

LATVIJAS UNIVERSITĀTE
EKONOMIKAS UN VADĪBAS FAKULTĀTE
GRĀMATVEDĪBAS UN AUDITA KATEDRA

**TRANSPORTA UZŅĒMUMA SIA N LOGISTIKS
DARBĪBAS UZLABOŠANAS IESPĒJAS**

DIPLOMDARBS

Autore: **Karīna Tarusina**
Studenta apliecības Nr.: kt07021
Darba vadītāja: Docente Ruta Šneidere

RĪGA 2014

ANOTĀCIJA

Diplomdarba temats ir „Transporta uzņēmuma SIA „N Logistiks” darbības uzlabošanas iespējas”. Izmantojot finanšu analīzes rezultātus var konstatēt uzņēmuma darbības stratēģijas nepilnības un piedāvāt tās uzlabošanas iespējas.

Pētījuma objekts ir transporta uzņēmums SIA „N Logistiks”. Diplomdarba izstrādāšanas mērķis ir izpētīt SIA „N Logistiks” darbības uzlabošanas iespējas, izmantojot finanšu analīzes rezultātus.

Pētījuma uzdevumos ietilpst:

1. Noteikt transporta nozares lomu Latvijas tautsaimniecībā un izpētīt kravu autopārvadājumu jomu;
2. Novērtēt SIA „N Logistiks” darbības rezultātus un salīdzināt tos ar konkurentu rezultātiem;
3. Piedāvāt uzņēmuma darbības uzlabošanas iespējas.

Darbā ir 13 attēli, 27 tabulas. Apjoms ir 62 lappuses, neskaitot pielikumus.

Atslēgvārdi – finanšu analīze, uzņēmuma izmaksas, rentabilitāte, koeficienti.

ANNOTATION

The title of the Graduate work is „The improvement options of performance for Ltd. „N Logistiks” Transportation Company”. Taking into consideration the company’s results of the financial analysis was concluded that the company has faults in performance strategy and some improvement options might be offered.

The object of the research is Ltd. „N Logistiks” Transportation Company. The Graduate work’s goal is to make a research on any possible options for the company that may improve its activity, using the results of the financial analysis.

Research’s tasks are:

1. To define the role of transportation branch in Latvian national economy and to explore cargo transportation area
2. To evaluate Ltd. „N Logistiks” performance results and to compare them with the competitors.
3. To offer the improvement options for the company.

In general the work includes 13 images and 27 tables. The common volume is 62 pages, excluding appendixes.

Key words: financial analysis, company’s outlay, profitability, factors.

SATURA RĀDĪTĀJS

IEVADS.....	6
1. STARPTAUTISKO KRAVU AUTOPĀRVADĀJUMU NOZĪME LATVIJAS TAUTSAIMNIECĪBAS ATTĪSTĪBĀ.....	8
1.1. Transporta nozares loma Latvijas tautsaimniecības sistēmā	8
1.2. Latvijas autopārvadājumu tirgus raksturojums	12
2. SIA N LOGISTIKS FINANŠU ANALĪZE.....	18
2.1. SIA „N Logistiks” apraksts un saimnieciskās darbības raksturojums	18
2.2. Finanšu analīzes būtība	20
2.3. Finanšu pārskatu horizontālā un vertikālā analīze	21
2.4. Likviditātes rādītāji	27
2.5. Līdzekļu izmantošanas efektivitātes rādītāji	31
2.6. Rentabilitātes rādītāji	33
2.7. Maksāspējas rādītāji.....	35
2.8. Finansiālās stabilitātes rādītāji	37
2.9. Bankrota prognozēšana	38
3. SIA N LOGISTIKS SAIMNIECISKĀS DARBĪBAS REZULTĀTU SALĪDZINĀŠANA AR KONKURENTIEM.....	40
3.1. Konkurentu uzņēmumu apraksts.....	40
3.2. Likviditātes rādītāju salīdzināšana ar konkurentiem.....	41
3.3. Līdzekļu aprites rādītāju salīdzināšana ar konkurentiem.....	42
3.4. Rentabilitātes rādītāju salīdzināšana ar konkurentiem.....	44
3.5. Maksāspējas rādītāju salīdzināšana ar konkurentiem	46
3.6. Fulmera H modeļa rādītāju salīdzināšana ar konkurentiem.....	47
3.7. Izmaksu struktūras salīdzināšana ar konkurentiem.....	48
3.8. SIA „N Logistiks” konkurentu salīdzināšana pēc finanšu analīzes rezultātiem	51
3.9. Portera piecu konkurences spēku modelis	53
3.10. SIA „N Logistiks” SVID analīze	54
SECINĀJUMI.....	58
IZMANTOTĀ LITERATŪRA UN AVOTI	61
PIELIKUMI.....	63
1.pielikums. SIA „N Logistiks” BILANCE (aktīvs) 2010.-2012.g	64
2.pielikums. SIA „N Logistiks” BILANCE (pasīvs) 2010.-2012.g	65
3.pielikums. SIA „N Logistiks” peļņas vai zaudējuma aprēķins 2010.-2012.g.	66

4.pielikums. SIA TVA BILANCE (aktīvs) 2010.-2012.g.	67
5.pielikums. SIA TVA BILANCE (pasīvs) 2010.-2012.g.....	68
6.pielikums. SIA TVA peļņas vai zaudējuma aprēķins 2010.-2012.g.....	69
7.pielikums. SIA „Panway Logistics” BILANCE (aktīvs) 2010.-2012.g.	70
8.pielikums. SIA „Panway Logistics” BILANCE (pasīvs) 2010.-2012.g.	71
9.pielikums. SIA „Panway Logistics” peļņas vai zaudējuma aprēķins 2010.-2012.g.	72

IEVADS

Transports ir viena no valsts stratēģiski nozīmīgākajām tautsaimniecības nozarēm. Šīs nozares darbības efektivitāte nenoliedzami spēj ietekmēt gan valsts IKP līmeņa, gan ārējās tirdzniecības bilances rādītāja izmaiņas.

Šosejas transportam ir nozīmīga loma Latvijas transporta sistēmā, jo autotransporta galvenā priekšrocība ir iespēja piegādāt precis „no durvīm līdz durvīm”, līdz ar to var apgalvot, ka jebkurš cits transporta veids ir atkarīgs no autotransporta darbības.

Autotransporta kompānijas darbības analīze un savlaicīga nepilnību konstatēšana ļauj uzņēmuma vadībai pilnveidot kopējo darbības shēmu, veicot labojumus atsevišķajos posmos un samazinot izdevumus, tādējādi palielinot uzņēmuma darbības efektivitāti un peļņas daudzumu.

Pētījumam autore izvēlējās transporta uzņēmumu SIA „N Logistiks”, lai, izmantojot konkrēto piemēru, novērtētu finanšu analīzes nozīmi uzņēmuma darbības uzlabošanas procesā.

Diplomdarba izstrādāšanas mērķis ir izpētīt SIA „N Logistiks” darbības uzlabošanas iespējas, izmantojot finanšu analīzes rezultātus.

Pētījuma uzdevumos ietilpst:

1. Noteikt transporta nozares lomu Latvijas tautsaimniecībā un izpētīt kravu autopārvadājumu jomu;
2. Novērtēt SIA „N Logistiks” darbības rezultātus un salīdzināt tos ar konkurentu rezultātiem;
3. Piedāvāt uzņēmuma darbības uzlabošanas iespējas.

Darba izstrādāšanas procesā autore izvirzīja šādu pētījuma pamatdomu: lai precīzāk noteikt autotransporta uzņēmuma darbības efektivitāti, ir jāveic ne tikai finanšu rādītāju analīze, bet arī vienas automašīnas ieņēmumu aprēķins.

Diplomdarbs sastāv no ievada daļas, darba izklāsta daļas, secinājumiem un priekšlikumiem, literatūras saraksta un pielikumu daļas.

Pirmajā nodaļā autore pēta starptautisko kravu autopārvadājumu nozīmi Latvijas tautsaimniecības attīstībā. Nodaļa sastāv no divām apakšnodaļām. Pirmajā apakšnodaļā tiek noteikta transporta nozares loma Latvijas tautsaimniecības sistēmā, otrajā – tiek raksturots Latvijas autopārvadājumu tirgus.

Otrajā nodaļā, kura sastāv no deviņām apakšnodaļām, autore veic SIA „N Logistiks” finanšu analīzi, atspoguļojot rezultātus tabulās.

Trešajā nodaļā ietilpst desmit apakšnodaļas. Šajā nodaļā SIA „N Logistiks” 2010., 2011., 2012.gadu finanšu analīzes rezultāti tiek salīdzināti ar konkurentu rezultātiem, kā arī tiek noteikta uzņēmuma konkurētspēja, izmantojot Portera piecu konkurences spēku modeli un SVID matricu par 2012. – 2013.gada periodu.

Darba izstrādāšanas mērķa īstenošanai autore veic analītisko pētījumu, izmantojot statistikas analīzes metodes, proti, salīdzināšanas un grupēšanas metodes, finanšu analīzes metodes: horizontālo analīzi (finanšu pārskatu datu salīdzināšana ar iepriekšējiem periodiem), vertikālo analīzi (finanšu pārskatu struktūras analīze), finanšu koeficientu aprēķināšanu (finanšu rādītāju savstarpējo saistību noteikšana), tendenču analīzi (finanšu rādītāju pārmaiņu dinamikas noteikšana), salīdzinošo analīzi (SIA „N Logistiks” saimnieciskās darbības rādītāju salīdzināšana ar konkurentu rādītājiem). Pētījuma rezultātā autore piedāvā konstatēto nepilnību uzlabošanai praktisku risinājumu.

Diplomdarba izstrādāšanai ir izmantota zinātniskā, mācību un speciālā literatūra, statistikas datu krājumi, interneta resursi, kā arī SIA „N Logistiks”, SIA „TVA”, SIA „Panway Logistics” finanšu pārskatu dati.

1. STARPTAUTISKO KRAVU AUTOPĀRVADĀJUMU NOZĪME LATVIJAS TAUTSAIMNIECĪBAS ATTĪSTĪBĀ

1.1. Transporta nozares loma Latvijas tautsaimniecības sistēmā

Svarīgākie valsts tautsaimniecības attīstības rādītāji ir ārējās tirdzniecības bilances saldo (starpība starp valsts eksportu un valsts importu) un iekšzemes kopprodukta (turpmāk – IKP) līmenis. Transporta nozares darbības aktivitāte un efektivitāte viennozīmīgi spēj ietekmēt šo rādītāju izmaiņas, jo transports ir viena no stratēģiski nozīmīgākajām tautsaimniecības nozarēm, bez kuras nevar pastāvēt neviens cits ražotne.

IKP ir visu galapreču un galapakalpojumu vērtību summa, kas radīta noteiktā laika periodā noteiktā teritorijā. Tas ir apkopojošs rādītājs, kas parāda esošo izlaides apjomu. IKP tiek iekļauta to preču un pakalpojumu vērtība, kas oficiāli piedalās pirkšanas un pārdošanas procesā.¹

Krīzes laikā IKP sarūk par 1/4, bet sākot ar 2011.gadu tam ir tendence stabili pieaugt. Šo apgalvojumu apliecina 1.1.tabulas dati.

1.1.tabula

2006. – 2012.gada Latvijas IKP dinamika (tūkst. latu)²

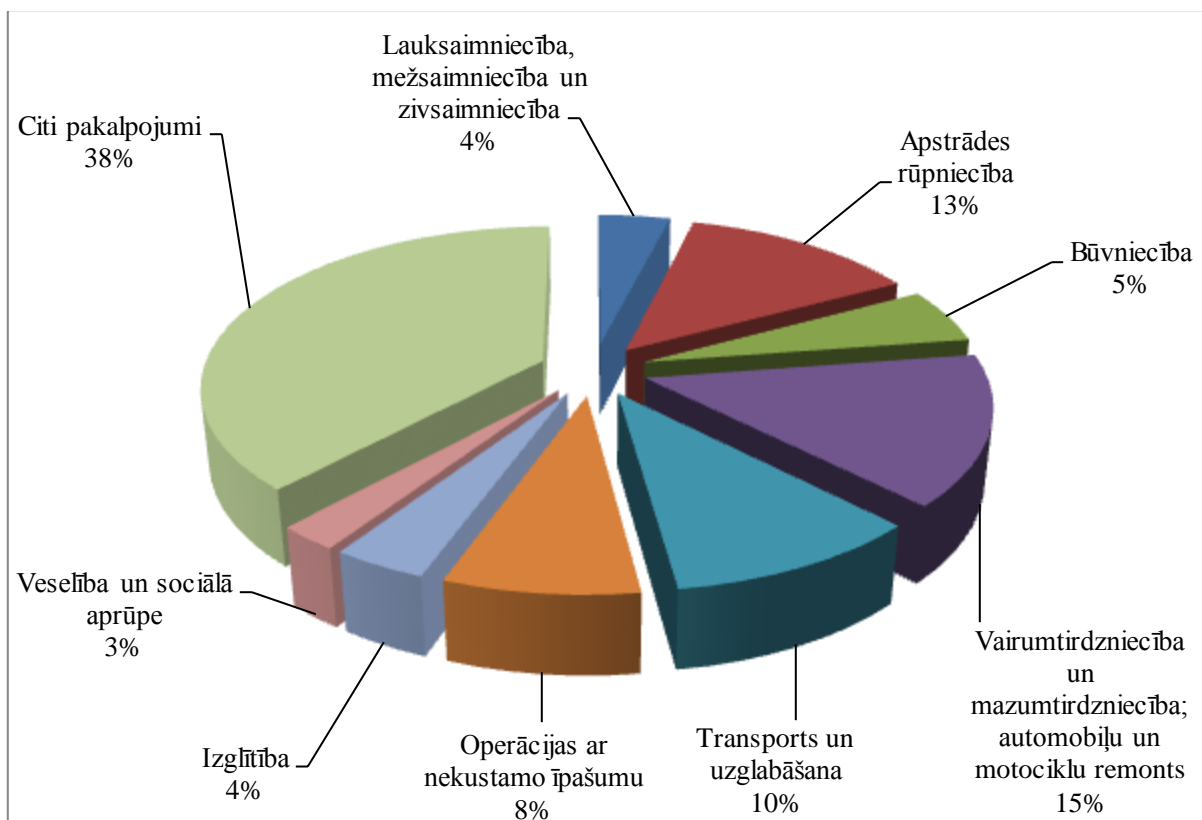
Gads	Faktiskajās cenās	Izmaiņas +/-	Izmaiņas %
2006	11 126 574	-	-
2007	14 720 651	+ 3 594 077	+ 32,30
2008	16 084 678	+ 1 364 027	+ 9,27
2009	13 070 448	- 3 014 230	- 18,74
2010	12 784 137	- 331 713	- 2,54
2011	14 275 231	+ 1 422 293	+ 11,17
2012	15 519 763	+ 1 244 532	+ 8,72

2009.gadā Latvijas IKP līmenis strauji samazinājās (par 18,74%), salīdzinot ar 2008.gadu. 2010.gadā tas turpināja samazināties. Toties 2011.gadā IKP pieauga uzreiz par 11,17%, 2012.gadā tas turpināja palielināties, tomēr nesasniedza 2008.gada līmeni.

Lai novērtēt transporta nozares darbības nozīmi IKP struktūras veidošanā, autore piedāvā aplūkot 1.1.attēlu.

¹<http://www.kvestnesis.lv/?menu=DOC&id=157876>

²<http://data.csb.gov.lv> (autorei veiktie aprēķini, izmantojot LR CSP datus)



1.1.att. 2012.gada IKP sastāvs (%)³

Latvijas tautsaimniecības izaugsmi visvairāk nodrošina vairumtirdzniecība un mazumtirdzniecība; automobiļu un motociklu remonts (nozares īpatsvars IKP struktūrā - 15%), apstrādes rūpniecība (viena no lielākajām tautsaimniecībā, īpatsvars ir 13%).

Transporta un uzglabāšanas nozare sastāda 10% no 2012.gada IKP struktūras. Šāds procentu skaits spēj būtiski ietekmēt Latvijas tautsaimniecības izaugsmi. Turklāt, ieguldot investīcijas, ir iespējams paaugstināt transporta, sakaru un glabāšanas, kā arī tirdzniecības nozaru pievienoto vērtību nākotnē. 2012.gadā, salīdzinot ar 2011.gadu, investīciju apjoms transporta un uzglabāšanas jomā ir ievērojami palielinājies (sk.1.2.tab.).

1.2.tabula

2011. – 2012.gada ārvalstu tiešās investīcijas Latvijas tautsaimniecībā (milj. latu)⁴

	2011	2012
Pavisam	25564,0	27815,8
Transporta un uzglabāšana	1069,0	1210,0

³<http://data.csb.gov.lv> (autores izstrādātā diagramma, izmantojot LR CSP datus)

⁴<http://statdb.bank.lv/lb/Data.aspx?id=110> (autores veiktie aprēķini, izmantojot Latvijas Bankas datus)

2012.gadā transporta un uzglabāšanas nozares investīcijas sastāda 4,35% no kopējā 2012.gada ārvalstu tiešo investīciju apjoma. 2012.gadā, salīdzinot ar 2011.gadu, investīciju daudzums transporta jomā pieauga par 13,19%.

Ārējās tirdzniecības bilances saldo ir tiešā veidā saistīts ar transporta sistēmas darbību. Saražoto preču importa vai eksporta darījumi notiek izmantojot transporta uzņēmumu pakalpojumus. Turklāt, tranzīta un loģistikas pakalpojumiem ir nozīmīga loma pakalpojumu eksportā.

1.3.tabula

2009. – 2012.gada Latvijas ārējās tirdzniecības bilances rādītāji (tūkst. latu)⁵

	2009	2010	2011	2012
Eksports				
<i>Pavisam</i>	3 602 243	4 694 885	5 998 518	6 939 281
<i>Transports un uzglabāšana</i>	77 454	145 132	261 092	337 249
Imports				
<i>Pavisam</i>	4 709 779	5 911 949	7 719 105	8 796 660
<i>Transports un uzglabāšana</i>	100 412	139 383	175 684	186 627
Ārējās tirdzniecības bilances saldo	- 1 107 536	- 1 217 064	- 1 720 587	- 1 857 379
<i>Starpība starp transporta un uzglabāšanas pakalpojumu eksportu un importu</i>	- 22 958	5 749	85 408	150622

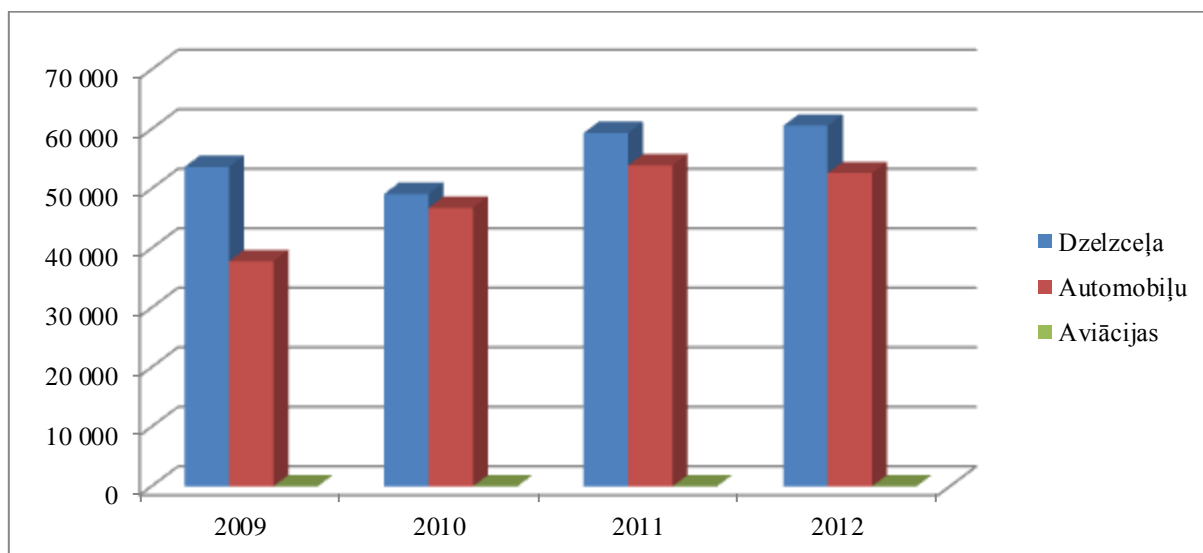
Apkopojot 1.3.tabulas datus, autore izdara sekojošus secinājumus:

- 1.3.tabulas dati liecina par ikgadējo Latvijas ārējās tirdzniecības deficītu;
- 2012.gada eksports pārsniedz 2011.gada eksportu par 15,68%;
- 2012.gada imports pārsniedz 2011.gada importu par 13,96%, līdz ar to var apgalvot, ka divu gadu laikā eksports pieauga ātrāk nekā imports;
- 2012.gada imports pārsniedz 2012.gada eksportu par 26,77%, kas ir mazāk nekā 2009.gadā (30,75%) un 2011.gadā (28,68%), bet vairāk nekā 2010.gadā (25,92%);

⁵<http://data.csb.gov.lv> (autorei veiktie aprēķini, izmantojot LR CSP datus)

- Uz situāciju transporta un uzglabāšanas jomā bilances kopējā negatīvā tendence neattiecas, jo, sākot ar 2010.gadu, transporta un uzglabāšanas pakalpojumu eksports ievērojami pārsniedz importu (2012.gada pozitīvā starpība ir par 76,36% lielākā nekā 2011.gadā).

Latvijas kravu pārvadājumu sistēmas darbības rezultātus autore atspoguļo 1.2. un 1.3.attēlos.



1.2.att. 2009. – 2012.gada kravu pārvadājumi ar galvenajiem transporta veidiem (tūkst. tonnu)⁶

2012.gadā kopējais kravu pārvadājumu apjoms palielinājās par 26,80%, salīdzinot ar 2009.gadu, par 17,97%, salīdzinot ar 2010.gadu, un samazinājās par 0,08%, salīdzinot ar 2011.gadu.

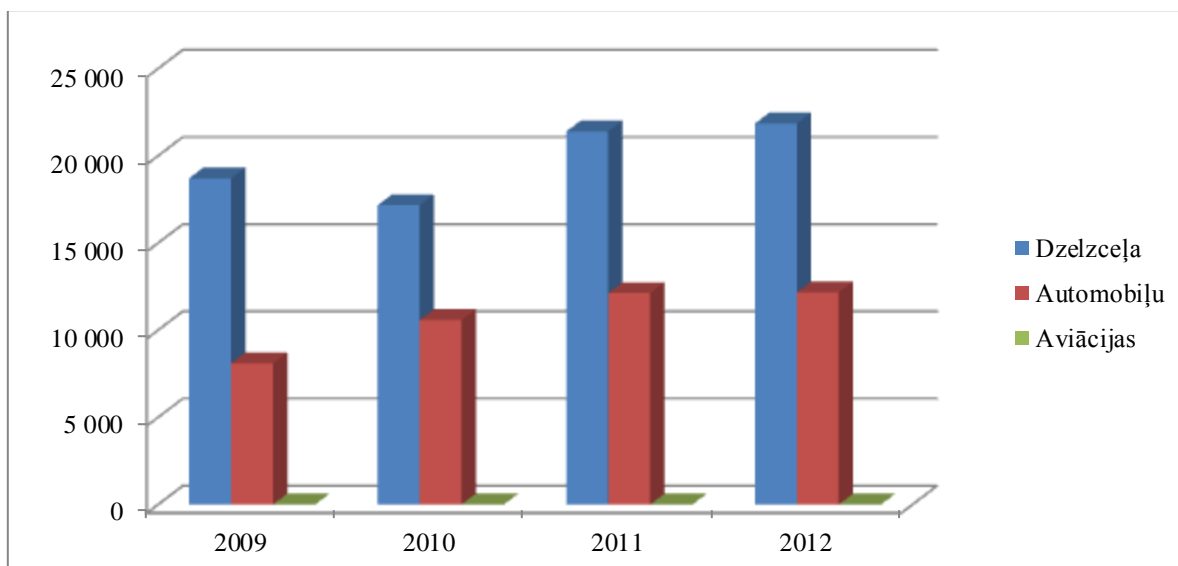
2012.gadā kravu pārvadājumu apjoms ar autotransportu ir par 39,14% lielāks nekā 2009.gadā, par 12,42% lielāks nekā 2010.gadā un par 2,44% mazāks nekā 2011.gadā.

