



TRANSPORTO RINKOS PASLAUGŲ EFEKTYVUMO VERTINIMAS

Iveta JUONYTĖ^{1*}, Valentina PELECKIENĖ²

^{1,2}*Vilniaus Gedimino technikos universitetas, Verslo vadybos fakultetas, Saulėtekio al. 11, LT 10223, Vilnius*

Gauta 2018 gruodžio 19 d.; priimta 2019 vasario 2 d.

Santrauka. Šiuolaikinėje visuomenėje žmogaus poreikiai negali būti patenkinti be transporto. Transportas yra ekonominės veiklos dalis, kuri susijusi su žmonių poreikių tenkinimu (transportas „sukuria naudingą erdvę“ – išlaisvina gamtinius, dirbtinius ir darbo išteklius iš vietų, kur jie atneša mažai naudos, ir pergabena į vietas, kur jų nauda gali būti visiškai realizuota). Transportas yra gyvybiškai svarbus visuomenei. Jis formuoja mūsų gyvenimo būdą, prisideda prie šalies ekonominės ir kultūrinės plėtros. Visuomenės funkcionavimas labai priklauso nuo transporto sektoriaus paslaugų kokybės. Be transporto ir jo tinklų negalėtų vykti šalių importas ir eksportas. Tad kiekviena valstybė plėtoja savo transporto sistemą, atsižvelgdama į techninius ir ekonominius parametrus, vysto visas transporto rūšis ir gerina tų transporto rūšių veiklų koordinavimą. Darbo tikslas išanalizuoti ir įvertinti krovinių transporto rinkos efektyvumą ir krovinių gabenimo principus remiantis konkrečios įmonės pavyzdžiu. Kiekviena įmonė savo veikloje nuolat siekia didinti efektyvumą, nes nuo to priklauso jos sėkmingo darbo rezultatas. Norint objektyviai ir pilnai įvertinti efektyvumą, prioritetu išlieka ne tik rodiklių nustatymas, bet ir tų rodiklių rezultatą įtakančių veiksnių, lemiančių įmonės veiklos efektyvumą, nustatymas. Veiklos efektyvumo vertinimas skaičiuojamas remiantis įmonės veiklos finansinėmis ataskaitomis, pati finansinė analizė yra įvairiai apibūdinama ir klasifikuojama.

Reikšminiai žodžiai: logistika, transportas, efektyvumas, efektyvumo vertinimas, krovinių gabenimas, veiklos analizė.

Įvadas

Krovinių vežimas tiek Lietuvoje, tiek Europoje yra nenutrūkstamas procesas reikalingas verslo vystymui ir šalies ekonomikai. Nuo krovinių pervežimo greičio ir terminalų veiklos priklauso galutinio krovinio gavėjo konkurencinis pranašumas ir įvykdomų sandorių vertė. Be transporto ir jo tinklų negalėtų vykti importas ir eksportas tarp šalių. Krovinių vežimo technologijų supratimas ir tinkamas naudojimas labai svarbus kiekvienos šalies ūkio elementas. Tai parodo didelė transporto bei sandėliavimo veiklos BVP dalis Lietuvos ir Europos sąjungos ekonomikoje.

Efektyvus transportas – tai pagrindinė tvarios gerovės ir klestėjimo, apsirūpinimo būtinais išteklių ir žmonių bei prekių judrumo sąlyga. Be transporto prekės negalėtų pajudėti iš įmonės ir pasiekti rinkų bei vartotojų, nebūtų galima aprūpinti užsienio rinkų. Todėl svarbu turėti kokybišką, efektyvų transportą, kad būtų galima pateikti prekes reikiamu laiku ir reikiamoje vietoje. Efektyvus krovinių transportavimas negalėtų veikti sklandžiai be terminalų veiklos. Terminalai tiesiogiai susiję su krovinių gabenimu, ypač dalinių krovinių, kuriuos dažnu atveju reikia perkrauti, siekiant optimaliai išnaudoti transporto priemonės galimybes. Krovinių vežimo paslaugas teikiantys verslininkai turi mokėti sudaryti perspektyvius planus, įvertinę savo ir užsakovų detalius reikalavimus. Strategijos tikslas – garantuoti didžiausių operacijų ekonomiškumą konkrečiomis sąlygomis. Krovinių vežimo ir saugojimo kainos tarpusavyje susijusios ir turi viena kitą papildyti. Vežimo efektyvumo didėjimas mažina saugojimo išlaidas, o saugojimo sandėliuose efektyvumo didinimas užtikrina didelį krovinių išsaugojimo laipsnį laukiant, kol jie bus išvežti. Krovinių vežimas tiek Lietuvoje, tiek Europoje yra nenutrūkstamas procesas reikalingas verslo vystymui ir šalies ekonomikai. Nuo krovinių pervežimo greičio ir terminalų veiklos priklauso galutinio krovinio gavėjo konkurencinis pranašumas ir įvykdomų sandorių vertė. Be transporto ir jo tinklų negalėtų vykti importas ir eksportas tarp šalių. Krovinių vežimo technologijų supratimas ir tinkamas naudojimas labai svarbus kiekvienos šalies ūkio elementas. Tai parodo didelė transporto bei sandėliavimo veiklos BVP dalis Lietuvos ir Europos sąjungos ekonomikoje.

Darbo tikslas – išanalizuoti ir įvertinti krovinių transporto rinkos efektyvumą ir krovinių gabenimo principus remiantis konkrečios įmonės pavyzdžiu.

Tyrimo metodai – remiantis užsienio ir Lietuvos mokslininkų tyrimais, literatūros analizės ir duomenų sisteminimas. Finansinių ataskaitų analizė bei veiklos efektyvumo vertinimas taikant horizontaliosios ir vertikalios analizės metodus, analizė lyginamojo pobūdžio.

