



KAUNO TECHNOLOGIJOS UNIVERSITETAS
EKONOMIKOS IR VERSLO FAKULTETAS

Romas Žimkus

**JŪRŲ UOSTO KONKURENCINGUMO VERTINIMO MODELIS:
KLAIPĖDOS VALSTYBINIO JŪRŲ UOSTO ATVEJIS**

MAGISTRO DARBAS

Darbo vadovas doc. dr. Egidijus Rybakovas

KAUNAS 2016

KAUNO TECHNOLOGIJOS UNIVERSITETAS

EKONOMIKOS IR VERSLO FAKULTETAS

**JŪRŲ UOSTO KONKURENCINGUMO VERTINIMO MODELIS:
KLAIPĖDOS VALSTYBINIO JŪRŲ UOSTO ATVEJIS**

Tarptautinis verslas (621N12004)

MAGISTRO DARBAS

Darbą atliko
VMTVN-2A gr. stud.
Romas Žimkus
2016 05 12

Vadovas
doc. dr. Egidijus Rybakovas
2016 05 12

Recenzentas
Prof. hab.dr. Robertas Jucevičius
2016 05

KAUNAS, 2016



KAUNO TECHNOLOGIJOS UNIVERSITETAS
Ekonomikos ir verslo

Romas Žimkus

Tarptautinis verslas (621N12004)

Baigiamojo magistro darbo „Jūrų uosto konkurencingumo vertinimo modelis: Klaipėdos valstybinio jūrų uosto atvejis“

AKADEMINIO SAŽININGUMO DEKLARACIJA

2016 m. gegužės 12 d.
Kaunas

Patvirtinu, kad mano, **Romo Žimkaus**, baigiamasis magistro darbas tema „Jūrų uosto konkurencingumo vertinimo modelis: Klaipėdos valstybinio jūrų uosto atvejis“ yra parašytas visiškai savarankiškai, o visi pateikti duomenys ar tyrimų rezultatai yra teisingi ir gauti sąžiningai. Šiame darbe nei viena dalis nėra plagijuota nuo jokių spausdintinių ar internetinių šaltinių, visos kitų šaltinių tiesioginės ir netiesioginės citatos nurodytos literatūros nuorodose. Įstatymų nenumatytų piniginių sumų už šį darbą niekam nesu mokėjęs.

Aš suprantu, kad išaiškėjus nesąžiningumo faktui, man bus taikomos nuobaudos, remiantis Kauno technologijos universitete galiojančia tvarka.

(vardą ir pavardę įrašyti ranka)

(parašas)

Žimkus, Romas. Jūrų uosto konkurencingumo vertinimo modelis Klaipėdos valstybinio jūrų uosto pavyzdžiu. Tarptautinio verslo magistro darbas/ darbo vadovas doc. dr. Egidijus Rybakovas. Strateginio valdymo katedra, Ekonomikos ir vadybos fakultetas, Kauno Technologijos universitetas. Socialiniai mokslai: Verslo vadyba ir administravimas
Raktiniai žodžiai: konkurencingumo vertinimas, konkurencingumo modelis, jūrų uosto konkurencingumas.
Kaunas, 2016.p.

SANTRAUKA

Tarptautinės prekybos procese jūrų transportas yra viena svarbiausių transporto rūšių pasaulinėje prekybos grandinėje. Jūrų keliais pervežama beveik dvi trečiosios visų pasaulinės prekybos krovinių, daugiau kaip 130 pasaulio valstybių plėtoja valstybinę ir (arba) tarptautinę prekybą laivais. Per pastarąjį dešimtmetį itin didėjo jūrų krovos verslo plėtros svarba. Uostams tapo labai svarbu gerinti savo paslaugų kokybę, diegti naujausias technologijas bei inovacijas, kad kitų uostų atžvilgiu jie taptų konkurencingi. Konkurencingumas tapo vienu svarbiausiu motyvu, skatinančiu uostus plėstis ir tobulėti. Uostų veikloje svarbu ne tik, ar jie fiziškai gali susidoroti su krovinių srautu, bet ir galima konkurencija dėl krovinių. Mokslinėje literatūroje pateikti metodai leidžia įvertinti tik uostų techninį veiklos efektyvumą, visiškai nevertinant uostų veiklos finansinio aspekto kaip konkurencingumo dedamosios. Dėl šios priežasties tikslinga sukurti uosto veiklos konkurencingumo vertinimo modelį, kuris leistų įvertinti jūrų uosto, kaip ūkinio vieneto, konkurencingumą finansinių rodiklių kontekstu.

Darbo tikslas – Įvertinti Klaipėdos valstybinio jūrų uosto konkurencingumą artimiausių konkurentų atžvilgiu. Tikslui pasiekti keliami uždaviniai: identifikuoti vidinius jūrų uosto konkurencingumo veiksnius ir jų vertinimo metodus; identifikuoti jūrų uosto aplinkos poveikio verslui vertinimo metodų bruožus ir taikymo galimybes; sudaryti jūrų uosto veiklos konkurencingumui vertinimo modelį ir nustatyti konkurencingumo vertinimo kriterijus; pagal išskirtus rodiklius atlikti Klaipėdos jūrų uosto konkurencingumo analizę.

Mokslinės literatūros analizė atskleidė, kad konkurencingumo vertinimo procesas imlus laiko, finansų ir dažnai žmonių ištekliams. Nuo metodikos išsamumo ir detalizavimo laipsnio tiesiogiai priklauso ne tik vertinimo rezultatų tikslumas, vertingumas, bet ir vertinimo proceso sudėtingumas, metodikos pritaikymo sąnaudos bei tikslingumas. Pagrindinės teorinės, arba metodologinės, problemos, kylančios konkurencingumo vertinimo procese, yra vieningos ir aiškios – konkurencingumo sampratos daugiaprasmiškumas ir vertinimo metodikų lemiami apribojimai. Praktiniu lygiu susiduriama su laiko ir finansinių išteklių stoka bei informacijos prieinamumo sukeliama apribojimais.

Jūrų uosto konkurencingumo vertinimui sudarytas konkurencingumo vertinimo modelis, kuriame pagrindinis dėmesys skiriamas uosto veiklos efektyvumui (krovos darbų apimtys, krovinių

struktūra ir uosto specializacija, investicijų tikslingumas) ir aplinkos, kurioje veikia uostas, įtakai. Nustatant jūrų uosto konkurencingumą, kiekvienai konkurencingumo vertinamajai sričiai priskiriamas vienodas vertinimo lyginamasis svoris. Finansiniams organizacijos rodikliams, išorinių ir vidinių ryšių rodikliams taikomas kiekybinis vertinimas, galimybė keistis vertinama kokybinio vertinimo metodais.

Apibendrinant Klaipėdos jūrų uosto konkurencingumo vertinimo rezultatus artimiausių konkurentų atžvilgiu, jie buvo normalizuoti atstumo nuo grupės vidurkio metodu, suteikiant vienodą svorį visoms konkurencingumo veiksnių grupėms. Išanalizavus Baltijos šalių jūros uostų konkurencingumą galima daryti išvadą, kad daugiausia konkurencingumo balų surinko Talino uostas, antroje vietoje liko Klaipėdos uostas, o Rygos uostas – trečioje. Konkurencingumo vertinimas atskirose vertinamosiose srityse atskleidė, kad vidinių ryšių rodiklių vertinamojoje srityje Klaipėdos jūrų uostas daugiausia balų surinko, vertinant investicijas į uosto infrastruktūrą, darbo jėgos kainą, tačiau surinko mažiausiai balų darbo našumo vertinime, o išorinių ryšių rodiklių vertinimas nerodo didelio vieno iš analizuotų uostų konkurencingumo atotrūkio, tačiau pastebėtina, kad Klaipėdos uostui priskirtas aukščiausias vidinės paklausos vertinimo balas.

Siekiant stiprinti Klaipėdos valstybinio jūrų uosto konkurencingumą, rekomenduojama visų pirma ieškoti būdų veikos našumui didinti, užtikrinti investicinio proceso tęstinumą, modernizuojant infrastruktūrą, kas reikšmingai didina krovinių srautus uoste, atsižvelgiant į galimai kylančius darbo jėgos kaštus, vertinti veiklos pelningumo lygio išlaikymo alternatyvinius sprendimus.

Zimkus, Romas. Seaport Competitiveness Evaluation Model: the Case of Klaipeda State Seaport. Master's Final Thesis in International Business / Supervisor doc. dr. Egidijus Rybakovas. Department of Strategic Management, the School of Economics and Business, Kaunas University of Technology.

Social Sciences: Management and Administration

Key words: evaluation of competitiveness, model of competitiveness, sea port competitiveness.

Kaunas, 2016. ... p.

SUMMARY

In the process of international trade maritime transport is one of the most important types of transport in the chain of global trade. Nearly two-thirds of global trade freights are shipped by the sea lane, more than 130 countries around the world develop national and/or international trade by vessels. The importance of stevedoring business development has particularly increased over the past decade. It has become very important for ports to improve the quality of their service, to introduce the latest technologies and innovations, so they would become competitive in regard to other ports. Competitiveness has become one of the most important motives, encouraging ports to expand and improve. In ports activity it is important not only whether they are physically capable of handling the flow of freights, but also the potential competitiveness regarding freights. Methods, provided in the scientific literature, allow to evaluate only the efficiency of ports technical performance, without fully evaluating the financial aspect of ports performance, e.g. competitiveness component. For this reason, it is purposeful to create a model of competitiveness evaluation of ports performance, which would allow to evaluate the competitiveness of a seaport, as an economical unit, in the context of financial indicators.

Objective of the paper – to evaluate the competitiveness of Klaipėda State Seaport in regard to the closest competitors. Tasks raised in order to achieve the objective: to identify the internal factors of the seaport competitiveness and their evaluation methods; to identify the features of evaluation methods and application possibilities for the seaport environment influence on business; to establish a model for competitiveness evaluation of the seaport performance and to identify the criteria of competitiveness evaluation; to carry out the analysis of Klaipėda seaport competitiveness according to exclusive indicators.

The analysis of scientific literature has revealed that the process of competitiveness evaluation is susceptible to time, financial and often to human resources. Not only the accuracy, value of evaluation results directly depend on particularity of methodology and degree of elaboration, but also the complexity of evaluation process, costs of methodology adaptation and expediency. The main theoretical and methodological problems, arising in the process of competitiveness evaluation, are solid and evident – the multiplicity of competitiveness concept and

restrictions arising from evaluation methods. On a practical level, we have to deal with the lack of time and financial resources, and restrictions arising from information accessibility.

The model of competitiveness evaluation for the seaport competitiveness evaluation is established, which focuses on efficiency of the port performance (loading extent, freights structure and port specialization, investment expediency) and environmental impact, where the port is located. The same comparative factor of the evaluation is assigned to each evaluative field of competitiveness in determining the port's competitiveness. The quantitative evaluation is employed for financial indicators of the organization and for indicators of internal and external communication, the ability to change is evaluated by the methods of qualitative evaluation.

In summary of the results of the competitiveness evaluation of Klaipėda State Seaport in regard to the closest competitors, they were normalized by the method of average distance from the group by assigning the same factor to all groups of competitiveness elements. After analyzing the competitiveness of the seaports in the Baltic States, the conclusion can be made that Tallinn seaport gained the highest competitiveness score, second is Klaipėda port and third – Riga port. The competitiveness evaluation in different evaluative fields has revealed that Klaipėda seaport gained the highest score in the evaluative field of internal communication factors by evaluating the investments to port infrastructure and the price of labour, however it gained the lowest score in the evaluation of labour productivity, meanwhile the evaluation of external communication factors does not show a huge competitiveness gap of neither of analyzed ports, it should be noticed though, that Klaipėda port gained the highest score in the evaluation of internal demand.

In order to strengthen the competitiveness of Klaipėda State Seaport, it is recommended to start with finding ways how to increase performance productivity, to ensure the continuity of investment process by modernizing infrastructure, which significantly increases the flow of freights in the port, to evaluate the alternative solutions for preservation of performance profitability level, considering the possible increase in labour costs.

TURINYS

ĮVADAS	11
1. JŪRŲ UOSTŲ VEIKLOS KONKURENCINGUMO VERTINIMO AKTUALUMAS IR PROBLEMINIAI ASPEKTAI	14
1.1 Jūrų uostų konkurencingumas globalioje rinkoje: veiksniai ir vertinimo metodai.....	14
1.2 Klaipėdos valstybinio jūrų uosto konkurencingumo vertinimo epistemologija.....	19
2. JŪRŲ UOSTŲ VEIKLOS KONKURENCINGUMO VERTINIMO TEORINIŲ ASPEKTŲ IDENTIFIKAVIMAS	22
2.1 Verslo aplinkos įtakos ūkinei veiklai vertinimas: pagrindiniai metodai ir jų taikymas.....	22
2.2 Organizacijos veiklos finansinių rodiklių analizės reikšmė verslo konkurencingumo vertinimo procese.....	28
2.3 Teorinis jūrų uosto konkurencingumo vertinimo modelis.....	38
3. KLAIPĖDOS VALSTYBINIO JŪRŲ UOSTO KONKURENCINGUMO VERTINIMO METODOLOGIJA	43
4. KLAIPĖDOS VALSTYBINIO JŪRŲ UOSTO VEIKLOS KONKURENCINGUMO VERTINIMAS	52
4.1 Vidinių ryšių rodiklių vertinimas.....	52
4.2 Išorinių ryšių rodiklių vertinimas.....	58
4.3 Finansinių rodiklių vertinimas.....	60
IŠVADOS IR REKOMENDACIJOS	74
LITERATŪRA	76
PRIEDAI	82

PAVEIKSLŲ SĄRAŠAS

- 1 pav. Integruotas įmonės reagavimo į aplinkos veiksnių pokyčius modelis (22 psl.)
- 2 pav. Teorinis jūrų uosto konkurencingumo vertinimo modelis (39 psl.)
- 3 pav. Rytinės Baltijos jūros uostų reitingas pagal krovinių srautų apimtį ir struktūrą (45 psl.)
- 4 pav. Klaipėdos uosto ir Būtingės terminalo 2006–2015 m. I–III ketv. bendros krovos rezultatai (46 psl.)
- 5 pav. Klaipėdos jūrų uosto direkcijos investicinių lėšų paskirstymas 2015 m. I – III ketv. (48 psl.)
- 6 pav. Rytinės Baltijos jūros pakrantės uostų investicijų apimtį, mln. Eurų (55 psl.)
- 7 pav. Nuosavų ir ES paramos lėšų pasiskirstymas Rytinės Baltijos jūros pakrantės uostų investicijų struktūroje (55 psl.)
- 8 pav. Darbo jėgos pasiūlos ir prieinamumo vertinimas Baltijos šalyse 2011–2013 m. (57 psl.)
- 9 pav. Baltijos šalių uostų darbo jėgos kainos vertinimo rezultatai (58 psl.)
- 10 pav. Klaipėdos valstybinio jūros uosto turto struktūra (60 psl.)
- 11 pav. Klaipėdos valstybinio jūros uosto turtas 2011–2013 m. (61 psl.)
- 12 pav. Klaipėdos valstybinio jūros uosto nuosavybė ir įsipareigojimai 2011–2013 m. (61 psl.)
- 13 pav. Klaipėdos valstybinio jūros uosto pajamų/sąnaudų struktūra 2011–2013 m. (62 psl.)
- 14 pav. Rygos jūrų uosto turto struktūra (tūkst. Lvl, 2013 m. duomenys) (63 psl.)
- 15 pav. Rygos jūrų uosto turtas 2011–2013 m. (63 psl.)
- 16 pav. Rygos jūrų uosto nuosavybė ir įsipareigojimai 2011–2013 m. (64 psl.)
- 17 pav. Rygos jūrų uosto pajamų/sąnaudų struktūra 2011–2013 m. (64 psl.)
- 18 pav. Talino jūrų uosto turto struktūra (65 psl.)
- 19 pav. Talino jūrų uosto turtas 2011–2013 m. (65 psl.)
- 20 pav. Talino jūrų uosto nuosavybė ir įsipareigojimai 2011–2013 m. (66 psl.)
- 21 pav. Talino jūrų uosto pajamų/sąnaudų struktūra 2011–2013 m. (67 psl.)
- 22 pav. Baltijos šalių jūros uostų pelningumas 2011–2013 m. (70 psl.)
- 23 pav. Baltijos šalių jūros uostų nuosavo ir pastovaus kapitalų bei turto pelningumas 2011–2013 m. (70 psl.)

LENTELIŲ SĄRAŠAS

- 1 lentelė. Konkurencingumo koncepcijos traktavimas (14 psl.)
- 2 lentelė. Jūrų uostų konkurencingumą lemiantys veiksniai XX amžiaus pabaigoje (16 psl.)
- 3 lentelė. Jūrų uostų konkurencingumą lemiantys veiksniai XXI amžiaus pradžioje (17 psl.)
- 4 lentelė. Finansiniai organizacijos rodikliai ir jų skaičiavimas (49 psl.)
- 5 lentelė. Vidinių ryšių vertinimo rodikliai (50 psl.)
- 6 lentelė. Išorinių ryšių vertinimo rodikliai (50 psl.)
- 7 lentelė. Rytinės Baltijos jūros pakrantės uostų sandėliavimo plotai (52 psl.)
- 8 lentelė. Rytinės Baltijos jūros pakrantės uostų akvatorijos charakteristikos ir maksimalūs laivų dydžiai, kuriuos gali priimti uostas (53 psl.)
- 9 lentelė. Investicijų apimties ir krovos apimčių koreliacija (56 psl.)
- 10 lentelė. Baltijos šalių jūros uostų pelningumo ir efektyvumo vertinimo rezultatų normalizavimas (71 psl.)
- 11 lentelė. Baltijos šalių jūros uostų pelningumo ir efektyvumo vertinimo rezultatų korekcija pokyčio atžvilgiu (72 psl.)
- 12 lentelė. Baltijos šalių jūros uostų konkurencingumo vertinimo rezultatai (72 psl.)

IVADAS

Temos aktualumas. Tarptautinės prekybos procese jūrų transportas yra viena svarbiausių transporto rūšių pasaulinėje prekybos grandinėje. Jūrų keliais pervežama beveik dvi trečiosios visų pasaulinės prekybos krovinių, daugiau kaip 130 pasaulio valstybių plėtoja valstybinę ir (arba) tarptautinę prekybą laivais. Per pastarąjį dešimtmetį itin didėjo jūrų krovos verslo plėtros svarba. Uostams tapo labai svarbu gerinti savo paslaugų kokybę, diegti naujausias technologijas bei inovacijas, kad kitų uostų atžvilgiu jie taptų konkurencingi. Konkurencingumas tapo vienu svarbiausių motyvu, skatinančiu uostus plėstis ir tobulėti. Jūrų uostuose įsteigtų terminalų skaičiaus ir specializacijos didėjimas, technikos tobulėjimas ir vis didesnis skaičius krovinių iš tolimųjų šalių parodo, jog valstybės turinčios uostus tampa vis labiau linkusios investuoti į jūrų transportą, nes jo suteikiama nauda tiek valstybei, tiek gyventojams yra didžiulė.

„Šiuo metu Baltijos jūros regione gyvena apie 100 mln. žmonių. Baltijos jūros svarba ir regiono įtaka geopolitiniu aspektu ypač sustiprėjo po didžiosios 2004 m. Europos Sąjungos (ES) plėtros, kada Baltijos jūra tapo beveik vidiniu ES „ežeru“. Daugelis iššūkių, tokių kaip ekologija ir aplinkosauga, darni plėtra ir piliečių saugumas, tampa nebe vienos ES valstybės narės rūpesčiu, o visų regiono šalių bendru sprendimu ir gerai koordinuotu veiksmu. Baltijos jūros regionas turi senas tarpvalstybinio ir regioninio bendradarbiavimo tradicijas, kurios sustiprėjo ir įgijo naujų formų pastaraisiais dešimtmečiais – atsivėrus valstybių sienoms ir išnykus šaltojo karo sukurtoms kliūtims“ („Baltijos slėnis“, 2011).

Uostai – reikšminga globalinės ir regioninės krovinių tiekimo grandinės ir transporto tinklo dalis. Be to, jūrinių miestų plėtra ir vystymas dažnai priklauso nuo jų uostų plėtros. Kadangi uostų veikla turi didelę įtaką tų šalių ekonomikos augimui, būtina nuolat analizuoti, planuoti uostų veiklą, numatyti rinkos pokyčius bei gerinti uostų sugebėjimą atlaikyti vis didėjančią bendrą konkurencinį spaudimą. Neužšalantis Klaipėdos jūrų uostas ir išplėtoti kelių infrastruktūra gali būti laikomi vienas svarbiausių šalies konkurencinių pranašumų, sudarančių sąlygas realiai šalies ekonominei ir politinei nepriklausomybei užtikrinti. Kadangi Klaipėdos valstybinio jūrų uosto uždirbamas kapitalas sukuria net 6,24 proc. šalies BVP, labai svarbu išlaikyti jį konkurencingą, išnaudoti maksimaliai Lietuvą kertančius tarptautinius transporto koridorius, kad būtų užtikrinama šalies, kaip tranzito ir logistikos centro plėtra.

Temos iširtumas ir mokslinė problema. Tradiciškai uostų veikla buvo vertinama, siekiant apskaičiuoti ir pagerinti arba optimizuoti veiklos produktyvumą krovinių aptarnavimo srityje, lyginant savo esamą ir optimalų pralaidumą (Talley, 1994; Robinson, 1999, Cullinane, 2002, Coulson-Thomas, 2005, Ng A.K.Y., Liu, 2010, Merk, 2011, Álvarez-SanJaime Ó ir kt., 2013). Jei uosto faktinė apyvarta artėja prie (nukrypsta nuo) optimalaus našumo per tam tikrą laiką, daroma išvada, kad jos veikimas pagerėjo (pablogėjo) laikui bėgant. Inžinerinis optimalus pralaidumas paprastai buvo

apibrėžiamas kaip didžiausias pralaidumas, t. y. kiek uostas gali fiziškai aptarnauti krovinių tam tikromis sąlygomis. Priešingai, yra buvę tik keli bandymai atlikti apibendrintą uosto našumo vertinimą, pavyzdžiui, matuojant vieną veiksnį – produktyvumą (De Monie, 1987) arba lyginant faktinį su optimaliu našumu per tam tikrą laikotarpį (Talley, 1998).

Uostų veikloje svarbu ne tik, ar jie fiziškai gali susidoroti su krovinių srautu, bet ir galima konkurencija dėl krovinių. Mokslinėje literatūroje pateikti metodai leidžia įvertinti tik uostų techninę veiklos efektyvumą, visiškai nevertinant uostų veiklos finansinio aspekto kaip konkurencingumo dedamosios. Tuo tarpu finansinės analizės metodai (Aleksnevičienė, 2011; Amontaitė, Mikėnaitė, 2005; Bagdonas, Railienė, 2013; Bagdžiūnienė, 2013; Bhalla, 2004; Broyles, 2003; Bružauskas, 2004; Buckūnienė, 2011; Buškevičiūtė ir kt., 2010; Buškevičiūtė, Mačerinskienė, 2004) nėra pritaikyti uostų veiklai vertinti, nors uosto veiklos finansiniai rodikliai neabejotinai yra viena iš konkurencingumo dedamųjų. Dėl šios priežasties tikslinga sukurti uosto veiklos konkurencingumo vertinimo modelį, kuris leistų įvertinti jūrų uosto, kaip ūkinio vieneto, konkurencingumą finansinių rodiklių kontekstu.

Tyrimo **objektas** – jūrų uosto veiklos konkurencingumas.

Darbo **tikslas** – Įvertinti Klaipėdos valstybinio jūrų uosto konkurencingumą artimiausių konkurentų atžvilgiu.

Tiksliui pasiekti keliami **uždaviniai**:

- identifikuoti vidinius jūrų uosto konkurencingumo veiksnius ir jų vertinimo metodus;
- identifikuoti jūrų uosto aplinkos poveikio verslui vertinimo metodų bruožus ir taikymo galimybes;
- sudaryti jūrų uosto veiklos konkurencingumui vertinimo modelį ir nustatyti konkurencingumo vertinimo kriterijus;
- pagal išskirtus rodiklius atlikti Klaipėdos jūrų uosto konkurencingumo analizę.

Tyrimo metodai. Analizuojant verslo aplinkos įtakos verslo konkurencingumui veiksnius ir jų vertinimo modelius, bei nagrinėjant ekonominės-finansinės organizacijos analizės metodus ir ypatumus, darbe taikyta sisteminė, lyginamoji ir loginė mokslinė Lietuvos ir užsienio literatūros bei teisės aktų analizė. Atliekant jūros uostų veiklos vertinimą buvo naudojamas antrinių duomenų statistinės analizės ir lyginamosios analizės metodai. Teorinio duomenų apdorojimo metodas buvo naudojamas apibendrinant ir pateikiant išvadas bei rekomendacijas.

Darbo struktūra. Baigiamąjį darbą sudaro trys struktūrinės dalys. Pirmoje dalyje analizuojami jūrų uostų konkurencingumo veiksniai ir vertinimo metodai, verslo aplinkos įtakos ūkinei veiklai vertinimo metodai, organizacijos veiklos finansinių rodiklių analizės rezultatų taikymas verslo konkurencingumo vertinimo procese, pateikiamas teorinis jūrų uosto konkurencingumo vertinimo modelis. Antroje dalyje aptariami sudaryto jūrų uostų konkurencingumo vertinimo modelio

vertinamųjų sričių kriterijai ir indikatoriai. Trečioje dalyje sukurtas uostų veiklos vertinimo modelis pritaikomas Klaipėdos valstybinio jūrų uosto konkurencingumo vertinimui Baltijos šalių uostų kontekstu, pateikiami suminiai uostų veiklos vertinimo rezultatai ir išvados.

1. JŪRŲ UOSTŲ VEIKLOS KONKURENCINGUMO VERTINIMO PROBLEMINIAI ASPEKTAI

1.1 Jūrų uostų konkurencingumas globalioje rinkoje: veiksniai ir vertinimo metodai

Konkurencingumo terminas yra kilęs iš lotynų kalbos žodžio „concurrentia“, kuris išvertus į lietuvių kalbą reiškia bėgu drauge. Pass (1997) konkurenciją apibūdina kaip varžybas tarp gamintojų, siekiančių parduoti prekę arba paslaugą. Piccolli (2005) konkurencingumo sąvokoje akcentuoja reakcijos į pasikeitusią situaciją skubą ir poveikį visai ekonomikai. Kadangi universalių įmonės konkurencingumo įgijimo ir išlaikymo būdų nėra, tad konkurencingesni yra tie, kurie (Činčikaitė, Janeliūnienė, 2011):

- gali pasiūlyti itin vartotojo vertinimą išskirtinį ir unikalų produktą ar paslaugą;
- išstbulino sugebėjimą itin jautriai reaguoti į rinką ir adaptuotis prie jos (tol, kol kiti jų neranda);
- pirmieji randa būdą prieiti prie pagrindinių išteklių;
- anksčiau nei kiti pasiekia aukščiausią rezultatyvumo lygį.

1 lentelė. Konkurencingumo koncepcijos traktavimas (adaptuota pagal Rondomanskaitė, Banytė, 2003)

Konkurencingumo sąvokos traktavimo kontekstas	Mokslininkai	Konkurencingumo sąvokos traktavimas
Ekonominis požiūris	J. Fagerberg (1985), M. Porter (1990), Cartwright (1993), Rugman ir D'Cruz (1993)	Teigiama, kad konkurencingumas priklauso nuo jos privalumų prekių ir paslaugų kainų formavime tarptautinėje rinkoje, įskaitant valiutos kurso poveikį, akcentuojama kainos konkurencingumo ir tam tikrai šaliai būdingų konkurencingumo ekonominių charakteristikų svarba. Esminiai konkurencingumą apibūdinantys rodikliai: technologijų lygis, kapitalas, įmonių darbuotojų įgūdžiai, gamybiniai pajėgumai, valdymas ir organizavimas, veiksnių sąlygos ir konkurencija pramonės šakose, valiutos kursai, vyriausybės vykdoma politika ir išlaidos, darbo jėgos valdymo santykiai, globalizacijos ir tarptautinių organizacijų įtaka.
Ekonominis ir vadybinis požiūris	Porter ir Millar (1985), Hamel ir Prahalad (1993)	Konkurencingumas analizuojamas šalių, šalies regionų, pramonės šakų, įmonių ir organizacijų, jų padalinių, įmonių ir organizacijų junginių, darbuotojų grupių ar pavienio darbuotojo bei prekių ir paslaugų lygmeniu pagal jį kuriančius veiksniai: <ul style="list-style-type: none"> • kaštų konkurencingumas, sąlygojamas mažų gamybos kaštų; • kainos konkurencingumas, tiesiogiai susietas su valiutos kursu; • technologinis konkurencingumas, įgaunamas įvedant naujus produktus; • struktūrinis konkurencingumas, susijęs su pramonės koncentracija ir įmonių mastais.
Strateginio valdymo	Ghostal ir Kim	Konkurencingumas strateginio valdymo požiūriu pasiekiamas, kai

požiūris	(1986), Yip (1989), M. Porter (1990)	įmonė turi šiuos svarbius išteklius – darbuotojų įgūdžius, aktyvius, grynųjų pinigų srautus, kapitalą ir investicijas, organizacijos struktūros lankstumą, pusiausvyrą ir dinamiką, organizacijos ir aplinkos sąveiką bei daug įmonei būdingų kintamųjų, t.y. kompetentingumą, produktų imitavimo galimybes, informacijos sistemą, įmonės sukurtą pridėtinę vertę ir kokybę.
----------	--------------------------------------	--

Konkurencingumo sampratos turinys gana sparčiai kinta. Jei bendraja prasme įmonės konkurencingumą galima apibūdinti kaip gebėjimą panaudoti vidinius pajėgumus, kad sušvelnintų nepalankų konkurencinės aplinkos poveikį verslui, tai vidinio ir išorinio konkurencingumo veiksnių detalizacija skiriasi, priklausomai nuo atstovaujamos ūkio šakos specifikos (Valentinavičius, 2000, Valentinavičius, 2003).

Jūrų krovos verslas - vienas iš sparčiausiai besiplečiančių paslaugų veiklos sričių. Ūkio subjektai, vykdydami ir plėtodami tarptautinę prekybą, siekia krovinius gabenti kuo mažesniais kaštais, o būtent krovinių gabenimas jūriniu transportu leidžia ne tik transportuoti kur kas didesnius krovinius, nei sausumos transportu, tačiau ir minimizuoti sąnaudas, žmonių darbo jėgą keičiant įrengimų darbu. Dėl šios priežasties jūriniai uostai siekia modernizuoti savo įrangą ir tobulinti technologijas, nes tai leidžia aptarnauti didesnę spektrą laivų, užtikrinti maksimalią krovą ir krovinių saugumą (Lukauskas, 2004). Kiekvienas sprendimas šiame versle yra optimizuotas, nes esant didelėms krovos apimtims kiekviena klaida yra labai brangi.

Noritake ir Kimura (1983), Sölvell (2015), Puidokas ir Andriuškaitė (2012) apibendrina pagrindines jūrų uosto konkurencingumo vertinimo sritis :

- *Uosto gylis.* Kadangi tobulėja ne tik uoste veikianti technika, tačiau ir jūrinis transportas, labai svarbu uostui turėti galimybės jį aptarnauti. Stengiantis išpildyti šį aspektą, labai svarbu didelį dėmesį skirti giliavandenių uosto sukūrimui. Didėjant konkurencijai tarp uostų, svarbiausiu uždaviniu tampa net ir didžiausių laivų aptarnavimo galimybės sukūrimas, o būtent didiesiems laivams reikalingi tam tikri uostų gyliai.
- *Uostų plėtra.* Sparčiai didėjantys krovinių srautai uostuose, intensyvėjanti laivyba, didėjantis atplaukiančių laivų tonažas uostus skatina svarstyti ir realizuoti uostų plėtros planus. Reikalinga uostų infrastruktūros plėtra, tobulėjimas, sandėliavimo galimybių didinimas, uoste dirbančios technikos bei įrangos modernizavimas.
- *Uosto įvaizdžio kūrimas ir tobulinimas.* Labai svarbus šis aspektas, kadangi geras uosto įvaizdis tarptautiniu mastu lemia krovos apimčių didėjimą ir plėtojimą. Uostams svarbu palaikyti sėkmingą uosto įvaizdžio kūrimą, gerus atsiliepimus bei vystyti rinkodarą.
- *Uosto pralaidumo didinimas.* Siekiant didinti uosto konkurencingumą uostas visuomet privalo skirti lėšas uosto infrastruktūros modernizavimui, sąlygų sudarymui uosto pridėtinės vertės kūrimui, informacinės sistemos, kuri būtų prieinama visiems ir aiškiai suprantama, plėtojimui.

- *Uosto saugumo ir patikimumo maksimizavimas.* Uosto konkurencingumą itin lemia laivybos saugumo užtikrinimas, apsaugos plėtojimas, o taip pat nuosekli aplinkosaugos politika šalyse. Danijoje, Vokietijoje, Švedijoje, Suomijoje ir kitose Baltijos jūros baseino šalyse labai didelis dėmesys skiriamas ekologijai, o tai taip pat gali būti priskiriama prie veiksmų, lemiančių šalių pasirinkimą bendradarbiauti su tais uostais, kure užtikrina draugišką aplinką gamtai ir puoselėja ekologines vertybes.

Jūrų uostų konkurencingumą lemiantys veiksniai moksliniu lygiu plačiau pradėti tyrinėti paskutiniaisiais XX amžiaus dešimtmečiais. Tuometiniu požiūriu esminiai uosto konkurencingumo veiksniai buvo geografinė padėtis ir uosto organizacinių sprendimų konkurencingumas.

2 lentelė. Jūrų uostų konkurencingumą lemiantys veiksniai XX amžiaus pabaigoje (adaptuota pagal Bogatovą, 2016)

Autorius (metai)	Išskirti konkurencingumą lemiantys veiksniai
Pearson (1980)	Pasitikėjimas uosto tvarkaraščiais; laivų įplaukimo dažnumas; laivybos maršrutų įvairovė; uosto prieinamumas
Willingale (1981)	Navigacijos atstumas; sausumos artumas; ryšiai su kitais uostais; uostų įrenginių prieinamumas; uosto mokesčiai ir paslaugų įkainiai
Collison (1984)	Vidutinis laukimo uoste laikas; pasitikėjimas uosto tvarkaraščiais; uosto paslaugų pasiūla, uosto infrastruktūros pajėgumai
Slack (1985)	Uosto mokesčiai ir paslaugų įkainiai; uosto prieinamumas; tarpusavyje susiję transporto tinklai
Brooks, 1984 and Brooks, 1985	Uosto mokesčiai ir paslaugų įkainiai; laivų įplaukimo dažnumas; uosto reputaciją ir / ar lojalumas; krovinio sugadinimo atvejai
Murphy et al., 1988, Murphy et al., 1989, Murphy et al., 1991 and Murphy et al., 1992	Turi pakrovimo ir iškrovimo įrangą didelių ir / ar nestandartinio dydžio kroviniams; turi galimybę aptarnauti didelių kiekių pervežimus; turi mažai žalos kroviniams ir nuostolių patyrimo atvejų; turi prieinamą įrangą; siūlo patogaus paėmimo ir pristatymo laikus; teikia informaciją paslaugų teikimo procese; siūlo pagalbą pretenzijų nagrinėjimo procesuose; yra lankstus, tenkinant specialiuosius krovos reikalavimus
Peters (1990)	Vidiniai veiksniai: paslaugų lygis; prieinamos infrastruktūros ir įrengimų pajėgumai; infrastruktūros ir įrengimų būklė; uosto eksploatavimo politika Išoriniai veiksniai: tarptautinė politika; socialinės aplinkos kaita; prekybos rinka; ekonominiai veiksniai; konkurencinių uostus charakteristikos; transporto ir medžiagų apdorojimo funkciniai pokyčiai
UNCTAD (1992)	Geografinė padėtis; sausumos transporto tinklai; transporto prieinamumas ir efektyvumas; uosto mokesčiai ir paslaugų įkainiai; uosto patikimumas; uosto informacinė sistema
McCalla (1994)	Uosto infrastruktūra ir įrengimai; vidaus transporto tinklai; konteinerių transporto maršrutai
Starr (1994)	Geografinė padėtis; vidaus geležinkelio transporto jungtys; investicijos į uosto infrastruktūrą ir įrengimus; uosto darbo jėgos patikimumas
Tengku (1995)	Uosto mokesčiai ir paslaugų įkainiai; krovinių perkrovimo saugumas; pasitikėjimas uosto tvarkaraščiais
Chiu (1996), Coto-Millan P., Banos-Pino J., Rodriguez-Alvarez A. (2000)	Muitinės paslaugos, greitas aptarnavimas, uosto dokumentų paprastumas, garantijos dėl krovinio sugadinimo; uosto darbuotojų kvalifikacija, uosto reputacija.

