

**LATVIJAS UNIVERSITĀTE**  
**BIZNESA, VADĪBAS UN EKONOMIKAS FAKULTĀTE**  
**FINANŠU UN GRĀMATVEDĪBAS NODAĻA**

**AS “AIRBALTIC CORPORATION” FINANŠU ANALĪZE**

**Financial analysis of “AirBaltic Corporation”**

**BAKALaura DARBS**

Finanšu menedžmenta bakalaura studiju programma

Autors: **Monta Ceplīte-Ceple**

Studenta apliecības Nr.: mc19022

Darba vadītājs: Dr. oec., doc. Aina Joppe

RĪGA 2023

## SATURA RĀDĪTĀJS

ANOTĀCIJA .....	3
ANNOTATION .....	4
IEVADS.....	5
<b>1. FINANŠU ANALĪZES TEORĒTISKIE ASPEKTI .....</b>	<b>8</b>
1.1. Finanšu analīzes būtība .....	8
1.2. Finanšu analīzes veidi un metodes.....	10
1.3. Finanšu analīzes rādītāji.....	12
1.4. SVID analīze .....	22
<b>2. AS “AIRBALTIC CORPORATION” SAIMNIECISKĀS DARBĪBAS RAKSTUROJUMS.....</b>	<b>25</b>
2.1. Dibināšanas vēsture un attīstība.....	26
2.2. Organizatoriskās struktūras un pārvaldības raksturojums .....	27
2.3. AS “AirBaltic Corporation” SVID analīze .....	31
<b>3. AS “AIRBALTIC CORPORATION” FINANŠU ANALĪZE .....</b>	<b>37</b>
3.1. Horizontālā analīze .....	37
3.2. Vertikālā analīze .....	42
3.3. Likviditātes analīze .....	45
3.4. Rentabilitātes (ienesīguma) analīze .....	50
3.5. Kapitāla struktūras analīze.....	55
3.6. Apgrozāmo līdzekļu analīze (aktīvu analīze) .....	57
SECINĀJUMI.....	63
PRIEKŠLIKUMI.....	64
IZMANTOTĀ LITERATŪRA UN AVOTI.....	66
PIELIKUMI .....	69
1. <i>pielikums</i> airBaltic Bilances aktīvi	
2. <i>pielikums</i> airBaltic Bilances pasīvi	
3. <i>pielikums</i> airBaltic peļņas vai zaudējumu aprēķins	
4. <i>pielikums</i> Horizontālās analīzes bilances aktīvu aprēķins	
5. <i>pielikums</i> Horizontālās analīzes bilances pasīvu aprēķins	

## ANOTĀCIJA

Bakalaura darba tēma ir lidsabiedrības AS “AirBaltic Corporation” finanšu analīze.

Darba mērķis ir, pamatojoties uz teorijā aprakstītajām finanšu analīzes metodēm, veikt AS “AirBaltic Corporation” finanšu rādītāju aprēķinus, novērtēt tās finansiālo stāvokli un izvirzīt secinājumus un priekšlikumus uzņēmuma nākotnes attīstībai.

Bakalaura darbs sastāv no trīs nodaļām. Pirmajā nodaļā tiek apkopota informācija par saimnieciskās darbības finanšu analīzes teorētiskajiem aspektiem. Darba otrajā nodaļā tiek aprakstīta uzņēmuma AirBaltic saimnieciskās darbības raksturojums, kā arī ir aprakstīta nozare, kurā darbojas, un veikta SVID analīze. Trešajā nodaļā tiek veikta AirBaltic finanšu analīze un novērtēts uzņēmuma finanšu stāvoklis. Tāpat nobeigumā izdarīti secinājumi un izvirzīti priekšlikumi uzņēmuma pilnveidošanai turpmākajos gados.

Darbs sastāv no 68 lapām, 5 pielikumiem, 20 tabulām, 26 formulām un 10 attēliem. Izstrādes procesā izmantoti interneta resursi, speciālā zinātniskā literatūra, uzņēmumu datu bāzes un AirBaltic gada finanšu pārskati.

Atslēgvārdi: airBaltic, finanšu analīze, bilance, rādītāji, likviditāte, rentabilitāte.

## ANNOTATION

The topic of the bachelor's thesis is the financial analysis of the airline AirBaltic Corporation.

The aim of the work is based on the methods of financial analysis described in the theory, to calculate the financial indicators of AS "AirBaltic Corporation", to assess its financial condition and to put forward conclusions and proposals for the future development of the company.

The bachelor thesis consists of three chapters. The first chapter gathers information about the theoretical aspects of the financial analysis. The second chapter of the work describes the characteristics of AirBaltic's economic activity, as well as describes the industry in which it operates and conducts a SWOT analysis. In the third chapter AirBaltic's financial analysis is performed, and the company's financial position is assessed. Also, in the end, conclusions are made, and proposals are put forward for the improvement of the company in the following years.

The work consists of 68 pages, 5 appendices, 20 tables, 26 formulas and 10 images. Internet resources, special scientific literature, company databases and AirBaltic annual financial reports were used in the development process.

Key words: AirBaltic, financial analysis, balance sheet, indicators, liquidity, profitability.

## IEVADS

Vēsturiski, kopš kara laikiem, aviācijas nozarei ir bijusi un vēl joprojām ir būtiska nozīme cilvēka dzīvē, kā arī valsts ekonomikai. Ir zināms, ka gaisa satiksme veicina ekonomikas izaugsmi, nodrošinot preču, investīciju, cilvēku un domu maiņu pasaules sabiedrībā. Šī iemesla dēļ, aviācijas nozare Latvijā ir tā, kas tiešā veidā spēj ietekmēt valsts ekonomiku. Ja šī nozare valstī nav spēcīga un patstāvīga, Latvijas ekonomika cietīs neatgriezeniskus bojājumus, savukārt cilvēki zaudēs komfortablu un ātru piekļuvi pasaulei. Turklāt uzņēmējdarbību tas arī negatīvi ietekmēs, samazinot piekļuvi eksportam un iespējai attīstīties.

Gaisa ceļojumi palīdz atvieglot uzņēmējdarbību, ceļošanu un ātru preču un pasažieru transportēšanu uz jebkuru vietu visā pasaulē, taču konkurence starp aviokompānijām ir sīva. Šai nozarei ir izteikti sezonāls raksturs, un peļņu var ietekmēt enerģijas cenu svārstības vai ekonomikas lejupslīde. Investori, novērtējot aviokompānijas nākotnes stāvokli, nespēj paredzēt vides vai tirgus faktoros, viņi izmanto noteiktus finanšu rādītājus, lai analizētu aviokompāniju stabilitāti.

Finanšu analīze ne tikai palīdz izprast uzņēmuma finansiālo stāvokli, palīdzot noteikt tā kredītspēju, rentabilitāti un spēju nopelnīt, bet arī sniedz padziļinātu ieskatu par uzņēmuma iekšējo darbību. Tāpēc šī analīze ir vērtīga uzņēmuma saimnieciskās darbības pārbaudei, kas palīdz labāk izprast uzņēmuma vajadzības. Tas var sniegt visaptverošu pārskatu par uzņēmuma nodokļu situāciju un palīdzēt optimizēt tā pārvaldību, kas beigās var radīt lielāku peļņu un lielāku finansiālo drošību. Kā arī finanšu analīze nosaka uzņēmuma pozīciju attiecībā pret darbības sektoru, kas ļauj sekot līdzi konkurencei. Tādā veidā ņemot vērā iespējamus riskus, kas var ietekmēt tirgu. Tas var būt noderīgi efektīvas biznesa stratēģijas izveidē un līdz minimumam samazinot uzņēmuma pakļautību riskiem.

Kad pasauli satricināja Covid-19 vīruss, tas stipri ietekmēja globālo ekonomiku un lielu daļu nozaru, tai skaitā arī aviācijas nozari, bremsējot tās attīstību tik spēcīgi kā tas līdzīgi notika 2008.gada finanšu krīzes laikā.

Koronavīrusa dēļ AirBaltic bija spiesta samazināt kopējo kapacitāti no 2020. gada 15. aprīļa līdz 31. oktobrim, atceļot aptuveni 50% lidojumu. Vīrusa ietekmē samazinājās lidot gribētāju skaits (par 73%), būtiski ietekmējot Latvijas ekonomiku. Tā iemesla dēļ 2020.gadā

AirBaltic saņēma atbalstu no Latvijas valdības 250 miljonu eiro apmērā, lai kompensētu Covid-19 izraisītos zaudējumus ar mērķi atmaksāt ne agrāk kā 2024.gadu, kotējot biržā akcijas.<sup>1</sup>

Tā kā koronavīrusa krīze atstāja milzīgu nospiedumu uz valsts ekonomiku, AirBaltic ir apņēmies atjaunot izaugsmi, kas Latvijā bija pirms krīzes, saglabājot aviācijas nozari un radot drošu veidu pasažieriem atgriezties starptautiskajā aviosatiksmē, kā arī nodrošināt augstu pievienoto vērtību iekšzemes kopproduktam (IKP) Latvijas ekonomikai, kas ļaus ātrāk atjaunoties arī virknei citu nozaru.

Arī ar Krievijas uzbrukumu Ukrainai ekonomika saņēma triecienu. Energoresursu cenām kāpjot, AirBaltic attīstības plāniem sāka krist ātrums, viņi zaudēja visu savu tiešo un pārsūtīšanas satiksmi uz Krieviju, visu satiksmi uz Ukrainu, ir jāapbrauc daži no Austrumeiropas galamērķiem, taču tas neapstādināja un vēl joprojām neapstādinās aviokompāniju. Bizness ir jāpielāgo un ir jābūt elastīgiem, tāpēc bakalaura tēmas aktualitāte raisās no tā, ka balstoties uz visiem pēdējo piecu gadu laika notikumiem, gan valsts ekonomika, gan dažādas saimnieciskās nozares ir piedzīvojušas daudz pārmaiņu, kas neapšaubāmi atstāja nospiedumu uz AirBaltic finanšu dinamiku.

Bakalaura **darba mērķis** ir, pamatojoties uz teorijā aprakstītajām finanšu analīzes metodēm, veikt AS “AirBaltic Corporation” finanšu rādītāju aprēķinus, novērtēt tās finansiālo stāvokli un izvirzīt secinājumus un priekšlikumus uzņēmuma nākotnes attīstībai.

Lai sasniegtu bakalaura darba mērķi, tiek izvirzīti šādi **darba uzdevumi**:

- izanalizēt finanšu analīzes un SVID analīzes teorētiskos aspektus;
- sniegt uzņēmuma AS “AirBaltic Corporation” vispārējo un nozares raksturojumu;
- veikt AS “AirBaltic Corporation” saimnieciskās darbības finanšu analīzi un SVID analīzi;
- balstoties uz finanšu analīzē iegūtajiem datiem, izdarīt secinājumus par AirBaltic finansiālo darbību;
- izvirzīt priekšlikumus AirBaltic finanšu situācijas uzlabošanai.

**Pētījuma objekts** - AS “AirBaltic Corporation”.

**Pētījuma priekšmets** – aviokompānijas AirBaltic finanšu analīze.

---

<sup>1</sup> Latvijas Aviācijas Asociācija, Latvijas ekonomikai ir nepieciešama aviācijas nozare, pieejams <https://www.laa.aero/post/latvijas-ekonomikai-ir-nepieciešama-aviācijas-nozare> [skatīts 01.01.2023].

**Darba struktūra** ir sastādīta tā, lai pēc kārtas būtu iespējams izvērtēt AirBaltic saimnieciski finansiālos aspektus un izvirzīt secinājumus un priekšlikumus.

Pirmajā nodaļā tiek apkopota un izanalizēta informācija par saimnieciskās darbības finanšu analīzes teorētiskajiem aspektiem, tādejādi palīdzot saprast kā vislabāk veikt AirBaltic finanšu analīzi tālākajās nodaļās.

Tā kā AS “AirBaltic Corporation” ir aviokompānija, kas darbojas aviācijas jomā, darba otrajā nodaļā ir svarīgi aprakstīt un izprast AirBaltic uzņēmumu, tās nozari, kurā darbojas un veikt SVID analīzi.

Lai veiktu precīzus un objektīvus secinājumus, ir nepieciešams secīgi izanalizēt AirBaltic saimnieciskās darbības finansiālos aspektus, tāpēc autors trešajā nodaļā, balstoties uz iepriekšējo nodaļu apkopoto informāciju, analizē aviokompānijas finanšu stāvokli un izvirza priekšlikumus attīstībai nākotnē.

Bakalaura darba **pētījuma periods** ir no 2018.gada līdz 2022.gadam, lai būtu iespēja izanalizēt uzņēmuma finanšu struktūru gan pirms Covid-19 pandēmijas, gan tās laikā, kā arī periodu pēc pandēmijas, valsts ekonomikas atgūšanās laiku un energoresursu krīzes periodu.

**Literatūra un avoti**, kas bakalaura darba izstrādē tiek izmantoti ir speciālā zinātniskā literatūra, dažādas publikācijas gan latviešu, gan angļu valodā, kā arī darba pētnieciskajā daļā izmantoti interneta vidē pieejamie statistiskie dati no tādām datu bāzēm, kā Lursoft un Eurostat, un AirBaltic oficiāli publicētie finanšu pārskati un bilances.

# 1. FINANŠU ANALĪZES TEORĒTISKIE ASPEKTI

## 1.1. Finanšu analīzes būtība

Visi uzņēmumi, kas veic saimniecisko darbību, izvirza mērķus un vīziju, darbojas mērķu sasniegšanai un pārvalda savus finanšu resursus, nevar pieņemt vadības lēmumus bez tās izpētes, analīzes un izvērtēšanas. “Analīze”, kā no grieķu valodas (“analysis”) tas tiek tulkots, nozīmē kaut ko sadalīt, tādejādi izpētīt un izziņot, kāda pētāmā objekta saturs un nosakot tā nozīmi.

Uzņēmuma finanšu analīze ir finanšu pārvaldības būtisks elements. Tas ir saistīts ar saimniecisko operāciju veikšanu veidojot uzņēmuma saimniecisko darbību. Analīzi veic pirms uzņēmuma vadība pieņem svarīgus lēmumus, tādā veidā zinātniski, objektīvi un efektīvi pamatojot vadītāju lēmumu ar precīziem aprēķiniem un visaptverošu ekonomisko analīzi, kas arī nākotnē ļauj noteikt varbūtējos attīstības scenārijus.

Finanšu saimnieciskās darbības analīzes dažādo uzdevumu un funkciju dēļ laika gaitā izveidojās vairākas analīzes metodes un veidi. Šīs metodes var tikt analizētas pēc perioda jeb gada, ceturkšņa vai mēneša, kā arī pēc to objekta jeb analizējot uzņēmumu kopumā, to finansiālo stāvokli vai kādu no tās struktūrvienībām, vai to produktu un pakalpojumu ienesīgumu, vai apgrozāmo līdzekļu izmantošanu, pamatlīdzekļu izmantošanu, vai darbaspēka resursu izmantošanu.

Uzņēmuma saimnieciskās darbības analīze sastāv no finanšu analīzes, kas savukārt sastāv no divām daļām – vadības un finanšu analīzes. No tā izrietot ir izveidojies grāmatvedības uzskaites iedalījums finanšu un vadības grāmatvedībā.<sup>2</sup>

Finanšu analīzi var klasificēt kā ārējo un iekšējo analīzi. Ārējā analīze balstās uz publiskajiem grāmatvedības pārskatiem, taču tā nesniedz apjomīgu ieskatu par uzņēmuma darbību, jo informācija, kas tiek izmantota, lai veiktu šo analīzi, ir ierobežota. Ārējo analīzi veic nodokļu un uzraudzības iestādes, bankas un investori, lai noskaidrotu kādā finansiālā stāvoklī uzņēmums atrodas, tā savstarpējās attiecības ar akcionāriem, maksātspēju, bilances likviditāti, kā arī, lai veiktu peļņas absolūto un rentabilitātes relatīvo rādītāju analīzi, un pašu un aizņemtā kapitāla izmantošanas efektivitātes analīzi. Iekšējā finanšu analīze tiek veikta bez finanšu pārskatiem, izmantojot plašāku finanšu un nefinanšu informāciju, piemēram, par produkta vai pakalpojuma ražošanas tehnisko sagatavošanu, izmaksām un normatīviem, krājumu stāvokli, kā arī par debitoru un kreditoru parādiem. Tas sniedz uzņēmuma vadībai nepieciešamo informāciju ekonomiska rakstura lēmumu pieņemšanai un ļauj novērtēt uzņēmuma darbības

---

<sup>2</sup> Rurāne M. *Finanšu pārvaldība un analīze*. Avots, Rīga, 2019. 218.lpp.

profesionalitāti. Iekšējo analīzi veic, lai noskaidrotu uzņēmuma peļņu no produkcijas pārdošanas, pašizmaksu no visas uzņēmumā ražotās un pārdotās produkcijas, cenu un izmaksu novirzes no plānotā, kā arī kā uzņēmuma personāls attiecas pret budžeta ievērošanu saistībā ar izdevumiem. Analīzi veic nodokļu speciālisti vai speciāli izveidotas analītiskās grupas, vai arī ārējie konsultanti. Uzņēmums ar iekšējās analīzes rādītāju palīdzību liek pamatu mārketinga un ražošanas programmu izstrādei.

Veicot finanšu analīzi izmanto informāciju no dažādiem avotiem, piemēram, uzņēmuma bilances, peļņas un zaudējumu aprēķina, naudas plūsmas pārskata, gada pārskata, kā arī atskaites par izmaiņām uzņēmuma akcionāru kapitālā, biznesa plāna un normatīvo aktu informācijas.

Analīze ir jāveic ar konkrētu mērķi, lai izprastu uzņēmuma iespējas un rezerves, nodrošinot pieejamo resursu optimālu izmantošanu. Tās kvalitāte ir atkarīga no uzņēmuma finanšu uzskaites līmeņa, finanšu pārskatu kvalitātes un to rādītāju patiesuma. Vai mērķis būs detalizēts, vai nē, un cik dziļi tiks analizēts katrā no analīzes posmiem. Galvenais finanšu analīzes mērķis ir iegūt pēc iespējas lielāku galveno parametru skaitu, pēc kuriem būtu iespējama pilnīgāka uzņēmuma finansiālā stāvokļa, peļņas un zaudējuma, aktīvu un pasīvu struktūras izmaiņu novērtēšana.<sup>3</sup>

Finanšu analīzes izvirzītais mērķis var būt saistīts ar šādām problēmām uzņēmumā:

- peļņas un ienesīguma kritumu;
- likviditātes un finansiālās drošības pazemināšanos;
- naudas līdzekļu trūkumu u.c. problēmām.<sup>4</sup>

Svarīgi ir ievērot vairākus principus veicot finanšu analīzi kādam uzņēmumam. Rezultātu salīdzināšana ir būtiska finanšu analīzē, tāpēc bez tiem tā nav iespējama, pretējā gadījumā tie var izvērsties par kļūdainiem. Kā arī dati, kurus izmanto analīzes veikšanai nedrīkst būt neprecīzi vai nepilnīgi, tad rezultāts būs nepatiess. Rādītājus, kas ir nesalīdzināmi, nedrīkst jaukt, tiem ir jābūt atbilstošiem konkrētam laika periodam, gadam, ceturksnim vai mēnesim. Atklājot analīzes rezultātu domu, ir jāņem vērā to kopsakarības un savstarpējo ietekmi. Analīzes beigu stadijā ir jāpiedāvā varianti, kā vadībai pieņemt lēmumus un sekas, ko tie var izraisīt.

---

<sup>3</sup> Rurāne M. Finanšu pārvaldība. Latvijas izglītības fonds, Rīga, 2001. 191.lpp.

<sup>4</sup> Rurāne M. Finanšu menedžments. Rīgas Starptautiskā ekonomikas un biznesa administrācijas augstskola, Rīga, 2005. 245.lpp.

## 1.2. Finanšu analīzes veidi un metodes

Kā iepriekš tika minēts, finanšu analīzes mērķis ir sagatavot informāciju vadības lēmumu pieņemšanai, savukārt no šī mērķa ir atkarīgi finanšu analīzes veidi un tos var iedalīt:<sup>5</sup>

- Ekspresdiagnostika – ļauj tūlītēji apskatīt pētāmo situāciju un noskaidrot svarīgākās problēmas finanšu pārvaldībā, sašaurinot problēmas meklējumu un risinājumu kritērijus. Analīze neaizņem daudz laika rezultātu iegūšanai, kurus var tālāk izmantot citiem analītiskiem pētījumiem. Šo analīzes veidu var pielietot, lai novērtētu, piemēram, darba ražīguma un jaudas izmantošanas rādītājus.
- Uzņēmuma finansiālais darbības novērtējums – sarežģītāka un dziļāka analīze nekā ekspresdiagnostika. To pēta no uzņēmējdarbības stratēģiskās attīstības puses un tiek veikta uz Duponta modeļa pamata, kas apskata visas uzņēmuma darbības puses, kā piemēram, pārdošanas rentabilitāti, kapitāla vidējās svērtās cenas noteikšanu, u.c.
- Investīciju pamatojuma sagatavošana – tiek balstīta uz investīciju lēmumu pieņemšanu. Uzņēmumi pievērš uzmanību aizņemto līdzekļu izmantošanas efektivitātei, bet investors skatās uz uzņēmuma spēju nomaksāt parādus un kredīta procentus.

Finanšu analīzes veikšanai izmanto dažādas metodes un tās var iedalīt:<sup>6</sup>

- Attīstības tendenču analīze – nosaka uzņēmuma ekonomiskās izaugsmes rādītāju izmaiņas pēdējo gadu laikā. Tā tiek vērtēta pēc pārdošanas apjoma, peļņas, aktīvu vērtības un pašu kapitāla un kopējā kapitāla izmaiņām. Veicot analīzi ilgtermiņā, tā ļauj noskaidrot izmaiņu dinamiku uz labo vai sliktu pusi, kā arī noskaidrot galvenās problēmas un prognozēt uzņēmuma attīstības stratēģiju.<sup>7</sup>
- Pārskatu lasīšana – absolūto rādītāju pētīšana no uzņēmuma pārskatiem. Lai pētītu pārskatus ir jāsaprot bilances savstarpējās sakarības, kā piemēram, bilances aktīvu summa ir vienāda ar pasīvu summu vai pašu kapitāla summa pārsniedz ilgtermiņa ieguldījumu summu, vai apgrozāmo līdzekļu summa ir

---

<sup>5</sup> Rurāne M. *Finanšu menedžments*. Rīgas Starptautiskā ekonomikas un biznesa administrācijas augstskola, Rīga, 2005. 246.lpp.

<sup>6</sup> Turpat 249.lpp.

<sup>7</sup> Rurāne M. *Finanšu menedžments*. Rīgas Starptautiskā ekonomikas un biznesa administrācijas augstskola, Rīga, 2005. 249.lpp.

lielāka par īstermiņa saistībām. Būtiski ir arī veikt finanšu pārskatu lasīšanu noteiktā kārtībā – sākot ar bilances posteņu, pielikumu un to atbilstības pētīšanu, tad noskaidrojot sliktākajā stāvoklī atrodošos posteņus, piemēram, laikā nenokārtotas saistības, zaudējumi, augsts debitoru parādu līmenis attiecībā pret aktīviem, u.c., kā arī veic bilances un peļņas pārskata atbilstības pārbaudi, skatoties uz nesadalīto peļņu vai rezervju veidošanas summām, un kā pēdējo soli veic peļņas pārskata posteņu pētīšanu un salīdzināšanu.<sup>8</sup>

- Horizontālā analīze – izmanto finansiālās stabilitātes novērtēšanai. Tā ir uzņēmuma finanšu pārskatu, tādu kā bilances, peļņas vai zaudējuma aprēķina un naudas plūsmas pārskata absolūto rādītāju izmaiņu pētīšana. Pētot bilances rādītāju izmaiņas jeb noskaidrojot iemeslus bilances rādītāju izmaiņām, var noteikt uzņēmuma finansiālās stabilitātes uzlabošanos vai pasliktināšanos. To veic salīdzinot katras pozīcijas ar iepriekšējo periodu, tādējādi ir iespējams noskaidrot bilances posteņu vai to grupu mainīšanās tendences un uz tā pamata aprēķināt izaugsmes tempus. Horizontālās analīzes novirzes aprēķinu veic pēc formulas (1.1.):

$$\text{Novirze jeb \% izmaiņas} = \frac{\text{Analizējamā perioda rādītājs} - \text{Bāzes perioda rādītājs}}{\text{Bāzes perioda rādītājs}} \times 100$$

(1.1.)

- Vertikālā analīze – veic, lai noteiktu atsevišķu pārskata posteņu īpatsvaru kopīgajā galarādītājā jeb dod iespēju atklāt katras pārskata pozīcijas ietekmi uz rezultātiem kopumā.<sup>9</sup> Vertikālās analīzes procentu izmaiņas aprēķina pēc formulas (1.2):

$$\% \text{ izmaiņas} = \frac{\text{Analizējamā perioda rādītājs}}{\text{Koprādītājs}} \times 100$$

(1.2.)

- Finanšu koeficientu analīze – izmanto, lai parādītu absolūto finanšu rādītāju proporcijas starp dažādiem pārskatu posteņiem. Tos var vienkārši aprēķināt, izrēķinot attiecīgo rādītāju un to salīdzinot ar bāzi. Pēc aprēķināšanas un

---

<sup>8</sup> Turpat 251.lpp.

<sup>9</sup> Januška M. *Finanšu un grāmatvedības kontrole firmā*. Merkūrijs Info, Rīga, 2002, 89.lpp.

salīdzināšanas, ir iespējams noteikt uz vietām uzņēmumā, kuras būtu papildus jāanalizē, tad, ja tiek konstatēts, ka finanšu koeficientu faktiskais līmenis ir sliktāks par bāzes rādītāju. Akcionāri un kreditori skatoties uz šiem koeficientiem, nosaka uzņēmuma saimniecisko darbību, tādēļ, kad tiek pieņemts jebkurš lēmums uzņēmumā, vadītājiem ir jānovērtē kā šis lēmums ietekmēs vissvarīgākos finanšu koeficientus. Lai veiktu finanšu analīzi, izmanto informāciju no dažādiem informācijas avotiem, piemēram, normatīvajiem aktiem, biznesa plāniem, grāmatvedības pārskatiem, u.c.<sup>10</sup>

### 1.3. Finanšu analīzes rādītāji

Uzņēmuma finanšu analīzē izmanto dažādus rādītājus un par svarīgākajiem tiek izvirzītas tādas finanšu koeficientu grupas:

- Likviditātes rādītāji – uzņēmuma spējas pildīt īstermiņa finansiālās saistības.
- Lietišķās aktivitātes – cik intensīvi uzņēmums izmanto savus aktīvus jeb finansiālos resursus.
- Kapitāla struktūras vai maksāspējas rādītāji – cik lielas papildus saistības uzņēmums ir spējīgs uzņemt.
- Rentabilitātes rādītāji – uzņēmuma darba efektivitātes rādītājs.
- Tirdzniecības aktivitātes rādītāji - raksturo sabiedrības akciju vērtību un ienesīgumu.