* Autorius susirašinėti. El. paštas iveta.juonyte@stud.vgtu.lt

1. Krovinių gabenimo sistemos veikla

Kroviniai vadinami visi gabenami daiktai nuo jų priėmimo gabenti momento iki įteikimo krovinio gavėjui. Prieš pradėdami kalbėti apie krovinų klasifikavimą, reikia apibrėžti šias transportavimo proceso operacijas. Krovinių ruošimas vežti – pakavimas, grupavimas pagal kryptį, ženklavimas, svėrimas, pakavimas, stambesnių partijų komplektavimas, konteinerių pripildymas ir vežimas dokumentų įforminimas. Kroviniai į transporto priemones kraunami ir iš jų iškraunami įvairiai – mechanizuotu būdu arba rankomis, priklausomai nuo krovinų specifinių savybių, pakuočių rūšies, dydžio, svorio ir t.t. Krovinio vežimas – jo pristatymas į paskirties vietą visiškai išsaugoto ir laiku. Tai viena pagrindinių vežimo sąlygų. Įvairiems kroviniams vežti reikalingos nevienodos transporto priemonės, pasirenkamas ir skirtingas važiavimo greitis. Krovinių saugojimas sandėliuose, sandėlio tipas ir matmenys, krovinų išdėstymo sandėlyje būdai ir saugojimo režimas priklauso nuo krovinų fizikinių ir cheminių savybių, pakuočių, saugojimo terminų, kiekio ir klimato sąlygų. Vežami įvairių fizikinių savybių, įvairiai supakuoti kroviniai. Krovinio tipas yra vienas pagrindinių veiksnių, kuriais vadovaujasi parenkant transporto priemones, jų eksploatacines sąlygas, pakrovimo ir iškrovimo darbų būdą ir t.t. Pasak Vasilio Vasiliausko (2010) mus supančiame pasaulyje yra didžiulė daiktų įvairovė. Tam, kad orientuotumėmės šioje įvairovėje, mes grupuojame daiktus pasinaudodami požymiais, kurių dėka dalį daiktų priskiriame vienai grupei, o dalį – kitai. Jei efektyviai įvykdomas klientų užsakymas, laimimas kliento palankumas, kadangi gaminiai ji pasiekia reikiamu laiku. Pirkėjo poreikių patenkinimas yra svarbi rinkodaros dalis. Kadangi transportavimas sukuria vietas ir laiko naudą produktui ar paslaugai – abiejų paslaugų rūšys yra būtinos sėkmingai įsisavinant rinką. Šių paslaugų prieinamumas, tinkamumas ir kaina turi įtakos kitiems verslo sprendimams, dažnai nesusijusiems su pačios transportavimo funkcijos valdymu. A. Baublio (2016) teigimu efektyvus transportas – tai pagrindinė tvirtos gerovės ir klestėjimo, apsirūpinimo būtinaisiais išteklių ir žmonių bei prekių judrumo sąlyga. Be transporto prekės negalėtų pajudėti iš įmonės ir pasiekti rinkų bei vartotojų, nebūtų galima aprūpinti užsienio rinkų. Todėl svarbu turėti kokybišką, efektyvų transportą, kad būtų galima pateikti prekes reikiamu laiku ir reikiamoje vietoje. Kokią transporto rūšį rinktis, yra individualus ar įmonės reikalas. Tai priklauso nuo įvairių veiksnių. Transportas parenkamas atsižvelgiant į tai kokią krovinį gabename. Taip pat svarbu įvertinti kokią maršrutą krovinys bus gabenamas, įvertinti kiek užtruks transportavimas laiko atžvelgiant ir t.t. Efektyvus krovinų transportavimas negalėtų veikti sklandžiai be terminalų veiklos. Terminalai tiesiogiai susiję su krovinų gabenimu, ypač dalinių krovinų, kuriuos dažnu atveju reikia perkrauti, siekiant optimaliai išnaudoti transporto priemonės galimybes. Klasifikacija – tai kokios nors kilmės daiktų paskirstymas į tarpusavyje susijusias klases pagal jiems labiausiai būdingus požymius, kurie išskiria juos iš kitų daiktų. Sukurtoje klasifikacijos sistemoje kiekviena daiktų klasė užima tam tikrą vietą ir toliau gali būti smulkinama į poklasius. Klasifikacija yra itin svarbi organizuojant krovinų vežimus. Kad vežimo procese su tokia gausia prekių nomenklatura būtų elgiamasi teisingai, klasifikaciniai požymiai turi atspindėti sąlygas, keliamas jų transportavimui, tarpiniam saugojimui bei krovos darbų atlikimui. Kroviniai klasifikuojami pagal jų tas savybes, kurios rodo jų vežimo ir saugojimo procesų ypatumus: pagal krovimo ir iškrovimo būdą, taros rūšį, masę, matmenis, siuntos dydį, specifinius požymius, pavojingumą ir transporto priemonių krovimo panaudojimą (Baublys 2011). Anot Ambrazevičiaus (2008) grupuojant krovinis pagal atitinkamus požymius: matmenis, masę, tūrį, sudėjimo į pakavimo vienetus galimybes, magnetines savybes ir kt. nustatomos krovinų rūšys. Negabaritiniais kroviniais: pramonės įrenginiams, transformatoriams, garo katilams, tankams, ekskavatoriams transportuoti, ypač didesniais atstumais, naudojamos specialios transporto priemonės (tralai), jų vežimai suderinami su policija, su elektros tinklų ir troleibusų įmonėmis. Jie dažniausiai vežami naktį, kai keliuose nėra kitų transporto priemonių (Ambrazevičiaus 2008).