Pažymėtina, kad per 10 – 15 metų mokslinis požiūris į uosto konkurencingumo veiksnius iš esmės nepasikeitė, kiek daugiau reikšmės teikiama funkciniam proceso valdymui.

3 lentelė. Jūrų uostų konkurencingumą lemiantys veiksniai XXI amžiaus pradžioje (sudaryta pagal Álvarez-SanJaime Ó., Cantos-Sánchez P., Moner-Colonques R., Sempere-Monerris J.J., 2013)

	Guy and Urli (2006)	Tongzon (2007)	Ugboma et al (2006)	Saeed (2009)	Tongzon (2009)	Aronietis et al (2010)
Geografinė padėtis	+	+	+	+	+	+
Pasiekiamumas	+	+	+	+	-	+
Organizaciniai sprendimai	-	+	-	-	-	-
Produktyvumas /efektyvumas	-	+	+	-	+	-
Navigaciniai pranašumai	-	+	-	-	-	-
Infrastruktūra ir įranga	+	+	+	+	+	+
Šturmanų kompetencija	-	+	-	-	-	-
Pasiūlos diferenciacija	-	+	-	-	-	-
Krovos kaštai	+	-	+	+	+	+
Uosto teisinė priklausomybė	-	-	-	+	-	-
Apyvartos greitis	+	-	-	+	-	-
Krovos apimtis	-	-	-	+	-	-
Paslaugų kokybė	-	-	-	+	-	+
Laivų įplaukimo dažnis	-	-	+	+	+	+
Uosto reputacija dėl sugadintų krovinių	-	-	+	-	+	+
Reagavimas į kliento poreikius	-	-	+	-	+	+
Asmeniniai kontaktai	-	-	-	+	-	-

Apibendrinant galima teigti, kad jūrų uostų konkurencingumą daugiausia lemia techniniai uosto parametrai, geografinė padėtis, infrastruktūros išvystymo lygis, paslaugų kaina ir kokybė ir uosto pralaidumas, o konkurencingumo stiprinimui šios srities specialistai akcentuoja jūrinių transporto jungčių, uosto operacijų efektyvumo, jungčių su žemyninėmis transporto sistemomis, organizacinės veiklos kokybės parametrus (Magretta, 2012, Merk 2011).

Vertinant jūrų uosto konkurencingumą, gali būti taikomos įvairios konkurencingumo vertinimo metodikos, kurios skiriasi savo aprėptimi, tikslais ir vertinamais objektais. Remiantis Ramanausku (2004), konkurencingumo vertinimo metodikos gali būti skirstomos į penkias grupes:

1. Konkurencingumo rodiklių vertinimo metodikos:

- *kainų konkurencingumo* vertinimo metodikos (analizuojami užsienio prekybos, valiutų kursų ir kt. rodikliai);

- *ne kainomis grįstos konkurencingumo* vertinimo metodikos (analizuojami produkcijos patikimumo, kokybės ir kt. rodikliai). Šių rodiklių analizę ir vertinimą dažniausiai atlieka tarptautinės ekonominės institucijos.

2. Ekonomikos sektorių konkurencingumo vertinimo metodikos:

- *Makroekonominių ir šakos* įmonių ekonominės veiklos rezultatų analizės;

- *Lyginamoji analizė*, M. E. Porter „deimanto“ modelis bei Milken instituto (Kalifornija, JAV) pasiūlytas Globalus kapitalo prieinamumo indeksas (angl. *Global Capital Access Index*) (Porter, 2003).

3. Regiono/šalies lygmens konkurencingumo vertinimo metodikos:

- *Europos konkurencingumo indeksas*;

- *Masačusetso inovacijų ekonomikos indeksas*;

- *Huggins Asociacijos Didžiosios Britanijos konkurencingumo indeksas*.

4. Tarptautinio lygmens konkurencingumo vertinimo metodikos:

- *Pasaulio ekonomikos forumo* skelbiami šalių, pasaulio regionų konkurencingumo indeksai;

- Šveicarijoje įsteigto Tarptautinio vadybos plėtros instituto *Pasaulinio konkurencingumo reitingas*.

5. Ekonominės politikos konkurencingumo vertinimo metodikos:

- Masačusetse (JAV) įsteigto Paveldo fondo sukurtas *Ekonominės laisvės indeksas*.

Belgijos Antverpeno universiteto mokslininkas Huybrecht (2002) uosto konkurencingumo vertinimui pritaikė Porterio deimanto konkurencingumo modelį. Pagal šį modelį uosto konkurencingumą lemia penki pagrindiniai komponentai: veiksnų sąlygos (geografiniai ir negeografiniai uosto charakteristikų veiksniai), paklausos sąlygos (uosto klientų paklausa), uosto konkurencija (vidinė, tarptautinė konkurencija), susiję ir palaikantys pramonės sektoriai (transporto įmonės, krovos bendrovės ir pan., be kurių uostas negalėtų funkcionuoti), bei vyriausybė (ekonominė-finansinė šalies būklė) ir galimybės (tikimybės įvykti force majeure atvejams ar kitiems uosto veikla apribojantiems veiksniams).

Uosto konkurencingumo vertinimui užsienio šalių mokslininkai daugiausia rekomenduoja taikyti Delfų metodą. Haezendonck (2001), Coulson-Thomas (2005) uosto konkurencingumui vertinti rekomenduoja taikyti M. Porterio tarptautinio konkurencingumo vertinimo modelį, išskiriant veiksnų sąlygas (materialiniai ir nematerialiniai gamybos veiksniai, formuojantys konkurencinius pranašumus), paklausos sąlygas (šalies rinkos paklausos mastas ir struktūra, jos vystymosi dinamika, diferenciacija pagal produktus, vartotojų reiklumą ir prioritetiškumą struktūrą), giminingas ir palaikančias pramonės šakas (pramonės šakos, kurios aprūpina į eksportą orientuotas nacionalines

įmones komplektuojančiais gaminiais, materialiniais komponentais ir kitais gamybos veiksniais, paslaugomis bei informacija), įmonių strategiją, struktūrą ir konkurenciją.

Tačiau daugiausia autorių (Yap, Lam, 2005, Ng A.K.Y., Liu 2010) pastaraisiais metais pasisako už daugiakriterinių sprendimų analizės metodų taikymą jūrų uostų konkurencingumo vertinimo procese, prioritetą vienareikšmiai teikiant analitiniam hierarchiniam procesui (angl. Analytic Hierarchy Process – AHP). Daugelio lygių hierarchinę kriterijų struktūrą naudojantis AHP metodas pasižymi geromis matematinėmis savybėmis ir palyginti lengvai išgaunamais pradiniais duomenimis (Ng A.K.Y., Liu 2010). Pagrindiniai šio metodo privalumai yra jo lankstumas, patogumas sprendimo priėmėjams ir galimybė tikrinti suderinamumus (Ramanathan 2001). AHP metodo pagalba galima vertinti alternatyvas tiek kokybinių (subjektyvių) tiek kiekybinių (objektyvių) kriterijų atžvilgiu.

Apibendrinant galima teigti, kad konkurencingumo vertinimo procesas imlus laiko, finansų ir dažnai žmonių ištekliams. Nuo metodikos išsamumo ir detalizavimo laipsnio tiesiogiai priklauso ne tik vertinimo rezultatų tikslumas, vertingumas, bet ir vertinimo proceso sudėtingumas, metodikos pritaikymo sąnaudos bei tikslingumas. Pagrindinės teorinės, arba metodologinės, problemos, kylančios konkurencingumo vertinimo procese, yra vieningos ir aiškios – konkurencingumo sampratos daugiaprasmiškumas ir vertinimo metodikų lemiami apribojimai. Praktiniu lygiu susiduriama su laiko ir finansinių išteklių stoka bei informacijos prieinamumo sukeliama apribojimais.

1.2 Klaipėdos valstybinio jūrų uosto konkurencingumo vertinimo epistemologija

Atsižvelgiant į Lietuvos kaip jūrinės valstybės ekonominės strategijos prioritetus, gauti didesnę ekonominę naudą iš jūrų transporto sektoriaus, pradėti realiau konkuruoti su pažangių jūrinių šalių uostais, Klaipėdos valstybinio jūrų uosto konkurencingumas Lietuvos mokslininkų tiriamuosiuose darbuose analizuojamas, taikant gana skirtingus modelius. Kitų šalių mokslininkų atliktų Klaipėdos valstybinio jūrų uosto konkurencingumo tiriamųjų darbų nebuvo rasta, priimama prielaida, kad dėl regioniniu lygiu apsiribojančios Klaipėdos valstybinio jūrų uosto reikšmės, šis klausimas nėra itin aktualus.

Puidokas ir Andriuškaitė (2012), Kutkaitis (2012) pažymi, kad šalies mokslininkai daugiausia Klaipėdos valstybinį jūrų uostą nagrinėjo kaip transporto sistemos segmentą arba pasirinkto specifinio veiklos aspekto pagrindu. Kutkaičio (2012) teigimu, Lietuvos mokslininkų (Baublys, 2004; Urbanas, 2005, Pranevičius, 2005 ir 2006) atlikti Klaipėdos valstybinio jūrų uosto konkurencingumo tyrimai ir pasiūlyti vertinimo modeliai vertingi, bet norint juos taikyti, reikia turėti daug tikslų ir išsamių pradinių duomenų, taigi praktiškai juos taikyti sudėtinga. Per pastaruosius ketverius metus

Lietuvos mokslininkų atliktus Klaipėdos valstybinio jūrų uosto konkurencingumo tyrimus galima skirstyti į kelias grupes:

- konkurencingumo vertinimas verslo aplinkos analizės kontekstu (Puidokas, Andriuškaitė, 2012);
- konkurencingumo vertinimas veiklos darnumo aspektu (Kutkaitis, 2012);
- kompleksiniai konkurencingumo vertinimo modeliai (Aronietis ir kt., 2010; Greičiūnė, 2012; Vėlius ir Spiriajevas, 2016)

Puidokas ir Andriuškaitė (2012) atliko Klaipėdos valstybinio jūrų uosto konkurencingumo vertinimą verslo aplinkos analizės pagrindu, vidinės ir išorinės aplinkos elementų apimtyje, taikant SSGG analizės metodą. Buvo nustatyti pagrindinius uosto pranašumai (gera geografinė padėtis, neužšalantis ir giliavandenis uostas, išplėtota uosto ir Klaipėdos regiono įvairių transporto rūšių infrastruktūra, efektyvus investicijų panaudojimas modernizuojant uosto infrastruktūrą) ir trūkumus (prastas koordinavimas tarp jo direkcijos, savivaldybės ir gyventojų bei sisteminio uosto ir miesto plėtros planavimo nebuvimas), galimybes (tranzitinių krovinių srautų didėjimas Vakarų ir Rytų kryptimi ir uoste perkraunamų krovinių kiekių augimas) ir grėsmes (nestabili Rusijos ir Baltarusijos ekonominė politika).

Kutkaitis (2012) Klaipėdos valstybinio jūrų uosto konkurencingumą siūlo tirti darnaus vystymosi kontekstu. Apibendrinant mokslininko atliktų tyrimų rezultatus, konstatuojama, kad

Klaipėdos valstybinio jūrų uostų direkcijos logistinė veikla iš dalies atitinka darnios logistinės veiklos pobūdį (socialiniame ir ekonominiame darnos lygmenyse). Šioje įmonėje ypač sparčiai vystomas socialinis lygmuo su ekologinio ir ekonominio lygmenų plėtra nesiejamas.

Greičiūnė (2012) sudarė Klaipėdos uosto funkcionavimo procesų schemą ir uosto konkurencingumą vertino, taikant Belgijos Antverpeno universiteto mokslininkų sudarytą modelį, grindžiamą M. Porterio deimanto konkurencingumo modeliu, pagal kurį uosto konkurencingumą lemia penki pagrindiniai komponentai: veiksnų sąlygos (geografiniai ir negeografiniai uosto charakteristikų veiksniai), paklausos sąlygos (uosto klientų paklausa), uosto konkurencija (vidinė, tarptautinė konkurencija), susiję ir palaikantys pramonės sektoriai (transporto įmonės, krovos bendrovės ir pan., be kurių uostas negalėtų funkcionuoti), bei vyriausybė (ekonominė-finansinė šalies būklė) ir galimybės (tikimybės įvykti force majeure atvejams ar kitiems uosto veiklą apribojantiems veiksniams. Atlikto konkurencingumo vertinimo pagrindu buvo sudarytas konkurencingumo didinimo scenarijus, kurio pagrindu buvo apytikriai apskaičiuota, kokie bus krovinių srautai Klaipėdos uoste 2025 metais.

Vėlius ir Spiriajevas (2016) savo moksliniame tyrime taikė hierarchinės klasterinės analizės metodą ir sudarė Rytų Baltijos uostų klasifikaciją pagal kintamųjų statistinius rodiklius, pagal kuriuos uostai suskirstyti į 4 klasterių grupes. Buvo išskirta 11 konkurencingumo vertinimo kriterijų:

bendros krovos mastų, krovinių struktūros, importo, eksporto, konteinerių krovos, gyventojų skaičius uostamiesčiuose, keleivių skaičius uostuose, biriųjų, skystųjų ir kitų krovinių, uosto bendrovių skaičiaus, uostų gylių rodikliai. Šio metodo taikymo tikslas – atlikti krovos mastų Rytų Baltijos uostuose prognozę iki 2025 m..

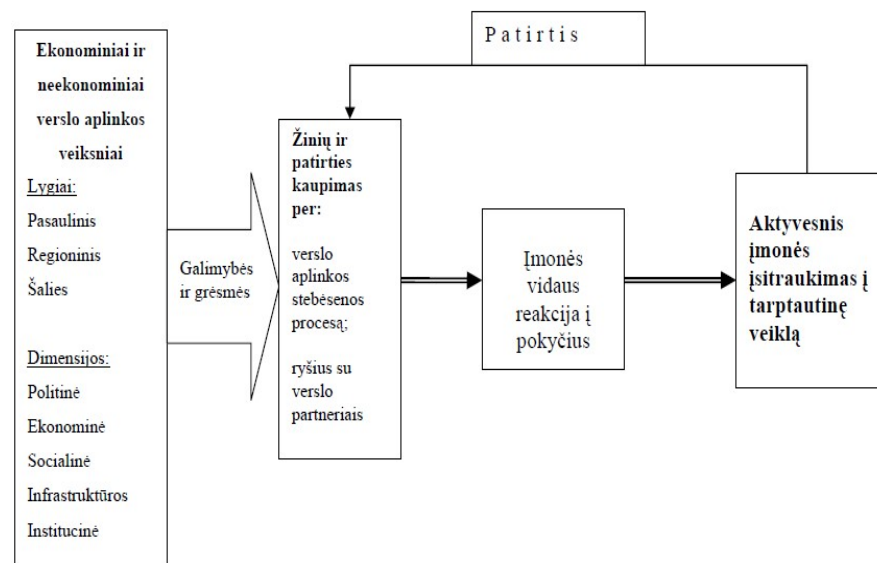
Vėliaus ir Spiriajevo (2016) atlikto tyrimo rezultatais nustatyta, kad Klaipėdos uostas priklauso II klasterio grupei, kuriai priskirti ir Ust-Lugos, Talino, Rygos, Ventspilio uostai. Jiems būdingi panašūs krovos mastai, krovinių struktūra, transporto infrastruktūra bei uostų gyliai. Prognozavimo metodu nustatyta, kad 2025 m. daugiausiai perkraus Ust-Lugos, Sankt Peterburgo, Klaipėdos ir Rygos uostai. Nustatyti šie Klaipėdos uosto ekonominio geografinio konkurencingumo veiksniai - geografinė padėtis, techniniai uosto parametrai, infrastruktūros plėtra, paslaugų kaina ir kokybė.

Apibendrinant Lietuvos mokslininkų siūlomus jūrų uosto konkurencingumo vertinimo modelius, konstatuojama, kad jie dažniausiai grindžiami konkurencingumo išorinių ir vidinių konkurencingumo veiksnių vertinimu, bet dažniausiai neįtraukia ekonominių – finansinių veiklos rodiklių kaip konkurencingumo veiksnio analizės.

2. JŪRŲ UOSTŲ VEIKLOS KONKURENCINGUMO VERTINIMO TEORINIŲ ASPEKTŲ IDENTIFIKAVIMAS

2.1 Verslo aplinkos įtakos ūkinei veiklai vertinimas: pagrindiniai metodai ir jų taikymas

Jūrų uosto konkurencingumą traktuojant kaip gebėjimą panaudoti vidinius konkurencingumo veiksnius, prisitaikant prie išorinės aplinkos pokyčių, tikslinga identifikuoti jūrų uosto veiklai reikšmingiausius verslo aplinkos pokyčius bei išnagrinėti verslo aplinkos veiksnių įtakos vertinimo būdus. Savalaikis ir objektyvus verslo aplinkos pokyčių vertinimas padeda stiprinti jūrų uosto pozicijas tarptautinėje rinkoje. Globalizacija konkurencinius pranašumus jūriniame versle pavertė daug mobilesniais, imliais žinioms ir daug labiau paplitusiais geografinėje erdvėje, o tai savo ruožtu gerokai praplečia verslo aplinkos įtakos analizės lauką.



1 pav. Integruotas įmonės reagavimo į aplinkos veiksnių pokyčius modelis (sudaryta pagal Stripeikį, 2008)

Verslo aplinka apibrėžiama kaip kompleksiskai veikiančių politinių, ekonominių, kultūrinių, techninių ir socialinių veiksnių visuma, daranti įtaką verslo subjektui ir jo vykdomos veiklos efektyvumui. Tuo tarpu šiuolaikinė verslo aplinka tampa vis sudėtingesnė, globali bei nebeatitinka nusistovėjusių pusiausvyros būsenų (Stripeikis, 2008). Aplinkos stebėseną šalyje ar įmonėje pasak autorių (Vaiginienė, 2003) gali būti atliekama naudojant trijų lygių modelius: nereguliarus (laiki-

nus) modelius, kurie naudojami tuomet, kai kyla krizės, periodiškai atliekamus aplinkos vertinimus ir nuolatinis modelius. Mokslinės literatūros analizės metu identifikuota, jog pastaroji nuolatinė verslo aplinkos analizė, padeda sumažinti nepalankų aplinkos pokyčių poveikį, bei pasak Kozlinski ir Guseva (2006) aplinkos įtaką įmonės finansiniams veiklos rezultatams.

Verslo aplinkos poveikis svarbus aspektas vertinant įmonės veiklą, prognozuojant galimus įmonės finansinės veiklos pokyčius. Vienas iš įmonių sėkmingos veiklos priežasčių yra gebėjimas palankiai priimti aplinkos pokyčius, aplinkos vertinimo poveikio būtinumą galima papildyti tuo, jog pasireiškiant aplinkos veiksnių dinamiškumui, savalaikis įmonės gebėjimas vertinti aplinkos veiksnius, padeda išvengti finansinės ir ekonominės veiklos disbalanso, suprantamo kaip verslo rizika (Žvirblis, Zinkevičiūtė 2008). Aplinkos pokyčių vertinimas ir atsirandančių rizikų ir galimybių identifikavimas, padeda įmonėms kaupti informaciją apie verslo aplinkos sąlygas, ko pasėkoje tampa lengviau adaptuotis kintančioje aplinkoje. Kozlinskis ir Guseva (2006), minėtą situaciją papildoma išskirdami, jog šalies vykdomos politikos vaidmuo kintant verslo aplinkai ir vykdant sėkmingą ekonominę veiklą, gali tapti ribojančiu arba stabdančiu veiksniumi, todėl jos pagrindinių elementų analizė įgauna didelę svarbą. Verslo aplinkos poveikis, remiantis mokslinės literatūros analize, atsiskleidžia per verslo vidinės aplinkos pokyčius, kai pokyčiai nėra vertinami ar jų poveikis ignoruojamas. Verslo aplinkos sąlygos, yra svarbus plėtros veiksnys ir sudaro esmines gaires makroekonominės aplinkos pokyčių prognozei (Kutkaitis, Župerkienė, 2011).

Nustatyta, jog verslo aplinkos elementų vertinimo svarba atsispindi per įmonių verslo aplinkos veiksnių, jų kitimo analizės ir įmonės finansinės veiklos rezultatų pokyčių tarpusavio priklausomybę. Pastebėta, jog didesnis dėmesys aplinkos pokyčiams, jos vertinimui skiriamas pasireiškus ekonomikos nuosmukiui ar sparčiai augančiam įmonių nemokumui (Žitkus, 2004).

Anot Stundžienės ir Bliekienės (2012), aplinkos vertinimo metodų svarba išreiškiama ryšio tarp makroaplinkos ir įmonių veiklos rezultatų vertinimu, dėl ko galima iš anksto numatyti įmonių veiklos rodiklių kitimo tendenciją, pasikeitus ekonominei situacijai šalyje. Įmonių plėtrai svarbesnis yra aplinkos makrolygis, kurio analizė atliekama kaip atskirų makroekonominių rodiklių prognozavimas. Vertinant tarptautiniu mastu veikiančių įmonių veiklą ir jai daromą aplinkos įtaką, pasak Samoškos (2011) naudojami tarptautinių organizacijų sukurti aplinkos palankumo verslui vertinimo modeliai. Jie parodo aplinkos veiksnius, galinčius daryti įtaką bendrai šalies verslo kokybei ir sėkmei. Minėto autoriaus darbe verslo aplinkos sąlygos, jų palankumas tapatinamas su konkurencingumu, patvirtinančiu, jog įmonių aplinkos (šalies makroekonominė situacija ir kt.) sąlygos yra neatšiejamos jų konkurencingumą formuojantis veiksnys.

Bendrųjų verslo aplinkos vertinimo prielaidų analizė parodė, jog verslo aplinkos vertinimo būtinumas siejamas su gebėjimu greitai adaptuotis kintančioje verslo aplinkoje, bei išvengti dėl aplinkos pokyčių susiformuojančios verslo rizikos. Analizės metu identifikuota, jog globalių ar šalies

organizacijų pateikiamų verslo aplinkos sąlygų vertinimo metodai ir jų rezultatų naudojimas įmonių veikloje, siekiant efektyvios adaptacijos kintančioje aplinkoje, vertinami skeptiškai dėl duomenų, jų naudojimo savalaikiškumo formuojamų paklaidų, todėl verslo aplinkos įtaką konkurencingumui suinteresuoti subjektai, tarp jų ir jūrų verslo atstovai, vertina pagal savo sudarytą metodiką, derinant kokybinius ir kiekybinius verslo aplinkos įtakos verslo konkurencingumui vertinimo metodus.

Pagrindiniams kokybiniams verslo aplinkos įtakos konkurencingumui vertinimo metodams įvairūs mokslininkai priskiria PEST, PESTEL, aplinkos dinamikos scenarijų analizę. PEST metodika yra siauriausia verslo aplinkos veiksnių aprėptimi, tačiau BPO (Baltic Ports Organization) ekspertų teigimu, ji aprėpia jūrų uostų veiklai reikšmingiausias politinius, ekonominius, socialinius ir technologinius aplinkos veiksnius.

Politiniai veiksniai formuoja galimybių palankumą identifikuoti tam tikrus aplinkos pokyčius regiono politikoje ateityje. Pasak Mackevičiaus ir Rakštelienės (2004), politinė aplinka daro įtaką verslui per apmokestinimo sistemą, regioninės politikos formavimą, paramą smulkiam ir vidutiniam verslui. Įmonės savo praktinėje veikloje privalo vadovautis atitinkamais sprendimais ir teisės aktais, žinoti, kaip konkretūs reikalavimai veikia, numatyti kokią įtaką vieno ar kito įstatymo priėmimas darys prekių gamybai, paslaugų teikimui, prekių kainoms, tuo pačių įmonės pinigų srautams ir nemokumo grėsmės augimui. Dažnas politinės aplinkos kitimas sukuria papildomas išlaidas ir apribojimus įmonių veikloje. Jūrų uostų veikloje reikšmingiausi politinės aplinkos parametrai yra šalies tarptautiniai santykiai, santykiai su kaimyninėmis šalimis, šalies politinis stabilumas, narystė tarptautinėse organizacijose, lobizmo pasireiškimas, politinių partijų įtaka verslui.

Ekonominiai veiksniai yra grupė veiksnių, darančių didžiausią įtaką verslo aplinkai, bei įmonių pelnui ar nuostoliui. Šioje aplinkoje išskiriami veiksniai paaiškina, kokiomis priemonėmis vyriausybė daro įtaka ekonomikos plėtrai ar smukimui. Ekonomikos aplinkos palankumui vertinti, remiantis literatūros analize, dažniausiai pasitelkiami veiksniai: ekonominis augimas, infliacija, užimtumas ir kiti darbo rinkos ypatumai, palūkanų normos svyravimai palūkanų normos dydis, investicijų klimatas ir gamybos veiksnių kainų lygis, vartotojų perkamoji galia, vartotojų ir įmonių disponuojamųjų pajamų dydžius, verslo ciklo etapų kaita. Jūrų uosto konkurencingumo vertinime ekonominės aplinkos įtaka daugiausia siejama su šalies ekonominiu stabilumu, uosto rinkliavų ir paslaugų kainodaros politika, bazinės verslo infrastruktūros kūrimas, ES paramos pritraukimas į uostų plėtros projektų įgyvendinimą.

Socialiniai veiksniai apibūdinami, kaip kultūriniai veiksniai, atspindintys bendrus šalies gyventojų interesus. Jūrų uostų veikloje reikšmingiausi politinės – teisinės aplinkos parametrai yra darbo jėgos pasiūlos veiksny, demografinė situacija ir migraciniai procesai.

Technologiniai veiksniai apibūdina esamą technologijų infrastruktūrą, bankinės sistemos ypatumus, mobiliąsias technologijas, interneto sklaidą. Jų ypatybės bei technologinė pažanga gali

daryti teigiamą ir neigiamą poveikį regiono verslo galimybėms per kuriamą ar esamą infrastruktūrą. Svarbu atkreipti dėmesį į technologijų pokyčius, naujovių ir inovacijų atsiradimo galimybes, biudžeto skirto mokslinių tyrimų plėtrai ir valdymui reguliavimą. Jūrų uostų veikloje reikšmingiausi technologinės aplinkos elementai yra bendras verslo technologinis lygis, progresyvių technologijų prioritetai, inovacijų taikymas ir rėmimas, informacinių sistemų naudojimas.

PESTEL analizės metodika papildomai įtraukia aplinkosaugos, arba tvarios ekonomikos aplinkos bei teisinius verslo aplinkos reguliavimo aspektus. Aplinkosaugos veiksniai vertinami, kaip įmonės veiklos poveikis aplinkai ir atitinkamai aplinkos pokyčių įtaką ilgalaikiai įmonės veiklai. Šie veiksniai svarbūs dėl didėjančios taršos bei tvarios ekonomikos aspektų. Aplinkosauginės aplinkos poveikis įmonių aplinkai siejasi su politinės teisinės aplinkos poveikiu, dėl ekologijos normatyvų reikalavimų tvarios ekonomikos plėtrai ir didesnėmis išlaidomis tiek technologijų taikymo, tiek jų nenaudojimo atvejais. Jūrų uosto darnos vertinimas aktualizavosi, mažinant neigiamą uostų veiklos įtaką aplinkai. Šiuo atveju plačiai nagrinėjamas uosto veiklos poveikis oro, vandens kokybei, triukšmo pokyčiams, bioįvairovės išlaikymui, teritorijos naudojimo produktyvumui ir netgi klimato kaitai. Jūrų uostams siūloma paruošti ir viešai pristatyti socialinės atsakomybės deklaracijas, kuriose būtų atspindėtos pagrindinės nuostatos aplinkos ir darbuotojų atžvilgiu.

Aplinkos dinamikos scenarijų analizė mokslinėje literatūroje išskirtina kaip dar vienas metodas aplinkos pokyčių įtakos vertinimui. Anot Kaziulionytės (2009), šio metodo pagalba nustatoma, kurios jėgos lemia aplinkos pokyčius. Taikant šį metodą susiduriama su problema, jog kuo dažniau minėtos jėgos nenuspėjamai kinta, tuo sunkiau tampa numatyti galimas situacijas aplinkoje. Daroma prielaida, jog metodo tinkamumas gali būti vertinamas teigiamai, tik riboto kintamumo aplinkos jėgoms vertinti ir jų kintamumui ateityje prognozuoti.

Atliekant kokybinį verslo aplinkos veiksnių įtakos konkurencingumui vertinimą, neretai pasirenkamas ekspertinis vertinimas. Vertinant svarbiausius aplinkos elementus, darančius įtaką verslui ir pokyčiams jo veikloje, turėtų būti atsižvelgiama ne tik į atskirų įmonių ar tam tikros srities ekspertų atsakymus, bet ir į statistiškai pagrįstus ryšius tarp makroekonominių kintamųjų ir įmonių finansinės veiklos rezultatų.

Kokybinis tyrimas, vertinant verslo aplinkos poveikį įmonių veiklai, yra pirminė duomenų analizė. Pagrindiniu verslo aplinkos vertinimo etapu tyrimuose išskiriamas kiekybinis aplinkos veiksnių vertinimas, įtakos verslo subjektų veiklos rezultatams vertinimas regresinės analizės metodu. Siekiant gautų rezultatų patikimumo tyrimuose minėti metodai, skirti įvertinti verslo aplinkos poveikį, klasifikuojami į rangavimo, klasifikavimo, vertinimo ir optimizavimo metodų grupes. Pritaikius visus šiuos metodus, galima gauti patikimą, visapusišką verslo aplinkos įvertinimą tiek kokybiniais tiek kiekybiniais aspektais. Pasak Krivkos (2013), siekiant didesnio duomenų patikimumo, kiekybiniai rodikliai iš įmonių finansinės atskaitomybės ir verslo aplinkos pokyčiai papildomi

kokybiniais elementais, gautais verslo vienetų apklausos metu. Ne visų įmonių finansiniai duomenys gali atitikti realią situaciją, turint omenyje vykdomą neoficialią ekonominę veiklą ir jos poveikio neįtraukimą į finansinę atskaitomybę. Apklausų rezultatai, neišvengia žmogiškojo veiksnio įtakos, todėl minėtų rodiklių skaičiavimo rezultatai vertintini atsargiai. Agreguoti duomenys, taikomi vertinant situaciją šalies rinkoje, įmonių efektyvumą, priklausomybę tarp įmonių veiklos rezultatų ir verslo aplinkos pokyčių.

Mokslinės literatūros analizės metu, pastebėta, jog kiekybiniai tyrimo metodai, vertinant verslo aplinkos poveikį įmonių veiklai dėl pakankamai sudėtingos metodikos nėra labai dažnai naudojami. Nagrinėjant galimus aplinkos kiekybinio vertinimo metodus, išskiriamas kiekybinis metodas – daugiakriterinė analizė. Šioje grupėje, remiantis Ginevičius, Podvezko (2008), Zhang, Yang, Zapounidis, Doumpos atliktais tyrimais (Žvirblis, Zinkevičiūtė, 2008), išskirtini sekantis metodai: kriterijų reikšmių ir jų reikšmingumo ir sandaugų sumavimo (KRRSS) metodas (Simple Additive Weighting – SAW), analitinės hierarchijos proceso metodas (Analytical Hierarchy Process – AHP), artumo idealiam taškui nustatymo metodas (Technique for Order Preference by Similar To ideal Solution – TOPSIS), bei kompleksinis proporcingo įvertinimo metodas (Complex proportional Assessment – COPRAS) (Žvirblis, Zinkevičiūtė, 2008).

KRRSS metodo tinkamumo tyrimui naudojimas pagrindžiamas, galimybe sujungti iš principo labai skirtingo pobūdžio pirminius veiksnius į apibendrinamąjį dydį, taikymu. Pagrindinės sąlygos, naudojant minėtą metodą, visų veiksnių sistemoje nepriklausomumas ir jų tarpusavio sąveikos neturi būti reikšmingos integriniam dydžiui. Taikant šį metodą, pasak Žvirblio ir Zinkevičiūtės (2008) turi būti pasirenkamas kiekvieno iš veiksnių palankumo vertinimo matas. Gavus preliminarius reikšminius aplinkos veiksnius ir išvadas, formuojama ekspertų grupė,– atliekama daugiakriterio vertinimo esminių kiekybinių ir kokybinių aplinkos indikatorijų identifikacija ir jų vertinimas. Pagal pateiktą modelį nustatomas aplinkos veiksnių palankumo bendrasis indeksas. Bazinis modelis mokslinėje literatūroje užrašomas sekančia išraiška:

$$M(I) = k_e E(I) + k_s S(I) + k_p P(I) + k_i I(I) + k_a A(I); \quad (1)$$

Čia, $M(I)$ – esminių aplinkos indikatorijų E, S, P, I, A įtakos palankumo bendrasis indeksas;

$E(I), S(I), P(I), I(I), A(I)$ – indikatorijų įvertinimas balais;

k_e, k_s, k_p, k_i, k_a – indikatorijų tiesioginės įtakos integriniam dydžiui $M(I)$ reikšmingumo koeficientai (suma lygi 1) (Žvirblis, Rimkevičiūtė, 2012).

Minėtas modelis sudaromas iš atskirų verslo aplinkos elementų indeksų, kurie skaičiuojami, kaip išskirtų įtakos veiksnių svertiniai koeficientai jų suma lygi 1. Pasak A. Žvirblio ir V. Rinkevičiūtės (2012), siekiant suformuoti adekvačią verslo aplinkos situacijai vientisą kriterijų sistemą, išskiriamus veiksnius tikslinga grupuoti į keletą grupių, kai kiekviena iš jų apibrėžia tam tikrą dalinį kriterijų. (Ginevičius, Podvezko, 2008).