Finanšu rādītāju analīze tiek balstīta uz šo rādītāju aprēķināšanu, salīdzināšanu un novērtēšanu.<sup>11</sup> Tie raksturo bilances aktīva un pasīva posteņus, bruto un neto finanšu rezultātus, attiecības starp peļņas/zaudējumu aprēķina un bilances sastāvdaļām.

Finanšu rādītāju analīzes rezultātus var pielietot dažāds cilvēku loks un katram ir savs ieinteresētības iemesls:

- uzņēmuma potenciālie īpašnieki un kreditori, lai novērtētu to, cik efektīvi tiek izmantoti viņu līdzekļi;
- sadarbības partneri, investori un piegādātāji, lai iegūtu analītisku informāciju par uzņēmumu un novērtētu turpmākās sadarbības iespējas.

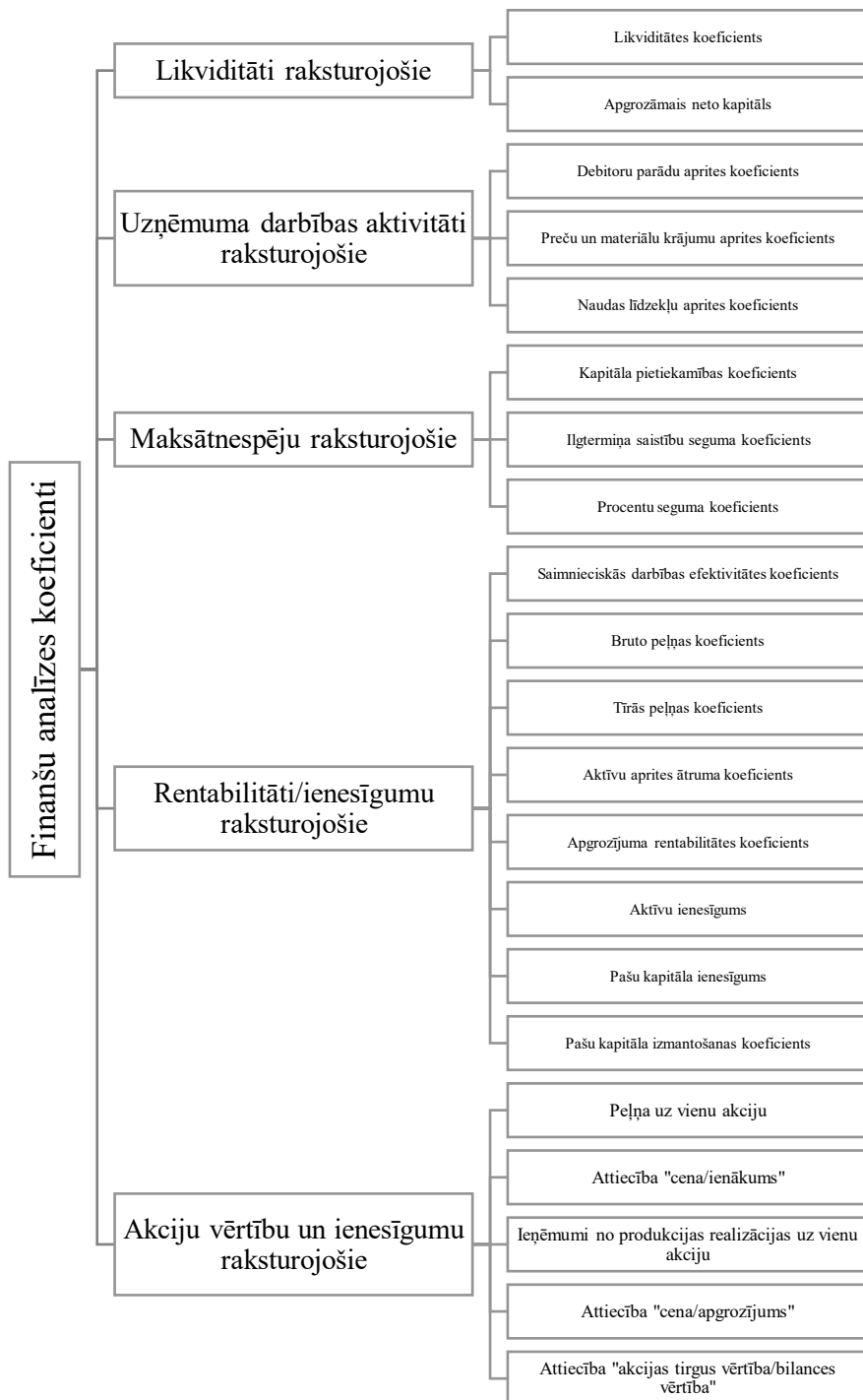
---

<sup>10</sup> Rurāne M. *Finanšu menedžments*. Rīgas Starptautiskā ekonomikas un biznesa administrācijas augstskola, Rīga, 2005. 252.lpp.

<sup>11</sup> Ciemleja G. *Finanšu pārskati*. RTU Izdevniecība, Rīga, 2019. 71. lpp.

Veicot uzņēmuma finanšu analīzi, nav ieteicams izvēlēties vienu metodi, finanšu koeficientu grupu, jo tas nevar sniegt pilnu uzņēmuma saimnieciskās darbības vērtējumu. Lai novērtētu, secinātu un uzlabotu uzņēmuma darbību, ir nepieciešams veikt analīzi, kur tiek apskatīti ne tikai iekšējās vides saimnieciskās darbības regulējošie faktori, bet arī ārējās vides.

Tā kā ir vairāki finanšu koeficientu klasifikācijas veidi, bieži vien tos iedala šādās kategorijās:



1.1.att. Uzņēmuma finanšu analīzē izmantojamie finanšu koeficienti<sup>12</sup>

<sup>12</sup> Autora veidots, balstoties uz Praude V. Finanšu instrumenti. SIA Burtene, Rīga, 2010. 368.lpp.

AS “AirBaltic Corporation” finanšu analīzes ietvaros, darba autors apskatīs un veiks horizontālo un vertikālo analīzi, likviditātes analīzi, rentabilitātes, kapitāla struktūras jeb maksātspējas analīzi un apgrozāmo līdzekļu jeb aktīvu analīzi.

Horizontālās un vertikālās analīzes būtība un aprēķina veikšana tika jau aprakstīta iepriekš, līdz ar to sīkāk tiks raksturoti arī citi finanšu analīzes un to rādītāju veidi, sākot ar likviditātes analīzi.

Likviditātes analīze – nepieciešama uzņēmuma finanšu stāvokļa novērtēšanai un prognozēšanai. Uzņēmuma likviditāte liecina par to, kāds apgrozāmo līdzekļu daudzums ir nepieciešams, lai segtu īstermiņa saistības. Tātad par likvīdiem sauc tos aktīvus, kuri jau atrodas vai kurus ātri var pārvērst naudas formā.

Likviditātes aprēķini ir saistīti ar apgrozāmajiem līdzekļiem no bilances aktīva un īstermiņa saistības no bilances pasīva. Salīdzinot šos lielumus, tiek paredzēts, ka kārtējo saistību samaksai tekošie aktīvi tiks pārvērsti skaidrā naudā.<sup>13</sup>

Likviditātes pakāpi nosaka laika perioda garums, kurā šī transformācija var notikt. Jo īsāks šis periods, jo likvīdāks ir dotais aktīvu elements. Vislikvīdākie apgrozāmo līdzekļu posteņi ir naudas līdzekļi uzņēmuma kasē un norēķinu kontā bankā.

Ja likviditāte ir zema, tad uzņēmums:

- darbojas riska apstākļos;
- ir ierobežota darbības aktivitāte;
- nav pieejami naudas līdzekļi uzņēmuma darbības nodrošināšanai;
- kreditori un investori atsaka savu kapitālu;
- noved pie dārgiem kredītiem un nokavētiem kredīta procentu maksājumiem.

Par pirmo likviditātes analīzes rādītāju tiek uzskatīts kopējās likviditātes koeficients:

$$\text{Kopējās likviditātes koeficients} = \frac{\text{Apgrozāmie līdzekļi (tekošie aktīvi)}}{\text{Īstermiņa saistības}} \quad (1.3.)$$

Ar kopējās likviditātes koeficientu tiek vērtēts, cik labi uzņēmums novirza īstermiņa saistības, lai iegādātos apgrozāmos līdzekļus. Koeficienta normatīvās robežas ir no 1 līdz 2. Ja koeficients atrodas zem viena, tad rodas risks, ka uzņēmumam var rasties problēmas ar

---

<sup>13</sup> Januška M. Finanšu un grāmatvedības kontrole firmā. Merkūrijs Info, Rīga, 2002, 98.lpp.

īstermiņa saistību maksājumiem. Savukārt, ja šis koeficients ir augstāks par 2, tas liecina par neracionālu apgrozāmo līdzekļu izmantošanu. Koeficientam atrodoties normas robežās, liecina par maksāspējīgu uzņēmumu, taču ideālais līmenis ir atkarīgs no nozares, kurā uzņēmums darbojas.

Otrs likviditātes analīzes rādītājs ir starpseguma koeficients, kura aprēķinā tiek ņemts vērā apgrozāmo līdzekļu sastāvs, tā kā katram apgrozāmo līdzekļu veidam piemīt sava likviditātes pakāpe, piemēram, naudai ir absolūta likviditāte.

$$\text{Starpseguma likviditātes koeficients} = \frac{(\text{Naudas līdzekļi} + \text{Īstermiņa vērtspapīri} + \text{debitori})}{\text{Īstermiņa saistības}} \quad (1.4.)$$

Starpseguma likviditātes koeficientam ir jābūt 1 vai lielākam, jo, ja uzņēmuma aktīvos lielāko daļu no apgrozāmajiem līdzekļiem veido debitori, tad koeficientam ir jābūt lielākam par vienu.

Vēl viens no likviditātes analīzes rādītājiem ir absolūtās likviditātes koeficients, kas iekļauj augsti likvidos līdzekļus kā naudu un īstermiņa vērtspapīrus. Tas parāda kā uzņēmums var segt saistības tuvākajā laikā.

$$\text{Absolūtās likviditātes koeficients} = \frac{\text{Naudas līdzekļi} + \text{īstermiņa vērtspapīri}}{\text{Īstermiņa saistības}} \quad (1.5.)$$

Koeficienta robežas ir no 0,1 līdz 0,7. Augsts koeficients nozīmē stabilu uzņēmuma darbību, bet pārāk augsts parāda, ka uzņēmuma naudas līdzekļi netiek pietiekami efektīvi izmantoti.

Veicot likviditātes analīzi, var arī veikt brīvo apgrozāmo līdzekļu aprēķinu, kas ir ne mazāk svarīgs, kā citi rādītāji, jo tas palīdz kreditoriem izlemt vai uzņēmumam var aizdot līdzekļus, vai nevar.

$$\text{Brīvie apgrozāmie līdzekļi} = \text{apgrozāmie līdzekļi} - \text{īstermiņa saistības} \quad (1.6.)$$

Likviditātes koeficienti var būt gan ļoti zemi, gan ļoti augsti. To lielumu var ietekmēt arī citi faktori, kas ir jāņem vērā analizējot uzņēmuma finansiālo stāvokli. Turklāt svarīgi ir ņemt vērā, ka uzņēmuma saistību segšana notiek ilgāka laika periodā, nevis tās tiek attēlotas

tajā vērtībā, kāda ir konkrētajā brīdī. Tas nozīmē, ka jāņem vērā ir arī saistību dzēšanas termiņi, lai rezultāti būtu precīzi.

Rentabilitātes analīze – vērtē uzņēmuma saimniecisko darbību, parāda cik efektīvi uzņēmuma vadība spēj vadīt un attīstīt biznesu. Rentabilitāte ir uzņēmuma darbības efektivitātes rādītājs. To nosaka, uzņēmuma peļņu dalot ar rādītāju, kas ietekmē peļņu.

Rentabilitātes vērtēšanai nav noteiktu kritēriju, to izsaka procentos un nosaka vienam saimnieciskajam gadam. Jo augstāks procentu līmenis, jo uzņēmuma darbība ir efektīvāka. Zems rentabilitātes līmenis liecina par uzņēmuma neveiksmi.

Rentabilitāti apskata trijos aspektos:<sup>14</sup>

- komerciālā (realizācijas) rentabilitāte — uzņēmuma iegūtā peļņa uz neto apgrozījuma vienību;
- ekonomiskā (aktīvu) rentabilitāte — iegūtā peļņa, rēķinot uz uzņēmuma aktīvu vienību;
- finansiālā (pašu kapitāla) rentabilitāte — uzņēmuma īpašnieku peļņa uz ieguldītā kapitāla vienību.

Vērtējot uzņēmuma finansiālo stāvokli, jāņem vērā ne tikai atsevišķu koeficientu nozīme, bet tie vispār kopumā, kā arī jāņem vērā koeficientu nozīme ne tikai pašreizējā periodā, bet arī iepriekšējos periodos.

Realizācijas (apgrozījuma) rentabilitāte parāda, cik efektīvi tiek organizēta produkcijas realizācija jeb, cik peļņas procentus dod katra neto apgrozījuma vienība. Šī koeficienta pieaugums var tikt novērots, kad samazinās uzņēmumu ienākuma nodoklis vai arī, kad notiek izmaiņas uzņēmuma finanšu politikā.

$$\text{ROS} = \frac{\text{Tirā peļņa jeb neto peļņa}}{\text{Neto apgrozījums}} \times 100\% \quad (1.7.)$$

ROS – realizācijas (apgrozījuma) rentabilitāte

Savukārt operatīvās darbības rentabilitāti aprēķina izmantojot peļņu pirms procentiem un nodokļiem. Ar šo rādītāju var noteikt to, kā uzņēmums iegūst peļņu no pamatdarbības.<sup>15</sup>

<sup>14</sup> Rurāne M. Finanšu pārvaldība. Latvijas izglītības fonds, Rīga, 2001. 231.lpp.

<sup>15</sup> Rurāne M. Finanšu pārvaldība. Latvijas izglītības fonds, Rīga, 2001. 232.lpp.

$$\text{Operatīvās darbības rentabilitāte} = \frac{\text{Peļņa pirms \% un nodokļu atskaitīšanas}}{\text{Neto apgrozījums}} \times 100\% \quad (1.8.)$$

Bruto peļņas rentabilitāte parāda uzņēmuma darbības efektivitāti, vai ražoto preču un sniegto pakalpojumu cenas ir atbilstošas tirgus stāvoklim, kā arī parāda, vai ražošanas izmaksas ir nozarei atbilstošā līmenī. Aprēķinot ir iespējams redzēt, kādā mērā neto apgrozījuma pārmaiņas ietekmē bruto peļņas lielumu. Koeficients parāda, cik lielu peļņu dod produkciju realizējot iegūtais eiro pēc apgrozījuma izmaksu segšanas.<sup>16</sup>

$$\text{Bruto peļņas rentabilitāte} = \frac{\text{Bruto peļņa vai zaudējumi}}{\text{Neto apgrozījums}} \times 100\% \quad (1.9.)$$

Pašu kapitāla rentabilitāte nosaka, cik efektīvi tiek izmantots kapitāls, ko investēja uzņēmuma īpašnieki. Koeficients parāda, cik potenciālais investors nopelnīs no katra sava ieguldītā eiro.

$$\text{ROE} = \frac{\text{Neto peļņa jeb peļņa pēc nodokļiem}}{\text{Pašu kapitāla gada vidējā summa}} \times 100\% \quad (1.10.)$$

ROE – pašu kapitāla rentabilitāte

Ekonomiskā rentabilitāte jeb aktīvu atdeve parāda cik konkurētspējīgs ir uzņēmums un cik efektīvi tiek izmantoti uzņēmuma aktīvi, lai gūtu peļņu. Koeficienta lielums ir atkarīgs no nozares. Ja rādītājs ir augstāks par nozares vidējo rādītāju, tas var liecināt par stipru uzņēmuma konkurētspēju.

$$\text{ROA} = \frac{\text{Neto peļņa jeb peļņa pēc nodokļiem}}{\text{Aktīvu vidējā summa}} \times 100\% \quad (1.11.)$$

ROA – ekonomiskā (aktīvu) rentabilitāte

---

<sup>16</sup> Finanšu analīze, Lursoft, pieejams <https://www.lursoft.lv/lv/finansu-analizes-piemers> (skatīts 27.02.2023)

Ilgtermiņu ieguldījumu (ieguldītā kapitāla) rentabilitāte parāda ienesīgumu, atkarībā no uzņēmuma ieguldījumiem ilgtermiņa aktīvos. Koeficients rāda, ka, ja uzņēmums maz investē līdzekļus attīstībā, tas nākotnē var novest pie konkurētspējas samazināšanās.

$$\text{Ilgtermiņa ieguldījumu atdeve} = \frac{\text{Neto peļņa jeb peļņa pēc nodokļiem}}{\text{Ilgtermiņa ieguldījumi}} \times 100\% \quad (1.12.)$$

Ir arī citi rentabilitātes rādītāji, taču šie tiek uzskatīti par pamatrādītājiem, tāpēc ir visbiežāk lietoti un labāk zināmi. Lai pēc analīzes veikšanas secinājumi būtu pareizi, ir jāizskata nozare, kurā uzņēmums darbojas un jāsalīdzina ar nozares vidējiem rādītājiem.

Kapitāla struktūras analīze – apskata uzņēmuma kapitāla struktūru un identificē, cik lielas papildus saistības uzņēmums var uzņemt. Ar analīzes rādītājiem var novērtēt uzņēmuma finansiālo stabilitāti, kā arī tie raksturo aktīvu un pasīvu savstarpējās attiecības jeb, kāds ir uzņēmuma kreditoru un investoru interešu aizsargāšanas līmenis.

Kapitāla struktūras rādītājus aprēķina, lai noteiktu saistību attiecību pret pašu kapitālu vai visiem aktīviem kopumā, kā arī, lai varētu izvērtēt uzņēmuma kredībspēju un uzņēmuma spēju ātri dzēst savas saistības.

Pašu kapitāla (īpašuma) koeficients parāda pašu kapitāla daļu pēc kopējiem līdzekļiem. Rādītāja normas robeža ir 0,5, kur, ja pārsniedz šo robežu, tad tas nozīmē, ka uzņēmumam ir stabila finanšu līdzekļu struktūra, un, jo lielāks koeficients, jo uzņēmums ir finansiāli neatkarīgāks.

$$\text{Pašu kapitāla (īpašuma) koeficients} = \frac{\text{Pašu kapitāls}}{\text{Kopējais kapitāls jeb bilance}} \quad 17 \quad (1.13.)$$

Autonomijas koeficients (finanšu svira) parāda, cik daudz uzņēmums ir piesaistījis ārējo līdzekļu, lai finansētu savus aktīvus. Rādītāja koeficienta robežai ir jābūt mazākai par 0,7, kur, ja to pārsniedz, tad tas nozīmē, ka uzņēmums ir atkarīgs no ārējiem avotiem, līdz ar to tas nav stabils.

$$\text{Autonomijas koeficients (finanšu svira)} = \frac{\text{Saistību kopsumma}}{\text{Pašu kapitāls}}$$

<sup>17</sup> Alsiņa R., Zolotuhina, K. Bojarenko J. Vadības grāmatvedības pamati. IU RaKa. 2000.134. lpp.

(1.14.)

Saistību īpatsvara koeficients parāda uzņēmuma finansiālo atkarību no ārējiem aizņēmumiem. Stabils koeficienta rādītājs ir robežās no 0,4 līdz 0,8, liecinot par to, ka, jo augstāks tas būs, jo vairāk parādu ir uzņēmumam, savukārt, zemāks rādītājs rāda, ka uzņēmums nav tik atkarīgs no ārējiem finansēšanas avotiem un tas var brīvi izmantot savus naudas līdzekļus.

$$\text{Saistību īpatsvara koeficients} = \frac{\text{Saistību kopsumma}}{\text{Kopējais kapitāls jeb bilance}} \quad 18$$

(1.15.)

Finanšu līdzsvara koeficients parāda uzņēmuma īpašnieku ieguldītās naudas īpatsvaru uzņēmuma aktīvos. Jo lielāks pašu kapitāla īpatsvars, jo stabilāka ir uzņēmuma finanšu struktūra, tātad ir lielāka iespēja, ka kreditori kreditēs uzņēmumā un līdz ar to ir piekļuve pie lētākiem un lielākiem finanšu resursiem. Pārāk augsts rādītājs norāda, ka uzņēmumam ir jāsamazina parādi, savukārt zems koeficients nozīmē, ka uzņēmumam nepieciešami papildus līdzekļi, lai uzlabotu savu ienesīgumu.

$$\text{Finanšu līdzsvara koeficients} = \frac{\text{Aktīvu kopsumma}}{\text{Pašu kapitāls}}$$

(1.16.)

Parāds pret pašu kapitālu parāda uzņēmuma atkarību no aizņemtā kapitāla. Ja rādītājs ir augsts, tas nozīmē, ka uzņēmums daudz izmanto aizņemto kapitālu un tas uzņēmumam rada papildus izmaksas procentu maksājumu veidā. Tā kā procentu maksājumi par aizņemto kapitālu ir nemainīgi, tas var ievērojami ietekmēt uzņēmuma stabilitāti mainoties realizācijas apjomam. Turklāt pārāk augsts koeficients norāda, ka uzņēmumam ir jāsamazina parādu apjoms, bet pārāk zems - uzņēmumam nepieciešami papildus līdzekļi, lai uzlabotu savu ienesīgumu. Šī rādītāja vērtēšanai jāņem vērā arī nozares, kurā darbojas uzņēmums, vidējais rādītājs, jo katrā nozarē ir savs normas līmenis.<sup>19</sup>

---

<sup>18</sup> Alsina R., Zolotuhina, K. Bojarenko J. Vadības grāmatvedības pamati. IU RaKa. 2000.134. lpp.

<sup>19</sup> Finanšu analīze, Lursoft, pieejams <https://www.lursoft.lv/lv/finansu-analizes-piemers> (skatīts 27.02.2023)

$$\text{Parāds pret pašu kapitālu} = \frac{\text{Kreditori}}{\text{Pašu kapitāls}} \quad (1.17.)$$

Ilgtermiņa aktīvi pret pašu kapitālu parāda ilgtermiņa ieguldījumu pietiekamību. Augsts koeficients norāda uz to, ka uzņēmumam ir pārāk lieli ilgtermiņa ieguldījumi, taču zems koeficients nozīmē, ka uzņēmumam ir jāpalielina ilgtermiņa ieguldījumi, lai nezaudētu konkurētspēju.

$$\text{Ilgtermiņa aktīvi pret pašu kapitālu} = \frac{\text{Ilgtermiņa ieguldījumi}}{\text{Pašu kapitāls}} \quad (1.18.)$$

Apgrozāmo līdzekļu (aktīvu) analīze – parāda, cik efektīvi uzņēmums izmanto esošos resursus. Ja uzņēmumam ir pārāk daudz aktīvu, tad ieguldījumi tajos var būt nelietderīgi. Ja, pietrūkst aktīvu, tad ir iespēja, ka uzņēmums darbojas neefektīvi.

Krājumu aprites ātrums parāda, cik reizes gadā uzņēmumā ir apritējuši ražošanas krājumos ieguldītie līdzekļi. Koeficients rāda ātrumu ar kādu ražošanas krājumi tiek pārvērsti skaidrā naudā. Zems rādītājs liecina, ka krājumos ir ieguldīts daudz līdzekļu, kas var samazināt peļņu, lēni apritot. Savukārt, ja rādītājs ir augsts, preču krājumi ir pārāk mazi, tādējādi izraisot sarežģījumus produkcijas ražošanā vai arī var izraisīt apgrozījuma samazināšanos uzņēmumā.<sup>20</sup>

$$\text{Krājumu aprites rādītājs} = \frac{\text{Pārdotās produkcijas ražošanas izmaksas}}{\text{Krājumu vidējais atlikums}} \quad (1.19.)$$

Debitoru aprites rādītājs rāda, cik reizes vidēji gada laikā debitoru parādi pārvēršas naudas līdzekļos. Šis ir svarīgs rādītājs salīdzināšanai ar kreditoru parādu aprites koeficientu.

$$\text{Debitoru aprites rādītājs} = \frac{\text{Neto apgrozījums}}{\text{Debitoru parādu vidējais atlikums}} \quad (1.20.)$$

<sup>20</sup> Rurāne M. Finanšu pārvaldība. Latvijas izglītības fonds, Rīga, 2001. 236.-237.lpp.

Kreditoru aprites rādītājs rāda, cik aprites ciklu uzņēmumam būs nepieciešams, lai samaksātu savus rēķinus. Kad šis rādītājs ir lielāks par debitoru aprites rādītāju, tad tiek pieņemts, ka rādītājs ir pozitīvs un vide uzņēmumā ir stabila.

$$\text{Kreditoru aprites rādītājs} = \frac{\text{Pārdotās produkcijas ražošanas izmaksas}}{\text{Kreditoru parādu vidējais atlikums}} \quad (1.21.)$$

Krājumu, debitoru un kreditoru aprites rādītāji tiek izteikti reizēs, taču apriti dienās var izteikt, izmantojot formulu:

$$\text{Aprite dienās (ilgums)} = \frac{365 \text{ dienas}}{\text{Aprites koeficients}} \quad (1.25.)$$

Apriti var skaitīt gan pieņemot par periodu gadu (365 dienas), gan ceturksni (90 dienas) vai mēnesi (30 dienas).<sup>21</sup>

Finanšu cikls ir periods no izejvielu iegādes līdz naudas saņemšanai par pārdotajām precēm. Tam ir jābūt pēc iespējas mazākam, tādejādi uzņēmums apmaksās ātrāk savas saistības un īsākā laika periodā saņems samaksu no pircēja.

$$\text{Finanšu cikls} = \text{Krājumu aprites ilgums} + \text{Debitoru aprites ilgums} - \text{Kreditoru aprites ilgums} \quad (1.26.)$$

Darbā aprakstītie apgrozāmo līdzekļu analīzes rādītāji nav vienīgie šīs analīzes rādītāji, tā kā apriti var rēķināt katram no aktīvu posteņiem, atkarībā no informācijas, ko sniedz uzņēmums par savām finansēm, finanšu pārskatiem. Tāpat, kā jau tika pieminēts pirms tam, ka veicot apgrozāmo līdzekļu (aktivitātes) analīzi ir jāņem vērā arī nozares, kurā analizējamais uzņēmums darbojas, īpatnības un vidējie rādītāji.

---

<sup>21</sup> Mīetule I., Jackaniča A. Uzņēmuma finanšu analīze. Teorija un praktiskā pielietošana. Rēzeknes Augstskola, Rēzekne, 2013. 61.lpp.