2012.gadā kravu apgrozība palielinājās par 7199 miljoniem tonnkilometru, salīdzinot ar 2009.gadu, par 6271 miljoniem tonnkilometru, salīdzinot ar 2010.gadu, un par 504 miljoniem tonnkilometru, salīdzinot ar 2011.gadu.

2012.gadā kravu apgrozība autotransportā ir par 4063 miljoniem tonnkilometru lielākā nekā 2009.gadā, par 1588 miljoniem tonnkilometru lielākā nekā 2010.gadā un par 47 miljoniem tonnkilometru lielākā nekā 2011.gadā.

Augšminēto informāciju par kravu apgrozības apjomiem autore parāda 1.3.attēlā.

⁶<http://data.csb.gov.lv> (autore izstrādātā diagramma, izmantojot LR CSP datus)



1.3.att. 2009. – 2012.gada kravu apgrozība galvenajos transporta veidos (milj. tonnkilometru)⁷

Augšminētajās diagrammās nav informācijas par pārvadājumiem ar ūdens transportu, jo līdz 1998.gadam notika pakāpeniska Latvijas kravu kuģu pārreģistrācija zem ārvalstu karogiem, līdz ar to šo kuģu kravu pārvadājumi Latvijā vairs netiek uzskaitīti.

Kravu pārvadājumi ar autotransportu atrodas otrajā vietā pēc dzelzceļa transporta gan pēc kravu apjoma, gan pēc nobraukto kilometru daudzuma rādītājiem. Apkopojot 1.4. un 1.5.tabulu datus, var secināt, ka, salīdzinot ar 2011.gadu, 2012.gadā kravu apgrozība autopārvadājumos samazinājās par 1315 tūkstošiem tonnu, bet palielinājās par 47 miljoniem tonnkilometru.

Novērtējot transporta nozares lomu Latvijas tautsaimniecības attīstības procesā, autore secina, ka, sastādot 10% no 2012.gada IKP struktūras, transporta un uzglabāšanas nozares darbība spēj pozitīvi ietekmēt Latvijas tautsaimniecības izaugsmi. Šo apgalvojumu apliecina labvēlīgi valsts tirdzniecības bilances rādītāji transporta un uzglabāšanas jomā, kā arī stabili kopējā kravu pārvadājumu apjoma pieauguma rādītāji.

1.2. Latvijas autopārvadājumu tirgus raksturojums

Autores pētījuma objekts ir transporta uzņēmums, kurš ir starptautisko kravu autopārvadājumu veicējs, līdz ar to 1.2.apakšnodaļā autore analizēs pašreizējo situāciju autopārvadājumu tirgū.

⁷<http://data.csb.gov.lv> (autore izstrādātā diagramma, izmantojot LR CSP datus)

Lai saprast autopārvadājumu sistēmas darbības pamatnosacījumus, izmantojot literatūras avotus loģistikas jomā, autore veic automobiļu transporta izmantošanas priekšrocību un trūkumu novērtējumu.

Automobiļu transporta priekšrocības:

- Plaši pieejams;
- Augsta manevrēšanas spēja un elastīgums;
- Mazo kravu piegādes iespējas;
- Liels piegādes ātrums;
- Piegāžu regularitāte;
- Nodrošina saites starp visiem citiem transporta veidiem.⁸

Izņemot priekšrocības, autotransporta veidam ir arī trūkumi:

- Maza kravnesība;
- Atkarība no laika apstākļiem un ceļu kvalitātes;
- Nepietiekama kravu drošība;
- Salīdzinoši augstas kravu pārvadājumu izmaksas un tarifi.⁹

Kaut arī, izmantojot autotransportu, nevar pārvadāt kravas lielos apjomos (tā ir dzelzceļa priekšrocība), šosejas transportam ir galvena priekšrocība – spēja realizēt piegādi „no durvīm līdz durvīm”. Precīzāk var izdalīt divas galvenās autotransportam piemītošas priekšrocības:

1. Manevrējamība. Kravu formēšana un piegāde var notikt jebkurā punktā, kur var piekļūt autotransports, neveicot kravu pārkraušanu. Autotransports nav cieši piesaistīts kādai infrastruktūrai.
2. Piegādes ātrums un regularitāte. Ir iespējams daudz precīzāk noteikt kravas formēšanas un piegādes laiku, kas ir sevišķi svarīgi, saskaņojot preču piegādi ar ražošanas vai realizēšanas procesu.¹⁰

Turklāt jāizdala arī divus svarīgākos autotransporta trūkumus:

1. Relatīvi maza kravnesība. Maksimālā kravnesība ir 30 – 35 tonnas.
2. Relatīvi augstas pārvadājumu izmaksas, kuru pamatā ir vairāki apstākļi. Pirmkārt, no salīdzinoši nelielās kravnesības izrietošais zemo darba ražīgums. Otrkārt, liels tukšgaitas noskrējienis. Treškārt, bieži brauciens jāveic ar pilnībā nenoslogotu automobili.¹¹

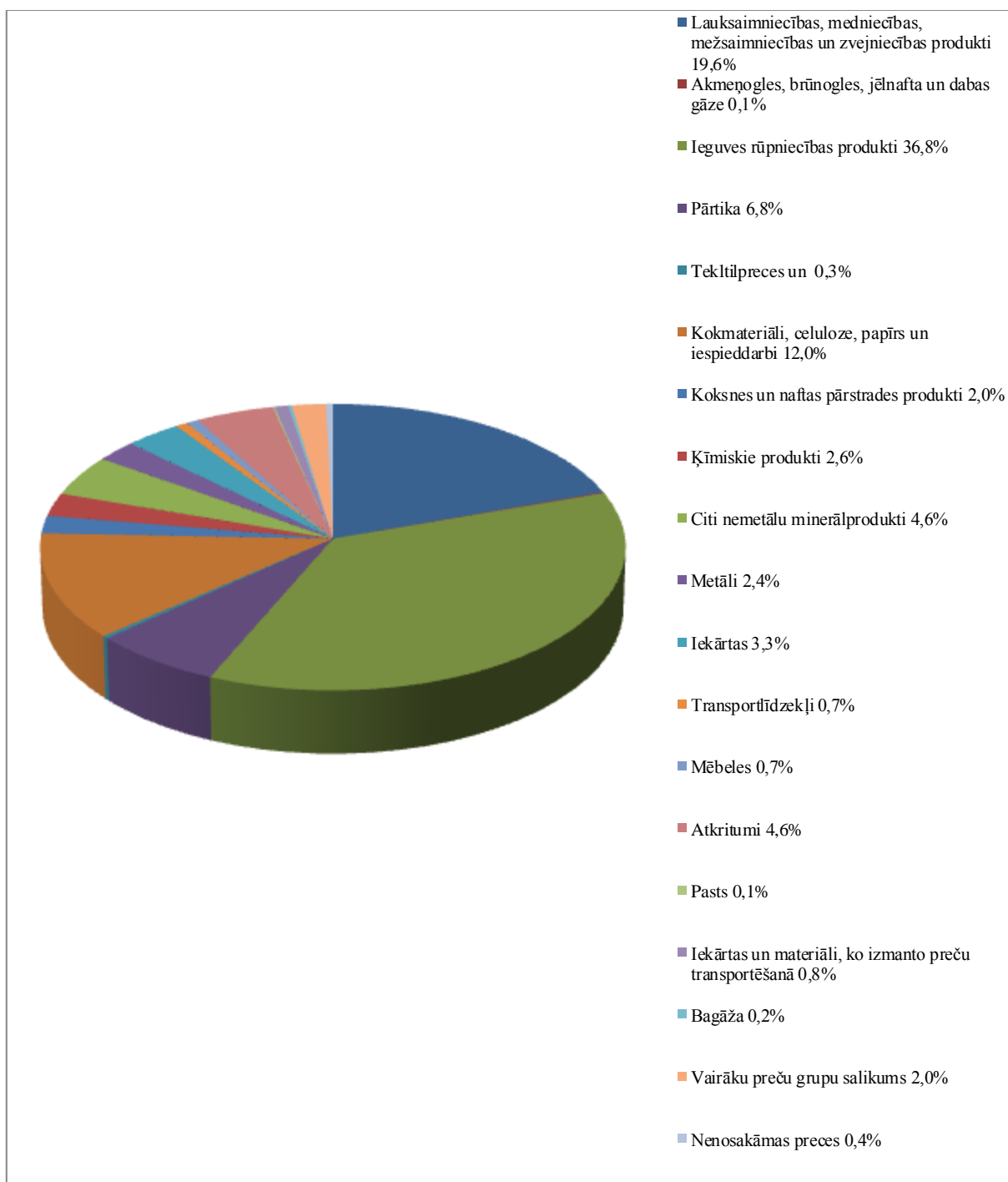
⁸V. Praude, J. Beļčikovs. Loģistika. Rīga: Vaidelote, 2003. 262.lpp.

⁹Turpat.

¹⁰N. Sprancmanis. Uzņēmējdarbības loģistikas pamati. Rīga: Burtene. 145.lpp.

¹¹Turpat.

Lai parādītu autotransporta priekšrocību un trūkumu savstarpējo ietekmi, autore piedāvā aplūkot diagrammu (sk.1.4.att.). Šajā diagrammā tiek atspoguļots 2012.gadā pārvadāto kravu apjoms, kurš ir iedalīts pēc kravu veidiem.



1.4.att. 2012.gada pārvadāto kravu apjoms, klasificētais pēc kravu veidiem (%)¹²

Izmantojot autotransporta pakalpojumus, lielākoties tiek pārvadāti ieguves rūpniecības produkti, ieskaitot metālu rūdas, kūdras un karjeru izstrādes produktus. Otrajā vietā,

¹²<http://data.csb.gov.lv> (autore izstrādātā diagramma, izmantojot LR CSP datus)

procentuāli sastādot 19,6%, atrodas lauksaimniecības, mežsaimniecības un zvejniecības produkti. 12% no kopējā pārvadājamo preču apjoma sastāda kokmateriāli, celuloze, papīrs un iespieddarbi. 6,8% sastāda pārtikas produkti. Pārējās preču grupas klasificējas zem 5% līmeņa.

2012.gadā starptautisko autopārvadājumu īpatsvars kravu autopārvadājumu kopējā struktūrā sastāda 18,18%.¹³ Lai salīdzināt starptautisko autopārvadājumu apjoma pieauguma tempus, autore izstrādāja 1.4.tabulu.

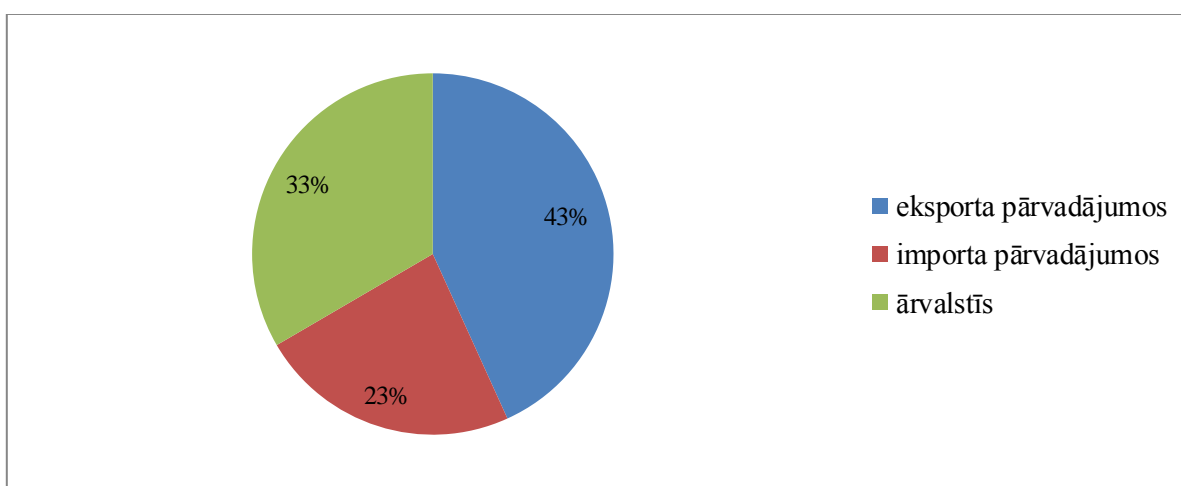
1.4.tabula

2009. – 2012.gada starptautisko autopārvadājumu apjoma pieauguma tempi¹⁴

Gads	Starptautisko pārvadājumu apjoms (tūkst.tonnu)	Izmaiņas (tūkst.tonnu)	Izmaiņas (%)
2009	6 225	-	-
2010	7 600	+ 1 375	+ 22,09
2011	9 149	+ 1 549	+ 20,38
2012	9 564	+ 415	+ 4,54

2012.gadā, salīdzinot ar 2009.gadu, starptautisko autopārvadājumu apjoms ievērojami pieauga (par 53,64%).

2012.gada starptautisko kravu autopārvadājumu struktūru pēc pārvadātā apjoma rādītāja autore parāda 1.5.attēlā.



1.5.att. 2012.gada starptautisko kravu autopārvadājumu struktūra (%)¹⁵

¹³<http://data.csb.gov.lv> (autore veiktie aprēķini, izmantojot LR CSP datus)

¹⁴<http://data.csb.gov.lv> (autore veiktie aprēķini, izmantojot LR CSP datus)

¹⁵<http://data.csb.gov.lv> (autore izstrādātā diagramma, izmantojot LR CSP datus)

Importa pārvadājumi sastāda 23,37% no kopējā starptautisko kravu autopārvadājumu apjoma, 33,41% sastāda pārvadājumi ārvalstīs, bet eksporta pārvadājumiem pieder 43,22%, kas viennozīmīgi ir labvēlīgs rādītājs priekš Latvijas tautsaimniecības.

Kravu apgrozība autotransportā, starptautiskajos pārvadājumos, sastāda 9562 miljonus tonnkilometru, kas ir 78,52% no kopējās kravu apgrozības autotransportā.¹⁶ Lai salīdzinātu starptautisko autopārvadājumu kravu apgrozības pieauguma tempus, autore izmanto 1.5.tabulā apkopotos datus.

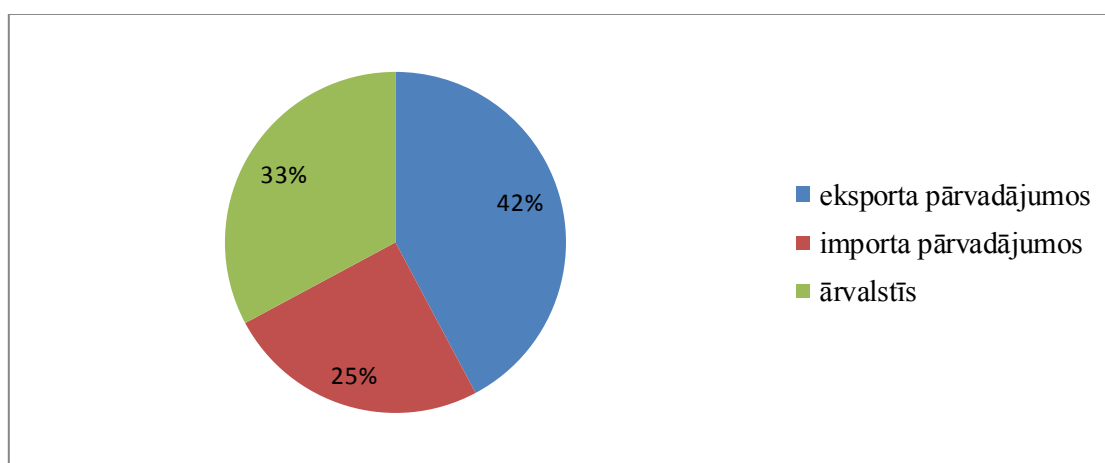
1.5.tabula

2009. – 2012.gada starptautisko autopārvadājumu kravu apgrozības pieauguma tempi¹⁷

Gads	Starptautisko pārvadājumu apjoms (milj.tonnkilometru)	Izmaiņas (milj.tonnkilometru)	Izmaiņas (%)
2009	5 966	-	-
2010	8 029	+ 2 063	+ 34,58
2011	9 485	+ 1 456	+ 18,13
2012	9 562	+ 77	+ 0,81

Salīdzinot ar 2009.gadu, 2012.gadā kravu apgrozība starptautiskajos pārvadājumos pieauga par 60,28%.

2012.gada starptautisko autopārvadājumu kravu apgrozības struktūru autore atspoguļo 1.6.attēlā.



1.6.att. 2012.gada starptautisko autopārvadājumu kravu apgrozības struktūra (%)¹⁸

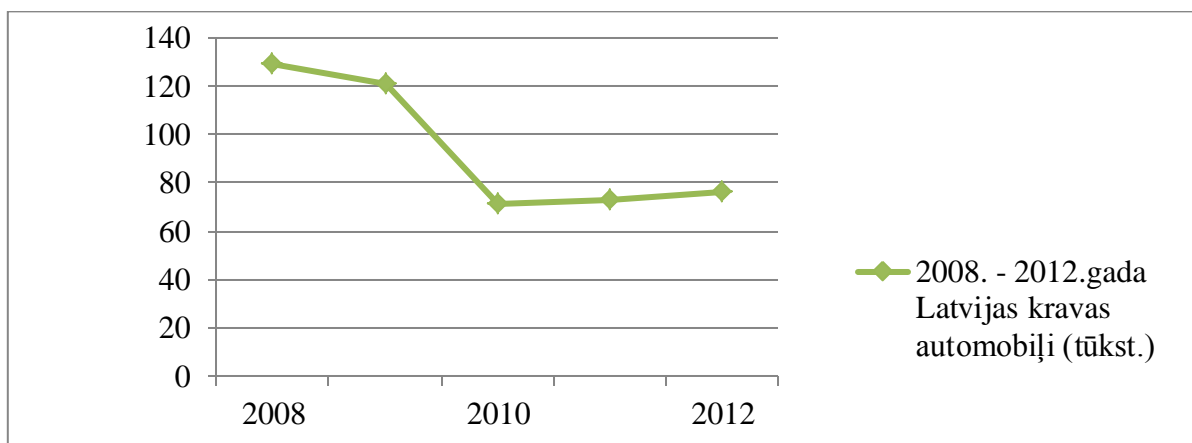
¹⁶<http://data.csb.gov.lv> (autore veiktie aprēķini, izmantojot LR CSP datus)

¹⁷<http://data.csb.gov.lv> (autore veiktie aprēķini, izmantojot LR CSP datus)

¹⁸<http://data.csb.gov.lv> (autore izstrādātā diagramma, izmantojot LR CSP datus)

Kravu apgrozība importa pārvadājumos ir 24,95%, pārvadājumos ārvalstīs – 32,84%, bet eksporta kravu apgrozība sastāda 42,21% no kopējās kravu apgrozības starptautiskajos autopārvadājumos.

Pēdējos gados Latvijas kravas automobiļu skaits ievērojami samazinājās. Šo negatīvo tendenci var konstatēt pēc 1.7.attēla datiem.



1.7.att. 2008. – 2012.gada Latvijas kravas automobiļu skaits, ieskaitot vilcējus (tūkst.)¹⁹

Salīdzinot ar 2008.gadu, 2009.gadā (krīzes laika sākumposmā) kravas automobiļu skaits samazinājās par 6,94%, bet 2010.gadā, salīdzinot ar 2009.gadu, to skaits strauji samazinājās par 40,63%. 2011.gadā kravas automašīnu daudzums sāka lēni pieaugt, bet vēl joprojām nesasniedz 2009.gada līmeni.

Pēc SIA „Autotransporta direkcija” datiem Latvijā puse (55,2%) no visiem transporta uzņēmumiem ir uzņēmumi, kuriem pieder 3 un mazāk kravas automašīnas, savukārt, transporta kompānijas, kuras spēj noslogot vairāk par 20 spēkratiem, ir tikai 3,3% no kopējā skaita.

1.2.apakšnodaļas noslēgumā autore izdara secinājumus par situāciju Latvijas kravu autopārvadājumu tirgū. Kaut gan kravas automobiļu skaits ievērojami samazinājās, salīdzinot ar pirmskrīzes periodu, starptautisko kravu pārvadājumu apjoms, kas ietekmē valsts eksporta rādītāju, stabili pieaug. Tas liecina arī par to, ka starptautisko autopārvadājumu joma strādā daudz efektīvāk, izmantojot mazāku transporta līdzekļu resursu daudzumu.

Apkopojot pirmajā nodaļā paveiktās analīzes rezultātus, autore izdara secinājumu par to, ka ekonomiskās krīzes sekas ievērojami ietekmēja transporta nozares darbību un apturēja tās attīstības procesus. Tikai sākot no 2011.gada var novērot pozitīvo dinamiku šajā jomā.

¹⁹<http://data.csb.gov.lv> (autores izstrādātā diagramma, izmantojot LR CSP datus)

2. SIA N LOGISTIKS FINANŠU ANALĪZE

2.1. SIA „N Logistiks” apraksts un saimnieciskās darbības raksturojums

Lai veiksmīgi pārvarētu ekonomiskās krīzes periodu, transporta uzņēmuma vadībai vairāk uzmanības ir jāpievērš darbības rezultātu analīzei, lai likvidētu iespējamās kļūdas nākotnē.

Pētījumam tika izvēlēta SIA „N Logistiks”, lai uz konkrētā piemēra parādīt, kādā veidā var uzlabot transporta uzņēmuma darbību izmantojot finanšu analīzes rezultātus.

SIA „N Logistiks” sniedz kravu autopārvadājumu, ekspedīcijas un muitas dokumentu noformēšanas pakalpojumus. Apakšnodaļā 2.1. kompānijas saimnieciskās darbības raksturojumam autore izmanto uzņēmuma npublicēto informāciju, tādēļ tekstā atsauces netiks lietotas.

Kompānija tika dibināta 1996.gadā un ir asociācijas „Latvijas Auto” biedrs. Kompānijas galvenais birojs atrodas Rīgā netālu no Rīgas brīvostas. Pašlaik kompānijas rīcībā ir 80 kravas automašīnas.

Galvenais sabiedrības ar ierobežotu atbildību N LOGISTIKS mērķis ir peļņas gūšana, veicot starptautiskos kravu pārvadājumus.

Uzņēmums 17 gadu darbības laikā sevi prezentēja kā atbildīgais un augsti kvalificētais transporta uzņēmums. Pateicoties augstajam darbinieku zināšanu līmenim par uzņēmējdarbību un mūsdienu tehniskajām priekšrocībām, uzņēmuma darbinieki garantē kvalitatīvu, savlaicīgu un kvalificētu darbu.

Uzņēmums par galvenajiem uzdevumiem uzskata:

- kvalitatīvu starptautisku pārvadājumu izpildi;
- darbu ar pastāvīgajiem klientiem;
- jaunu klientu piesaisti.