1 lentelė. Krovinių vežimas visų rūšių transportu per 2014 m. – 2017 m. ketvirtą ketvirtį (tūkst. tonų.) (duomenys iš Statistikos departamento)

	Krovinių vežimas visų rūšių transportu tūkst. tonų			
	2014K4	2015K4	2016K4	2017K4
Geležinkelių transportas	12 938,9	12 794,1	12 268,1	14 318,0
Kelių transportas	11 885,5	12 633,7	14 747,7	17 025,6
Jūrų transportas	1 602,6	1 498,3	1 425,6	1 611,8
Oro transportas	0,2	0,1	0,1	0,1

Pasak D. Bazaro (2010) automobilių keliai gali pasiekti bet kurį reikiamą tašką ir užtikrinti krovinų pristatymą „nuo durų iki durų“. Tad tai sumažina pervežimo, krovimo ir iškrovimo išlaidas. Manevringumas taip pat priskiriamas prie privalumų, nes automobilių transportas gali vežti krovinis geros dangos neturinčiais keliais, taip pat sunkiai pravažiuojamu reljefu. Be to, verta paminėti, kad kelių transportas reikalauja mažiausiai kapitalo investicijų palyginti su kitomis transporto rūšimis, pavyzdžiui, geležinkelių ar oro transportu. Anot Baublio (2016) visgi, kad ir kiek būtų daug šio kelių transporto privalumų, galima išvelgti ir keletą trūkumų. Visų pirma, automobilių transportas gali tapti nepatinkamas lietingu oru ar potvynių metu, todėl keliai pasidaro netinkami ir nesaugūs naudoti. Pasak Kavaliauskienės Meidutės (2013) paslaugos kokybė lemia klientų pasitenkinimas gauta paslauga. Tačiau nėra abejonių, kad paslaugos kokybė ir klientų pasitenkinimas paprastai pasižymi kaip veiksniai lemiantys ilgalaikius verslo santykius.

Meidutės (2012) teigimu aptarnavimo lygis yra logistinės sistemos efektyvumo matas produkto naudingumo laiko ir vietos atžvilgiu, išraiška, užtikrinanti ne tik turimų klientų išlaikymo, bet ir potencialių klientų pritraukimo galimybę. Suprantama, kad klientų aptarnavimo lygis turi tiesioginės įtakos ne tik kompanijos pajėgumui konkuruoti rinkoje, jos logistinėms išlaidoms, bet ir kompanijos veiklos pelningumui. Klientų aptarnavimo sąvoka kinta priklausomai nuo kompanijos veiklos pobūdžio, todėl ji apibrėžiama skirtingai. Daugumoje mokslinių šaltinių klientų aptarnavimas yra pateikiamas kaip:

- veikla, kuri būtina kliento užsakymams priimti, įvertinti, apdoroti ir pristatyti;
- pagal kliento poreikius gaunamų produktų kokybę ir patikimas pristatymas laiku;
- veiksmų kompleksas, apimantis visas verslo sritis, jungiantis kompanijos prekių pristatymą ir tai, kas suvokiama kaip kliento poreikių patenkinimas, pagerinantis kompanijos veiklos ekonominius rezultatus.

Siekiant išlaikyti konkurencinį pranašumą, būtina didelį dėmesį skirti logistiniam klientų aptarnavimui, kuris yra viena iš kompanijos bendrosios aptarnavimo politikos sudedamųjų dalių. Visi logistinio aptarnavimo elementai turi priklausyti kompanijos pasirinktai efektyviai logistinio aptarnavimo politikai, kur efektyvus klientų aptarnavimas reikalauja tam tikro teikiamų paslaugų lankstumo bei greitos adaptacijos prie besikeičiančios aplinkos sąlygų ir augančių klientų reikalavimų.

Pasak Christopher (2007) pagrindinis logistikos sąnaudų apskaičiavimo sistemos principas yra tas, kad ji turi atspindėti medžiagų srautą ir padėti identifikuoti rinkoje susidarančias vartotojų aptarnavimo sąnaudas. Antrasis principas atspindi jos galimybę atskirti sąnaudas ir analizuoti įplaukas, atsižvelgiant į kliento tipą, rinkos segmentą ar paskirstymo kanalą. Šis reikalavimas atsirado abejojant dėl vertinimo pagal vidurkius tikslumo, nes vidutinės pristatymo sąnaudos kompanijos viduje gali paslėpti didelius nukrypimus nuo vidurkio. Apibendrinant Palšaičio (2011) teigimu krovinių gabenimo efektyvumą lemia trys veiksniai: sąnaudos, greitis ir transporto darbo stabilumas. Transporto darbo stabilumui, ekonominiam efektyvumui įtakos turi maršrutų planavimas. Maršrutas plačiąja prasme yra kelias, kuriuo bus vežamas kroviny. Maršruto sudarymas tapo ypač svarbus, kadangi išaugo konkurencija, bei padidėjo ekonominių veiksnių poveikis (kuro, darbo, įrangos). Maršrutai planuojami nustatant tokius tikslus:

- minimizuoti gabenimus ruožus;
- minimizuoti gabenimo trukmę;
- minimizuoti proporcingus kaštus;
- minimizuoti transporto skaičių.

Maršrutų planavimas reikalingas tam, kad būtų lengviau aptarnauti klientus, mažinti su transportavimu susijusias sąnaudas (kuro, nusidėvėjimo, remonto ir pan.). Kaip nurodo dauguma literatūros šaltinių, pristatant prekes automobiliais į galutinę vartojimo vietą, naudojami dviejų tipų maršrutai – žiedinis ir švytuoklinis. Atsižvelgiant į tai, kokiomis vežimo priemonėmis yra naudojamos, skiriamas tiesioginis arba sudėtinis (mišrus) vežimas. Tiesioginis (pvz., nuo vieno durų iki kitų durų) dažniausiai atliekamas autotransportu. Mišrus arba sudėtinis vežimas yra tada, kai kroviny gabenamas keliomis transporto priemonėmis, pvz.: iki geležinkelio stoties – automobiliu, nuo stoties iki uosto – geležinkeliu, iki kito uosto laivu, o toliau automobiliu arba geležinkelio transportu.