## 1.4. SVID analīze

Lai uzņēmums būtu veiksmīgs un konkurētspējīgs, ir nepieciešams izstrādāt labu stratēģiju mērķu un vīzijas īstenošanai. Stratēģijai ir jābūt izplānotai tā, lai uzņēmuma iekšējie resursi tiktu optimāli lietoti, kā arī būtu ņemtas vērā gan stiprās, gan vājās puses, izmantotas visas piedāvātās iespējas un draudi tiktu apieti.

Ar SVID analīzi apzīmē uzņēmuma stiprās, vājās puses, iespējas un draudus. Tā ir sistēma, kas palīdz novērtēt un izprast iekšējos un ārējos faktorus, kas uzņēmumam var radīt iespējas vai riskus (*sk. 1.4.attēlu*).

		Ārējie faktori	
		Iespējas (I)	Draudi (D)
Iekšējie faktori	Vājās puses (V)	VI	VD
		Uzņēmuma vājo pušu mazināšanas stratēģijas, izmantojot iespējas	Draudus mazinošas stratēģijas
	Stiprās puses (S)	SI	SD
		Uzņēmuma stiprās puses, lai nodrošinātu iespējas	Draudu mazināšanas stratēģijas, izmantojot uzņēmuma stiprās puses

1.2.att. SVID analīzes matrica<sup>22</sup>

Stiprās un vājās puses ir iekšējie faktori, savukārt iespējas un draudi ir ārējie faktori. Parasti šos faktorus sīki apraksta SVID matricā:

- Stiprās puses – dažādas jomas vai īpašības, ar kurām uzņēmums var izcelties starp saviem konkurentiem. Tās var būt dažādas, piemēram, laba korporatīvā kultūra, spēcīga zīmola atpazīstamība, pašu kapitāla rentabilitāte, krājumu apgrozījums virs vidējā līmeņa, u.c.
- Vājās puses – kad uzņēmums atrodas neizdevīgā konkurētspējīgā situācijā, piemēram, pastāvīga darbinieku maiņa uzņēmumā, vadība ar nelielu pieredzi jomā, kā finansējumu izmanto naudu, kas var ievest uzņēmumu parādos.

<sup>22</sup> Autora veidots.

- Iespējas – atspoguļo jomas, kur uzņēmumam ir potenciāls izaugsmei, piemēram, tehnoloģiskie sasniegumi, kas var palīdzēt uzlabot efektivitāti vai izmaiņas sociālajās normās, izveidojot jaunus tirgus apakšnozares, kā arī iespējas, kas palielinātu ieņēmumus.
- Draudi – negatīvi ietekmē uzņēmuma spēju darboties tirgū, līdzīgi kā iespējas, taču pretēji, piemēram, tehnoloģiskās inovācijas, kas traucē uzņēmējdarbībai vai sociālās normas, kas ietekmētu uzņēmuma produkta vai pakalpojuma piedāvājumu, kura iemesla dēļ patērētāju skaits samazinās.

Jautājumi uz kuriem uzņēmumam vajadzētu sniegt atbildes veicot SVID analīzi, lai varētu efektīvāk aizpildīt SVID matricu:<sup>23</sup>

#### Stiprās puses jautājumi

- Kas klientiem patīk jūsu uzņēmumā vai produktā/pakalpojumā?
- Ko jūsu uzņēmums dara labāk nekā citi tādas pašas nozares uzņēmumi (konkurenti)?
- Kādas ir jūsu uzņēmuma produkta vai pakalpojuma pozitīvākās īpašības?
- Ar ko jūsu uzņēmums ir unikāls?
- Kādi resursi ir jūsu rīcībā, kas nav jūsu konkurentiem?

#### Vājās puses jautājumi

- Kas jūsu klientiem nepatīk jūsu uzņēmumā vai produktā, pakalpojumā?
- Kādas problēmas vai sūdzības tiek bieži minētas jūsu negatīvajās atsauksmēs?
- Kāds ir iemesls jūsu produkta vai pakalpojuma atcelšanai, atteikšanai?
- Ko jūsu uzņēmums varētu darīt labāk?
- Kādas ir jūsu uzņēmuma produkta vai pakalpojuma negatīvās īpašības?
- Kādi ir lielākie šķēršļi, izaicinājumi jūsu pašreizējā pārdošanas piltuvē?
- Kādi resursi ir jūsu konkurentiem, bet jums nav?

---

<sup>23</sup> WordStream by LOCALiq, How to Do a SWOT Analysis (With Examples & Free Template!), available <https://www.wordstream.com/blog/ws/2017/12/20/swot-analysis> [skatīts 28.12.2022].

### Iespēju jautājumi

- Kā mēs varam uzlabot mūsu pārdošanas, klientu iesaistīšanas, klientu atbalsta procesus?
- Kāda veida informācijas apmaiņa vairāk rezonē ar mūsu klientiem?
- Kā mēs vēl varam vairāk iesaistīt mūsu aktīvākos uzņēmuma aktīvistus, klientus?
- Vai mēs efektīvi sadalām departamenta resursus?
- Vai ir budžets, rīki vai citi resursi, kurus mēs neizmantojam pilnībā?
- Kuri reklāmas kanāli pārspēja mūsu cerības, kāpēc?

### Draudu jautājumi

- Kas apdraud mūsu zīmolu?
- Vai jaunie un vecie konkurenti apdraud mūsu uzņēmumu?
- Kā un vai mainīga normatīvā vide draud mūsu uzņēmumam?
- Kā nepastāvīgs tirgus apdraud mūsu uzņēmumu?
- Vai darbinieku maiņa apdraud uzņēmumu?
- Kas varētu apdraudēt vai izjaukt pašreizējo uzņēmuma izaugsmi?

SVID analīzi jeb SWOT pirmo reizi izmantoja Alberts Hamfrijs 1960. un 1970.gados Stenfordas institūtā, kur tā sākotnēji tika izstrādāta biznesiem un tika balstīta uz "Fortune 500" uzņēmuma datiem. Taču mūsdienās to izmanto plašs loks ar industrijām kā palīgīdzekli biznesa lēmumu pieņemšanā, kā arī kā ikgadējo uzņēmuma pārbaudes veidu, lai noskaidrotu kur un kā uzņēmumam ir jāizmanto resursi izaugsmei vai riska samazināšanas iniciatīvām.

Kopumā SVID sistēma ir viens no visnoderīgākajiem stratēģiskās plānošanas un biznesa analīzes instrumentiem, kuru arī darba autors veic 2.nodaļā.

## 2. AS “AIRBALTIC CORPORATION” SAIMNIECISKĀS DARBĪBAS RAKSTUROJUMS

Aviosabiedrību nozare ir nozīmīga pasaules ekonomikas nozare, kas veicina ātru cilvēku un preču pārvietošanos visā pasaulē. Tai ir svarīga loma cilvēku savienošanā, ekonomiskās izaugsmes veicināšanā, kā arī kultūras apmaiņas popularizēšanā pasaules mērogā. Nozare ietver aviosabiedrību, lidostu, gaisa kuģu ražotāju, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju un dažādu ieinteresēto personu tīklu, kas savstarpēji sadarbojas, lai nodrošinātu drošus, efektīvus un uzticamus gaisa pārvadājumus.

Gadu gaitā gaisa transportu nozare ir piedzīvojusi ievērojamu izaugsmi un ir kļuvusi par neatņemamu pasaules ekonomikas elementu. Tā ir radījusi revolūciju cilvēku pārvietošanā, padarot pasauli pieejamāku nekā jebkad agrāk. Mūsdienās miljoniem pasažieru ik dienu izmanto aviopārvadājumus gan darījumu, gan atpūtas nolūkos, un nozare turpina attīstīties, lai apmierinātu pieaugošās globalizācijas pasaules prasības.

Gaisa transporta nozarei ir raksturīga intensīva dinamika, jo tā pastāvīgi pielāgojas tehnoloģiju attīstībai, likumdošanas izmaiņām, kā arī mainīgajai tirgus dinamikai. Aviokompānijas nepārtraukti cenšas uzlabot pasažieru ērtības, uzlabot darbības efektivitāti un samazināt ietekmi uz vidi. Nozares progresu ir ievērojami veicinājuši modernu lidaparātu, piemēra, degvielas patēriņu ierobežojošu lidmašīnu un virsskaņas reaktīvo lidmašīnu attīstība, kā arī inovatīvu tehnoloģiju ieviešana.<sup>24</sup>

AirBaltic Corporation AS ir Latvijas aviokompānija, kas darbojas gaisa transporta nozarē, kura tika dibināta 1995.gada 28.augustā, Latvijas valstij parakstot kopuzņēmuma līgumu ar SAS Scandinavian Airlines. Aviokompānija atrodas starptautiskajā lidostā “Rīga” un skaitās par lielāko pasažieru aviopārvadātāju Latvijā. Galvenais akcionārs ir Latvijas valsts, kurai pieder 97.97% akciju, savukārt 2.03% akciju pieder Larsam Tūsenam. Uzņēmums ir “hibrīda” aviokompānija, kas apvieno tradicionālo, kā arī zemo izmaksu lidsabiedrību biznesa modeļus.

Lai nodrošinātu daudzveidīgu pakalpojumu klāstu un īpašu komfortu ceļojot, lidsabiedrība AirBaltic Corporation AS īsteno sadarbību ar daudziem kā Latvijas uzņēmumiem, tā arī ar starptautiskām organizācijām. Uzņēmuma sadarbības partneru sarakstā ir gan tūrisma operatori un lidostas, tā arī citas lidsabiedrības. AirBaltic sadarbojas ar saviem tiešajiem

---

<sup>24</sup> ScienceDirect, Air transportation and the environment, available <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0967070X14000432> (seen 09.03.2023)

konkurentiem, veidojot stabilas un noturīgas attiecības ar mērķi nodrošināt patīkamus un ērtus lidojumus saviem pasažieriem.

AirBaltic misija ir savienot Baltijas valstis ar pasauli un sniegt nozīmīgu ieguldījumu ekonomikā. Turpretī, uzņēmuma vīzija ir kļūt par ilgtspējīgu lidsabiedrību Eiropas Savienības aviācijas tirgū, turpinot augt un nodrošinot inovatīvus uzlabojumus pasažieru pieredzei, un veicinot Baltijas valstu attīstību.

Aviokompānija piedāvā lidojumus uz vairāk nekā 70 galamērķiem, kas ietver Eiropu, Skandināviju, NVS (Neatkarīgo Valstu Sadraudzība) un Tuvos Austrumus. Latvijas nacionālās aviokompānijas gaisa floti veido trīsdesmit četras no pasaulē zaļākajām komerciālajām lidmašīnām Airbus A220-300.

## **2.1.Dibināšanas vēsture un attīstība**

AirBaltic ir aviokompānija, kurai ir bagātīga vēsture, kas aizsākās pirms 28 gadiem, kad tā 1995.gadā tika dibināta kā starptautisks aviācijas uzņēmums ar mērķi nodrošināt pasažieru un kravu pārvadājumus starp Baltijas valstīm un Rietumeiropu. Parakstot kopuzņēmuma līgumu, par AirBaltic dibinātājiem kļuva Latvijas valsts un SAS (Scandinavian Airlines). Tolaik Latvijai uzņēmuma piederībā bija 51% un SAS – 29%, kur atlikusī procentu daļa piederēja Baltic International USA, Swedfund International AB un “Danish Investment Fund for Central and Eastern Europe” investīciju fondam.

SAS bija galvenais investīciju avots un nodrošināja AirBaltic ar saviem gaisa kuģiem un tehnoloģijām. Pirmais lidojums notika no Rīgas uz Stokholmu ar lidmašīnu Saab SF340, kurā bija 33 sēdvietas, turklāt uzņēmuma komanda sastāvēja tikai no 21 darbinieka, un jau pēc dažiem mēnešiem uzņēmums sāka piedāvāt lidojumus uz citiem Rietumeiropas galamērķiem, tādām pilsētām kā Londona, Frankfurte, Kopenhāgena un citas, kā arī kļūstot par starpnieku starp Rīgu un Tālajiem Austrumiem.

Pēc dažiem gadiem, 1998. gadā, Latvijas valsts iegādājās 34% no AirBaltic akciju kopējā apmēra, un līdz ar to uzņēmuma darbība tika reorganizēta. Turpinot kompānijas attīstību, 2003.gadā tas iegādājās pirmo Boeing 737-500 lidmašīnu un ar nākošo gadu paplašina savu maršrutu tīklu pateicoties Latvijas pievienošanai Eiropas Savienībā. Šo pārmaiņu rezultātā AirBaltic iegūst savu plaši pazīstamo tēlu, kur lidmašīnām ir balts korpuss un zaļa aste.

2008. gadā AirBaltic mainīja savu darbības modeli, pārejot no pasažieru pārvadāšanas no viena punkta līdz otram punktam uz tīkla aviokompānijas modeli, padarot Rīgu par

tranzītmezglu.<sup>25</sup> Savukārt 2010.gadā Rīgā savas durvis atvēra viens no lielākajiem un modernākajiem aviācijas mācību centriem Centrālajā un Austrumeiropā, kur tiek apmācīta pilota profesija un piedāvā iespēju kļūt par vienu no AirBaltic pilotiem.

2011.gadā AirBaltic sāka pārstrukturizācijas procesu, lai uzlabotu efektivitāti un optimizētu uzņēmuma darbību, ieceļot ģenerāldirektora amatā Martinu Gausu un tajā pašā laikā Latvijas valdība palielināja savu akciju skaitu (līdz 99,8%), tādējādi kļūstot par Latvijas nacionālo aviokompāniju.

Ar jauna attīstības posma sākumu, 2012.gadā AirBaltic izstrādāja uzņēmuma jauno stratēģiju - Horizon 2021, kas paredz uzņēmuma attīstību un izaugsmi, modernizējot gaisa floti, atverot jaunus maršrutus – uz Āziju un Ziemeļameriku. Līdz ar to pieauga pasažieru skaits un uzņēmuma efektivitāte uzlabojās.

Stabilizējot savu vietu kā vienu no vadošajiem aviācijas uzņēmumiem Baltijas valstīs, AirBaltic 2017. gadā savā gaisa flotē integrēja Airbus A220-300 lidmašīnas. Tās ir modernas, ekonomiski efektīvas un ērtas pasažieru pārvadāšanai.

Par godu Latvijas simtgadei 2018.gadā AirBaltic dāvina īpašu Airbus A220-300 lidmašīnu krāsotu Latvijas karoga krāsās, turklāt 2019.gadā par godu Baltijas ceļa 30.gadadienai, tiek krāsotas vēl divas Airbus lidmašīnas Lietuvas un Igaunijas karogu motīvos.

Pēdējo gadu laikā AirBaltic aktīvi iesaistās vides aizsardzības jomā, veicinot videi draudzīgu tehnoloģiju izmantošanu, biodegvielu izmantošanu un lidmašīnu modernizāciju, kā arī pilnībā pārejot uz viena tipa floti – Airbus A220-300 lidmašīnām.

## **2.2.Organizatoriskās struktūras un pārvaldības raksturojums**

AirBaltic organizatoriskā struktūra nodrošina uzņēmuma efektīvu darbību, sadarbojoties starp dažādiem departamentiem, kas nodrošina uzņēmuma stratēģisku plānošanu, operatīvu pārvaldību, komercdarbību, tehnisko uzturēšanu un finansēšanu.

Savukārt AirBaltic pārvalde ir uzņēmuma vadības struktūra, kas ir atbildīga par uzņēmuma darbības vadību un stratēģijas izstrādi. Pārvalde sastāv no uzņēmuma valdes, vadības komandas un dažādiem departamentiem, piemēram, finanšu, juridisko, tehnisko un komunikāciju departamentiem. AirBaltic pārvalde ir atbildīga par uzņēmuma lidojumu plānošanu, maršrutu izstrādi, lidmašīnu iegādi un uzturēšanu, kā arī klientu apkalpošanu un uzņēmuma attīstību kopumā.

---

<sup>25</sup> Pamatinformācija par aviokompāniju, AirBaltic, pieejams <https://www.airbaltic.com/lv/pamatinformacija-par-aviokompaniju> [skatīts 03.12.2022].

Uzņēmumā strādā vairāk nekā 2000 darbinieku no 30 pasaules valstīm, dažādos departamentos un nodaļās. Kopš 2011.gada izpilddirektors un valdes priekšsēdētājs ir Martins Gauss un finanšu direktors ir Vitolds Jakovļevs. 2020.gadā par operatīvās darbības direktoru amatā iecelts Pauls Juris Cālītis.



### **2.1. att. Uzņēmuma Air Baltic Corporation AS organizatoriskā struktūra<sup>26</sup>**

Katrā no departamentiem ir deleģēti darbinieki, kuri pilda savus darba pienākumus attiecīgi amata prasībām. Organizāciju pārvalda prezidents un izpilddirektors, nododot uzdevumus, instrukcijas, atskaites un plānus katra departamenta, nodaļas atbildīgajai personai, kuri tālāk nodod informāciju saviem padotajiem darbiniekiem.

AirBaltic organizatoriskā struktūra ietver šādas nodaļas, komandas un departamentus:

Korporatīvā pārvaldība - augstākais lēmumu pieņemšanas līmenis, kas veidojas no trīs biedriem - valdes priekšsēdētāja (Martins Gauss) un diviem valdes locekļiem (Pauls Cālītis un Vitolds Jakovļevs).

Akcionāri – iesaistās AirBaltic vadībā, piedaloties akcionāru sapulcēs, kur pieņem lēmumus šādos jautājumos: attiecībā uz padomes locekļu ievēlēšanu, grozījumiem statūtos, kapitāla palielināšana vai samazināšana, reorganizācija, finanšu instrumentu izlaišana un pārveidošana un citi svarīgi lēmumi.

---

<sup>26</sup> Autora veidots, balstoties uz AirBaltic oficiālajā mājaslapā iegūto informāciju.

Padome – sastāv no četriem locekļiem un to ievēlē akcionāru sapulce uz trim gadiem. Savukārt padome ir tā, kas ievēlē valdi un uzrauga tās darbību.

Valde - atbild par uzņēmuma stratēģisku plānošanu, sniedzot regulāras atskaites padomei. Saņem padomes apstiprinājumu lēmumu pieņemšanai par meitas uzņēmumu dibināšanu, AirBaltic galvenā biroja vietas maiņu, darījumu slēgšanu, kas pārsniedz miljons eiro, lidmašīnu iegādes un pārdošanas un citos jautājumos.

Komerčiālais departaments - atbild par komercdarbību un pasākumiem, lai piesaistītu pasažierus, nosaka lidojumu cenas, nodarbojas ar pārdošanas un mārketinga aktivitātēm un maršrutu tīkla plānošanu. Tajā ietilpst tādas nodaļas kā sociālo tīklu pārdošanas un reklāmas nodaļa, klientu apkalpošanas nodaļa, ieņēmumu vadības nodaļa.

Operatīvās vadības departaments – atbild par lidojumu plānošanu, personāla pārvaldību, lidojumu operāciju uzraudzību un pārraudzību sauszemē.

Tehniskais departaments - atbild par uzņēmuma flotes uzturēšanu, remontu, kā arī drošības un kvalitātes kontroli, tai skaitā ir inženiertehniskā nodaļa, kvalitātes vadības nodaļa.

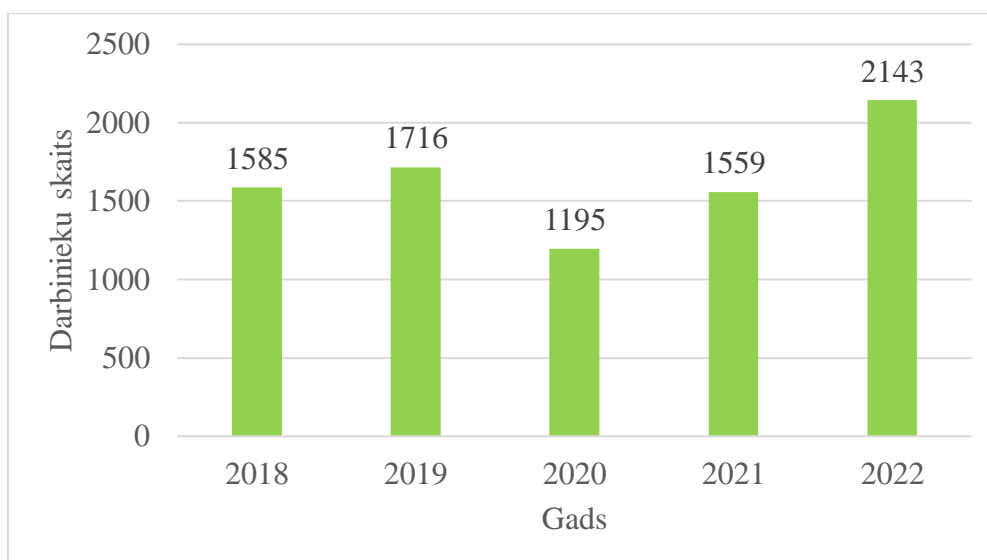
Informācijas sistēmu departaments – atbild par aviokompānijas tīkla infrastruktūru, programmatūras pārvaldību, kā arī nodrošina datu privātumu un drošību.

Finanšu departaments - atbild par uzņēmuma finanšu plānošanu, uzskaiti, grāmatvedību un investīciju projektu vadību, un ietver tādas nodaļas kā finanšu kontroles un grāmatvedības nodaļa, iepirkumu un administrēšanas nodaļa.

Personāla departaments - atbild par darbinieku atlasi, apmācību, novērtēšanu un labklājības nodrošināšanu un darbinieku atalgojumiem. Tiek iekļautas tādas nodaļas kā personāla attīstības nodaļa, darba drošības un veselības nodaļa.

Juridiskais departaments – atbild par juridiskajiem un likumdošanas jautājumiem, kas ir saistīti ar aviokompānijas darbību, tostarp līgumu izstrādi un uzraudzību.

AirBaltic ir viens no labākajiem darba devējiem Latvijā transporta un loģistikas sektorā, kas arī atspoguļojas aviokompānijas nodarbināto skaita daudzumā (*sk. attēlu 2.2.*).

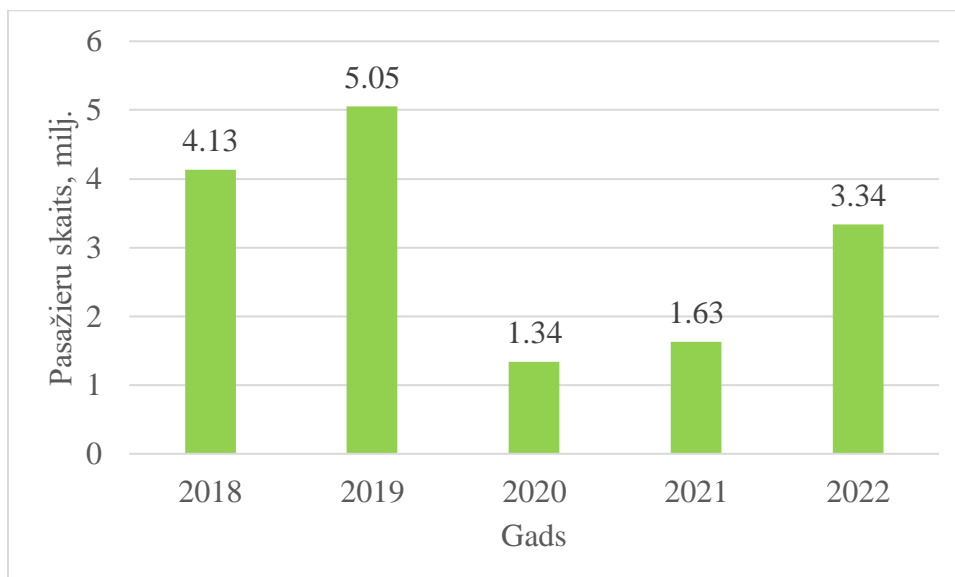


2.2. att. AirBaltic kopējais darbinieku skaits laika periodā<sup>27</sup>

Kā redzams 2.2. attēlā, 2020.gadā ir novērojams būtisks AirBaltic darbinieku kritums, kas ir saistīts ar Covid-19 pandēmiju. Tā kā pandēmijas laikā daudzas valsts robežas tika slēgtas un lidojumu daudzums stipri samazinājās. Līdz ar to tika samazināts aviokompānijas darbinieku skaits par 521 darbinieku. Pārsvarā visi jaunuzņemtie darbinieki tika atlaisti un tikai pieredzējuši seniori saglabāja savas darba vietas aviokompānijā. Savukārt ar 2021.gadu AirBaltic darbinieku daudzums sāka augt, tā kā, lai gan Covid-19 vīruss vēl netika pārvarēts, robežas tika atvērtas, kā arī Latvijas valsts finansiāli atbalstīja AirBaltic, lai pārvarētu pandēmijas izraisītās sekas, tādejādi lidojumu skaits pieauga un arī nepieciešamība pēc zaudētajiem darbiniekiem arī auga. Situācijas uzlabošanos var skaidri redzēt 2022.gadā, kad salīdzinot ar 2021.gadu, kopējas darbinieku skaits AirBaltic Grupā pieauga par 27%, sasniedzot 2143 darbiniekus, tā kā pieprasījums pēc lidojumiem aug, līdz ar atgūšanos no pandēmijas un pasažieru vēlmi atsākt atkal ceļot.

Tā kā darbinieku skaits kopš 2020.gada sācis ir pieaugt, arī aviokompānijas pārvadāto pasažieru skaits strauji aug (*sk. attēlu 2.3.*).

<sup>27</sup> Autora veidots, balstoties uz informāciju pieejamu [https://www.airbaltic.com/sustainability/img/SR\\_2022\\_Data-tables-and-charts.pdf](https://www.airbaltic.com/sustainability/img/SR_2022_Data-tables-and-charts.pdf) (skatīts 19.04.2023)



2.3. att. AirBaltic kopējais pasažieru skaits miljonos laika periodā<sup>28</sup>

Vērtējot attēla datus, var secināt, ka 2019.gads ir bijis AirBaltic labākais pārvadāto pasažieru skaita ziņā, taču 2020.gads – vissliktākais, sakarā ar Covid-19 pandēmiju. Turklāt ir redzams pieaugums 2021.gadā un 2022.gadā, kur 2022.gadā AirBaltic pārvadāja par 105% vairāk pasažieru nekā 2021.gadā, kā arī ne tikai pasažieru skaits ir palielinājies šajā laika periodā, bet arī lidojumu skaits, kas pieauga par 59% - no 2021.g. 23 440 lidojumiem līdz 2022.g. – 37 300 lidojumiem.

### 2.3.AS “AirBaltic Corporation” SVID analīze

Lai noskaidrotu, kādi ārējie vai iekšējie faktori ietekmē aviokompānijas AS “AirBaltic Corporation” saimniecisko darbību, tiek veikta SVID analīze, ko arī turpmāk varēs izmantot par piemēru uzņēmuma stratēģijas pilnveidošanai.

