

KAUNO TECHNOLOGIJOS UNIVERSITETAS
EKONOMIKOS IR VERSLO FAKULTETAS

Denis Fedotov

TRANSPORTO PASLAUGŲ OPTIMIZAVIMAS

MAGISTRO DARBAS

Darbo vadovas Prof. Vytautas Snieška

KAUNAS 2016

KAUNO TECHNOLOGIJOS UNIVERSITETAS
EKONOMIKOS IR VERSLO FAKULTETAS

TRANSPORTO PASLAUGŲ OPTIMIZAVIMAS

Verslo ekonomika

MAGISTRO DARBAS

Studentas, -ė

(parašas)

Denis Fedotov, VMGUVE-4

2016 m. sausio 4 d.

Vadovas,-ė

(parašas)

Prof. Vytautas Snieška

2016 m. sausio 4 d.

Recenzentas,-ė

(parašas)

Doc. Dr. Edverdas Bartkus

2016 m. sausio 4 d.

KAUNAS 2016



KAUNO TECHNOLOGIJOS UNIVERSITETAS

Ekonomikos ir verslo fakultetas

Denis Fedotov

Verslo ekonomika, 621L17001

Baigiamojo magistro darbo „Transporto paslaugų optimizavimas“

AKADEMINIO SAŽININGUMO DEKLARACIJA

2016 m. Sa^osio 4 d.
Ka^{nas}

Patvirtinu, kad mano, Deniso Fedotovo baigiamasis magistro darbas tema „Transporto paslaugų optimizavimas“ 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)

Fedotov D. (2015). Optimization of transport services. Master's Final Thesis in Business Economics. Study Programme 621L17001. Supervisor prof. V. Snieška. Kaunas: School of Economics and Business, Kaunas University of Technology.

SUMMARY

The problem analysed in this thesis – the possibilities of the optimization in the transport services. This theme is relevant: searching for new clients, competing in increasing transport services market, it is important to search for new possibilities of the optimization in this business activity.

The object of the thesis: the transport services companies of Utena town transporting load with heavy vehicles on international and local routes. The purpose of this thesis: to carry out an analysis of the possibilities of the optimization in the transport services based on the transport sector of Utena town. It was analysed the theoretical aspects and features of transport services, theoretical models of road transport's optimization achieving the objective of the thesis. It was made the analysis of the logistics companies acting in Utena town based on the research of Utena district's development in this sector. After the research of the acting logistics companies in Utena were formulated the recommendations for these companies to improve and optimize their services.

It was used these methods in the thesis: the analysis of the academic literature; the comparing method; the survey of the experts; qualitative method of the reserch. It was used various literature related to this theme writting the thesis.

SANTRAUKA

Šiame darbo nagrinėjama problema – transporto paslaugų optimizavimo galimybės. Ši tema aktuali todėl. Kad ieškant naujų klientų ir konkuruojant vis didėjančioje transporto paslaugų rinkoje, būtina ieškoti naujų veiklos optimizavimo galimybių.

Tyrimo objektas: Utenos miesto transporto paslaugų įmonės, gabenančios krovinius sunkiasvoriais automobiliais tarptautiniais ir vietiniais maršrutais. Šio darbo tikslas - išnagrinėti transporto paslaugų optimizavimo galimybes Utenos miesto transporto sektoriaus pavyzdžiu. Siekiant pagrindinio darbo tikslo, nagrinėjami teoriniai transporto paslaugų ypatumai, analizuojami teoriniai kelių transporto optimizavimo modeliai. Pateikus Utenos regiono plėtros analizę, išanalizuotos Utenos mieste veikiančios transporto paslaugų srityje

įmones, o atlikus Utenos mieste veikiančių transporto paslaugų įmonių analizę, pasiūlytos rekomendacijos, leisiančios šioms įmonėms optimizuoti transporto paslaugas.

Darbo metu naudojami šie tyrimo metodai: mokslinės literatūros analizė; lyginamasis metodas; ekspertų apklausa; kokybinis tyrimo metodas. Rašant darbą naudojama įvairia literatūra, leidusia atskleisti temą.