Veiklos efektyvumo vertinimas skaičiuojamas remiantis įmonės veiklos finansinėmis ataskaitomis, pati finansinė analizė yra įvairiai apibūdinama ir klasifikuojama. Anot L.Juozaitytės (2007) finansinė analizė – tai procesas, kurio metu, taikant tam tikrus matematinius ir statistinius metodus, įmonės veiklos duomenis siekiama paversti naudinga informacija. Tokiam finansinės analizės apibūdinimui pritaria ir Aleknevičienė V., Mackevičius(2009) bei papildo, kad finansinė analizė traktuojama, kaip svarbus įrankis siekiant sėkmingai valdyti įmonę, pabrėžiamo, jog vadovas turi nuolatos analizuoti savo įmonės veiklą, tam kad būtų pasiekiami dar geresni rezultatai. Visa informacija, reikalinga atlikti vienokios ar kitokios rūšies finansinei analizei, kaip ir absoliutieji įmonės finansiniai rodikliai pateikiama įmonės finansinėje atskaitomybėje.

2. Veiklos efektyvumo vertinimo tyrimas logistikos įmonėje

Veiklos efektyvumo vertinimui naudojama horizontalioji analizė. Pasak Mackevičius, Poškaitė, Villis(2011) horizontalioji analizė – naudojama siekiant nustatyti rodiklių reikšmių kaitą laiko atžvilgiu. Skaičiuojami rodikliai išreiškiami absoliučiais, santykiniais dydžiais arba procentais. Analizė atliekama naudojant 3-5 metų duomenis ir dažniausiai naudojama analizuojant pelno (nuostolių), balanso ar pinigų srautų ataskaitų duomenis. Anot Rutkausko, Sūdžiaus (2007) didžiausiu horizontaliosios analizės apribojimas įvardijama tai, jog tokia analizė nepadedą nustatyti veiksnio įtakojusių tam tikrų rodiklių pakitimą. Autoriai Mackevičius, Giriūnas, Valkauskas(2014) pritaria ir teigia, kad horizontalioji analizė yra puikus būdas įvertinti įmonės veiklos būklę ir konkrečius tam tikrų laikotarpių rodiklius, palyginti einamųjų ir praėjusių metų duomenų skirtynes, bandant surasti trūkumų ir veiklos efektyvumo gerinimo būdų.

2 lentelė. Logistikos įmonės X 2011 m. – 2012 m. horizontalioji analizė (sudaryta autoriaus)

Rodiklis	Metai	Metai	Pokytis
	2011m. EUR	2012m.EUR	2012m.,%
Pardavimai	4 863 793	6 114 902	25.72%

Bendrasis pelnas	85 060	167 210	96.58%
Veiklos pelnas	40 921	66 647	62.87%
Grynasis pelnas	21 448	41 239	92.27%
Turtas	1 227 085	1 496 081	21.92%
Skolos	1 190 120	1 386 117	16.47%
Nuosavas kapitalas	63 376	110 972	75.10%

3 lentelė. Logistikos įmonės X 2012 m. – 2013 m. horizontalioji analizė (sudaryta autoriaus)

Rodiklis	Metai	Metai	Pokytis
	2012m. EUR	2013m.EUR	2013m.,%
Pardavimai	6 114 902	8 109 950	32.63%
Bendrasis pelnas	167 210	331 502	98.26%
Veiklos pelnas	66 647	109 257	63.93%
Grynasis pelnas	41 239	80 861	96.08%
Turtas	1 496 081	1 837 711	22.84%
Skolos	1 386 117	1 619 296	16.82%
Nuosavas kapitalas	110 972	196 412	76.99%

Lyginant 2012 metų ir 2013 metų pokyčio rezultatus matome, kad pardavimai augo 6,91%, o grynojo pelno augimas siekė 3,81%. Šiuo laikotarpiu pelnas nebuvo ženklus dėl patirtų sąnaudų pervežimo metu. Tai galėjo įvykti dėl krovininių pristatymo terminų nesilaikymo bei užsakymų skaičiaus. Įmonė tuo metu dar nebuvo išplėtojusi krovininių surinkimo tam tikruose regionuose.

4 lentelė. Logistikos įmonės X 2013 m. – 2014 m. horizontalioji analizė (sudaryta autoriaus)

Rodiklis	Metai	Metai	Pokytis
	2013m. EUR	2014m.EUR	2014m.,%
Pardavimai	8 109 950	10 813 266	33.34%
Bendrasis pelnas	331 502	690 630	108.33%
Veiklos pelnas	109 257	185 182	69.49%
Grynasis pelnas	80 861	161 722	100.00%
Turtas	1 837 711	2 268 779	23.46%
Skolos	1 619 296	1 905 054	17.65%
Nuosavas kapitalas	196 412	363 725	85.19%

Vertinant 2013 m. – 2014 m. pokyčius pardavimų augimas siekė vos 0,71% augimą tam įtakos galėjo turėti nauji rinkos dalyviai, kurie siekiant įsitraukti į rinką ir konkuruoti siūlė krovininių pervežimą mažesnėmis kainomis. Šiuo laikotarpiu įmonė neskyrė lėšų reklamai. Tačiau grynasis pelnas augo 3,92 % taip atsitiko dėl kokybiškai įvykdytų užsakymų ir patirtų minimalių sąnaudų. Nuosavas kapitalas augo 8,2 %, investuota į patalpų ir darbo įrangos sandėlyje atnaujinimą.