#### Stiprās puses.

Ērtība un komforts pasažieriem. AirBaltic piedāvā daudzus pakalpojumus, lai nodrošinātu maksimālu komfortu pasažieriem, ieskaitot ērtus sēdekļus, bezmaksas uzkodas un dzērienus, kā arī bezmaksas Wi-Fi. 2011.gadā AirBaltic bija pirmā aviokompānija pasaulē, kas lidojuma laikā pārdeva automašīnas. Tāpat arī uzņēmums ir pirmais, kas tirgo rozes savos lidojumos un pirmā aviokompānija Eiropā, kas katram pasažierim Covid-19 pandēmijas laikā izsniedza sejas aizsargmaskas un dezinfekcijas salvetes, tādējādi rūpējoties par pasažieru veselību.

AirBaltic ir labs darba devējs, kas ne tikai nodrošina visiem darbiniekiem veselības apdrošināšanu, zemas biļešu cenas lidojumiem, bet arī stabilu algu, piedāvājot studentiem organizēt savu darba grafiku, tā, lai būtu iespēja apvienot pilna laika mācības ar darbu

<sup>28</sup> Autora veidots, balstoties uz informāciju pieejamu AirBaltic oficiālajā mājaslapā.

uzņēmumā. 2012.gadā AirBaltic tika atzīts par iekārojamāko darba devēju Latvijā un vēl līdz šim brīdim tiek atzīts par vienu no stabilākajiem darba devējiem.

AirBaltic ir pieredzējusi vadības komanda, kā arī klasificēti darbinieki. Tā ir spējīga, kas ļauj uzņēmumam īstenot stratēģijas un plānotās attīstības procesus, kas palīdz saglabāt uzņēmuma pozīciju tirgū un nodrošina turpmāku attīstību. AirBaltic darbinieku augstā kvalifikācija rodas no tā, ka aviokompānija nepārtraukti paaugstina uzņēmumā strādājošo zināšanu līmeni, īstenojot dažādas apmācības, lekcijas, seminārus un treniņus. 2015.gadā AirBaltic saņēma balvu par punktuālāko aviokompāniju pasaulē un 2016.gadā saņēma zelta medaļu par lielisku apkalpošanu lidojuma laikā, kas arī apstiprinās ar to, ka kompānijas darbinieki ir kompetenti un tie pastāvīgi mācās un attīsta savas zināšanas ar karjeras izaugsmes iespējām.

Izdevīgi partnerības līgumi. AirBaltic ir noslēgti sadarbības līgumi ar citām aviokompānijām visā pasaulē, kas nodrošina ērtus lidojumus un papildu iespējas pasažieru pārvadāšanai, kā arī paplašina uzņēmuma maršrutu tīklu. Šādi AirBaltic sadarbības partneri ir kategorizēti grupās *Codeshare* partneri, kas īsteno vienošanos starp divām aviokompānijām, kur viena no tām veic lidojumu, bet biļetes uz šo lidojumu iegādāties piedāvā gan pati aviokompānija, gan tās sadarbības partneris. Codeshare partneri šobrīd AirBaltic ir 22, nodrošinot biļetes uz vairāk nekā 300 galamērķiem un, daži no šiem partneriem ir “Airfrance”, “British Airways”, “Emirates” un citi. *Interline* partneri ir vienošanās starp aviokompānijām par lidojumu dokumentu izdošanu un bagāžas pārvadāšanu, ļaujot aviokompānijām izdot un apstrādāt biļetes arī tiem lidojumiem, ko izpilda sadarbības kompānija. Šo iespēju lieto tie ceļotāji, kam ir nepieciešams izmantot vairākas aviokompānijas, lai nokļūtu savā galamērķī un šādam mērķim AirBaltic sadarbojas ar “Air Canada”, “China Airlines”, “Turkish Airlines” un citiem.<sup>29</sup>

AirBaltic piedāvā inovatīvus risinājumus. Tā ir viena no vadošajām aviokompānijām Baltijā, kas īsteno modernus risinājumus, piemēram, bezkontakta tehnoloģijas (biļešu iegāde caur aplikāciju) un digitālos pakalpojumus, kas nodrošina lielāku ērtību pasažieriem. AirBaltic 2014.gadā kļuva par pirmo aviokompāniju, kas pieņem Bitcoin, kā apmaksas metodi, kā arī sāk izmantot iPad papīra lapu vietā, lai parādītu sevi kā modernu un videi draudzīgu uzņēmumu. Savukārt pēdējo gadu laikā, sakarā ar Covid-19 krīzi un energoresursu krīzi, AirBaltic sāk vairāk uzmanības pievērst ilgtspējībai, realizējot ilgtspējības stratēģiju, kā arī pārejot pilnībā uz

---

<sup>29</sup> Sadarbības partneri, AirBaltic, pieejams <https://www.airbaltic.com/lv-LV/sadarbibas-partneri> [skatīts 12.12.2022]

viena tipa floti – Airbus A220-300 lidmašīnām, kas palīdz ietaupīt līdz pat 6000 tonnām degvielas un ierobežo par 20% mazāk CO2 emisiju atmosfērā.

### Vājās puses.

Atkarība no maršrutu tīkla. AirBaltic galvenokārt koncentrējas uz reģionāliem pārvadājumiem, un lielākā daļa tās peļņas nāk no Eiropas maršrutiem. Tādēļ jebkuras ekonomiskās vai politiskās krīzes šajā reģionā varētu negatīvi ietekmēt uzņēmuma finanšu rezultātus. Par piemēru var sniegt to, ka Ukrainas un Krievijas kara dēļ, AirBaltic ir samazinājušies lidojumu galamērķi, jo 2022.gadā un visticamāk arī 2023.gadā tiek apturēti lidojumi uz Ukrainu un Krieviju, līdz ar to ieņēmumos iztrūkst 72 miljoni eiro ar ko uzņēmumam nācās kompensēt orientējot reisu uz Skandināviju, Rietumeiropu un dienvidvalstīm.<sup>30</sup>

Konkurētspēja. AirBaltic ir neliela aviokompānija, kas konkurē ar lielākām pasaules aviokompānijām. Lai konkurētu ar tām, uzņēmumam jāizmanto inovatīvi risinājumi un jāpieņem stratēģiski lēmumi, kas var izrādīties diezgan riskanti.

AirBaltic vēsturiski ir diezgan daudz zaudējumu, izmaksu, un tādēļ uzņēmums ir uzkrājis dažas parādsaistības un finansiālos zaudējumus no pagātnes. Tas var ierobežot uzņēmuma izaugsmi un veiktspēju. Lai gan AirBaltic zaudējumi gadu laikā samazinās, tie tik un tā ir būtiski lieli, kur 2020.gadā zaudējumi bija 264,6 miljoni eiro, 2021.gadā bija 135,7 miljoni eiro, savukārt 2022.gadā – 54,2 miljoni eiro. Pēdējo 26 gadu laikā Latvijas valsts kopā ir ieguldījusi AirBaltic apmēram 500 miljonus eiro. 2020.gadā Ministru kabinets sēdē nolēma atbalstīt AirBaltic, lai kompensētu Covid-19 krīzes izraisītos zaudējumus un ieguldīja vairāk nekā 250 miljonus eiro, kurus AirBaltic plāno līdz 2027.gadam atmaksāt, ieguldot akciju tirgū sākot ar 2024.gadu.<sup>31</sup>

Atkarība no lidmašīnu ražotājiem, apkopes, sadarbības partneriem. AirBaltic gaisa flote sastāv no Airbus lidmašīnām, līdz ar to uzņēmums ir atkarīgs no šo lidmašīnu ražotāja. Ja Airbus gaisa flotes detaļu cenas paaugstinās vai rodas problēmas ar to ražošanu, tas var ietekmēt AirBaltic peļņu. Kā piemēram, nekompetentās lidmašīnu apkopes dēļ AirBaltic bieži vien ir spiesta īstermiņā nomāt papildus lidmašīnas ar apkalpi no “XFly”, “Carpatair”, “Danish Air”

---

<sup>30</sup> Baltic News Network, *Nelidojot uz Ukrainu un Krieviju, airBaltic iztrūkst 72 miljoni eiro*, pieejams <https://bnn.lv/nelidojot-uz-ukrainu-un-krieviju-airbaltic-iztrukst-72-miljoni-eiro-7987> (skatīts 03.01.2023)

<sup>31</sup> Latvijas Radio un Latvijas Televīzijas ziņu portāls, *Valsts ieguldīs “airBlatic” pamatkapitālā līdz 250 miljoniem eiro*, pieejams <https://www.lsm.lv/raksts/zinas/ekonomika/valsts-ieguldis-airbaltic-pamatkapitala-lidz-250-miljoniem-eiro.a358938/> (skatīts 17.12.2022)

un citiem, sakarā ar to, ka ilgstošais AirBaltic dzinēju apkopes partneris “Pratt & Whitney” nespējis laikā veikt apkopes darbus AirBaltic lidmašīnām.<sup>32</sup>

### Iespējas.

Lai ieinteresētu un palielinātu pasažieru loku, AirBaltic var paplašināt savu maršrutu tīklu, piedāvājot jaunus galamērķus. 2023.gada vasaras sezonā AirBaltic plāno piedāvāt 18 jaunus maršrutus, no kuriem 10 ir no Rīgas, 4 no Tallinas un 4 no Viļņas, kas ir lielākais maršrutu skaits vienā sezonā.

AirBaltic turpināt izmantot modernas tehnoloģijas un inovatīvus risinājumus, lai uzlabotu pakalpojumu kvalitāti un paaugstinātu pasažieru apmierinātību. AirBaltic gaisa flote sastāv tikai un vienīgi no Airbus A220-300, un šobrīd šo lidmašīnu ir apmēram 39, un līdz 2024.gadam tiek plānots flotē būt 50 Airbus lidmašīnām. Šī modernā lidmašīnas modeļa izvēle bija pamatota, balstoties uz jaunās paaudzes turbotehnoloģijas dzinējiem, kuri ir efektīvāki degvielas patēriņa ziņā, jo patērē par 20% mazāk degvielas nekā citi, kā arī šīs lidmašīnas ir vieglākas nekā citi tam līdzīgi modeļi, kā “Boeing 737 MAX”.<sup>33</sup>

“Rail Baltica” projekta ietvaros dzelzceļa savienojums ar lidostu Rīga. “Rail Baltica” ir dzelzceļa transporta projekts, kurš savienos Baltijas valstis ar Eiropu – Igauniju, Latviju, Lietuvu un Poliju, 870 km garumā. Projekta īstenošana ilgs līdz 2030.gadam un vilcienu maksimālais ātrums sasniegs 240 km/h. Šī projekta ietvaros tiek plānots dzelzceļa līnijai iet cauri Rīgas lidostai, tādā veidā, gan atjaunojot un pilnveidojot to, gan piesaistot vairāk tūristu izvēlēties tieši Rīgas lidostu kā galamērķi un tai skaitā arī AirBaltic pakalpojumus, jo jaunā dzelzceļa līnija piedāvās ērtāku, ātrāku un ekonomiskāku iespēju personām pārvietoties no lidostas un uz lidostu.<sup>34</sup>

Kravu centra būve Rīgā. AirBaltic ir parakstījis zemes rezervēšanas līgumu ar Rīgas lidostu, lai būvētu jaunu kravu angāru “Baltic Cargo Hub”, kas būs lielākais avio kravu apstrādes centrs Baltijā. Tā kā lidmašīnu pārvadātās kravas veido ievērojamu daļu no kravu pārvadājumiem Rīgas lidostā, un AirBaltic ir lielākais šāda veida kravu pārvadātājs, jauna kravu

---

<sup>32</sup> Latvijas Avīze, “airBaltic” nāksies īstermiņā nomāt lidmašīnas un apkalpi, jo nav iespējams laikus veikt dzinēju apkopi, pieejams <https://www.la.lv/airbaltic-naksies-istermina-nomat-lidmasin-un-apkalpi-jo-nav-iespejams-laikus-veikt-dzineju-apkopi> (skatīts 01.04.2023)

<sup>33</sup> Rīta avīze Latvijai Neatkarīgā, Martins Gauss: Nekas traks, ja lidmašīnai debesīs salūst viens no dzinējiem, pieejams <https://neatkariga.nra.lv/intervijas/406806-martins-gauss-nekas-traks-ja-lidmasinai-debesis-salust- viens-no-dzinejiem> (skatīts 07.03.2023)

<sup>34</sup> Latvijas Radio un Latvijas Televīzijas ziņu portāls, Kam “brauks pāri” dzelzceļš “Rail Baltica”? Ietekme uz Rīgas lidostu, pieejams <https://www.lsm.lv/raksts/dzive--stils/pilsetvide/kam-brauks-pari-dzelzcels-rail-baltica- ietekme-uz-rigas-lidostu.a329664/> (skatīts 05.02.2023)

apstrādes centra celtniecība palīdzēs palielināt lidostā Rīga apstrādāto kravu apjomu, tādējādi veidojot ieguvumu gan lidostai, gan AirBaltic. Šāds projekts tiek īstenots, jo AirBaltic esošā angāra vietā tiks atbrīvota vieta, lai īstenotu Rail Baltica jaunā dzelzceļa projektu. Angāra plānotais pabeigšanas laiks ir līdz 2024.gadam un ar projekta finansēšanu nodarbosies bankas.<sup>35</sup>

Akciju kotācija biržā. AirBaltic plāno sākt akciju kotēšanu biržā 2024.gadā gan Nasdaq Riga, gan starptautiski, taču, lai to īstenotu AirBaltic ir nepieciešams paradīt, ka tiek strādāts ar peļņu un visi biznesa plānā izvirzītie mērķi tiek sasniegti, lai investorus ieinteresētu ieguldīt. Tā kā Latvijas valstij pieder 97,97% AirBaltic akciju, akciju kotēšana biržā priekš aviokompānijas un Latvijas valsts var būt kā ekonomikas izaugsmes rādītājs.

Ilgtspējības nodrošināšana un uz ilgtspēju balstītu pasākumu ievērošana. AirBaltic koncentrējas uz vides, ekonomisko un sociālo ilgtspēju. Uzņēmums uzskata, ka nākotnē uzvarētāji būs tie, kas jau šobrīd strādā pie tās veicināšanas. Viņi apzinās, ka, lai būtu izaugsme, ir jāīsteno projekti, kuri nodrošinās labumu ilgtermiņā gan dabai, gan cilvēkam. Tātad, lai šie projekti tiktu īstenoti, AirBaltic kopš 2019.gada ik gadu publisko ilgtspējas ziņojumu, kurā tiek apkopota informācija par AirBaltic un meitasuzņēmumu ilgtspējas plāniem un rādītājiem.

#### Draudi.

Ekonomisko faktoru dēļ, piemēram, degvielas cenu svārstības, valūtas maiņas kursi un ekonomikas lejupslīde var kopumā ietekmēt aviācijas nozari, un tādā veidā AirBaltic var saskarties ar pasažieru skaita samazināšanos un zemākām cenām. Viens no lielākajiem pēdējo gadu notikumiem, kas satricināja gandrīz visu pasaules valstu ekonomiku ir Covid-19 krīze, kura stipri ietekmēja aviācijas nozari. AirBaltic pasažieru skaits Covid-19 ietekmē saruka par 73%, tā kā daudzās valstīs bija aizvērtas robežas un bija implementēti ceļojumu ierobežojumi.<sup>36</sup> Šīs krīze tik stipri ietekmēja Latvijas ekonomiku, ka valdība izlēma finansiāli atbalstīt daudzus valsts ekonomikai svarīgus uzņēmumus tai skaitā arī AirBaltic. Savukārt ar pandēmijas krīzi viss nebeidzās, jo sākās nākamais vilnis ar Ukrainas un Krievijas karu, kura rezultātā tika ierobežoti lidojumi uz šīm valstīm un tādējādi negatīvi ietekmējot aviokompānijas peļņu.

Konkurence. AirBaltic konkurē arī ar citām aviokompānijām, kas var piedāvāt lētākas cenas vai labāku pakalpojumu kvalitāti. Ja AirBaltic nespēj konkurēt ar šīm aviokompānijām, tad tas var ietekmēt uzņēmuma peļņu un maršrutu tīklu. Kā par AirBaltic konkurentu var minēt "Ryanair", kas piedāvā budžeta draudzīgas lidojumu biļetes. Lai gan AirBaltic tirgus daļa pēc

---

<sup>35</sup> AirBaltic, *airBaltic lidostā Rīga buīvēs Baltic Cargo Hub kravu centru*, pieejams <https://www.airbaltic.com/lv-LV/airbaltic-lidosta-riga-buves-baltic-cargo-hub-kravu-centru> (skatīts 12.12.2022)

<sup>36</sup> AirBalticBlog, *airBaltic-ieguvums Latvijas ekonomikai*, pieejams <https://blog.airbaltic.com/lv/airbaltic-ieguvums-latvijas-ekonomikai/> (skatīts 12.12.2022)

pārvadāto pasažieru skaita Rīgas lidostā 2022.gadā ir samazinājusies par 6,3% un Ryanair tirgus daļa Rīgā ir palielinājusies par 9,5%, AirBaltic tik un tā ir galvenais pasažieru pārvadātājs Rīgā, kur tirgus daļa 2022.gadā ir 50,9%, taču Ryanair – 30,7%.<sup>37</sup>

Negaidīti laikapstākļi var radīt drošības problēmas aviācijai. Jebkura dabas katastrofa, piemēram, spēcīgas snigšanas dēļ lidmašīna var noslīdēt no skrējceļa un var tikt bojāts aprīkojums, kā tas notika Parīzē, kur tieši šāda situācija atgadījās ar AirBaltic gaisa kuģi, kuru vēlāk nosūtīja uz angāru un veica lidmašīnas inspekciju.

Naftas cenu pieaugums. Augstas naftas cenas var paaugstināt AirBaltic darbības izmaksas, kas var samazināt tā peļņu. Ja naftas cenas turpinās pieaugt, tas varētu ietekmēt uzņēmuma maržas un peļņu. 2015.gadā notika pretējs gadījums, kad saistībā ar naftas cenu kritumu AirBaltic biļešu cenas saruka, piedāvājot izdevīgākus lidojumus. Tas nozīmē, ka, ja naftas cenas pieaugs nākotnē, tad ir iespēja, ka aviokompānijas biļešu cenas pieaugs, rezultātā samazinot klientu skaitu un tai skaitā arī AirBaltic peļņu no pārdotajiem lidojumiem.

Tehniskās problēmas – reisu kavējumi. Jebkura neparedzēta situācija, piemēram, lidmašīnu tehniskās problēmas, var radīt lidojumu atcelšanu un nepatikšanas pasažieriem. Biežā aprīkojuma lūšanas dēļ, aviokompānijai nākas veikt regulāras tehniskās apskates un remontdarbus, kas maksā naudu, tātad izmaksas aug, kā arī, ja šie remontdarbi netiek pildīti laicīgi, termiņa robežās, tad uzņēmumam ir jādomā alternatīvi varianti kā to kompensēt, kā piemēram, nomāt citas lidmašīnas vai atcelt reisu.

Tā kā Latviju pārlido ne tikai iekškontinentālie avioreisi, bet arī starpkontinentālie avioreisi, kas veic savus reisu no Jaunzēlandes uz Apvienoto Karalisti, no Taizemes, ASV un citām valstīm, tad var skaidri noprast, ka gaisa telpa virs Latvijas ir diezgan noslogota, kas arī var ierobežot AirBaltic lidmašīnu lidošanas biežumu, kā arī palielināt konkurenci.

Izmaiņas noteikumos. Aviācijas nozari regulē vairāki noteikumi, kā piemēram likums “Par aviāciju” un citi, kā arī dažādi ierobežojumi, tostarp attiecībā uz drošību, nodokļiem, tarifiem un vīzu režīmiem, kuru grozījumi var ietekmēt AirBaltic darbību un izmaksas.

---

<sup>37</sup> Delfi Bizness, *Rīgas lidostā samazinājusies “airBaltic”, bet palielinājusies “Ryanair” tirgus daļa*, pieejams [https://www.delfi.lv/bizness/biznesa\\_vidē/rigas-lidosta-samazinajusies-airbaltic-bet-palielinajusies-ryanair-tirgus-dala.d?id=55154180](https://www.delfi.lv/bizness/biznesa_vidē/rigas-lidosta-samazinajusies-airbaltic-bet-palielinajusies-ryanair-tirgus-dala.d?id=55154180) (skatīts 19.02.2023)

### 3. AS “AIRBALTIC CORPORATION” FINANŠU ANALĪZE

#### 3.1. Horizontālā analīze

AS “AirBaltic Corporation” tiek veikta horizontālā analīze pēc autora izvirzītā finanšu analīzes veikšanas plāna. Horizontālā analīzes laika periods ir no 2018.gada līdz 2022.gadam. Analīzes veikšanai tiek izmantoti AirBaltic finanšu pārskati (sk. pielikumus 1.- 5.) un aprēķins veikts pēc formulas (1.1.).

Horizontālā analīze ir pētāmo rādītāju lielumu analizējamā perioda salīdzināšana ar to pašu rādītāju lielumu kā iepriekšējā periodā jeb bāzes gadā. Izmantojot horizontālās analīzes metodi, var novērtēt uzņēmuma finansiālās stabilitātes pozitīvās vai negatīvās tendences.<sup>38</sup>

Aprēķinot horizontālo analīzi, iegūtie rezultāti sniedz priekšstatu par to, cik ātri uzņēmums aug, vai par uzņēmuma ienākumu un izdevumu pieauguma tempu, kā arī ļauj novērtēt uzņēmuma apgrozījuma pieauguma efektivitāti attiecībā uz tā finansiālo stabilitāti. Tā parāda pētāmo rādītāju pārmainu tendences un dod iespēju analīzes gaitā izpētīt dažādu faktoru ietekmi uz dotā rādītāja pārmaiņām un noteikt to lielumu. Šo analīzi var veikt kā noteiktas atsevišķu bilances posteņu izmaiņas absolūtā un arī relatīvā izteiksme (procentos), kad tiek salīdzināti pārskata perioda rādītāji ar iepriekšējo periodu.<sup>39</sup>

3.1. tabula

AS “AirBaltic Corporation” bilances aktīva izmaiņas no 2018.gada līdz 2022.gadam

AKTĪVS	2018 - 2019		2019 - 2020		2020 - 2021		2021 - 2022	
	Izmaiņas (EUR)	Izmaiņas %	Izmaiņas (EUR)	Izmaiņas %	Izmaiņas (EUR)	Izmaiņas %	Izmaiņas (EUR)	Izmaiņas %
Nemateriālie ieguldījumi	2 336 000	14,22%	-516 000	-2,75%	1 078 000	5,91%	-658 000	-3,41%
Pamatlīdzekļi	263 859 000	54,37%	-53 285 000	-7,11%	125 868 000	18,09%	136 283 000	16,58%
Ilgtermiņa finanšu ieguldījumi	3 837 000	12,00%	-12 602 000	-35,20%	3 093 000	13,33%	49 965 000	190,03%
Apgrozāmie līdzekļi	140 651 000	381,81%	23 563 000	13,28%	-45 533 000	-22,65%	-52 681 000	-33,87%
Krājumi	1 262 000	22,96%	-1 796 000	-26,57%	2 612 000	52,63%	3 238 000	42,75%
Debitori	21 223 000	86,80%	2 434 000	5,33%	20 681 000	42,99%	-14 375 000	-20,90%

<sup>38</sup> Šneidere R. Finanšu analīzes metodes uzņēmuma maksātspējas prognozēšanai. Lietišķās informācijas dienests, Rīga, 2009, 100.lpp.

<sup>39</sup> Rurāne M. Finanšu menedžments. Rīgas Starptautiskā ekonomikas un biznesa administrācijas augstskola, Rīga, 2005. 262.lpp.

Nauda	117 443 000	2034,00 %	24 764 000	20,10%	-68 826 000	-46,51%	-41 544 000	-52,48%
<b>Bilance</b>	410 683 000	71,98%	-42 840 000	-4,37%	84 506 000	9,01%	132 909 000	12,99%

Veicot airBaltic horizontālo analīzi bilances aktīviem par pēdējiem pieciem gadiem, tiek secināts, ka kopš 2018.gada bilances kopsumma ir palielinājusies par 102,58% (585 258 000 EUR). Šis rezultāts ir pozitīvi vērtējams, jo tas parāda, ka uzņēmums ir audzis un attīstījies piecu gadu laikā. Taču skatoties uz bilances salīdzinājumu katru gadu atsevišķi, tad ik gadu ir novērojams aktīvu pieaugums, un vislielākais tas bija 2019.gadā, savukārt 2020.gadā tomēr bija negatīvs rādītājs, kur aktīvu kopsumma nokrita par 4,37% (-42 840 000 EUR), sakarā ar Covid-19 pandēmiju un ierobežojumiem.

Runājot par nemateriālajiem ieguldījumiem 2019.gadā tie pieauga par 14,22%, tā kā tika vairāk iegādātas licences un programmatūra, taču 2020.gadā tās daudzums gan iegādāto, gan norakstīto samazinājās, bet diezgan minimāli par 2,75%, savukārt pilnībā noamortizēti nemateriālo ieguldījumu vērtība pieauga kopš 2019.gada par 0,7 milj. EUR. 2021.gadā – pieauga par 5,91%, bet 2020.gadā par 3004 tūkst. EUR. 2022.gadā atkal samazinājās par 3,41%, iegādāts bija 1164 tūkst. EUR, norakstīts 57 tūkst. EUR. Par preču zīmēm, kas arī ir pie nemateriālajiem ieguldījumiem – airBaltic savu zīmolu ir reģistrējis kā preču zīmi (uzņēmuma nosaukums, dažādas krāsu kombinācijas), izmanto zīmola atpazīstamību, lai piesaistītu klientus, kā arī šīm preču zīmēm ir neierobežots lietošanas laiks, tāpēc šo preču zīmju atlikusī vērtība visa analizējamā perioda laikā ir vienāda (13 milj. EUR).

Apskatot pamatlīdzekļus, tie palielinājās 2019.gadā par 54,37%, ko var uzskatīt par pozitīvu zīmi, jo liecina par pakalpojumu sniegšanas spējas palielināšanos. Turklāt 2020.gadā pamatlīdzekļi samazinājās par 7,11%, norādot uz to, ka Covid-19 krīzes laikā ar līdzekļiem, kas tiek izmantoti, lai airBaltic varētu sniegt savus pakalpojumus un apmaksātu ierīces, iekārtas un lidmašīnu aprīkojumu, pietrūka. 2021. un 2022.gadā situācija uzlabojās un pamatlīdzekļi sāka pieaugt par 18,09% un 16,58%.