Kompānijas vadības politikas pamatprincips ir vienāda attieksme pret visiem klientiem, neatkarīgi no pārvadājumu apjoma un līgumu skaita. Uzņēmums slēdz ilgtermiņa līgumus ar Krievijas uzņēmumiem un daudziem ekspedīcijas uzņēmumiem Latvijā, kas ir uzskatīts par konkrētā uzņēmuma priekšrocību.

Uzņēmums N LOGISTIKS piedāvā ne tikai pārvadājumu, bet arī ekspeditoru pakalpojumus. Ekspeditoru nodaļa nodarbojas ar klientu bāzes paplašināšanu, piedāvājot palīdzību kravu pārvadājumu organizēšanā. Nodaļa nepārstāj darbu gadījumos, ja visas uzņēmuma kravas mašīnas ir iekrautas un veic reisus. Brīvas kravas tiek piedāvātas citiem

uzņēmumiem, kas nodarbojas ar starptautiskajiem kravu pārvadājumiem. No tā uzņēmums saņem peļņu par starpnieka pakalpojumiem.

Uzņēmumā strādā 110 darbinieki, no tiem 75 ir kravas automašīnu vadītāji, 35 – direktors, grāmatveži, menedžeri, ekspeditori, dispečeri, mehāniķi, kuri uzmana katras automašīnas tehnisko stāvokli starp reisiem, izpilda nepieciešamos remontus, sākot ar lampiņu nomaiņu, beidzot ar riteņu maiņu. Visus lielos remontus un tehniskās apkopes mašīnās veic specializētajos centros.

Kravas automašīnu vadītāji ir ne tikai Latvijas Republikas pilsoņi, bet arī kaimiņvalsts Krievijas Federācijas pilsoņi. Ikdienā darbs saistās ar Eiropu, Krieviju un NVS valstīm.

Starptautiskie pārvadājumi notiek galvenokārt ar SCANIA un VOLVO automobiļiem. Autoparks mainās katru gadu, vecās mašīnas pārdod un nopērk jaunas. Kompānijas vadība šo lēmumu pamato ar to, ka jaunās mašīnas uzturēt ir izdevīgāk, nekā remontēt vecās.

Darbības sfēra aptver kravu transportēšanu starp Eiropas Savienības, Austrumu Eiropas, Baltijas, Krievijas un NVS valstīm.

Uzņēmuma priekšrocības ir:

- darbs diennakts režīmā dod iespēju pieņemt pasūtījumus un piegādāt kravu klientam izdevīgā diennakts laikā;
- darbs pēc ilgtermiņa līgumiem un vienreizējiem pasūtījumiem ļauj klientam un uzņēmumam izvēlēties īpaši ērtu sadarbības formu;
- uzņēmums īsteno dažādus kravas piegādes veidus, jo ir aprīkots ar visiem nepieciešamajiem transporta resursiem un ierīcēm;
- uzņēmumā strādā pieredzējušie un kvalificētie ekspeditori, kas pārvalda svešvalodas, un kuru zināšanas palīdz atrisināt radušās problēmas un palīdz izvairīties no sarežģījumiem;
- uzņēmums izstrādā kravu pārvadāšanas maršrutus individuāli katram klientam, tas palīdz samazināt piegādes laiku un optimizēt izmaksas;
- pēc nepieciešamības uzņēmums izsniedz finanšu atskaites dokumentus;
- vērtīgu kravu pārvadājumi notiek sadarbībā ar apsardzes uzņēmumiem.

Kompānija piedāvā šādus pakalpojumu veidus:

- ekspedītoru pakalpojumi;
- konteineru pārvadājumi no Dienvidaustrumu Āzijas, Ziemeļamerikas un Eiropas reģioniem;
- konsultācijas par dažādiem jautājumiem, kuri saistīti ar transportēšanu un kravu noformēšanu muitā;

- kravu transportēšanas optimālo shēmu izstrādāšana (eksports, imports, tranzīts);
- optimālo piegādes variantu aprēķins;
- autotransporta pārvadājumi;
- muitas dokumentu noformēšana;
- preču glabāšana, apstrādāšana un visu nepieciešamo preču pārvadāšanas dokumentācijas noformēšana;
- kravu apdrošināšana.

SIA „N Logistiks” galvenā priekšrocība ir uzņēmuma devīzes ”Cieni klientu, jo viņam vienmēr ir taisnība” īstenošana ikdienas darbā.

Uzņēmuma visas darbības visos organizācijas līmeņos ir vērstas uz reputācijas nodrošināšanu un noturēšanu. Šīs darbības vērstas uz klientu vajadzību apmierināšanu un individuālo pieeju katram klientam.

2.2. Finanšu analīzes būtība

Transporta uzņēmuma darbības mērķu sasniegšanai lielā nozīme ir pareizās stratēģijas izstrādāšana, kas nav iespējams bez iepriekšējā uzņēmuma darbības analīzes rezultātu apkopojuma.

Finanšu analīze ir daļa no izmaksu-ieguvumu analīzes, kurā vēl ietilpst jutīguma un risku analīze, ekonomiskā un alternatīvu analīze.²⁰

„Analīzes uzdevuma, no vienas puses, ir noteikt uzņēmuma darbības efektivitāti pārskata periodā un noteikto mērķu sasniegšanai, bet, no otras puses, noteikt uzņēmuma darbības attīstības iespējamus virzienus esošajā un perspektīvajā periodā, ņemot vērā nepieciešamos materiālus, finansiālos un darbaspēka resursus. Tāpēc analīze ir jāveic mērķtiecīgi, lai izzinātu tādas uzņēmuma iespējas un rezerves, kas nodrošinātu esošo resursu optimālo izmantošanu.”²¹

Finanšu analīzes veikšanas process sastāv no četriem posmiem:

1. posms. Informācijas vākšana un uzņēmuma pārskatu vispārējais novērtējums, izmantojot vertikālo analīzi. Šajā posmā noskaidro uzskaites politikas galvenos aspektus, netiešo izmaksu sadalīšanas metodi u.c.
2. posms. Uzņēmuma finanšu pārskatu datu apstrāde un ekonomiskā stāvokļa diagnostika, izmantojot koeficientu optimalizāciju.

²⁰http://www.latlit.eu/uploaded_files/How%20to%20implement/Revenue%20Generation/LV/FA_INTERREG_Presentation_20101125.pdf

²¹M. Rurāne. Finanšu menedžments. Rīga: RSEBAA, 2006. 243.lpp.

3. posms. Uzņēmuma attīstības tendenču noskaidrošana, izmantojot horizontālo metodi, kā arī novērtējot metodi „novirzes no vidējā lieluma”.
4. posms. Secinājumi un ieteikumi. Rezultātu interpretēšana un iespējamie problēmu novēršanas virzieni.²²

Finanšu analīzes rādītājus var iedalīt trīs grupās:

1. Uzņēmuma darbības rezultātu novērtējums attiecībā uz peļņas faktoru (rentabilitāte);
2. Uzņēmuma likviditātes novērtējums;
3. Uzņēmuma nākotnes darbības iespēju novērtējums.²³

Finanšu koeficientus, kurus pielieto uzņēmuma ekonomiskā stāvokļa novērtējumā, iedala šādās grupās:

- Likviditātes rādītāji;
- Rentabilitātes rādītāji;
- Uzņēmuma līdzekļu aprites rādītāji;
- Kapitāla struktūras rādītāji;
- Finanšu stabilitātes koeficienti.

SIA „N Logistiks” finanšu analīze un šī uzņēmuma finansiālā stāvokļa novērtējums. Darbā ir pielietotas vairākas metodes – rezultātu salīdzināšana gan ar ideālo līmeni, gan ar iepriekšējiem periodiem, kas dod iespēju spriest, vai rādītāji ir uzlabojušies/pasliktinājušies kā arī prognozēt uzņēmuma attīstības tendences, koeficientu metode, kura parāda finanšu proporcijas starp dažādiem pārskatu posteņiem.

SIA „N Logistiks” finanšu analīzei autore izmanto bilances un peļņas vai zaudējumu aprēķinus par 2010., 2011. un 2012.gadiem.

2.3. Finanšu pārskatu horizontālā un vertikālā analīze

Parasti uzņēmuma darbības analīzi sāk ar bilances posteņu noviržu aprēķinu absolūtajos skaitļos, indeksu veidā vai procentuālā izteiksmē, proti, horizontālo analīzi.

Horizontālās metodes būtība ir pētamo finanšu rādītāju lielumu analizējamā periodā salīdzināšana ar to pašu rādītāju lielumu iepriekšējā periodā (bāzes gadā) vai ar budžetā paredzēto finanšu rādītāju.

²²M. Rurāne. Finanšu menedžments. Rīga: RSEBAA, 2006. 249.lpp.

²³http://www.acornlive.com/demos/pdf/F2_Chapter_18.pdf (autorei tulkojums)

SIA „N Logistiks” bilances aktīva horizontālā analīze 2010.-2012.g.*

Aktīvs	Gadi			2012.g. salīdzinājumā ar			
				2010		2011	
	2010	2011	2012	%	LVL	%	LVL
Ilgtermiņa ieguldījumi							
Pamatlīdzekļi							
<i>Zemes gabali, ēkas, būves</i>	191442	191056	190668	-0,40	-774	-0,20	-388
<i>Pārējie pamatlīdzekļi un inventārs</i>	1628679	1453940	2203452	35,29	574773	51,55	749512
Pamtlīdzekļi kopā	1820121	1644996	2394120	31,54	573999	45,54	749124
Ilgtermiņa finanšu ieguldījumi							
<i>Līdzdalība radniecīgo sabiedrību kapitālā</i>							
Ilgtermiņa finanšu ieguldījumi kopā							
Ilgtermiņa ieguldījumi kopā	1820121	1644996	2394120	31,54	573999	45,54	749124
Apgrozāmie līdzekļi							
Krājumi							
<i>Izejvielas, pamatmateriāli, palīgmateriāli</i>	32113	30967	43977	36,94	11864	42,01	13010
<i>Avansa maksājumi par pakalpojumiem</i>	11128	11063	8358	-24,89	-2770	-24,45	-2705
Krājumi kopā	43241	42030	52335	21,03	9094	24,52	10305
Debitori							
<i>Pircēju un pasūtītāju parādi</i>	585277	411195	609600	4,16	24323	48,25	198405
<i>Citi debitori</i>	163720	80585	116294	-28,97	-47426	44,31	35709
<i>Īstermiņa aizdevumi sabiedrības līdzīpašniekiem</i>							
<i>Nākamo periodu izmaksas</i>	21763	24155	55138	153,36	33375	128,27	30983
<i>Ukrātie ieņēmumi</i>	24896	27796	11172	-55,13	-13724	-59,81	-16624
Debitori kopā	795656	543731	792204	-0,43	-3452	45,70	248473
Nauda	39261	3307	21464	-45,33	-17797	549,05	18157
Apgrozāmie līdzekļi kopā	878158	589068	866003	-1,38	-12155	47,01	276935
Aktīvu kopsumma	2698279	2234064	3260123	20,82	561844	45,93	1026059

* Autores veidota tabula

Anaīlītiskās tabulas dati (sk. 2.1.tab.) liecina par to, ka aktīva pieaugums 2012.gadā ir saistīts gan ar krājumu pieaugumu par 21,03%, salīdzinot ar 2010.gadu, un par 24,52%, salīdzinot ar 2011.gadu, gan arī ar debitoru pieaugumu 2012.gadā par 45,70%, salīdzinot ar 2011.gadu, un arī pamatlīdzekļu pieaugumu, kas var liecināt par uzņēmuma attīstības periodu. Tomēr, kā negatīvo faktu, ir arī jāmin naudas summas samazināšanas tendenci 2011.gadā. Šajā gadījumā šis faktors negatīvi ietekmē uzņēmuma likviditātes rādītāju.

SIA „N Logistiks” bilances pasīva horizontālā analīze 2010.-2012.g.*

Pasīvs	Gadi			2012.g. salīdzinājumā ar			
				2010		2011	
	2010	2011	2012	%	LVL	%	LVL
Pašu kapitāls							
<i>Pamatkapitāls</i>	25300	25300	25300	0	0	0	0
<i>Nesadalītā peļņa:</i>							
<i>a) Iepriekšējo gadu nesadalītā peļņa</i>	-69103	-50357	94040	236,09	163143	286,75	144397
<i>b) Pārskata gada nesadalītā peļņa</i>	18746	229397	283060	1409,98	264314	23,39	53663
Pašu kapitāls kopā	-25057	204340	402400	1705,94	427457	96,93	198060
Uzkrājumi							
<i>Citi uzkrājumi atvaļinājumiem</i>		21890	32167		32167	46,95	10277
Uzkrājumi kopā		21890	32167		32167	46,95	10277
Kreditori							
Ilgtermiņa kreditori							
<i>Citi aizņēmumi</i>	1011839	753931	1355074	33,92	343235	79,73	601143
<i>Atlikta nodokļa saistības</i>	147292	117325	132294	-10,18	-14998	12,76	14969
Ilgtermiņa kreditori kopā	1159131	871256	1487368	28,32	328237	70,72	616112
Īstermiņa kreditori							
<i>Aizņēmumi no kredītiestādēm</i>	71994	94098	91992	27,78	19998	-2,24	-2106
<i>Citi aizņēmumi</i>	648763	623324	678980	4,66	30217	8,93	55656
<i>Parādi piegādātājiem un darbuņēmējiem</i>	632270	277489	417057	-34,04	-215213	50,30	139568
<i>Nodokļi un VSAOI</i>	68065	75573	32314	-52,52	-35751	-57,24	-43259
<i>Norēķini ar darbiniekiem</i>	15693	36445	29010	84,86	13317	-20,40	-7435
<i>Neizmaksātas iepriekšējo gadu dividendes</i>			40020		40020		40020
<i>No pircējiem saņemti avansi</i>	62765		13233	-78,92	-49532		13233
<i>Uzkrātas saistības</i>	62145	28609	33962	-45,35	-28183	18,71	5353
<i>Nākamo periodu ieņēmumi</i>	1297	1040	1620	24,90	323	55,77	580
<i>Pārējie kreditori</i>	1213				-1213		
Īstermiņa kreditori kopā	1564205	1136578	1338188	-14,45	-226017	17,74	201610
Kreditori kopā	2723336	2007834	2825556	3,75	102220	40,73	817722
Pasīvu kopsumma	2698279	2234064	3260123	20,82	561844	45,93	1026059

* Autores veidota tabula

Bilances pasīva palielināšanas situāciju 2012.gadā var paskaidrot ar to, ka ievērojami palielinājās pašu kapitāls, ko var novērtēt pozitīvi. 2010.gadā attiecībā pret 2012.gadu palielinājās par 427 457 latiem, bet 2011.gadā vēl par 198 060 latiem. Līdz ar to uzņēmuma kreditoru pienākumi 2012.gadā, salīdzinājumā ar 2011.gadu, palielinājās par 40,73%, t.i. ilgtermiņa kreditori par 70,72% un īstermiņa kreditori par 17,74%.

Veicot uzņēmuma bilances vertikālo analīzi, autore nosaka atsevišķu pārskata posteņu īpatsvaru kopējā rādītājā, kurš tiek pieņemts par 100 procentiem.

SIA „N Logistiks” bilances aktīva vertikālā analīze 2010.-2012.g.*

Aktīvs	2010.g. (%)	2011.g. (%)	2012.g. (%)	2012.g. salīdzinājumā ar (%punkti)	
				2010.gads	2011.gads
Ilgtermiņa ieguldījumi					
Pamatlīdzekļi					
<i>Zemes gabali, ēkas, būves</i>	7,09	8,55	5,85	-1,25	-2,70
<i>Pārējie pamatlīdzekļi un inventārs</i>	60,36	65,08	67,59	7,23	2,51
Pamatlīdzekļi kopā	67,45	73,63	73,44	5,98	-0,20
Ilgtermiņa finanšu ieguldījumi					
<i>Līdzdalība radniecīgo sabiedrību kapitālā</i>					
Ilgtermiņa finanšu ieguldījumi kopā					
Ilgtermiņa ieguldījumi kopā	67,45	73,63	73,44	5,98	-0,20
Apgrozāmie līdzekļi					
Krājumi					
<i>Izejvielas, pamatmateriāli, palīgmateriāli</i>	1,19	1,39	1,35	0,16	-0,04
<i>Avansa maksājumi par pakalpojumiem</i>	0,41	0,50	0,26	-0,16	-0,24
Krājumi kopā	1,60	1,88	1,61	0,003	-0,28
Debitori					
<i>Pircēju un pasūtītāju parādi</i>	21,69	18,41	18,70	-2,99	0,29
<i>Citi debitori</i>	6,07	3,61	3,57	-2,50	-0,04
<i>Īstermiņa aizdevumi sabiedrības līdzīpašniekiem</i>					
<i>Nākamo periodu izmaksas</i>	0,81	1,08	1,69	0,88	0,61
<i>Ukrātie ieņēmumi</i>	0,92	1,24	0,34	-0,58	-0,90
Debitori kopā	29,49	24,34	24,30	-5,19	-0,04
Nauda	1,46	0,15	0,66	-0,80	0,51
Apgrozāmie līdzekļi kopā	32,55	26,37	26,56	-5,98	0,20
Aktīvu kopsumma	100,00	100,00	100,00		

* Autores veidota tabula

Novērtējot izmaiņas bilances struktūrā var sekot līdz uzņēmuma saimnieciskās darbības norisei. 2.3.tabulas dati parāda to, ka ilgtermiņa ieguldījumu īpatsvars bilancē 2010.gadā attiecībā pret 2012.gada rādītāju palielinājās par 5,98 procentu punktiem, bet 2011.gadā – samazinājās par 0,20 procentu punktiem.

Tas norāda uz to, ka uzņēmums 2010.gadā iegulda līdzekļus savā attīstībā, ievieš jaunas tehnoloģijas un darba līdzekļus, kas ļauj efektīvāk strādāt, tādā veidā radot nosacījumus apgrozījuma pieaugumam. Redzams, ka 2011.gadā uzņēmumam nebija attīstības tendences, kas norāda uz to, ka uzņēmuma darbības apstākļi pasliktinājās.

2010.gadā ilgtermiņa ieguldījumi veidoja 67,45%, bet 2011.gadā jau 73,63% no bilances kopsummas. Izpētot apgrozāmo līdzekļu struktūru var secināt, ka uzņēmumam ir mazs krājumu īpatsvars (2010.gadā – 1,6%, 2011.gadā – 1,88% un 2012.gadā – 1,61%). Debitoru samazinājums 2010.gadā par 5,19% un 2011.gadā par 0,04% negatīvi ietekmē neto

apgrozījumu. 2011.gadā autore novēro naudas līdzekļu samazinājumu, kas norāda uz to, ka uzņēmumā pasliktinājās finanšu situācija un likviditāte.

2.4.tabula

SIA „N Logistiks” bilances pasīva vertikālā analīze 2010.-2012.g.*

Pasīvs	2010.g. (%)	2011.g. (%)	2012.g. (%)	2012.g. salīdzinājumā ar (%punkti)	
				2010.gads	2011.gads
Pašu kapitāls					
<i>Pamatkapitāls</i>	0,94	1,13	0,78	-0,16	-0,36
<i>Nesadalīta peļņa:</i>					
<i>a) Iepriekšējo gadu nesadalītā peļņa</i>	-2,56	-2,25	2,88	5,45	5,14
<i>b) Pārskata gada nesadalītā peļņa</i>	0,69	10,27	8,68	7,99	-1,59
Pašu kapitāls kopā	-0,93	9,15	12,34	13,27	3,20
Uzkrājumi					
<i>Citi uzkrājumi atvaļinājumiem</i>	0,00	0,98	0,99	0,99	0,01
Uzkrājumi kopā	0,00	0,98	0,99	0,99	0,01
Kreditori					
Ilgtermiņa kreditori					
<i>Citi aizņēmumi</i>	37,50	33,75	41,57	4,07	7,82
<i>Atlikta nodokļa saistības</i>	5,46	5,25	4,06	-1,40	-1,19
Ilgtermiņa kreditori kopā	42,96	39,00	45,62	2,66	6,62
Īstermiņa kreditori					
<i>Aizņēmumi no kredītiestādēm</i>	2,67	4,21	2,82	0,15	-1,39
<i>Citi aizņēmumi</i>	24,04	27,90	20,83	-3,22	-7,07
<i>Parādi piegādātājiem un darbuzņēmējiem</i>	23,43	12,42	12,79	-10,64	0,37
<i>Nodokļi un VSAOI</i>	2,52	3,38	0,99	-1,53	-2,39
<i>Norēķini ar darbiniekiem</i>	0,58	1,63	0,89	0,31	-0,74
<i>Neizmaksātas iepriekšējo gadu dividendes</i>	0,00	0,00	1,23	1,23	1,23
<i>No pircējiem saņemti avansi</i>	2,33	0,00	0,41	-1,92	0,41
<i>Uzkrātas saistības</i>	2,30	1,28	1,04	-1,26	-0,24
<i>Nākamo periodu ieņēmumi</i>	0,05	0,05	0,05	0,00	0,00
<i>Pārējie kreditori</i>	0,04	0,00	0,00	-0,04	0,00
Īstermiņa kreditori kopā	57,97	50,87	41,05	-16,92	-9,83
Kreditori kopā	100,93	89,87	86,67	-14,26	-3,20
Pasīvu kopsumma	100,00	100,00	100,00		

* Autores veidota tabula

Bilances pasīvu var novērtēt pozitīvi, jo:

- Pašu kapitāls 2010.gadā bija negatīvs, kas norāda uz zaudējumiem iepriekšējos gados, bet 2011.gadā tas jau sastāda 9,15% no pasīvu kopsummas, kas par 3,2% punktiem lielāks nekā 2012.gadā;
- 2012.gadā pieauguši ilgtermiņa kredīti, kas sekmē uzņēmumā attīstību;
- Ļoti pozitīvi vērtējams īstermiņa kredītu samazinājums 2011.gadā 9,83 procentu punktu apmērā, kas tika panākts, samazinot parādus piegādātājiem. Kā rezultāts, 2012.gadā īstermiņa kreditori sastāda 41,05% no kopējiem pasīviem.

SIA „N Logistiks” peļņas vai zaudējuma aprēķina horizontālā analīze 2010.-2012.g.*

	Gadi (LVL)			2012.g.salīdzinājumā ar			
				2010.g.		2011.g.	
	2010	2011	2012	%	LVL	%	LVL
Neto apgrozījums	6296286	6109405	6067999	-3,63	-228287	-0,68	-41406
Pārdotās produkcijas ražošanas izmaksas	5856495	5576319	5566475	-4,95	-290020	-0,18	-9844
Bruto peļņa vai zaudējumi	439791	533086	501524	14,04	61733	-5,92	-31562
Administrācijas izmaksas	222980	234061	241046	8,10	18066	2,98	6985
Pārējie uzņēmuma saimnieciskās darbības ieņēmumi	98835	155520	259639	162,70	160804	66,95	104119
Pārējās uzņēmuma saimnieciskās darbības izdevumi	129790	55696	84042	-35,25	-45748	50,89	28346
Procentu maksājumi un tam līdzīgas izmaksas	126557	110616	99508	-21,37	-27049	-10,04	-11108
Peļņa vai zaudējumi pirms ārkārtas posteņiem un nodokļu nomaksas	59299	288233	336567	467,58	277268	16,77	48334
Peļņa vai zaudējumi pirms nodokļiem	59299	288233	336567	467,58	277268	16,77	48334
Aprēķināts UIN	64022	88526	38266	-40,23	-25756	-56,77	-50260
Atliktais UIN	23744	29968	14969	-36,96	-8775	-50,05	-14999
Pārējie nodokļi	275	278	272	-1,09	-3	-2,16	-6
Pārskata gada peļņa	18746	229397	283060	1409,98	264314	23,39	53663

* Autores veidota tabula

Analizējot 2.5 tabulu, jāpiebilst, ka galvenie faktori, kas izraisīja peļņas palielinājumu 2012.gadā, salīdzinot ar 2010. un 2011.gadu datiem, ir pārdotās produkcijas ražošanas izmaksu samazinājums par 4,95%, salīdzinot ar 2010.gadu, un 0,18%, salīdzinot ar 2011.gadu. 2011.gadā, savukārt, palielinājās bruto peļņa, bet 2012.gadā tā samazinājās par 31562 latiem.