5 lentelė. Logistikos įmonės X 2014 m. – 2015 m. horizontalioji analizė (sudaryta autoriaus)

Rodiklis	Metai	Metai	Pokytis
	2014m. EUR	2015m.EUR	2015m.,%
Pardavimai	10 813 266	15 685 025	45.05%
Bendrasis pelnas	690 630	1 471 103	113.01%

Veiklos pelnas	185 182	410 123	121.47%
Grynasis pelnas	161 722	350 330	116.62%
Turtas	2 268 779	2 979 689	31.33%
Skolos	1 905 054	2 265 634	18.93%
Nuosavas kapitalas	363 725	714 055	96.32%

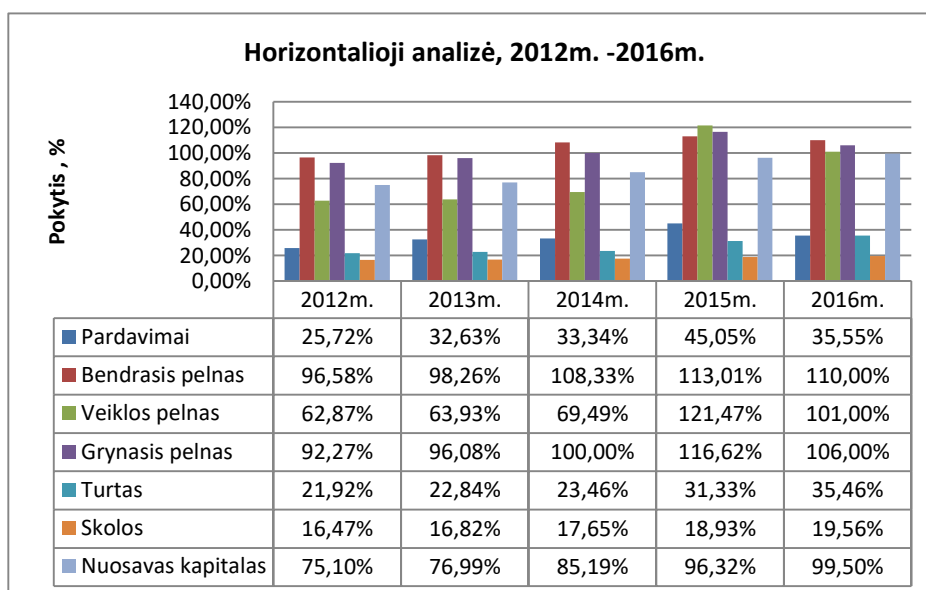
Lyginant 2014 m. ir 2015 m. įmonės pardavimai augo 11,71 %, 2015 metais įmonė įvykdė 40 000 užsakymų. Pardavimai ženkliai išaugo dėl sutarčių sudarymo su naujais terminalais Pietų Europos šalyse Italijoje ir Ispanijoje. Galimybė dirbti su daugiau terminalų optimizavo krovinių surinkimą regionuose ir suteikė galimybę klientams pasiūlyti krovinių gabenimą iš atokesnių regionų bei greitesnį krovinių surinkimą. Šiuo laikotarpiu grynasis pelnas augo 16,62 %, užsakymai buvo įvykdyti kokybiškai, patirta ženkliai mažiau išlaidų. Prie pelno didėjimo prisideda ir kvalifikuotas darbuotojų darbas, operatyvus reagavimas, terminų laikymasis.

6 lentelė. Logistikos įmonės X 2015 m. – 2016 m. horizontalioji analizė (sudaryta autoriaus)

Rodiklis	Metai	Metai	Pokytis
	2015m. EUR	2016m. EUR	2016m., %
Pardavimai	15 685 025	21 261 051	35.55%
Bendras pelnas	1 471 103	3 089 316	110.00%
Veiklos pelnas	410 123	824 347	101.00%
Grynasis pelnas	350 330	721 680	106.00%
Turtas	2 979 689	4 036 287	35.46%
Skolos	2 265 634	2 708 792	19.56%
Nuosavas kapitalas	714 055	1 424 540	99.50%

Vertinant 2015 m. – 2016 m. veiklos rodiklius, matome, kad pelnas augo 9,5% šis augimas nebuvo toks ženklus kaip 2015 metais, tam įtakos turėjo valiutos pasikeitimas, paslaugų kainų augimas bei darbuotojų kolektyvo naujinimas. Šiuo laikotarpiu smuko -10% procentų dėl vežėjų įkainių augimo bei prasto kai kurių terminalų darbo. Sąnaudos buvo patirtos dengiant klientų patirtą žalą už krovinių sugadinimą.

7 lentelė. Logistikos įmonės X 2012 m. – 2016 m. horizontaliosios analizės rezultatai (sudaryta autoriaus remiantis horizontaliosios analizės rezultatais)