Pie apgrozāmajiem līdzekļiem krājumu postenī ir novērojams pieaugums visos apskatāmajos gados izņemot 2020.gadu, kur ir negatīvs kritums par 26,57%. 2020.gadā lidmašīnu rezerves daļu izmaksu summa samazinājās, tā kā lidmašīnas lidoja mazāk un nebija nepieciešamība papildus. Debitoru parādu pozīcijā ir palielinājums no 2018.gada līdz 2021.gadam, taču 2022.gadā – samazinājums par 20,90%, jo salīdzinot ar 2021.gadu ir novērojams samazinājums nākamo periodu izmaksās. Savukārt naudas līdzekļos ir vērojams palielinājums un tad samazinājums, kur 2019.gadā ir liels pieaugums par 2034% - pieauga nauda kasē un bankā par 42 443 tūkst. EUR, arī tika noguldīta nauda ar termiņu virs 3 mēnešiem

75 000 tūkst. EUR, kas 2018.gadā netika vispār darīts. 2020.gadā arī bija pieaugums par 20,10% un tad, pēc tam naudas līdzekļi samazinājās 2021.gadā un 2022.gadā par 46,51% un 52,48%.

3.2. tabula

**AS “AirBaltic Corporation” bilances pasīva izmaiņas no 2018.gada līdz 2022.gadam**

PASĪVS	2018 - 2019		2019 - 2020		2020 - 2021		2021 - 2022	
	Izmaiņas (EUR)	Izmaiņas %	Izmaiņas (EUR)	Izmaiņas %	Izmaiņas (EUR)	Izmaiņas %	Izmaiņas (EUR)	Izmaiņas %
Rezerves	48 000	1,09%	-212 000	-4,77%	191 000	4,51%	154 000	3,48%
Pašu kapitāls kopā	-6 439 000	-12,34%	-31 108 000	-68,01%	-133 290 000	-911,01%	36 837 000	-31,04%
Uzkrājumi	-771 000	-3,76%	34 951 000	176,95%	-18 889 000	-34,53%	-4 386 000	-12,25%
Ilgtermiņa kreditori	371 112 000	97,03%	-15 608 000	-2,07%	163 442 000	22,15%	72 999 000	8,10%
Īstermiņa kreditori	46 781 000	40,56%	-31 075 000	-19,17%	73 243 000	55,89%	27 459 000	13,44%
<b>Bilance</b>	<b>410 683 000</b>	<b>71,98%</b>	<b>-42 840 000</b>	<b>-4,37%</b>	<b>84 506 000</b>	<b>9,01%</b>	<b>132 909 000</b>	<b>12,99%</b>

Apskatot airBaltic bilances pasīvu izmaiņas analizējamā periodā tiek secināts, ka rezerves pozīcijā, kas iekļauj pārvērtēšanas rezerves un reorganizācijas rezerves nav novērotas būtiskas izmaiņas. Tās samazinās 2020.gadā par 4,77%, 2021.gadā palielinājās par 4,51% un 2022.gadā par 3,48%.

Pašu kapitāls katru gadu samazinās. Tas 2018. un 2019. un 2020.gadā bija pozitīvs, 2019.gadā samazinoties par 6 439 tūkst. EUR (-12,34%) un 2020.gadā līdz 14 631 tūkst. EUR. Lai kompensētu Covid-19 pandēmijas izraisīto negatīvo ietekmi, 2020.gadā līdssabiedrība to palielināja, piesaistot finansējumu no valsts valdības 250 milj. EUR apmērā, rezultātā valsts līdzdalību pamatkapitālā palielinot no 80,05% līdz 96,14% un, tā kā arī 2021.gadā Covid-19 ierobežojumi tika realizēti, uzņēmumam bija nepieciešams vēl finansējums, lai cīnītos ar pandēmijas sekām, palielinot pamatkapitālu 2021. un 2022.gadā vēl par 45 milj. EUR. Tajā pašā laikā 2021.gadā un 2022.gadā kopējais pašu kapitāls bija negatīvs, sasniedzot -118 65 tūkst. EUR un samazinoties par 911,01% un 31,04%, jo iepriekšējo gadu uzkrātie zaudējumi stipri pieauga, tā kā tie ir saistīti ar pandēmijas laika zaudējumiem. Turpmāk uzņēmums plāno atmaksāt šīs aizdevuma summas tuvākajos gados, lai samazinātu valsts līdzdalību pamatkapitālā līdz vismaz 80%.

Uzkrājumu palielinājums 2020.gadā par 176,95%, ir izskaidrojams ar to, ka izveidojās uzkrājumi neizdevīgiem līgumiem, saskaņā ar uzņēmuma vadības pieņemto lēmumu vairs

neizmantojot Bombardier Q400 lidmašīnas. Uzkrājumi izveidoti diskontējot izmaksas, sakarā ar lidmašīnu līzingu līgumiem.

Tā kā no 2018.gada līdz 2019.gadam un tad no 2021. līdz 2022.gadam ilgtermiņa saistībām ir tendence palielināties (neņemot vērā 2020.gadu, jo pandēmijas laikā gandrīz visas pozīcijas samazinājās neskaitot uzkrājumus), ir samazinājusies uzņēmuma maksātspēja, jo debitoru parādi netiek atgūti pilnā apmērā, tāpēc šādas izmaiņas var novest līdz problēmām ar maksātspēju.

2021.gadā un 2022.gadā īstermiņu saistībām ir novērojams pieaugums par 55,89% un 13,44%, sakarā ar līgumsaistības no biļetēm un ceļojumu kuponiem pieaugumu, lidostas nodokļu summas pieauguma, uzkrājumu pieauguma un nomas pieauguma. Taču 2020.gadā īstermiņu saistības nokrita par 19,17% ar līgumsaistību samazinājumu, kā arī samazinājās parādi piegādātājiem un citi parādi. Savukārt citās īstermiņa saistību pozīcijās nav novērojamas būtiskas izmaiņas no 2019.gada uz 2020.gadu.

3.3. tabula

**AS “AirBaltic Corporation” peļņas vai zaudējumu aprēķina izmaiņas no 2018.gada līdz 2022.gadam**

PZA	2018 - 2019		2019 - 2020		2020 - 2021		2021 - 2022	
	Izmaiņas (EUR)	Izmaiņas %	Izmaiņas (EUR)	Izmaiņas %	Izmaiņas (EUR)	Izmaiņas %	Izmaiņas (EUR)	Izmaiņas %
<b>Neto apgrozījums</b>	99 638 000	24,89%	-364 067 000	-72,81%	59 974 000	44,12%	297 924 000	152,07%
Pārējie uzņēmuma saimnieciskās darbības ieņēmumi	-20 269 000	-58,17%	-11 909 000	-81,70%	3 871 000	145,09%	44 965 000	687,64%
<b>Saimnieciskās darbības izmaksas</b>	65 764 000	16,49%	-87 050 000	-18,74%	-119 923 000	-31,77%	210 284 000	81,63%
Personāla izmaksas	-2 450 000	6,30%	8 863 000	-21,44%	741 000	-2,28%	-15 528 000	49,93%
Pārējās saimnieciskās darbības izmaksas	-27 858 000	8,14%	183 460 000	-49,59%	-17 100 000	9,17%	-215 591 000	105,88%
Finanšu ieņēmumi/ izmaksas	-15 415 000	49,70%	19 858 000	-42,77%	-51 228 000	192,79%	-5 863 000	7,54%
Peļņa vai zaudējumi pirms uzņēmumu ienākuma nodokļa	-13 107 000	-243,72%	-270 538 000	3500,30%	144 616 000	-51,97%	80 644 000	-60,34%
<b>Pārskata perioda peļņa vai zaudējumi pēc nodokļa aprēķināšanas</b>	-13 107 000	-243,72%	-270 538 000	3500,30%	144 616 000	-51,97%	80 644 000	-60,34%

Izvērtējot doto airBaltic peļņas zaudējumu aprēķina vertikālās analīzes tabulu, var spriest, ka visspilgtāk ir pamanāms tas, ka 2020.gadā uzņēmuma neto apgrozījums samazinājās par 72,81% kopš 2019.gada, kur lielākā daļa no ieņēmumiem tika iegūta gada pirmajos

mēnešos, taču vēlāk noveda pie zaudējumiem ar gaisa flotes finansēšanas un personāla izmaksām, kā arī degvielas cenas riska finansēšanas līgumu problēma, kas radīja 14,9 milj. EUR lielu daļu no 2020.gada zaudējumiem. Savukārt 2021.gadā un 2022.gadā lidsabiedrības ieņēmumi pieauga par 44,12% un 152,07%, kur par šī pieauguma iemeslu tiek uzskatīts, ka, lai gan 2021.gadā Covid-19 pandēmija bija vēl aktuāla un turpināja ietekmēt airBaltic darbību, salīdzinot ar 2020.gadu, 2021.gadā situācija kļuva drošāka, mazinoties Covid-19 ierobežojumiem, līdz ar to pasažieru pārvadājumi atsāka savu darbību, pieaugot pasažieru lidojumu skaitam. To pašu var arī teikt par 2022.gadu, kur personas jau sāka atgūties no krīzes un arī ilgoties pēc ceļojumiem, tāpēc, tā kā vairāk kā 90% no visiem uzņēmuma ieņēmumiem veido ieņēmumi no starptautiskajiem pasažieru pārvadājumiem (biļešu tirdzniecības), ieņēmumi 2022.gadā izauga.

2022.gadā palielinājās izmaksas sakarā ar ES sankciju ierobežojumiem un inflācijas pieaugumu, palielinot cenas visās nozarēs. Saimnieciskās darbības izmaksu pozīcija no 2018.gada līdz 2019.gadam pieauga par 16,49%, taču sakarā ar pandēmijas sākumu un ierobežojumiem no 2019.gada uz 2020.gadu un 2021.gadu šī pozīcija samazinājās par 18,74% un 31,77%. 2020.gadā degviela un lidostu, lidmašīnu apkalpošanas pakalpojumi samazinājās, tā kā bija aizvērtas robežas un kādu laiku lidmašīnas nelidoja, taču 2021.gadā nedaudz pieauga – lidojumu ierobežojumi netika implementēti. Bet runājot par personāla izmaksām, 2020.gadā tām ir novērojams lielāks samazinājums, sakarā ar darbinieku skaita samazinājumu. Turklāt 2022.gadā atvēršanās no pandēmijas tika īstenota lēnāk nekā plānots, tā kā Krievija un Baltkrievija aiztaisīja savu gaisa telpu, lidojumu maršruti bija jāmaina, līdz ar to palielinājās degvielas izmaksas un lidojumu stundas pieauga, tādejādi pieauga saimnieciskās darbības izmaksas par 81,63%, un šajās izmaksās tiek iekļautas degvielas izmaksas, lidostu, lidmašīnu apkalpošanas un aeronavigācijas pakalpojumi, amortizācija un nolietojums, personāla izmaksas, pārējās saimnieciskās darbības izmaksas, lidmašīnu un līzings noma, lidmašīnu tehniskā apkope u.c.

Pandēmijas laika zaudējumi norāda, ka 2020.gadā tie bija tik lieli, ka pieauga par 3500,30%, to var redzēt peļņas vai zaudējumu aprēķina visās pozīcijās – tām ir negatīva tendence. Turklāt 2021.gadu airBaltic noslēdza ar 133,6 milj. EUR zaudējumiem jeb 2021.gadā zaudējumi samazinājās par 51,97%, no kuriem 25,6 milj. EUR radīja USD un citu ārvalstu valūtu kursu maiņa, pamatojoties uz gada beigu USD/EUR kursu un citiem ārvalstu valūtu kursiem. Tādejādi airBaltic kopējie pandēmijas zaudējumi divu gadu laikā sasniedza 412 milj. EUR.

### 3.2. Vertikālā analīze

Darba ietvaros autors veic arī vertikālo analīzi lidsabiedrībai airBaltic analizējamā periodā no 2018.gada līdz 2022.gadam. Analīzes aprēķins tiek veikts pēc formulas (1.2.).

Vertikālā analīze ir finanšu pārskatu - bilances, peļņas vai zaudējumu aprēķina posteņu struktūras noteikšana, izpētot katras pozīcijas ietekmi uz kopējo rezultātu. Šī analīze dod iespēju analizēt pētījuma objekta struktūras pārmaiņas noteiktā laika periodā.

Vertikālā analīze:<sup>40</sup>

- sniedz priekšstatu par grāmatvedības pārskatiem - relatīvo lielumu veidā, kas raksturo bilances un peļņas vai zaudējuma aprēķina struktūru;
- ļauj novērtēt uzņēmuma gada pārskata ticamību un tā sastādīšanas pareizību;
- norāda uz vietām uzņēmuma darbā, ar kurām uzņēmumam ir problēmas vai iet grūtāk un no tā var sastādīt turpmākā darba plānu, lai uzlabotu un pilnveidotu.

Vertikālā bilances analīze rāda uzņēmuma līdzekļu un to avotu struktūras pārmaiņas procentos, par pamatu ņemot bilances kopsummu, kas tiek pielīdzināta 100%.

3.4. tabula

AS "AirBaltic Corporation" bilances aktīvu vertikālā analīze (2018 – 2022)

AKTĪVS	Novirze % (2018)	Novirze % (2019)	Novirze % (2020)	Novirze % (2021)	Novirze % (2022)
Nemateriālie ieguldījumi	2,88%	1,91%	1,94%	1,89%	1,61%
Pamatlīdzekļi	85,06%	76,35%	74,16%	80,34%	82,89%
<b>Ilgtermiņa ieguldījumi</b>	93,54%	81,91%	78,57%	84,80%	91,10%
<b>Apgrozāmie līdzekļi</b>	6,46%	18,09%	21,43%	15,20%	8,90%
Krājumi	0,96%	0,69%	0,53%	0,74%	0,94%
Debitori	4,29%	4,65%	5,13%	6,73%	4,71%
Nauda	1,01%	12,56%	15,77%	7,74%	3,25%
<b>Bilance</b>	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Veicot airBaltic bilances aktīvu vertikālo analīzi, 3.4. tabulā ir redzams, ka lielākais īpatsvars no aktīviem ir ilgtermiņa ieguldījumiem, kas sastāv no nemateriālajiem ieguldījumiem, pamatlīdzekļiem un ilgtermiņa finanšu ieguldījumiem. Ilgtermiņa

<sup>40</sup> Rurāne M. Finanšu menedžments. Rīgas Starptautiskā ekonomikas un biznesa administrācijas augstskola, Rīga, 2005. 260.lpp.

ieguldījumiem un pamatlīdzekļiem ir novērojama vienāda tendence, no 2018.gada līdz 2020.gadam samazināt procentuālo daļu, savukārt no 2021.gada līdz 2022.gadam, palielināt.

Pie nemateriālajiem ieguldījumiem ir redzams, ka ar katru gadu to daļa no bilances aktīviem samazinās. 2018.gadā tie aizņēma 2,88% no aktīviem un 2022.gadā par 1,27% mazāk, tā kā 2022.gadā nemateriālie ieguldījumi ir samazinājušies kopš 2021.gada un arī ilgtermiņa ieguldījumi kopumā ir pieauguši.

Apgrozāmo līdzekļu pozīcijā ir novērojams procentuālais pieaugums periodos no 2018.gada līdz 2020.gadam un tad samazinājums. No apgrozāmo līdzekļu posteņiem lielāko daļu aizņem debitoru parādi un naudas līdzekļi. Debitoru īpatsvars pieaug līdz 2021.gadam un 2022.gadā samazinājās līdz 4,71%, tā kā pircēju un pasūtītāju parādu kavējumi ir pieauguši. Naudas līdzekļu postenī procentuālās daļas pieaugums ir novērojams, kur 2018.gadā tie aizņēma 1,01% no aktīviem, bet 2019.gadā jau 12,56%, jo naudas līdzekļi pieauga un arī aktīvu summa bija pieaugums.

3.5. tabula

**AS “AirBaltic Corporation” bilances pasīvu vertikālā analīze (2018 - 2022)**

<b>PASĪVS</b>	<b>Novirze % (2018)</b>	<b>Novirze % (2019)</b>	<b>Novirze % (2020)</b>	<b>Novirze % (2021)</b>	<b>Novirze % (2022)</b>
Rezerves	0,77%	0,45%	0,45%	0,43%	0,40%
Pašu kapitāls	9,15%	4,66%	1,56%	-11,60%	-7,08%
Uzkrājumi	3,60%	2,01%	5,83%	3,50%	2,72%
Ilgtermiņa kreditori	67,04%	76,80%	78,65%	88,13%	84,31%
Īstermiņa kreditori	20,22%	16,52%	13,97%	19,97%	20,05%
<b>Bilance</b>	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

No aprēķinātās airBaltic bilances pasīvu vertikālās analīzes, autors secina, ka būtiskie posteņi bilances pasīvos ir ilgtermiņa kreditori un īstermiņa kreditori.

Ilgtermiņa saistību daļa uzņēmuma pasīvos palielinās ar katru gadu, no 2018.gada līdz 2021.gadam. Tajā ietilpst aizņēmumi no akcionāriem un nomas saistības, kas pandēmijas laikā pieauga, liecinot par to, ka uzņēmums ir ļoti atkarīgs no saviem kreditoriem. 2022.gadā ilgtermiņa kreditoru daļa samazinājās līdz 84,31%, būtiski nemainot situāciju, jo procentuālais īpatsvars tāpat ir liels. Savukārt īstermiņa saistību īpatsvars ir mazāks nekā ilgtermiņa saistību, kā arī pēc dotā ir redzams, ka svārstības tam nav lielas. Lielākā atšķirība ir novērojama 2020.gadā (13,97%), ar pircēju un pasūtītāju parādu samazinājumu.

Par uzkrājumiem var pieminēt, ka no 2018.gada līdz 2019.gadam to daļa samazinājās, turklāt 2020.gadā pieauga ar neizdevīgo līgumu uzkrājumu un, 2021.gadā un 2022.gadā ir novērojams atkal samazinājums.

Apskatot pašu kapitāla īpatsvaru no bilances kopsummas ir redzams, ka no 2018.gada līdz 2020.gadam šī daļa ir pozitīva un diemžēl samazinās. 2021.gadā un 2022.gadā tā ir negatīva, tas var nozīmēt, ka uzņēmuma iepriekšējo gadu uzkrātie zaudējumi ir pārāk lieli un uzņēmums ir pārāk atkarīgs no akcionāru finansējuma un citiem piesaistītajiem līdzekļiem.

3.6. tabula

**AS “AirBaltic Corporation” peļņas vai zaudējumu aprēķina vertikālā analīze (2018 - 2022)**

<b>PZA</b>	<b>Novirze % (2018)</b>	<b>Novirze % (2019)</b>	<b>Novirze % (2020)</b>	<b>Novirze % (2021)</b>	<b>Novirze % (2022)</b>
<b>Neto apgrozījums</b>	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
Pārējie uzņēmuma saimnieciskās darbības ieņēmumi	8,70%	2,92%	1,96%	3,34%	10,43%
<b>Saimnieciskās darbības izmaksas</b>	-99,61%	-92,92%	-277,73%	-131,49%	-94,75%
Personāla izmaksas	-9,71%	-8,27%	-23,89%	-16,20%	-9,57%
Pārējās saimnieciskās darbības izmaksas	-85,45%	-74,00%	-137,21%	-103,94%	-84,89%
Finanšu ieņēmumi/izmaksas	-7,75%	-9,29%	-19,55%	-39,71%	-16,94%
Peļņa vai zaudējumi pirms uzņēmumu ienākuma nodokļa	1,34%	-1,55%	-204,71%	-68,22%	-10,73%
<b>Pārskata perioda peļņa vai zaudējumi pēc nodokļa aprēķināšanas</b>	1,34%	-1,55%	-204,71%	-68,22%	-10,73%

No dotās peļņas vai zaudējumu aprēķina vertikālās analīzes ir secināms, ka visās pozīcijās ir redzamas izmaiņas. 2018.gadā un 2019.gadā šīs izmaiņas nav tik drastiskas kādas tās ir Covid-19 krīzes laikā un pēc tās, periodā no 2020.gada līdz 2022.gadam. 2019.gadā salīdzinājumā ar 2018.gadu ir novērojams samazinājums praktiski visās pozīcijās, izņemot finanšu izmaksas, kur daļa pret neto apgrozījumu ir izaugusi par 1,54%, ņemot vērā arī to, ka neto apgrozījums 2019.gadā arī pieauga.

Tā kā vertikālās analīzes veikšanai katra pozīcija tiek dalīta ar neto apgrozījumu, var novērot to, ka visos analizējamajos gados saimnieciskās darbības izmaksas aizņem lielāko daļu

no neto apgrozījuma. 2018., 2019. un 2022.gadā procentuālā daļa ir ap 90%, tuvu 100%, vistuvākais būdams 2018.gadā ar 99,61%, taču būtiski ir tas, ka 2020. un 2021.gadā saimnieciskās darbības izmaksas ir vairāk par ieņēmumiem (277,73% un 131,49%). Šāda situācija izveidojās sakarā ar pandēmiju, kur zaudējumi ir lielākie visā apskatāmajā periodā. Vērtējams tas ir negatīvi, jo zaudējumi ir pārāk lieli, taču apskatot 2022.gadu, ir redzams, ka uzņēmums strādā pie tā, lai uzlabotu savu finansiālo stāvokli un veiksmīgi atgūtos no pandēmijas sekām.

Finanšu ieņēmumu/izmaksu pozīcijas īpatsvars katru gadu ir dažāds. 2019.gadā tas aizņēma lielāku daļu no neto apgrozījuma (9,29%) nekā 2018.gadā, tā kā finanšu izmaksas pieauga jeb zaudējumi no ārvalstu valūtas svārstībām un vērtības samazināšanās pieauga. 2020.gadā šī finanšu izmaksu daļa no neto apgrozījuma ir lielāka (19,55%), lai gan finanšu izmaksas ir mazākas nekā 2019.gadā, tas ir tāpēc, ka 2020.gada neto apgrozījums ir par 364 067 tūkst. EUR mazāks. 2021.gadā finanšu īpatsvars ir pieaudzis, ir zaudējumi no valūtas kursu svārstībām. Savukārt 2022.gadā īpatsvars samazinājās neskatoties uz to, ka neto apgrozījums ir palielinājies, jo nomas līgumu un aizņēmumu procentu izmaksas pieauga.

Peļņa ir tikai 2018.gadā un tās īpatsvars ir neliels 1,34%, taču citos gados ir novērojami zaudējumi un tiem vislielākā daļa no neto apgrozījuma, kas arī pārsniedz to, ir 2020.gadā. Izskaidrojams ar to, ka pandēmijas laikā bija vislielākie zaudējumi no visiem analizējamiem gadiem.

Kopumā no peļņas vai zaudējumu aprēķina vertikālās analīzes secinātā, visbūtiskākie posteņi ir neto apgrozījums un saimnieciskās darbības izmaksas, turklāt vislielākās izmaiņas, svārstības ir novērojamas visos posteņos, jo šo lielo svārstību katalizators bija Covid-19 pandēmija. Ja apskata posteņu izmaiņas neņemot vērā šos krīzes gadus (2020.gadu un 2021.gadu), tad ir redzams, ka peļņas vai zaudējumu aprēķina posteņos nav tik lielas izmaiņas, parādot to, ka sākot ar 2022.gadu airBaltic sāk lēnām atgūties no krīzes sekām.

### **3.3.Likviditātes analīze**

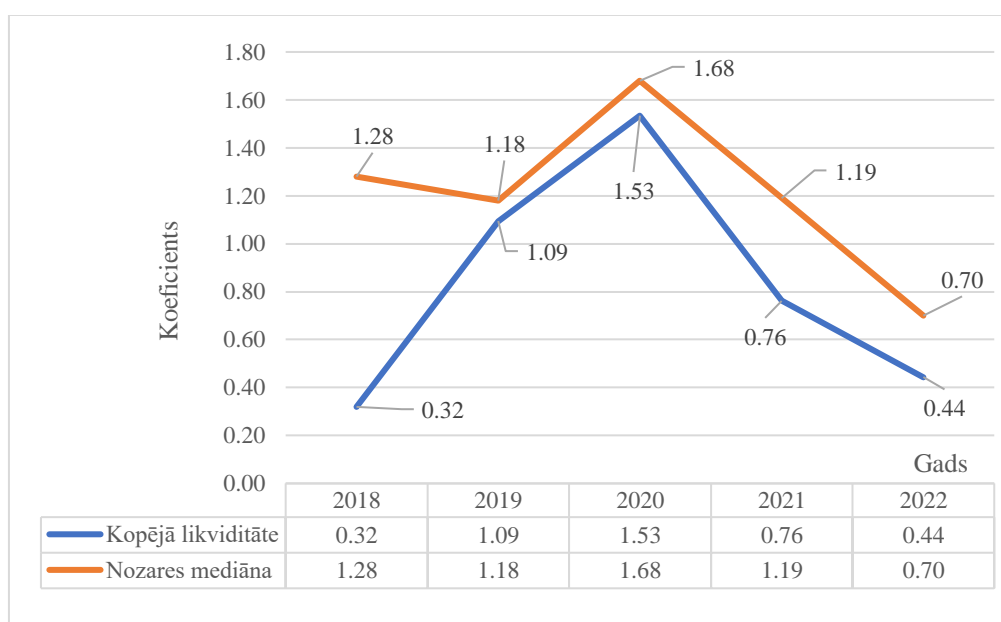
Apskatot airBaltic likviditātes rādītājus, ir iespējams noteikt, cik uzņēmums ir stabils jeb noteikt spēju pildīt īstermiņa finansiālās saistības. Par likvīdu uzskata viegli realizējamu, tādu, kas ir pārvēršams skaidrā naudā. Uzņēmuma likviditāte liecina par to, kāds apgrozāmo līdzekļu daudzums teorētiski ir pietiekams, lai segtu īstermiņa saistības.

Darba autors veic airBaltic likviditātes analīzi laika periodā no 2018.gada līdz 2022.gadam, sākot ar kopējās likviditātes aprēķināšanu un beidzot ar absolūtās likviditātes rādītāja aprēķinu.

## AS "AirBaltic Corporation" kopējās likviditātes rādītājs no 2018.gada līdz 2022.gadam

Periods	Apdzēzāmie līdzekļi (EUR)	Īstermiņa saistības (EUR)	Kopējās likviditātes rādītājs
2018	36 838 000	115 343 000	36838000/115343000 = 0,32
2019	177 489 000	162 124 000	1,09
2020	201 052 000	131 049 000	1,53
2021	155 519 000	204 292 000	0,76
2022	102 838 000	231 751 000	0,44

Lai secinājumi par airBaltic kopējās likviditātes rādītāju būtu precīzi, autors ņem vērā arī nozares, kurā uzņēmums darbojas, mediānu.



3.1. att. AirBaltic kopējās likviditātes koeficienta salīdzinājums ar nozares mediānu (2018 – 2022)<sup>41</sup>

Kā iepriekš tika minēts kopējās likviditātes koeficienta standarts atrodas robežās no 1 līdz 2, kur, ja tas ir zemāks par normu, tas nozīmē, ka uzņēmums riskē savu saistību neapmaksāšanu, taču, ja lielāks, tad uzņēmumā ir neracionāla apdzēzāmo līdzekļu izmantošana.