Samazinājās arī uzņēmuma izmaksas, pārējās uzņēmuma saimnieciskās darbības izmaksas 2011.gadā salīdzinājumā ar 2010.gadu, bet 2012.gadā par 50,89% palielinājās pret iepriekšējā gada attiecīgo periodu. Ievērojami samazinājās procentu maksājumi un tam līdzīgas izmaksas 2011. un 2012.gadā.

Veicot uzņēmuma peļņas vai zaudējumu aprēķina struktūras analīzi, varam secināt, ka bruto peļņai ir tendence pieaugt un tas ir vērtējams pozitīvi – 2010.gadā salīdzinājumā ar 2012.gadu par 1,28 procentu punktiem, 2011.gadā – neliels samazinājums par 0,46 procentu punktiem. Kā arī administrācijas izmaksas katru gadu pieaug.

Rezultātā uzņēmuma peļņas īpatsvars palielinās, 2010.gadā tas sastāda 0,3% no neto apgrozījuma, bet 2012.gadā jau 4,66%.

SIA „N Logistiks” peļņas vai zaudējuma aprēķina vertikalā analīze 2010.-2012.g.*

	Gadi (%)			2012.g. salīdzinājumā ar (% punkti)	
	2010	2011	2012	2010.g.	2011.g.
Neto apgrozījums	100,00	100,00	100,00	0,00	0,00
Pārdotās produkcijas ražošanas izmaksas	93,02	91,27	91,73	-1,28	0,46
Bruto peļņa vai zaudējumi	6,98	8,73	8,27	1,28	-0,46
Administrācijas izmaksas	3,54	3,83	3,97	0,43	0,14
Pārējie uzņēmuma saimnieciskās darbības ieņēmumi	1,57	2,55	4,28	2,71	1,73
Pārējās uzņēmuma saimnieciskās darbības izdevumi	2,06	0,91	1,39	-0,68	0,47
Procentu maksājumi un tam līdzīgas izmaksas	2,01	1,81	1,64	-0,37	-0,17
Peļņa vai zaudējumi pirms ārkārtas posteņiem un nodokļiem	0,94	4,72	5,55	4,60	0,83
Peļņa vai zaudējumi pirms nodokļiem	0,94	4,72	5,55	4,60	0,83
Aprēķināts UIN	1,02	1,45	0,63	-0,39	-0,82
Atliktais UIN	0,38	0,49	0,25	-0,13	-0,24
Pārējie nodokļi	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Pārskata gada peļņa	0,30	3,75	4,66	4,37	0,91

* Autores veidota tabula

Apkopojot pārskatu horizontālās un vertikālās analīzes rezultātus, autore izdara sekojošus secinājumus:

- SIA „N Logistiks” krājumi pieaug, bet to īpatsvars bilancē ir minimāls;
- 2012.gadā var konstatēt debitoru saistību pieaugumu, bet to procentuālais īpatsvars bilancē samazinājās, negatīvi ietekmējot neto apgrozījumu;
- Par uzņēmuma vadības attīstības politikas īstenošanas procesiem liecina gan ilgtermiņa kreditoru, gan ilgtermiņa ieguldījumu pieaugums bilancē;
- Naudas daudzums bilancē samazinājās, negatīvi ietekmējot likviditāti;
- Pateicoties izmaksu samazināšanas pasākumiem, 2012.gada peļņa ievērojami palielinājās, neskatoties uz to, ka neto apgrozījums samazinājās.

2.4. Likviditātes rādītāji

Likviditātes rādītāju analīze parāda, vai uzņēmums ir spējīgs jebkurā laikā atmaksāt savas īstermiņa saistības ar apgrozāmajiem līdzekļiem.

Uzņēmuma likviditāti aprēķina, piemērojot sekojošus rādītājus:

- Kopējā likviditāte – īstermiņa saistību un visu apgrozāmo līdzekļu attiecība, kas parāda uzņēmuma spēju segt īstermiņa saistības, izmantojot visus apgrozāmos līdzekļus. Kopējās likviditātes rādītājs novērtē uzņēmuma aktīvu un pasīvu termiņu struktūru jeb, cik precīzi uzņēmums ievēro aktīvu un kapitāla struktūras

veidošanas pamatnosacījumu – apgrozāmo līdzekļu iegādei novirzīt īstermiņa saistības, bet ilgtermiņa noguldījumiem izmantot ilgtermiņa kapitālu. Šo rādītāju aprēķina pēc formulas:

$$\text{Kopējā likviditāte} = \frac{\text{apgrozāmie līdzekļi}}{\text{īstermiņa saistības}} \quad \{2.1.\}$$

Saistību seguma koeficientu var paaugstināt, palielinot apgrozāmo līdzekļu atsevišķo posteņu lielumu vai pazeminot īstermiņa saistību lielumu.

- Tekošā likviditāte vērtē uzņēmuma spēju atmaksāt īstermiņa parādus ar apgrozāmajiem līdzekļiem, kuru summa ir samazināta par krājumu summu, kas uzskatāmi par nelikvidākiem apgrozāmajiem līdzekļiem. Koeficientam jābūt lielākam par 1 (zemākā robeža ir 0,8 – 1,0). Aprēķina formula ir šāda:

$$\text{Tekošā likviditāte} = \frac{\text{apgrozāmie līdzekļi} - \text{krājumi}}{\text{īstermiņa saistības}} \quad \{2.2.\}$$

- Absolūtās likviditātes rādītājs parāda uzņēmuma spēju atmaksāt īstermiņa saistības ar naudu un īstermiņa vērtspapīriem (vislikvidākie līdzekļi). Absolūto likviditāti aprēķina pēc formulas:

$$\text{Absolūtā likviditāte} = \frac{\text{nauda} + \text{vērtspapīri}}{\text{īstermiņa saistības}} \quad \{2.3.\}$$

Aprēķinot likviditātes rādītājus, rezultātā ir iespējamās divas situācijas:

1. Ja iegūtie rezultāti nesasniedz normatīvus, uzņēmuma vadībai jāpievērš uzmanība īstermiņa parādu apmaksas spējai;
2. Ja rezultāti ievērojami pārsniedz normatīvus, tas norāda uz neefektīvu līdzekļu izmantošanu, proti, līdzekļi tiek iesaldēti krājumos vai arī pircējam ir piešķirts preču kredīts.²⁴

²⁴V. Zariņa, I. Strēle. Finanšu plānošana uzņēmumā. Rīga: Lietišķās informācijas dienests, 2009. 48. – 49.lpp.

SIA „N Logistiks” likviditātes koeficientu salīdzinošā tabula 2010.-2012.g.*

Rādītāja nosaukums	2010.gada koeficients	2011.gada koeficients	2012.gada koeficients	2012.gads salīdzinājumā ar	
				2010.g.	2011.g.
Kopējās likviditātes koeficients	0,561	0,518	0,647	0,086	0,129
Likviditātes starpseguma koeficients jeb tekošā likviditāte	0,520	0,460	0,567	0,047	0,107
Absolūtās likviditātes koeficients	0,025	0,003	0,016	-0,009	0,013

* Autores veidota tabula

Praksē finanšu situācijas novērtēšanai visbiežāk izmanto kopējās likviditātes koeficientu (tabula Nr. 2.7.). Šim rādītājam optimālā robeža ir no 1 līdz 2. Taču uzņēmumam šis koeficients 2010.gadā bija 0,561, bet 2011.gadā samazinājās par 0,043 procentu punktiem, 2012.gada rezultāts uzlabojās par 0,129 procentu punktiem. Šis rādītājs ir atkarīgs no naudas un tās ekvivalentiem, kas ir drošības rezerve ekonomiski saimniekojot. Nauda un tās ekvivalenti ir vislikvidākie, tātad tie, ar kuriem visātrāk var segt savas īstermiņa saistības. Tas ir arī atkarīgs no debitoru parādu apjoma.

Taču jāņem vērā, ka kopējais likviditātes koeficients atspoguļo stāvokli uz noteiktu datumu. Aprēķinā netiek ņemta vērā līdzekļu apgrozība. Tātad, uz konkrēto datumu, uzņēmumam var rasties ievērojamās problēmas ar saistību kārtošanu, jāņem vērā arī tas, ka uzņēmuma darbība nav bijusi rentabla.

Tomēr tas, ka kopējās likviditātes koeficienti 2010. – 2012.gadā neatrodas normas robežās, norāda uz uzņēmuma finansiālo atkarību no kreditoriem, un tas liecina par slikti organizētu finanšu vadību.

Precīzāk par kopējo likviditātes koeficientu uzņēmuma finanšu situāciju raksturo ātrās likviditātes koeficients (*quick ratio*, *QR*, likviditātes starp - seguma koeficients) jeb tekošā likviditāte (tabula Nr. 2.7.). Tas atšķiras no kopējās likviditātes koeficienta ar to, ka netiek iekļauti krājumi, kas ir aktīvu visnelikvidākā daļa. Šī rādītāja zemākā robeža ir 0,8 līdz 1, taču uzņēmumam šis rādītājs ir zem optimālās robežas, un tas 2010.gadā bija 0,52, bet 2011.gadā, samazinoties par 0,06 procentu punktu, bija 0,46. 2012.gadā likviditātes starp - seguma koeficients mazliet uzlabojās un sastāda 0,56. Šis koeficients parāda, ka pastāv finanšu risks un pastāv lielas problēmas piesaistīt papildus finansējumu.

Likviditātes vērtēšanai tiek izmantots arī absolūtās likviditātes koeficients (sk. 2.7.tab.), kura optimālā robeža normalos saimniekošanas apstākļos ir 0,1 – 0,7, jāpiemin, ka teorētiskā pietiekamība šim rādītājam ir 0,20 – 0,25. Jo šis rādītājs augstāks, jo uzņēmums stabilāks.

Tāpat kā iepriekš, aprēķinātie likviditātes koeficienti arī absolūtās likviditātes koeficients ir zemāks par optimālo robežu un tas 2010.gadā bija 0,02, bet 2011.gadā samazinājās līdz 0,003 procentu punktiem. 2012.gadā koeficients sastādīja 0,01. Tādejādi parādot, ka situācija uzlabojas, bet nav vēlamajās robežās. Rādītājs parāda kādu daļu īstermiņa saistību uzņēmums var dzēst vistuvākajā laikā.

Darba kapitāla termins praktiski nozīmē „apgrozāmo kapitālu”. Šo terminu parasti lieto, lai apzīmētu neto apgrozāmo kapitālu. Darba kapitāls ir starpība starp pašreizējiem apgrozāmiem līdzekļiem un īstermiņa saistībām. Analītiķus, galvenokārt, interesē noteiktie apgrozāmie līdzekļi un noteiktās saistības, kas var piesaistīt naudas līdzekļus uzņēmumā.²⁵

2.8.tabula

SIA „N Logistiks” darba kapitāla analīze 2010.-2012.g.*

Rādītāja nosaukums	2010.g. LVL	2011.g. LVL	2012.g. LVL
Darba kapitāls	- 686 047	- 547 510	- 472 185

* Autores veidota tabula

Uzņēmuma darba kapitāls par trīs gadiem ir negatīvi cipari, kas norāda uz to, ka atskaitot visas īstermiņa saistības uzņēmumam nepaliek brīvi apgrozāmie līdzekļi. Dotais rādītājs slikti interpretē investori, un tāpat tāda tendence norāda uz to, ka uzņēmumam nav līdzekļu tālākai attīstībai.

Visi trīs aprēķinātie likviditātes rādītāji parāda, ka pastāv finanšu riska iespējamība, ka var pastāvēt nopietnas problēmas piesaistīt papildus finansējumu, uzņēmums tuvākajā laikā spēj segt ļoti mazu īstermiņa saistību daļu. Rādītāji ir zem vēlamo un starptautiski pieņemto normu robežām. Uzņēmuma vadībai vajadzētu nopietni padomāt par to, kādā veidā šos rādītājus uzlabot, jo, ja rādītāji netiks uzlaboti, var rasties problēmas ar finanšu piesaisti, tātad tālāko uzņēmuma attīstību. Var arī rasties problēmas ar piegādātājiem, jo tie var pieprasīt avansa maksājumus vai vispār atteikties piegādāt, jo rādītāji atspoguļo saistību segšanas problēmas.

²⁵http://www.mrcarbonneau.me/books/money/essentials_of_financial_analysis.pdf (autores tulkojums)

2.5. Līdzekļu izmantošanas efektivitātes rādītāji

Izvērtējot uzņēmuma likviditāti, ir jāizpēta apgrozāmo līdzekļu komponenti, sevišķu uzmanību veltot debitoru parādiem un kreditoriem. Ir jānosaka laiks, kādā tos var pārvērst skaidrā naudā. To var izdarīt, aprēķinot aktivitātes jeb aprites rādītājus.

Apgrozāmie līdzekļi ir otra lielākā bilances aktīva posteņu iedaļa. Tie veido vairākas visai atšķirīgas grupas, taču tās ir ar vienu kopēju iezīmi – šos līdzekļus patērē vienā saimnieciskās darbības ciklā (pārskata gadā) un šinī laikā tie parasti pilnīgi nolietojas.

Apgrozāmo līdzekļu rādītāju aprēķina formulas:²⁶

$$\text{Visu aktīvu aprites koeficients} = \frac{\text{neto apgrozījums}}{\text{aktīvu kopsumma}} \quad \{2.4.\}$$

$$\text{Debitoru parādu aprites koeficients} = \frac{\text{neto apgrozījums}}{\text{debitoru parādu summa}} \quad \{2.5.\}$$

$$\text{Kreditoru parādu aprites koeficients} = \frac{\text{realizētās produkcijas pašizmaksa}}{\text{kreditoru parādu summa}} \quad \{2.6.\}$$

$$\text{Apgrozāmo līdzekļu kustība} = \frac{\text{neto apgrozījums}}{\text{apgrozāmo līdzekļu kopsumma}} \quad \{2.7.\}$$

2.9.tabula

SIA „N Logistiks” apgrozāmo līdzekļu rādītāju salīdzinošā tabula 2010.-2012.g.*

Rādītāja nosaukums	2010.g.		2011.g.		2012.g.		2012.g. salīdzinājumā ar (dienas)	
	Koef.	Dienas	Koef.	Dienas	Koef.	Dienas	2010.g.	2011.g.
Visu aktīvu aprite	2,33	156,42	2,73	133,47	1,86	196,10	39,68	62,63
Debitoru parādu aprite	7,91	46,12	11,24	32,48	7,66	47,65	1,53	15,17
Kreditoru parādu aprite	2,15	169,73	2,78	131,42	1,97	185,27	15,55	53,85
Apgrozāmo līdzekļu kustība	7,17	-	10,37	-	7,01	-	-	-

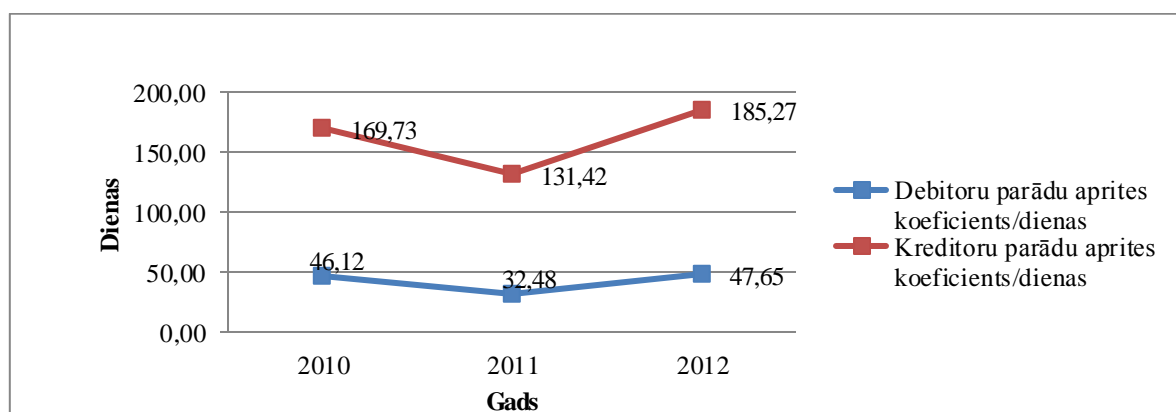
* Autores veidota tabula

²⁶S. Saksonova. Uzņēmuma finanšu vadības praktiskās metodes. Rīga: Merkūrijs LAT. 51.-53.lpp.

Visu aktīvu aprites koeficients parāda, cik efektīvi tiek izmantoti aktīvi neto apgrozījuma veidošanā, proti, cik reīzu uzņēmuma aktīvi veic pilnu apriti analizējamā periodā. Pēc 2.9.tabulas datiem var konstatēt, ka kopumā uzņēmums efektīvi izmanto savus aktīvus, bet 2012.gadā, salīdzinot ar 2011.gada datiem, koeficients samazinājās par 0,87 procentu punktiem.

Apgrozāmo līdzekļu kustības koeficients rāda uz apgrozāmo līdzekļu izmantošanu, tādējādi augsts koeficients var norādīt uz nepietiekamiem apgrozāmajiem līdzekļiem, bet zems koeficients var norādīt uz esošo apgrozāmo līdzekļu neefektīvu izmantošanu. 2012.gadā apgrozāmo līdzekļu kustība samazinājās par 3,36 procentu punktiem.

Debitoru apgrozījuma koeficients norāda uz to, cik reizes gadā uzņēmuma debitoru parādi pārvērtušies naudas līdzekļos.



2.1.att. SIA "N Logistiks" debitoru un kreditoru parādu aprites rādītāji

Kreditoru apgrozījuma koeficients parāda, cik aprites reizes būs nepieciešamas uzņēmumam, lai norēķināties ar kreditoriem.

2012.gada dati liecina par to, ka uzņēmumam šajā gadā nepieciešams par 0,81 aprites reīzu mazāk nekā 2011.gadā.

Klientu debeta apgrozījuma koeficients parāda pasūtījumu apmaksas ātrumu. Zems rādītājs nozīmē, ka pasūtītāji lēni apmaksā pakalpojumus vai uzņēmuma izmantotā rēķinu apmaksas sistēma neatbilst konkrētajai nozarei. Analizējot 2.9.tabulas un 2.1.attēla datus, var redzēt, ka 2011.gadā debitoru parādu aprites koeficients ievērojami uzlabojās, bet 2012.gadā atkal var novērot samazinājuma tendenci. Pamatojoties uz šo novērtējumu, uzņēmumam var piedāvāt ieviest speciālās atlaides, lai palielinātu debitoru apgrozījumu, kā arī veikt uzņēmuma rēķinu apmaksas sistēmas novērtējumu.

2.6. Rentabilitātes rādītāji

Rentabilitāte ir peļņas relatīvā izpausme. Ar rentabilitāti saprot attiecību starp peļņu un kādu citu rādītāju, kurš saistīts ar attiecīgās peļņas lielumu.

Rentabilitāti raksturo un vērtē šādos aspektos:

1. komerciālā;
2. ekonomiskā;
3. finansiālā.

Komerčiālā aspektā redzams, cik daudz peļņas uzņēmums iegūvis, rēķinot uz neto apgrozījuma vienību.

Ekonomiskais aspekts raksturo, cik peļņas uzņēmums iegūvis, rēķinot uz uzņēmuma aktīvu vienību.

Finansiālais aspekts rāda peļņas daudzumu, ko uzņēmuma īpašnieki ieguvuši, rēķinot uz ieguldītā kapitāla vienību.

Rentabilitātes līmeņa vērtēšanai nav absolūta kritērija. Tās augstums ir atkarīgs no uzņēmuma darbības veida, apgrozījuma struktūras un citiem faktoriem. Tā kā peļņa ir svarīgākais uzņēmuma darbības rezultāts, ilgstoši zems rentabilitātes līmenis vai arī rentabilitāte ar "-" zīmi atspoguļo uzņēmējdarbības neveiksmi. Ja šo neveiksmi laikus nenovērš, gaidāms uzņēmuma bankrots. Rentabilitātes līmeņa paaugstināšanās vienmēr tiek vērtēta pozitīvi. Rentabilitāti izsaka procentos.²⁷

2.10.tabula

SIA „N Logistiks” rentabilitātes rādītāji 2010.-2012.g.*

Nr.	Vērtēšanas aspekts	Rādītājs	Formula ²⁸	2010.g. %p.	2011.g. %p.	2012.g. %p.	2012.g. salīdzinājumā ar	
							2010.g. %p.	2011.g. %p.
1.	Komerčiālā	Realizācijas rentabilitāte	$K = \frac{\text{Neto peļņa (zaudējumi)}}{\text{Neto apgrozījums}} \times 100$	0,30	3,75	4,66	4,36	0,91
2.		Operatīvās darbības rentabilitāte	$K = \frac{\text{Peļņa pirms \% un nod.atsk.}}{\text{Neto apgrozījums}} \times 100$	2,95	6,53	7,19	4,24	0,66
3.		Bruto peļņas rentabilitāte	$K = \frac{\text{Bruto peļņa}}{\text{Neto apgrozījums}} \times 100$	6,98	8,73	8,27	1,29	-0,46
4.	Ekonomiskā	Aktīvu rentabilitāte	$K = \frac{\text{Peļņa pirms \% un nod.atsk.}}{\text{Aktīvu kopsumma}} \times 100$	6,89	17,85	13,38	6,49	-4,47
5.	Finansiālā	Kopkapitāla rentabilitāte	$K = \frac{\text{Neto peļņa} + \text{maksāj. \%}}{\text{Kopkapitāla vidējā summa}} \times 100$	5,39	15,22	11,73	6,34	-3,49
6.		Pašu kapitāla rentabilitāte	$K = \frac{\text{Gada peļņa}}{\text{Pašu kapitāla summa}} \times 100$	-74,81	112,26	70,34	145,16	-41,92

* Autores veidota tabula

²⁷S. Saksonova. Uzņēmuma finanšu vadības praktiskās metodes. Rīga: Merkūrijs LAT. 47.lpp.

²⁸S. Saksonova. Uzņēmuma finanšu vadības praktiskās metodes. Rīga: Merkūrijs LAT. 48.-50.lpp.

Komerčiālā rentabilitāte

Komerčiāla rentabilitāte rāda, cik daudz peļņas uzņēmums ieguvis uz neto apgrozījuma vienību.

Realizācijas rentabilitāte parāda vispārējo informāciju par saimnieciskās darbības ienesīgumu. Aprēķinā tiek iekļautas visas izmaksas, kaut daļa no ieņēmumiem un izmaksām nav saistīta ar uzņēmuma pamatdarbību.

Peļņas lielumu ietekmē samaksātie un saņemtie kredīta procenti, samaksātās soda naudas, ārkārtas ieņēmumi un ārkārtas izmaksas.