Atliekant horizontaliąją analizę vertinami charakteringiausi įmonės finansiniai rodikliai. Lyginant 2012 metų ir 2013 metų pokyčio rezultatus matome, kad pardavimai augo 6,91%, o grynojo pelno augimas siekė 3,81%. Šiuo laikotarpiu pelnas nebuvo ženklus dėl patirtų sąnaudų pervežimo metu. Tai galėjo įvykti dėl krovinių pristatymo terminų nesilaikymo bei užsakymų skaičiaus. Įmonė tuo metu dar nebuvo išplėtojusi krovinių surinkimo tam tikruose regionuose. Šiuo laikotarpiu turtas, skolos ir nuosavas kapitalas augo neženkliai. Vertinant 2013 m. – 2014 m. pokyčius pardavimų augimas siekė vos 0,71% augimą tam įtakos galėjo turėti nauji rinkos dalyviai, kurie siekiant ištraukti į rinką ir konkuruoti siūlė krovinių pervežimą mažesnėmis kainomis. Šiuo laikotarpiu įmonė neskyrė lėšų reklamai. Tačiau grynas pelnas augo 3,92 % ir bendrasis pelnas augo 10% ,taip atsitiko dėl kokybiškai įvykdytų užsakymų ir patirtų minimalių sąnaudų. Nuosavas kapitalas augo 8,2 %, investuota į patalpų ir darbo įrangos sandėlyje atnaujinimą, turto ir skolų rodikliai keitėsi nežymiai. Lyginant 2014 m. ir 2015 m. įmonės pardavimai augo 11,71 %, per 2015 metus įmonė įvykdė 40 000 užsakymų. Pardavimai ženkliai išaugo dėl sutarčių sudarymo su naujais terminalais Pietų Europos šalyse Italijoje ir Ispanijoje. Galimybė dirbti su daugiau terminalų optimizavo krovinių surinkimą regionuose ir suteikė galimybę klientams pasiūlyti krovinių gabenimą iš atokesnių regionų bei greitesnį krovinių surinkimą. Šiuo laikotarpiu grynas pelnas augo 16,62 %, o veiklos pelnas augo 51,98%, krovinių pervežimo užsakymai buvo įvykdyti kokybiškai, patirta ženkliai mažiau išlaidų. Prie pelno didėjimo prisideda ir kvalifikuotas darbuotojų darbas, operatyvus reagavimas, terminų laikymasis. nuo 2014 m. iki 2015 m. viso turto padaugėjo. Remiantis balanso vertikaliosios analizės rezultatu 2014m. ir 2015 m. didžiąją viso turto dalį atitinkamai 82,68 % ir 75,59 % sudarė trumpalaikės skolos. Savininkų nuosavybė visame turte sudarė atitinkamai 16,03% ir 23,96 %. Tai parodo, kad per metus įmonės savininkų kapitalas padidėjo, o skolos tiekėjams sumažėjo. Atlikus pelno (nuostolio) vertikaliąją analizę gautas rezultatas parodė, kad per metus pardavimo pajamas padidėjo, o pardavimo savikaina 2015 m. sumažėjo, to pasekmė padidėjęs bendrasis pelnas. Lyginant pardavimus su kitos veiklos sąnaudomis bei veiklos sąnaudomis, jos neženkliai krito. Vertinant skolų rodiklių rezultatus galima teigti, kad įmonės turtas, kuris sudaro 76% yra įsigytas skolintomis lėšomis, 24% už nuosavas lėšas.

Vertinant 2015 m. – 2016 m. veiklos rodiklius, matome, kad pelnas augo 9,5% šis augimas nebuvo toks ženklus kaip 2015 metais, tam įtakos turėjo valiutos pasikeitimas, paslaugų kainų augimas bei darbuotojų kolektyvo naujinimas. Šiuo laikotarpiu smuko -10% procentų dėl vežėjų įkainių augimo bei prasto kai kurių terminalų darbo. Sąnaudos buvo patirtos dengiant klientų patirtą žalą už krovinių sugadinimą. Skolos ir nuosavas kapitalas pakito neženkliai. Pardavimai nuo 2012 metų iki 2014 metų palaipsniui kilo, o 2015 metais ženkliai šoktelėjo į viršų ir siekė 45,05%, būtent šiuo laikotarpiu įmonė įvykdė 40 000 užsakymų. Tačiau 2016 metais pardavimai apie 10% krito dėl paslaugų kainų kylimo klientai rinkosi pigiausiai paslauga teikiančias įmones, o konkurencija dalinių krovinių pervežimo rinkoje yra didelė. Kiekviena įmonė siekia parodyti savo pranašumą rinkoje ir privilioti klientus kokybės ir kainos santykiu. Kaip matome bendrasis pelnas augo tolygiai kaip ir pardavimai, 2013 m. – 2014 m. pelnas padidėjo apie 15 % tam įtakos turėjo sumažėja sąnaudos. Remiantis pelningumo rodiklių rezultatais galima teigti , kad 2015 metais įmonė nuo vieno turto lito uždirbo 9,4% pelno. Pardavimo pajamos uždirbo 3% veiklos pelno. Grynas pelningumo rodiklis įmonėje yra geras. Turto pelningumo rodiklis geras, todėl galima teigti, kad įmonė sugeba efektyviai panaudoti turtą. Labai didelė dalis grynojo pelno tenka nuosavam kapitalui. Įmonė ne efektyviai panaudoja grynąjį pelną, siekiant gauti dar geresnius įmonės veiklos rezultatus.

Siekiant visapusiškai išanalizuoti įmonės veiklą taikomas vertikaliosios analizės metodas. Anot Mackevičiaus, Poškaitės, Villis (2011) šios analizės tikslas nustatyti tam tikro rodiklio lyginamąją tam tikros visumos dalį procentais. Vertikaliosios analizės pagalba galima nustatyti ar racionaliai ir optimaliai yra naudojamas turtas, numatyti įmonės finansinės būklės kitimo tendencijas. Taip pat vertikaliosios analizės pagalba galima daryti išvadas apie tam tikrų rodiklių pokyčio priežastis.(Skujienė 2008). Vertikaliąją analizę atlikta remiantis finansinėmis ataskaitomis 2014 m. – 2015 m., nes šiuo laikotarpiu rodikliai ženkliai keitėsi.