Pēc dotās 3.7. tabulas var secināt, ka airBaltic kopējās likviditātes koeficients piecu gadu garumā ir bijis mainīgs, atrodoties, gan normas robežās 2019. un 2020.gadā, gan zem normas robežas 2018., 2021. un 2022.gadā. No 2018.gada līdz 2020.gadam tas palielinājās par 1,21, savukārt no 2020.gada līdz 2022.gadam samazinājās par 1,09, kur 2020.gadā visaugstākie rezultāti bija ar koeficientu 1,53. Tāpat apskatot 3.1. attēlu, var secināt, ka nozares mediānas

<sup>41</sup> Nozares mediānas dati iegūti no Lursoft datu bāzes par airBaltic finanšu analīzi.

rādītājam šo piecu gadu laikā ir tāda pati tendence, sasniedzot labāko rezultātu 2020.gadā un pēc tam samazinoties.

Salīdzinot airBaltic kopējās likviditātes rādītāja rezultātus ar nozares rezultātiem, var redzēt, ka airBaltic seko līdzīgi nozares tendencei, taču visu laiku atrodas zem tās, nesasniedzot nozares mediānu. 2019.gadā atrodoties vistuvāk nozares rādītājam (1,18) ar koeficientu 1,09 (starpība – tikai 0,09) un 2018.gadā, atrodoties vistālāk no nozares rādītāja, ar koeficienta starpību 0,96. Lai gan airBaltic likviditātes rādītājs atrodas zem nozares rādītāja, 2019.gada un 2020.gada rezultāts parāda, ka tas bija normas robežās, tātad ir maksāspējīgs un ir spējis nosegt savas īstermiņa saistības.

AirBaltic kopējās likviditātes koeficienti, kas atrodas zem viens, liecina, ka uzņēmuma īstermiņa parādi netiek segti un finansiālais risks ir augsts, apgrozāmo līdzekļu ir daudz mazāk nekā īstermiņa saistību. Lielāko daļu īstermiņu saistību uzņēmumā aizņem noma, līgumsaistības, lidostu saistības, parādi piegādātājiem, darbuzņēmējiem un citi parādi, kā arī nākamo periodu ieņēmumi, kas ir visas iepriekš nopirktās biļetes uz nākošā gada periodu. Tas parāda, ka šie aizdevumi, kredīti pirms ņem jaunus netiek nomaksāti pilnībā un tādā veidā uzkrājas.

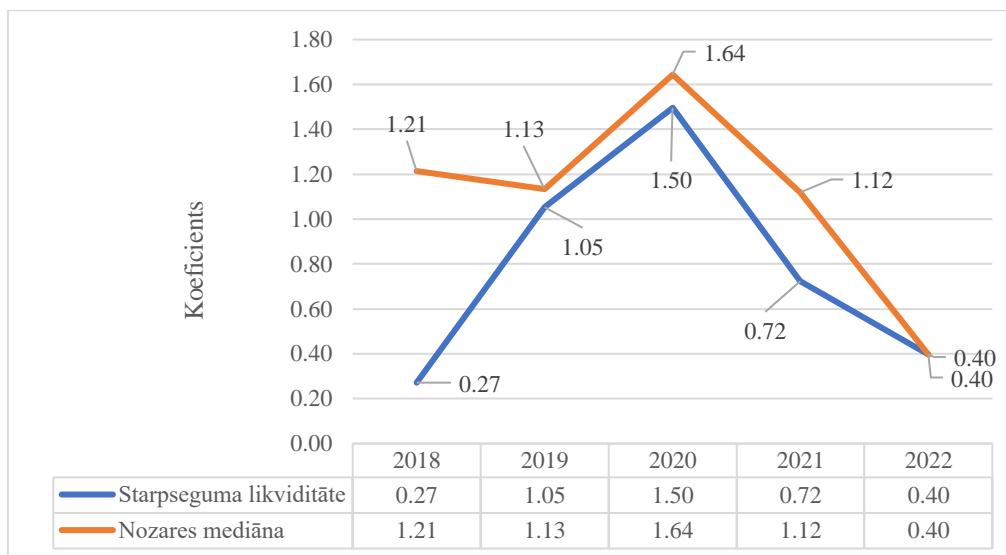
Tā kā starpseguma koeficients ir saistīts ar uzņēmuma saimnieciskajā darbībā iesaistītajiem bilances aktīviem un to spēju segt savas īstermiņa saistības ar uzņēmuma naudas līdzekļiem, īstermiņa vērtspapīriem un debitoru parādiem, darba autors veica airBaltic starpseguma likviditātes aprēķinu periodā no 2018.gada līdz 2022.gadam.

3.8. tabula

**AS “AirBaltic Corporation” starpseguma likviditātes rādītājs no 2018.gada līdz 2022.gadam**

Periods	Apgrozāmie līdzekļi (EUR)	Krājumi (EUR)	Īstermiņa saistības (EUR)	Starpseguma likviditātes rādītājs
2018	36 838 000	5 497 000	115 343 000	$(36838000 - 597000)/115343 = 0,27$
2019	177 489 000	6 759 000	162 124 000	1,05
2020	201 052 000	4 963 000	131 049 000	1,50
2021	155 519 000	7 575 000	204 292 000	0,72
2022	102 838 000	10 813 000	231 751 000	0,40

Lai secinājumi par airBaltic starpseguma likviditātes rādītāju būtu precīzi, autors ņem vērā arī nozares, kurā uzņēmums darbojas, mediānu.



3.2. att. AirBaltic starpseguma likviditātes koeficienta salīdzinājums ar nozares mediānu (2018 – 2022)<sup>42</sup>

Pēc Likviditātes analīzes standartiem uzņēmuma starpseguma likviditātes koeficientam ir jābūt 1 vai lielākam, jo, ja uzņēmuma aktīvos lielāko daļu no apgrozāmajiem līdzekļiem veido debitori, tad koeficientam ir jābūt lielākam par viens.

Kā kopējās likviditātes rādītājs, tā arī šis rādītājs palielinās no 2018.gada līdz 2020.gadam un tad līdz 2022.gadam koeficients samazinās. 2018., 2021. un 2022.gadā koeficients ir zem robežas (2018.gadā viszemākais – 0,27), taču 2019. un 2020.gadā atbilst normai, kur visaugstākais ir 2020.gadā ar koeficientu 1,50. Savukārt koeficienti, kas ir zem normas robežas rāda, ka ar apgrozāmajiem līdzekļiem nepietiek, lai segtu īstermiņa saistības. Ja koeficients būtu stipri pārsniedzis normas robežas, tad tas nozīmēt, ka uzņēmums ir spējīgs segt savas saistības ar naudas līdzekļiem, taču tajā pašā laikā būtu izveidojušies brīvie naudas līdzekļi, kurus pēc tam var izmantot investēšanai, lai maksimizētu peļņu.

Absolūtās likviditātes rādītājs palīdz novērtēt likviditāte apskatot uzņēmuma naudas līdzekļu apjoma un spēju segt īstermiņa saistības ar tiem aktīviem, kas ir vislikvidākie, tādi kā naudas līdzekļi un īstermiņa vērtspapīri.

Lai to noskaidrotu, tiek aprēķināts absolūtās likviditātes koeficients 5 gadiem no 2018.gada līdz 2022.gadam, izmantojot formulu (1.5.). Pēc normas šim koeficientam ir jābūt robežās no 0,1 līdz 0,7. Augsts rādītājs liecina par stabilu uzņēmuma saimniecisko darbību, savukārt pārāk augsts var nozīmēt, ka uzņēmuma naudas līdzekļi netiek efektīvi izmantoti.

<sup>42</sup> Nozares mediānas dati iegūti no Lursoft datu bāzes par airBaltic finanšu analīzi.

## AS "AirBaltic Corporation" absolūtās likviditātes rādītājs no 2018.gada līdz 2022.gadam

Periods	Naudas līdzekļi (EUR)	Īstermiņa saistības (EUR)	Absolūtās likviditātes rādītājs
2018	5 774 000	115 343 000	$5774000/115343000 = 0,05$
2019	123 217 000	162 124 000	0,76
2020	147 981 000	131 049 000	1,13
2021	79 155 000	204 292 000	0,39
2022	37 611 000	231 751 000	0,16

Apskatot absolūtās likviditātes rādītāja rezultātus tiek secināts, ka tikai 2018.gadā rādītājs ir zem normas robežas – 0,05, kas liecina, ka uzņēmumam ir grūtības segt īstermiņa saistības ar viņiem pieejamiem naudas līdzekļiem, turklāt visaugstākais rezultāts ir 2020.gadā – 1,13. Diagrammā, kā arī citos likviditātes rādītājos, ir novērojama samazinājuma tendence no 2020.gada līdz 2022.gadam. 2019.gadā un 2020.gadā airBaltic naudas līdzekļi ir būtiski palielinājušies, lai varētu segt īstermiņa saistības, taču arī saistībām ir novērojams pieaugums.

Kā arī var aprēķināt uzņēmuma brīvos apgrozāmos līdzekļus, kas parasti ir proporcionāli realizācijas apjomiem. Ja, tiek plānots realizācijas apjomu pieaugums uzņēmumā, tad būs nepieciešami lielāki brīvie apgrozāmie līdzekļi, lai finansētu realizācijas izmaksas. Radītājam ir jābūt sabalansētam, jo negatīvu efektu var radīt gan pārmērīgi liels brīvo apgrozāmo līdzekļu apjoms, gan to trūkums.

## AS "AirBaltic Corporation" brīvo apgrozāmo līdzekļu aprēķins no 2018.gada līdz 2022.gadam

Periods	Aprēķinātie līdzekļi (EUR)	Īstermiņa saistības (EUR)	Brīvie apgrozāmie līdzekļi (EUR)
2018	36 838 000	115 343 000	$36 838 000 - 115 343 000 =$ -78 505 000
2019	177 489 000	162 124 000	15 365 000
2020	201 052 000	131 049 000	70 003 000
2021	155 519 000	204 292 000	-48 773 000
2022	102 838 000	231 751 000	-128 913 000

Pēc brīvo apgrozāmo līdzekļu aprēķina ir skaidri redzams, ka 2018., 2021., 2022.gadā īstermiņu saistības ir vairāk nekā apgrozāmo līdzekļu, tātad ir apgrozāmo līdzekļu trūkums. Pārāk mazs brīvo apgrozāmo līdzekļu apjoms liecina par uzņēmuma nespēju kārtot īstermiņa

saistības. 2019. un 2020.gadā brīvie apgrozāmie līdzekļi ir pozitīvi, līdz ar to apgrozāmo līdzekļu ir vairāk nekā īstermiņa saistību.

Kopumā pēc visu likviditātes rādītāju aprēķiniem tiek secināts, ka AS “AirBaltic Corporation” likviditātes rādītāju koeficienti ir normas robežās, lai gan tos var uzskatīt par diezgan vājiem rezultātiem, ja skatās pēc nozares rādītājiem, tā kā tas atrodas starp nozares mediānu un nozares apakšējo kvartili, taču, ja vadās pēc standarta uzņēmumu likviditātes rādītājiem, tad tikai 2019.gadā un 2020.gadā koeficienti atradās normas robežās un pārējos gados ir bijis nepietiekams apgrozāmo līdzekļu daudzums, lai segtu saistības.

2020.gadā pieņemtie finansēšanas pasākumi būtiski palīdzēja airBaltic saglabāt likviditāti stabilā līmenī, kur gada pirmajā pusē līdz brīdim, kad tika saņemts Latvijas valdības ieguldījums 250 milj. EUR apmērā, lidsabiedrība īstenoja vairākas aktivitātes, kas bija saistītas ar naudas un likviditātes saglabāšanu, kā lidmašīnu līzingu maksājumu īstermiņa atlikšana, citu piegādātāju rēķinu apmaksas atlikšana, kā arī daļēja algu izmaksu apturēšana lidsabiedrības augstākā un vidējā līmeņa darbiniekiem, atlaižot apmēram 30%.<sup>43</sup>

Pēc veiksmīgas pamatkapitāla palielināšanas un likviditātes nodrošināšanas pasākumiem, uzņēmums spēja atmaksāt visus atliktos maksājumus piegādātājiem un finansētājiem, kā arī spēja segt visas turpmākās saistības noteiktajos termiņos.

2020. gadā būtisku negatīvu ietekmi uz naudas plūsmu atstāja nepieredzēti lielas atmaksas pasažieriem. Kopumā lidsabiedrība saviem pasažieriem par atceltajiem reisiem atmaksāja vairāk nekā 65 milj. EUR. Turklāt, ņemot vērā neskaidrību par nākotnes lidojumiem, mainījās arī tendences biļešu iegādei, kur lielākā daļa rezervāciju tika veiktas lidojumiem nākamajām trim līdz četrām nedēļām. Tas atstāja negatīvu ietekmi uz apgrozāmajiem līdzekļiem. Savukārt gadu noslēdzot lidsabiedrībai nebija neviena kavēta kompensācijas maksājuma, un 2021., 2022.gadā, lai uzņēmums turpinātu cīnīties ar Covid-19 sekām, tika ieguldīts vēl 90 milj. EUR, tādejādi palielinot uzņēmuma kapitālu.

Ņemot vērā to, ka likviditāte ir svarīgs uzņēmuma finansiālās stabilitātes rādītājs, to var uzlabot, palielinot apgrozāmo līdzekļu posteņus vai samazinot īstermiņa saistības, kā arī var izmantot īstermiņa saistības no kredītiestādēm, lai regulētu likviditāti.

### **3.4.Rentabilitātes (ienesīguma) analīze**

Ar rentabilitātes analīzi var novērtēt uzņēmuma darbības efektivitāti un līdzekļu ieguldījumu atdevi, ņemot vērā aprēķinātos realizācijas, aktīvu un pašu kapitāla rādītājus.

---

<sup>43</sup> AS “AirBaltic Corporation” ilgtspējas un gada pārskats par 2020.gadu, pieejams <https://www.airbaltic.com/about/airbaltic-ilgtspejas-un-gada-parskats-2020.pdf>

Efektīvākam, stabilākam uzņēmumam rādītāju rezultāti būs augstāki un pretēji, uzņēmums, kas ir tuvu krīzes stāvoklim, būs zemāki rentabilitātes koeficienti.

3.11. tabula

**AS “AirBaltic Corporation” realizācijas rentabilitātes rādītājs (2018 - 2022)**

Periods	Peļņa pirms % un nodokļiem (EUR)	Neto apgrozījums (EUR)	<b>Realizācijas (apgrozījuma) rentabilitāte (ROS)</b>
2018	5 378 000	400 363 000	$5378000/400363000*100 = 1,34\%$
2019	-7 729 000	500 001 000	-1,55%
2020	-278 267 000	135 934 000	-204,71%
2021	-133 651 000	195 908 000	-68,22%
2022	-53 007 000	493 832 000	-10,73%

Realizācijas rentabilitāte parāda, cik peļņas procentus dod katra neto apgrozījuma vienība. 2018.gadā, kad uzņēmumam bija peļņa, realizācijas rentabilitātes procentuālais rezultāts parāda, ka katra neto apgrozījuma vienība uzņēmumam deva 0,0134 centus peļņas.

No dotās tabulas rezultātiem ir skaidri redzams, ka 2020.gadā realizācijas rentabilitāte ir stipri zemāka (-204,71%) nekā citos gados. Uz vienu neto apgrozījumu vienību airBaltic zaudēja 2,0471 EUR. Šo rezultātu var izskaidrot ar lielajiem zaudējumiem, kurus izraisīja Covid-19 pandēmija. Sākot no 2020.gadu un uz priekšu rentabilitāte ir uzlabojusies, bet tāpat ir negatīva tā kā arī turpmākajos gados uzņēmums cenšas cīnīties ar pandēmijas sekām un atgriezt uzņēmumu tādā finansiālā stāvoklī, kā tas bija pirms krīzes.

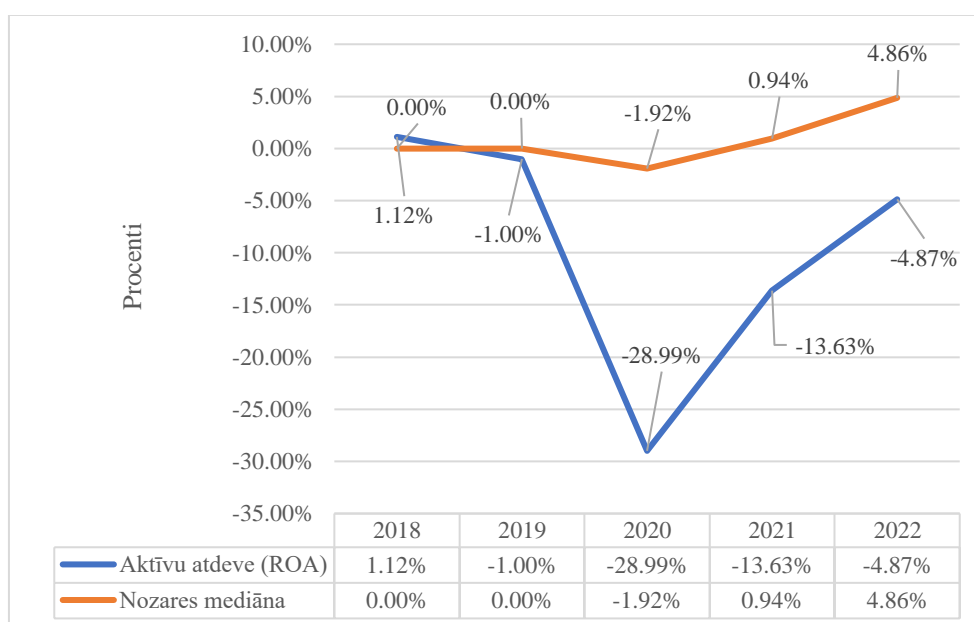
Lai palielinātu rentabilitāti un tādejādi uzlabojot uzņēmuma stabilitāti, darba autors iesaka lidsabiedrībai airBaltic palielināt apgrozījumu un samazināt izmaksas un sākt efektīvāk pārvaldīt pieejamos resursus. To var izdarīt paplašinot savu galamērķu skaitu, kā arī sadarbojoties ar citām aviokompānijām un uzņēmumiem, lai piesaistītu un ieinteresētu jaunus pasažierus izvēlēties tieši šo gaisa pārvadājumu kompāniju.

Arī svarīgs rentabilitātes rādītājs ir aktīvu rentabilitāte, kas parāda cik konkurētspējīgs ir uzņēmums un, cik efektīvi tiek izmantoti uzņēmuma aktīvi, lai gūtu peļņu.

## AS "AirBaltic Corporation" aktīvu rentabilitātes rādītājs (2018 - 2022)

Periods	Peļņa pirms % un nodokļiem (EUR)	Vidējie aktīvi (EUR)	Aktīvu rentabilitāte (ROA)
2018	5 378 000	480 385 061	$5378000/480385061*100 = 1,12\%$
2019	-7 729 000	775 860 500	-1,00%
2020	-278 267 000	959 782 000	-28,99%
2021	-133 651 000	980 615 000	-13,63%
2022	-53 007 000	1 089 322 000	-4,87%

Lai varētu precīzāk novērtēt aktīvu rentabilitātes rādītāju, autors apskata arī nozares, kurā airBaltic darbojas, rādītājus:



3.3. att. AirBaltic aktīvu atdeves salīdzinājums ar nozares mediānu (2018 – 2022)<sup>44</sup>

Pēc 3.12. tabulas un 3.3. attēla datiem tiek noteikts, ka labākais aktīvu rentabilitātes rādītājs bija 2018.gadā ar pozitīvu rezultātu 1,12%, līdz ar to katrs uzņēmuma aktīvos ieguldītais eiro piensēja 0,0112 centus peļņas, ko varētu izskaidrot ar to, ka šajā gadā uzņēmumam bija peļņa nevis zaudējumi. 2020.gadā rentabilitāte bija viszemākā. Lai gan kopš 2018.gada aktīvi pieauga ar tiem nepietika, lai novērstu lielos zaudējumus, ko izraisīja pandēmija. Savukārt salīdzinot ar nozares rādītājiem tikai 2018.gadā aktīvu rentabilitātes rādītājs lidsabiedrībai bija virs nozares mediānas, citos gados tas ir zem nozares rādītāja, taču pēc 2020.gada ir novērojams pieaugums gan nozares rādītājos, gan arī uzņēmumā. Turpinot

<sup>44</sup> Nozares mediānas dati iegūti no Lursoft datu bāzes par airBaltic finanšu analīzi.

implementēt pēc pandēmijas pasākumus, airBaltic ir potenciāls sasniegt nozares rādītājus tuvāko 2 - 3 gadu laikā.

Ar pašu kapitāla rentabilitātes rādītāju var noteikt, cik efektīvi tiek izlietots uzņēmuma īpašnieku investētais kapitāls. Rāda uzņēmuma peļņu uz 1 pašu kapitāla vienību.

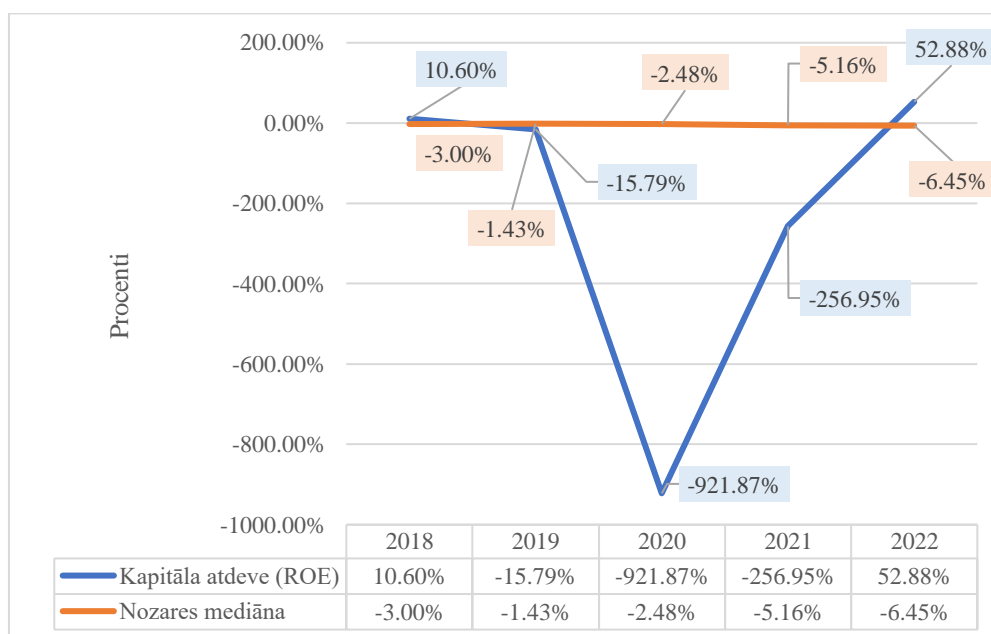
Autors izvēlējās noteikt pašu kapitāla rentabilitātes rādītāju, tā kā pašu kapitāls ir negatīvs tikai divos gados no analizējamā perioda. Tad, ja visos gados pašu kapitāls būtu negatīvs, rādītāja aprēķins nebūtu nepieciešams, jo negatīvs pašu kapitāls liecina par finansiālām grūtībām uzņēmumā.

3.13. tabula

AS “AirBaltic Corporation” pašu kapitāla rentabilitātes rādītājs (2018 - 2022)

Periods	Peļņa pirms % un nodokļiem (EUR)	Vidējais pašu kapitāls (EUR)	Pašu kapitāla rentabilitāte (ROE)
2018	5 378 000	50 741 078	$5378000/50741078*100 = 10,60\%$
2019	-7 729 000	48 958 500	-15,79%
2020	-278 267 000	30 185 000	-921,87%
2021	-133 651 000	-52 014 000	-256,95%
2022	-53 007 000	-100 240 500	52,88%

Precīzākiem rezultātiem tiek ņemts vērā arī nozares rādītājs.



3.4. att. AirBaltic kapitāla atdeves salīdzinājums ar nozares mediānu (2018 – 2022)<sup>45</sup>

<sup>45</sup> Nozares mediānas dati iegūti no Lursoft datu bāzes par airBaltic finanšu analīzi.

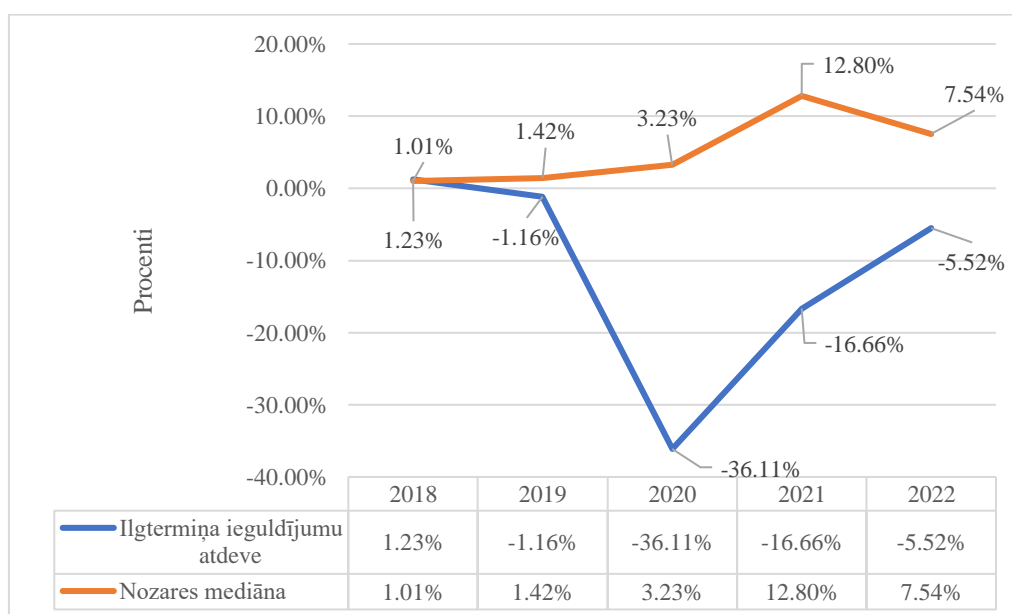
Apskatot tabulas un attēla datus, ir novērojams, ka 2018.gadā pašu kapitāla rādītājs pozitīvs un virs nozares rādītāja, kā arī pašu kapitāls šajā gadā bija visaugstākais no analizējamā perioda, kas norāda, ka uzņēmumā investētais kapitāls tika efektīvi izlietots. 2019.gadā rādītājs jau nokritās līdz negatīvam, zem nozares. Savukārt 2020.gadā tas ir stipri negatīvs un rāda ļoti zemu rezultātu salīdzinājumā ar nozari, pašu kapitāls bija pozitīvs, bet zaudējumi bija pārāk lieli sakarā ar pandēmiju. 2020.gadā tika zaudēti 9,22 EUR uz 1 pašu kapitāla vērtību.

Rentabilitātes rādītājs, kas parāda ienesīgumu atkarībā no uzņēmuma ieguldījumiem ilgtermiņa aktīvos ir ilgtermiņa ieguldījumu atdeves rādītājs. Koeficients norāda, ka, ja tas ir zems, tad tas liecina par to, ka uzņēmums maz investē līdzekļus attīstībā, kas arī nākotnē var ietekmēt tā konkurētspēju.