No tabulas datiem redzams, ka ievērojami palielinājās realizācijas rentabilitāte, kas ir ļoti pozitīvi priekš uzņēmuma darbības. Ja 2010.gadā tā bija 0,30%, tad 2011.gadā palielinājās vēl par 3,45% un bija 3,75%. 2012.gadā, salīdzinājumā ar 2011.gadu, realizācijas rentabilitāte palielinājās par 0,91% un sastāda 4,66%. Šo pozitīvo tendenci aizvien ietekmē gan uzņēmuma neto peļņas palielinājums, gan pārdotās produkcijas ražošanas izmaksu tendence samazināties.

Operatīvās darbības rentabilitāte raksturo uzņēmuma pamatdarbības efektivitāti – nosaka produkcijas ražošanas un realizācijas efektivitāti peļņas veidošanā.

No aprēķina redzams, ka operatīvās darbības rentabilitāte ir ievērojami palielinājusies, t.i., par 4,23% 2012.gadā, salīdzinājumā ar 2010.gadu un ar 2011.gadu – par 0,66%, ko var novērtēt pozitīvi.

Bruto peļņa ir nozīmīgākais peļņas starprezultāta rādītājs.

No tabulas datiem redzams, ka arī šis rentabilitātes rādītājs ievērojami pieaug, kas norāda uz efektīvu darbību. 2010.gadā šis rādītājs bija 6,98%, bet 2012.gadā bija jau 8,27%. To ietekmēja pārdotās produkcijas ražošanas izmaksu samazinājums, kas izraisīja bruto peļņas palielinājumu.

Ekonomiskā rentabilitāte

Ekonomiskā rentabilitāte raksturo, cik efektīvi tiek izmantoti aktīvi peļņas gūšanas procesā. Visbiežāk dotais rādītājs ir investīciju rentabilitāte. Aktīvu rentabilitāte ir viens no konkurētspējas indikatoriem. Jo rādītājs augstāks, jo uzņēmuma līdzekļi izmantoti efektīvāk.

Tabulā redzams, ka šis rādītājs pārskata gadā uzlabojās par 6,49%, kas vērtējams pozitīvi. Tātad var secināt, ka uz vienu aktīvu naudas vienību 2012.gadā ir sasniegta peļņa 13,38 latu apmērā.

Finansiālā jeb kapitāla rentabilitāte

Attiecīgi pašu kapitāla rentabilitāte 2010.gadā bija -74,81%, bet 2012.gadā, palielinoties par 145,16%, bija 70,34%. Tas saistīts ar neto peļņas palielinājumu. Tātad arī īpašnieki uz vienu ieguldīto latu iegūst labu peļņu.

Finansiālās rentabilitātes rādītāji ir pozitīvi, jo uzņēmums pēdējos saimnieciskās darbības gados ir strādājis ar peļņu, kas 2011.gadā bija 229397 lati, bet 2012.gadā 283060 lati.

2.7. Maksātspējas rādītāji

„Termins „maksātspēja” apzīmē tādu uzņēmuma finansiālo stāvokli, kad uzņēmums tuvākajā nākotnē spēs nodrošināt pietiekami sekmīgu finanšu darbību, lai varētu segt visas savas parādsaistības. Lai raksturotu pretējo situāciju uzņēmuma maksātspējai, tiek lietots jēdziens „maksātnespēja”.²⁹

Būtībā maksātnespējas pamatā ir divi noteicošie cēloņi: ekonomisko faktoru nelabvēlīgā ietekme un finansiālās grūtības. Mazāk nozīmīgi ir profesionalitātes trūkums, krāpniecība, nevērība, stihiskas nelaimes, bet, vērtējot situāciju šos cēloņus nevajag ignorēt.³⁰

Uzņēmuma finansiālās situācijas novērtēšanai ir ieteicams izmantot sekojošu maksātnespējas pazīmju kopumu:

- Ienesīguma samazināšanās;
- Realizācijas samazināšanās pie nemainīgām cenām;
- Likviditātes samazināšanās;
- Saistību palielināšanās;
- Ievērojama naudas līdzekļu samazināšanās;
- Dividenžu izmaksu samazināšanās;
- Negatīva naudas plūsma;
- Regulāri zaudējumi no pamatdarbības;
- Debitoru parādu pieaugums;
- Pārāk liela ilgtermiņa ieguldījumu finansēšana ar īstermiņa saistībām;
- Grāmatvedības politikas maiņa;
- Revidentu nomaiņa;
- Novēlota gada pārskatu publicēšana;
- Bieža struktūrvienību vadītāju nomaiņa.³¹

²⁹R. Šneidere. Finanšu analīzes metodes uzņēmuma maksātnespējas prognozēšanai. Rīga: Lietišķās informācijas dienests, 2009. 10.lpp.

³⁰R. Šneidere. Finanšu analīzes metodes uzņēmuma maksātnespējas prognozēšanai. Rīga: Lietišķās informācijas dienests, 2009. 61.lpp.

³¹R. Šneidere. Finanšu analīzes metodes uzņēmuma maksātnespējas prognozēšanai. Rīga: Lietišķās informācijas dienests, 2009. 206.lpp.

Maksātspējas rādītājus aprēķina, lai novērtētu kapitāla struktūru un finansiālā riska pakāpi. Tie atspoguļo uzņēmuma spēju segt īstermiņa un ilgtermiņa saistības.

SIA „N Logistiks” maksātspējas novērtējumam autore izvēlējās trīs rādītājus.³²

1. Saistību īpatsvars bilancē (finansiālās atkarības rādītājs) raksturo aizņemtā kapitāla līdzdalības pakāpi aktīvu finansēšanā. Jo rādītājs būs augstāks, jo lielāka aktīvu daļa tiek finansēta ar aizņemto kapitālu.

Saistību īpatsvaru bilancē aprēķina pēc formulas:

$$\text{Saistību īpatsvars bilancē} = \frac{\text{saistības}}{\text{bilances kopsumma}} \quad \{2.8.\}$$

2. Pašu kapitāla līdzdalības koeficients (finansiālās neatkarības koeficients) norāda uz to, kāda daļa no līdzekļiem tika finansēta no pašu kapitāla, tai skaitā no īpašnieku ieguldījumiem. Jo rādītājs tuvāks 1, jo uzņēmums ir finansiāli neatkārtīgāks un finansiāli stabilāks. Pārāk augsts šī koeficienta līmenis (0,9-1) liecina par to, ka uzņēmums neprot strādāt ar piesaistītiem līdzekļiem. Kreditoriem šis rādītājs raksturo viņu interešu aizsardzības un finansiālā riska pakāpi. Aprēķina formula ir:

$$\text{Finansiālās neatkarības koeficients} = \frac{\text{pašu kapitāls}}{\text{bilances kopsumma}} \quad \{2.9.\}$$

3. Saistību attiecība pret pašu kapitālu (finansiālā līdzsvara koeficients) raksturo finansiālo līdzsvaru starp aizņemto kapitālu un pašu kapitalu. Kritiska robeža ir 1, ja koeficients >1, tās nozīme ka uzņēmumu finansēšanā vairāk tiek izmantoti aizņemti līdzekļi nevis pašu līdzekļi. Kreditori pozitīvi vērtē koeficienta samazināšanos, to aprēķina pēc formulas:

$$\text{Finansiālā līdzsvara koeficients} = \frac{\text{saistības}}{\text{pašu kapitāls}} \quad \{2.10.\}$$

³²M. Rurāne. Finanšu menedžments. Rīga: RSEBAA, 2006. 299.-300.lpp.

SIA „N Logistiks” maksāspējas rādītāju analīze 2010.-2012.g.*

Rādītāja nosaukums	2010.gada koeficients	2011.gada koeficients	2012.gada koeficients	2012.gads salīdzinājumā ar	
				2010.g.	2011.g.
Saistību īpatsvars bilancē	1,01	0,90	0,87	-0,14	-0,03
Finansiālās neatkarības koeficients	-0,009	0,091	0,123	0,132	0,032
Finansiālā līdzsvara koeficients	-108,69	9,83	7,02	115,71	-2,80

* Autores veidota tabula

Uzņēmuma saistību īpatsvars bilancē par 2010. – 2012.gadiem ir lielāks par normatīvu (rādītājam nevajadzētu būt lielākam par 0,5), kas norāda uz to, ka lielāka aktīvu daļa finansējās ar aizņemta kapitāla palīdzību. 2010. un 2011.gadā dotais koeficients palika labāks, kas norāda uz to, ka uzņēmumam palielinājās finansiālā neatkarība.

Aizņemtā kapitāla jeb finansiālās neatkarības koeficients uzlabojas ar katru gadu: 2010.gadā dotais koeficients bija negatīvs, jo 2010.gada pašu kapitāla rādītājs bija negatīvs. Bet 2011. un 2012.gadā dotais koeficients pozitīvi mainījās (jo saistību īpatsvars ir mazāks, jo labāk novērtē uzņēmuma maksāspēju), un tas ir saistīts ar to, ka tika samazināti riski un uzlabojās uzņēmuma finansiālā darbība.

Savukārt, uzņēmuma finansiālā līdzsvara koeficienti neatbilst normatīviem, līdz ar to var secināt, ka uzņēmuma finansēšanai izmanto aizņemtus līdzekļus.

Kopumā var secināt, ka 2012.gadā SIA „N Logistiks” maksāspējas rādītāji neatrodas normas robežās, bet tiem ir neliela pozitīva dinamika.

2.8. Finansiālās stabilitātes rādītāji

Veicot finansiālās stabilitātes analīzi, kas balstās uz maksāspējas bilanci, tajā tiek iekļauti šādi savstarpēji saistīti rādītāji:

- kopējā nesamaksātā summa:
 1. nokavētie maksājumi par aizdevumiem un pēc norēķinu dokumentiem;
 2. pārējās saistības;
- nesamaksāšanas iemesli:
 - a. lieli materiālu un preču krājumi;

- b. debitoru parādi;
- c. pašu apgrozāmo līdzekļu nepietiekamība.³³

2.12.tabula

SIA "N Logistiks" finansiālās stabilitātes rādītāji 2010.-2012.g.*

		2010.gads LVL	2011.gads LVL	2012.gads LVL	2012.g. LVL salīdzinājumā ar	
					2010.g.	2011.g.
1	Pašu kapitāls	-25 057	204 340	402 400	427 457	198 060
2	Ilgtermiņa ieguldījumi	1 820 121	1 644 996	2 394 120	573 999	749 124
3	Pašu AL finansēšanas avoti (1.-2.rinda)	-1 845 178	-1 440 656	-1 991 720	-146 542	-551 064
4	Ilgtermiņa un vidēja termiņa kredīti	1 159 131	871 256	1 487 368	328 237	616 112
5	Pašu, ilgtermiņa un vidēja termiņa aizņemto līdzekļu daudzums krājumu un izmaksas finansēšanai (3.+4.rinda)	-686 047	-569 400	-504 352	181 695	65 048
6	Īstermiņa kredīti un aizņemtie līdzekļi	1 564 205	1 136 578	1 338 188	-226 017	201 610
7	Kopā krājumi un izmaksu veidošanas avoti (5.+6.rinda)	878 158	567 178	833 836	-44 322	266 658
8	Kopējais krājumu un izmaksu apjoms	43 241	42 030	52 335	9 094	10 305
9	Pašu AL pārpalikums (+) vai iztrūkums (-) (3.-8.rinda)	-1 888 419	-1 482 686	-2 044 055	-155 636	-561 369
10	Pašu finansēšanas avotu un ilgtermiņa aizņemto līdzekļu pārpalikums vai iztrūkums (5.-8.rinda)	-729 288	-611 430	-556 687	172 601	54 743
11	Ražošanas krājumu veidošanas avotu pārpalikums vai iztrūkums (7.-8.rinda)	834 917	525 148	781 501	-53 416	256 353
12	Finansiālā stāvokļa situācijas vērtējums	(0,0,1)	(0,0,1)	(0,0,1)	-	-

* Autores veidota tabula

Izvērtējot 2.12.tabulas datus, var redzēt, ka:

- 2012.gadā, salīdzinot ar 2010.gada datiem, konstatēts pašu kapitāla pieaugums par 4270457 latiem. Savukārt, 2011.gadā pašu kapitāls bija mazāks par 198060 latiem nekā 2012.gadā.
- Pašu, ilgtermiņa un vidējā termiņa aizņemto līdzekļu daudzums krājumu izmaksu finansēšanai ir nepietiekošs visā periodā.
- Kā galvenais apgrozāmo līdzekļu finansēšanas avots uzņēmumā, ir īstermiņa kredīti, kas 2010.gadā bija 1564 tūkstoši latu, bet samazinājās, un 2012.gadā sastāda 1338 tūkstošus latu.

Kopumā jāsecina, ka uzņēmumam ir nestabils finanšu stāvoklis un netiek prognozēta maksātspēja nākotnē.

2.9.Bankrota prognozēšana

Bankrots ir uzņēmuma maksātnespējas stāvokļa risinājums, kas izpaužas kā pārvaldnieka likvidācija un kreditoru prasījumu apmierināšana no līdzekļiem, kuri iegūti

³³I. Kālis. Finanšu menedžments. Rīga: Latvijas Universitāte, 2004. 149.lpp.

likvidācijas procesā. Uzņēmums skaitās maksātnespējīgs, ja nespēj nokārtot savas parādu saistības.

{2.11.}

$$H = 5,528 \cdot V1 + 0,212 \cdot V2 + 0,073 \cdot V3 + 1,270 \cdot V4 - 0,120 \cdot V5 + 2,335 \cdot V6 + 0,575 \cdot V7 + 1,083 \cdot V8 + 0,894 \cdot V9 - 6,075$$

2.13.tabula

SIA "N Logistiks" bankrota prognozēšana, izmantojot Fulmera H modeli³⁴ 2010.-2012.g.*

		Gadi		
		2010	2011	2012
V1	Nesadalīta peļņa /Aktīvi	0,01	0,10	0,09
V2	Neto apgrozījums /Aktīvi	2,33	2,73	1,86
V3	Peļņa pirms nodokļiem / Pašu kapitāls	-2,37	1,41	0,84
V4	Naudas plūsma / Saistības	0,001	-0,018	0,006
V5	Saistības /Aktīvi	1,01	0,90	0,87
V6	Īstermiņa saistības /Aktīvi	0,58	0,51	0,41
V7	Pamatlīdzekļi /Aktīvi	0,67	0,74	0,73
V8	Darba kapitāls / Saistības	-0,25	-0,27	-0,17
V9	Peļņa pirms % un nodokļiem / % maksājumi	1,47	3,61	4,38
H=		-3,05	-0,42	-0,12

Pamatojoties uz augšminēto analīzi, var secināt, ka 2010. – 2012.gadu periodā uzņēmums atrodas bankrota zonā, jo H rādītājs visā periodā bija negatīvs. Bet 2012.gadu var raksturot kā uzlabošanas procesa sākumu, jo dotajā periodā H rādītājs uzlabojās.

Apkopojot SIA „N Logistiks” finanšu analīzes rezultātus, autore secina, ka, neskatoties uz peļņu, uzņēmumā ir diezgan nestabila finansiālā situācija.

³⁴R. Šneidere. Finanšu analīzes metodes uzņēmuma maksātnespējas prognozēšanai. Rīga: Lietišķās informācijas dienests, 2009. 152.-159.lpp.

3. SIA N LOGISTIKS SAIMNIECISKĀS DARBĪBAS REZULTĀTU SALĪDZINĀŠANA AR KONKURENTIEM

3.1. Konkurentu uzņēmumu apraksts

Raksturojot transporta kompāniju konkurences apstākļus, galvenokārt, tiek ņemts vērā uzņēmumu klientu pozīciju aspekts. „Klientu pozīcijas nerada draudus konkurencei; tieši otrādi – iespēja brīvi pārslēgties starp ekspeditoriem vai izmantot vairāku firmu pakalpojumus pastiprina klientu pozīcijas izdevīgāka piedāvājuma saņemšanai. Lai stiprinātu savas pozīcijas, klienti dažreiz dod priekšroku tāda lieluma uzņēmumiem, kuros viņi nodrošina nozīmīgu apgrozījuma daļu. Kravas īpašnieki nereti izvēlas sadarboties ar maziem uzņēmumiem, kuriem tie būtu nozīmīgi klienti un tādējādi saņemtu augstākas kvalitātes servisu. Šis aspekts pamato augsto spēlētāju skaitu un zemu tirgus koncentrāciju.”³⁵

SIA TVA apraksts.

Uzņēmums sāka darboties pirms 18 gadiem. SIA TVA ir asociācijas „Latvijas auto biedrs”. Kompānijai ir filiāles Krievijā un Baltkrievijā. SIA TVA pieder 250 kravas automašīnas, kuras pārvadā kravas Eiropā, Krievijā, Baltkrievijā un NVS valstīs.

Kompānija piedāvā ne tikai kravu pārvadājumu un muitas dokumentu noformēšanas pakalpojumus, kravas apdrošināšanās pakalpojumus, bet arī izstrādā individuālas loģistikas shēmas, kuras spēj maksimāli optimizēt kravu piegādes procesu.

Peļņa tiek virzīta kompānijas attīstībai, autoparka modernizēšanai, kā arī darbinieku apmācībai.

SIA „Panway Logistics” apraksts.

Jau 13 gadus kompānija piedāvā savus pakalpojumus starptautisko kravu autopārvadājumu tirgū. Uzņēmums ir asociācijas „Latvijas auto biedrs”. Autoparks sastāv no 111 kravas automobiļiem, kuri pārvadā kravas Eiropā, Krievijā, Baltkrievijā un NVS valstīs.

Izņemot kravu pārvadājumu pakalpojumus, SIA „Panway Logistics” piedāvā arī muitas brokeru, noliktavu, apdrošināšanās un konsultatīva rakstura pakalpojumus.

Nepārtraukti notiek uzņēmuma attīstība, kurai novirza daļu no peļņas.

³⁵<http://www.kp.gov.lv/documents/e69583e4b692cb9f8411629f77c8f03a82f75dda>

3.2. Likviditātes rādītāju salīdzināšana ar konkurentiem

SIA „N Logistiks” likviditātes rādītāji neatbilst normatīviem, proti, uzņēmumā pastāv finanšu riska iespējamība. Lai salīdzināt konkurentu datus par likviditāti, autore izmanto 3.1. tabulā apkopotus datus.

3.1. tabula

Analizējamo uzņēmumu likviditātes rādītāju salīdzinošā tabula 2010.-2012.g.*

	Rādītāja nosaukums	2010.g. koeficients	2011.g. koeficients	2012.g. koeficients	Optimālie rādītāji
SIA N Logistiks	Kopējās likviditātes koeficients	0,56	0,52	0,65	1-2
	Likviditātes starpseguma koeficients	0,52	0,46	0,57	0,81
	Absolūtās likviditātes koeficients	0,03	0,00	0,02	0,20-0,25
SIA TVA	Kopējās likviditātes koeficients	1,08	1,16	1,76	1-2
	Likviditātes starpseguma koeficients	1,04	1,05	1,72	0,81
	Absolūtās likviditātes koeficients	0,10	0,04	0,04	0,20-0,25
SIA Panway Logistics	Kopējās likviditātes koeficients	1,30	1,28	1,12	1-2
	Likviditātes starpseguma koeficients	1,18	1,22	1,06	0,81
	Absolūtās likviditātes koeficients	0,09	0,05	0,13	0,20-0,25

* Autores veidota tabula

2010. – 2012.gadu periodā SIA TVA kopējās likviditātes koeficients atbilst normatīviem, un 2012.gadā palielinājās par 0,68 procentu punktiem, salīdzinot ar 2010.gadu, un par 0,60 procentu punktiem, salīdzinot ar 2011.gadu. Ātrās likviditātes koeficients (starpseguma koeficients) atrodas normas robežās, un 2012.gadā pieauga par 0,69 procentu punktiem salīdzinājumā ar 2010.gadu un par 0,68 procentu punktiem salīdzinājumā ar 2011.gada rādītāju. Tikai 2010.gadā SIA TVA absolūtās likviditātes rādītājs iekļaujas

normatīvos, 2011.gadā tas samazinājās par 0,06 procentu punktiem, 2012.gadā koeficients palika bez izmaiņām.

Salīdzinot ar SIA „N Logistiks” 2012.gada likviditātes rādītājiem, SIA TVA kopējās likviditātes koeficients ir lielāks par 1,11 procentu punktiem, starpseguma koeficients – par 1,15 procentu punktiem un absolūtās likviditātes rādītājs ir lielāks par 0,02 procentu punktiem.

2010. – 2012.gadā SIA „Panway Logistics” kopējās likviditātes koeficients atbilst normai, bet rādītājam ir tendence samazināties. Salīdzinot ar 2010.gadu, 2012.gadā tas samazinājās par 0,19 procentu punktiem, un par 0,16 procentu punktiem, salīdzinot ar 2011.gadu. Likviditātes starpseguma koeficients atrodas normas robežās, bet šim rādītājam ir arī tendence samazināties. 2012.gadā augšminētais rādītājs samazinājās par 0,12 procentu punktiem salīdzinājumā ar 2010.gadu un par 0,16 procentu punktiem salīdzinājumā ar 2011.gadu. Tikai 2012.gadā SIA „Panway Logistics” absolūtās likviditātes rādītājs atbilst normatīviem, palielinoties par 0,04 procentu punktiem, salīdzinot ar 2010.gadu, un par 0,08 procentu punktiem, salīdzinot ar 2011.gada rādītāju.

Salīdzinot ar SIA „N Logistiks” 2012.gada likviditātes rādītājiem, SIA „Panway Logistics” kopējās likviditātes koeficients ir lielāks par 0,47 procentu punktiem, starpseguma koeficients – par 0,49 procentu punktiem un absolūtās likviditātes rādītājs ir lielāks par 0,11 procentu punktiem.

Autore uzskata, ka labvēlīgāki likviditātes rādītāji ir SIA „Panway Logistics”, jo, pirmkārt, tie atbilst normatīviem visa perioda garumā, un, otrkārt, neskatoties uz to, ka SIA TVA gadījumā autore konstatē kopējās un ātrās likviditātes rādītāju uzlabošanās tendenci, absolūtās likviditātes koeficients, kas tiek uzskatīts par visdrošāko likviditātes novērtējumu, SIA TVA ir zemāks par normas robežu un mazāks nekā SIA „Panway Logistics”.

3.3. Līdzekļu aprites rādītāju salīdzināšana ar konkurentiem

SIA „N Logistiks” līdzekļu aprites rezultātā tika konstatēts, ka 2012.gadā samazinājās visi līdzekļu apgrozījuma rādītāji. Dati par situāciju konkurentu uzņēmumos ir atspoguļoti 3.2.tabulā.

SIA TVA līdzekļu aprites rādītāju analīzes rezultātā autore secina:

- Uzņēmums efektīvi izmanto savus aktīvus, neskatoties uz to, ka 2012.gadā to koeficients samazinājās par 0,12 punktiem, tas ir par 0,04 punktiem lielāks nekā 2010.gadā;

- Nelabvēlīgs rādītājs priekš SIA TVA ir debitoru parādu aprites koeficienta samazinājuma tendence;
- 2012.gadā uzņēmuma TVA kreditoru parādu aprites koeficients salīdzinājumā ar 2011.gadu samazinājās par 0,17 punktiem;
- Kompānijas apgrozāmo līdzekļu kustības rādītājam ir tendence samazināties.