Verslo aplinkos veiksnių įtaką konkurencingumui vertinant analitinės hierarchijos proceso (AHP) metodu, formuojama galimybė kiekybiškai išreikšti veiksnių prioritetiškumą taikant rangavimo priemones. Analitinės hierarchijos proceso (AHP) metodu, pasak Tupėnaitės (2010) kriterijų svoriai nustatomi pagal medianas, duomenys, kaip ir KRRSS metodo atveju gaunami ekspertų apklausos pagrindu. Taikant minėtą metodą, reikšmingumo įverčiai nustatomi ekspertiniu vertinimu ir matematinius skaičiavimus. Ekspertinio vertinimo rezultatai apibendrinami, veiksniams suteikiami svertiniai koeficientai, kurių pagrindu suformuojama kiekybinė bazė atlikti kiekvieno iš veiksnių įtakos priklausomam kintamajam vertinimą. Metodo taikymą aplinkos veiksnių poveikio vertinimui analizavo G. Rakauskienė ir R. Tamošiūnienė (2013). Analizuojant metodo charakteristikas, nustatyta, jog trūkumai šio metodo taikymo metu formuojasi dėl kokybinio tyrimo metu neišvengiamo žmogiškojo faktoriaus įtakos ir dėl jo atsirandančios paklaidos.

Kiti daugiakriterio vertinimo metodai nėra dažnai naudojami aplinkos poveikio vertinimui. Nustatant kompleksinio verslo makroaplinkos mato lygio indeksą įtraukiami pirminiai, antriniai vertinimai bei santykinis šių rodiklių reikšmingumas. Artumo idealiam taškui nustatymo (Technique for Order Preference by Similar To ideal Solution – TOPSIS), bei kompleksinis proporcingo įvertinimo (Complex proportional Assessment – COPRAS) metodai dažniau taikomi, siekiant įvertinti tam tikrų veiksnių palankumo konkrečiam rodikliui sąlygų koeficientą.

Pasak Stundžienės ir Bliekienės (2012) dažnai aplinkos poveikio įmonių veiklos pokyčiams vertinimas be jau minėtų metodų gali būti atliekamas įvairių santykinų statistinių rodiklių skaičiavimu ir jų palyginimu bei įtakos vertinimo statistinių metodų pagalba. Minėtu atveju be rodiklių kaitos ir jų palyginimo naudojama koreliacinė ir regresinė analizės, padedančios įvertinti tiek kintamųjų tarpusavio priklausomybę, ryšį, bei prognozuoti galimus pokyčius ir jų poveikį priklausomam kintamajam.

Mokslinės literatūros analizės metu nustatyta, jog kokybinių PEST, PĮSETA ir kitų metodų naudojimas, vertinant aplinkos poveikį įmonių veiklai yra dažniausiai naudojama tyrimo forma, tačiau šiais metodais gautų rezultatų patikimumas ribojamas duomenų priklausomumo nuo tyrėjo ir respondentų išankstinių nuostatų išskirti esminius veiksnius. Pastarieji metodai, jų rezultatai padeda identifikuoti aplinkos veiksnius, turinčius įtaką vertinamam kintamajam. Pagrindiniai verslo aplinkos metodų taikymo praktikos analizė parodė, jog vieno metodo naudojimas neduoda patikimų tyrimo rezultatų.

2.2 Organizacijos veiklos finansinių rodiklių analizės reikšmė verslo konkurencingumo vertinimo procese

Išorinė aplinka ir jos transformacijos keičia organizacijų operatyvinius bei ilgalaikius strateginius tikslus, veiksmus ir, žinoma, rezultatus. Nuo to, kaip įmonės vadovybė geba vertinti vidinių bei išorinių veiksnių įmonės pelnui poveikį bei priimti sprendimus, naudojantis finansiniais rodikliais ir jų teikiama informacija, priklauso įmonės ateities rezultatai, todėl, priimant operatyvinius bei ilgalaikius – strateginius sprendimus, įmonė turi adekvačiai reaguoti į aplinkoje vykstančius procesus. Kadangi jūrų uosto konkurencingumas nemaža dalimi priklauso nuo vidinių veiksnių ir uosto veiklos rezultatų, jūrų uosto veiklos ekonominė analizė yra konkurencingumo vertinimo dalis, o verslo organizacijoje pagrindiniu veiklos rezultato matu pripažįstant pelną, būtent šis rodiklis, ir jo išvestiniai rodikliai atspindi verslo gebėjimą veikti besikeičiančioje aplinkoje (Maksvytienė, 2002). Pasak Gudaičio (2013), veiksnių, kurie daro įtaką įmonės pelningumui, analizė yra neatsiejama įmonės veiklos vertinimo dalis.

Anot Mackevičiaus (2006), finansinės atskaitomybės analizei pasirenkami tik tie būdai, kurie atitinka analizei keliamus tikslus. Be to, finansinės analizės metodika apima ne vien tik tam tikru nuoseklumu susistemintų būdų pritaikymą, bet ir finansinės analizės etapus bei nuoseklumą, rodiklių ir juos veikiančių veiksnių skaičiavimo būdus bei analitinės informacijos pateikimo formas (Marčinskas ir kt., 2001). Kai kurie autoriai santykinų rodiklių analizę laiko pagrindiniu, greičiausiai ir daugiausiai informacijos duodančiu analizės etapu. Juščiaus ir Lekavičienės (2006), nuomone turi būti nagrinėjami ne tik santykiniai, bet ir absoliutūs finansinės atskaitomybės rodikliai, išreiškiantys atskirus įmonės turto ar savininkų nuosavybės bei įsipareigojimų straipsnius. Mackevičiaus (2009) teigimu, finansinių ataskaitų straipsnių ir jų pokyčių nagrinėjimas bei vertinimas leidžia atskleisti įmonės veiklos trūkumus ir numatyti kitas analizės kryptis, bet nepadeda nustatyti ir apskaičiuoti veiksnius, lemiančius finansinius būklės pokyčius įmonėje.

Dažniausiai išskiriami trys finansinių rezultatų vertinimo metodai: horizontalioji, vertikalioji ir santykinė analizė.

Horizontalioji analizė. Broyles (2003), horizontaliaja analizę priskiria prie „finansinės kontrolės“ metodų. Kovaliov (1995), ją vadina santykinė analize. Ši analizė beveik tapati dinamiškos eilučių analizei. Ji dažnai taikoma analizuojant įmonės balanso, pelno (nuostolio) ataskaitų duomenis.

Anot Rumšaitės, Krušinsko (2012), įmonių finansinei būklei įvertinti galima naudoti labai daug skirtingų santykinų rodiklių. Jie apskaičiuojami remiantis finansinėmis įmonės ataskaitomis ir

informacija iš išorės. Kadangi santykinų rodiklių yra daug, finansinės analizės teorijoje jie skirstomi į grupes. Taip grupuojant juos lengviau nagrinėti.

Vertinant ūkių finansinę būklę ir veiklos rezultatus, prognozuojant bankroto tikimybę ir veiklos perspektyvas skaičiuojami finansiniai santykiniai rodikliai. Sprendžiant apie ūkio pelningumą, mokumą, apyvartumą, likvidumą ir kitus ūkinės veiklos klausimus, apskaičiuojami įvairūs absoliutūs ir santykiniai rodikliai (Tamošaitienė, Juškevičienė, Kriščiukaitienė, Galnaitytė, 2010).

Įmonių praktikoje dažniausiai atliekama balanso ir pelno (nuostolių) ataskaitų horizontalioji analizė. Horizontalioji balanso analizė padeda nustatyti turto ir savininkų nuosavybės bei įsipareigojimų konkrečių elementų kitimo tendencijas, šį kitimą palyginti su ankstesnių laikotarpių šių elementų kitimu. Ji padeda analitikui geriau suvokti vadovavimo filosofiją, politiką ir motyvus. Horizontalioji pelno (nuostolių) analizė parodo ne tik pelno ir jo formavimo rodiklių kitimo tendencijas, bet ir suteikia reikiamų duomenų prognozėms. Lygindami ataskaitinio laikotarpio pelno (nuostolių) ataskaitos duomenis su atitinkamo praėjusio laikotarpio duomenimis, galima daryti išvadas apie grynojo pelno ir jį formuluojančių elementų kitimo tendencijas. Horizontaliąją analizę lengvai galima taikyti analizuojant pinigų srautų ataskaitą – reikia atskirų pinigų srautų straipsnius lyginti su ankstesniųjų metų analogiškais pinigų srautų straipsniais (Aleksnevičienė, 2011).

Pagrindiniai horizontaliosios analizės trūkumai: anot Meigs ir Meigs (1992), palyginimas su praėjusiais laikotarpiais nesuteikia jokio pagrindo spręsti apie absoliutų pasiektų rezultatų lygį; Juščiaus ir Lekavičienės (2006), nuomone, horizontalioji analizė, nors ir puikiai padeda nustatyti atskirų finansinių rodiklių kitimo tendencijas, tačiau netiria šių pasikeitimų priežasčių. Taip pat vienas iš šios analizės trūkumų yra tai, kad kaip bazinių rodiklių negalima naudoti neigiamų dydžių arba dydžių lygių nuliui.

Vertikaliuoji analizė. Vertikali analizė identiška lyginamųjų svorių skaičiavimams. Kovaliov (1995), šį analizės etapą vadina procentine (indeksine) analize, o pagal Williams, Stanga, Holder (1995) – tai struktūrinė analizė. Vertikaliuoji analizė atliekama tada, kai kiekvienas finansinės ataskaitos rodiklis lyginamas su bendruoju baziniu tos ataskaitos rodikliu, o gautas dydis išreiškiamas procentais. Ją atlikus galima sužinoti, kokią dalį tam tikras rodiklis sudaro nuo visumos (Aleksnevičienė, 2011). Buškevičiūtės, Mačerinskienės (1998) teigimu, ši analizė dar vadinama struktūrinė analize. Bendras bazinis rodiklis gali būti įmonės balanso aktyvų, pasyvų, pelno, kaštų, pardavimų suma. Atliekant keleto metų finansinių rodiklių finansinę analizę, galima nustatyti rodiklių pakitimų priežastis.

Vertikaliuoji analizė sudaro sąlygas stebėti atskirų sistemos elementų tarpusavio ryšį ir įtaką. Tokios ataskaitos dažnai vadinamos struktūrinėmis, kadangi kiekvienas straipsnis atvaizduojamas nuo bendros rodiklio sumos procentais ir parodo jo lyginamąjį svorį pagrindinio ataskaitos rodiklio

atžvilgiu. Vertikaloji analizė leidžia daryti išvadas dėl vieno ar kitų reiškinių pasikeitimo priežasčių, kadangi bet koks vieno elemento būklės pasikeitimas įtakoja kitus (Ježemovska, 1991).

Naudojant vertikaliosios analizės metodą, galima įvertinti, ar įmonėje tikslingai naudojami gryniesi pinigai, nustatyti kapitalo struktūrą ir jos kitimo priežastis bei atskleisti pajamų ir sąnaudų kitimo priežastis (Mackevičius, Poškaitė, 1999).

Priklausomai nuo atliekamos analizės tikslo, ši analizė gali būti atliekama, skaičiuojant įvairaus detalumo rodiklius: bendra balanso struktūros analizė, kurios metu nustatomi tik kai kurių turto ir savininkų nuosavybės bei įsipareigojimų skyrių lyginamieji svoriai, ir detali analizė, kai leidžiama patyti pagrindines konkrečių balanso skyrių pasikeitimo priežastis (Ruchovienė, 1998).

Vertikaloji analizė labai efektyvi tiriant pelno (nuostolių) ataskaitos duomenis, nes ji padeda išaiškinti įmonės pelningumą, išlaidas, tenkančias vienam pardavimų litui, bendrą pelningumo, veiklos pelno lygį pardavimų apimtyje. Informacija parodo tas įmonės veiklos sferas, kurios darė teigiamą ar neigiamą įtaką grynojo pelno rodikliui. Pagrindiniai vertikaliosios analizės trūkumai: norint išplėsti vertikaliosios analizės galimybes ir įvertinti įvairių pokyčių priežastis, būtina kartu su vertikaliąja analize naudoti veiksnių analizę, kuri leidžia nustatyti atskirų veiksmų įtaką įmonės veiklai. Horizontaliosios ir vertikaliosios analizės rezultatai yra pagrindas santykinę analizę atlikti: apskaičiuoti įvairius santykinius rodiklius (finansinius koeficientus) (Bagdžiūnienė, 2013).

Santykinė analizė. Teorijoje ir praktikoje dar vadinama finansinių koeficientų analize. Šie koeficientai išreiškia finansinių ataskaitų bei kitų informacijos šaltinių duomenų tarpusavio ryšius. Finansiniai koeficientai yra klasifikuojami į grupes sistemas, kurios dažniausiai įvardijamos taip: pelningumo, efektyvumo, mokumo, stabilumo, rinkos (Aleknevičienė, 2011).

Nežinant ataskaitose užfiksuotos praėjusio ar dabartinio periodo finansinės būklės, negalima numatyti būsimųjų finansinių rezultatų, daugelis finansinių sprendimų būtų stichiški. Būtent finansiniai koeficientai atspindi ūkio subjekte vykstančių finansinių procesų ryšius, fiksuoja pastarųjų finansinės būklės pasikeitimus, nagrinėjamo objekto riziką ir galimybes.

Pagrindiniai santykinės analizės privalumai: santykinė analizė, tai analizės pagrindinis ir greičiausias analizės etapas, kai gaunama daugiausiai informacijos; anot Westwick (1987), nepriklausomai nuo panaudojimo sferos santykiniai rodikliai patys savaime yra daug pranašesni daugeliu atvejų palyginti su absoliučiais rodikliais; santykiniai rodikliai gali būti patobulinti ieškant galimybių pakeisti vieną iš jo sudedamųjų dalių arba apskaičiuojamų elementų.

Pagrindiniai santykinės analizės trūkumai: ši analizė nagrinėja tik santykinius rodiklius, o ne absoliučius rodiklius, kurie išreikštų atskirus įmonės turto ar savininkų nuosavybės bei įsipareigojimų straipsnius (Bagdžiūnienė, 2013).

Nors santykiniai finansiniai rodikliai naudojami veikiančios įmonės finansinei būklei vertinti, tačiau apskaičiavus juos pagal sudarytų prognozinį finansinių ataskaitų duomenis, galima įver-

tinti įmonės finansinę būklę (Mileris, 2012). Anot Buškevičiūtės, Kanapickienės, Patašiaus (2010), santykiniai finansiniai rodikliai atspindi finansinių ataskaitų ir jų straipsnių tarpusavio ryšius, pavyzdžiui, tarp pelno ir kapitalo, trumpalaikio turto ir trumpalaikių įsipareigojimų ir pan. Analizės rezultatai išreiškiami sumomis, santykiais (procentais ar koeficientais). Šie santykiai atspindi ūkio subjekte vykstančių finansinių procesų ryšius ir fiksuoja pastarųjų finansinės būklės pasikeitimus, iliustruoja trendus ir jų pakitimo charakterį, taip pat nagrinėjamojo objekto riziką ir galimybes.

Santykinių rodiklių analizė yra labai plačiai paplitusi atliekant tarpįmoninę ir tam tikro laikotarpio analizę. Vartojant santykinius rodiklius, galime palyginti skirtingų įmonių finansines ataskaitas, taip pat vienos įmonės tam tikro laikotarpio finansinių ataskaitų rodiklius (Bružauskas, 2004).

Santykiniai rodikliai leidžia nesunkiai palyginti skirtingų įmonių veiklos rezultatus įvairiais aspektais, nepriklausomai nuo tokių veiksnių kaip priklausomybė tam tikrai ūkio šakai, įmonės juridinis statusas ir pan. Naudojant santykius rodiklius, galima gana objektyviai ir tiksliai įvertinti įvairiais įmonės veiklos puses, atskleisti rezervus ir nepanaudotas galimybes, prognozuoti ir priimti optimalius valdymo sprendimus. Be to, ši analizė leidžia palyginti įmonės skirtingų laikotarpių finansinius rezultatus, nustatyti jų kitimo tendencijas. Santykinė analizė ypač veiksminga nustatant veiksnius, turėjusius įtakos konkrečių rodiklių pokyčiams (Bagdžiūnienė, 2013).

Santykiniai finansiniai rodikliai, apskaičiuojami lyginant du ar daugiau rodiklių. Santykiniai rodikliai atspindi ūkio subjekte vykstančių finansinių procesų ryšius ir fiksuoja pastarųjų finansinės būklės pasikeitimus, iliustruoja trendus ir jų pakitimo charakterį, taip pat nagrinėjamojo objekto riziką ir galimybes. Naudojant santykinius rodiklius galima gana objektyviai ir tiksliai įvertinti įvairias įmonės veiklos sritis, atskleisti rezervus ir nepanaudotas galimybes, numatyti ir priimti optimalius valdymo sprendimus. Todėl finansininkai, buhalteriai, analitikai, ekonomistai, auditoriai turi mokėti apskaičiuoti įvairius santykinius finansinius rodiklius ir jais remdamiesi išaiškinti konkrečius dalykus. Svarbu ne tik teisingai juos apskaičiuoti bet ir mokėti interpretuoti (Mackevičius, Poškaitė, Villis, 2011).

Finansiniai santykiniai rodikliai ypač reikšmingi, kai lyginami su (Mackevičius, 2006): tos pačios įmonės praėjusio laikotarpio rodikliais, numatytais tam tikrais parametriniais rodikliais, tos pačios ūkio šakos kitų įmonių rodikliais, pagrindinių konkurentų rinkoje rodikliais, agreguotais šalies ekonomikos rodikliais.

Prieš pasirenkant įmonei įvertinti santykinius rodiklius, reikia nustatyti analizės tikslus ir įmonės vystymosi perspektyvas. Jeigu žinoma, ko įmonė nori pasiekti, tada vartojant santykinius rodiklius, galima nustatyti, kiek ji yra pažengusi ta kryptimi.

Jeigu įmonė turi keletą tikslų, tada reikia nustatyti jų reikšmingumą (rangą). Kai vienas tikslas pasiekiamas, kitas tampa pagrindinis. Tačiau prioritetai irgi keičiasi priklausomai nuo išorinių veiksnių. Pasirenkant santykinius rodiklius, taip pat reikia žinoti, kokie įmonės padaliniai prisidėjo

prie tų tikslų siekimo ir kokie yra tų padalinių poskyriai. Kiekvienam padaliniui turi būti nustatytas specifinis tikslas, suderintas su bendrais įmonės tikslais. Taigi, pasirenkant santykinius rodiklius, reikia vadovautis tokiais principais (Mackevičius, 2006):

- jeigu įmanoma, tikslinga išrinkti vieną santykinį rodiklį, kuris apibūdintų laimėjimų lygį, taip pat kartu su kitais rodikliais parodytų, koku būdu laimėjimai galėtų būti patobulinti;
- pasirenkami rodikliai turėtų logiškai ar matematiškai tarpusavyje susieti ir kad tai galima būtų įrodyti;
- reikia vengti pseudosantykinų rodiklių;
- vadovui neturi būti pateikiami tie rodikliai, kurių pasikeitimui vadovas negali turėti įtakos – daryti poveikio;
- santykinis dydis turi įvertinti materialų veiksnį, o ne trivialų;
- santykinis išlaidų rodiklis turi teikti informaciją apie naudą, kad vadovas visada tai turėtų mintyje;
- santykinų rodiklių, kuriuos gauna vadovas, skaičius turi būti minimalus.

Kaip teigia Mackevičius (2006), nėra idealios santykinų rodiklių sistemos, kuri patenkintų visų įmonių vadovus, tikėtų visoms ūkio šakoms ir visiems laikams, todėl reikia atsižvelgti į dar tris sudarymo principus:

- įvairioms šakoms, ir įmonėms, jeigu jos funkcionuoja skirtingai, reikalingi skirtingi santykiniai rodikliai;
- įmonės viduje, skirtingiems valdymo lygmenimis irgi reikalingi skirtingi santykiniai rodikliai, nes vadovų atsakomybė yra nevienoda;
- vadovo poreikis specifiniams rodikliams keičiasi, jeigu keičiasi jo problemos.

Šie principai rodo, kad kartais kiekvienas vadovas turėtų gauti tam tikrus rodiklius ir atsiskaityti tų, kurie jam nesuteikia reikalingos informacijos valdymo sprendimams priimti.

Labai svarbu, kad tiriamos ataskaitos būtų suderintos metodiniu ir struktūriniu požiūriu. Visus santykinius rodiklius tikslinga sugrupuoti į dvi grupes – vidinius ir išorinius rodiklius. Vidiniai rodikliai yra tie, kurių apskaičiuojamieji elementai: skaitikliai ir vardikliai, gali būti apskaičiuojami paimant duomenis iš finansinių ataskaitų. Išoriniai rodikliai bus tie, kurių viena dalis neatsispindi finansinėje ataskaitoje (Mackevičius, 2009).

Analizuojant finansinius santykinius rodiklius, būtina žinoti, kad jie patikimi tiek, kiek patikima informacija, kuria remiantis jie buvo apskaičiuoti. Todėl prieš skaičiuojant ir analizuojant finansinius rodiklius reikia kruopščiai patikrinti visas finansines ataskaitas (balansą, pelno (nuostolių), nuosavo kapitalo pokyčių, pinigų srautų ir aiškinamąjį raštą), įsitikinti, ar ataskaitų formų rodikliai suderinti. Tikrinant finansines ataskaitas atkreiptinas dėmesys į ypatingus straipsnius, jų pokyčius, netikėtus sąskaitų likučius. Skaičiuoti finansinius santykinius rodiklius galima tik tada, kai

įsitikinama, kad visose finansinėse ataskaitose klaidų ir netikslumų nėra, jog visi duomenys yra teisingi ir patikimi. Kitaip finansinių santykinių rodiklių analizės rezultatai, išvados ir pasiūlymai bus neteisingi ir tokia analizė įmonei gali atnešti žalą (Mackevičius, 2006).

Galima teigti, kad santykinė analizė yra viena svarbiausių priemonių nustatyti bendrą įmonės finansinę ekonominę būklę, išreikštą tam tikrais standartiniais (unifikuotais) dydžiais nepriklausomai nuo nevienodų veiksnių, apibūdinančių įmonės struktūrą, dydį ar statusą. Ji siekia objektyviai įvertinti įmonės ekonominę būklę ir finansinius rezultatus, kad galima būtų parengti ir priimti valdymo sprendimus. Svarbiausias ekonominės analizės uždavinys – padėti pažinti realų žmones supantį pasaulį bei perteikti jį universalia verslo kalba. Dažniausiai išskiriamos trys ekonominės analizės rūšys: horizontalioji, vertikalioji ir santykinė analizė. Kadangi praktinėje dalyje atliekama įmonės veiklos analizė, kuri užsiima ne tik prekyba Lietuvoje bet ir tarptautine prekyba, trumpai pateiksiu tarptautinių ekonominių santykių reikšmę įmonės ekonominei veiklai.

Įmonių finansinei būklei įvertinti naudojama gana daug rodiklių. Daugelis rodiklių yra tarpusavyje susieti, ir iš jų galima apskaičiuoti kitus rodiklius, tačiau rodikliai skiriasi savo svarba ir panaudojimo tikslais. Dažniausiai santykiai rodikliai nagrinėjami tuomet, kai norima atsižvelgti į ilgesnio laikotarpio perspektyvas, todėl apskaičiuojami ir analizuojami rodikliai, galintys padėti priimti perspektyvinius sprendimus, numatyti įmonės veiklos strategiją (Bagdonas, Railienė, 2013).

Kadangi finansinės būklės rodiklių yra labai daug, juos finansinės analizės teorijoje klasifikuoja į grupes, nes įvairių rodiklių išskyrimas į grupes palengvina jų nagrinėjimą, tačiau nėra bendros klasifikavimo į grupes sistemos. 9 Priede pateikiama Lietuvos ir užsienio autorių santykinių rodiklių klasifikavimo grupių įvairovė.

Praktika rodo, kad vieni ir tie patys rodikliai skirtingų autorių parodomi įvairiose rodiklių grupėse. Pateikiamos įvairios klasifikacijos, pradedant įmonės veiklos sferomis ir baigiant atskiromis šakinių rodiklių grupėmis. Lietuvių autorių ir užsienio autorių klasifikacijos skiriasi, nes užsienio autoriai atsižvelgia į savo šalies finansines ataskaitas.

Vakarų ekonominėje literatūroje yra daug santykinių rodiklių, kuriuos skaičiuojant panaudoti įvairūs finansinių ataskaitų absoliutūs dydžiai. White, Sondhi, Field (1994) pažymi, kad atliekant analizę, rekomenduojama ir naudojama iki 100 santykinių rodiklių. Rodikliai, sukurti valdymo tikslams, skiriasi nuo rodiklių, kurie naudojami išorinių vartotojų. Tyrimai parodė, kad santykiniai rodikliai teigiamai koreliuoja tarpusavyje, todėl gali būti sujungti į grupes, be to, rodikliai su ilgalaikiais komponentais koreliuoja ilgesnį laikotarpį. Vadovams reikalinga detalesnė informacija, kad pamatytų tas specifines sferas, kurias reikia papildomai analizuoti ieškant būdų susidariusioms problemoms išspręsti (White, Sondhi, Field, 1994).

Bendrai priimtose rodiklių klasifikavimo į grupes sistemos. Vieni autoriai siūlo išskirti tokias rodiklių grupes, kurios jų nuomone, yra pačios svarbiausios – turto, kapitalo ir įsipareigojimų, kiti –

siūlo rodiklius į grupes pagal įmonės veiklos sritis: aprūpinimo, gamybos, paslaugų, pardavimų ir t.t. Atskirai išskiriami ekonominės veiklos sričių rodikliai: pramonės, transporto, žemės ūkio įmonių, bankų veiklos rodikliai (Ježemovska, 1991).

Ištyrus Statistikos departamento ir Nacionalinės vertybinių popierių biržos bei Lietuvos ir užsienio autorių santykinių rodiklių skirstymą į grupes, galima daryti išvadą, kad, klasifikuojant rodiklius, būtina laikytis trijų pagrindinių reikalavimų (Bagdžiūnienė, 2013): sujungti į vieną grupę tuos santykinis rodiklius, kurie teigiamai koreliuoja tarpusavyje; priskirti vienai grupei rodikliai turi padėti ištirti tuos pačius reiškinius; vienos grupės rodikliai neturėtų kartoti kitos grupės rodiklių.

Dažniausiai skiriamos tokios santykinių rodiklių grupės kaip pelningumo, likvidumo, veiklos efektyvumo, finansavimo struktūros (įsipareigojimų), rinkos vertės (Rumšaitė, Krušinskas, 2012):

- **Pelningumo (rentabilumo) rodikliai.** Pelningumo rodikliai išreiškiami procentais nuo realizacijos apimties ir parodo kaip efektyviai dirba įmonė lyginant su kitomis tos pačios šakos ar rinkos segmento įmonėmis, leidžia nustatyti garantinį pelno lygį. Žemas pelningumas parodo, kad jeigu dideli veiklos kaštai, net ir menkiausias parduodamos produkcijos kainų sumažėjimas gali įtakoti įmonės bankrotą.
- **Veiklos efektyvumo (aktyvumo arba apyvartinio kapitalo valdymo) rodikliai.** Parodo kaip efektyviai įmonėje yra naudojamas turimas ilgalaikis ir trumpalaikis turtas, efektyviai valdomos įsiskolinimų sumos, ypač skolos tiekėjams ir pirkėjų įsiskolinimas. Šie rodikliai dažniausiai lyginami su normatyviniais rinkos ar šakos rodikliais
- **Mokumo (likvidumo) rodikliai.** Vyrauja nuomonė, kad dažniausia įmonių bankroto priežastis – piniginių lėšų stygius ir nesugebėjimas padengti įsiskolinimų. Likvidumo rodikliai parodo įmonės gebėjimą padengti skolas suėjus mokėjimo terminams – t. y. stabilią finansinę padėtį. Likvidumo problemos įtakoja pajamų ir pelno rodiklius.
- **Įsiskolinimo rodikliai.** Įmonės finansiniai mokėjimai įtakoja akcininkų investicijas. Palūkanos bankams ar kitiems skolintojams privalo būti išmokamos nepriklausomai nuo pelno dydžio. Palūkanų nemokėjimas gali privesti prie to kad kreditoriai likviduos įmonės turtą. Ilgalaikių įsiskolinimų dydis gali būti interpretuojamas įvairiai – ir naudingas ir nuostolingas savininkų požiūriu.

Atliekant finansinę analizę remiamasi pelningumo rodikliais, nes jie geriausiai apibendrina galutinius įmonės veiklos rezultatus ir pagal juos sprendžiama, kokią realią naudą gautų akcininkai, investavę savo kapitalą (Rumšaitė, Krušinskas, 2012).

Įmonės veiklos sėkmė dažnai apibūdinama ne įmonės pelno dydžiu, o jos pelningumu. Praktikoje daug dėmesio skiriama pelningumo vertinimui, jį veikiančių veiksnių apskaičiavimui bei finansinių rodiklių analizei. Įmonės pelningumas – vienas įmonės turto, kapitalo, finansavimo šalti-

nių panaudojimo efektyvumo rodiklių. Pelningumas dažnai apibūdinamas kaip pelno santykis su tam tikru įmonės veiklos rodikliu, kuris turi aiškų ryšį su pelnu. Kitaip tariant, pelningumas yra pelno dalis, tenkanti tam tikram aktyvų ar kapitalo vertės vienetui: pardavimų litui, turto litui, nuosavo kapitalo litui ir pan. (Gudaitis, Žagūnytė, 2013).

Pelningumo didinimu suinteresuotos visos verslo įmonės, nepriklausomai nuo jų veiklos srities ar dydžio. Pelningumas pripažįstamas vienu iš svarbiausių įmonės veiklos vertinimo kriterijų, kadangi jis geriausiai parodo galutinį įmonės veiklos rezultatą bei pagal jį sprendžiama, kokią naudą gali gauti skirtingos įmonės interesų grupės – savininkai, darbuotojai, kreditoriai ir pan. Pakankamas pelningumas laikomas pagrindu tolimesniam verslo plėtimuisi. Nuolatinė ir pagrįsta pelningumo analizė, jo didinimo priemonių taikymas bei aiški jo perspektyvų vizija verslo įmonėms padeda nukreipti finansinių rodiklių raidą pelninga kryptimi (Samuels ir kt., 1995). Sölvell (2015) teigimu, pelningumas parodo veiklos rezultatus, bet neapibūdina priemonių, kuriomis rezultatai buvo pasiekti. Veiksnių, turinčių įtakos įmonės pelningumui, analizė yra neatsiejama įmonės veiklos vertinimo dalis nustatant priežastis, kurios viena ar kita linkme veikia įmonės pelningumą, bei ieškant būdų jį didinti. Nuo to, kaip įmonės vadovybė geba vertinti veiksnių įmonės pelnui poveikį bei planuoti įmonės veiklą atsižvelgus į padarytas išvadas, priklauso įmonės pelningumas bei jo dinamika (Gudaitis, Žagūnytė, 2013).

Efektyvumas suprantamas kaip racionalus lėšų gamybos procese cirkuliavimas, duodantis teigiamą gamybos rezultatą, greitą gamybos proceso ciklą, kurio metu ne tik sukuriamas pelnas, bet ir pinigų srautas, reikalingas gamybos proceso tęstinumui palaikyti (Buškevičiūtė, Kanapickienė, Patašius, 2010). Ilgiausias pinigų apytakos ciklas yra gamyboje, o prekybos įmonėse šis procesas vyksta greičiau, paslaugų srityje – dar greičiau. Tačiau nepriklausomai nuo veiklos srities, pinigų cirkuliavimas ir jo greitis yra labai svarbūs įmonės finansinei būklei. Paspartėjus lėšų apyvartumui, dalis jų gali būti išlaisvinama ir panaudojama papildomam produkcijos kiekiui gaminti, papildomoms paslaugoms teikti, ar panaudoti kitiems papildomo pelno kūrimo reikalams. Šiems reiškiniams įvertinti ir stebėti reikalingi rodikliai, kurie apibūdintų lėšų judėjimą iš vieno apytakos etapo į kitą (Tamošaitienė, Juškevičienė, Kriščiukaitienė, 2010). Šiuos rodiklius galima vadinti įmonės veiklos efektyvumo rodikliais.

Įmonių veiklos efektyvumas priklauso ne tik nuo turto apyvartumo, bet ir nuo sąnaudų. Be sąnaudų negali būti uždirbama pajamų, be jų negali vykti jokia veikla, taigi įmonių veiklos efektyvumą geriausiai apibūdina sąnaudų lygio ir turto (trumpalaikio ir ilgalaikio) apyvartumo rodikliai (Martirosianienė, 2004). Sąnaudų lygio rodikliai parodo įmonės tam tikros veiklos (gamybinės, pardavimo, paslaugų, administravimo ir kt.) sąnaudų lygį, arba kiek tam tikrų sąnaudų tenka vienam pardavimo litui (centrais ir procentais). Jie netiesiogiai parodo tos veiklos pelningumą. Turto apy-

vartumo rodikliai parodo, kiek kartų per metus, ar kitą nagrinėjamą laikotarpį atnaujinamas tam tikras turtas (Mileris, 2012).

Debitorinio įsiskolinimo apyvartumas. Jis apibūdina, kaip pirkėjai atsiskaito su įmone arba kaip greitai įmonei sekasi susigrąžinti neapmokėtas sumas. Debitorinio įsiskolinimo apyvartumas kartais ir dienomis parodo įmonės mokėjimų politiką vartotojų atžvilgiu. Debitorinio įsiskolinimo apyvartumais kartais parodo, kiek kartų per metus įmonė surenka savo lėšas atsiskaitymo procese, šis rodiklis apskaičiuotas dienomis – debitorinio įsiskolinimo apyvartumą dienomis. Laisvosios rinkos šalyse, neišieškotos skolinimosi ribos yra 1–2 mėnesiai. Jeigu įsiskolinimas viršija šias ribas, atsiranda pavojus kaupti įsiskolinimą. Labai svarbu nustatyti uždelsto įsiskolinimo subjektus ir konkrečias jo sumas (Buškevičiūtė, Kanapickienė, Patašius, 2010).

Turto (ilgalaikio ir (arba) trumpalaikio) apyvartumas. Viso turto apyvartumas dažniausiai skaičiuojamas kartais, rečiau – dienomis. Skaičiuojant viso turto apyvartumą, imama vidutinė turto vertė. Šis rodiklis rodo, kaip efektyviai įmonė panaudoja turimą turtą realizacijos procesui garantuoti (Buškevičiūtė, Kanapickienė, Patašius, 2010).

Kiekvienai įmonei svarbiausia yra sugebėti įvykdyti savo įsipareigojimus. Priešingu atveju, įmonė praranda savo autoritetą, sugebėti konkuruoti rinkoje, nes kreditoriai su tokiais klientais nelingę sudarinėti sandorių. Nuo mokumo priklauso įmonės finansinė būklė, veiklos rezultatai, tolesnė jos veikla, perspektyvos, taktika, strategija ir t.t. Todėl, mokumas yra būtina įmonės egzistavimo sąlyga ir kiekviena įmonė turi nuolat analizuoti mokumo rodiklius (Williams, Stanga, Holder, 1995).

Trumpalaikio mokumo rodikliai parodo įmonės trumpalaikį mokumą – ar įmonė pajėgi vykdyti trumpalaikius įsipareigojimus. Prie trumpalaikio mokumo rodiklių grupės priskiriami šie rodikliai: bendrasis trumpalaikis mokumas, greitis trumpalaikis mokymas, labai greitas trumpalaikis mokumas, absoliutus trumpalaikis mokumas ir apyvartinis kapitalo rodiklis, tačiau dažniausiai vartojami yra trys (Juozaitienė, 2007): bendrasis trumpalaikis mokumas; greitis trumpalaikis mokumas; absoliutus trumpalaikis mokumas.