3.14. tabula

AS “AirBaltic Corporation” ilgtermiņa ieguldījumu atdeves rādītāji (2018 - 2022)

Periods	Peļņa pēc nodokļiem (EUR)	Vidējie ilgtermiņa ieguldījumi (EUR)	Ilgtermiņa ieguldījumu atdeve
2018	5 378 000	437 389 256	$5378000/437389256*100 = 1,23\%$
2019	-7 729 000	668 697 000	-1,16%
2020	-278 267 000	770 511 500	-36,11%
2021	-133 651 000	802 329 500	-16,66%
2022	-53 007 000	960 144 000	-5,52%



3.5. att. AirBaltic ilgtermiņa ieguldījumu atdeves salīdzinājums ar nozares mediānu (2018 – 2022)<sup>46</sup>

<sup>46</sup> Nozares mediānas dati iegūti no Lursoft datu bāzes par airBaltic finanšu analīzi.

Pēc ilgtermiņa ieguldījumu rentabilitātes rezultātiem ir novērojama tāda pati tendence kā pašu kapitāla, aktīvu un apgrozījuma rentabilitātēm, kur airBaltic rādītāji samazinās līdz 2020.gadam, būdami zem nozares mediānas (izņemot 2018.gadu, kur tie nedaudz pārsniedz nozares rādītāju). 2020.gada rezultāti ir viszemākie (-36,11%), norādot uz to, ka šajā gadā lidsabiedrība maz investēja līdzekļus sava uzņēmuma attīstībā, tādejādi parādot, ka tā ir nekonkurēt spējīga. Šajā laikā uzņēmums nespēja ieguldīt ilgtermiņa ieguldījumos pietiekami augstā līmenī, lai pārvarētu lielos zaudējumus pandēmijas laikā. Turklāt ir redzams, ka arī turpmākajos gados uzņēmums vēl joprojām cīnās ar krīzes izraisītajām sekām un cenšas atgūties, jo rezultāti sāk uzlaboties. Turpretī nozares rādītāji palielinājās līdz 2021.gadam, kad tie ir vidējā mērogā augstākie (12,80%) un vēlāk nokrītot līdz 7,54%.

Kopumā vērtējot airBaltic rentabilitātes rezultātus tiek secināts, ka 2018.gadā pirms pandēmijas krīzes iestāšanās airBaltic darbojās pietiekami efektīvi, tā kā rādītāju rezultāti ir pozitīvi. Savukārt 2020.gads bija visgrūtākais un uzrādīja viszemākos rentabilitātes rādītājus saistībā ar krīzi, kas būtiski ietekmēja visu nozari.

### 3.5.Kapitāla struktūras analīze

Kapitāla struktūras rādītāji palīdz novērtēt uzņēmuma finansiālo stabilitāti un maksātspēju, vai uzņēmums atrodas riskantā pozīcijā vai nē.

Darba ietvaros tiek aprēķināti īpašuma, autonomijas un saistību kapitāla struktūras rādītāji (formulas 13. – 15.).

3.15. tabula

AS “AirBaltic Corporation” kapitāla struktūras rādītāji (2018 - 2022)

Periods	Pašu kapitāla (īpašuma) koeficients	Finanšu svira (autonomijas koeficients)	Saistību koeficients (saistību īpatsvars)
2018	52178000/570519000 = 0,09	518341000/52178000 = 9,93	518341000/570519000 = 0,91
2019	0,05	20,45	0,95
2020	0,02	63,14	0,98
2021	-0,12	-9,62	1,12
2022	-0,07	-15,51	1,10
<b>Koeficienta robeža</b>	>0,5	<0,7	0,4

Kā pirms tam tika minēts, pašu kapitāla rādītājs parāda pašu kapitāla daļu visu līdzekļu kopsummā. Respektīvi šī rādītāja koeficients sniedz informāciju par to, kāda daļa no uzņēmuma

līdzekļiem ir finansēta no pašu kapitāla vai iegulda uzņēmuma īpašnieki. Pēc tabulas var redzēt, ka pašu kapitāla koeficientam ir jābūt lielākam par 0,5, labākajā variantā 1. Ja tas atrodas šajās robežās, tas nozīmē, ka uzņēmums ir stabils un finansiāli neatkarīgs. No aprēķinātajiem rezultātiem var spriest, ka visu piecu gadu laikā uzņēmums nav pietuvojies optimālajai koeficienta robežai. Labākais rezultāts bija 2018.gadā ar koeficientu 0,09 jeb 9% un kopš tā laika tas ir krities līdz 2021.gadam ar negatīvu rādītāju -0,12 (-12%), taču 2022.gadā tas pieauga par 0,05, tāpat paliekot stipri zem robežas. Analīzes zemie rādītāji ir izskaidrojami ar to, ka airBaltic lielākais akcionārs ir Latvijas valsts ar 97,97% akciju, turklāt rādītāja negatīvais rezultāts pēdējos divos gados ir tāpēc, ka pirms Covid-19 pandēmijas valstij piederēja 80% airBaltic akciju, taču 2020.gadā ieguldot 250 milj. EUR pandēmijas seku novēršanai, valstij piederošais akciju skaits pacēlās, tādējādi izskaidrojot zemos rādītājus, kuri liecina, ka uzņēmums ir atkarīgs no sava lielākā finanšu ieguldītāja. Savukārt apskatot nozares rādītājus, ir saprotams, ka airBaltic koeficienti ir zem vidējā (vidējais = 0,26), bet tomēr normas robežās, jo nesasniedz nozares apakšējo kvartili (~ -0,5).

Autonomijas koeficients raksturo uzņēmuma finansiālo neatkarību no ārējiem aizņēmumiem. Parāda, cik daudz uzņēmums ir piesaistījis ārējo līdzekļu, lai finansētu savus aktīvus. Tabulā redzams, ka koeficientam ir jābūt mazākam par 0,7, jo koeficienta pārsniegums nozīmē atkarību no ārējiem avotiem. AirBaltic rādītāji liecina, ka līdz 2020.gadam tie ir pārāk augsti, kur 2020.gada rezultāti ir visaugstākie, ņemot vērā to, ka tas bija gads, kad tika piesaistīts liels finansējums no Latvijas valsts, radot nākotnē papildus izmaksas, tā kā šī summa būs jāatmaksā, kas arī rada uzņēmumam augstāku finansiālo risku. Taču pēc 2020.gada rādītāji ir stipri kritušies ar negatīvu tendenci.

Saistību koeficients rāda aizņemtā kapitāla līdzdalības pakāpi. Pēc standartiem vēlams ir, lai koeficients būtu robežās no 0,4 līdz 0,8. Augsts rādītājs norāda par lielu aizņemto līdzekļu summu un par lieliem procentu maksājumiem. Turklāt zems rādītājs norāda, ka uzņēmums ir mazāk atkarīgs no ārējiem finansēšanas avotiem un brīvāk var rīkoties ar saviem līdzekļiem. Apskatot tabulas datus, tiek secināts, ka no 2018.gada līdz 2020.gadam šis rādītājs ir 0,9 koeficienta robežās, pieaugot, liecinot par to, ka uzņēmums, piesaistot visus savus līdzekļus, ir spējīgs pilnībā norēķināties ar kreditoriem. Taču 2021. un 2022.gadā tas pārsniedz 1, kas norāda uz to, ka airBaltic ir diezgan liela aizņemto līdzekļu summa, kā arī lidsabiedrības spēja norēķināties ar ilgtermiņa un īstermiņa kreditoriem nav pietiekamā līmenī, jo saistību kopsumma šajos gados pārsniedz uzņēmuma aktīvus, uzņēmums nespēj samaksāt savus parādus pilnā apmērā. Līdz ar to tas nerāda uzņēmumu labā gaismā attiecībā uz potenciālajiem darījumu partneriem. Vēl arī piebilst var, ka neskatoties uz šo situāciju, airBaltic tāpat var

darboties salīdzinoši labi, jo lielāko daļu no saistībām veido ilgtermiņa kreditori, ar kuriem norēķināties nevajag nekavējoties.

Kopumā analizējot šos trīs kapitāla struktūras rādītājus, tiek secināts, ka airBaltic ir stipri atkarīgs no saviem finanšu ieguldītājiem, it īpaši, no Latvijas valsts, kas ir uzņēmuma lielākais akcionārs un finansētājs. Taču tas neliedz uzņēmumam darboties normālos apstākļos, jo arī pēc nozares rādītājiem airBaltic atrodas nozares vidējā mērogā. Tā kā airBaltic aizņem diezgan būtisku vietu Latvijas ekonomikā, lidsabiedrība plāno nākotnē atmaksāt valsts ieguldīto summu kotējot savas akcijas akciju tirgū, tādējādi samazinot akciju daļu, kas pieder valstij.

### 3.6. Apgrozāmo līdzekļu analīze (aktīvu analīze)

Apgrozāmo līdzekļu analīzes rādītāji parāda, cik ātri aprit uzņēmuma līdzekļi, tādi kā krājumi, debitori un citi. Tādā veidā ar šo rādītāju aprēķinu tiek raksturots, cik efektīvi uzņēmums izmanto tam piederošos līdzekļus.

Darba ietvaros tiek izskatīti un aprēķināti šīs analīzes rādītāji, kā pēdējie no autora izvirzītajām analīzēm.

Par pirmo no rādītājiem apskatot krājumu aprites ātrumu, tiks noteikts, cik reizes gada laikā uzņēmumā ir apritējuši krājumos ieguldītie līdzekļi. Jo ātrāk aprit krājumos ieguldītie līdzekļi, jo mazāk dienas tam nepieciešams, lai to izdarītu. Zems rādītājs norāda uz to, ka krājumos ir ieguldīts daudz līdzekļu, kas samazina peļņu, bet, ja rādītājs ir augsts, preču krājumi ir pārāk mazi, izraisot sarežģījumus produkcijas ražošanā vai arī izraisot apgrozījuma samazināšanos uzņēmumā.

3.16. tabula

#### AS "AirBaltic Corporation" krājumu aprites ātrums un ilgums (2018 - 2022)

Periods	Saimnieciskās darbības izmaksas (EUR)	Vidējais krājumu atlikums (EUR)	Krājumu aprites ātrums	Krājumu aprites ilgums (dienas)
2018	398 816 000	$(4409901+5497000)/2$ = 4 953 451	$398816000/4953451$ = 80,83	$365/80,83 =$ 4,53
2019	464 580 000	6 128 000	75,81	4,81
2020	377 530 000	5 861 000	64,41	5,67
2021	257 607 000	6 269 000	41,09	8,88
2022	467 891 000	9 194 000	50,89	7,17

Pēc dotajiem aprēķinātajiem datiem ir redzams, ka 2018.gadā uzņēmuma krājumos ieguldītie līdzekļi apritēja visātrāk (80,83 reizes), no analizējamā perioda. Turpretī 2021.gadā

apritēja vismazāk (41,09 reizes), kas arī ir atspoguļots krājumu aprites ilgumā, kā tika minēts - jo lēnāks būs aprites ātrums, jo vairāk dienu tam vajadzēs.

Debitoru aprites ātrums parāda, cik ātri gada laikā uzņēmuma debitori norēķinās ar uzņēmumu jeb cik reizes gadā debitora parādi ir kļuvuši par naudas līdzekļiem. Ja rādītāja koeficients ir zems, tas norāda, ka klienti lēni apmaksā pakalpojumus, kā arī varētu būt, ka uzņēmumā izmantotā rēķinu apmaksas sistēma neatbilst konkrētajai nozarei vajadzīgajai.

3.17. tabula

**AS “AirBaltic Corporation” debitoru parādu aprites ātrums un ilgums (2018 - 2022)**

Periods	Neto apgrozījums (EUR)	Vidējie debitoru parādi (EUR)	Debitoru parādu aprites ātrums	Debitoru parādu aprites ilgums (dienas)
2018	400 363 000	$(32395624 + 24451000)/2 = 28 423 312$	$400363000 / 28423312 = 14,09$	$365 / 14,09 = 25,91$
2019	500 001 000	35 062 500	14,26	25,60
2020	135 934 000	46 891 000	2,90	125,91
2021	195 908 000	58 448 500	3,35	108,90
2022	493 832 000	61 601 500	8,02	45,53

Aprēķinot debitoru parādu aprites ātrumu tiek secināts, ka 2019.gadā ir vislielākais debitoru parādu aprites ātrums. Tātad 2019.gada laikā uzņēmuma debitoru parādi tika pārvērsti naudas līdzekļos 14,26 reizes. Tā kā, jo lielāks ir debitoru aprites ātrums, jo mazāks ir debitoru aprites ilgums, šajā gadā debitoru parādu aprites ilgums ir vismazākais – 25,60 dienas. Pēc 2019.gada situācija ir pasliktinājusies un debitori ir sākuši apmaksāt savus parādus daudz lēnāk. Sasniedzot viszemāko ātrumu 2020.gadā, kur parādu aprites ilgums ir 125,91 dienas. Liecinot par to, ka 2020.gadā uzņēmuma klienti norēķinājās ar uzņēmumu ļoti lēni. Par iemeslu var minēt Covid-19 pandēmiju, kas stipri ietekmēja visas darba jomas, līdz ar to personām bija grūtāk apmaksāt savus parādus, jo darba slodze samazinājās un daudzi biznesi vai nu bankrotēja vai strādāja attālināti. 2022.gadā situācija sāk uzlaboties (aprites ilgums samazinājās līdz 45,53 dienām), tā kā visi sāk atgūties no krīzes.

Kreditoru parādu aprites rādītājs rāda, cik aprites reizes uzņēmumam ir vajadzīgas, lai samaksātu savus rēķinus jeb parāda cik ātri uzņēmums norēķinās ar saviem pamatdarbības kreditoriem.

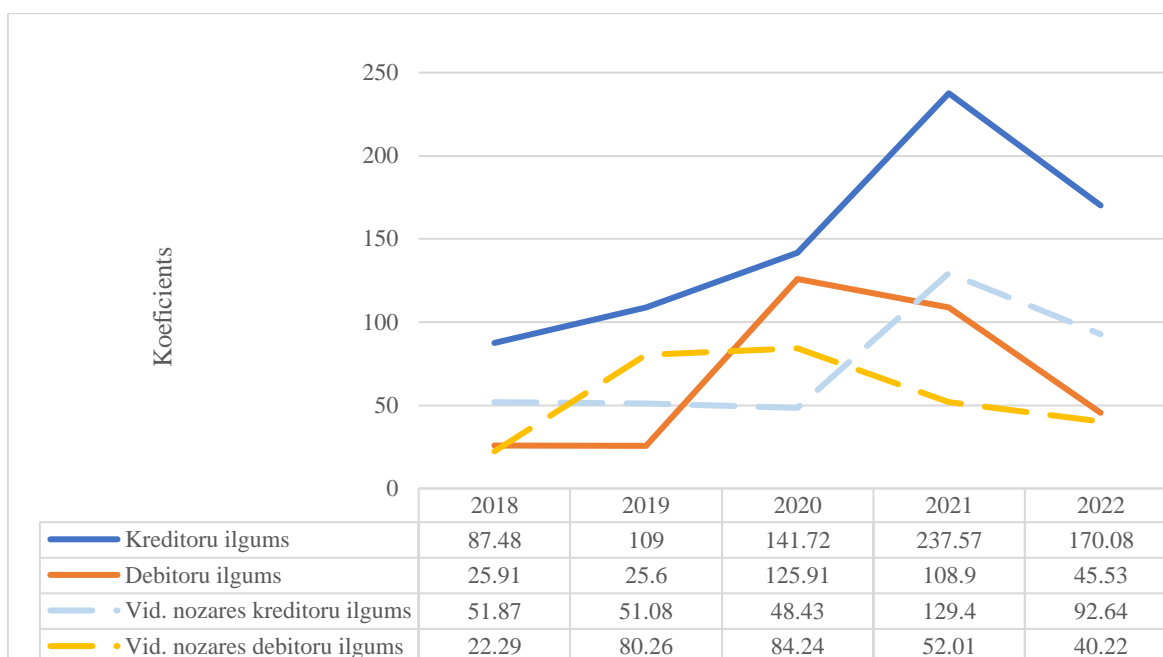
## AS "AirBaltic Corporation" kreditoru parādu aprites ātrums un ilgums (2018 – 2022)

Periods	Saimnieciskās darbības izmaksas (EUR)	Vidējā īstermiņa kreditoru parādi (EUR)	Kreditoru parādu aprites ātrums	Kreditoru parādu aprites ilgums (dienas)
2018	398 816 000	$(75830191 + 115343000) / 2 = 95 586 596$	$398816000 / 95586596 = 4,17$	$365 / 4,17 = 87,48$
2019	464 580 000	138 733 500	3,35	109,00
2020	377 530 000	146 586 500	2,58	141,72
2021	257 607 000	167 670 500	1,54	237,57
2022	467 891 000	218 021 500	2,15	170,08

No airBaltic datiem par kreditoru parādu aprites ātrumu var spriest, ka, jo lielāks koeficients, ātrāk norēķinās, jo mazāk dienas ir nepieciešamas, lai to izdarītu. 2018.gadā norēķins ar kreditoriem lidsabiedrībā notika visātrāk salīdzinot ar citiem gadiem. Pēc tam koeficients samazinās līdz 2021.gadam, kur tikai 1,54 reizes gadā uzņēmums apmaksāja savas kreditoru saistības, kas aizņēma 237,57 dienas, pieaugot kopš 2018.gada par 150,09 dienām. Liecinot par to, ka uzņēmumam nebija pietiekami daudz līdzekļu, lai apmaksātu rēķinus ātrāk.

Ir svarīgi salīdzināt debitoru parādu aprites ilgumu ar kreditoru parādu aprites ilgumu un nozares vidējiem rādītājiem. Tādā veidā var salīdzināt komerciālo kredītu piešķiršanas termiņus, ko izmanto uzņēmums iepērkot krājumus, kurus uzņēmums nosaka saviem klientiem, sniedzot pakalpojumus.<sup>47</sup>

<sup>47</sup> Rurāne M. Finanšu pārvaldība. Latvijas izglītības fonds, Rīga, 2001. 239. lpp.



**3.6. att. AirBaltic kreditoru parādu aprites ilguma un debitoru parādu aprites ilguma salīdzinājums ar nozares vidējiem rādītājiem (2018 – 2022)<sup>48</sup>**

Tā kā stabila situācija uzņēmumā veidojas tad, kad kreditoru rādītājs ir lielāks par debitoru parādu aprites rādītāju, skatoties uz airBaltic debitoru parādu aprites ilgumu un kreditoru parādu aprites ilgumu, var secināt, ka debitoru parādu aprites ilgums nepārsniedz kreditoru parādu aprites ilgumu. Vēl piebilst var, ka kreditoru parādu aprites ilgums airBaltic ir augstāks nekā nozares vidējais. Tas nozīmē, ka visa analizējamā perioda laikā airBaltic vienmēr ir apmaksājis savas kreditoru saistības ilgākā laika periodā nekā nozarē. Turklāt apskatot debitoru aprites ilgumu, tiek secināts, ka tikai 2018. un 2019.gadā airBaltic rezultāti bija labāki nekā nozares vidējais, savukārt no 2020.gada līdz 2022.gadam tie bija augstāki. Tātad uzņēmuma klienti norēķinājās ar uzņēmumu ļoti lēnāk nekā nozarē.

Finanšu ciklu aprēķina, lai noskaidrotu dienu skaitu no izejvielu, krājumu pirkšanas brīža līdz pakalpojumu apmaksas brīdim. Šī rādītāja rezultātam ir jābūt pēc iespējas īsākam, jo tad tas liecinās par efektīvu apgrozāmo līdzekļu pārvaldību.

<sup>48</sup> Nozares vidējo rādītāju dati iegūti no Lursoft datu bāzes par airBaltic finanšu analīzi.

## AS "AirBaltic Corporation" finanšu cikla aprēķins (2018 – 2022)

Periods	FINANŠU CIKLS (Krājumu aprites ilgums kopā + Debitoru parādu aprites ilgums – Kreditoru parādu aprites ilgums)
	2018
2019	$4,81 + 25,60 - 109 = -78,59$
2020	$5,67 + 125,91 - 141,72 = -10,15$
2021	$8,88 + 108,90 - 237,57 = -119,79$
2022	$7,17 + 45,53 - 170,08 = -117,37$

Pēc aprēķinātajiem analizējamā perioda finanšu cikla rādītājiem ir redzams, ka visos gados tie ir negatīvi. Rezultāts parāda, cik dienas pēc naudas saņemšanas no debitoriem, uzņēmums maksā saviem kreditoriem. Tā kā visi rezultāti ir īsi (finanšu cikls < 0), tad var uzskatīt, ka tos var pozitīvi vērtēt, taču 2021. un 2022.gadā tie ir pārāk lieli jeb ir liela starpība starp debitoru parādu aprites ilgumu un kreditoru parādu aprites ilgumu, ko vērtē negatīvi, tā kā uzņēmums samaksā piegādātājiem ilgākā laika periodā nekā krājumu aprites ilgums un debitoru apmaksas ilgums. Turpretī 2020.gadā ir vislabākie rezultāti, jo abu rādītāju (debitoru un kreditoru) ilgumi atrodas salīdzinoši tuvu viens otram (15,81 dienu starpība).

Aktīvu aprites rādītājs parāda, cik reižu ir veikts viens pilns ražošanas un apgrozības cikls visiem aktīvu līdzekļiem. Ar koeficientu nosaka, vai uzņēmums efektīvi izmanto savus esošos aktīvus, vai arī ieguldījumi aktīvos ir pārāk lieli. Ja koeficients ir pārāk zems, tas var norādīt uz pārmērīgām investīcijām vai arī uzņēmumā ir samazinājies apgrozījums.

## AS "AirBaltic Corporation" aktīvu aprites ātrums un ilgums (2018 – 2022)

Periods	Neto apgrozījums (EUR)	Aktīvu vidējais atlikums (EUR)	Aktīvu aprites ātrums	Aktīvu aprites ilgums (dienas)
2018	400 363 000	$(390251121+570519000)/2$ $= 480 385 061$	$400363000/$ $480385061 = 0,83$	$365/0,83 =$ 438
2019	500 001 000	775 860 500	0,64	566
2020	135 934 000	959 782 000	0,14	2 577
2021	195 908 000	980 615 000	0,20	1 827
2022	493 832 000	1 089 322 500	0,45	805

Pēc tabulā aprēķinātā aktīvu aprites ātruma tiek secināts, ka visos gados aktīvu aprite notiek diezgan lēni. 2018.gadā rezultāti ir labākie visā analizējamā periodā ar 0,83 aprites reizēm gadā, kas notiek 438 dienās jeb ilgāk kā gads. Rādītājs kopš 2018.gada samazinās un sasniedz pavisam sliktus rezultātus 2020.gadā, kad aktīvu aprites ātrums bija 0,14 reizes pat nerasniedzot 1 apriti gadā, kā arī ilgums bija 2577 dienas, kas ir apmēram 7 gadi. Tas liecina par to, ka 2020.gadā bija pārmērīgas investīcijas, tā kā valsts ieguldīja 250 milj. EUR, kā arī tajā pašā laikā apgrozījums bija viszemākais šo gadu garumā. Pēc 2020.gada situācija nedaudz sāk uzlaboties, bet tāpat aktīvu aprites ilgums ir salīdzinoši augsts. Zemu aktīvu aprites rādītāju var uzlabot, palielinot pārdošanas apjomus vai arī realizējot kādus no ilgtermiņa ieguldījumiem, kā piemēram iekārtas, kuras netiek izmantotas.

## SECINĀJUMI

1. Pēc 2020.gad pamatkapitāla palielināšanas airBaltic akcionāra līdzdalība pamatkapitālā palielinājās no 80,05% līdz 96,14% un vēlāk pēc vēl viena pamatkapitāla palielinājuma – 97,97%.
2. 2020.gadā un 2021.gadā lidsabiedrībai bija ļoti lieli zaudējumi, lielākie visā analizējamā periodā, sakarā ar pandēmiju, kas stipri ietekmēja visus bilances un peļņas vai zaudējumu aprēķina posteņus. Krīzes dēļ airBaltic bija spiests mainīt savu stratēģiju un koncentrēties uz atgūšanos no krīzes.
3. 2022.gada energoresursu krīzes dēļ, uzņēmuma degvielas izmaksas pieauga un bija jāmaina lidojumu maršruts, veidojot arī lielākas izmaksas, tā kā lidojumu ilgums palielinājās.
4. AirBaltic likviditātes rādītāju koeficienti ir normas robežās, skatoties pēc nozares rādītājiem, taču 2018., 2021. un 2022.gadā bija nepietiekams apgrozāmo līdzekļu daudzums, lai segtu saistības, uzņēmuma īstermiņa parādi netiek segti un finansiālais risks ir augsts, liecinot par to, ka aizdevumi un kredīti pirms tos ņem jaunus netiek nomaksāti pilnībā un tādā veidā uzkrājas. Neskatoties uz zemajiem rādītājiem, 2019.gadā un 2020.gadā likviditāte bija normas robežās, airBaltic bija maksāspējīgs un ir spējis nosegt savas īstermiņa saistības, kā arī tas turpina uzturēt likviditātes rādītājus normas robežās, lai veiktu saimniecisko darbību.
5. Rentabilitāte pirms pandēmijas krīzes iestāšanās bija pozitīva un airBaltic darbojās pietiekami efektīvi. Savukārt krīze stipri ietekmēja uzņēmuma rentabilitāti, tika uzrādīti viszemākie rentabilitātes rādītāji, rezultējot lielos zaudējumos.
6. Pēc kapitāla struktūras rādītājiem, airBaltic ir stipri atkarīgs no saviem finanšu ieguldītājiem, no Latvijas valsts, lielākā airBaltic akcionāra, neliedzot uzņēmumam darboties normālos apstākļos, tā kā pēc nozares rādītājiem airBaltic atrodas normas robežās.
7. AirBaltic aktivitātes rādītāji norāda, ka debitoru parādu aprīte ir bijusi pavirša Covid-19 krīzes laikā (2020.g. un 2021.g.), vēlāk uzlabojoties. Kreditoru parādu aprītes rādītājs liecina, ka uzņēmumam nebija pietiekami daudz līdzekļu, lai apmaksātu rēķinus ātri.
8. Pozitīva uzņēmuma aktivitātes rādītāju liecība ir tā, ka debitoru parādu aprītes ilgums nepārsniedz kreditoru parādu aprītes ilgumu.
9. 2021. un 2022.gadā uzņēmums samaksāja piegādātājiem ilgākā laika periodā nekā krājumu aprītes ilgums un debitoru apmaksas ilgums, turklāt 2020.gadā ir vislabākie rezultāti, jo abu rādītāju (debitoru un kreditoru) ilgumi atrodas salīdzinoši tuvu viens otram.