3.2.tabula

Analizējamo uzņēmumu līdzekļu aprites rādītāju salīdzinošā tabula 2010.-2012.g.*

	Rādītāja nosaukums	2010.g		2011.g.		2012.g.		2012.g. salīdzinājumā ar (dienas)	
		Koef.	Dienas	Koef.	Dienas	Koef.	Dienas	2010.g.	2011.g.
SIA N Logistiks	Visu aktīvu aprite	2,33	156,42	2,73	133,47	1,86	196,10	39,68	62,63
	Debitoru parādu aprite	7,91	46,12	11,24	32,48	7,66	47,65	1,53	15,17
	Kreditoru parādu aprite	2,15	169,73	2,78	131,42	1,97	185,27	15,55	53,85
	Apgrozāmo līdzekļu kustība	7,17	-	10,37	-	7,01	-	-	-
SIA TVA	Visu aktīvu aprite	2,64	138,49	2,80	130,37	2,68	136,03	-2,46	5,66
	Debitoru parādu aprite	6,04	60,47	5,13	71,11	4,51	80,90	20,44	9,79
	Kreditoru parādu aprite	2,90	125,94	3,32	109,85	3,15	115,97	-9,97	6,12
	Apgrozāmo līdzekļu kustība	5,25	-	4,51	-	4,36	-	-	-
SIA Panway Logistics	Visu aktīvu aprite	1,01	361,51	1,26	288,99	1,61	227,09	-134,42	-61,90
	Debitoru parādu aprite	2,94	124,01	3,15	115,96	3,58	102,02	-21,99	-13,94
	Kreditoru parādu aprite	0,92	397,65	1,25	292,24	1,78	205,59	-192,07	-86,65
	Apgrozāmo līdzekļu kustība	2,60	-	2,93	-	3,05	-	-	-

* Autores veidota tabula

Novērtējot SIA „Panway Logistics” līdzekļu aprites rādītājus, var apgalvot, ka:

- SIA „Panway Logistics” visu aktīvu aprites koeficients atbilst normatīviem, bet nav tik efektīvs, kā SIA „N Logistiks” un SIA TVA;
- Uzņēmuma debitoru parādu apgrozījumam ir labvēlīgā pieauguma tendence;
- 2012.gadā SIA „Panway Logistics” kreditoru apgrozījuma koeficients ir par 0,86 punktiem lielāks, salīdzinot ar 2010.gadu, un par 0,53 punktiem lielāks, salīdzinot ar 2011.gadu;

- SIA „Panway Logistics” apgrozāmo līdzekļu kustības rādītājam var redzēt pieauguma tendenci.

Apkopojot salīdzinājumus, autore konstatē, ka labvēlīgākais līdzekļu rādītāju novērtējuma rezultāts ir SIA „Panway Logistics”.

3.4. Rentabilitātes rādītāju salīdzināšana ar konkurentiem

SIA „N Logistiks” ir diezgan stabili komerciālās un ekonomiskās rentabilitātes rādītāji, arī finansiālā rentabilitāte ir procentuāli augsta. Lai salīdzināt peļņas rādītājus ar konkurentiem, autore izstrādāja 3.3.tabulu.

2012.gadā, salīdzinot ar iepriekšējiem diviem gadiem, SIA TVA realizācijas rentabilitāte ievērojami samazinājās, kas norāda uz negatīvo tendenci attiecībā uz katras neto apgrozījuma vienības peļņu.

SIA TVA operatīvās darbības rentabilitāte 2012.gadā ir par 2,13% mazākā nekā 2010.gadā un par 1,87% mazākā nekā 2011.gadā, kas var negatīvi ietekmēt uzņēmuma cenu politiku un operatīvās darbības izmaksu efektivitāti. 2012.gada bruto peļņas rentabilitātes rādītājs pasliktinājās, kopīgi ar operatīvās darbības un realizācijas rentabilitātes rādītājiem negatīvi ietekmējot uzņēmuma komerciālo rentabilitāti. 2012.gadā kompānijas TVA ekonomiskā jeb aktīvu rentabilitāte arī ievērojami samazinājās – par 5,48% salīdzinājumā ar 2010.gadu un par 5,54% salīdzinājumā ar 2011.gadu. 2012.gada transporta uzņēmuma TVA finansiālās rentabilitātes rādītājiem: gan kopkapitāla, gan pašu kapitāla rentabilitātes, var novērot samazinājuma tendenci, kas negatīvi raksturo sabiedrības kapitāla izlietošanas efektivitāti.

Salīdzinot ar SIA TVA un SIA „N Logistiks” rentabilitātes rādītājus, autore secina par to, ka „N Logistiks” uzņēmuma darbības efektivitātes rādītāji ir labvēlīgāki nekā SIA TVA rādītāji.

Priekš SIA „Panway Logistics” rentabilitātes ziņā labvēlīgākais bija 2011.gads, toties 2012.gadā visi rentabilitātes rādītāji ievērojami pasliktinājās.

2012.gadā SIA „Panway Logistics” realizācijas rentabilitāte ir par 3,33% mazākā nekā 2011.gadā, operatīvās darbības rentabilitāte ir par 3,97% mazākā nekā 2011.gadā, turklāt bruto peļņas rentabilitātes rādītājs samazinājās par 7,64% salīdzinājumā ar 2011.gada datiem. Salīdzinot ar 2011.gadu, aktīvu rentabilitāte ir samazinājusies par 3,77%. 2012.gada SIA „Panway Logistics” finansiālās rentabilitātes rādītājs arī ievērojami pasliktinājās.

Analizējamo uzņēmumu rentabilitātes rādītāju salīdzinošā tabula 2010.-2012.g.*

	Nr.	Vērtēšanas aspekts	Rādītājs	2010.g. %	2011.g. %	2012.g. %	2012.g. salīdzinājumā ar	
							2010.g.	2011.g.
SIA N Logistiks	1.	Komerציālā	Realizācijas rentabilitāte	0,30	3,75	4,66	4,37	0,91
	2.		Operatīvās darbības rentabilitāte	2,95	6,53	7,19	4,23	0,66
	3.		Bruto peļņas rentabilitāte	6,98	8,73	8,27	1,28	-0,46
	4.	Ekonomiskā	Aktīvu rentabilitāte	6,89	17,85	13,38	6,49	-4,48
	5.	Finansiālā	Kopkapitāla rentabilitāte	5,39	15,22	11,73	6,35	-3,48
	6.		Pašu kapitāla rentabilitāte	-74,81	112,26	70,34	145,16	-41,92
SIA TVA	1.	Komerציālā	Realizācijas rentabilitāte	3,51	3,71	1,41	-2,10	-2,30
	2.		Operatīvās darbības rentabilitāte	4,66	4,41	2,54	-2,13	-1,87
	3.		Bruto peļņas rentabilitāte	7,40	5,57	5,13	-2,27	-0,43
	4.	Ekonomiskā	Aktīvu rentabilitāte	12,29	12,34	6,80	-5,48	-5,54
	5.	Finansiālā	Kopkapitāla rentabilitāte	12,01	12,19	5,15	-6,87	-7,04
	6.		Pašu kapitāla rentabilitāte	60,36	52,24	20,82	-39,54	-31,42
SIA Panway Logistics	1.	Komerציālā	Realizācijas rentabilitāte	0,63	3,86	0,53	-0,10	-3,33
	2.		Operatīvās darbības rentabilitāte	7,39	7,56	3,59	-3,80	-3,97
	3.		Bruto peļņas rentabilitāte	14,12	12,41	4,78	-9,34	-7,64
	4.	Ekonomiskā	Aktīvu rentabilitāte	7,46	9,55	5,77	-1,69	-3,77
	5.	Finansiālā	Kopkapitāla rentabilitāte	5,66	9,78	5,01	-0,65	-4,77
	6.		Pašu kapitāla rentabilitāte	11,98	43,78	6,45	-5,53	-37,33

* Autores veidota tabula

Autore izdara secinājumu, ka SIA „N Logistiks” rentabilitātes rādītāji kopumā ir labāki par SIA „Panway Logistics” rādītājiem.

No triju transporta uzņēmumu rentabilitātes rādītāju analīzes rezultātu apkopojuma izriet, ka SIA „N Logistiks” strādā visefektīvāk.

3.5. Maksāspējas rādītāju salīdzināšana ar konkurentiem

2012.gadā var novērot SIA „N Logistiks” maksāspējas koeficientu pozitīvo dinamiku, bet rādītāju salīdzināšanu ar konkurentiem autore atspoguļo 3.4.tabulā.

3.4.tabula

Analizējamo uzņēmumu maksāspējas rādītāju salīdzinošā tabula 2010.-2012.g.*

	Rādītāja nosaukums	2010.gada koeficients	2011.gada koeficients	2012.gada koeficients	2012.gads salīdzinājumā ar	
					2010.g.	2011.g.
SIA N Logistiks	Saistību īpatsvars bilancē	1,01	0,90	0,87	-0,14	-0,03
	Finansiālās neatkarības koeficients	-0,009	0,091	0,123	0,132	0,032
	Finansiālā līdzvara koeficients	-108,69	9,83	7,02	115,71	-2,80
SIA TVA	Saistību īpatsvars bilancē	0,84	0,80	0,81	-0,03	0,01
	Finansiālās neatkarības koeficients	0,15	0,20	0,18	0,03	-0,02
	Finansiālā līdzvara koeficients	5,50	4,00	4,45	-1,05	0,45
SIA Panway Logistics	Saistību īpatsvars bilancē	0,94	0,89	0,86	-0,08	-0,02
	Finansiālās neatkarības koeficients	0,05	0,11	0,13	0,08	0,02
	Finansiālā līdzvara koeficients	17,78	7,96	6,49	-11,29	-1,47

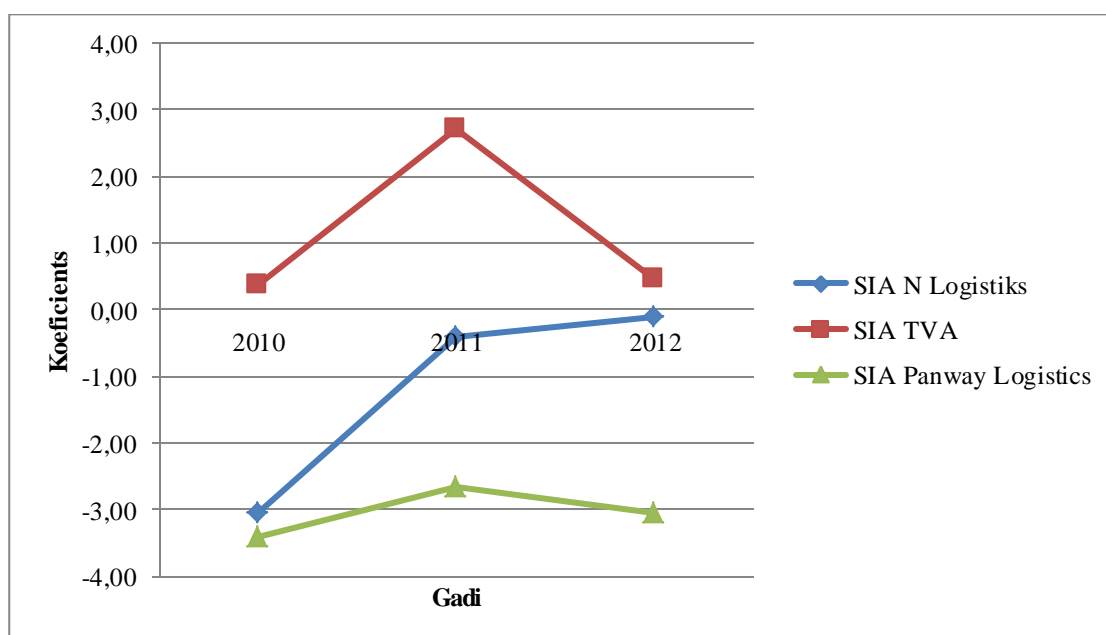
* Autores veidota tabula

2010. – 2012.gadā SIA TVA saistību īpatsvars bilancē nav normas robežās, proti, lielāks par 0,5. 2012.gadā finansiālās neatkarības rādītājs nedaudz pasliktinājās (par 0,02), bet ir par 0,057 punktiem labāks nekā SIA ‘N Logistiks’. Finansiālā līdzvara koeficients arī neatbilst normatīviem. Kopumā var apgalvot, ka perioda maksāspējas novērtējuma rezultāti pārspēj SIA „N Logistiks” rezultātus.

SIA „Panway Logistics” saistību īpatsvars bilancē nav normas robežās. Finansiālās neatkarības koeficients uzlabojas ar katru gadu. Arī līdzsvara koeficientam ir tendence uzlaboties. Līdz ar to var konstatēt, ka SIA „Panway Logistics” maksāspējas rādītāji kopumā ir daudz stabilāki nekā SIA „N Logistiks” un TVA.

3.6. Fulmera H modeļa rādītāju salīdzināšana ar konkurentiem

Fulmera H modeļa rādītāju analīzes rezultātā tika konstatēts, ka SIA „N Logistiks” atrodas bankrota zonā. Lai novērtēt situāciju konkurentu uzņēmumos, autore izstrādāja 3.1.attēlu.



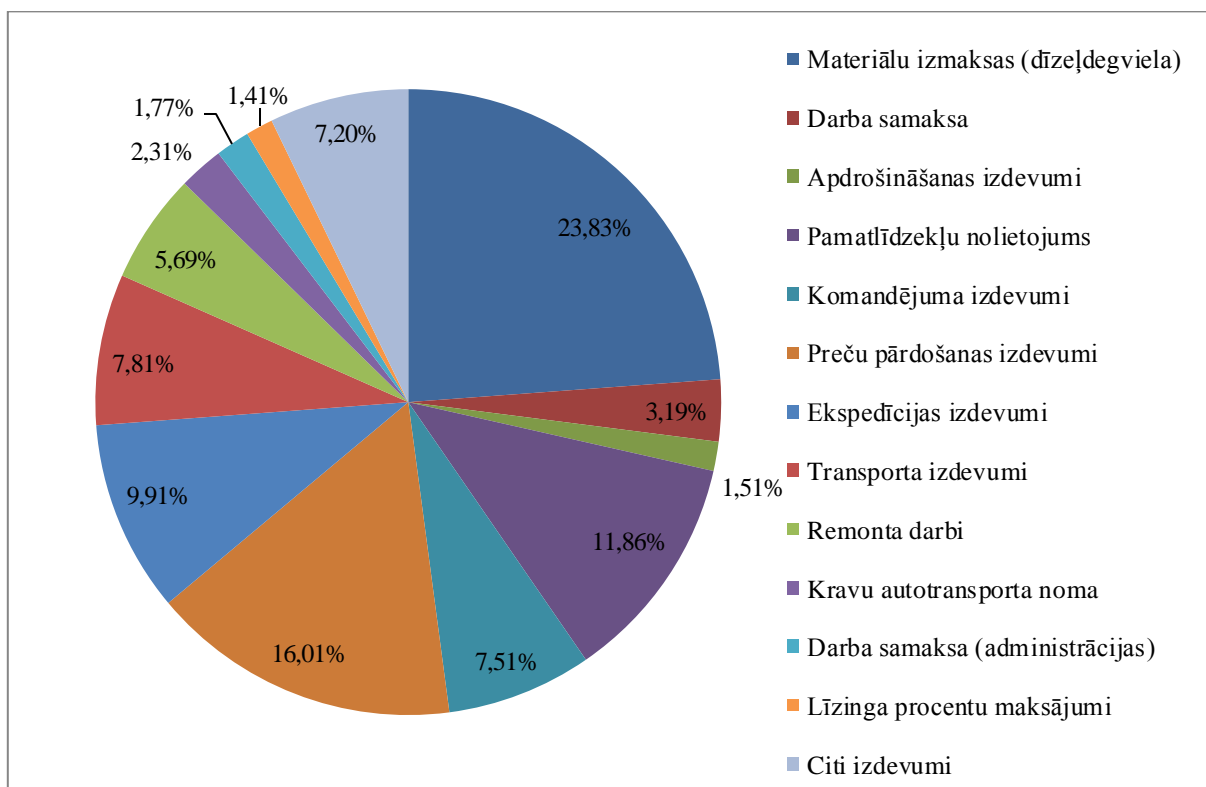
3.1.att. Fulmera H modeļa rādītāju salīdzinošais attēls pētāmiem uzņēmumiem (2010. - 2012.g.)

Salīdzinot konkurentu Fulmera H modeļa rādītājus, var izdarīt sekojošus secinājumus:

- SIA „Panway Logistics” rādītājs ir ievērojami sliktāks par SIA „N Logistiks” Fulmera H modeļa rādītāju;
- 2012.gadā situācija pasliktinājās gan SIA „Panway Logistics” (par 0,36), gan SIA TVA (par 2,22), bet SIA „N Logistiks” otrādi – uzlabojās (par 0,30);
- Vienīgā kompānija, kura neatrodas bankrota zonā, ir SIA TVA, jo visa perioda garumā Fulmera H modeļa rādītājs ir lielāks par nulli.

3.7. Izmaksu struktūras salīdzināšana ar konkurentiem

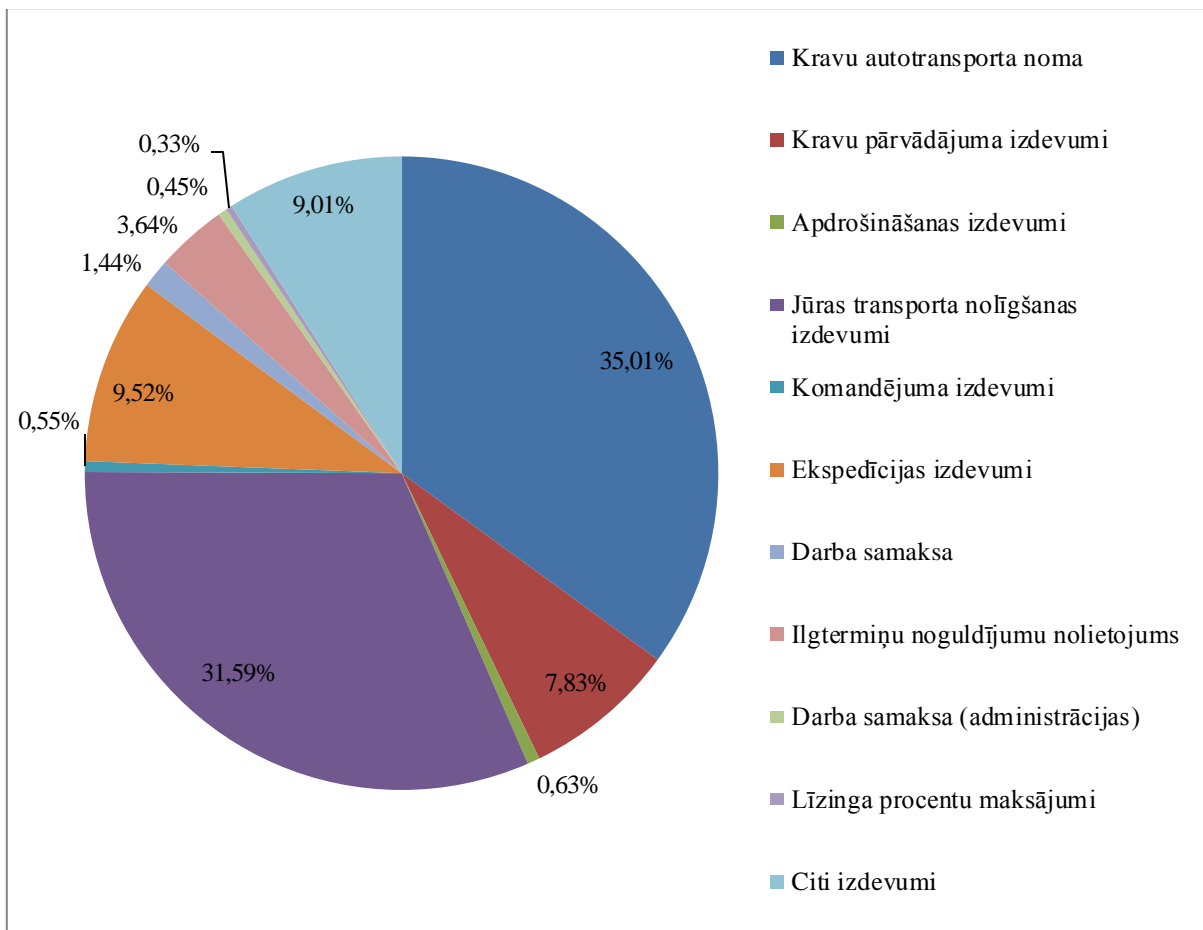
Lai salīdzinātu SIA „N Logistiks” izmaksu struktūru ar konkurentiem, pamatojoties uz transporta kompāniju peļņas/zaudējumu aprēķiniem, autore izstrādāja 2012.gada detalizētās izmaksu analīzes diagrammas.



3.2.att. 2012.gada SIA „N Logistiks” detalizētā izmaksu struktūra

Novērtējot 3.2.attēla datus, 2012.gadā var izdalīt trīs lielākus SIA „N Logistiks” izdevumu posteņus: dīzeļdegvielas izmaksas (23,83%), preču pārdošanas izdevumus (16,01%), kur ietilpst arī maksas ceļu izdevumi, un pamatlīdzekļu nolietojumu (11,86%). Ekspedīcijas pakalpojumi un transporta izdevumi kopā ir 17,72%. Līzings procentu maksājumi, kas ir saistīti ar jaunu automašīnu iegādi, sastāda tikai 1,41% no kopējās struktūras, tas nespēj negatīvi ietekmēt uzņēmuma peļņu, bet ļauj būtiski samazināt remonta darbu izdevumus (5,69%).

3.3.attēlā autore parāda 2012.gada SIA TVA detalizēto izmaksu analīzi.

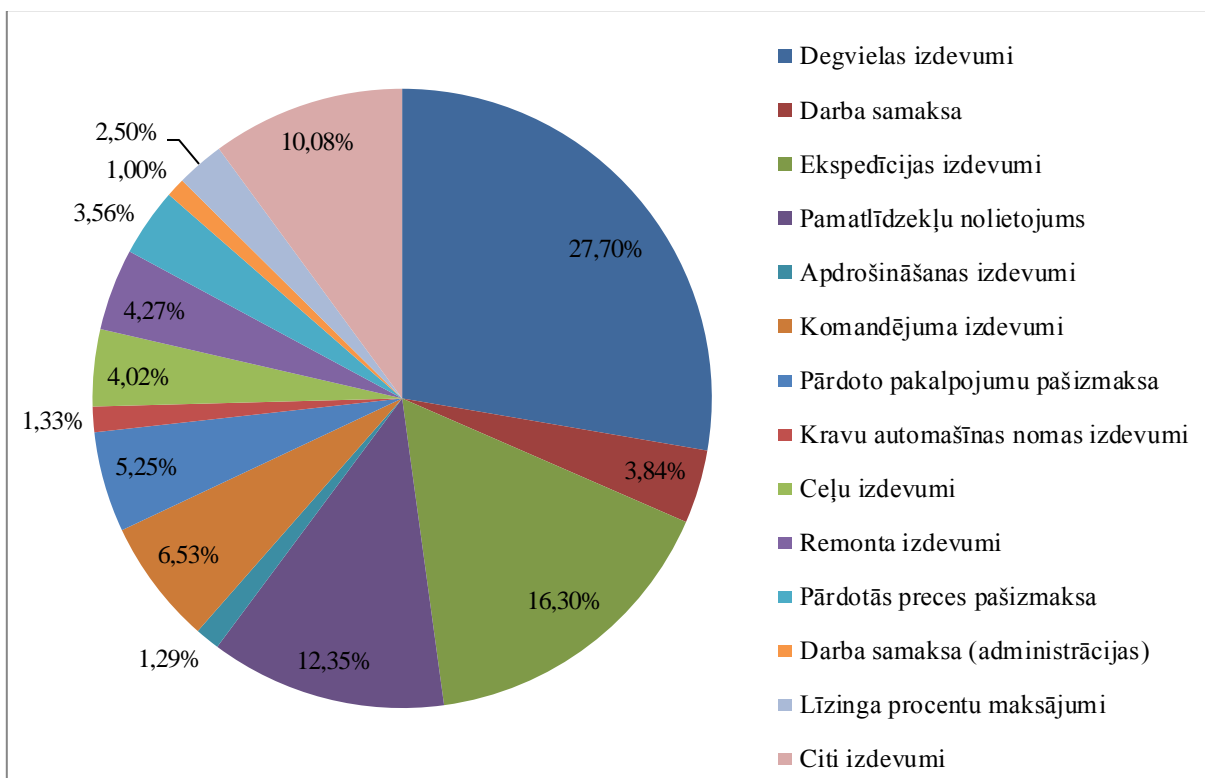


3.3.att. 2012.gada SIA TVA detalizētā izmaksu struktūra

Lielāku daļu no SIA TVA 2012.gada izdevumiem sastāda autotransporta nolīgšanas (35,01%) un jūras transporta nolīgšanas izdevumi (31,59%), diezgan daudz procentus sastāda arī kravu pārvadājumu izdevumi ar SIA TVA transportu (7,83%) un ekspedīcijas izdevumi (9,52%).