Bendrasis trumpalaikis mokumas (likvidumo koeficientas). Šis rodiklis rodo, kiek kartų visas trumpalaikis turtas didesnis už visus trumpalaikius įsipareigojimus. Tai padeda prognozuoti įmonės mokumo būklę artimiausiu metu. Vakarų šalių praktika rodo, kad norint išlaikyti finansinę pusiausvyrą, laiku vykdyti trumpalaikius įsipareigojimus, būtina, kad trumpalaikis turtas būtų dvigubai didesnis už įsipareigojimus. Kai rodiklis yra žemesnis už 1, įmonė negali atsiskaityti už savo trumpalaikius įsipareigojimus. Tai reiškia, kad įmonėje blogai organizuotas materialinis aprūpinimas, yra problemų parduodant produkciją ir kitų sutrikimų. Nereikėtų teigiamai vertinti ir labai aukšto bendrojo trumpalaikio mokumo koeficiento, nes jei jis labai aukštas, reiškia įmonė nesugeba efektyviai panaudoti turto (Buškevičiūtė, Kanapickienė, Patašius, 2010).

Aktyvūs išorės vartotojai nuolat stebi bendrojo trumpalaikio mokumo koeficiento kitimą, nes remiantis šia informacija, priimami svarbūs sprendimai: bankai gali neteikti paskolų, tiekėjai gali atsisakyti paruoti prekes ar paslaugas skolon (Janovič, 2012).

Greitasis trumpalaikio mokumo koeficientas. Šis rodiklis naudojamas norint objektyviai įvertinti įmonės mokumo dabartinę būklę – sugebėjimą skubiai atsiskaityti su kreditoriais. Apskaičiuojant greitojo trumpalaikio mokumo koeficientą, daroma prielaida, kad atsargos ir nebaigtos vykdyti sutartys negali būti greitai paverstos pinigais. Greitojo trumpalaikio mokumo paskirtis – parodyti, ar įmonė, jei iš jos būtų pareikalauta, galėtų greitai sumokėti savo trumpalaikius įsipareigojimus, ar ji galėtų sėkmingai įveikti šį kritinį etapą. Rodiklis neturėtų būti mažesnis nei 0,5. (Buškevičiūtė, Kanapickienė, Patašius, 2010).

Kartais būna atveju, kad bendrasis trumpalaikio mokumo koeficientas yra didelis, o greitasis trumpalaikio mokumo koeficientas – mažas. Tokia situacija yra tada, kai įmonė turi daug atsargų, kurios gali būti pasenusios, nekokybiškos ir jas paversti grynaisiais pinigais nėra galimybių (Janovič, 2012).

Absoliutus trumpalaikio mokumo koeficientas. Nereikėtų vienareikšmiškai vertinti absoliutaus trumpalaikio mokumo rodiklio: didelė jo reikšmė rodo, kad įmonė turi pinigų ir bet kada gali sumokėti skolas, tačiau pinigai neturėtų „būti be veiklos“ iki įsipareigojimų sumokėjimo termino, jie gali būti įtraukti į apyvartą, juk „pinigai turi uždirbti pinigus“ (Mackevičius, 2006).

Trumpalaikio mokumo rodiklių analizė svarbi įmonei jos veiklos strategijos požiūriu. Šie rodikliai parodo įmonės įsipareigojimus, jų dydį, realumą, o kartu padeda nustatyti veiklos plėtros strategiją. Vertinant trumpalaikio mokumo rodiklius, svarbu ištirti trumpalaikio turto ir trumpalaikių įsipareigojimų struktūrą. Sparčiau padidėjus trumpalaikiam turtui nei trumpalaikiams įsipareigojimams, trumpalaikis mokumas pagerėja, tai rodo, kad per analizuojamą laikotarpį buvo padidėjęs apyvartinio kapitalo poreikis (Buškevičiūtė, Kanapickienė, Patašius, 2010).

Išnagrinėjus pelningumo veiklos finansinių rodiklių sąvokas, konstatuojama, kad pelningumo rodikliai parodo įmonės veiklos rezultatus, bet neapibūdina priemonių, kuriomis tie rezultatai buvo pasiekti. Vien pelningumo rodiklių analizė nieko daug nenurodo apie verslo veiklą, ar verslo gebėjimą generuoti pelną ateityje. Norint objektyviai vertinti įmonės finansinę padėtį vien suskaičiuoti tinkamų rodiklių nepakanka. Remiantis Alina Stundžiene (2012), finansiniai santykiniai rodikliai reikšmingi tik tada, kai yra lyginami su tos pačios įmonės praėjusių laikotarpių rodikliais, tam tikrais parametriniais rodikliais, tos pačios ūkio šakos kitų įmonių rodikliais, konkurentų rodikliais bei agreguotais šalies ekonominiais rodikliais, tačiau dėl literatūroje nurodomos rodiklių gausos, ir skaičiavimo ypatumų prieš lyginant skirtingų organizacijų rodiklius ir jų pagrindu darant išvadas apie organizacijos konkurencingumą būtina išsiaiškinti, kaip konkretūs pelningumo rodikliai buvo apskaičiuoti.

2.3 Teorinis jūrų uosto konkurencingumo vertinimo modelis

A.Liučvaitienė ir K. Peleckis (2011), apibendrinami įvairių mokslininkus taikomus konkurencingumo vertinimo metodus, išskiria šias konkurencingumo vertinimo metodų grupes:

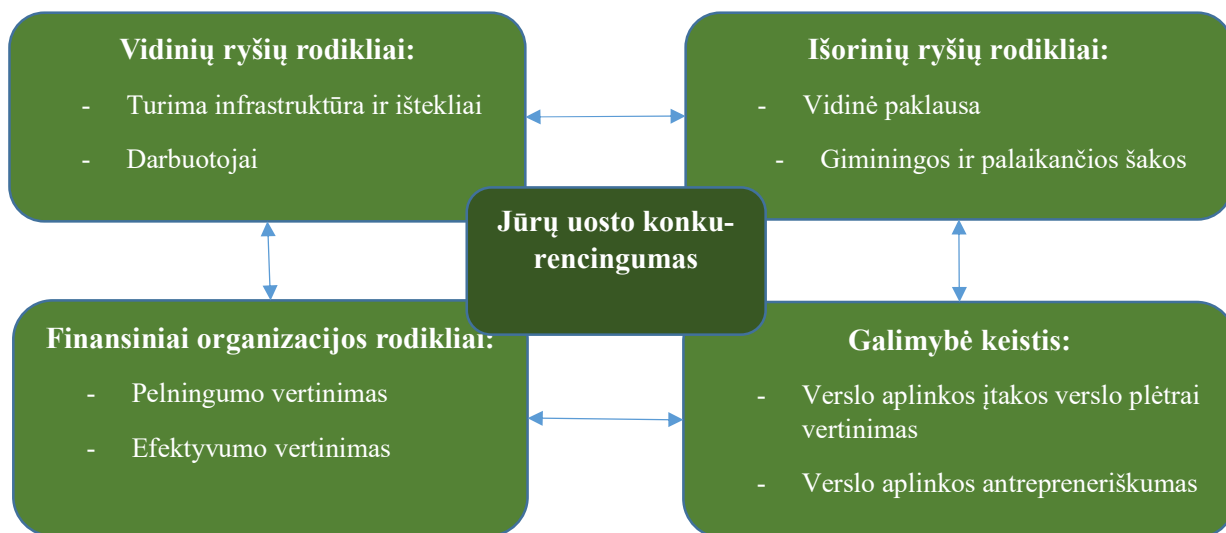
- įvairiapusis, visų šalies ūkio šakų arba kurios nors vienos šakos konkurencingumo įvertinimas. Sudarius nagrinėjamos šakos (-ų) konkurencingumą apibūdinančių rodiklių sistemą arba vieną kompleksinį rodiklį, nustatomas šakos (-ų) konkurencingumas tarptautinėse rinkose;
- gamybinių grupių analizė, kuomet analizuojami pasirinkto sektoriaus ryšiai su kitais sektoriais. Ji apima ne tik konkrečios ūkio šakos subjektus, bet ir gamybos procese būtinų prekių ir paslaugų tiekėjus. Ši analizė atliekama remiantis M. Porterio (2003) pasiūlyta metodika, kur nagrinėjamas visas produkto gamybos procesas nuo žaliavų gavimo iki jo pateikimo vartotojui;
- atskiro produkto (prekės) konkurencingumo nustatymas. Analizuojant atskiro produkto konkurencingumą naudojama subjekto ūkyje ir vidutiniškai šakoje pagamintos produkcijos apimtis;
- verslo aplinkos įvertinimas. Gali būti atliekami specialūs ūkio šakos veiklos aplinkos įvertinimai, taip pat naudojant šalies, kaip ekonominio vieneto, konkurencingumo įvertinimai (Talley, 1994, Talley, 1998).

Nepaisant minėtų metodų populiarumo, jie dažnai kritikuojami kaip nepakankamai objektyvūs, vertinant įmonių veiklos konkurencingumą, nes juose nepakankamai įtraukta finansinių rodiklių analizė (De Monie, 1987, Robinson, 1999, Cullinane, 2002). Dėl tos priežasties neadekvačiai vertinamos produktų, procesų, veiklos sąnaudos; neįvertinama nematerialioji veikla; neįvertinamas normų viršijimas; neįvertinamos kokybės sąnaudos, todėl, vertinant verslo subjektų konkurencingumą, būtina įtraukti ir finansinius rodiklius. Vadovaujantis Sink ir Turtle (1989) modeliu, konkurencingumas gali būti vertinamas integruota septynių kriterijų sistema, kuri apima ir finansinių rodiklių skaičiavimą: veiksmingumo (teisingų veiksmų atlikimas, teisingu laiku, teisingos kokybės ir pan.); efektyvumo (apibrėžiamas santykis tarp planuojamų sunaudoti išteklių ir sunaudotų išteklių); kokybės; produktyvumo (išreiškiamas santykis tarp rezultatų ir investicijų); darbo atlikimo kokybės; inovacijų ir pelningumo, kuris pabrėžiamas kaip esminis kiekvienos įmonės tikslas.

Rolstad (1998) taip pat pateikia konkurencingumo vertinimo rodiklių sistemą, kurioje svarbų vaidmenį atlieka finansiniai rodikliai. Mokslininko sudarytas konkurencingumo vertinimo modelis apima keturias rodiklių grupes:

- Finansiniai rodikliai (pelningumas, grynujų pinigų srautai);
- Išorinių ryšių rodikliai (rinka, apribojimai, išoriniai ištekliai);
- Vidinių ryšių rodikliai (ekonomiškai efektyvus išteklių naudojimas, darbo aplinka);
- Galimybė keistis (strateginės perspektyvos, pokyčių sąlygos).

Rolstad (1998) pateiktas konkurencingumo vertinimo rodiklių sritis susiejant su 1.1 poskyryje įvardintais pagrindiniais uostų konkurencingumo veiksniais, sudaromas jūrų uosto konkurencingumo vertinimo modelis, kuriame pagrindinis dėmesys skiriamas uosto veiklos efektyvumui (krovos darbų apimtys, krovinių struktūra ir uosto specializacija, investicijų tikslingumas) ir aplinkos, kurioje veikia uostas, įtakai. Nustatant jūrų uosto konkurencingumą, kiekvienai konkurencingumo vertinamajai sričiai priskiriamas vienodas vertinimo lyginamasis svoris. Finansiniams organizacijos rodikliams, išorinių ir vidinių ryšių rodikliams taikomas kiekybinis vertinimas, galimybė keistis vertinama kokybinio vertinimo metodais.



2 pav. Teorinis jūrų uosto konkurencingumo vertinimo modelis

Vertinant vidinių ryšių rodiklius kaip jūrų uosto konkurencingumo dedamąją, analizuojama turima infrastruktūra ir ištekliai bei darbo rinkos parametrai, formuojantys darbo kainą rinkoje ir kvalifikuotų darbuotojų pritraukimo galimybes.

Turima infrastruktūra ir ištekliai. Šiam konkurencingumo veiksniai priskiriamas pagrindinių uosto charakteristikų vertinimas:

- laivybos sąlygos žiemos sezonu - dėl savo geografinės padėties kai kurių jūrų pakrančių sritys žiemą gali būti padengtos ledu, todėl oro sąlygos ir uosto gebėjimas užtikrinti navigaciją uosto akvatorijoje ir jo prieplaukose ištikus metus yra svarbus konkurencinis veiksnys.
- akvatorijos charakteristikos ir maksimalūs laivų dydžiai, kuriuos gali priimti uostas - uosto charakteristikos yra svarbus rodiklis, nurodantis uostų galimybę priimti tam tikrų dydžių laivus ištikus metus nenaudojant papildomų priemonių, tokių kaip ledlaužiai. Kuo didesnius laivus uostas gali priimti, tuo daugiau krovinių tie laivai gali transportuoti. Be to, jei uostas negalės priimti tam tikro dydžio laivo, laivas pasirinktą uostą krovos darbams ir taip uostas pralaimės konkurencinėje kovoje.
- Sandėliavimo plotai - sandėliavimo plotų pajėgumai yra svarbus rodiklis, nurodantis uostų galimybę priimti ar perkrauti tam tikrus krovinių tipus ir jų kiekius.

Darbuotojai. Vertinant šį konkurencingumo veiksnį, analizuojama darbo jėgos pasiūla ir prieinamumas, darbo jėgos kaina, darbo našumas. Darbuotojų pasiūla ir prieinamumas regione yra svarbus konkurencingumo veiksnys uosto veikloje. Be to, nemažą reikšmę turi darbo jėgos kaina ir darbuotojų našumas. Kuo platesnes darbo jėgos pasirinkimo galimybes turi uostas, tuo konkurencingesni yra darbo jėgos kaštai bei darbo jėgos panaudojimo efektyvumas, tuo konkurencingesnė jo pozicija. Analizuojami rodikliai:

- darbo jėgos pasiūla ir prieinamumas,
- darbo našumas,
- darbo jėgos kaina

Finansiniai organizacijos rodikliai. Atliekant jūrų uostų ekonominį-finansinį vertinimą, tikslinga atlikti:

- Horizontali ir vertikali pagrindinių uostų veiklos rezultatų analizę;
- Santykinų rodiklių analizę, išskiriant veiklos efektyvumo rodiklių, mokumo ir pelningumo rodiklių analizę.

Vidinio konkurencingumo vertinimas atliekamas įvertinant kiekvieną vertinamojo veiksnio rodiklį balais, lyginant rodiklio rezultatą su kitomis šalimis, toliau apskaičiuojant kiekvieno vertinamojo veiksnio vertinimo reikšmių vidurkį ir nustatant bendrą konkurencingumo įvertį.

Išorinio konkurencingumo lygis vertinamas, analizuojant verslo aplinkos palankumo, giminingų ir palaikančių pramonės šakų, vidinės paklausos ir antrepreneriškumo veiksnis.

Išorinių ryšių rodikliai siejami su giminingų ir palaikančių verslo šakų bei vidinės paklausos analize.

Giminingos ir palaikančios verslo šakos. Kadangi tarptautinis krovinių pervežimas neat-siejamas nuo multimodalinių sprendimų modeliavimo, jūrų uosto kaip krovinių gabenimo tarptau-tiniais maršrutais paslaugų teikėjo pasirinkimas priklauso nuo jo jungčių su sausumos transporto paslaugų teikėjų paslaugų patrauklumo: infrastruktūros, paslaugų patikimumo, paslaugų įkainių ir kitų parametrų. Analizuojami rodikliai:

- susisiekiamieji keliai;
- geležinkelių transporto tarifai;
- viešieji logistikos centrai uoste.

Vidinė paklausa. Šis veiksnys suprantamas kaip paklausa uoste vykdomiems krovos dar-bams. Kuo daugiau krovinių aptarnauja uostas tuo aukštesnis jo konkurencingumo lygis. Taip pat nemažą įtaką turi krovinių diferenciacija arba, kai kuriais atvejais, specializacija. Jeigu uostas gali aptarnauti daugelio rūšių krovinius, tai užtikrina jo lankstumą ir sugebėjimą persiorientuoti pagal rinkos tuo metinius poreikius, tačiau per didelė diferenciacija gali reikšti, kad uostas negalės kon-kuruoti su didesnę specializaciją turinčiais uostais ir negalės pritraukti krovinių pagal savo pajėgu-mus nei vienoje srityje, todėl ypač palankiai vertinamos tam tikrų rūšių krovinių aptarnavimo lyde-rio pozicijos ir pakankamas diferenciacijos krovos apimčių struktūroje laipsnis. Analizuojami ro-dikliai:

- krovos darbų apimtys,
- krovos darbų rūšinė struktūra,
- krovos darbų apimtys pagal krovinių rūšis.

Galimybė keistis kaip konkurencingumo parametras vertinama analizuojant verslo aplinkos įtaką verslo plėtrai ir verslo aplinkos antrepreneriškumą.

Verslo aplinka. Vertinant šio veiksnio įtaką konkurencingumui, pagrindinis dėmesys ski-riamas ekonominei ir politinei aplinkai. Analizuojami rodikliai:

- šalies politinis ir ekonominis stabilumas;
- uosto infrastruktūros plėtra;
- šalies investicijos į uosto infrastruktūrą;
- informacinių sistemų naudojimas;
- politinio veiksnio įtaka uosto valdymo sprendimams.

Antrepreneriškumas. Antrepreneriškumas vertinamas kaip verslo galimybės atpažinimas bei organizacijos strategijos priderinimas prie verslo aplinkos iššūkių. Analizuojami rodikliai:

- uosto reputacija;
- klientų poreikių kaitos sąlygoti pokyčiai.

Uosto galimybė keistis nustatoma ekspertinio vertinimo metodu. Kiekybinio ir kokybinio uosto konkurencingumo vertinimo metodų derinimas suteikia vertinimui daugiau objektyvumo. Jei kiekybinio vertinimo privalumai yra faktinių kiekybinių duomenų naudojimas, paprastas įverčių skaičiavimo metodas ir tiriamu subjektų duomenų palyginamumas, tai kokybinio vertinimo metodika apima platesnį vertinamųjų kriterijų spektrą, tačiau savo ruožtu sukuria subjektyvumo ir duomenų palyginamumo problemą.

3. KLAIPĖDOS VALSTYBINIO JŪRŲ UOSTO KONKURENCINGUMO VERTINIMO METODIKA

Klaipėdos valstybinis jūrų uostas (toliau – Uostas arba KVJU) – labiausiai į šiaurę nutolęs neužšalantis rytinės Baltijos jūros uostas. Tai svarbiausias ir didžiausias Lietuvos Respublikos transporto centras, kuriame susijungia jūros, sausumos ir geležinkelio keliai iš rytų ir vakarų.

KVJU – tai universalus, multimodalinis, įvairių krypčių, sričių ir galimybių, giliavandenis uostas (įplaukos kanalo gylis – 15 m.; uosto vidinio kanalo gylis – 14,5 m.), kuriame dirba 14 stambių krovos, laivų remonto ir statybos kompanijų, teikiamos visos su jūros verslu ir krovinių aptarnavimu susijusios paslaugos. Šalčiausiomis žiemomis neužšalantis uostas garantuoja sklandžią laivybą ir nenutrūkstamus krovos darbus.

Klaipėdos valstybinis jūrų uostas jungia pagrindines laivybos linijas į Vakarų Europos, Pietryčių Azijos ir Amerikos žemynų uostus. Iš čia trumpiausi atstumai sausuma iki svarbiausių pramoninių Rytų šalių regionų (Rusijos, Baltarusijos, Ukrainos ir kt.).

Klaipėdos valstybinis jūrų uostas – konteinerių perkrovimo lyderis tarp Baltijos šalių uostų. Suderinta jūrų ir sausumos transporto veikla, Laisvoji ekonominė zona (LEZ), ES trumpųjų nuotolių laivybos tinklas, plataus spektro logistikos ir pramonės įmonių veikla užtikrina intermodalinio transporto veiklą. Novatoriškas Baltijos šalyse intermodalinius gabenimus skatinantis traukinys – konteinerinis ir kontreilerinis traukinys „Vikingas“ – jungia Baltijos ir Juodosios jūrų regionų rinkas nuo Klaipėdos per Minską, Kijevą iki Odesos bei Iljičiovsko uostų.

Uostas per metus gali perkrauti iki 60 milijonų tonų įvairių krovinių ir priimti didžiatažius laivus: sausakrūvius – apie 100 000 DWT, tanklaivius – apie 160 000 DWT, konteinervežius – 8000 TEU (VĮ KVJU direkcijos 2014 m. veiklos ataskaita, 2015).

Uoste veikianti informacinė krovinių ir prekių, gabenamų per Klaipėdos valstybinį jūrų uostą, informacinė sistema KIPIS paspartina krovinių judėjimą per Klaipėdos uostą, didina uosto konkurencinį pranašumą, palengvina agentų, ekspeditorių darbą. KIPIS sistema užtikrina galimybę uoste veikiančioms įmonėms keistis elektroniniais duomenimis, vykdant krovinių apdorojimo procedūras.

Uoste įdiegtas GIS (geografinis informacijos sistemų) modulis leidžia vartotojams naudotis geografiniais duomenimis ir paprastina informacijos pateikimą. Laivybos uoste veikia valdymo informacinė sistema (LUVIS), skirta automatizuotai valdyti didžiųjų ir mažųjų laivų laivybos procesus uoste, uosto rinkliavų apskaitą, kitų institucijų duomenų informacinėms sistemoms bei elektroninių paslaugų teikimą "vieno langelio" principu. Stiprindama Klaipėdos uosto konkurencingumą, uosto direkcija (Jarašūnienė, Greičiūnė, Šakalys, 2011):

- aktyviai vykdo rinkotyra ir rinkodarą, reklamuojant uostą, plėtojant vietinius ir tarptautinius ryšius, darbuotojams dalyvaujant tarptautinėse konferencijose, seminaruose, verslo forumuose, kitų įmonių, įstaigų ir kompanijų rengiamuose uosto ir laivybos renginiuose bei taikant kitas rinkodaros ir rinkotyros priemones.
- rekonstruoja ir tvarko uosto privažiavimo kelius;
- siekiant užtikrinti uosto saugumą, įgyvendino priemones, skirtas užtikrinti laivų, krovinių ir uosto operacijų saugumą uoste: patvirtintas uosto apsaugos planas, vykdyti neeiliniai uosto įrenginių (terminalų) patikrinimai pagal ISPS kodekso reikalavimus, teikta metodinė pagalba uosto įrenginių (terminalų) apsaugos pareigūnams planuojant ir rengiant mokymus, dalyvauta Lietuvos kariuomenės Jungtinio štabo darbo grupės posėdžiuose dėl pasiruošimo pratyboms „Žaibo kirtis 2015“, derintos pasienio kontrolės punktų uosto naudotojo dalies schemas;
- užtikrina televizinės uosto apžvalgos sistemos ir uosto akvatorijos apžvalgos sistemų techninę priežiūrą, vykdo informacinių technologijų bei radiolokacinių ir ryšių sistemos plėtrą ir modernizavimą;
- siekiant užtikrinti saugią laivybą uoste toliau stebima akvatorija, kontroliuojamos laivų švartavimosi operacijos, tikrinamos laivų grimzlės ir krovinių tvirtinimas, vykdomos navigacinių ženklų apžiūros ir remontas, organizuojamas atliekų surinkimas iš atplaukusių į uostą laivų, naftos surinkimo, uosto laivybos kanalo valymo darbai ir kt.;
- atlieka aplinkos taršos ir vandens taršos stebėseną, vykdo naftos surinkimo darbus, organizuoja atliekų iš atplaukusių į uostą laivų surinkimą.

ES transporto sistemoje Klaipėdos valstybinis jūrų uostas kol kas nėra labai svarbus. Tačiau Klaipėdos uosto dėka sukuriama Lietuvos BVP dalis sudaro apie 4,5 proc., tiesiogiai su Klaipėdos uosto veikla yra susiję daugiau kaip 800 įmonių bei sukuriama per 23 tūkst. darbo vietų. Dėl aktyvios uosto veiklos sukuriama apie 185 tūkst. indukuotų darbo vietų. Klaipėdos uostas tiesiogiai ir netiesiogiai yra susijęs su 18 proc. viso Lietuvoje sukuriama BVP (VĮ KVJU direkcijos 2014 m. veiklos ataskaita, 2015). Dėl to uostas yra reikšminga Lietuvos transporto sistemos dalis ir jo vystymas Lietuvos ekonomikai yra labai svarbus, norint turėti pigiausią transporto rūšį – jūrų transportą.



3 pav. Rytinės Baltijos jūros uostų reitingas pagal krovinių srautų apimtį ir struktūrą
(sudaryta autoriaus, pagal BTO 2014 m. duomenis)

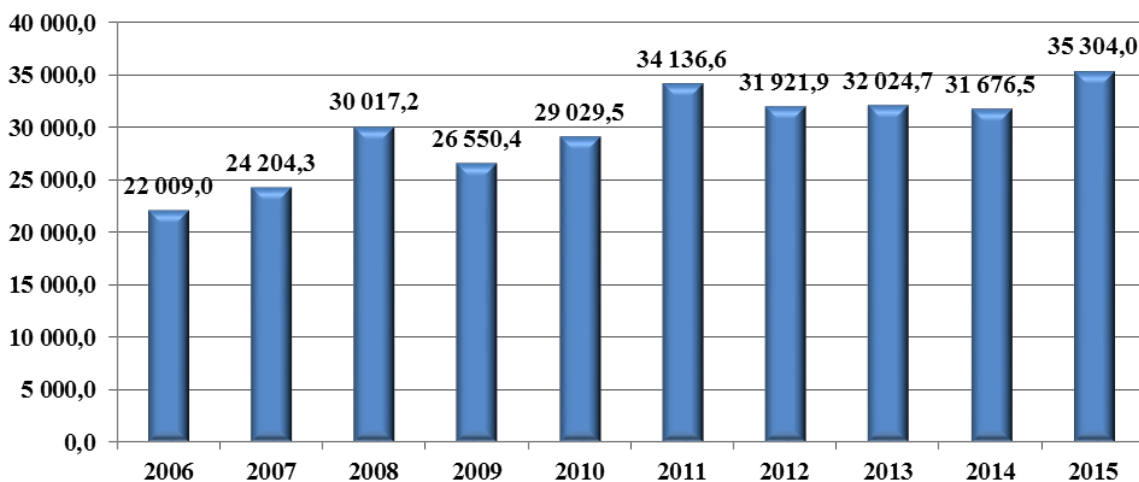
Klaipėdos uostas pasižymi gana stipria konteinerių, trašų ir Ro-Ro krovinių specializacija. Trašų ir Ro-Ro krovinių grupėse Klaipėdos valstybinis jūrų uostas užima lyderio pozicijas ne tik tarp Baltijos šalių uostų, bet ir visame Rytinės Baltijos jūros regione. Kadangi konteineriai ir Ro-Ro yra didelės pridėtinės vertės kroviniai, galima teigti, kad Klaipėdos uostas turi geras ateities perspektyvas. Be to, jis užima gana tvirtas pozicijas naftos ir jos produktų krovinių grupėje, nors tai ir ne tranzitiniai kroviniai, o importas.

Pagal krovos apimtį 2012 – 2015 m. apie 10 proc. Baltijos jūrų uostų rinkos kontroliuojantis Klaipėdos uostas pagal verslo misijoje įvardintas vertybines orientacijas siekia „pažangiai eksploatuoti Klaipėdos uostą ir nuolat didinti jo konkurencingumą, efektyviai plėtojant uosto infrastruktūrą, sudarant sąlygas uosto paslaugų sektoriaus verslo plėtrai ir sukuriant kuo didesnę uosto, kaip pagrindinio transporto mazgo, pridėtinę vertę tam panaudojant pažangias, išteklius tausojančias ir aplinkos taršą bei klimato kaitą mažinančias technologijas, skatinant personalo tobulėjimą ir mokymą, taikant tarptautinius kokybės standartus ir vadovaujantis viešumo ir skaidrumo reikalavimais“ (VĮ KVJU direkcijos 2014 m. veiklos ataskaita, 2015, p.8). Klaipėdos jūrų valdančiosios direkcijos strateginė veiklos kryptis – efektyvus Klaipėdos valstybinio jūrų uosto veiklos planavimas, valdymas, plėtojimas ir finansavimas siekiant, kad būtų įgyvendinti pagrindiniai įmonės strateginiai tikslai (VĮ KVJU direkcijos 2014 m. veiklos ataskaita, 2015):

- Didinti Klaipėdos valstybinio jūrų uosto konkurencingumą, sukuriant sąlygas pridėtinę vertę uostui, miestui ir valstybei kuriančių uosto įmonių veiklos plėtrai.
- Užtikrinti aukštos kokybės paslaugas ir navigacijos saugumą uoste.
- Užtikrinti aplinkosaugos reikalavimų vykdymą.
- Užtikrinti Uosto direkcijos veiklos ir finansinį efektyvumą.

Po krovos apimčių sumažėjimo laikotarpio 2012 – 2014 m., 2015 m. I–III ketvirčio rezultatai pranoko prieš tai buvusius rekordinius 2011 metus. 2015 m. I–III ketv. Klaipėdos uoste krauta 28,92 mln. t krovinių, pokytis sudarė +9,3 proc. arba +2,5 mln. t, o Būtingės terminale – 6,39 mln. t krovinių, pokytis +22,4 proc. arba +1,17 mln. t. Uosto direkcijos teigimu, pagrindiniai kroviniai, lėmę sėkmingą 2015 m. sausio–rugsėjo mėn. krovą (VĮ KVJU direkcijos 2014 m. veiklos ataskaita, 2015):

- *trašos* – 2015 m. sausio–rugsėjo mėn. Klaipėdos uoste perkrauta 14,1 proc. arba 1,28 mln. t daugiau nei 2014 m. sausio–rugsėjo mėn.,
- *naftos produktai* – pilta 39,8 proc. arba 1,73 mln. t daugiau nei praėjusiais metais. 2015 m. I–III ketv. žalios naftos Būtingės terminale perpilta 6,39 mln. t – tai 22,4 proc. arba 1,17 mln. t daugiau nei 2014 m. I–III ketv.



4 pav. Klaipėdos uosto ir Būtingės terminalo 2006–2015 m. I–III ketv. bendros krovos rezultatai, (tūkst. t)

šaltinis: <http://www.portofklaipeda.lt/klaipedos-uostas>

VĮ KVJU direkcijos 2014 m. veiklos ataskaitos duomenimis (2015), pagrindinės veiklos pajamos 2015 m. sudarė 40,654 mln. Eur, tai yra 105 proc. planuoto dydžio (38,766 mln. Eur). 2015 m. I–III ketv. Klaipėdos valstybinis jūrų uostas uždirbo 18,988 mln. Eur grynojo pelno, t. y. 6 %

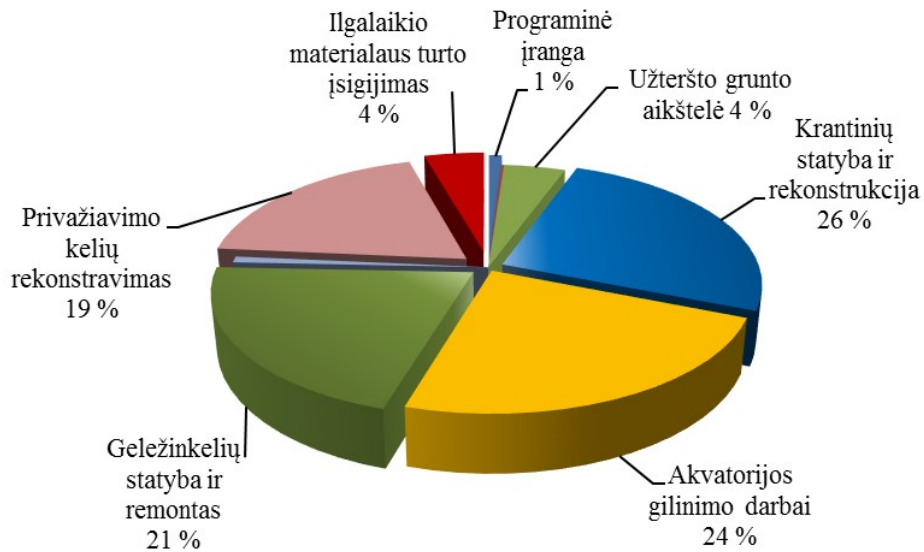
daugiau nei planuota (+1,105 mln. Eur). Veiklos pelnas sudarė 20,862 mln. Eur arba 8 % daugiau nei planuota. Įmonės veiklos pelningumas siekė 51,3 %, grynasis pelningumas sudarė 46,7 %;

Didžiąją dalį (apie 86 %) pajamų uosto direkcija surenka iš į uostą atplaukiančių laivų, kuriuos uoste aptarnauja minėtos įmonės (VĮ KVJU direkcijos 2014 m. veiklos ataskaita, 2015). Uosto rinkliavos skaičiuojamos remiantis LR susisiekimo ministro 2014-12-18 įsakymu Nr. 3-525-(E) patvirtintomis Klaipėdos valstybinio jūrų uosto rinkliavų taikymo taisyklėmis. Uosto direkcijos klientai – tai valstybinę uosto žemę sutarčių pagrindu eksploatuojantys verslo subjektai, vykdančys krovinių sandėliavimo, krovos, keleivių aptarnavimo, laivų remonto, statybos, agentavimo ir kitas su uostu susijusias veiklas. Iš šios klientų grupės Uosto direkcija surenka apie 13 % pajamų.

LR Registrų centro duomenimis, 2015 m. I–III ketv. pabaigoje įmonėje dirbo 247 darbuotojai (2014 m. pabaigoje 248), iš jų 5 vadovai (2014 m. – 5). Vidutinis sąlyginis darbuotojų skaičius 2015 m. I–III ketv. – 234 (2014 m. pabaigoje 236). Vidutinis bruto darbo užmokestis 2015 m. I–III ketv. 1 549 Eur. Bendras 2015 m. I–III ketv. darbo užmokesčio fondas siekė 3,325 mln. eurų.

Uosto infrastruktūros investicinių projektų įgyvendinimas yra viena iš svarbių Uosto direkcijos funkcijų, kuri nulemia Klaipėdos valstybinio jūrų uosto konkurencines galimybes rytinėje Baltijos jūros pakrantėje. Laiku įgyvendintos rinkos poreikius atitinkančios investicijos suteikia uosto operatoriams galimybes išlaikyti esamus krovinių srautus ir pritraukti naujus klientus. Didėjančiais pajėgumais dirbantis Klaipėdos valstybinis jūrų uostas teigiamai veikia ne tik uosto direkcijos finansinius rezultatus, t. y. valstybės turto didėjimą, bet ir paskatina uosto įmonių investicijas į suprustūrą (sandėlius, krovos techniką, naujas technologijas ir pan.), gerėjančius bendrovių ir jų partnerių pervežant krovinius Lietuvoje finansinius rezultatus, dėl ko didėja sumokamų mokesčių į valstybės biudžetą apimtis.

2015 m. I–III ketv. uosto direkcijos investicijos, įvertinus mokamą ir grąžinamą avansą, sudarė 14,04 mln. Eur. Įgyvendinta 74 % planuotų investicijų (VĮ KVJU direkcijos 2014 m. veiklos ataskaita, 2015).