## PRIEKŠLIKUMI

1. Likviditātes uzlabošanai, palielināt apgrozāmo līdzekļu posteņus vai samazināt īstermiņa saistības, vai izmantot īstermiņa saistības no kredītiestādēm.
2. Rentabilitātes palielināšanai, palielināt apgrozījumu un samazināt izmaksas un sākt efektīvāk pārvaldīt pieejamos resursus.
3. Optimizēt maksājumu noteikumus ar piegādātājiem, debitoriem, samazinot pircējiem noteikto norēķināšanas periodu, ieviest stingrākus noteikumus ar sodiem par kavējumiem.
4. Zemu aktīvu aprites rādītāju var uzlabot, palielinot pārdošanas apjomus vai arī realizējot kādus no ilgtermiņa ieguldījumiem, kā piemēram iekārtas, kuras netiek izmantotas.
5. Turpināt virzīties uz akciju kotēšanu biržā, jo tas nākotnē palīdzēs atmaksāt valsts ieguldītos līdzekļus, kā arī samazinās valsts līdzdalību pamatkapitāla, tādejādi airBaltic būs mazāk atkarīgs no valsts finansējuma un varēs aktīvāk darboties, nodrošinot pats sev kapitālu.
6. Turpināt īsteno projektus, kuri nodrošinās labumu ilgtermiņā gan dabai, gan cilvēkam, aktīvi darbojoties pie ilgtspējības stratēģijas īstenošanas.
7. AirBaltic turpināt izmantot modernas tehnoloģijas un inovatīvus risinājumus, lai uzlabotu pakalpojumu kvalitāti un paaugstinātu pasažieru apmierinātību.
8. Piedāvāt konkurētspējīgas cenas, lai saglabātu pievilcību tirgū, kā arī aktīvi nepalielināt biļešu cenas inflācijas ietekmē.
9. Realizēt jaunus maršrutus un galamērķus, lai paplašinātu klientu bāzi. Piemēram piedāvāt vairāk maršrutus uz Āzijas valstīm, jo tās pēdējo gadu laikā ir palikušas populārākas.
10. Uzlabot klientu lojalitātes programmas, lai veicinātu atkārtotas rezervācijas. Piemēram piedāvāt dažādas akcijas un īpašus piedāvājumus, kā arī aktīvāk darboties mūsdienās populārajos sociālajos tīklos, kā *TikTok* un *Instagram*. Lai gan airBaltic šajos tīklos ir diezgan sekotāju, tie varētu būt populārāki, ja sadarbotos ar citiem sociālo tīklu lietotājiem, kam ir vairāk sekotāju.
11. Optimizēt grafiku un maršruta plānošanu, lai maksimāli palielinātu gaisa kuģu izmantošanu.
12. Sadarboties ar ceļojumu aģentūrām un viesnīcām, lai izveidotu kopīgas mārketinga iniciatīvas un savstarpējas veicināšanas iespējas, piesaistot vairāk pasažieru un nopelnīt uz novirzīšanas maksām vai komisijas maksām.
13. Mudināt savus darbiniekus sniegt idejas izmaksu ietaupīšanai un procesu uzlabošanai.

Priekšlikums Latvijas valdībai:

14. Tā kā šobrīd Latvijā ir ļoti augsts inflācijas līmenis, nepamatoti augstas cenas visām precēm un pakalpojumiem, sarežģīta nodokļu sistēma, nodokļi ļoti augsti. Latvija ir kļuvusi ļoti nepievilcīga investīcijām, biznesiem. Lai attīstītu uzņēmējdarbību, ir jāmaina nodokļu sistēma, jāveido atvieglojumi attīstībai, investīcijām. Pandēmijas laikā cietušā tūrisma industrijai ir nepieciešama attīstība, lai palielinātu pasažieru plūsmu. Arī šeit ir nepieciešami ieguldījumi un atvieglojumi. Tā kā jaunieši aizbrauc uz ārzemēm, daudzās nozarēs speciālistu trūkst. Valstij ir jāpadara Latvija pievilcīga, lai tādejādi arī palielinātu jauno pasažieru plūsmu airBaltic, kā piemēram, labs veids pasažieru palielināšanai būs "Rail Baltica" realizētais dzelzceļš, kas ies līdz pat lidostai, tādejādi palielinot cilvēku ērtību, dodoties no un uz lidostu.

## IZMANTOTĀ LITERATŪRA UN AVOTI

1. AirBaltic Blog, airBaltic-ieguvums Latvijas ekonomikai, pieejams <https://blog.airbaltic.com/lv/airbaltic-ieguvums-latvijas-ekonomikai/> (skatīts 12.12.2022).
2. AirBaltic, airBaltic lidostā Rīga būvēs Baltic Cargo Hub kravu centru, pieejams <https://www.airbaltic.com/lv-LV/airbaltic-lidosta-riga-buves-baltic-cargo-hub-kravu-centru> (skatīts 12.12.2022)
3. AirBaltic, *Pamatinformācija par aviokompāniju*, pieejams <https://www.airbaltic.com/lv/pamatinformacija-par-aviokompaniju> (skatīts 03.12.2022).
4. Alsiņa R., Zolotuhina, K. Bojarenko J. Vadības grāmatvedības pamati. IU RaKa. 2000.180 lpp.
5. AS “AirBaltic Corporation” *gada pārskats par 2017.gadu*, pieejams [https://www.airbaltic.com/about/annual\\_reports/report2017.pdf](https://www.airbaltic.com/about/annual_reports/report2017.pdf)
6. AS “AirBaltic Corporation” *gada pārskats par 2018.gadu*, pieejams [https://www.airbaltic.com/about/annual\\_reports/report2018.pdf](https://www.airbaltic.com/about/annual_reports/report2018.pdf)
7. AS “AirBaltic Corporation” *gada pārskats par 2019.gadu*, pieejams [https://www.airbaltic.com/about/annual\\_reports/report2019.pdf](https://www.airbaltic.com/about/annual_reports/report2019.pdf)
8. AS “AirBaltic Corporation” *ilgtspējas un gada pārskats par 2020.gadu*, pieejams <https://www.airbaltic.com/about/airbaltic-ilgtspejas-un-gada-parskats-2020.pdf>
9. AS “AirBaltic Corporation” *ilgtspējas un gada pārskats par 2021.gadu*, pieejams [https://www.airbaltic.com/about/ilgtspejas-un-gada-parskats-2021\\_lv.pdf](https://www.airbaltic.com/about/ilgtspejas-un-gada-parskats-2021_lv.pdf)
10. AS “AirBaltic Corporation” *ilgtspējas un gada pārskats par 2022.gadu*, pieejams <https://www.airbaltic.com/legal/sustainability-report/ilgtspejas-un-gada-parskats-2022-lat.pdf>
11. Baltic News Network, Nelidojot uz Ukrainu un Krieviju, airBaltic iztrūkst 72 miljoni eiro, pieejams <https://bnn.lv/nelidojot-uz-ukrainu-un-krieviju-airbaltic-iztrukst-72-miljoni-eiro-7987> (skatīts 03.01.2023).
12. Ciemelaja G. Finanšu pārskati. RTU Izdevniecība, Rīga, 2019. 83 lpp.
13. Delfi Bizness, Rīgas lidostā samazinājusies “airBaltic”, bet palielinājusies “Ryanair” tirgus daļa, pieejams [https://www.delfi.lv/bizness/biznesa\\_vid/rigas-lidosta-samazinajusies-airbaltic-bet-palielinajusies-ryanair-tirgus-dala.d?id=55154180](https://www.delfi.lv/bizness/biznesa_vid/rigas-lidosta-samazinajusies-airbaltic-bet-palielinajusies-ryanair-tirgus-dala.d?id=55154180) (skatīts 19.02.2023)
14. Finanšu analīze, Lursoft, pieejams <https://www.lursoft.lv/lv/finansu-analizes-piemers> (skatīts 27.02.2023)

15. Januška M. *Finanšu un grāmatvedības kontrole firmā*. Merkūrijs Info, Rīga, 2002, 144 lpp.
16. Latvijas Aviācijas Asociācija, Latvijas ekonomikai ir nepieciešama aviācijas nozare, pieejams <https://www.laa.aero/post/latvijas-ekonomikai-ir-nepieciešama-aviācijas-nozare> (skatīts 01.01.2023).
17. Latvijas Avīze, “airBaltic” nāksies īstermiņā nomāt lidmašīnas un apkalpi, jo nav iespējams laikus veikt dzinēju apkopi, pieejams <https://www.la.lv/airbaltic-naksies-istermina-nomat-lidmasinas-un-apkalpi-jo-nav-iespejams-laikus-veikt-dzineju-apkopi> (skatīts 01.04.2023)
18. Latvijas Radio un Latvijas Televīzijas ziņu portāls, Kam “brauks pāri” dzelzceļš “Rail Baltica”? Ietekme uz Rīgas lidostu, pieejams <https://www.lsm.lv/raksts/dzive--stils/pilsetvide/kam-brauks-pari-dzelzcels-rail-baltica-ietekme-uz-rigas-lidostu.a329664/> (skatīts 05.02.2023)
19. Latvijas Radio un Latvijas Televīzijas ziņu portāls, Valsts ieguldīs “airBlatic” pamatkapitālā līdz 250 miljoniem eiro, pieejams <https://www.lsm.lv/raksts/zinas/ekonomika/valsts-ieguldis-airbaltic-pamatkapitala-lidz-250-miljoniem-eiro.a358938/> (skatīts 17.12.2022)
20. Mietule I., Jackaniča A. Uzņēmuma finanšu analīze. Teorija un praktiskā pielietošana. Rēzeknes Augstskola, Rēzekne, 2013. 81 lpp.
21. Praude V. *Finanšu instrumenti*. SIA Burtene, Rīga, 2010. 446 lpp.
22. Rīta avīze Latvijai Neatkarīgā, Martins Gauss: Nekas traks, ja lidmašīnai debesīs salūst viens no dzinējiem, pieejams <https://neatkariga.nra.lv/intervijas/406806-martins-gauss-nekas-traks-ja-lidmasinai-debesis-salust-viens-no-dzinejiem> (skatīts 07.03.2023)
23. Rurāne M. *Finanšu menedžments*. Rīgas Starptautiskā ekonomikas un biznesa administrācijas augstskola, Rīga, 2005. 383.lpp.
24. Rurāne M. *Finanšu pārvaldība un analīze*. Avots, Rīga, 2019. 258 lpp.
25. Rurāne M. *Finanšu pārvaldība*. Latvijas izglītības fonds, Rīga, 2001. 281 lpp.
26. Sadarbības partneri, AirBaltic, pieejams <https://www.airbaltic.com/lv-LV/sadarbibas-partneri> [skatīts 12.12.2022]
27. ScienceDirect, Air transportation and the environment, available <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0967070X14000432> (seen 09.03.2023).
28. Sustainability Report 2022, available [https://www.airbaltic.com/sustainability/img/SR\\_2022\\_Data-tables-and-charts.pdf](https://www.airbaltic.com/sustainability/img/SR_2022_Data-tables-and-charts.pdf) (seen 19.04.2023)

29. Šneidere R. *Finanšu analīzes metodes uzņēmuma maksātspējas prognozēšanai*.  
Lietišķās informācijas dienests, Rīga, 2009. 232 lpp.
30. WordStream by LOCALiq, *How to Do a SWOT Analysis (With Examples & Free Template!)*, available <https://www.wordstream.com/blog/ws/2017/12/20/swot-analysis>  
(seen 28.12.2022).

## PIELIKUMI

### 1. pielikums airBaltic Bilances aktīvi

Rādītāja nosaukums	Nr.	2017 (EUR)	2018 (EUR)	2019 (EUR)	2020 (EUR)	2021 (EUR)	2022 (EUR)
3.Citi nemateriālie ieguldījumi	21	14 851 850	16 092 000	18 084 000	18 029 000	19 261 000	18 386 000
5.Avansa maksājumi par nemateriālajiem ieguldījumiem	40	731 632	332 000	676 000	215 000	61 000	278 000
I. NEMATERIĀLIE IEGULDĪJUMI KOPĀ	50	15 583 482	16 424 000	18 760 000	18 244 000	19 322 000	18 664 000
1.Nekustamie īpašumi:	1100	3 635 875	11 465 000	20 823 000	16 981 000	22 072 000	21 571 000
a) zemesgabali, ēkas un inženierbūves	1110	611 091	8 668 000	15 893 000	14 131 000	19 222 000	18 721 000
b) ieguldījuma īpašumi	1120	3 024 784	2 797 000	4 930 000	2 850 000	2 850 000	2 850 000
5.Tehnoloģiskās iekārtas un ierīces	70	257 388 868	438 763 000	673 071 000	604 674 000	739 806 000	874 551 000
6.Pārējie pamatlīdzekļi un inventārs	80	1 878 271	2 044 000	12 921 000	13 048 000	12 365 000	11 762 000
8.Avansa maksājumi par pamatlīdzekļiem	91	40 811 197	33 020 000	42 336 000	61 163 000	47 491 000	50 133 000
II. PAMATLĪDZEKĻI KOPĀ	100	303 714 211	485 292 000	749 151 000	695 866 000	821 734 000	958 017 000
1.Līdzdalība radniecīgo sabiedrību kapitālā	110	411 468	13 723 000	13 716 000	1 644 000	406 000	407 000
2.Aizdevumi radniecīgajām sabiedrībām	120	6 961 362	0	0	0	0	0
3.Līdzdalība asociēto (saistīto) sabiedrību kapitālā	130	2 846	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000
6.Pārējie aizdevumi un citi ilgtermiņa debitori	160	14 424 143	18 239 000	22 083 000	21 553 000	25 884 000	14 652 000
III. ILGTERMIŅA FINANŠU IEGULDĪJUMI KOPĀ	190	21 799 819	31 965 000	35 802 000	23 200 000	26 293 000	76 258 000
ILGTERMIŅA IEGULDĪJUMI KOPĀ	200	341 097 512	533 681 000	803 713 000	737 310 000	867 349 000	1 052 939 000
1.Izejvielas, pamatmateriāli un palīgmateriāli	210	4 409 901	5 497 000	6 759 000	4 963 000	7 575 000	10 813 000
I. KRĀJUMI KOPĀ	270	4 409 901	5 497 000	6 759 000	4 963 000	7 575 000	10 813 000
1.Pircēju un pasūtītāju parādi	280	8 044 747	9 506 000	12 321 000	8 418 000	12 842 000	14 885 000
2.Radniecīgo sabiedrību parādi	290	2 868 446	0	0	0	0	0
4.Citi debitori	310	2 231 481	1 829 000	5 122 000	4 266 000	8 799 000	19 455 000

7.Nākamo periodu izmaksas	340	18 912 148	12 420 000	25 015 000	34 976 000	45 954 000	11 544 000
8.Uzkrātie ieņēmumi	341	338 802	696 000	3 216 000	448 000	1 203 000	8 530 000
<b>II. DEBITORI KOPĀ</b>	<b>350</b>	<b>32 395 624</b>	<b>24 451 000</b>	<b>45 674 000</b>	<b>48 108 000</b>	<b>68 789 000</b>	<b>54 414 000</b>
4.Atvasinātie finanšu instrumenti	385	0	1 116 000	1 839 000	0	0	0
<b>III. ĪSTERMIŅA FINANŠU IEGULDĪJUMI KOPĀ</b>	<b>390</b>	<b>0</b>	<b>1 116 000</b>	<b>1 839 000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>IV. NAUDA</b>	<b>400</b>	<b>12 348 084</b>	<b>5 774 000</b>	<b>123 217 000</b>	<b>147 981 000</b>	<b>79 155 000</b>	<b>37 611 000</b>
<b>APGROZĀMIE LĪDZEKĻI KOPĀ</b>	<b>410</b>	<b>49 153 609</b>	<b>36 838 000</b>	<b>177 489 000</b>	<b>201 052 000</b>	<b>155 519 000</b>	<b>102 838 000</b>
<b>AKTĪVA BILANCE</b>	<b>420</b>	<b>390 251 121</b>	<b>570 519 000</b>	<b>981 202 000</b>	<b>938 362 000</b>	<b>1 022 868 000</b>	<b>1 155 777 000</b>

## 2. pielikums airBaltic Bilances pasīvi

Rādītāja nosaukums	Nr.	2017 (EUR)	2018 (EUR)	2019 (EUR)	2020 (EUR)	2021 (EUR)	2022 (EUR)
1.Akciju vai daļu kapitāls (pamatkapitāls)	430	256 472 824	256 473 000	256 473 000	506 473	506 473 000	596 473 000
3.Ilgtermiņa ieguldījumu pārvērtēšanas rezerve	450	1 806 769	4 276 000	3 967 000	3 657 000	347 000	3 037 000
4.Finanšu instrumentu patiesās vērtības rezerve	452	0	288 000	1 839 000	-480 000	0	0
f) pārējās rezerves.	490	4 283 086	4 395 000	4 443 000	4 231 000	4 422 000	4 576 000
REZERVES KOPĀ	500	4 283 086	4 395 000	4 443 000	4 231 000	4 422 000	4 576 000
6.Iepriekšējo gadu nesadalītā peļņa vai nesegtie zaudējumi	510	-217 907 301	-218 632 000	-213 254 000	-220 983 000	-499 250 000	-632 901 000
7.Pārskata gada peļņa vai zaudējumi	520	4 648 778	5 378 000	-7 729 000	-278 267 000	-133 651 000	-53 007 000
PAŠU KAPITĀLS KOPĀ	530	49 304 156	52 178 000	45 739 000	14 631 000	-118 659 000	-81 822 000
3.Citi uzkrājumi	560	26 904 579	20 523 000	19 752 000	54 703 000	35 814 000	31 428 000
UZKRĀJUMI KOPĀ	570	26 904 579	20 523 000	19 752 000	54 703 000	35 814 000	31 428 000
4.Citi aizņēmumi	601	57 590 672	44 975 000	717 191 000	697 211 000	813 709 000	936 335 000
8.Parādi radniecīgajām sabiedrībām	610	36 140 944	36 141 000	36 141 000	36 141 000	81 141 000	36 141 000
10. Nodokļi un valsts sociālās apdrošināšanas obligātās iemaksas	621	0	0	0	4 627 000	6 571 000	1 944 000
12.Pārējie kreditori	630	144 114 925	301 080 000	0	0	0	0
13.Nākamo periodu ieņēmumi	631	365 654	279 000	255 000	0	0	0
ILGTERMIŅA KREDITORI KOPĀ	640	238 212 195	382 475 000	753 587 000	737 979 000	901 421 000	974 420 000
4.Citi aizņēmumi	671	7 951 054	34 934 000	60 958 000	60 603 000	85 068 000	86 581 000
6.Parādi piegādātājiem un darbuzņēmējiem	690	21 083 107	35 142 000	27 090 000	11 024 000	17 000 000	24 730 000
10.Nodokļi un valsts sociālās apdrošināšanas obligātās iemaksas	730	960 596	914 000	1 013 000	2 044 000	6 427 000	6 581 000
11.Pārējie kreditori	740	47 708	55 000	71 000	430 000	34 853 000	33 984 000
12.Nākamo periodu ieņēmumi	750	25 608 749	26 160 000	37 465 000	25 952 000	38 942 000	56 289 000
14.Uzkrātās saistības	771	20 178 977	17 310 000	35 527 000	30 996 000	22 002 000	23 586 000
15.Atvasinātie finanšu instrumenti	775	0	828 000	0	0	0	0
ĪSTERMIŅA KREDITORI KOPĀ	780	75 830 191	115 343 000	162 124 000	131 049 000	204 292 000	231 751 000
<b>PASĪVA BILANCE</b>	<b>800</b>	<b>390 251 121</b>	<b>570 519 000</b>	<b>981 202 000</b>	<b>938 362 000</b>	<b>1 022 868 000</b>	<b>1 155 777 000</b>

3. pielikums airBaltic peļņas vai zaudējumu aprēķins

Rādītājs	Nr.	2017 (EUR)	2018 (EUR)	2019 (EUR)	2020 (EUR)	2021 (EUR)	2022 (EUR)
1. Neto apgrozījums	10	302 113 319	400 363 000	500 001 000	135 934 000	195 908 000	493 832 000
c) no citiem pamatdarbības veidiem	220	302 113 319	400 363 000	500 001 000	135 934 000	195 908 000	493 832 000
4. Pārējie uzņēmuma saimnieciskās darbības ieņēmumi	60	57 519 322	34 846 000	14 577 000	2 668 000	6 539 000	51 504 000
6. Personāla izmaksas	65	-34 935 936	-38 886 000	-41 336 000	-32 473 000	-31 732 000	-47 260 000
a) atlīdzība par darbu	250	-27 943 233	-30 938 000	-33 008 000	-26 205 000	-25 391 000	-37 425 000
c) valsts sociālās apdrošināšanas obligātās iemaksas	270	-6 594 638	-7 455 000	-7 937 000	-6 268 000	-5 990 000	-8 851 000
d) pārējās sociālās nodrošināšanas izmaksas	280	-398 065	-493 000	-391 000	0	-351 000	-984 000
7. Līdzekļu un vērtību norakstīšana	67	-16 956 486	-27 272 000	-69 948 000	-136 444 000	-50 827 000	-73 585 000
a) pamatlīdzekļu un nemateriālo ieguldījumu vērtības samazinājuma korekcijas;	290	-16 956 486	-27 272 000	-69 948 000	-136 444 000	-50 827 000	-73 585 000
8. Pārējās saimnieciskās darbības izmaksas	68	-289 207 789	-342 122 000	-369 980 000	-186 520 000	-203 620 000	-419 211 000
9. Ieņēmumi no līdzdalības koncerna meitas un asociēto sabiedrību kapitālos	70		202 000	40 000	0	1 027 000	0
koncerna meitas sabiedrību kapitālā	72		202 000	40 000	0	1 027 000	0
10. Pārējie procentu ieņēmumi un tamlīdzīgi ieņēmumi	90	1 084 766	202 000	111 000	126 000	428 000	537 000
a) no radniecīgajām sabiedrībām	330	1 084 766	198 000	0	0	0	0
b) no citām personām	340	0	4 000	111 000	126 000	428 000	537 000
13. Procentu maksājumi un tamlīdzīgas izmaksas	110	-14 968 418	-21 955 000	-41 194 000	-49 478 000	-51 374 000	-58 824 000
b) no citām personām	360	-14 968 418	-21 955 000	-41 194 000	-49 478 000	-51 374 000	-58 824 000
<b>13. Peļņa vai zaudējumi pirms uzņēmumu ienākuma nodokļa</b>	<b>370</b>	<b>4 648 778</b>	<b>5 378 000</b>	<b>-7 729 000</b>	<b>-278 267 000</b>	<b>-133 651 000</b>	<b>-53 007 000</b>
15. Peļņa vai zaudējumi pēc uzņēmumu ienākuma nodokļa aprēķināšanas	380	4 648 778	5 378 000	-7 729 000	-278 267 000	-133 651 000	-53 007 000
<b>22. Pārskata perioda peļņa vai zaudējumi pēc nodokļiem (tīrie ieņēmumi)</b>	<b>180</b>	<b>4 648 778</b>	<b>5 378 000</b>	<b>-7 729 000</b>	<b>-278 267 000</b>	<b>-133 651 000</b>	<b>-53 007 000</b>



2022		2021		2020		2019	
Izmaiņas %	Izmaiņas, EUR	Izmaiņas %	Izmaiņas, EUR	Izmaiņas %	Izmaiņas, EUR	Izmaiņas %	Izmaiņas, EUR
-658 000/ 19 322 000 = -3,41%	18 664 000 - 19 322 000 = -658 000	1 078 000/18 244 000 = 5,91%	19 322 000 - 18 244 000 = 1 078 000	-516 000/18 760 000 = -2,75%	18 244 000 - 18 760 000 = -516 000	2 336 000/16 424 000 = 14,22%	18 760 000 - 16 424 000 = 2 336 000
16,58%	136 283 000	18,09%	125 868 000	-7,11%	-53 285 000	54,37%	263 859 000
190,03%	49 965 000	13,33%	3 093 000	-35,20%	-12 602 000	12,00%	3 837 000
21,40%	185 590 000	17,64%	130 039 000	-8,26%	-66 403 000	50,60%	270 032 000
42,75%	3 238 000	52,63%	2 612 000	-26,57%	-1 796 000	22,96%	1 262 000
-20,90%	-14 375 000	42,99%	20 681 000	5,33%	2 434 000	86,80%	21 223 000
				-100,00%	-1 839 000	64,78%	723 000
-52,48%	-41 544 000	-46,51%	-68 826 000	20,10%	24 764 000	2034,00%	117 443 000
-33,87%	-52 681 000	-22,65%	-45 533 000	13,28%	23 563 000	381,81%	140 651 000
12,99%	132 909 000	9,01%	84 506 000	-4,37%	-42 840 000	71,98%	410 683 000

5. pielikums Horizontālās analīzes bilances pasīvu aprēķins

	2018							PASĪVS					
	Izmaiņas %	Izmaiņas, EUR	Izmaiņas %	Izmaiņas, EUR	2022	2021	2020		2019	2018	2017		
	48000/ 4395000 = 1,09%	4443000 - 4395000 = 48000	111914/4283086 = 2,61%	4395000 - 4283086 = 111914	4 576 000	4 422 000	4 231 000	4 443 000	4 395 000	4 283 086	<b>Rezerves kopā</b>		
	-12,34%	-6 439 000	5,83%	2 873 844	-81 822 000	-118 659 000	14 631 000	45 739 000	52 178 000	49 304 156	<b>Pašu kapitāls kopā</b>		
	-3,76%	-771 000	-23,72%	-6 381 579	31 428 000	35 814 000	54 703 000	19 752 000	20 523 000	26 904 579	<b>Uzkrājumi kopā</b>		
	97,03%	371 112 000	60,56%	144 262 805	974 420 000	901 421 000	737 979 000	753 587 000	382 475 000	238 212 195	<b>Ilgtermiņa kreditori kopā</b>		
	40,56%	46 781 000	52,11%	39 512 809	231 751 000	204 292 000	131 049 000	162 124 000	115 343 000	75 830 191	<b>Īstermiņa kreditori kopā</b>		
	71,98%	410 683 000	46,19%	180 267 879	1 155 777 000	1 022 868 000	938 362 000	981 202 000	570 519 000	390 251 121	<b>Pasīva bilance</b>		

2022		2021		2020	
Izmaiņas %	Izmaiņas, EUR	Izmaiņas %	Izmaiņas, EUR	Izmaiņas %	Izmaiņas, EUR
154000/4422000 = 3,48%	4576000 - 4422000 = 154000	191000/4231000 = 4,51%	4422000 - 4231000 = 191000	(-212000)/4443000 = -4,77%	4231000 - 4443000 = -212000
-31,04%	36 837 000	-911,01%	-133 290 000	-68,01%	-31 108 000
-12,25%	-4 386 000	-34,53%	-18 889 000	176,95%	34 951 000
8,10%	72 999 000	22,15%	163 442 000	-2,07%	-15 608 000
13,44%	27 459 000	55,89%	73 243 000	-19,17%	-31 075 000
12,99%	132 909 000	9,01%	84 506 000	-4,37%	-42 840 000