8 lentelė. Pelno (nuostolių) 2014m. -2015 m. vertikali analizė (sudaryta autoriaus)

Straipsnis	Suma, Eur.	Rodiklis	Suma, Eur.	Rodiklis
	2014 metai		2015 metai	
Pardavimai	10813266	100%	15685025	100,00%
Pardavimų savikaina	10122636	93,61%	14213922	90,62%
Veiklos sąnaudos	552697	5,11%	1061438	6,77%
Kitos veiklos sąnaudos	-	0,00%	2722	0,02%
Finansinės veiklos rezultatas	47249	0,437%	-2261	-0,01%
Mokesčiai	185182	1,71%	410126	2,61%
Grynas rezultatas	161722	1,50%	350330	2,23%

Atlikus pelno (nuostolio) vertikalią analizę, matoma, kad per metus pardavimo pajamas padidėjo, o pardavimo savikaina 2015 m. sumažėjo, to pasekmė padidėjęs bendrasis pelnas. Lyginant pardavimus su kitos veiklos sąnaudomis bei veiklos sąnaudomis, jos neženkliai krito. Finansinės veiklos rezultatas sumažėjo neženkliai ir 2015 m. siekė – 0,01 % . Taip pat matoma, kad lyginant pardavimus su grynuoju pelnu, per metus sparčiai kilo, tam įtakos turėjo investicijos į reklamą, sandėlio veiklą, bendradarbiavimas su terminalais Europoje.

9 lentelė. Balanso 2014m. -2015 m. vertikali analizė (sudaryta autoriaus)

Straipsnis	Suma, Eur.	Rodiklis	Suma, Eur.	Rodiklis
	2014 metai		2015 metai	
Visas turtas	2268779	100%	2979689	100,00%
Ilgalaikis materialus turtas	69866	3,08%	63574	2,13%
Atsargos	16678	0,74%	57109	1,92%
Pirkėjų skolos	1386069	61,09%	1439648	48,32%
Pinigai	783427	34,53%	1410622	47,34%
Savininkų nuosavybė	363725	16,03%	714055	23,96%
Ilgalaikės skolos	29219	1,29%	13282	0,45%
Trumpalaikės skolos	1875835	82,68%	2252352	75,59%
Skolos tiekėjams	1788347	78,82%	2119801	71,14%

Atlikus balanso vertikalią analizę, matoma, kad nuo 2014 m. iki 2015 m. viso turto padaugėjo. Abejais metais didžiąją viso turto dalį atitinkamai 82,68 % ir 75,59 % sudarė trumpalaikės skolos. Savininkų nuosavybė visame turte sudarė atitinkamai 16,03% ir 23,96 %. Tai parodo, kad per metus įmonės savininkų kapitalas padidėjo, o skolos tiekėjams sumažėjo. Neženkliai krito tik ilgalaikis materialus turtas. Atsargos abejais metais sudarė tik nežymią viso turto dalį, kas parodo efektyvų įmonės atsargų valdymą. Apibendrinus galima teigti, kad didžiąją dalį viso turto sudarė trumpalaikės skolos ir pirkėjų skolos bei skolos tiekėjams, o mažiausią dalį sudarė atsargos ir ilgalaikės skolos. Įmonė optimaliai išnaudoja resursus ir dirba pelningai. Tačiau aukštas pirkėjų skolų rodiklis rodo, kad įmonės pinigai yra įšaldyti iki kol klientai susimokės skolas už suteiktas paslaugas. Taip gali atsitikti ne dėl to, kad klientai piktybiškai nemoka, o dėl to kad yra duodamas ilgas atsiskaitymo terminas, kai kuriais atvejais 45 d. arba 60 d.

Išvados

Efektyvi ekonominė šalies raida bei gamybinių ir prekybinių firmų verslo sėkmė neįmanoma be efektyvios transporto sistemos. Pagaminta produkcija turi judėti iš gamybos vietų į vartojimo vietas minimaliai sunaudojant laiko ir lėšų. Krovinių vežimo paslaugas teikiantys verslininkai turi mokėti sudaryti perspektyvius planus, įvertinę savo ir užsakovų detalius reikalavimus. Krovinių vežimo ir saugojimo kainos tarpusavyje susijusios ir turi viena kitą papildyti. Vežimo efektyvumo didėjimas mažina saugojimo išlaidas, o saugojimo sandėliuose efektyvumo didinimas užtikrina didelį krovinų išsaugojimo laipsnį laukiant, kol jie bus išvežti. Plane turi būti įvertinti visi vežimo aspektai – nuo pirmos iki paskutinės operacijos ir numatyta operacijų sistema, kad būtų pasiektas norimas rezultatas turint kuo mažiau išlaidų. Patogus susisiekimas, optimalus terminalo darbas padeda krovinų vežėjams pristatyti krovninius gavėjui nustatytu laiku su kuo trumpesniu sandėliavimo laikotarpiu, tai pat padeda kontroliuoti didelius krovinų srautus. Pervežimo efektyvumas yra tiesiogiai susijęs su automobilių greičiu, įkrovimu, ridos panaudojimu, darbo laiko trukme per parą ir logistikos tinklų organizavimo efektyvumu.

Kiekviena įmonė savo veikloje nuolat siekia didinti efektyvumą, nes nuo to priklauso jos sėkmingo darbo rezultatas. Norint objektyviai ir pilnai įvertinti efektyvumą, prioritetu išlieka ne tik rodiklių nustatymas, bet ir tų rodiklių rezultatą įtakančių veiksnių, lemiančių įmonės veiklos efektyvumą, nustatymas. Veiklos efektyvumo vertinimas skaičiuojamas remiantis įmonės veiklos finansinėmis ataskaitomis, pati finansinė analizė yra įvairiai apibūdinama ir klasifikuojama.