5 pav. Klaipėdos jūrų uosto direkcijos investicinių lėšų paskirstymas 2015 m. I – III ketv. (sudaryta pagal <http://www.portofklaipeda.lt/klaipedos-uostas>)

Šiuo metu toliau vykdomi uosto infrastruktūros plėtros projektai: užteršto grunto saugojimo aikštelės įrengimas, krantinių rekonstrukcijos ir statybos projektai, akvatorijos gilinimo darbai, geležinkelių rekonstrukcijos ir statybos projektai, privažiavimo kelių ir gatvių rekonstravimas bei statyba. Siekdama didinti uosto konkurencingumą, sukurti prielaidas pridėtinę vertę kuriančių uosto įmonių veiklos plėtrai, Uosto direkcija įgyvendino tęstinių ir pradėjo naujų investicijų, kurių vertė 14,04 mln. Eur be PVM (įskaitant mokamą ir grąžinamą avansą). Tai sudaro 74 % planuotų investicijų per 2015 m. I–III ketv. (18,976 mln. Eur be PVM įskaitant mokamą ir grąžinamą avansą) (VĮ KVJU direkcijos 2014 m. veiklos ataskaita, 2015).

Nors Klaipėdos jūrų uosto pastarųjų metų veiklos rodikliai gana palankūs, visgi kartu stebima didelė uostų konkurencija Rytų Baltijos regione dėl tų pačių krovinių srautų, Rusijos ir Baltarusijos politinis klimatas kinta ne Klaipėdos jūrų uosto naudai, o taip pat nesubalansuota kaimyninių valstybių geležinkelių tarifų politika, nesubalansuota tarptautinių transporto magistralių ir atskirų transporto rūšių plėtra gali ženkliai pakoreguoti Klaipėdos uosto konkurencingumo poziciją Rytų Baltijos regione, todėl, siekiant nustatyti prisitaikymo prie pakitusių veiklos sąlygų potencialą, tikslinga atlikti Klaipėdos uosto vidinio konkurencingumo vertinimą.

Remdamiesi ilgametės veiklos analizės rezultatais, BTO ekspertai teigia, kad Klaipėdos jūrų uostas Rytų Baltijos regione daugiausia konkuruoja su Rygos ir Talino uostais, tad būtent šių uostų atžvilgiu bus vertinamas Klaipėdos jūrų uosto konkurencingumas. Klaipėdos jūrų uosto konkuren-

cingumo vertinimo metodika grindžiama 2.3 poskyryje pristatytu uosto konkurencingumo vertinimo modeliu, kuriame buvo išskirtos keturios konkurencingumo vertinimo sritys:

- finansiniai organizacijos rodikliai,
- vidinių ryšių rodikliai,
- išorinių ryšių rodikliai,
- galimybė keistis.

Uosto konkurencingumo vertinimo modelis bus pritaikomas Klaipėdos jūrų uosto konkurencingumo vertinimui, nustatant Klaipėdos jūrų uosto konkurencingumą pagal tris vertinamąsias sritis finansiniai organizacijos rodikliai, vidinių ryšių rodikliai, išorinių ryšių rodikliai. Galimybė keistis, kuriai taikomas ekspertinis vertinimas, nebus vertinama dėl ekspertų įtraukimo į tyrimą galimybių ribotumo. Siekiant interpretuoti Klaipėdos valstybinio jūrų uosto konkurencingumo vertinimą, jis bus palyginamas su Vėliaus ir Spiriajevo (2016) hierarchinės klasterinės analizės pagrindu išskirtų artimiausių konkurentų – Rygos ir Talino jūrų uostų – konkurencingumo vertinimu.

Klaipėdos valstybinio jūrų uosto konkurencingumui vertinti naudojami uosto direkcijos metinėse ataskaitose pateikti duomenys. Siekiant užtikrinti konkurencingumo vertinimo palyginamumą, vertinimui pasirinktas 2011 – 2013 m. laikotarpis, nes naujesni duomenys apie Rygos ir Talino jūrų uostų veiklą nebuvo prieinami.

Finansiniai organizacijos rodikliai vertinami, atliekant pelningumo ir efektyvumo rodiklių analizę, kurios struktūra pateikiama 4 lentelėje.

4 lentelė. Finansiniai organizacijos rodikliai ir jų skaičiavimas

Rodiklio pavadinimas	Formulė
Pelningumo rodikliai	
Bendras pelningumas	Bendras pelnas / Pardavimai
Veiklos pelningumas	Veiklos pelnas / Pardavimai
Grynasis pelningumas	Grynasis pelnas / Pardavimai
Nuosavo kapitalo pelningumas (Savininkų nuosavybės grąža (ROOE))	Grynasis pelnas (prieš mokesčius) / Nuosavas kapitalas Grynasis pelningumas *Turto apyvartumas / Kapitalo koeficientas Kapitalo koeficientas = Nuosavas Kapitalas / Turtas iš viso Turto apyvartumas = Pardavimų pajamos / Turtas iš viso
Pastovaus kapitalo pelningumas (ROCE)	Grynasis pelnas + Palūkanos už ilgalaikes finansines paskolas ir pelno mokesčiai / Pastovus kapitalas Pastovus kapitalas = Nuosavas kapitalas + Ilgalaikiai įsipareigojimai
Turto pelningumas (Turto grąža (ROA))	Grynasis pelnas / Visas turtas
Veiklos efektyvumo rodikliai	
Atsargų apyvartumas	Savikaina (Pajamos) / Vidutinis metinis atsargų likutis (didėjimas vertinamas teigiamai)
Atsargų apyvartumas dienomis	Vidutinis metinis atsargų likutis * 365 / Savikaina (Pajamos) (mažėjimas vertinamas teigiamai)
Trumpalaikio turto apyvartumas	Pardavimai / Trumpalaikis turtas (didėjimas vertinamas teigiamai)
Trumpalaikio turto apyvartumas dienomis	Trumpalaikis turtas * 365 / Pajamos (mažėjimas vertinamas teigiamai)
Ilgalaikio turto apyvartumas	Pardavimai / Ilgalaikis turtas (didėjimas vertinamas teigiamai)
Ilgalaikio turto apyvartumas dienomis	Ilgalaikis turtas * 365 / Pajamos (mažėjimas vertinamas teigiamai)

Rodiklio pavadinimas	Formulė
Pelningumo rodikliai	
Turto apyvartumas	Pardavimai / Visas turtas (didėjimas vertinamas teigiamai)
Turto apyvartumas dienomis	Turtas * 365 / Pajamos (mažėjimas vertinamas teigiamai)
Įmonės ilgalaikio turto pasikeitimo įtaka	(Ataskaitinių metų turtas * 365) / Praėjusių metų pajamos – (Praėjusių metų turtas * 365) / Praėjusių metų pajamos
Įmonės pajamų pasikeitimo įtaka	(Ataskaitinių metų turtas * 365) / Ataskaitinių metų pajamos – (Ataskaitinių metų turtas * 365) / Praėjusių metų pajamos
Pirkėjų įsiskolinimų apyvartumas	Pardavimai / pirkėjų įsiskolinimai (didėjimas vertinamas teigiamai)
Pirkėjų įsiskolinimo apyvartumo dienomis	Pirkėjų įsiskolinimas * 365 / Pardavimo pajamos (mažėjimas vertinamas teigiamai)
Skolų tiekėjams apyvartumas	Pardavimai / Skolos tiekėjams (didėjimas vertinamas teigiamai)
Skolų tiekėjams apyvartumo dienomis	Skolos tiekėjams * 365 / Pardavimo pajamos (mažėjimas vertinamas teigiamai)
Veiklos ciklas	Atsargų apyvartumas dienomis + Pirkėjų įsiskolinimo apyvartumas dienomis (mažėjimas vertinamas teigiamai)
Pinigų ciklas	Atsargų apyvartumas dienomis + Pirkėjų įsiskolinimo apyvartumas dienomis – Skolos tiekėjams apyvartumas dienomis (mažėjimas vertinamas teigiamai)
Veiklos sąnaudų lygis	Veiklos sąnaudos / Pajamų (mažėjimas vertinamas teigiamai)
Mobilumo indeksas	Trumpalaikis turtas / Vidutinės dienos veiklos išlaidos (didėjimas vertinamas teigiamai)

Vidinių ryšių rodiklių dedamosios – turima infrastruktūra ir ištekliai bei darbuotojai - vertinamos sekančiais:

5 lentelė. Vidinių ryšių vertinimo rodikliai

Vidinių ryšių rodiklių dedamoji	Rodikliai
Turima infrastruktūra ir ištekliai	Sandėliavimo plotai
	Laivybos sąlygos žiemos sezonu
	Uosto charakteristikos
Darbuotojai	Darbo jėgos pasiūla ir prieinamumas: ekonomiškai aktyvių gyventojų skaičius, 1000-čiui gyv.; užimtumas, proc. nuo darbingo amžiaus gyv.; nedirbantys darbingo amžiaus gyv., 1000-čiui gyv.
	Darbo jėgos kaina: vidutinis 1 darbo val. užmokestis, eurai; minimalus mėn. darbo užmokestis, eurai; vidutinis mėn. 1 darbuotojo darbo užmokestis uostuose, eurai.
	Darbo našumas: 1 darbuotojo sukuriama vertė uoste, eurai.

Išorinių ryšių rodiklių dedamosios – turima infrastruktūra ir ištekliai bei darbuotojai - vertinamos sekančiais:

6 lentelė. Išorinių ryšių vertinimo rodikliai

Vidinių ryšių rodiklių dedamoji	Rodikliai
Vidinė paklausa	Krovos darbų apimtys, mln. tonų
	Krovos darbų struktūra, proc.
	Krovos darbų apimtys pagal krovinių rūšis, mln. tonų
Giminingos ir palaikančios šakos	Viešųjų logistikos centrų paslaugų pasiūla
	Transporto jungtys

Siekiant apibendrinti Baltijos šalių uosto konkurencingumo vertinimo rezultatus, jie bus normalizuoti atstumo nuo grupės vidurkio metodu. Normalizavimas atliekamas pagal formulę, kur 100 proc. priskiriama grupės vidurkio reikšmei:

$$I_{qc}^t = \frac{x_{qc}^t}{x_{qc=t}^t} \quad (2)$$

Kiekvienos konkurencingumo vertinamosios srities – finansinių organizacijos rodiklių grupės, vidinių ir išorinių ryšių rodiklių grupių - atskiri konkurencingumo rodikliai skaičiuojami kaip organizacijos veiklos atitinkamo kintamojo santykis su analizuojamos organizacijų grupės veiklos atitinkamų kintamųjų vidurkiu. Atskirų konkurencingumo vertinimo sričių rodikliai bus interpretuojami tiek atskirai, tiek agreguojami į bendrą konkurencingumo vertinimą.

4. KLAIPĖDOS JŪRŲ UOSTO VEIKLOS KONKURENCINGUMO VERTINIMAS

Taikant 3 skyriuje aptartą uosto konkurencingumo vertinimo metodiką, Klaipėdos jūrų uosto konkurencingumas bus vertinamas pagal vidinių ir išorinių ryšių rodiklius bei finansinius rodiklius artimiausių konkurentų – Rygos ir Talino jūrų uostų atžvilgiu.

4.1 Vidinių ryšių rodiklių vertinimas

Turima infrastruktūra ir ištekliai. Sandėliavimo plotai. Sandėliavimo plotų pajėgumai yra svarbus infrastruktūros rodiklis, nurodantis uostų galimybę priimti ar perkrauti tam tikrus krovinių tipus ir jų kiekius. Skystų krovinių saugyklų buvimas Baltijos jūros rytinės pakrantės uostuose yra labai svarbus konkurencingumo veiksnys, nes per uostus gabenami dideli naftos ir naftos produktų kiekiai. Birūs ir kiti kroviniai reikalauja daugiau universalus pobūdžio saugojimo plotų, kurie gali būti tinkami saugoti daugeliui įvairių rūšių krovinių. Daugelis krovinių tipų gali būti saugomi lauke, jei tam netrukdo meteorologinės sąlygos ir kroviniai nėra pavojingi žmonėms ar aplinkai. Tačiau kai kurių rūšių kroviniai reikalauja specifinių saugojimo sąlygų, t. y. jie turi būti saugomi patalpoje - grūdai turėtų būti saugomi fiksuotoje temperatūroje, kad neprarastų savo kokybės; šaldyti kroviniai turėtų būti saugomi šaldytuvuose, kuriems turi būti užtikrintas nuolatinis elektros energijos tiekimas; trąšos ir kiti sausi cheminiai kroviniai turi būti tvarkomi ir saugomi patalpoje.

7 lentelė. Rytinės Baltijos jūros pakrantės uostų sandėliavimo plotai (sudaryta pagal VĮ KVJU direkcijos, Talino jūrų uosto direkcijos, Rygos jūrų uosto direkcijos 2013 m. veiklos ataskaitos duomenis)

	Ryga	Klaipėda	Talinas
Skystų krovinių saugyklos (tūkst. m ³)	435	738	1,908
Lauko sandėliavimo plotai (tūkst. m ²)	1,797	935	1,140
Vidaus sandėliavimo plotai (tūkst. m ²)	359	89	192

Didžiausios skystųjų krovinių sandėliavimo saugyklos yra įsikūrusios Talino uoste (žr. 7 lentelę), kuris pirmąją naftos krovinių perkrovimą tarp Baltijos šalių uostų. Tačiau Talino uostas neišnaudoja savo pajėgumų visa apimtimi, visų pirma dėl to, kad naftos perkrovimo apimtys 2013 metais sumažėjo net 26 proc. (www.portoftallinn.com)

Rygos uostas turi didžiausius lauko sandėliavimo plotus tarp Baltijos valstybių uostų, didžioji dalis kurių naudojama anglių ir konteinerių saugojimui. Dideli sandėliavimo plotai yra ypač reikalingi birių krovinių saugojimui, nes jie turi būti rūšiuojami pagal kokybę. Be to, tokie kroviniai

dažnai ateina į uostus iš įvairių klientų, kurie, savo ruožtu, reikalauja krovinius atskirti pagal tipą, kokybę ir savininką.

Uosto charakteristikos. Uosto charakteristikos yra svarbus rodiklis, nurodantis uostų galimybę priimti tam tikrų dydžių laivus. Kuo didesnius laivus uostas gali priimti, tuo daugiau krovinių tie laivai gali transportuoti. Be to, jei uostas negalės priimti tam tikro dydžio laivo, laivas pasirinks kitą uostą krovos darbams ir taip uostas pralaimės konkurencinėje kovoje dėl krovinių.

Atsižvelgiant į geodezinius Baltijos jūros ypatumus, krovinių laivų, kurie gali būti naudojami regione, matmenys yra labai priklausomi nuo jūros įėjimo gylio (8 lentelė).

8 lentelė. Rytinės Baltijos jūros pakrantės uostų akvatorijos charakteristikos ir maksimalūs laivų dydžiai, kuriuos gali priimti uostas (sudaryta pagal VĮ KVJU direkcijos, Talino jūrų uosto direkcijos, Rygos jūrų uosto direkcijos 2013 m. veiklos ataskaitos duomenis)

	Ryga	Klaipėda	Talinas
Maksimalūs laivo parametrai: ilgis (m)	320	295	270
Techninės charakteristikos: kumuliacinis ilgis (km)	14,7	13,8	26,9
Techninės charakteristikos: gylis (m)	18	16	15

Būdamas jūriniu uostu, Talinas yra pajėgus užtikrinti gylį nuo 6 iki 18 metrų (prie didžiausios savo Muuga uosto krantinės), 8,5–13,5 metrų prie Paldiski Pietų uosto krantinės ir iki 9 metrų Paljassaare uosto krantinėje. Rygos ir Klaipėdos uostai yra įlankose, todėl negali garantuoti maksimalų nurodytą gylį visose laivybos kanalo vietose. Klaipėdos uostas užtikrina 15 metrų gylį tik prie uosto vartų, tuo tarpų kanalo gylis siekia tik 14,5 metrų ir mažėja iki 11,5 metrų labiausiai nutolusiose vietose. Be to, iš prieplaukų uoste gylis neviršija 14 metrų. Rygos uoste, 16 metrų gylis yra užtikrinamas dvejose vietose, kur kai kurie laivai yra papildomai pakraunami, nes čia jie gali grimzti giliau nei prie kitų krantinių. Nors uosto akvatoriją planuojama gilinti iki 17 metrų iki Rinuzi iki 2018 m., maksimalus gylis prie uosto krantinių šiuo metu yra tik 12 metrų (www.portofklaipeda.lt, www.rop.lv, www.portoftallinn.com).

Laivybos sąlygos žiemos sezonu Rytų Baltijos baseine gana skirtingos:

- *Suomijos įlanka (Suomija, Rusija, Estija).* Suomijos įlankoje (Suomija, Rusija) laivyba žiemą yra įmanoma tik dėl plačios Ledlaužio tarnybos veiklos. Ledas Suomijos įlankoje pirmą kartą pasirodo netoli Sankt Peterburgo uosto gruodžio-sausio mėnesiais. Ledo storis gali sudaryti iki 60–70 cm šalia Sankt Peterburgo uosto (ar net daugiau atšiaurios žiemos sąlygomis) iki 40–50 cm netoli Ust Lugos, Primorsko ir Hamina-Kotka. Rusijos uostai Rytų Baltijos jūroje yra labiausiai priklausomi nuo ledo žiemą, nes yra įsikūrę Suomijos įlankoje. Vis dėl to, Rusija naudoja 15 ledlaužių, įskaitant vieną atominį, kas pa-

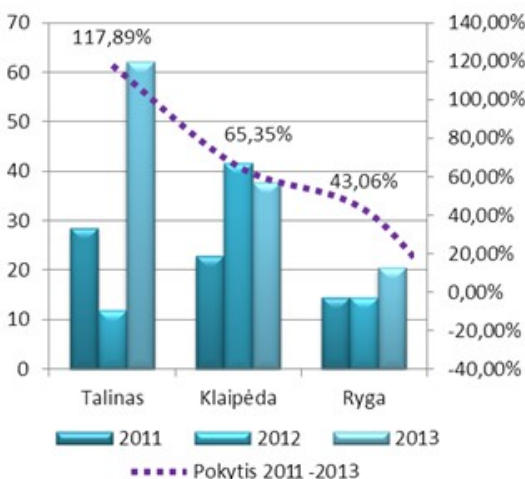
deda laivams plaukti į uostus. Uostai išsivaduoja nuo ledo iki balandžio pabaigos. Ledas netoli Talino uosto pasirodo vienu-dviem mėnesiais vėliau, negu Rusijos teritoriniuose vandenyse ir dingsta apie mėnesį anksčiau nei rytinėje įlankos pusėje. Ledo storis netoli Talino paprastai ne viršija 30 cm (bet gali siekti iki 50 cm atšiaurios žiemos sąlygomis). Talino uostas neseniai įsigijo Suomijos ledlaužį Botnica, siekiant užtikrinti laivybos operacijas žiemos sezonu. Iš viso Estijos uostu prieinamumą žiemą užtikrina trys ledlaužiai.

- *Rygos įlanka (Latvija, Estija).* Rygos įlanką ledas aptraukia nuo jos Šiaurės-Rytų pusės gruodžio-sausio mėnesiais ir ledo dangą juda Vakarų ir Pietų kryptimis. Ledo storis gali siekti iki 30 cm (arba iki 60 cm atšiaurios žiemos sąlygomis), o įlanka visiškai išsivaduoja nuo ledo iki balandžio mėn. Rygos uostas turi ledlaužį Varma, ir jį naudoja pagal poreikį siekiant užtikrinti laivybos operacijas žiemos sezonu.

- *Centrinė Baltijos jūros dalis (Latvija, Lietuva).* Centrinis Baltijos jūros regionas yra paprastai neužšalantis. Jeigu labai atšiaurios žiemos sąlygomis uostai vystyk užšalą vilkikai paprastai gali užtikrinti žiemos navigaciją šalia Ventspilio, Liepojos ir Klaipėdos uostu. Klaipėda pasinaudoja neužšalancio uosto teikiamais konkurenciniais pranašumais ypač šaltos žiemos sąlygomis, kai konteineriai ir skystieji kroviniai yra nukreipiami į Klaipėdą iš Rygos ar Sankt-Peterburgo uostų.

Apibendrinant galima teigti, kad tik Klaipėdos uostas yra visiškai neužšalantis, tuo tarpu Talino ir Rygos uostuose laivybos sąlygos žemos sezonu yra apsunkintos, tačiau abu uostai turi būtiną įrangą (ledlaužius), užtikrinančią laivybą ištisus metus. Dėl šios priežasties galima teigti, kad geografinė padėtis nesuteikia konkurencinių pranašumų nei vienam iš nagrinėjamų uostų ir toliau analizuojama nebus.

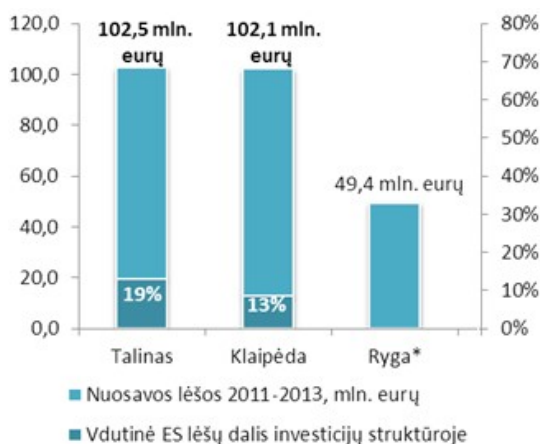
Investicijos į uosto infrastruktūrą. Nagrinėjamuose uostuose investicijos skiriamos uosto infrastruktūrai, privažiuojamiesiems keliams ir geležinkeliams vystyti, uosto akvatorijai plėsti ir gilinti, uosto saugumo priemonėms diegti, uosto pajėgumų didinimui (naujų keleivių ir krovos terminalų statyba, krantinių atnaujinimas, ledlaužių įsigijimas ir pan.). Investicijos taip pat yra skirtos Uosto direkcijos (administracijos) veiklai užtikrinti (žr. 6 pav.).



6 pav. Rytinės Baltijos jūros pakrantės uostų investicijų apimtis, mln. eurų (sudaryta pagal VĮ KVJU direkcijos, Talino jūrų uosto direkcijos, Rygos jūrų uosto direkcijos 2013 m. veiklos ataskaitos duomenis)

Išanalizavus uostų investicijų apimtis galima daryti išvada, kad daugiausiai per 2011–2013 m. laikotarpį daugiausia lėšų investavo Talino ir Klaipėdos uostai – po 102 mln. eurų kiekvienas. Vertinant investicijų dinamiką pastebėtina, kad investicijų apimtys visuose uostuose augo (vidutiniškai 45 proc.).

Analizuojant ES paramos lėšų mastą uostų investicijų struktūroje (žr. 10 pav.) matyti, kad Talino ir Klaipėdos uostų investicijų struktūroje ES parama sudaro iki 20 proc. visų investicijų apimties. Ekspertų teigimų nuosavų lėšų panaudojimas investiciniams projektams vykdyti gali suteikti uostui (terminalui) daugiau lankstumo, kontrolės ir kartais net leisti sumažinti investicijų kainą. Todėl galima teigti, kad visi nagrinėjami uostai yra lankstūs rinkos pokyčių atžvilgiu.



*Pastaba: duomenų apie Rygos uosto ES paramos lėšas investicijų struktūroje nėra

7 pav. Nuosavų ir ES paramos lėšų pasiskirstymas Rytinės Baltijos jūros pakrantės uostų investicijų struktūroje (sudaryta pagal VĮ KVJU direkcijos, Talino jūrų uosto direkcijos, Rygos jūrų uosto direkcijos 2013 m. veiklos ataskaitos duomenis)

Investicijų apimtys ir krovos apimčių koreliacijos rodiklis leidžia įvertinti, kokią įtaką investicijos turi krovos apimtims, tokiu būdu iš dalies charakterizuojant investicijų efektyvumą.

9 lentelė. Investicijų apimtys ir krovos apimčių koreliacija (sudaryta pagal VĮ KVJU direkcijos, Talino jūrų uosto direkcijos, Rygos jūrų uosto direkcijos 2013 m. veiklos ataskaitos duomenis)

	Krovos apimtys, tūkst. tonų			Investicijų apimtys, mln. eurų			Koreliacijos koeficientas
	2011	2012	2013	2011	2012	2013	
Talinas	36,7	36,5	29,5	28,5	11,9	62,1	0,938
Klaipėda	31,3	36,6	35,2	22,8	41,6	37,7	0,998
Ryga	30,5	34,1	36,1	14,4	14,4	20,6	0,773

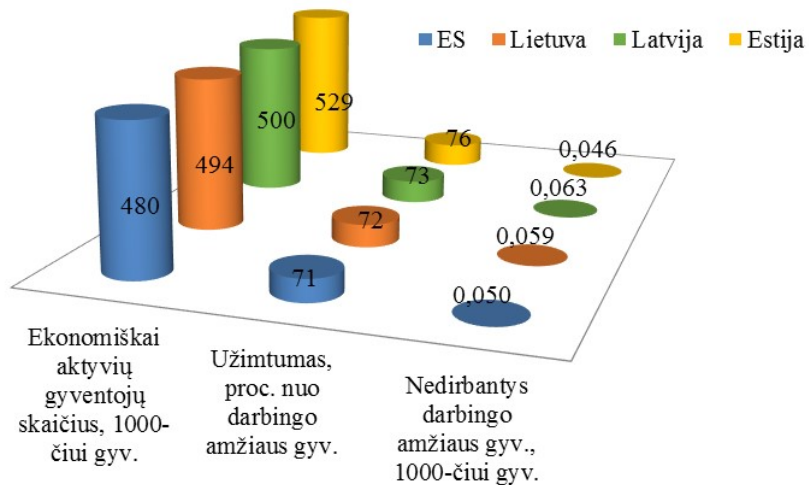
Įvertinus investicijų apimtys ir krovos apimčių koreliaciją (žr. 7 lentelę) galima teigti, kad stipriausias ryšis nustatytas Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste (beveik 100 proc.), tuo tarpu silpniausias – Rygos uoste (77 proc.).

Darbuotojai

Darbuotojų pasiūla ir prieinamumas regione yra svarbus konkurencingumo veiksnys uosto veikloje. Be to, nemažą reikšmę turi darbo jėgos kaina ir darbuotojų našumas. Kuo daugiau uostas turi galimybių pasirinkti darbuotojus prieinamomis kainomis bei efektyviai šią darbo jėgą panaudoti, tuo konkurencingesnė jo pozicija. Darbuotojų veiksmų grupė vertinama pagal 3 pagrindinius veiksnys:

- Darbo jėgos pasiūla ir prieinamumas: ekonomiškai aktyvių gyventojų skaičius, 1000-čiui gyv.; užimtumas, proc. nuo darbingo amžiaus gyv.; nedirbantys darbingo amžiaus gyv., 1000-čiui gyv.
- Darbo jėgos kaina: vidutinis 1 darbo val. užmokestis, eurai; minimalus mėn. darbo užmokestis, eurai; vidutinis mėn. 1 darbuotojo darbo užmokestis uostuose, eurai.
- Darbo našumas: 1 darbuotojo sukuriama vertė uostuose, eurai.

Detalus darbuotojų veiksmų grupės vertinimo rezultatai pateikiami 1 priede.

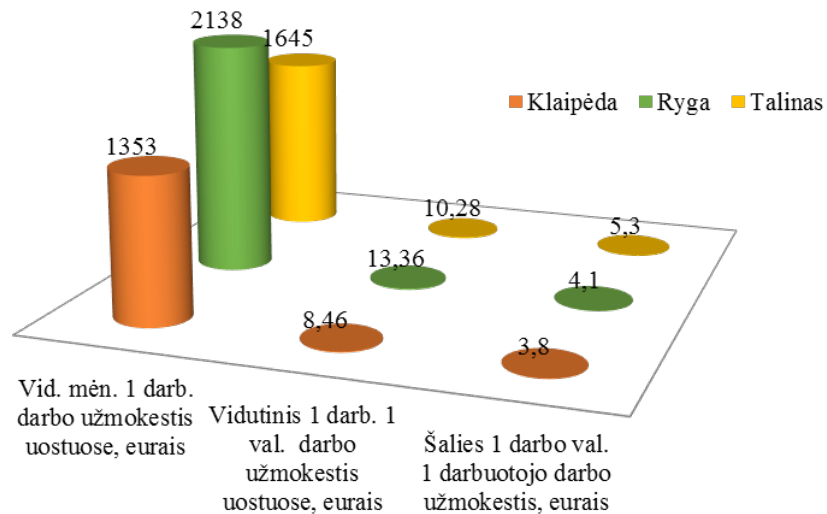


8 pav. Darbo jėgos pasiūlos ir prieinamumo vertinimas Baltijos šalyse 2011–2013 m. (sudaryta pagal VĮ KVJU direkcijos, Talino jūrų uosto direkcijos, Rygos jūrų uosto direkcijos 2013 m. veiklos ataskaitos duomenis)

Atlikus Baltijos šalių darbo jėgos pasiūlos ir prieinamumo vertinimą galima daryti išvadą, kad šioje kategorijoje lyderės poziciją užima Estija (žr. 8 pav.). Tuo tarpu Lietuvos ir Latvijos rodikliai labai panašūs. Lyginant darbo jėgos pasiūlos ir prieinamumo rodiklius su bendrais Europos Sąjungos rodikliais paaiškėjo, kad situacija Lietuvoje ir Latvijoje atspindi bendrą ES darbo rinkos situaciją, nes šių šalių rodikliai beveik nesiskiria nuo ES vidurkių.

Vertinant Baltijos šalių darbo jėgos kainą pastebima, kad pigiausia darbo jėga yra Lietuvoje, kur vidutinis valandinis darbo užmokestis 2011–2013 m. siekė 3,8 eurus (Latvijoje – 4,3 eurų, Estijoje – 5,3 eurai, o ES – 11 eurų). Minimalus mėnesio darbo užmokestis, patvirtintas valstybės 2011–2013 m. taip pat buvo mažiausias Lietuvoje – 270 eurų (Latvijoje – 296 eurai, Estijoje – 322 eurai, o ES vidurkis – 808 eurai).

Tuo tarpu darbo jėgos kaina pačiuose Baltijos šalių uostuose yra gerokai aukštesnė nei šalių rodikliai (žr. 9 pav.). Aukščiausias darbo užmokestis mokamas Rygos uoste, o mažiausias – Klaipėdos uoste.



9 pav. Baltijos šalių uostų darbo jėgos kainos vertinimo rezultatai (sudaryta pagal VĮ KVJU direkcijos, Talino jūrų uosto direkcijos, Rygos jūrų uosto direkcijos 2013 m. veiklos ataskaitos duomenis)

Tačiau būtina pažymėti, kad nors darbo jėga Rygos uoste yra brangiausia, 1 darbuotojo kuriama vertė yra mažiausia – 128,1 tūkst. eurų per metus, tuo tarpu didžiausia 1 darbuotojo sukuriama vertė yra Talino uoste – 264,4 tūkst. eurų per metus (Klaipėdos uoste – 186,8 tūkst. eurų).

Apibendrinant galima teigti, kad darbo jėgos pasiūla ir prieinamumas yra didžiausias Estijoje, nors darbo jėgos kaina ten yra pakankamai didelė, sukuriama vertė Talino uoste yra didžiausia tarp analizuojamų uostų.

4.2 Išorinių ryšių rodiklių vertinimas

Vidinė paklausa. Vidinė paklausa suprantama kaip paklausa uoste vykdomiems krovos darbams. Ji vertinama 3 rodikliais: krovos darbų apimtys, mln. tonų; krovos darbų struktūra, proc.; krovos darbų apimtys pagal krovinių rūšis, mln. tonų.

Kuo daugiau krovinių aptarnauja uostas tuo aukštesnis jo konkurencingumo lygis. Taip pat nemažą įtaką turi krovinių diferenciacija arba, kai kuriais atvejais, specializacija. Jeigu uostas gali aptarnauti daugelio rūšių krovinius, tai užtikrina jo lankstumą ir sugebėjimą persiorientuoti pagal rinkos poreikius. Tačiau per didelė diferenciacija gali reikšti, kad uostas negalės konkuruoti su didesnę specializaciją turinčiais uostais ir negalės pritraukti krovinių pagal savo pajėgumus nei vienoje srityje. Todėl ypač palankiai vertinamos tam tikrų rūšių krovinių aptarnavimo lyderio pozicijos ir pakankamas diferenciacijos krovos apimčių struktūroje laipsnis.

Vidinės paklausos vertinimo rezultatai pagal krovinių tipus pateikiami 1 ir 2 prieduose. Vidinės paklausos analizės rezultatus apibendrina faktas, kad Talino ir Rygos uostai pasižymi aukšta specializacija naftos ir jos produktų bei anglies krovinių srityje atitinkamai. Talino uoste naftos ir jos produktų krovos darbai sudaro net 65 proc. krovos darbų struktūroje, o Rygos uoste anglies kroviniai sudaro 41 proc. krovinių struktūroje (žr. 1 priedą).

Analizuojant bendras krovos apimčių tendencijas galima daryti išvadą, kad vertinamų Baltijos šalių uostų tarpe pirmauja Rygos uostas, kuris yra 4 pagal dydį uostas rytinėje Baltijos jūros pakrantėje (Rygoje aptarnaujama 10 proc. visų krovinių rytinėje Baltijos jūros dalyje). Tačiau būtina pažymėti, kad Rygos uosto sėkmė yra labai priklausoma nuo anglies krovinių apimčių. Anglies krovos darbų mažėjimas gali ateityje lemti Rygos uosto lyderio pozicijos susilpnėjimą.

Tarp Baltijos šalių, Talino uostas užima lyderio poziciją naftos ir jos produktų – didžiausio krovinių segmento Baltijos jūroje – aptarnavime. Tačiau, atsižvelgiant į sparčiai besivystantį Ust Lugos uostą, kuris sutelkia dėmesį į naftos krovinių perkrovimą, Talinas rizikuoja prarasti krovinių srautus.

Klaipėdos uostas pasižymi gana stipria konteinerių, trašų ir Ro-Ro krovinių specializacija. Trašų ir Ro-Ro krovinių grupėse Klaipėdos valstybinis jūrų uostas užima lyderio pozicijas ne tik tarp Baltijos šalių uostų, bet ir visame Rytinės Baltijos jūros regione. Kadangi konteineriai ir Ro-Ro yra didelės pridėtinės vertės kroviniai, galima teigti, kad Klaipėdos uostas turi geras ateities perspektyvas. Be to, jis užima gana tvirtas pozicijas naftos ir jos produktų krovinių grupėje, nors tai ir ne tranzitiniai kroviniai, o importas.

Apibendrinant vidinės paklausos veiksnių analizę, galima teigti, kad Ryga ir Talinas konkuruoja su Rusijos uostais pagrindinių aptarnaujančių krovinių grupėse, o Klaipėda užsitikrina pirmaujančias pozicijas kitų rūšių krovinių aptarnavimo srityse, kas jam suteikia daugiau stabilumo.