2012.gada SIA TVA izmaksu struktūra krasi atšķiras no SIA „N Logistiks” izmaksu struktūras, jo SIA TVA pārvadājumu ķēdē tiek izmantots jūras transports un piesaisfītais transports lielos apjomos.

3.4.attēlā ir parādīta SIA „Panway Logistics” detalizētā izmaksu analīze par 2012.gadu.



3.4.att. 2012.gada SIA „Panway Logistics” detalizētā izmaksu struktūra

2012.gadā SIA „Panway Logistics” galvenie izdevumu posteņi ir degvielas izdevumi (27,70%), ekspeditoru un transporta darbības izdevumi (16,30%) un pamatlīdzekļu nolietojums (12,35%).

SIA „Panway Logistics” izmaksu struktūrā atsevišķi ir izdalīts maksas ceļu izdevumu postenis, kas ļauj precīzāk noteikt izdevumu palielināšanas iemeslus un attiecīgi veikt savlaicīgas korekcijas uzņēmuma darbības stratēģijā.

Lai salīdzinātu uzņēmumu vienādus izdevumu posteņus, autore izstrādāja 3.5.tabulu.

3.5.tabula

N”Logistiks” izdevumu posteņu salīdzināšana ar konkurentiem *

Izdevumi	SIA "N Logistiks"		SIA "TVA"		SIA "Panway Logistics"	
	LVL	%	LVL	%	LVL	%
Darba samaksa (administrācija)	106595	1,77	107168	0,45	83365	1,00
Darba samaksa (autovadītāji)	192397	3,19	341821	1,44	320788	3,84
Ekspedīcijas izdevumi	597527	9,91	2254414	9,52	1362219	16,30
Apdrošināšanas izdevumi	91078	1,51	148869	0,63	107495	1,29
Komandējuma izdevumi	452885	7,51	129702	0,55	545929	6,53
Kravu automašīnas nomas izdevumi	139444	2,31	8291749	35,01	111036	1,33
Līzings procentu maksājumi	85000	1,41	77703	0,33	208870	2,50
Citi izdevumi	4364683	72,39	12330405	52,07	5617227	67,22
Kopā:	6029609	100,00	23681831	100,00	8356929	100,00

* Autores veidota tabula

Apkopojot 3.5.tabulas datus, autore izdarīja sekojošus secinājumus:

- Vismazākie darba samaksas izdevumi ir SIA TVA – 1,89% (0,45% + 1,44%), bet SIA „N Logistiks” un SIA „Panway Logistics” tie ir gandrīz vienādi – 4,96% (1,77% + 3,19%) un 4,84% (1,00% + 3,84%);
- Vislielākie ekspedīcijas izdevumi ir SIA „Panway Logistics” – 16,30%, tie ir par 6,39% lielāki nekā SIA „N Logistiks” un par 6,78% lielāki nekā SIA TVA;
- SIA TVA apdrošināšanas izdevumi ir par 0,88% mazāki, salīdzinot ar SIA „N Logistiks”, un par 0,66% mazāki, salīdzinot ar SIA „Panway Logistics”;
- Arī komandējuma izmaksas SIA TVA ir viszemākās – 0,55%, SIA „N Logistiks” tās ir 7,51%, SIA „Panway Logistics” – 6,53%;
- Toties SIA TVA kravu automašīnas nomas izmaksas ir visaugstākās (35,01%), salīdzinot ar SIA „N Logistiks” (2,31%) un SIA „Panway Logistics” (1,33%);
- Vismazākie līzīngā procentu maksājumu izdevumi ir SIA TVA (0,33%), SIA „N Logistiks” tie ir 1,41%, bet SIA „Panway Logistics” – 2,50%. SIA TVA lielākoties izmanto kravas automašīnu nomu, kas samazina uzņēmuma finansiālo risku, bet palielina kopējos izdevumus.

3.8. SIA „N Logistiks” konkurentu salīdzināšana pēc finanšu analīzes rezultātiem

Lai novērtēt SIA „N Logistiks” un tās konkurentu finanšu analīzes rezultātus, autore izstrādāja 3.6.tabulu. Uzņēmumam, kuram ir vislabākie rādītāji noteiktajā analīzes posmā, piešķir 3 balles, vidējā līmeņa uzņēmumam – 2 balles, bet tai kompānijai, kuras rādītājs ir vissliktākais, – 1 balli par katra rādītāja novērtējumu. Tas uzņēmums, kuru ballu summa ir vislielākā, tiek uzskatīts par līderi.

3.6.tabula

N”Logistiks” finanšu analīzes rezultātu salīdzināšana ar konkurentiem *

	Uzņēmums un tā vērtējums 3 ballu sistēmā		
	SIA N Logistiks	SIA TVA	SIA Panway Logistics
Likviditāte	1	2	3
Līdzekļu aprīte	2	1	3
Rentabilitāte	3	2	1
Maksātspēja	1	2	3
Fulmera H modeļa rādītājs	2	3	1
Kopā	9	10	11

* Autores veidota tabula

Pēc 3.6.tabulas kopējā uzņēmumu darbības novērtējuma var apgalvot, ka līderis starp konkurentiem varētu būt SIA „Panway Logistics”. Tomēr autore nepiekrīt šim apgalvojumam, jo rentabilitātes rādītājs SIA „Panway Logistics” ir viszemākais.

Lai pierādītu augšminētos apgalvojumus par uzņēmuma SIA „N Logistiks” pārakumu par konkurentiem rentabilitātes ziņā, autore aprēķināja katras kompānijas vienas automašīnas ieņēmumus, atspoguļojot informāciju 3.7.tabulā.

3.7.tabula

**Analizējamo uzņēmumu vienas automašīnas ieņēmumu efektivitātes salīdzinošais aprēķins
2012.g.**

	SIA N Logistiks	SIA TVA	SIA Panway Logistics
Automašīnu skaits	80	250	111
Neto apgrozījums	6 067 999	23 649 091	8 079 327
PPR izmaksas	5 566 475	22 435 115	7 693 245
Neto apgrozījums uz 1 a/m	75 850	94 596	72 787
PPR izmaksas uz 1 a/m	69 581	89 741	69 309
Starpība „peļņa – izmaksas”	6 269	4 856	3 478
Administratīvās izmaksas	241 046	492 396	262 607
Pārējie uzņēmuma saimnieciskās darbības ieņēmumi	259 639	404 228	341 047
Pārējie uzņēmuma saimnieciskās darbības izdevumi	84 042	526 089	174 356
Procentu maksājumi un tāmlīdzīgas izmaksas	99 508	120 417	208 870
PUSD ieņ. – adm.izm. – PUSD izd. – maks. u.t.l. izm.	-164 957	-734 674	-304 786
PUSD izdevumi uz 1 a/m	-2 062	-2 939	-2 746
Neto ieņēmumi	336 567	479 302	81 296
Kopejie ieņēmumi uz 1 a/m	4 207	1 917	732

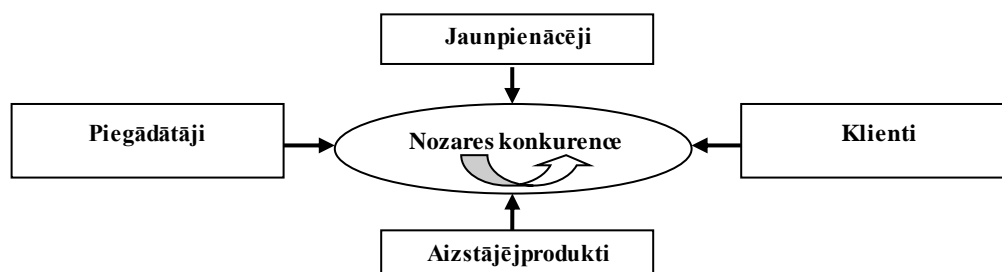
* Autores veidota tabula

3.7.tabulas aprēķina rezultāts pierāda darbam izvirzīto hipotēzi: lai precīzāk noteikt autotransporta uzņēmuma darbības efektivitāti, ir jāveic ne tikai finanšu rādītāju analīze, bet arī vienas automašīnas ieņēmumu aprēķins.

Aprēķina rezultātā autore konstatē, ka SIA „N Logistiks” ir vislielākie ieņēmumi uz vienu automašīnu, tie ir par 120% lielāki nekā SIA TVA un par 475% lielāki nekā SIA „Panway Logistics”. Turklāt SIA TVA neto ieņēmumi ir par 42% lielāki par SIA „N Logistiks” neto ieņēmumiem, bet automašīnu skaits uzņēmumā TVA ir par 213% lielāks nekā SIA „N Logistiks”, proti, SIA TVA pastāv arī lielāks dīkstāves risks.

3.9. Portera piecu konkurences spēku modelis

M. Portera piecu konkurences spēku modelis atspoguļo konkurences vidi uzņēmumā. Konkurences vides novērtējums ir ļoti svarīgs uzņēmuma stratēģiskai un noguldījumu virzīšanas plānošanai. M. Portera piecu konkurences spēku modelis ir parādīts 3.2.attēlā.



3.5.att. M.Portera piecu konkurences spēku modelis 2012.g. – 2013.g.³⁶

Analizējot darba autorei pieejamo informāciju par 2012. – 2013.gadu periodu, izmantojot M.Portera piecu konkurences spēku modeli, autore nonāca pie šādiem secinājumiem:

1. Nozares konkurence. Konkurences lielumu nosaka nozares popularitāte un reālās tirgus iespējas.

Pēckrīzes periodā konkurence autotransporta un loģistikas nozarē ievērojami samazinājās, jo daudzas kompānijas nespēja turpināt darbu un bankrotēja. Tomēr tas apgalvojums attiecas tikai uz Latvijas uzņēmumiem. Krievijas, Lietuvas un Rumānijas transporta pakalpojumu sniedzēji turpina apdraudēt Latvijas uzņēmumus, jo sastāda konkurenci tieši cenas ziņā.

Ieteikums, lai vismaz samazināt nozares konkurences draudus, veikt pieprasījuma analīzi pēc mēnešiem un pazemināt pakalpojuma cenas tajā periodā, kad parasti ir mazāks pasūtījumu apjoms. Lai to panāktu, ir jāveic padziļinātu izmaksu analīzi, konstatējot posteņus, kuri var ietekmēt pakalpojuma cenu.

2. Jaunpieņacēju draudi. Katra uzņēmumu interesēs ir nepieļaut jaunu uzņēmumu ienākšanu tirgū.

Autotransporta uzņēmumu tirgū nav tik viegli ienākt, jo tas pieprasīs diezgan lielus kapitāla ieguldījumus. Arī izmaksas, veicot kravu autopārvadājumus, ir lielas.

³⁶<http://ftp.amberton.edu/~JSchultz/BUS%203305/Article%202%20Porter%20The%20five%20Competitive%20Forces%20that%20Shape%20Strategy.pdf> (autores tulkojums)

Turklāt, kamēr tiks izveidota pastāvīgo klientu bāze, paies ilgs laika periods (2-3 gadi).

Lai minimizēt jaunpienācēju draudus, var nosacīti apvienoties ar konkurentiem.

3. Aizvietotājproduktu draudi. Transporta pakalpojumi, kas var aizvietot kravu autopārvadājumus, ir pārvadājumi citos transporta veidos: dzelzceļa, aviotransporta vai jūras transporta kravu pārvadājumi. Bet aviotransports nevar konkurēt ar autotransportu izmaksu ziņā, dzelzceļa un jūras pārvadājumos pārvadā lielgabarīta kravas. Un tikai autotransportā ir iespēja veikt piegādes „no durvīm līdz durvīm”.
4. Piegādātāju draudi. Var būtiski ietekmēt pārvadājumu cenu izmaiņas. Autotransporta jomā izmaksām ir noteicošā loma peļņas veidošanas procesā, ko apliecina arī 3.7.tabulas dati.

Uzņēmumam „N Logistiks” ir pēc iespējas jāsamazina degvielas, maksas ceļu un administratīvās izmaksas, bet tikai tādā veidā, lai tas neietekmētu darbinieku darba kvalitāti un kopējo pakalpojumu sniegšanas kvalitāti.

5. Klientu draudi. Dažās situācijās (piedāvājuma pieauguma periodā) klienti spēj diktēt savus pakalpojuma sniegšanas nosacījumus, kas ir neizdevīgi transporta kompānijai.

SIA „N Logistiks”, lai nodrošināt klientu bāzes stabilitāti, lielākoties sadarbojas uz līgumu pamata, kas ir noslēgti uz ilgu laika periodu.

Dažos avotos tiek raksturots arī sestais konkurences spēks – valsts iestādes, jo likuma normas diezgan pamatīgi spēj ietekmēt konkurences vidi kopumā un atsevišķi tās dalībniekus.

Kopumā var secināt, ka SIA „N Logistiks” neatrodas negatīvo konkurences spēku ietekmē, kas liecina par korekto uzņēmuma attīstības virzienu.

3.10. SIA ”N Logistiks” SVID analīze

SVID analīze ir metode, kuru izmanto, lai noteikt uzņēmuma stiprās un vājās puses, kā arī novērtēt pastāvošās iespējas tirgū un gaidamos draudus. SVID analīzi veic, uzskaitot SVID matricā stiprās un vājās puses (iekšējie faktori), iespējas un draudus (ārējie faktori).³⁷

³⁷http://www.innovation.lv/ino2/publications/leonardo_manual/lv/webhelp/wso/user/firma_3/lv02-2.pdf

SIA "N Logistiks" stiprās, vājās puses, iespējas un draudi 2012.g. – 2013.g.*

<p style="text-align: center;">Stiprās puses</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Pieredze un zināšanas, informācijas avoti 2. Potenciāls 3. Kvalitāte 4. Atrašanās vieta 5. Klientu bāzes stabilitāte 6. Pakalpojumu dažādība 7. Jaunu mašīnu autoparks 8. Finanšu rezerves un peļņa 	<p style="text-align: center;">Vājās puses</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Jaunu spēkratu iegāde, ar to saistīti izdevumi 2. Neliels konkurētspējas trūkums 3. Skaidrās naudas trūkums 4. Bankrota draudi
<p style="text-align: center;">Iespējas</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Regulārie pētījumi un darbības analīzes salīdzināšana ar konkurentiem 2. Jauni kontrakti un sadarbības iespējas 3. Pakalpojumu attīstība 	<p style="text-align: center;">Draudi</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Resursu cenu pieaugums (degviela, maksas ceļi, remonta darbi) 2. Nestabila ekonomiskā situācija valstī (ekonomiskās krīzes draudi)

* Autores veidota tabula

Otrajā SVID analīzes daļā tiek izveidotas 4 alternatīvas stratēģijas: stiprums un iespējas, stiprums un draudi, vājums un iespējas, vājums un draudi.

S+I „Stiprums un iespējas” – tā vēlamā ir stratēģija, pie kuras virzās katrs uzņēmums, kad var izmantot savu spēku un izdevības.

S+D „Stiprums un draudi” parāda to kādā veidā uzņēmums var cīnīties pret ārējiem draudiem.

V+I „Vājums un iespējas” norāda uz tiem vājumiem, kas ir jānovērš, lai realizētu uzņēmuma iespējas.

V+D „Vājums un draudi” ir ārējo un iekšējo faktoru mijiedarbība, kas negatīvi ietekmē uzņēmuma darbību.

SIA "N Logistiks" SVID matrica 2012.g. – 2013.g.*

Iekšējie faktori Ārējie faktori	S (Stiprās puses) 1. Pieredze un zināšanas, informācijas avoti 2. Potenciāls 3. Kvalitāte 4. Atrašanās vieta 5. Klientu bāzes stabilitāte 6. Pakalpojumu dažādība 7. Jaunu mašīnu autoparks 8. Finanšu rezerves un peļņa	V (Vājās puses) 1. Jaunu spēkratu iegāde, ar to saistīti izdevumi 2. Neliels konkurētspējas trūkums 3. Skaidrās naudas trūkums 4. Bankrota draudi
I (Iespējas) 1. Regulārie pētījumi un darbības analīzes salīdzināšana ar konkurentiem 2. Jauni kontrakti un sadarbības iespējas 3. Pakalpojumu attīstība	S+I	V+I
D (Draudi) 1. Resursu cenu pieaugums (degviela, maksas ceļi, remonta darbi) 2. Nestabila ekonomiskā situācija valstī (ekonomiskās krīzes draudi)	S+D	V+D

* Autores veidota tabula

Stiprās puses un iespējas. Darbinieku pieredze un zināšanas, kā arī informācijas avoti var palīdzēt veikt regulāros pētījumus un darbības analīzes salīdzināšanu ar konkurentiem, ka kopumā var paaugstināt uzņēmuma konkurētspējas. Kopā ar pakalpojumu augsto kvalitāti un dažādību, izdevīgo atrašanās vietu, kā arī jaunu mašīnu autoparku tās spēs piesaistīt izdevīgus klientus. Uzņēmuma potenciāls, atrašanās vieta (blakus ostai) un finanšu rezerves var paaugstināt pakalpojumu līmeni.

Vājās puses un iespējas. Neliels konkurētspējas trūkums var negatīvi ietekmēt jaunu sadarbības iespēju varbūtību. Skaidrās naudas trūkums un izdevumi, kas ir saistīti ar jaunu spēkratu iegādi, spēj piebremzēt uzņēmuma pakalpojumu attīstības procesu.

Stiprās puses un draudi. Resursu cenu pieaugums var negatīvi ietekmēt gan pakalpojumu kvalitāti, gan klientu bāzes stabilitāti, gan pakalpojumu dažādību un, pats svarīgākais, uzņēmuma peļņu. Ekonomiskās krīzes rezultātā uzņēmumā nenotiks stratēģiskā attīstība, jo visi resursi tiks virzīti finansiālās situācijas uzlabošanai.

Vājās puses un draudi. Šāda veida kombinācija noved uzņēmumu bankrota situācijā, kad pastāv kompānijas likvidācijas iespējamība.

Apkopojot trešās nodaļas novērtējuma rezultātus, autore uzskata, ka, salīdzinot ar konkurentiem, SIA „N Logistiks” gadījumā, neskatoties uz to, ka var novērot tirgus pozīciju stabilitātes trūkumu, var spriest par finanšu analīzes rādītāju pozitīvo dinamiku un darbības efektivitātes pieaugumu.

SECINĀJUMI

Apkopojot informāciju par starptautisko kravu autopārvadājumu tirgus iespējām un SIA „N Logistiks” darbības novērtējuma rezultātus, autore izdara sekojošus secinājumus:

- Krīzes periodā Latvijas IKP samazinājās par ¼, bet sākot ar 2011.gadu var novērot rādītāja pieaugumu;
- Transporta un uzglabāšanas nozare sastāda 10% no 2012.gada Latvijas IKP struktūras, līdz ar to autore apgalvo, ka šāds procentu skaits spēj būtiski ietekmēt valsts tautsaimniecības izaugsmi;
- 2012.gadā investīciju apjoms transporta un uzglabāšanas nozarē palielinājās par 13,19%;
- Latvijas ārējās tirdzniecības bilances kopējā negatīvā tendence neskara transporta un uzglabāšanas jomu, jo šo pakalpojumu eksports ievērojami pārsniedz importu (par 150 622 tūkstošiem latu);
- Autotransporta galvenā priekšrocība ir piegādāt precis „no durvīm līdz durvīm”, līdz ar to var apgalvot, ka visi kravu transportēšanas veidi ir atkarīgi no autotransporta sistēmas darbības;
- Lielākoties, izmantojot autotransportu, pārvadā ieguves rūpniecības produktus un lauksaimniecības, medniecības, mežsaimniecības un zvejniecības produktus;
- Salīdzinot ar 2009.gadu, 2012.gadā starptautisko kravu autopārvadājumu apjoms palielinājās par 53,64%;
- Eksporta autopārvadājumi sastāda lielāko daļu no starptautisko kravu autopārvadājumu struktūras, kas nenoliedzami pozitīvi ietekmē valsts ekonomisko attīstību;
- Neskatoties uz to, ka 2008. – 2010.gadu laikā kravas automašīnu skaits ievērojami samazinājās (tikai 2011.gadā sāka lēni palielināties), starptautisko kravu autopārvadājumu apjomi, kas tieši ietekmē valsts eksporta rādītāju, stabili pieaug, līdz ar to var secināt, ka starptautisko autopārvadājumu joma strādā efektīvāk, izmantojot mazāku transporta līdzekļu skaitu;
- SIA „N Logistiks” ir uzņēmums, kas tika izvēlēts pētījumam, lai raksturotu transporta uzņēmuma darbību, izmantojot konkrētās transporta kompānijas piemēru. Apkopojot SIA „N Logistiks” finanšu analīzes rezultātus, autore izdara sekojošu secinājumu:

- ✓ 2012.gadā var novērot debitoru saistību pieaugumu, bet to procentuālais īpatsvars bilancē samazinājās, negatīvi ietekmējot neto apgrozījumu;
 - ✓ Gan ilgtermiņa kreditoru, gan ilgtermiņa ieguldījumu pieaugums bilancē liecina par uzņēmuma vadības attīstības politikas īstenošanas procesiem;
 - ✓ Naudas daudzums bilancē samazinājās, negatīvi ietekmējot likviditāti;
 - ✓ 2012.gada peļņa un ievērojami palielinājās, neskatoties uz to, ka neto apgrozījums samazinājās, atbilstoši palielinājās arī rentabilitātes rādītāji;
 - ✓ Uzņēmuma likviditātes rādītāji neatbilst normatīviem un norāda uz to, ka pastāv finanšu riska iespējamība, ka var pastāvēt nopietnas problēmas piesaistīt papildus finansējumu, uzņēmums tuvākajā laikā spēj segt ļoti mazu īstermiņa saistību daļu;
 - ✓ Debitori veic rēķinu apmaksu ātrāk nekā uzņēmums apmaksā kreditoru rēķinus, kas pozitīvi raksturo SIA „N Logistiks” darbību;
 - ✓ Maksātspējas rādītāji neatbilst normatīviem, bet tiem ir neliela pozitīva dinamika;
- Salīdzinot SIA „N Logistiks” finansiālo situāciju ar konkurentiem, autore secina par to, ka:
 - ✓ Labvēlīgāki likviditātes rādītāji ir SIA „Panway Logistics”, jo, pirmkārt, tie atbilst normatīviem visa perioda garumā, un, otrkārt, neskatoties uz to, ka SIA TVA gadījumā autore konstatē kopējās un ātrās likviditātes rādītāju uzlabošanās tendenci, absolūtās likviditātes koeficients, kas tiek uzskatīts par visdrošāko likviditātes novērtējumu, SIA TVA ir zemāks par normas robežu un mazāks nekā SIA „Panway Logistics”;
 - ✓ Neskatoties uz to, ka SIA TVA līdzekļu aprites rādītāji ir labvēlīgāki nekā SIA „Panway Logistics”, tiem ir tendence pasliktināties, līdz ar to labvēlīgākais līdzekļu rādītāju novērtējuma rezultāts ir SIA „Panway Logistics”;
 - ✓ SIA „N Logistiks” rentabilitātes rādītāji kopumā ir labāki par SIA „Panway Logistics” un SIA TVA rādītājiem;
 - ✓ SIA „Panway Logistics” maksātspējas rādītāji kopumā ir daudz stabilāki nekā SIA „N Logistiks” un SIA TVA;
 - ✓ Vienīgā kompānija, kura neatrodas bankrota zonā, ir SIA TVA, jo visa perioda garumā Fulmera H modeļa rādītājs ir lielāks par nulli;

- ✓ SIA „Panway Logistics” izmaksu struktūrā atsevišķi ir izdalīts maksas ceļu izdevumu postenis, kas ļauj precīzāk noteikt izdevumu palielināšanas iemeslus un attiecīgi veikt savlaicīgas korekcijas;
- ✓ Kravas automašīnu noma samazina uzņēmuma finansiālo risku, bet būtiski palielina uzņēmuma kopējās izmaksas (SIA TVA piemērs);
- ✓ SIA „N Logistiks” ir vislielākie ieņēmumi uz vienu automašīnu, turklāt SIA TVA neto ieņēmumi ir par 42% lielāki par SIA „N Logistiks” neto ieņēmumiem, bet automašīnu skaits uzņēmumā TVA ir par 213% lielāks nekā SIA „N Logistiks”, proti, SIA TVA pastāv arī lielāks dīkstāves risks;
- No Portera piecu konkurences spēku modeļa izriet, ka SIA „N Logistiks” neatrodas negatīvo konkurences spēku ietekmē, kas liecina par korekto uzņēmuma attīstības virzienu;
- SVID analīzes rezultāti parāda to, ka SIA „N Logistiks” stipro pušu un iespēju ir daudz vairāk nekā vajo pušu un draudu, kas pozitīvi raksturo uzņēmuma darbības stratēģiju;
- Neskatoties uz to, ka SIA „N Logistiks” var novērot tirgus pozīciju stabilitātes trūkumu, var spriest par finanšu analīzes rādītāju pozitīvo dinamiku un darbības efektivitātes pieaugumu.