Atlikus pelno (nuostolio) vertikalią analizę gautas rezultatas parodė, kad per metus pardavimo pajamas padidėjo, o pardavimo savikaina 2015 m. sumažėjo, to pasekmė padidėjęs bendrasis pelnas. Lyginant pardavimus su kitos veiklos sąnaudomis bei veiklos sąnaudomis, jos neženkliai krito. Vertinant skolų rodiklių rezultatus galima teigti, kad įmonės turtas, kuris sudaro 76 % yra įsigytas skolintomis lėšomis, 24 % už nuosavas lėšas. Galimybė dirbti su daugiau terminalų optimizavo krovinų surinkimą regionuose ir suteikė galimybę klientams pasiūlyti krovinų gabenimą iš atokesnių regionų bei greitesnį krovinų surinkimą. Šiuo laikotarpiu grynas pelnas augo 16,62 %, o veiklos pelnas augo 51,98 %, krovinų

pervežimo užsakymai buvo įvykdyti kokybiškai, patirta ženkliai mažiau išlaidų. Prie pelno didėjimo prisideda ir kvalifikuotas darbuotojų darbas, operatyvus reagavimas, terminų laikymasis.

Siūlymas įmonei siekiant efektyvumo didėjimo pinigų investavimas ir panaudojimas, nes šiuo metu didžioji pinigų dalis yra įšaldoma ir negali būti panaudoti nes klientų įsiskolinimas didelis, o mokėjimų atidėjimai dažnu atveju per ilgi ir siekia iki 60 dienų nuo sąskaitos išrašymo.

Literatūra

- Ambrazevičius A. (2008). *Lietuvos transporto sistema*. Vilnius.
- Baliukonis T., Čiarnienė R., (2014). *Efekttyvumo didinimas mažinant nuostolius*. Kauno technologijos universitetas. Kaunas.
- Baublys, A.; Vasilis Vasiliauskas, A., (2011). *Transporto infrastruktūra*. Vilnius: Technika.
- Baublys A., (2016). *Krovinių vežimas*. Vilnius: Technika.
- Bartkienė L., (2009). *Organizacijos veiklos efektyvumo didinimas taikant balso analizę: sisteminis požiūris*. Gedimino technikos universitetas. Vilnius.
- Bazaras D., A. Vasilis Vasiliauskas, (2010). *Krovinių vežimo technologijos*. Vilnius.
- Christopher M. (2007). *Logistika ir tiekimo grandinės valdymas*. Vilnius.
- Christopher M. (2011). *The Logistics of Supply Chain Management*. British
- Chlivickas E, Papšienės P., (2009). *Investicijos į žmogiškąjį kapitalą: sėkmės strategija*. Gedimino technikos universitetas. Vilnius
- Kavaliauskienė Meidutė I., Arinskis A., Litvinenko M., (2013). *Consumersatisfactionwiththequalityoflogisticservices*. Vilnius.
- Langvinienė N., Vengrienė B. (2007). *Paslaugų teorija ir praktika*. Technologija. Kaunas.
- Lietuvos statistikos departamentas internetinis puslapis [žiūrėta 2018m. lapkričio 25d.]. Prieiga per internetą: <https://www.stat.gov.lt/>
- Mackevičius, J., Giriūnas, L., Valkauskas, R., (2014). *Finansinė analizė*. Vilniaus universitetas. Vilnius.
- Mackevičius, J., (2008). *Įmonių veiklos analizė – informacijos rinkimo, tyrimo ir vertinimo sistema*. [žiūrėta 2018m. lapkričio 22d]. Prieiga per internetą: <http://www.journals.vu.lt/informacijos-mokslai/article/view/3358/2426>
- Mackevičius, J., Poškaitė, D., Villis, L., (2011). *Finansinė analizė*. Mykolo Romerio universitetas. Vilnius.
- Meidutė, I., (2012). *Logistikos sistemos*. Vilnius: Technika.
- Meidutė I., Litvinenko M., Aranskis A., (2012). *Logistinis bendradarbiavimas: Logistikos kompleksinės paslaugos*. Gedimino technikos universitetas. Vilnius.
- Mickevičienė M., (2011). *Įmonės kompetencijos kaip tvaraus konkurencinio pranašumo kūrimo instrumentas: strateginis iššūkis*. Mykolo Romerioniversitetas. Vilnius
- Minalga R., (2008). *Aprūpinimo logistika*. Vilnius.
- Norvaišienė R., (2006). *Įmonės investicijų valdymas: mokomoji knyga*. Kaunas: Technologija.
- Palšaitis R., (2011). *Tarptautinio verslo transportinis logistinis aptarnavimas*. Vilnius.
- Palšaitis R., (2010). *Šiuolaikinė logistika*. Vilnius. Technika.
- Palšaitis R., (2007). *Logistikos vadybos pagrindai*. Vilnius.
- Paulauskas V., (2007). *Logistika*. Klaipėda.
- Rutkauskas A.V., Sūdžius V., (2007). *Verslo finansai: sistema, struktūra ir elementai*. Technika. Vilnius.
- Snieškienė G., (2009). *Išorinės aplinkos poveikio eksporto kainodaros strategijai vertinimas*. Kauno technologijos universitetas. Kaunas.
- Vasilis Vasiliauskas A., (2013). *Krovinių vežimo technologijos*. Klaipėda

EVALUATION OF EFFECTIVENESS IN TRANSPORT INDUSTRY SERVICES

Iveta JUONYTĖ, Valentina PELECKIENĖ

Abstract. In this work there is an analysis of operational efficiency evaluation, also cargo transportation efficiency evaluation factors and results. Analysis of main principles, that determine operational efficiency in cargo transportation field. In the first part there is a presentation of cargo transportation specifics and theoretical aspects of transport service activity. In the second part there is a presentation of particular companies' external and internal environments analysis also performance appraisal using horizontal and vertical analysis principles. Performance, profitability and debt ratios are calculated when evaluating companies' activities. In the last part there is a presentation of performance evaluation results and performance enhancement plan. In this final work there is an examination of companies' activities and how effectively company uses available resource

Keywords: transport, cargo transportation, efficiency evaluation, performance evaluation, transport industry service.