Giminingos ir palaikančios šakos. Viešųjų logistikos centrų paslaugų pasiūla. Vertinant viešųjų logistikos centrų paslaugų pasiūlą, analizuotas siūlomų paslaugų kiekis, paslaugų įkainiai, paslaugų laukimo trukmė ir logistikos paslaugų sutrikimo dažnumas. Nustatyta, kad Talino uosto viešųjų logistikos centrų paslaugos konkurencingiausios, lyginant su Rygos ir Klaipėdos viešųjų logistikos centrų paslaugų pasiūla – nustatyti konkurencingumo koeficientai atitinkamai siekia Talino uostui - 1,231, Klaipėdos uostui - 0,842, Rygos uostui - 0,964

Transporto jungtys. Visi rytinės Baltijos jūros pagrindiniai uostai turi kelių ir geležinkelių jungtis su pagrindiniais krovinių tranzito kanalais. Be esamos kelių infrastruktūros, reguliarius konteinerių traukiniai yra išsiunčiami iš Baltijos valstybių trimis pagrindinėmis kryptimis:

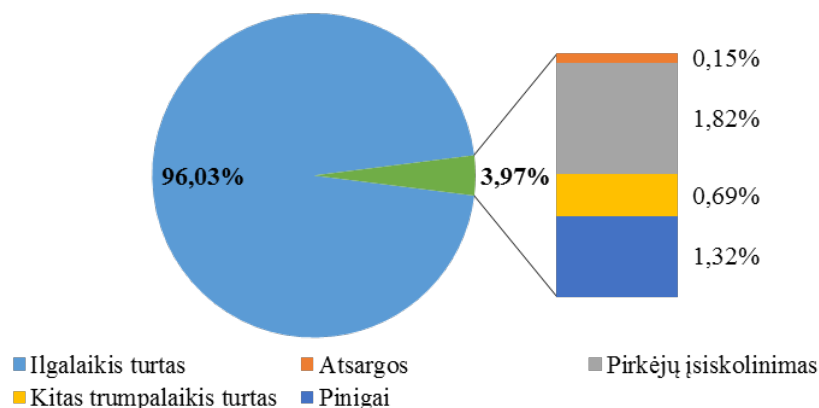
- Europos-Rusijos: Maskva, Kaluga;

- Juodosios jūros baseino: Odessa, Ilyichevsk;
- Centrinės Azijos: Kazachstanas, Uzbekistanas, Afganistanas, Kinija.

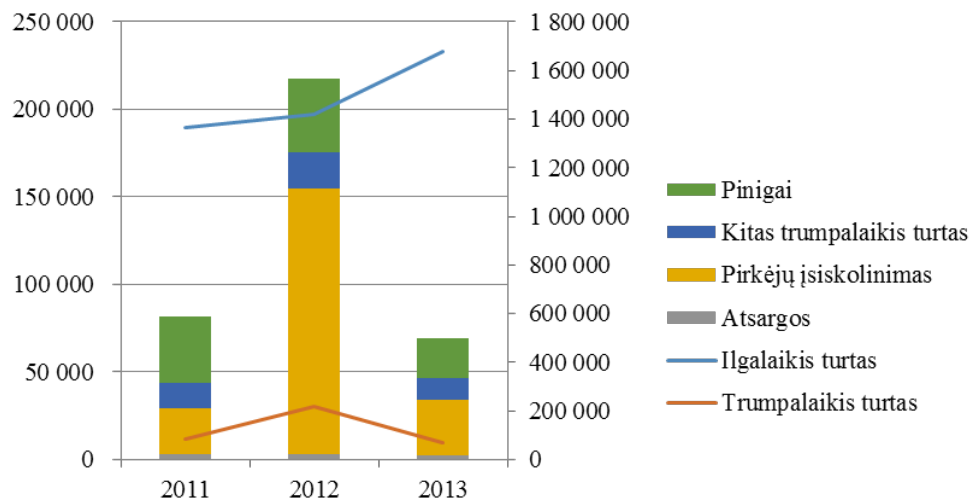
Reguliarūs konteinerių traukiniai – tai didelis pasiekimas, vystant krovinių konteineriuose prekybos maršrutus, kas įmanoma tik glaudžiai bendradarbiaujant atskirų šalių geležinkelio operatoriams. Vertinant transporto jungčių įtaką konkurencingumui, nustatyta, kad didžiausias koeficientas priskiriamas Rygos uostui (0,92), po to seka Talino (0,842) ir Klaipėdos (0,735) uostai.

4.3 Finansinių rodiklių vertinimas

Atlikus Klaipėdos uosto veiklos rezultatų horizontalią ir vertikalią analizę galima teigti, kad ilgalaikis turtas sudaro didžiausią dalį Klaipėdos uosto turto struktūroje (žr. 12 pav.), net 96 proc., ir per nagrinėjamą laikotarpį padidėjo 23 proc. (žr. 10 pav.). Tai byloja apie Klaipėdos uosto investicijas į savo veiklos plėtrą, t. y. ilgalaikio turto įsigijimą ar atnaujinimą (detalūs uostų veiklos ekonominio-finansinio vertinimo rezultatai pateikiami 3 - 8 prieduose). Nagrinėjant trumpalaikio turto pasikeitimo tendencijas paaiškėjo, kad per nagrinėjamą laikotarpį buvo didelis šuolis pirkėjų įsiskolinimo sąskaitoje 2012 m. Nors per 2011–2013 metus pirkėjų įsiskolinimas padidėjo beveik 23 proc., palyginus 2012 ir 2013 metų rezultatus, pastebimas net 5 kartų pirkėjų įsiskolinimo mažėjimas, kas byloja, kad problemos su debitoriniais įsiskolinimais buvo išspėstos. Pažymėtina ir tai, kad pirkėjų įsiskolinimas sudaro didžiausią dalį trumpalaikio turto struktūroje. Per nagrinėjamą laikotarpį labiausiai pakito grynujų pinigų likutis sąskaitose – jis sumažėjo 38 proc.

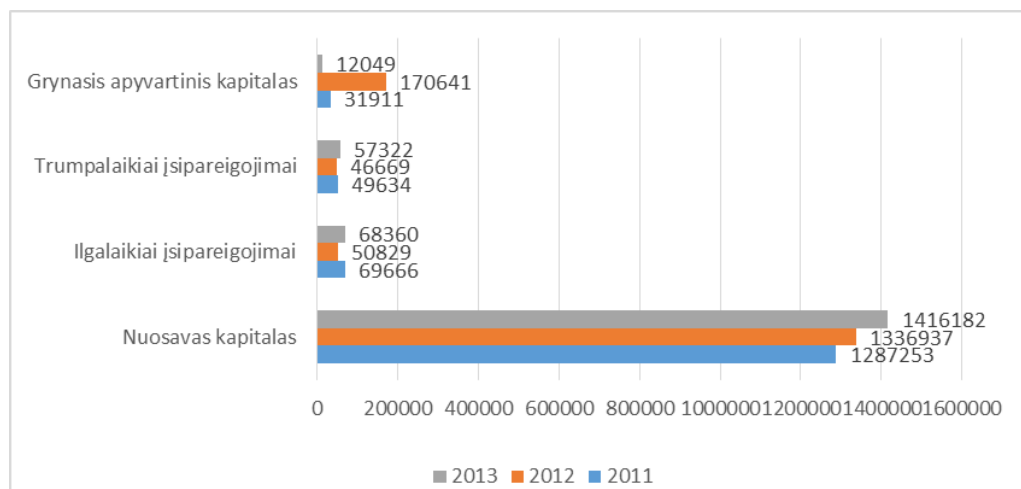


10 pav. Klaipėdos valstybinio jūros uosto turto struktūra (tūkst. Lt, 2013 m. duomenys) (sudaryta pagal VĮ KVJU direkcijos 2013 m. veiklos ataskaitos duomenis)



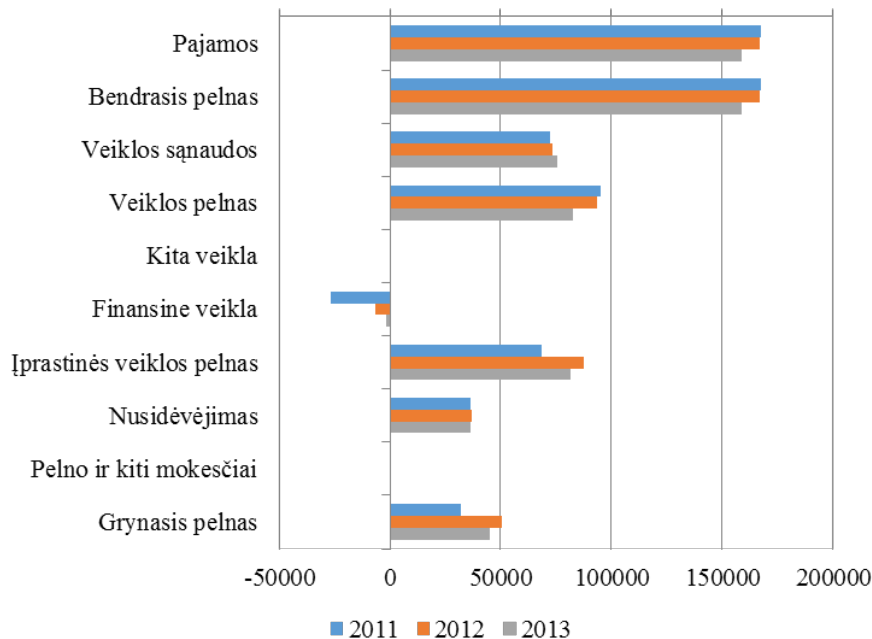
11 pav. Klaipėdos valstybinio jūros uosto turtas 2011–2013 m. (tūkst. Lt) (sudaryta pagal VĮ KVJU direkcijos 2013 m. veiklos ataskaitos duomenis)

Atlikus nuosavybės ir įsipareigojimų struktūros analizę (žr. 12 pav.) paaiškėjo, kad didžiausią dalį savo veiklos Klaipėdos uostas finansuoja iš nuosavų lėšų, t. y. nuosavas kapitalas sudaro daugiau nei 80 proc. nuosavybės ir įsipareigojimų struktūroje, tuo tarpu ilgalaikės skolos sudaro tik 4 proc. Pažymėtina, kad ilgalaikių skolų dalis per nagrinėjamą laikotarpį išliko pastovi, tuo tarpu nuosavas kapitalas padidėjo 10 proc., kas byloja apie Klaipėdos uosto investavimo politiką. Išnagrinėjus Klaipėdos uosto trumpalaikius kreditorinius įsipareigojimus galima daryti išvadą, kad skola tiekėjams sudaro apie 25 proc. uosto įsiskolinimų struktūroje ir 55 proc. trumpalaikių įsiskolinimų struktūroje bei per nagrinėjamą laikotarpį padidėjo 13 proc. Tačiau būtina pažymėti, kad nors Klaipėdos uostas susidūrė su dideliais debitorinių įsiskolinimų sunkumais 2012 metais, skola tiekėjams išliko stabili, kas byloja apie Klaipėdos uosto sugebėjimą operatyviai susidoroti su sunkumais.



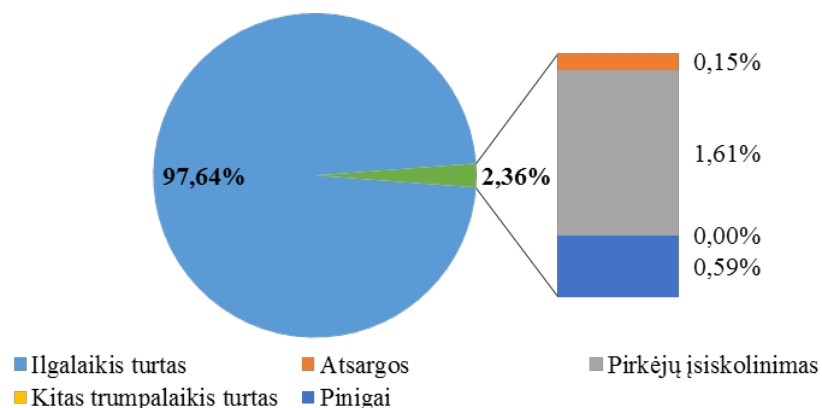
12 pav. Klaipėdos valstybinio jūros uosto nuosavybė ir įsipareigojimai 2011–2013 m. (tūkst. Lt) (sudaryta pagal VĮ KVJU direkcijos 2013 m. veiklos ataskaitos duomenis)

Kalbant apie Klaipėdos valstybinio jūros uosto pajamų kitimo tendencijas būtina pažymėti, kad per nagrinėjamą laikotarpį jos išliko stabilios ir tik 2013 m. neženkiai sumažėjo (žr. 13 pav.). Savikainos Klaipėdos uostas savo finansinėje atskaitomybėje nefiksuoja, todėl bendrasis pelnas yra prilyginamas pajamoms. Veiklos sąnaudos taip pat išliko stabilios, tačiau pastebimas neženklius jų didėjimas kiekvienais metais kaip absoliučiais dydžiais, taip ir jų proc. dydžiais nuo pajamų. Per nagrinėjamą laikotarpį veiklos sąnaudos vidutiniškai sudarė 45 proc. pajamų, tuo tarpų grynas pelnas – 26 proc.

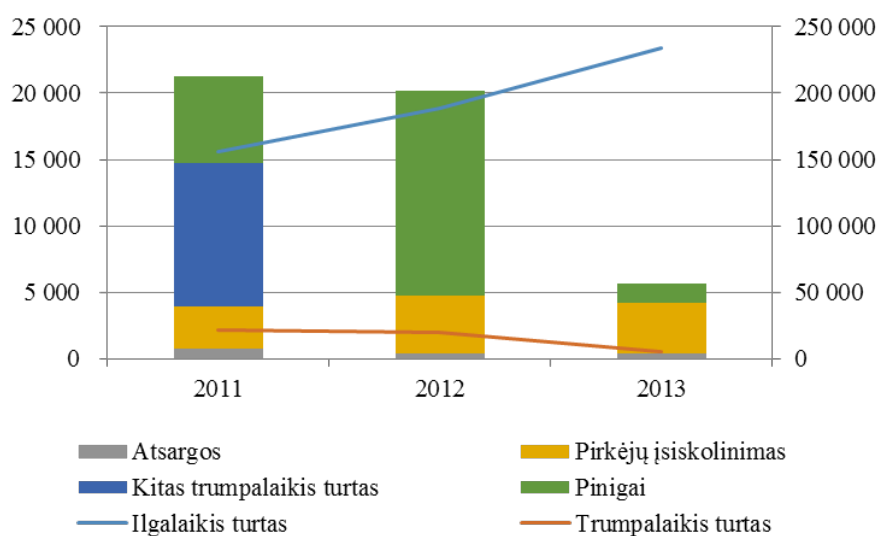


13 pav. Klaipėdos valstybinio jūros uosto pajamų/sąnaudų struktūra 2011–2013 m. (tūkst. Lt) (sudaryta pagal VĮ KVJU direkcijos 2013 m. veiklos ataskaitos duomenis)

Atlikus Rygos uosto veiklos rezultatų horizontalią ir vertikalią analizę galima teigti, kad ilgalaikis turtas sudaro didžiausią dalį Rygos uosto turto struktūroje (žr. 13 pav.), net 98 proc., ir per nagrinėjamą laikotarpį padidėjo 50 proc. (žr. 14 pav.). Tai byloja apie Rygos uosto investicijas į savo veiklos plėtrą, t. y. ilgalaikio turto įsigijimą ar atnaujinimą. Nagrinėjant trumpalaikio turto pasikeitimo tendencijas paaiškėjo, kad 2013 m. jis sumažėjo net 72 proc., kas paaiškinama kito trumpalaikio turto realizavimu 2012 m. ir pinigų sąskaitoje sumažėjimu 2013 m. Per nagrinėjamą laikotarpį atsargos sumažėjo dvigubai; pirkėjų įsiskolinimas išaugo 24 proc., palyginus su 2011 m., tačiau sumažėjo 11 proc. palyginus su 2012 m.; pinigų likutis sąskaitoje sumažėjo net 78 proc. Pažymėtina, kad didžiausią dalį trumpalaikio turto struktūroje sudaro pirkėjų įsiskolinimas.

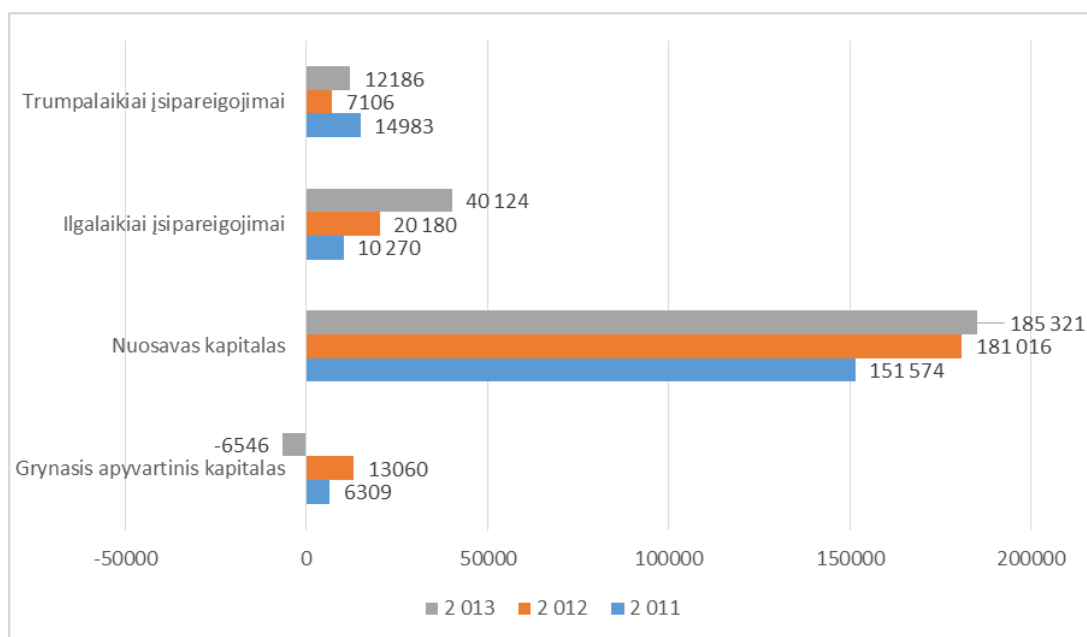


14 pav. Rygos jūrų uosto turto struktūra (tūkst. Lvl, 2013 m. duomenys) (sudaryta pagal Rygos jūrų uosto direkcijos 2013 m. veiklos ataskaitos duomenis)



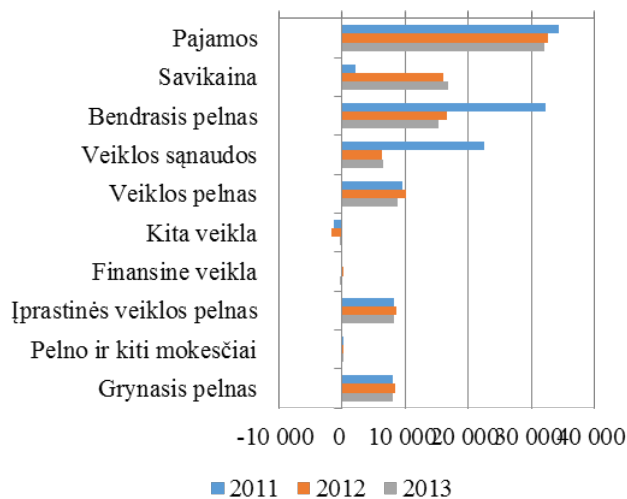
15 pav. Rygos jūrų uosto turtas 2011–2013 m. (tūkst. Lvl) (sudaryta pagal Rygos jūrų uosto direkcijos 2013 m. veiklos ataskaitos duomenis)

Atlikus nuosavybės ir įsipareigojimų struktūros analizę (žr. 15 pav.) paaiškėjo, kad didžiąsą dalį savo veiklos Klaipėdos uostas finansuoja iš nuosavų lėšų, t. y. nuosavas kapitalas sudaro 77 proc. nuosavybės ir įsipareigojimų struktūroje, tuo tarpu ilgalaikės skolos sudaro tik 17 proc. Pastebėtina, kad ilgalaikių skolų dalis per nagrinėjamą laikotarpį išaugo 4 kartus – nuo 10 mln. latų iki 40 mln. latų, be to nuosavas kapitalas taip pat padidėjo 22 proc., kas byloja apie aktyvią Rygos uosto investicinę veiklą. Išnagrinėjus Rygos uosto trumpalaikius kreditorinius įsipareigojimus galima daryti išvadą, kad skola tiekėjams ženkliai išaugo 2013 m., tačiau sumažėjo kiti trumpalaikiai įsipareigojimai ir bendroje struktūroje trumpalaikiai įsipareigojimai sumažėjo 19 proc., kas byloja apie trumpalaikių kreditorinių įsipareigojimų perskirstymą.



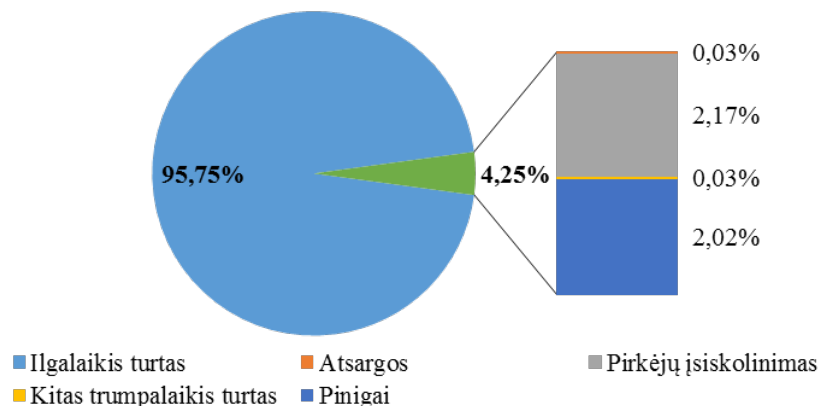
16 pav. Rygos jūru uosto nuosavybē ir īsipareigojumi 2011–2013 m. (tūkst. Lvl) (sudarīta pagal Rygos jūru uosto direkcijas 2013 m. veiklos ataskaitos duomenis)

Kalbant apie Rygos uosto pajamų kitimo tendencijas būtina pažymėti, kad per nagrinėjamą laikotarpį jos neženkliai mažėjo (žr. 16 pav.). Savikainą per nagrinėjamą laikotarpį išaugo net 8 kartus, tačiau veiklos sąnaudos ženkliai sumažėjo, o grynasis pelnas beveik nepakito. Todėl galima daryti prielaidą, kad savikainos augimas susietas su savikainos skaičiavimo metodikos pasikeitimu 2012 m. 2013 m. duomenimis bendrasis pelnas sudarė 48 proc. pajamų, veiklos – 27 proc., o grynasis – 25 proc.

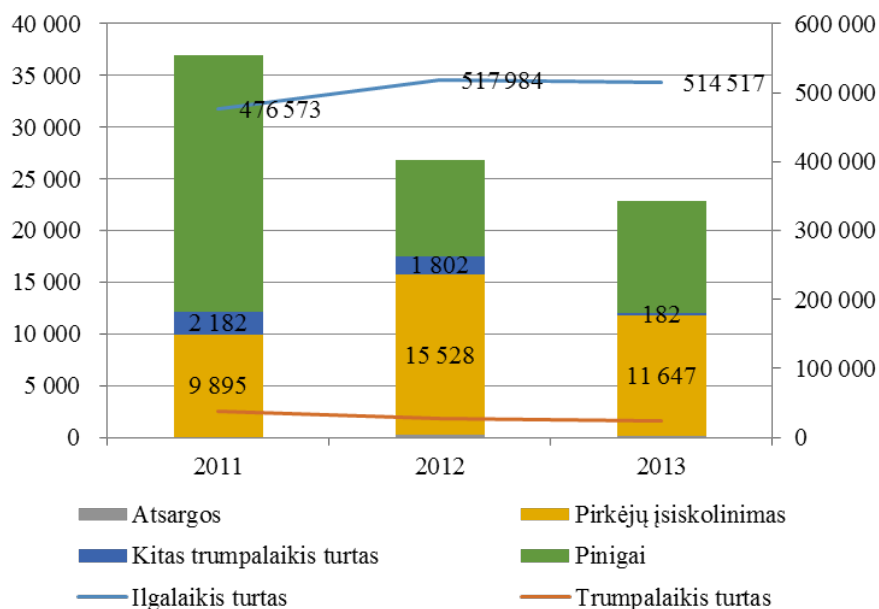


17 pav. Rygos jūru uosto pajamų/sūnaudų struktūra 2011–2013 m. (tūkst. Lvl) (sudarīta pagal Rygos jūru uosto direkcijos veiklos 2014 m. ataskaitos duomenis)

Atlikus Talino jūrų uosto veiklos rezultatų horizontalią ir vertikalią analizę galima teigti, kad ilgalaikis turtas sudaro didžiausią dalį Talino uosto turto struktūroje (žr. 18 pav.), net 96 proc., ir per nagrinėjamą laikotarpį padidėjo 8 proc. (žr. 19 pav.). Nagrinėjant trumpalaikio turto pasikeitimo tendencijas paaiškėjo, kad per nagrinėjamą laikotarpį jis sumažėjo 38 proc., tai paaiškinama pinigų likučio sąskaitoje ir kito trumpalaikio turto mažėjimu. Tuo tarpu atsargos išaugo net 3 kartus, o pirkėjų įsiskolinimas – 18 proc. Pažymėtina, kad didžiausią dalį trumpalaikio turto struktūroje sudaro pirkėjų įsiskolinimas.

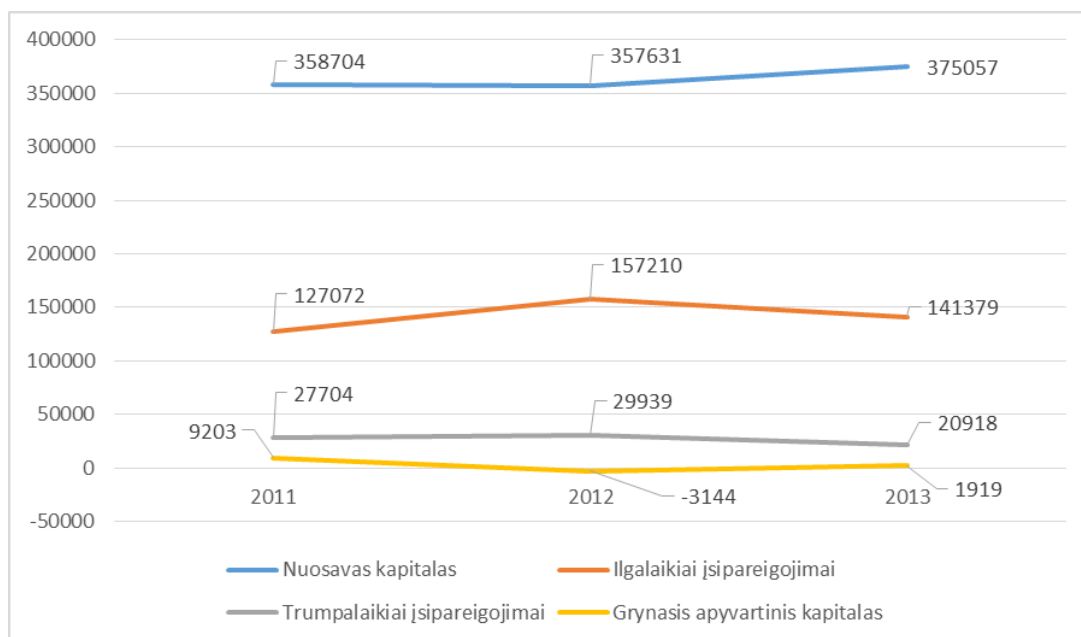


18 pav. Talino jūrų uosto turto struktūra (tūkst. eurų, 2013 m. duomenys) (sudaryta pagal Talino jūrų uosto direkcijos veiklos 2014 m. ataskaitos duomenis)



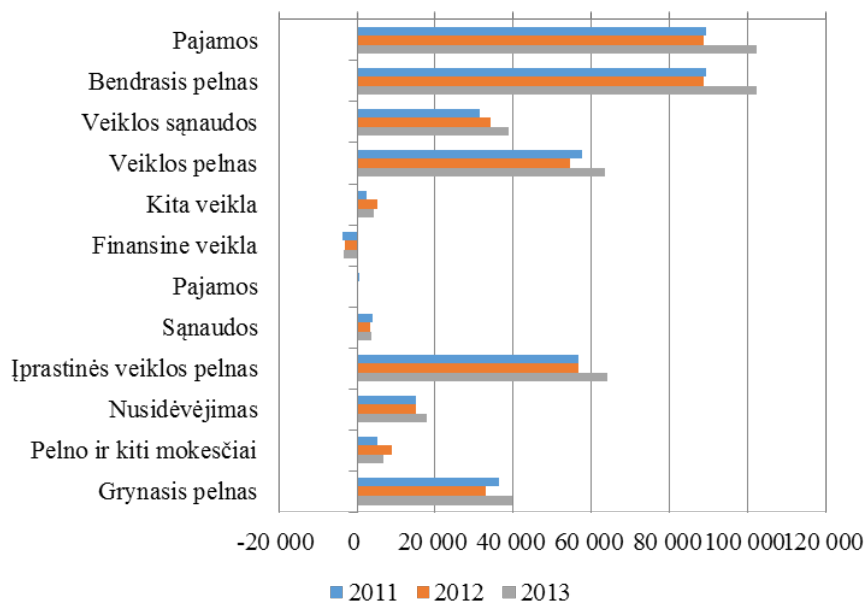
19 pav. Talino jūrų uosto turtas 2011–2013 m. (tūkst. eurų) (sudaryta pagal Talino jūrų uosto direkcijos 2013 m. veiklos ataskaitos duomenis)

Atlikus nuosavybės ir įsipareigojimų struktūros analizę (žr. 20 pav.) paaiškėjo, kad didžiąsą dalį savo veiklos Klaipėdos uostas finansuoja iš nuosavų lėšų, t. y. nuosavas kapitalas sudaro 70 proc. nuosavybės ir įsipareigojimų struktūroje, tuo tarpu ilgalaikės skolos sudaro tik 26 proc. Pažymėtina, kad ilgalaikių skolų dalis per nagrinėjamą laikotarpį išaugo 11 proc., be to nuosavas kapitalas taip pat padidėjo 5 proc., kas byloja apie Talino uosto investicinę veiklą. Išnagrinėjus Rygos uosto trumpalaikius kreditorinius įsipareigojimus galima daryti išvadą, kad skola tiekėjams per nagrinėjamą laikotarpį išaugo 14 proc., tačiau sumažėjo kiti trumpalaikiai įsipareigojimai ir bendroje struktūroje trumpalaikiai įsipareigojimai sumažėjo net 25 proc., kas byloja apie trumpalaikių kreditorinių įsipareigojimų perskirstymą ir sumažinimą.



20 pav. Talino jūrų uosto nuosavybė ir įsipareigojimai 2011–2013 m. (tūkst. eurų) (sudaryta pagal Talino jūrų uosto direkcijos 2013 m. veiklos ataskaitos duomenis)

Kalbant apie Talino uosto pajamų kitimo tendencijas būtina pažymėti, kad per nagrinėjamą laikotarpį 2013 m. jos išaugo 15 proc. (žr. 21 pav.). Savikainos Talino uostas savo finansinėje atskaitomybėje nefiksuoja, todėl bendrasis pelnas yra prilyginamas pajamoms. Veiklos sąnaudos taip pat išaugo (23 proc.). Per nagrinėjamą laikotarpį veiklos pelnas vidutiniškai sudarė 63 proc. pajamų, tuo tarpu grynasis pelnas – 39 proc.



21 pav. Talino jūrų uosto pajamų/sąnaudų struktūra 2011–2013 m. (tūkst. eurų) (sudaryta pagal Talino jūrų uosto direkcijos 2013 m. veiklos ataskaitos duomenis)

Apibendrinant galima teigti, kad visų trijų uostų turto struktūroje dominuoja ilgalaikis turtas, trumpalaikio turto struktūroje – pirkėjų įsiskolinimas; nuosavybės ir įsipareigojimų struktūroje nuosavas kapitalas ženkliai viršija ilgalaikius įsipareigojimus, taip pat per nagrinėtą laikotarpį pastebėta bendra trumpalaikių įsiskolinimų mažėjimo tendencija. Visi nagrinėjami uostai dirba pelningai ir pastebima bendra grynojo pelno didėjimo tendencija. Pelno marža yra didžiausia Talino uoste ir sudaro 39 proc.

Santykinių rodiklių analizė:

1. Veiklos efektyvumo vertinimas: Atlikus Klaipėdos valstybinio jūros uosto efektyvumo rodiklių analizę galima teigti, kad apyvartumo rodikliai yra vertinami teigiamai, išskyrus įsiskolinimų (tiek pirkėjų įsiskolinimo, tiek ir skolos tiekėjams) apyvartumo rodikliai. Apie debitorinio įsiskolinimo problemas, su kuriomis 2012 m. buvo susidūręs Klaipėdos uostas liudija ir 5 kartus smukęs pirkėjų įsiskolinimo apyvartumo (kartais) rodiklis. Nors 2013 m. šis rodiklis pagerėjo, tačiau vis tiek nepavyko pasiekti 2011 m. lygio: 2011 m. – 6,5 kartų, 2012 m. 1,1 karto, o 2013 m. – 5,0 kartai. Skolos tiekėjams apyvartumo rodiklis nėra kritiškai blogas, tačiau jį reikėtų didinti, t. y. mažinti skolas tiekėjams. Kitą vertus, skolas tiekėjams reikėtų išnaudoti maksimaliai, siekiant sumažinti skolinto apyvartinio kapitalo kainą.

Atlikus Rygos laisvojo uosto efektyvumo rodiklių analizę paaiškėjo, kad 2011 m. apyvartumo rodikliai yra vertinami teigiamai, 2012 m. pastebima skolos tiekėjams ir pirkėjų įsiskolinimo

apyvartumo rodiklių mažėjimo tendencija, t. y. skolos tiekėjams apyvartumas 2012 m. sumažėjo 79 proc. palyginus su 2011 m., pirkėjų įsiskolinimo apyvartumas – 32 proc. Tuo tarpu 2013 m. pirkėjų įsiskolinimo apyvartumo rodiklis gerėja, nors ir nesiekia 2011 m. lygio (rodiklio reikšmė 2013 m. padidėjo nuo 7,5 iki 8,3, kai 2011 m. buvo lygi 11,1), tačiau skolos tiekėjams apyvartumo rodiklis sumažėja dar 2 kartus (nuo 6 – 2012 m. iki 3,1 – 2013 metais). Dėl šios priežasties galima daryti išvada, kad Rygos uostas 2013 m. susidūrė su sunkumais atsiskaitant su tiekėjais arba pasikeitė atsiskaitymo su tiekėjais terminų sąlygos, leidžiančios Rygos uostui sumažinti skolinto apyvartinio kapitalo kainą. Apie Rygos uosto problemas, atsiskaitant su tiekėjais, bei apyvartinio kapitalo trūkumą byloja ir neigiamas pinigų ciklas.

Įvertinus AS Tallinna Sadam efektyvumą galima teigti, kad jo apyvartumo rodikliai yra geriausi, palyginus su Klaipėdos ir Rygos uostų apyvartumo rodikliais, tik pagal pirkėjų įsiskolinimo apyvartumo rodiklio vidutinę reikšmę 2011–2013 m., jis nusileidžia Rygos uostui (9 – Rygos uoste ir 7,8 – Talino uoste).

Kalbant apie veiklos sąnaudų lygį¹, būtina pažymėti, kad mažiausias jis AS Tallinna Sadam (vidutiniškai 37 proc. pajamų), o didžiausias – Rygos laisvajame uoste (vidutiniškai 71 proc. pajamų). Tačiau visų trijų nagrinėjamų uostų veiklos sąnaudų lygis neviršija rekomenduojamų dydžių.