Atbilstoši darbā izdarītajiem secinājumiem autore piedāvā uzņēmuma vadībai sekojošus priekšlikumus:

- Samazināt debitoru parādus un attiecīgi palielināt naudas daudzumu bilanci, veicot uzņēmuma rēķinu apmaksas sistēmas novērtējumu, tas pozitīvi ietekmēs arī uzņēmuma likviditāti;
- Lai uzlabot SIA „N Logistiks” likviditāti, vadībai ir jāizskata uzņēmuma īstermiņu parādu apmaksas spējas un palielināt apgrozāmo līdzekļu atsevišķus posteņus;
- Uzlabot maksāspējas rādītājus, samazinot aizņemto līdzekļu īpatsvaru un palielinot pamatkapitālu;
- Izveidot detalizētāku izmaksu analīzes struktūru, kas ļaus savlaicīgi noteikt izdevumu palielināšanas iemeslus un attiecīgi reaģēt uz tiem;
- Uzņēmuma vadībai ir jāatrod iespēja samazināt degvielas un maksas ceļu izdevumus, izveidojot jaunas degvielas uzpildes shēmas un braukšanas maršrutus, bet tikai tādā veidā, lai tas neietekmētu darbinieku kopējo pakalpojumu sniegšanas kvalitāti.

Izmantotā literatūra un avoti

Literatūra:

1. Kālis, I. Finanšu menedžments/I. Kālis. – Latvijas Universitāte, 2004. – 190 lpp.
2. Šneidere, Ruta. Finanšu analīzes metodes uzņēmuma maksātspējas prognozēšanai/R. Šneidere. – Rīga: Lietišķās informācijas dienests, 2009. – 232 lpp. – ISBN 978-9984-826-26-4
3. Rurāne, Marīta. Finanšu menedžments/M. Rurāne. – RSEBAA, 2006. – 384 lpp. – ISBN 9984-705-12-9
4. Zariņa, Vita. Finanšu plānošana uzņēmumā/V. Zariņa, I. Strēle. – Rīga: Lietišķās informācijas dienests, 2009. – 105 lpp.: sh., tab.. – ISBN 9789984826639
5. Praude, Valērijs. Loģistika/V. Praude, J. Beļčikovs. – Vaidelote, 2003. – 541 lpp.: il. – ISBN 9984-507-64-5
6. Sprancmanis, Nikolajs. Uzņēmējdarbības loģistikas pamati/N. Sprancmanis. – Burtene. – 221 lpp.: il. – ISBN 978-9984-833-026
7. Saksonova, Svetlana. Uzņēmuma finanšu vadības praktiskās metodes/S. Saksonova. – Rīga: Merkūrijs Lat, 225 lpp. – ISBN 9984-640-38-8

Nepublicētie materiāli:

8. 2012. – 2013.gadu SIA „N Logistiks” darbības stratēģija
9. 2012. – 2013.gadu SIA „Panway Logistics” darbības stratēģija
10. 2012. – 2013.gadu SIA TVA darbības stratēģija

Elektroniskie resursi:

11. Ārvalstu tiešās investīcijas. – Tiešsaistes pakalpojums. – Rīga : Latvijas Banka, 2013. – Nosaukums no tīmekļa lapas. Resurss ir pieejams: <http://statdb.bank.lv/lb/Data.aspx?id=110> – Resurss aprakstīts 2013.g. 09.nov.
12. Finanšu analīzes izstrāde. – Tiešsaistes pakalpojums. – Ingars Šulcs. – Nosaukums no tīmekļa lapas. Resurss ir pieejams: http://www.latlit.eu/uploaded_files/How%20to%20implement/Revenue%20Generation/LV/FA_INTERREG_Presentation_20101125.pdf – Resurss aprakstīts 2013.g. 29.nov.
13. Konkurence transporta un sakaru nozarē Latvijā. – Tiešsaistes pakalpojums. – Konkurences Padome. – Nosaukums no tīmekļa lapas. Resurss ir pieejams:

- <http://www.kp.gov.lv/documents/e69583e4b692cb9f8411629f77c8f03a82f75dda> – Resurss aprakstīts 2013.g. 15.nov.
14. Ko rāda iekšzemes kopprodukts? – Tiešsaistes pakalpojums. – Rīga : Komersanta vēstnesis, 2007. – Nosaukums no tīmekļa lapas. Resurss ir pieejams: <http://www.kvestnesis.lv/?menu=DOC&id=157876> – Resurss aprakstīts 2013.g. 05.okt.
15. Starptautisko kravas autopārvadātāju sadalījums pēc transportlīdzekļu skaita. – Tiešsaistes pakalpojums. – Rīga : SIA Autotransporta direkcija. – Nosaukums no tīmekļa lapas. Resurss ir pieejams: <http://www.atd.lv/lat/statistika/?doc=921> – Resurss aprakstīts 2013.g.20.okt.
16. SVID analīze. – Tiešsaistes pakalpojums. – InnoSupport. – Nosaukums no tīmekļa lapas. Resurss ir pieejams: http://www.innovation.lv/ino2/publications/leonardo_manual/lv/webhelp/wso/user/firma_3/lv02-2.pdf – Resurss aprakstīts 2013.g. 25.nov.
17. Transports – galvenie rādītāji. – Tiešsaistes pakalpojums. – Rīga : LR Centrālā statistikas pārvalde, 2013. – Nosaukums no tīmekļa lapas. Resurss ir pieejams: <http://www.csb.gov.lv/statistikas-temas/transports-galvenie-raditaji-30098.html> – Resurss aprakstīts 2013.g. 08.nov.
18. Financial Analysis. – Tiešsaistes pakalpojums. – ACORN – Nosaukums no tīmekļa lapas. Resurss ir pieejams: http://www.acornlive.com/demos/pdf/F2_Chapter_18.pdf – Resurss aprakstīts 2013.g. 14.nov.
19. Essentials of Financial Analysis. – Tiešsaistes pakalpojums. – George T. Friedlob, Lydia L.F. Schleifer – Nosaukums no tīmekļa lapas. Resurss ir pieejams: http://www.mrcarbonneau.me/books/money/essentials_of_financial_analysis.pdf – Resurss aprakstīts 2013.g. 14.nov.
20. The Five Competitive Forces That Shape Strategy. – Tiešsaistes pakalpojums. – Michael E. Porter, 2008. – Nosaukums no tīmekļa lapas. Resurss ir pieejams: ftp://ftp.amberton.edu/_JSchultz/BUS%203305/Article%20Porter%20The%20five%20Competitive%20Forces%20that%20Shape%20Strategy.pdf – Resurss aprakstīts 2013.g. 21.nov.

PIELIKUMI

SIA „N Logistiks” BILANCE (aktīvs) 2010.-2012.g.

Aktīvs	2010.gads	2011.gads	2012.gads
Ilgtermiņa ieguldījumi			
Pamatlīdzekļi			
<i>Zemes gabali, ēkas, būves</i>	191442	191056	190668
<i>Pārējie pamatlīdzekļi un inventārs</i>	1628679	1453940	2203452
Pamatlīdzekļi kopā	1820121	1644996	2394120
Ilgtermiņa finanšu ieguldījumi			
<i>Līdzdalība radniecīgo sabiedrību kapitālā</i>			
Ilgtermiņa finanšu ieguldījumi kopā			
Ilgtermiņa ieguldījumi kopā	1820121	1644996	2394120
Apgrozāmie līdzekļi			
Krājumi			
<i>Izejvielas, pamatmateriāli, palīgmateriāli</i>	32113	30967	43977
<i>Avansa maksājumi par pakalpojumiem, precēm</i>	11128	11063	8358
Krājumi kopā	43241	42030	52335
Debitori			
<i>Pircēju un pasūtītāju parādi</i>	585277	411195	609600
<i>Citi debitori</i>	163720	80585	116294
<i>Īstermiņa aizdevumi sabiedrības līdzīpašniekiem un vadībai</i>			
<i>Nākamo periodu izmaksas</i>	21763	24155	55138
<i>Ukrātie ieņēmumi</i>	24896	27796	11172
Debitori kopā	795656	543731	792204
Nauda	39261	3307	21464
Apgrozāmie līdzekļi kopā	878158	589068	866003
Aktīvu kopsumma	2698279	2234064	3260123

SIA „N Logistiks” BILANCE (pasīvs) 2010.-2012.g.

Pasīvs	2010.gads	2011.gads	2012.gads
Pašu kapitāls			
<i>Pamatkapitāls</i>	25300	25300	25300
<i>Nesadalīta peļņa:</i>			
<i>a) Iepriekšējo gadu nesadalīta plena</i>	-69103	-50357	94040
<i>b) Pārskata gada nesadalīta plena</i>	18746	229397	283060
Pašu kapitāls kopā	-25057	204340	402400
Uzkrājumi			
<i>Citi uzkrājumi atvaļinājumiem</i>		21890	32167
Uzkrājumi kopā	0	21890	32167
Kreditori			
Ilgtermiņa kreditori			
<i>Citi aizņēmumi</i>	1011839	753931	1355074
<i>Atlikta nodokļa saistības</i>	147292	117325	132294
Ilgtermiņa kreditori kopā	1159131	871256	1487368
Īstermiņa kreditori			
<i>Aizņēmumi no kredītiesādēm</i>	71994	94098	91992
<i>Citi aizņēmumi</i>	648763	623324	678980
<i>Parādi piegādātājiem un darbuzņēmējiem</i>	632270	277489	417057
<i>Nodokļi un VSAOI</i>	68065	75573	32314
<i>Norēķini ar darbiniekiem</i>	15693	36445	29010
<i>Neizmaksātas iepriekšējo gadu dividendes</i>			40020
<i>No pircējiem saņemti avansi</i>	62765		13233
<i>Uzkrātas saistības</i>	62145	28609	33962
<i>Nākamo periodu ieņēmumi</i>	1297	1040	1620
<i>Pārējie kreditori</i>	1213		
Īstermiņa kreditori kopā	1564205	1136578	1338188
Kreditori kopā	2723336	2007834	2825556
Pasīvu kopsumma	2698279	2234064	3260123

SIA „N Logistiks” peļņas vai zaudējuma aprēķins 2010.-2012.g.

	2010.g.	2011.g.	2012.g.
Neto apgrozījums	6296286	6109405	6067999
Pārdotās produkcijas ražošanas izmaksas	5856495	5576319	5566475
Bruto peļņa vai zaudējumi	439791	533086	501524
Administrācijas izmaksas	222980	234061	241046
Pārējie uzņēmuma saimnieciskās darbības ieņēmumi	98835	155520	259639
Pārējās uzņēmuma saimnieciskās darbības izdevumi	129790	55696	84042
Procentu maksājumi un tam līdzīgas izmaksas	126557	110616	99508
Peļņa vai zaudējumi pirms ārkārtas posteņiem un nodokļiem	59299	288233	336567
Peļņa vai zaudējumi pirms nodokļiem	59299	288233	336567
Aprēķināts UIN	64022	88526	38266
Atliktais UIN	23744	29968	14969
Pārējie nodokļi	275	278	272
Pārskata gada peļņa	18746	229397	283060

SIA TVA BILANCE (aktīvs) 2010.-2012.g.

Aktīvs	2010.gads	2011.gads	2012.gads
Ilgtermiņa ieguldījumi			
Pamatlīdzekļi			
<i>Zemes gabali, ēkas, būves</i>			
<i>Pārējie pamatlīdzekļi un inventārs</i>	2927086	2355410	2762323
Pamtlīdzekļi kopā	2927086	2355410	2762323
Ilgtermiņa finanšu ieguldījumi			
<i>Līdzdalība radniecīgo sabiedrību kapitālā</i>	40603	492056	628049
Ilgtermiņa finanšu ieguldījumi kopā			
Ilgtermiņa ieguldījumi kopā	2967689	2847466	3390372
Apgrozāmie līdzekļi			
Krājumi			
<i>Izejvielas, pamatmateriāli, palīgmateriāli</i>	41172	34881	33042
<i>Avansa maksājumi par pakalpojumiem, precēm</i>	61743	376833	24221
Krājumi kopā	102915	411714	57263
Debitori			
<i>Pircēju un pasūtītāju parādi</i>	1904810	2188753	2604972
<i>Citi debitori</i>	414373	1170873	1519621
<i>Īstermiņa aizdevumi sabiedrības līdzīpašniekiem</i>	256684	629059	976324
<i>Nākamo periodu izmaksas</i>	23935	40837	50031
<i>Ukrātie ieņēmumi</i>	424	59038	90928
Debitori kopā	2600226	4088560	5241876
Nauda	284754	148115	124325
Apgrozāmie līdzekļi kopā	2987895	4648389	5423464
Aktīvu kopsumma	5955584	7495855	8813836

SIA TVA BILANCE (pasīvs) 2010.-2012.g.

Pasīvs	2010.gads	2011.gads	2012.gads
Pašu kapitāls			
<i>Pamatkapitāls</i>	10100	10100	10100
<i>Nesadalīta peļņa:</i>			
<i>a) Iepriekšējo gadu nesadalīta peļņa</i>	351462	702019	1181087
<i>b) Pārskata gada nesadalīta peļņa</i>	550557	779068	409636
Pašu kapitāls kopā	912119	1491187	1600823
Uzkrājumi			
<i>Citi uzkrājumi atvaļinājumiem</i>	28509	40292	84614
Uzkrājumi kopā	28509	40292	84614
Kreditori			
Ilgtermiņa kreditori			
<i>Citi aizņēmumi</i>	1939332	1716721	3839578
<i>Atlikta nodokļa saistības</i>	313645	240258	202110
Ilgtermiņa kreditori kopā	2252977	1956979	4041688
Īstermiņa kreditori			
<i>Aizņēmumi no kredītiestādēm</i>	490821	800912	418
<i>Citi aizņēmumi</i>	734797	629764	691850
<i>Parādi piegādātājiem un darbuzņēmējiem</i>	1211915	2139847	1531081
<i>Nodokļi un VSAOI</i>	30076	74440	29076
<i>Norēķini ar darbiniekiem</i>			
<i>Neizmaksātas iepriekšējo gadu dividendes</i>		124000	362700
<i>No pircējiem saņemti avansi</i>	32796	14466	167130
<i>Uzkrātas saistības</i>	132649	110348	79182
<i>Nākamo periodu ieņēmumi</i>	413	413	138
<i>Pārējie kreditori</i>	128512	113207	225136
Īstermiņa kreditori kopā	2761979	4007397	3086711
Kreditori kopā	5014956	5964376	7128399
Pasīvu kopsumma	5955584	7495855	8813836

SIA TVA peļņas vai zaudējuma aprēķins 2010.-2012.g.

	2010.g.	2011.g.	2012.g.
Neto apgrozījums	15696029	20986088	23649091
Pārdotās produkcijas ražošanas izmaksas	14533963	19817698	22435115
Bruto peļņa vai zaudējumi	1162066	1168390	1213976
Administrācijas izmaksas	302519	393080	492396
Pārējie uzņēmuma saimnieciskās darbības ieņēmumi	201223	495221	404228
Pārējās uzņēmuma saimnieciskās darbības izdevumi	328943	345569	526089
Procentu maksājumi un tam līdzīgas izmaksas	165005	134479	120417
Peļņa vai zaudējumi pirms ārkārtas posteņiem un nodokļiem	566822	790483	479302
Peļņa vai zaudējumi pirms nodokļiem	566822	790483	479302
Aprēķināts UIN	39000	84802	107814
Atliktais UIN	22735	73387	38148
Pārējie nodokļi	0	0	0
Pārskata gada peļņa	550557	779068	333340

SIA „Panway Logistics” BILANCE (aktīvs) 2010.-2012.g.

Aktīvs	2010.gads	2011.gads	2012.gads
Ilgtermiņa ieguldījumi			
Pamatlīdzekļi			
<i>Zemes gabali, ēkas, būves</i>	6000	6000	23168
<i>Pārējie pamatlīdzekļi un inventārs</i>	4034084	3186484	2340229
Pamtlīdzekļi kopā	4040084	3192484	2363397
Ilgtermiņa finanšu ieguldījumi			
<i>Līdzdalība radniecīgo sabiedrību kapitālā</i>	1000	5934	10593
Ilgtermiņa finanšu ieguldījumi kopā			
Ilgtermiņa ieguldījumi kopā	4041084	3198418	2373990
Apgrozāmie līdzekļi			
Krājumi			
<i>Izejvielas, pamatmateriāli, palīgmateriāli</i>	127656	64282	60224
<i>Avansa maksājumi par pakalpojumiem, precēm</i>	1999	10242	30175
Krājumi kopā	129655	74524	90399
Debitori			
<i>Pircēju un pasūtītāju parādi</i>	1041025	1708921	1778140
<i>Citi debitori</i>	1114213	510092	428849
<i>Īstermiņa aizdevumi sabiedrības līdzīpašniekiem</i>			
<i>Nākamo periodu izmaksas</i>	113397	33796	51181
<i>Ukrātie ieņēmumi</i>			
Debitori kopā	2268635	2252809	2258170
Nauda	174302	88741	304117
Apgrozāmie līdzekļi kopā	2572592	2416074	2652686
Aktīvu kopsumma	6613676	5614492	5026676

SIA „Panway Logistics” BILANCE (pasīvs) 2010.-2012.g.

Pasīvs	2010.gads	2011.gads	2012.gads
Pašu kapitāls			
<i>Pamatkapitāls</i>	100000	100000	100000
<i>Nesadalīta peļņa:</i>			
<i>a) Iepriekšējo gadu nesadalīta peļņa</i>	209319	251409	525067
<i>b) Pārskata gada nesadalīta peļņa</i>	42090	273658	43072
Pašu kapitāls kopā	351409	625067	668139
Uzkrājumi			
<i>Citi uzkrājumi atvaļinājumiem</i>	14424	16714	25338
Uzkrājumi kopā	14424	16714	25338
Kreditori			
Ilgtermiņa kreditori			
<i>Citi aizņēmumi</i>	4114505	2936526	1792018
<i>Atlikta nodokļa saistības</i>	161894	148908	169281
Ilgtermiņa kreditori kopā	4276399	3085434	1961299
Īstermiņa kreditori			
<i>Aizņēmumi no kredītiestādēm</i>			
<i>Citi aizņēmumi</i>	1308630	1332529	1415330
<i>Parādi piegādātājiem un darbuzņēmējiem</i>	577162	442457	824565
<i>Nodokļi un VSAOI</i>	12049	23563	57955
<i>Norēķini ar darbiniekiem</i>			
<i>Neizmaksātas iepriekšējo gadu dividendes</i>	0		
<i>No pircējiem saņemti avansi</i>	7896	35131	18521
<i>Uzkrātas saistības</i>	6781	8523	9705
<i>Nākamo periodu ieņēmumi</i>			
<i>Pārējie kreditori</i>	58926	45074	45824
Īstermiņa kreditori kopā	1971444	1887277	2371900
Kreditori kopā	6247843	4972711	4333199
Pasīvu kopsumma	6613676	5614492	5026676

SIA „Panway Logistics” peļņas vai zaudējuma aprēķins 2010.-2012.g.

	2010.g.	2011.g.	2012.g.
Neto apgrozījums	6677487	7091171	8079327
Pārdotās produkcijas ražošanas izmaksas	5734845	6210838	7693245
Bruto peļņa vai zaudējumi	942642	880333	386082
Administrācijas izmaksas	329581	305602	262607
Pārējie uzņēmuma saimnieciskās darbības ieņēmumi	134623	166311	341047
Pārējās uzņēmuma saimnieciskās darbības izdevumi	254429	205012	174356
Procentu maksājumi un tam līdzīgas izmaksas	332456	275303	208870
Peļņa vai zaudējumi pirms ārkārtas posteņiem un nodokļiem	160799	260727	81296
Peļņa vai zaudējumi pirms nodokļiem	160799	260727	81296
Aprēķināts UIN			17782
Atliktais UIN	-118709	12986	-20373
Pārējie nodokļi		55	69
Pārskata gada peļņa	42090	273658	43072

Diplomdarbs „TRANSPORTA UZŅĒMUMA SIA N LOGISTIKS DARBĪBAS UZLABOŠANAS IESPĒJAS” ir izstrādāts LU Ekonomikas un vadības fakultātē.

Ar savu parakstu apliecinu, ka pētījums veikts patstāvīgi, izmantoti tikai tajā norādītie informācijas avoti un iesniegtā darba elektroniskā kopija atbilst izdrukai.

Autors: ***Karīna Tarusina***.....

(paraksts un datums)

Rekomendēju / nerekomendēju darbu aizstāvēšanai

Vadītāja: Dr.ekon., docente ***Ruta Šneidere***.....

(paraksts un datums)

Recenzents: M.ekon., lektore Lilija Ābika.....

(paraksts un datums)

Darbs iesniegts Grāmatvedības un audita katedrā.....(datums)

Stud. metodiķis: Alla Ščukina.....

(paraksts)

Darbs aizstāvēts valsts pārbaudījuma komisijas sēdē

.....
(datums, protokola Nr., vērtējums)

Komisijas sekretārs: Dr.ekon., docente Ruta Šneidere.....

(paraksts)