Kalbant apie turto apyvartumo lygį uostuose pastebima, kad efektyviausiai turimas turtas naudojamas Klaipėdos valstybiniame jūros uoste, tuo tarpu Rygos ir Talino uostuose turto apyvartumas panašus. Mobilumo indeksas per nagrinėjamą laikotarpį sumažėjo visuose uostuose, tačiau labiausiai – Talino uoste. Tai siejama su trumpalaikio turto mažėjimu per nagrinėjamą laikotarpį net 74 proc.: atsargų lygio mažinimu, kito trumpalaikio turto realizavimu arba nurašymu, ir pinigų likučio sąskaitoje mažinimu.

2. *Mokumo (likvidumo) vertinimas:* Atlikus Baltijos šalių jūros uostų mokumo (likvidumo) analizę galima daryti išvadą, kad Rygos ir Talino uostuose padengimo koeficientas per 2011–2013 m. laikotarpį buvo mažesnis (vidutinė reikšmė 1,57 ir 1,11 atitinkamai), nei rekomenduojama (rekomenduojamas santykis 2). Dėl šios priežasties galima daryti prielaidą, kad Klaipėdos, Rygos ir Talino uostai galėjo susidurti su problemomis padengiant savo trumpalaikius įsipareigojimus. Tačiau taip pat galima teigti, kad tokios rodiklio reikšmės yra parankios uostų savininkams, kurie siekia kuo efektyviau panaudoti turimą trumpalaikį turtą. Tačiau Klaipėdos uoste dėl ženkliai išaugusio pirkėjų įsiskolinimo 2012 m., skolų likvidumo rodiklio vidutinė reikšmė 2011–2013 m. siekė 2,5.

¹ Kadangi Rygos laisvasis uostas vienintelis iš nagrinėjamų uostų fiksuoja savikainą savo apskaitoje, apskaičiuojant veiklos sąnaudų lygio rodiklį į skaičiavimą buvo įtrauktas ir savikainos dydis, t. y. rodiklis apskaičiuotas pagal formulę: Veiklos sąnaudų lygis = (Savikaina + Veiklos sąnaudos) / Pajamos

Pažymėtina, kad beveik visas uostuose turimas trumpalaikis turtas priskiriamas mobiliam, todėl mokumo greičio rodiklis visuose uostuose (Klaipėdos uoste vidutinė reikšmė 2011–2013 m. buvo lygi 2,44, Rygos uoste – 1,53, o Talino uoste – 1,10) viršijo rekomenduojamą dydį (rekomenduojamas santykis 1).

Likvidumas grynaisiais pinigais taip pat vertinamas teigiamai, kadangi padengimo grynaisiais pinigais rodiklis nagrinėjamuose uostuose (Klaipėdos uoste vidutinė reikšmė 2011–2013 m. siekė 0,69, Rygos uoste – 0,91, o Talino uoste – 0,57) viršijo rekomenduojama 0,2–0,25 normą. Nors, kita vertus, galima daryti išvadą, kad turimi pinigai naudojami neefektyviai, nes visuose uostuose šis rodiklis viršijo rekomenduojamą dydį daugiau nei dvigubai.

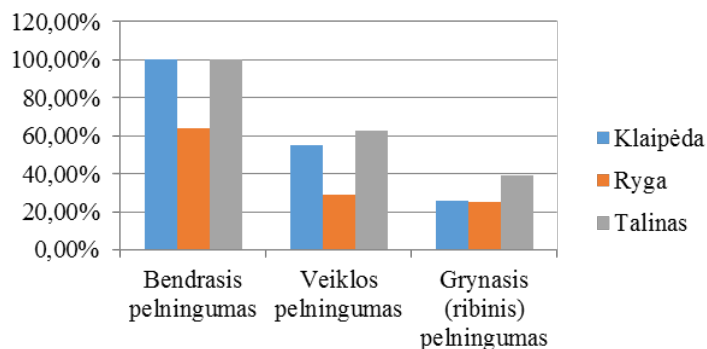
Bendras skolos rodiklis visuose uostuose yra labai mažas (Klaipėdos uoste vidutinė reikšmė 2011–2013 m. – 0,07, Rygos – 0,16, Talino – 0,32, kai rekomenduojamas dydis – iki 0,7), kas parodo, kad tik maža dalis turto yra finansuojama skolintomis lėšomis. Ypač mažas įsiskolinimo koeficientas yra Klaipėdos uoste (0,07), todėl siekiant didesnio pelningumo rekomenduojamą didesnę turto dalį finansuoti skolintomis lėšomis. Tą patį galima pasakyti ir apie „finansinio sverto“ koeficientą, kuris taip pat yra per mažas, kas nurodo į uostų nenorą turtą finansuoti skolintomis lėšomis.

„Auksinės balanso taisyklės“ santykio analizė atskleidė, kad ilgalaikio turto finansavimui visuose uostuose visiškai arba beveik pakanka pastovaus kapitalo. Tik Klaipėdos uosto rodiklis nežymiai viršija rekomenduojamą dydį (rekomenduojamas santykis 1): vidutinė reikšmė 2011–2013 m. 1,05.

Akcininkų nuosavybės ir skolų santykis vertinamas teigiamai tik Talino uoste, kur šis rodiklis yra arti rekomenduojamo dydžio (rekomenduojamas santykis 2), tačiau tiek Klaipėdos, tiek Rygos uostuose šis rodiklis ženkliai viršija normą, t. y. kiekvienam skolintam litui ar latui tenka ženkliai daugiau akcininkų nuosavybės (10–13 Klaipėdos uosto atveju ir 3,5–6 Rygos uosto atveju).

Apibendrinant galima teigti, kad Klaipėdos, Rygos ir Talino uostai yra ne tik mokūs ir likvidūs, bet ir rekomenduojama didinti skolinto kapitalo dydį, t. y. daugiau turto finansuoti skolintomis lėšomis, siekiant didesnio pelningumo.

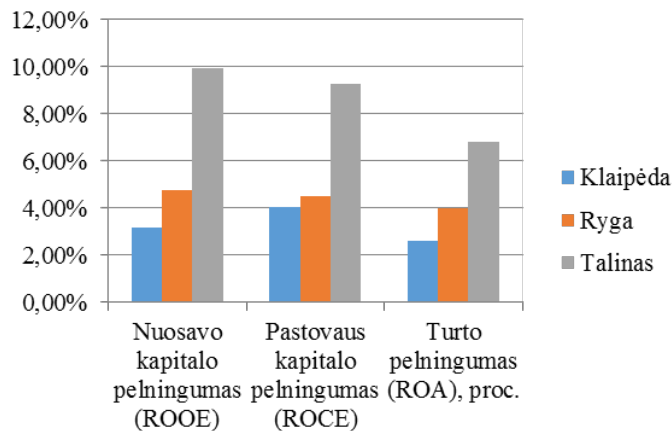
3. *Pelningumo vertinimas*: Atlikus Baltijos šalių uostų pelningumo analizę paaiškėjo, kad visi nagrinėjami uostai dirba pelningai (žr. 23 pav.).



22 pav. Baltijos šalių jūros uostų pelningumas 2011–2013 m., vidutiniškai proc. (sudaryta pagal VĮ KVJU direkcijos, Talino jūrų uosto direkcijos, Rygos jūrų uosto direkcijos veiklos 2014 m. ataskaitos duomenis)

Pateiktame 22 paveiksle matyti, kad pelningiausiai veikia Talino uostas, kurio veiklos pelningumas per nagrinėjamą laikotarpį vidutiniškai siekė 63 proc., o grynasis pelningumas – 39 proc. Mažiausiai pelningai veikia Rygos laisvasis uostas, kurio veiklos pelningumas per nagrinėjamą laikotarpį siekė 29 proc., o grynasis 25 proc.

Nuosavo ir pastovaus kapitalų bei turto pelningumo analizės rezultatai pateikti 23 paveiksle.



23 pav. Baltijos šalių jūros uostų nuosavo ir pastovaus kapitalų bei turto pelningumas 2011–2013 m., vidutiniškai proc. (sudaryta pagal VĮ KVJU direkcijos, Talino jūrų uosto direkcijos, Rygos jūrų uosto direkcijos 2013 m. veiklos ataskaitos duomenis)

Analizuojant nuosavo ir pastovaus kapitalo pelningumą būtina pastebėti, kad ir šiose kategorijose geriausius rezultatus rodo Talino uostas (nuosavo kapitalo pelningumo vidutinė reikšmė 2011–2013 m. – 9,96 proc., pastovaus kapitalo – 9,30 proc.), tačiau Klaipėdos ir Rygos rezultatai yra panašūs, nors ir blogiausius rezultatus parodė Klaipėdos uostas (Klaipėdos uoste nuosavo kapi-

talo pelningumo vidutinė reikšmė 2011–2013 m. siekė 3,16 proc., o pastovaus kapitalo pelningumo – 4,03 proc.; tuo tarpu Rygos uoste – 4,79 proc. ir 4,51 proc. atitinkamai).

Turto pelningumo rodiklis taip pat per nagrinėjamą laikotarpį aukščiausias buvo Talino uoste (6,83 proc.), o mažiausia turto grąža užfiksuota Klaipėdos uoste (2,63 proc.). Apibendrinant galima teigti, kad Baltijos šalių jūros uostų pelningumo analizė atskleidė Talino uosto, kaip lyderio visose kategorijose, pozicijas.

Kadangi atlikta mokumo (likvidumo) analizė neatskleidė didelių skirtumų tarp Baltijos šalių uostų, siekiant apibendrinti ekonominio-finansinio vertinimo rezultatus tikslinga atlikti pelningumo ir efektyvumo santykinių rodiklių normalizavimą (žr. 10 lentelę). Normalizavimas atliekamas atstumo nuo grupės vidurkio metodu pagal formulę (2).

10 lentelė. Baltijos šalių jūros uostų pelningumo ir efektyvumo vertinimo rezultatų normalizavimas

Rodikliai	Klaipėdos uostas	Rygos uostas	Talino uostas
Pelningumo vertinimas			
Bendrasis pelningumas	1,136	0,729	1,136
Veiklos pelningumas	1,126	0,590	1,283
Grynasis (ribinis) pelningumas	0,869	0,832	1,299
Nuosavo kapitalo pelningumas (ROOE)	0,529	0,802	1,669
Pastovaus kapitalo pelningumas (ROCE)	0,678	0,758	1,564
Turto pelningumas (ROA), proc.	0,587	0,891	1,522
Suminis pelningumo vertinimo balas	4,925	4,602	8,473
Efektyvumo vertinimas			
Atsargų apyvartumas	0,160	0,207	2,633
Trumpalaikio turto apyvartumas	0,633	1,104	1,263
Ilgalaikio turto apyvartumas	0,707	1,119	1,174
Turto apyvartumas	0,702	1,101	1,197
Pirkėjų įsiskolinimų apyvartumas	0,600	1,281	1,119
Skolų tiekėjams apyvartumas	0,540	1,161	1,298
Pinigų ciklas	2,798	-0,454	0,657
Veiklos sąnaudų lygis	1,121	0,609	1,271
Suminis pelningumo vertinimo balas	7,260	6,128	10,612

Atlikus pelningumo ir efektyvumo analizės rezultatų normalizavimą paaiškėjo, kad pelningiausiai savo veiklą vykdo Talino uostas, kuris surinko 8,473 pelningumo balus. Tuo tarpu Klaipėdos ir Rygos uostų analizės rezultatai yra labai panašūs – 4,925 ir 4,602 balai atitinkamai. Normalizavimo rezultatai taip pat atskleidė, kad Talino uostas veikia efektyviausiai (10,612 efektyvumo balų). Klaipėdos uostas liko antroje vietoje – 7,260 efektyvumo balai, o Rygos uostas – trečioje (6,128 efektyvumo balai).

Įvertinus 2011–2013 m. rodiklių pokyčių tendencijas ir atlikus vertinimo rezultatų korekciją (žr. 11 lentelę) uostų išsidėstymas nepasikeitė, tačiau Klaipėdos uosto rezultatai pagerėjo, kai Talino ir Rygos uostų pablogėjo. Dėl šios priežasties galima teigti, kad Klaipėdos uostas gerina savo

veiklos rezultatus ir stiprina poziciją rinkoje, tuo tarpu Rygos uostas turėtų labiau išnaudoti savo konkurencinius pranašumus ir gerinti veiklos rezultatus.

11 lentelė. Baltijos šalių jūros uostų pelningumo ir efektyvumo vertinimo rezultatų korekcija pokyčio atžvilgiu

Rodikliai	Klaipėdos uostas	Rygos uostas	Talino uostas
Pelningumo vertinimas			
Veiklos pelningumas	1,136	0,371	1,136
Grynasis (ribinis) pelningumas	1,037	0,580	1,230
Nuosavo kapitalo pelningumas (ROOE)	1,288	0,906	1,237
Pastovaus kapitalo pelningumas (ROCE)	0,674	0,667	1,740
Turto pelningumas (ROA), proc.	0,524	0,545	1,605
Suminis pelningumo vertinimo balas	0,535	0,804	1,521
Suminis pelningumo vertinimo balas	5,194	3,874	8,469
Efektyvumo vertinimas			
Atsargų apyvartumas	0,189	0,415	1,111
Trumpalaikio turto apyvartumas	0,704	3,893	2,337
Ilgalaikio turto apyvartumas	0,544	0,695	1,245
Turto apyvartumas	0,550	0,759	1,309
Pirkėjų įsiskolinimų apyvartumas	0,462	0,963	1,089
Skolų tiekėjams apyvartumas	0,451	0,126	1,307
Pinigų ciklas	5,567	-1,990	0,719
Veiklos sąnaudų lygis	1,237	0,613	1,367
Suminis pelningumo vertinimo balas	9,703	5,476	10,484

Pagal tris vertinimo sritis – vidinių ir išorinių ryšių rodikliai, finansiniai rodikliai – atliktas Klaipėdos, Rygos ir Talino jūrų uostų konkurencingumo apibendrintas vertinimas, atlikus gautų rezultatų normalizavimą atstumo nuo grupės vidurkio metodu, pateiktas 12 lentelėje.

12 lentelė. Baltijos šalių jūros uostų konkurencingumo vertinimo rezultatai

Veiksniai	Vertinimo rezultatai		
	Talino uostas	Klaipėdos uostas	Rygos uostas
Vidinių ryšių rodikliai			
Turima infrastruktūra ir ištekliai			
Investicijos į uosto infrastruktūrą	5,264	5,506	4,230
Sandėliavimo plotai	3,641	1,860	3,499
Uosto charakteristikos	2,983	3,290	2,727
Darbuotojai			
Darbo jėgos pasiūla ir prieinamumas	3,250	2,904	2,846
Darbo jėgos kaina	3,771	4,649	3,580
Darbo našumas	1,369	0,967	0,663
Suminis pelningumo vertinimo balas	20,278	19,176	17,545
Užimama pozicija veiksnių grupėje	1	2	3
Išorinių ryšių rodikliai			
Vidinė paklausa			
Paklausa uoste vykdomiems krovos darbams	0,783	1,304	0,913
Giminingos ir palaikančios šakos			
Transporto jungtys	0,842	0,735	0,92
Viešųjų logistikos centrų pasiūla	1,231	0,842	0,964
Suminis pelningumo vertinimo balas	2,856	2,881	2,797

Veiksniai	Vertinimo rezultatai		
	Talino uostas	Klaipėdos uostas	Rygos uostas
Užimama pozicija veiksnių grupėje	1	2	3
Pelningumo vertinimas			
Bendrasis pelningumas	1,136	1,136	0,371
Veiklos pelningumas	1,230	1,037	0,580
Grynasis (ribinis) pelningumas	1,237	1,288	0,906
Nuosavo kapitalo pelningumas (ROOE)	1,740	0,674	0,667
Pastovaus kapitalo pelningumas (ROCE)	1,605	0,524	0,545
Turto pelningumas (ROA), proc.	1,521	0,535	0,804
Suminis pelningumo vertinimo balas	8,469	5,194	3,874
Užimama pozicija veiksnių grupėje	1	2	3
Efektyvumo vertinimas			
Atsargų apyvartumas	1,111	0,189	0,415
Trumpalaikio turto apyvartumas	2,337	0,704	3,893
Ilgalaikio turto apyvartumas	1,245	0,544	0,695
Turto apyvartumas	1,309	0,550	0,759
Pirkėjų įsiskolinimų apyvartumas	1,089	0,462	0,963
Skolų tiekėjams apyvartumas	1,307	0,451	0,126
P pinigų ciklas	0,719	5,567	-1,990
Veiklos sąnaudų lygis	1,367	1,237	0,613
Suminis pelningumo vertinimo balas	10,612	9,703	5,476
Užimama pozicija veiksnių grupėje	1	2	3
Surinkti konkurencingumo balai	42,215	36,954	29,692
Pozicija apibendrintame konkurencingumo vertinime	1	2	3

Apibendrinant Klaipėdos jūrų uosto konkurencingumo vertinimą Rygos ir Talino jūrų uosto atžvilgiu, konstatuojama, kad Klaipėdos jūrų uostas konkurencingumu nusileidžia Talino jūrų uostui, tačiau lenkia Rygos jūrų uostą. Klaipėdos jūrų uostas tarp artimiausių konkurentų pirmauja, vertinant investicijas į uosto infrastruktūrą, darbo jėgos kainą, paklausą uosto paslaugoms. Koreliacinių ryšių skaičiavimais nustatėm, kad investicijos turi didelės įtakos krovinių apimčių pokyčius, galima teigti, kad Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija atsakingai vertina uosto konkurencingumo stiprinimo perspektyvą, juolab, kad sandėliavimo ploto vertinime Klaipėdos jūrų uostas gana ženkliai nusileidžia konkurentams. Darbo jėgos kaina nebūtinai ilgą laiką lems uosto paslaugų kainų patrauklumą ir kompensuos sąlyginai žemą našumo lygį. Našumo didinimas, tolesnis veiklos pelningumo ir efektyvumo didinimas priskirtini prie pirmųjų uždavinių, Klaipėdos jūrų uostui stiprinant savo konkurencinę poziciją.

IŠVADOS IR REKOMENDACIJOS

1. Apibendrinant jūrų uostų konkurencingumo vertinimo ekspertų ir mokslininkų išskirtus konkurencingumo veiksnius, konstatuojama, kad per pastaruosius du dešimtmečius mokslinis požiūris į uosto konkurencingumo veiksnius iš esmės nepasikeitė, kiek daugiau reikšmės teikiama funkciniam proceso valdymui. Jūrų uostų konkurencingumą formuojantys vidiniai veiksniai siejami su techniniais uosto parametrais, geografinė padėtimi, infrastruktūros išvystymo lygiu, paslaugų kaina ir kokybe, uosto pralaidumu, o konkurencingumo stiprinimui šios srities specialistai akcentuoja jūrinių transporto jungčių, uosto operacijų efektyvumo, jungčių su žemyninėmis transporto sistemomis, organizacinės veiklos kokybės parametrus. Atsižvelgiant į tai, kad jūrų uosto paslaugų paklausą lemiantys pagrindiniai parametrai yra kaina ir proceso valdymo kokybė, jūrų uosto konkurencingumo daugiakriterinio vertinimo metodai skirstomi į kainų konkurencingumo vertinimo ir ne kainomis grįstus konkurencingumo vertinimo metodus.

2. Verslo aplinkos įtaka jūrų uosto veiklai vertinama derinant įvairius metodus. Kokybinis tyrimas, vertinant verslo aplinkos poveikį uosto veiklai traktuotinas kaip pirminė duomenų analizė. Pagrindiniu verslo aplinkos vertinimo etapu tyrimuose išskiriamas kiekybinis aplinkos veiksnių vertinimas, įtakos verslo subjektų veiklos rezultatams vertinimas regresinės analizės metodu. Siekiant gauti rezultatų patikimumo, metodai, skirti įvertinti verslo aplinkos poveikį, klasifikuojami į rangavimo, klasifikavimo, vertinimo ir optimizavimo metodų grupes. Pritaikius visus šiuos metodus, galima gauti patikimą, visapusišką verslo aplinkos įtakos uosto veiklai įvertinimą tiek kokybiniais tiek kiekybiniais aspektais. Siekiant didesnio duomenų patikimumo, kiekybiniai rodikliai iš įmonių finansinės atskaitomybės ir verslo aplinkos pokyčių kiekybiniai rodikliai papildomi kokybiniais duomenimis, gautais ekspertinio vertinimo būdu.

3. Apibendrinant įvairių mokslininkų siūlomas konkurencingumo vertinimo modelių dedamąsias, siūloma į jūrų uosto konkurencingumo vertinimo modelį įtraukti keturias rodiklių grupes: finansinius, išorinių ryšių, vidinių ryšių rodiklius ir galimybės keistis parametrus. Vertinant vidinių ryšių rodiklius kaip jūrų uosto konkurencingumo dedamąją, analizuojama turima infrastruktūra ir ištekliai bei darbo rinkos parametrai, formuojantys darbo kainą rinkoje ir kvalifikuotų darbuotojų pritraukimo galimybes. Išorinių ryšių rodikliai siejami su giminingų ir palaikančių verslo šakų bei vidinės paklausos analize. Atliekant jūrų uostų ekonominį-finansinį vertinimą, tikslinga atlikti: horizontalią ir vertikalią pagrindinių uostų veiklos rezultatų analizę bei santykinį rodiklių analizę, išskiriant veiklos efektyvumo rodiklių, mokumo ir pelningumo rodiklių analizę. Galimybė keistis kaip konkurencingumo parametras vertinama analizuojant verslo aplinkos įtaką verslo plėtrai ir verslo aplinkos antrepreneriškumą.

4. Apibendrinant Klaipėdos jūrų uosto konkurencingumo vertinimo rezultatus artimiausių konkurentų atžvilgiu, jie buvo normalizuoti atstumo nuo grupės vidurkio metodu, suteikiant vienodą svorį visoms konkurencingumo veiksnių grupėms. Išanalizavus Baltijos šalių jūros uostų konkurencingumą galima daryti išvadą, kad daugiausia konkurencingumo balų surinko Talino uostas, antroje vietoje liko Klaipėdos uostas, o Rygos uostas – trečioje. Konkurencingumo vertinimas atskirose vertinamosiose srityse atskleidė, kad:

- vidinių ryšių rodiklių vertinamojoje srityje Klaipėdos jūrų uostas daugiausia balų surinko, vertinant investicijas į uosto infrastruktūrą, darbo jėgos kainą, tačiau surinko mažiausiai balų darbo našumo vertinime;
- išorinių ryšių rodiklių vertinimas nerodo didelio vieno iš analizuotų uostų konkurencingumo atotrūkio, tačiau pastebėtina, kad Klaipėdos uostui priskirtas aukščiausias vidinės paklausos vertinimo balas.
- kadangi atlikta mokumo (likvidumo) analizė neatskleidė didelių skirtumų tarp Baltijos šalių uostų, siekiant apibendrinti ekonominio-finansinio vertinimo rezultatus buvo atliktas tik pelningumo ir efektyvumo santykinų rodiklių normalizavimas. Be to, siekiant įvertinti rodiklių kitimo 2011–2013 m. tendencijas, normalizuoti rodikliai buvo koreguojami pokyčio atžvilgiu. Atlikus vertinimo rezultatų korekciją, uostų išsidėstymas konkurencingumo skalėje nepasikeitė – Klaipėdos jūrų uostas liko antras, tačiau Klaipėdos jūrų uosto rezultatai pagerėjo, kai tuo tarpu Talino ir Rygos uostų pablogėjo. Tai leidžia teigti, kad Klaipėdos uostas gerina savo veiklos rezultatus ir stiprina konkurencinę poziciją rinkoje.

5. Siekiant stiprinti Klaipėdos valstybinio jūrų uosto konkurencingumą, rekomenduojama:

- ieškoti būdų veikos našumui didinti, užtikrinti investicinio proceso tęstinumą, modernizuojant infrastruktūrą, kas reikšmingai didina krovinių srautus uoste, atsižvelgiant į galimai kylančius darbo jėgos kaštus, vertinti veiklos pelningumo lygio išlaikymo alternatyvinius sprendimus.
- tęsti uosto gilinimo darbus, įgyvendinti didžiausią finansinę grąžą duodančius infrastruktūros plėtros projektus, orientuojantis į subalansuotą infrastruktūros ir suprastruktūros plėtrą.

LITERATŪRA

1. Aleknevičienė V. (2011). *Įmonės finansų valdymas*. Kaunas: Spalvų kraitė.
2. Álvarez-SanJaime Ó., Cantos-Sánchez P., Moner-Colonques R., Sempere-Monerris J.J. (2013). *Competition and horizontal integration in maritime freight transport*. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, Nr. 51(0), p. 67–81. Peržiūrėta 2015 m. rugpjūčio 14 d., adresu <http://dx.doi.org/10.1016/j.tre.2012.12.008>.
3. Aronietis R., van de Voorde E., Vanelslander T. (2010). Port competitiveness determinants of selected European ports in the containerized cargo market. Peržiūrėta 2015 m. rugpjūčio 14 d., adresu <file:///C:/Users/User/Downloads/port-competitiveness-determinants-of-selected-european-ports-in-the-containeri.pdf>
4. Bagdonas E., Railienė G. (2013). *Finansų valdymo sprendimai*. Kaunas: Technologija.
5. Bagdžiūnienė V. (2013). *Apskaitos sąvokos*. Vilnius: Conto Litera.
6. Bagdžiūnienė V. (2013). *Finansinių ataskaitų analizė: esmė ir verslo situacijos*. Vilnius: Conto Litera.
7. Bagdžiūnienė V. (2006). *Įmonių veiklos planavimas ir analizė. Esmė ir verslo situacijos*. Vilnius: Conto littera.
8. Bogatova J. (2016). *Baltijos šalių jūros uostų veiklo ekonominis vertinimo modelis*. Peržiūra 2016 m. gegužės 2 d. adresu http://journals.ku.lt/index.php/RFDS/article/viewFile/1244/pdf_1
9. Broyles J. (2003). *Financial management and real options*. Chichester.
10. Bružauskas V. (2004). *Finansinės atskaitomybės ekspres analizė*. Apskaitos, audito ir mokesčių aktualijos. Nr. 12(300), p 14 - 19.
11. Buškevičiūtė E., Kanapickienė R., Patašius M. (2010). *Finansinių rezultatų analizė*. Kaunas: Technologija.
12. Buškevičiūtė E., Mačerinskienė I. (2004). *Finansų analizė*. Kaunas: Technologija.
13. *Competitiveness of global port cities*. (2011). Ed. O. Merk. Peržiūrėta 2016 m. kovo 3 d., adresu <https://www.oecd.org/gov/regional-policy/Competitiveness-of-Global-Port-Cities-Synthesis-Report.pdf>
14. Coulson-Thomas C. 2002. *Transforming the Company, Manage Change, Compete and Win*. Kogan Page, London and Sterling, VA.
15. Coulson-Thomas C. 2005. *Leading a competitive company: critical behaviors for competing and winning*, *Strategic Direction*, Vol. 21 Iss 8 pp. 3–5. Peržiūrėta 2015 m. spalio 20 d.. adresu

<<http://dx.doi.org/10.1108/02580540510606602>>

16. *Competitive Baltic Sea ports: A comparison of Klaipeda, St. Petersburg and Turku.* (2008). Turun Yliopiston Merenkulkualan Koulutus- Ja Tutkimuskeskuksen Julkaisuja. Publications From The Centre For Maritime Studies University Of Turku. Peržiūrėta 2016 m. kovo 15 d., adresu:

<<http://mkkdok.utu.fi/pub/C49-combalt-ports.pdf>>
17. Coto-Millan P., Banos-Pino J., Rodriguez-Alvarez A. (2000). *Economic efficiency in Spanish ports: some empirical evidence.* Maritime Policy and Management 27 (2), 169–174.
18. Cullinane K.P.B. (2002). *The productivity and efficiency of ports and terminals: methods and applications.* In: Grammenos, C.T. (Ed.), The Handbook of Maritime Economics and Business. Informa Professional, London, pp. 803–831.
19. Činčikaitė R., Janeliūnienė R. (2010). *Įmonių konkurencingumas žinių ekonomikos sąlygomis.* Peržiūrėta 2016 m. kovo 8 d., adresu
http://leidykla.vgtu.lt/conferences/BME_2010/005/pdf/Art-Cincikaite_Janeliuniene.pdf
20. De Monie G. 1987. *Measuring and evaluating port performance and productivity.* UNCTAD Monographs on Port Management No. 6 on Port Management. UNCTAD, Geneva.
21. *Europos Parlamento rezoliucija dėl Europos Sąjungos jūrų transporto politikos strateginių tikslų ir rekomendacijų iki 2018 m.* (2009/2095(INI)) (2011/C 81 E/03).
22. EUROSTAT Europos statistinių duomenų bazė. Prieiga per internetą:
<<http://ec.europa.eu/eurostat>>
23. Furman J., Porter M.E., Stern S. (2002). *Determinants of national innovative capacity.* Research Policy, Vol. 31 No. 6, pp. 899–933.
24. Greičiūnė L. (2012). *Klaipėdos valstybinio jūrų uosto konkurencingumo didinimo scenarijai.* Transporto inžinerija ir vadyba. 15-osios Lietuvos jaunųjų mokslininkų konferencijos „Mokslas – Lietuvos ateitis“ straipsniu rinkinys, Vilnius, Lietuva.
25. Gudaitis T., Žagūnytė U. (2013). *Įmonių pelningumo vertinimo sistemos teoriniai aspektai* // Journal of Management, Nr. 1(22). Vilnius.
26. Heaver T.D. (1995). *The implication of increased competition among ports.* Maritime Policy and Management 2, 125–133.
27. Helms M.M., Nixon J. (2010). *Exploring SWOT analysis – where are we now?* Journal of Strategy and Management, Vol. 3 No. 3, pp. 215–251.

28. Janovič V. (2012). *Įmonių perspektyvinė finansinė analizė esant neapibrėžtumui* // Business systems and economics, Nr. 2 (1), p. 24 - 28.
29. Jarašūnienė A., Greičiūnė L., Šakalys A. (2011). *Research of Competitive Environment of Klaipėda Seaport Comparing to other Seaports in the Eastern Baltic Sea Region*. Transport, 27:1, 5–13. Peržiūrėta 2015 m. kovo 9 d., adresu:
<<http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.3846/16484142.2012.662911>>
30. Ježemovska M. (1991). *Santykinių rodiklių analizės pagrindai*. Apskaita ir kontrolė. Nr. 2, p. 35 – 39.
31. Juozaitienė L. (2000). *Įmonės finansai*. Analizė ir valdymas. Šiauliai.
32. Juozaitienė L. (2007). *Įmonės finansai: analizė ir valdymas*. Šiauliai: VšĮ Šiaulių universiteto leidykla.
33. Juščius V., Lekavičienė D. (2006). *Finansinių rodiklių panaudojimas įmonių konkurencingumo rinkoje vertinimui*. Peržiūrėta 2016 m. vasario 2 d., adresu:
<http://etalpykla.lituanistikadb.lt/fedora/objects/LT-LDB-0001:J.04~2006~1367155833200/datastreams/DS.002.0.01.ARTIC/content>
34. Ketels C. (2006). *Michael Porter's competitiveness framework: recent learnings and new research priorities*. Journal of Industrial Competitiveness and Trade, Vol. 6 No. 2, pp. 115–136.
35. Klaipėdos valstybinio jūrų uosto tinklalapis:<www.portofklaipeda.lt/>
36. Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir regionų komitetui „Dėl Europos Sąjungos Baltijos jūros regiono strategijos“ (COM(2009) 248).
37. Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir regionų komitetui „Dėl Europos Sąjungos Baltijos jūros regiono strategijos: Veiksmų planas“ (COM(2009) 248) (2010 m. gruodžio mėn. redakcija).
38. Kutkaitis A., Župerkienė E. (2011). *Darnaus vystymosi koncepcijos raiška uosto logistinėse organizacijose*. Peržiūrėta 2016 m. balandžio 26 d. adresu
<http://vadyba.asu.lt/26/130.pdf>
39. Krivka A. (2013). *Ekonominės krizės poveikio Lietuvos ūkio šakoms poveikio tyrimas*. Verslas: teorija ir praktika, Nr.14(3), p. 188-199.
40. *Lietuvos jūrinio sektoriaus vystymo galimybių studija „Baltijos slėnis“*. UAB „SAVVIN“. 2011. Peržiūrėta 2015 m. gruodžio m. 2 d., adresu:
<http://balticvalley.lt/web_documents/2011/07/Jurinio-sektoriaus-GALIMYBIU-STUDIJA.pdf>.

41. Lukauskas V. (2004). *Krovinių srautų įtaka uostų plėtrai*. Daktaro disertacija.
42. Mackevičius J. (2009). *Finansinių ataskaitų auditas ir analizė: procedūros, metodikos ir vertinimas*. Vilnius: TEV.
43. Mackevičius J. (2006). *Finansinių santykinų rodiklių skaičiavimas ir grupavimas* // *Ekonomika*, Nr. 75, p. 34 – 42.
44. Mackevičius J. (2005). *Įmonių veiklos analizė. Informacijos rinkimas, sisteminimas ir vertinimas*. Monografija. Vilnius: TEV.
45. Magretta, J. (2012). *Understanding Michael Porter: The Essential Guide to Competition and Strategy*, Harvard Business Review Press, Boston, MA.
46. Mackevičius J., Poškaitė D. (1998). *Finansinė analizė*. Vilnius: Eugrimas.
47. Mackevičius J., Poškaitė D. (1999). *Įmonių bankroto prognozavimo analizės metodikų tyrimas, remiantis finansiniais ataskaitų duomenimis*. *Ekonomika*. Nr. 49, p. 21 - 27.
48. Mackevičius J., Poškaitė D., Villis L. (2011). *Finansinė analizė*. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas.
49. Maksvytienė I. (2002). *Ekonominis konkurencingumas: metodologinis aspektas* // *Organizacijų vadyba: sisteminiai tyrimai*, p. 125–127.
50. Marčinskas A., Diskinė D. (2001). *Įmonės konkurencingumą lemiantys veiksniai* // *Ekonomika*, p. 64.
51. Martirosianienė L. (2004). *Teoriniai finansinės atskaitomybės analizės aspektai*. Apskaitos ir finansų mokslas ir studijos: problemos ir perspektyvos. Nr. 1(4). Akademija.
52. Meigs R., Meigs W. (1992). *Financial Accounting*. New York.
53. Mileris R. (2012). *Įmonių veiklos planavimo ir finansų pagrindai*. Kaunas: Technologija.
54. Ng A.K.Y., Liu J.J. (2010). *The port and maritime industries in the post-2008 world: Challenges and opportunities*. *Research in Transportation Economics*, Nr. 27(1), p. 1–3. [žiūrėta 2015 m. liepos 20 d.]. Prieiga per internetą: <<http://dx.doi.org/10.1016/j.retrec.2009.12.001>>.
55. Noritake M., Kimura S. (1983). *Optimum number and capacity of seaport berths*. *Journal of Waterway, Port, Coastal and Ocean Engineering* 109 (33), 323–339.
56. Pabedinskaitė A. (2005). *Kiekybiniai sprendimų metodai. Koreliacinė regresinė analizė. Prognozavimas*. Vilnius: Technika.
57. Pass Ch., Lowes B., Davies L. (1997). *Ekonomikos terminų žodynas*. Vilnius: Eugrimas.
58. Port Competitiveness in the new global economy (2006). Peržiūrėta 2016 m. vasario 12 d., adresu http://www.aapa-ports.org/files/SeminarPresentations/06LatExecConf_Vickerman.pdf

59. Porter M. E. (2003). *The economic performance of regions*. Regional Studies, 37, p. 549–578
60. Rakauskienė G., Tamošiūnienė R. (2013). *Šalies konkurencingumą lemiantys veiksniai*. Verslas: teorija ir praktika, Nr. 3, p. 177-187.
61. Robinson D. (1999). *Measurements of Port Productivity and Container Terminal Design: A Cargo Systems Report*. IIR Publications, London.
62. Rodomanskaitė, A., Banytė, J. (2003). *Šalies konkurencingumo koncepcijos esmė ir pagrindinės nuostatos*. Inžinerinė ekonomika, Nr. 1(32), p. 61–68.
63. Rolstad A. (1998). *Enterprise performance measurement*// International Journal of Operations & Production Management, Vol. 18 No. 9/10, p. 43 - 52.
64. Rudžionienė K. (2012). *Finansinės apskaitos teorijos*. Monografija. Vilnius.
65. Rumšaitė D., Krušinskas R. (2012). *Finansų pagrindai: pagrindinės sąvokos ir uždaviniai*. Kaunas: Technologija.
66. Samuels J.M., Brayshaw R.E., Craner J.M. (1995). *Financial Statement Analysis in Europe*. London: Chapman and Hall.
67. Sölvell, Ö. (2015). *The Dynamic Firm: The Role of Technology, Strategy, Organizations, and Regions*. Oxford University Press, New York, NY.
68. Sölvell Ö. (2015). *The Competitive Advantage of Nations 25 years – opening up new perspectives on competitiveness*. Competitiveness Review, Vol. 25 Iss 5 pp. 471–481. Peržiūrėta 2015 m. rugsėjo 29 d., adresu:
<<http://dx.doi.org/10.1108/CR-07-2015-0068>>
69. Stripeikis O. (2008). *Antrepreneriškumo formavimas Lietuvos smulkaus ir vidutinio verslo įmonėse*. Daktaro disertacijos santrauka. Peržiūrėta 2015 m. spalio 16 d., adresu http://vddb.library.lt/fedora/get/LT-eLABa-0001:E.02~2008~D_20081211_105148-29395/DS.005.0.01.ETD
70. Stundžienė A., Bliedienė R. (2012). *Ekonomikos svyravimų įtaka įmonių veiklos rezultatams*. Verslas: teorija ir praktika, Nr. 13(1), p. 5-17.
71. Šiuliauskienė D. (1999). *Dispersinės analizės metodas*. Kaunas: Akademija.
72. Talley W.K. (1994). *Performance indicators and port performance evaluation*. The Logistics and Transportation Review 30 (4), 339–352.
73. Talley W.K. (1998). *Optimum throughput and performance evaluation of marine terminals*. Maritime Policy and Management 15 (4), 327–331.
74. Tamošaitienė A., Juškevičienė D., Kriščiukaitienė I., Galnaitytė A. (2010). *Ūkininkų ūkių verslo stabilumo vertinimas naudojant finansinės analizės santykinius rodiklius* // Mana-

- gement theory and studies for rural business and infrastructure development. Nr. 5 (24). Research papers. Lietuvos agrarinės ekonomikos institutas, p. 28 -26.
75. Tongzon J.L. (1995). *Determinants of port performance and efficiency*. Transportation Research A: Policy and Practice 29 (3), 245–252.
76. Vaiginienė E. (2009). *Įmonės veiklos internacionalizacija kintančioje verslo aplinkoje. Daktaro disertacijos santrauka. Peržiūrėta 2016 m. vasario 18 d., adresu http://vddb.library.lt/fedora/get/LT-eLABa-0001:E.02~2009~D_20090707_154532-49520/DS.005.0.02.ETD*
77. Valentinavičius S. (2000). *Pramonės konkurencingumas ir ekonominė plėtra* // *Ekonomika*, p.150–161.
78. Valentinavičius S. (2003). *Pramonės įmonių augimo ir konkurencingumo tyrimai*. *Ekonomika*. 63 tomas, p. 128–143.
79. *Verslo, statistikos, rinkos tyrimų rodiklių duomenų bazė Passport: <<http://ezproxy.biblioteka.ku.lt:2050/portal/magazine/homemain>>*
80. Vėlius P., Spiriajevas E. (2016). *Klaipėdos uosto ekonominio geografinio konkurencingumo veiksniai Rytų Baltijos uostų kontekste*. Peržiūrėta 2016 m. kovo 8 d. adresu http://journals.ku.lt/index.php/RFDS/article/viewFile/1256/pdf_1
81. *VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija: 2014 m. veiklos ataskaita*. (2015) Peržiūrėta 2016 m. sausio 8 d. adresu [http://www.portofklaipeda.lt/uploads/ATASKAITOS/2015/Veiklos%20ataskaita%202014%20m%20\(2\).pdf](http://www.portofklaipeda.lt/uploads/ATASKAITOS/2015/Veiklos%20ataskaita%202014%20m%20(2).pdf)
82. Westwick C. A. (1987). *How to Use Management Ratios*. London: Gower.
83. White G. I., Sondhi A. C., Field D. (1994). *The Analysis and Use of Financial Statements*. New York: John Wiley and Sons.
84. Williams R., Stanga G., Holder W. (1995). *Intermediate Accounting*. New York.
85. Yap W.Y., Lam J.S.L. (2005). *Competition dynamics between container ports in East Asia. Transportation Research A: Policy and Practice, forthcoming*.
86. Žitkus L. (2004). *Europietiškas požiūris į konkurencingumą* // *Inžinerinė ekonomika* Nr. 4 (39) p. 95–96
87. Žitkus L., Mickevičienė M. (2004). *Integracija ir Lietuvos įmonių konkurencingumo vystymasis* // *Inžinerinė ekonomika* Nr. 1 (36) 56 p.
88. Žvirblis A., Rimkevičiūtė V. (2012). *Integrated Evaluation Of Mutual Funds Indices And Surrounding Factors*. *Socialiniu Mokslu Studijos*, p. 111-123.
89. Žvirblis A., Zinkevičiūtė V. (2008). *Transporto paslaugų sektoriaus kompanijų integruotas makroaplinkos vertinimas*. *Transport*, Nr. 23 (3), p. 266-272.

PRIEDAI

Baltijos šalių uostų konkurencingumo vertinimo rezultatai

Uosto infrastruktūra ir jos pajėgumas	Rodikliai			Normalizavimas			Suminis balas
	Skystų krovinių saugyklos	Lauko sandėliavimo plotai	Vidaus sandėliavimo plotai	Skystų krovinių saugyklos	Lauko sandėliavimo plotai	Vidaus sandėliavimo plotai	
Talino uostas	1908	1140	192	1,86	0,88	0,90	3,64
Klaipėdos uostas	738	935	89	0,72	0,72	0,42	1,86
Rygos uostas	435	1797	359	0,42	1,39	1,68	3,50
Grupės vidurkis	1027	1291	213				

Investicijos į uosto infrastruktūrą	Rodikliai		
	Investicijų apimtis, mln. eurų	Investicijų apimties ir krovos apimčių koreliacija	Europos Sąjungos lėšų pritraukimas investicijoms, proc. nuo bendros investicijų apimties
Talino uostas	3,37	1,04	0,85
Klaipėdos uostas	3,82	1,11	0,58
Rygos uostas	1,81	0,86	1,57
Grupės vidurkis	9,00	3,00	3,00

Investicijų apimtis, mln. eurų	Rodikliai			Normalizavimas			Suminis balas
	2011	2012	2013	2011	2012	2013	
Talino uostas	28,5	11,9	62,1	1,30	0,53	1,55	3,37
Klaipėdos uostas	22,8	41,6	37,7	1,04	1,84	0,94	3,82
Rygos uostas	14,4	14,4	20,6	0,66	0,64	0,51	1,81
Grupės vidurkis	21,9	22,6	40,1				
Investicijų apimties ir krovos apimčių koreliacija	Rodiklis	Normalizavimas		Europos Sąjungos lėšų pritraukimas investicijoms, proc. nuo bendros investicijų apimties	Rodiklis	Normalizavimas	
Talino uostas	0,938	1,04		Talino uostas	19%	0,85	
Klaipėdos uostas	0,998	1,11		Klaipėdos uostas	13%	0,58	
Rygos uostas	0,773	0,86		Rygos uostas	35%	1,57	
Grupės vidurkis	0,903			Grupės vidurkis	0,22		

Uosto charakteristikos	Rodikliai			Normalizavimas			Suminis balas
	Maksimalūs laivo parametrai (ilgis, m)	Kumuliacinis ilgis (km)	Akvatorijos gylis (m)	Maksimalūs laivo parametrai (ilgis, m)	Kumuliacinis ilgis (km)	Akvatorijos gylis (m)	
Talino uostas	320	14,7	18	1,08	0,80	1,10	2,98
Klaipėdos uostas	270	26,9	15	0,92	1,46	0,92	3,29
Rygos uostas	295	13,8	16	1,00	0,75	0,98	2,73
Grupės vidurkis	295,0	18,5	16,3				

Profesionalūs	Rodikliai	Normalizavimas	Suminis balas
---------------	-----------	----------------	---------------

vadovai ir inžinieriai	Aukštojo mokslo įstaigų skaičius šalyje, 1000-čiui gyv.	Aukštojo mokslo įstaigų studentų skaičius, 1000-čiui gyv.	Aukštojo mokslo įstaigas baigusiu absolventų skaičius, 1000-čiui gyv.	Aukštojo mokslo įstaigų skaičius šalyje, 1000-čiui gyv.	Aukštojo mokslo įstaigų studentų skaičius, 1000-čiui gyv.	Aukštojo mokslo įstaigas baigusiu absolventų skaičius, 1000-čiui gyv.	
Talino uostas	0,0218	48,7400	4,3133	0,97	0,98	0,64	2,60
Klaipėdos uostas	0,0157	54,2467	8,8833	0,70	1,09	1,33	3,12
Rygos uostas	0,0298	46,2867	6,8800	1,33	0,93	1,03	3,29
Grupės vidurkis	0,0224	49,7578	6,6922				

Aukštojo mokslo įstaigas baigusių absolventų skaičius, 1000-čiui gyv.	Socialinių mokslų, verslo ir teisės studijų programos (ISCED97 Classification 3)	Inžinerijos, gamybos ir statybos studijų programos (ISCED97 Classification 5)	Paslaugų sferos studijų programos (ISCED97 Classification 8)
Talino uostas	2,6533	0,9500	0,7100
Klaipėdos uostas	6,1167	2,2733	0,4933
Rygos uostas	4,9500	1,3200	0,6100
Grupės vidurkis	4,5733	1,5144	0,6044

Darbo jėgos pasiūla ir prieinamumas	Rodikliai			Normalizavimas			Suminis balas
	Ekonomiškai aktyvių gyventojų skaičius, 1000-čiui gyv.	Užimtumas, proc. nuo darbingo amžiaus gyv.	Nedirbantys darbingo amžiaus gyv., 1000-čiui gyv.	Ekonomiškai aktyvių gyventojų skaičius, 1000-čiui gyv.	Užimtumas, proc. nuo darbingo amžiaus gyv.	Nedirbantys darbingo amžiaus gyv., 1000-čiui gyv.	
Talino uostas	528,973	75,900	0,046	1,04	1,03	1,18	3,25
Klaipėdos uostas	493,967	72,233	0,059	0,97	0,98	0,95	2,90
Rygos uostas	499,523	72,867	0,063	0,98	0,99	0,87	2,85
Grupės vidurkis	507,488	73,667	0,056				

Darbo jėgos kaina	Rodikliai				Normalizavimas				Suminis balas
	Vidutinis 1 darbo val. užmokestis šalyje, eurai	Minimalus mėn. darbo užmokestis šalyje, eurai	Vidutinis 1 d. val. darbo užmokestis uostuose, eurai	Vidutinis 1 mėn. darbo užmokestis uostuose, eurai	Vidutinis 1 darbo val. užmokestis šalyje, eurai	Minimalus mėn. darbo užmokestis šalyje, eurai	Vidutinis 1 d. val. darbo užmokestis uostuose, eurai	Vidutinis 1 mėn. darbo užmokestis uostuose, eurai	
Talino uostas	5,70	321,67	10,28	1645,00	0,78	0,91	1,04	1,04	3,77
Klaipėdos uostas	4,00	270,30	8,46	1353,00	1,14	1,09	1,21	1,21	4,65
Rygos uostas	4,30	296,40	13,36	2138,00	1,08	1,00	0,75	0,75	3,58
Grupės vidurkis	4,67	296,12	10,70	1712,00					

Darbo našumas	1 darbuotojo sukuriama vertė uostuose, eurai	Normalizavimas
Talino uostas	264,4	1,37
Klaipėdos uostas	186,8	0,97
Rygos uostas	128,1	0,66
Grupės vidurkis	193,100	

Vidinė paklausa	Krovos darbų apimtys	Nafta ir jos produktai	Anglis	Konteineriai	Trašos	Metalas	Ro-Ro	Žemės ūkio produkcija	Mediena	Suminis balas	Normalizavimas
Talino uostas	1,00	3,00	0,00	1,00	2,00	3,00	2,00	0,00	0,00	12,00	0,78
Klaipėdos uostas	2,00	2,00	0,00	3,00	4,00	2,00	4,00	3,00	0,00	20,00	1,30
Rygos uostas	3,00	1,00	3,00	2,00	1,00	0,00	0,00	0,00	4,00	14,00	0,91

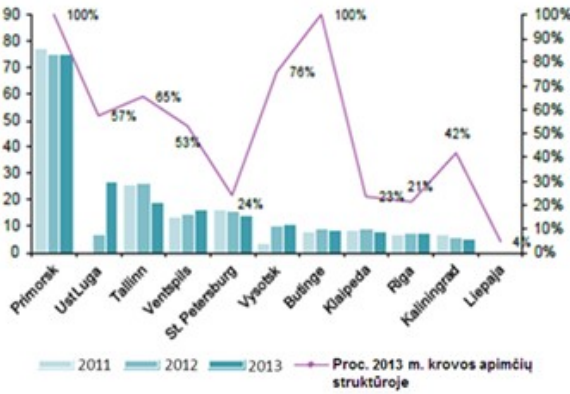
Grupės vidurkis		15,33	
-----------------	--	-------	--

--	--	--	--

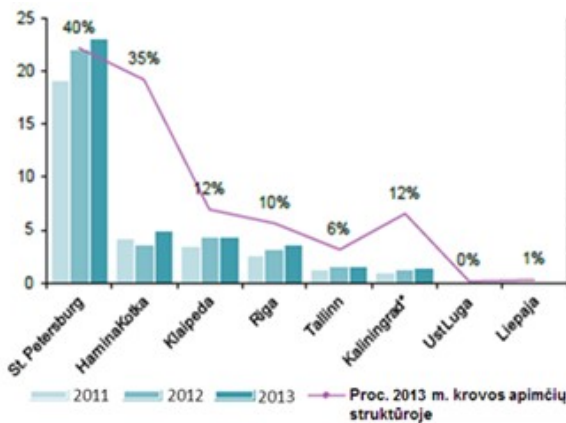
15,33

--

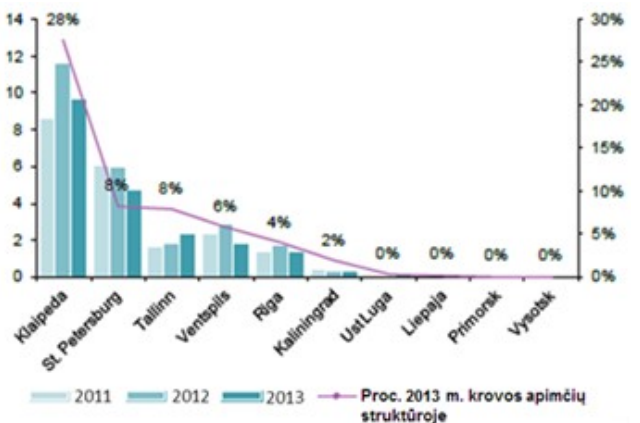
Detalizuoti vidinės paklausos tyrimo rezultatai



Naftos ir naftos produktų krovos apimtys Rytinės Baltijos jūros uostuose



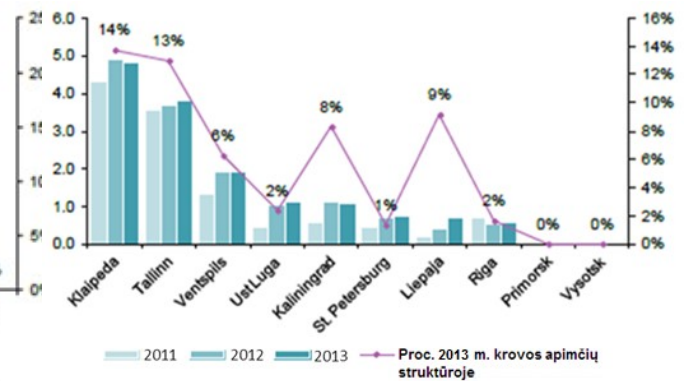
Anglies krovos apimtys Rytinės Baltijos jūros uostuose



Konteinerių krovos apimtys Rytinės Baltijos jūros uostuose



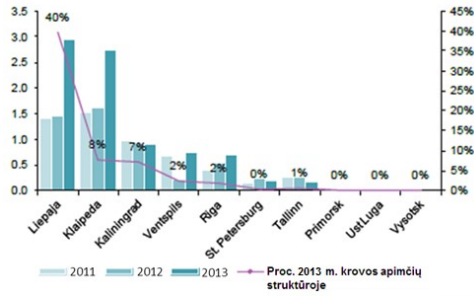
Trašų krovos apimtys Rytinės Baltijos jūros uostuose



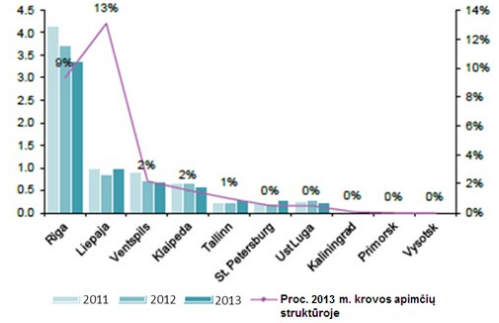
Metalo ir metalo produkcijos krovos apimtys Rytinės Baltijos jūros uostuose

Ro-Ro (Roll-on/Roll-off) krovos apimtys Rytinės Baltijos jūros uostuose*

Terminas Roll-on / Roll off nurodo į krovinius su ratais, tai yra varomus arba sava eiga įvažiuojančius į laivą.



Žemēs ūķio produkcijas krovas apimtys Rytinēs Baltijas jūras uostuose



Medeņos krovas apimtys Rytinēs Baltijas jūras uostuose

Pagrindinių Klaipėdos uosto veiklos rezultatų (tūkst. Lt) horizontali ir vertikali analizė

	Klaipėda (tūkst. Lt)			Horizontali analizė 2011-2013	Vertikali analizė 2013
	2011	2012	2013		
Ilgalaikis turtas	1 362 880	1 420 049	1 676 286	23,00%	96,03%
Trumpalaikis turtas	81 545	217 310	69 371	-14,93%	3,97%
<i>Atsargos</i>	3 224	3 305	2 591	-19,63%	0,15%
<i>Pirkėjų įsiskolinimas</i>	25 837	151 703	31 741	22,85%	1,82%
<i>Kitas trumpalaikis turtas</i>	15 000	20 358	12 000	-20,00%	0,69%
<i>Pinigai</i>	37 484	41 944	23 039	-38,54%	1,32%
Mobilus turtas	78 321	214 005	66 780	-14,74%	3,83%
Turtas iš viso	1 444 425	1 637 359	1 745 657	20,85%	100,00%
Nuosavas kapitalas	1 287 253	1 336 937	1 416 182	10,02%	81,13%
Ilgalaikiai įsipareigojimai	69 666	50 829	68 360	-1,87%	3,92%
Pastovus kapitalas	1 356 919	1 387 766	1 484 542	9,41%	85,04%
Trumpalaikiai įsipareigojimai	49 634	46 669	57 322	15,49%	3,28%
<i>Skola tiekėjams</i>	27 174	26 380	30 779	13,27%	1,76%
Grynasis apyvartinis kapitalas	31 911	170 641	12 049	-62,24%	0,69%
Pajamos	167 558	167 002	158 553	-5,37%	100,00%
Savikaina					0,00%
Bendrasis pelnas	167 558	167 002	158 553	-5,37%	100,00%
Veiklos sąnaudos	72 516	73 280	75 725	4,43%	47,76%
Veiklos pelnas	95 042	93 722	82 828	-12,85%	52,24%
Kita veikla	0,4	61	298	74400,00%	0,19%
Finansine veikla	-26 654	-6 460	-1 665	-93,75%	1,05%
<i>Pajamos</i>	1 090	2 160	3 907	258,44%	2,46%
<i>Sąnaudos</i>	27 744	8 620	5 572	-79,92%	3,51%
Įprastinės veiklos pelnas	68 388	87 323	81 461	19,12%	51,38%
Nusidėvėjimas	36 225	36 691	36 345	0,33%	22,92%
Pelno ir kiti mokesčiai					0,00%
Grynasis pelnas	32 163	50 632	45 116	40,27%	28,45%

Pagrindinių Rygos uosto veiklos rezultatų (tūkst. Lvl) horizontali ir vertikali analizė

	Ryga (tūkst. lvl)			Horizontali analizė 2011-2013	Vertikali analizė 2013
	2011	2012	2013		
Ilgalaikis turtas	155 536	188 718	233 734	50,28%	97,64%
Trumpalaikis turtas	21 292	20 166	5 640	-73,51%	2,36%
<i>Atsargos</i>	799	399	371	-53,57%	0,15%
<i>Pirkėjų įsiskolinimas</i>	3 106	4 339	3 858	24,21%	1,61%
<i>Kitas trumpalaikis turtas</i>	10 850			-100,00%	0,00%
<i>Pinigai</i>	6 537	15 428	1 411	-78,42%	0,59%
Mobilus turtas	20 493	19 767	5 269	-74,29%	2,20%
Turtas iš viso	176 828	208 884	239 374	35,37%	100,00%
Nuosavas kapitalas	151 574	181 016	185 321	22,26%	77,42%
Ilgalaikiai įsipareigojimai	10 270	20 180	40 124	290,69%	16,76%
Pastovus kapitalas	161 844	201 196	225 445	39,30%	94,18%
Trumpalaikiai įsipareigojimai	14 983	7 106	12 186	-18,67%	5,09%
<i>Skola tiekėjams</i>	1 192	5 440	10 259	760,65%	4,29%
Grynasis apyvartinis kapitalas	6 309	13 060	-6 546	-203,76%	2,73%
Pajamos	34 349	32 584	32 077	-6,61%	100,00%
Savikaina	2 157	15 979	16 753	676,68%	52,23%
Bendrasis pelnas	32 192	16 605	15 324	-52,40%	47,77%
Veiklos sąnaudos	22 623	6 397	6 546	-71,06%	20,41%
Veiklos pelnas	9 569	10 208	8 778	-8,27%	27,37%
Kita veikla	-1 220	-1 561	-220	-81,97%	-0,69%
Finansine veikla	-10	21	-271	2610,00%	-0,84%
<i>Pajamos</i>	251	191	53	-78,88%	0,17%
<i>Sąnaudos</i>	261	170	324	24,14%	1,01%
Įprastinės veiklos pelnas	8 339	8 668	8 287	-0,62%	25,83%
Nusidėvėjimas					0,00%
Pelno ir kiti mokesčiai	337	177	152	-54,90%	0,47%
Grynasis pelnas	8 002	8 491	8 135	1,66%	25,36%

Pagrindinių Talino uosto veiklos rezultatų (tūkst. eurų) horizontali ir vertikali analizė

	Talinas (tūkst. eurų)			Horizontali analizė	Vertikali analizė
	2011	2012	2013	2011-2013	2013
Ilgalaikis turtas	476 573	517 984	514 517	7,96%	95,75%
Trumpalaikis turtas	36 907	26 795	22 837	-38,12%	4,25%
<i>Atsargos</i>	56	208	152	171,43%	0,03%
<i>Pirkėjų įsiskolinimas</i>	9 895	15 528	11 647	17,71%	2,17%
<i>Kitas trumpalaikis turtas</i>	2 182	1 802	182	-91,66%	0,03%
<i>Pinigai</i>	24 774	9 257	10 856	-56,18%	2,02%
Mobilus turtas	36 851	26 587	22 685	-38,44%	4,22%
Turtas iš viso	513 480	544 779	537 354	4,65%	100,00%
Nuosavas kapitalas	358 704	357 631	375 057	4,56%	69,80%
Ilgalaikiai įsipareigojimai	127 072	157 210	141 379	11,26%	26,31%
Pastovus kapitalas	485 776	514 841	516 436	6,31%	96,11%
Trumpalaikiai įsipareigojimai	27 704	29 939	20 918	-24,49%	3,89%
<i>Skola tiekėjams</i>	5 817	7 622	6 616	13,74%	1,23%
Grynasis apyvartinis kapitalas	9 203	-3 144	1 919	-79,15%	0,36%
Pajamos	89 230	88 578	102 158	14,49%	100,00%
Savikaina					0,00%
Bendrasis pelnas	89 230	88 578	102 158	14,49%	100,00%
Veiklos sąnaudos	31 530	34 099	38 836	23,17%	38,02%
Veiklos pelnas	57 700	54 479	63 322	9,74%	61,98%
Kita veikla	2 597	5 295	4 337	67,00%	4,25%
Finansinė veikla	-3 561	-3 052	-3 523	-1,07%	-3,45%
<i>Pajamos</i>	555	429	116	-79,10%	0,11%
<i>Sąnaudos</i>	4 116	3 481	3 639	-11,59%	3,56%
Įprastinės veiklos pelnas	56 736	56 722	64 136	13,04%	62,78%
Nusidėvėjimas	15 044	14 945	17 778	18,17%	17,40%
Pelno ir kiti mokesčiai	5 316	8 958	6 715	26,32%	6,57%
Grynasis pelnas	36 376	32 819	39 643	8,98%	38,81%

6 priedas

Baltijos šalių pagrindinių uostų apyvartumo rodikliai

Apyvartumo rodikliai	Klaipėda			Pokytis		Ryga			Pokytis		Talinas			Pokytis	
	2011	2012	2013	2011–2012	2012–2013	2011	2012	2013	2011–2012	2012–2013	2011	2012	2013	2011–2012	2012–2013
Atsargų apyvartumas	52,0	50,5	61,2	-1,4	10,7	43,0	81,7	86,5	38,7	4,8	1593,4	425,9	672,1	-1167,5	246,2
Atsargų apyvartumas dienomis	7,0	7,2	6,0	0,2	-1,3	8,5	4,5	4,2	-4,0	-0,2	0,2	0,9	0,5	0,6	-0,3
Trumpalaikio turto apyvartumas	2,1	0,8	2,3	-1,3	1,5	1,6	1,6	5,7	0,0	4,1	2,4	3,3	4,5	0,9	1,2
Trumpalaikio turto apyvartumas dienomis	0,5	1,3	0,4	0,8	-0,9	0,6	0,6	0,2	0,0	-0,4	0,4	0,3	0,2	-0,1	-0,1
Ilgalaikio turto apyvartumas	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,2	0,2	0,1	0,0	0,0	0,2	0,2	0,2	0,0	0,0
Ilgalaikio turto apyvartumas dienomis	2968,8	3103,7	3858,9	134,8	755,3	1652,8	2114,0	2659,6	461,2	545,6	1949,4	2134,4	1838,3	185,0	-296,1
Turto apyvartumas	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,2	0,2	0,1	0,0	0,0	0,2	0,2	0,2	0,0	0,0
Turto apyvartumas dienomis	3146,5	3578,6	4018,6	432,2	440,0	1879,0	2339,9	2723,8	460,9	383,9	2100,4	2244,9	1919,9	144,4	-324,9
Įmonės ilgalaikio turto pasikeitimo įtaka	-	420,3	236,7	-	-183,6	-	340,6	341,5	-	0,9	-	128,0	-30,6	-	-158,6
Įmonės pajamų pasikeitimo įtaka	-	11,9	203,3	-	191,4	-	120,2	42,4	-	-77,9	-	16,4	-294,3	-	-310,7
Pirkėjų įsiskolinimų apyvartumas	6,5	1,1	5,0	-5,4	3,9	11,1	7,5	8,3	-3,5	0,8	9,0	5,7	8,8	-3,3	3,1
Pirkėjų įsiskolinimo apyvartumo dienomis	56,3	331,6	73,1	275,3	-258,5	33,0	48,6	43,9	15,6	-4,7	40,5	64,0	41,6	23,5	-22,4
Skolų tiekėjams apyvartumas	6,2	6,3	5,2	0,2	-1,2	28,8	6,0	3,1	-22,8	-2,9	15,3	11,6	15,4	-3,7	3,8
Skolų tiekėjams apyvartumo dienomis	59,2	57,7	70,9	-1,5	13,2	12,7	60,9	116,7	48,3	55,8	23,8	31,4	23,6	7,6	-7,8
Veiklos ciklas	63,3	338,8	79,0	275,5	-259,8	41,5	53,1	48,1	11,6	-5,0	40,7	64,8	42,2	24,1	-22,7
Pinigų ciklas	4,1	281,1	8,2	277,0	-273,0	28,8	-7,9	-68,6	-36,7	-60,8	16,9	33,4	18,5	16,5	-14,9
Veiklos sąnaudų lygis	0,4	0,4	0,5	0,0	0,0	0,7	0,7	0,7	0,0	0,0	0,4	0,4	0,4	0,0	0,0
Mobilumo indeksas	410,4	1082,4	334,4	672,0	-748,0	343,5	1150,6	314,5	807,1	-836,1	427,2	286,8	214,6	-140,4	-72,2

Baltijos šalių pagrindinių uostų mokumo (likvidumo) rodikliai

Mokumo (likvidumo) rodikliai	Klaipėda			Pokytis		Ryga			Pokytis		Talinas			Pokytis	
	2011	2012	2013	2011–2012	2012–2013	2011	2012	2013	2011–2012	2012–2013	2011	2012	2013	2011–2012	2012–2013
Bendras mokumo rodiklis	1,643	4,656	1,210	3,013	-3,446	1,421	2,838	0,463	1,417	-2,375	1,332	0,895	1,092	-0,437	0,197
Mokumo greičio rodiklis	1,578	4,586	1,165	3,008	-3,421	1,368	2,782	0,432	1,414	-2,349	1,330	0,888	1,084	-0,442	0,196
Pastovaus kapitalo trumpalaikio mokumo koeficientas	0,021	0,121	0,006	0,099	-0,114	0,034	0,063	-0,031	0,029	-0,094	0,019	-0,007	0,003	-0,025	0,010
Likvidumas grynaisiais pinigais	0,755	0,899	0,402	0,144	-0,497	0,436	2,171	0,116	1,735	-2,055	0,894	0,309	0,519	-0,585	0,210
Pardavimų apmokėjimo koeficientas	0,171	1,002	0,060	0,831	-0,942	0,160	0,389	-0,216	0,228	-0,604	0,103	-0,038	0,017	-0,140	0,055
Manevringumo koeficientas	0,025	0,128	0,009	0,103	-0,119	0,042	0,072	-0,035	0,031	-0,107	0,026	-0,009	0,005	-0,034	0,014
Bendras skolos rodiklis	0,083	0,060	0,072	-0,023	0,012	0,143	0,131	0,219	-0,012	0,088	0,301	0,344	0,302	0,042	-0,042
“Auksinė balanso taisyklė”	1,004	1,023	1,129	0,019	0,106	0,961	0,938	1,037	-0,023	0,099	0,981	1,006	0,996	0,025	-0,010
Finansinis svertas	0,054	0,038	0,048	-0,016	0,010	0,068	0,111	0,217	0,044	0,105	0,354	0,440	0,377	0,085	-0,063
Skolų-akcinio kapitalo koeficientas	0,093	0,073	0,089	-0,020	0,016	0,167	0,151	0,282	-0,016	0,132	0,431	0,523	0,433	0,092	-0,091
Akcininkų nuosavybės ir skolų santykis	10,790	13,712	11,268	2,922	-2,444	6,002	6,634	3,543	0,632	-3,091	2,318	1,911	2,311	-0,407	0,400
Skolos apdraustumo grynaisiais pinigais koeficientas	0,314	0,430	0,183	0,116	-0,247	0,259	0,565	0,027	0,307	-0,538	0,160	0,049	0,067	-0,111	0,017
Skolos-pastovaus kapitalo koeficientas	0,088	0,070	0,085	-0,018	0,014	0,156	0,136	0,232	-0,020	0,096	0,319	0,364	0,314	0,045	-0,049
Ilgalaikių skolų apdraustumo ilgalaikiu turtu	19,563	27,938	24,521	8,375	-3,416	15,145	9,352	5,825	-5,793	-3,526	3,750	3,295	3,639	-0,456	0,344
Nuosavybės multiplikatorius	1,122	1,225	1,233	0,103	0,008	1,167	1,154	1,292	-0,013	0,138	1,431	1,523	1,433	0,092	-0,091
Ilgalaikės skolos santykis	0,051	0,037	0,046	-0,015	0,009	0,063	0,100	0,178	0,037	0,078	0,262	0,305	0,274	0,044	-0,032

Baltijos šalių pagrindinių uostų pelningumo rodikliai

Pelningumo vertinimas	Klaipėda			Pokytis		Ryga			Pokytis		Talinas			Pokytis	
	2011	2012	2013	2011–2012	2012–2013	2011	2012	2013	2011–2012	2012–2013	2011	2012	2013	2011–2012	2012–2013
Bendrasis pelningumas	100%	100%	100%	0,00%	0,00%	93,72%	50,96%	47,77%	-42,76%	-3,19%	100%	100%	100%	0,00%	0,00%
Veiklos pelningumas	56,72%	56,12%	52,24%	-0,60%	-3,88%	27,86%	31,33%	27,37%	3,47%	-3,96%	64,66%	61,50%	61,98%	-3,16%	0,48%
Grynasis (ribinis) pelningumas	19,20%	30,32%	28,45%	11,12%	-1,86%	23,30%	26,06%	25,36%	2,76%	-0,70%	40,77%	37,05%	38,81%	-3,72%	1,75%
Nuosavo kapitalo pelningumas (ROOE)	2,50%	3,79%	3,19%	1,29%	-0,60%	5,28%	4,69%	4,39%	-0,59%	-0,30%	10,14%	9,18%	10,57%	-0,96%	1,39%
Pastovaus kapitalo pelningumas (ROCE)	4,41%	4,27%	3,41%	-0,15%	-0,86%	5,31%	4,39%	3,82%	-0,92%	-0,57%	9,43%	8,79%	9,68%	-0,64%	0,89%
Kapitalo koeficientas	89,12%	81,65%	81,13%	-7,47%	-0,53%	85,72%	86,66%	77,42%	0,94%	-9,24%	69,86%	65,65%	69,80%	-4,21%	4,15%
Turto pelningumas (ROA), proc.	2,23%	3,09%	2,58%	0,87%	-0,51%	4,53%	4,06%	3,40%	-0,46%	-0,67%	7,08%	6,02%	7,38%	-1,06%	1,35%