TURINYS

ĮVADAS.....	9
1. TRANSPORTO PASLAUGŲ SEKTORIAUS OPTIMIZAVIMO GALIMYBIŲ ANALIZĖ	11
1.1. Transporto paslaugų samprata	11
1.2. Transporto paslaugų ir infrastruktūros SSGG analizė	16
1.3. Transporto paslaugų infrastruktūros plėtros rizika ir jos valdymo priemonės	19
2. TRANSPORTO PASLAUGŲ VEIKLOS OPTIMIZAVIMO TEORINIAI SPRENDIMAI	22
2.1. Transporto paslaugų integracija į ES transporto sistemą	22
2.2. Transporto paslaugų veiklos reglamentavimas	26
2.3. Transporto paslaugų konkurencingumas ir jo didinimo galimybės	28
2.4. Transporto paslaugų plėtra ir jos įtaka valstybės ekonomikai	32
2.5. Investicijų skyrimo ir jų panaudojimo problematika	32
3. TRANSPORTO PASLAUGŲ SEKTORIAUS OPTIMIZAVIMO KRYPTIŲ TYRIMO METODOLOGIJA	37
4. TYRIMAI IR JŲ REZULTATAI. UTENOS MIESTO TRANSPORTO PASLAUGŲ SEKTORIAUS OPTIMIZAVIMO KRYPTIŲ VERTINIMAS	40
4.1. Utenos regiono plėtros analizė	40
4.2. Utenos mieste transporto paslaugas teikiančių įmonių charakteristika	43
4.3. Tyrimo rezultatai	44
4.4. Tyrimo išvados	53
IŠVADOS	55
REKOMENDACIJOS	57
LITERATŪRA	58
PRIEDAI	60

Paveikslų sąrašas

1 pav. Klientų poreikis papildomoms saugos priemonėms	44
2 pav. Papildomų saugos ir komunikavimo ir komunikavimo priemonių svarba pritraukiant naujus klientus	44
3 pav. Tyrimo respondentų investicijos į naujas CRM	45
4 pav. Statistinių duomenų kaupimas ir apdorojimas	46
5 pav. Išsami pervežimų analizė	47
6 pav. Maršrutų keitimas realiu laiku	47
7 pav. GPS technologijų panaudojimas transporto priemonėse	18
8 pav. Rizika dirbant su Rytų Europos rinkomis	49
9 pav. Veiklos pelningumas dirbant su Rytų Europos rinkomis	50
10 pav. Rizika dirbant su Vakarų Europos rinkomis	50
11 pav. Veiklos pelningumas dirbant su Vakarų Europos rinkomis	51
12 pav. Įmonių dalyvavimas pervežant krovinius kompleksiniu būdu	53

Lentelių sąrašas

1 lentelė. Transporto rūšių palyginimas	13
2 lentelė. Lietuvos transporto sektoriaus SSGG analizė	16
3 lentelė. Lietuvos transporto paslaugų teikėjų veiklos palyginimas su konkurentais iš kitų valstybių	17
4 lentelė. Transporto ir ekonomikos ryšys	35
5 lentelė. Utenos apskrities sukuriama pridėtinė vertė	39
6 lentelė. Utenos miesto transporto įmonių galimybės plėsti veiklą	40
7 lentelė. Pervežimo paslaugų srityje dirbančios įmonės Utenoje	42
8 lentelė. Inovatyvių technologijų diegimo naudos įvertinimas	45
9 lentelė. GPS technologijų teikiama nauda	48
10 lentelė. E-saugumo priemonių įdiegimo teikiama nauda	48
11 lentelė. Ateities prognozių vertinimas	49
12 lentelė. Galimybė optimizuoti veiklą	51
13 lentelė. Aukštą kvalifikaciją turinčių darbuotojų įtaką verslui	51
14 lentelė. Optimalus transporto priemonių išnaudojimas	52
15 lentelė. Valstybės pastangos gerinant kelių infrastruktūrą	52

ĮVADAS

Temos aktualumas: Transporto paslaugos užima svarbų vaidmenį kiekvienos šalies ekonomikoje. Transporto paslaugos reikalingos tam, kad būtų įmanoma pristatyti žaliavas į perdirbimo vietas, o pagamintą produkciją – į vartojimo vietas. Tačiau šiuolaikinė transporto paslaugų rinka yra labai reikli, nes krovinius reikia pristatyti ne tik saugiai, bet ir kuo greičiau, ir pačiomis mažiausiomis sąnaudomis. Šie reikalavimai keliami visoms transporto paslaugų įmonėms, kurios norėdamos išlikti konkurencingoje rinkoje, turi atitikti jos keliamus reikalavimus.

Tai reiškia, kad kiekvienai transporto paslaugų srityje dirbančiai įmonei tampa būtinybe ieškoti naujų transporto paslaugų optimizavimo, t.y. rasti geriausią ir pigiausią sprendimą pervežant krovinius.

Pastaraisiais dešimtmečiais daugiausia krovinių tiek nacionaliniais, tiek tarptautiniais maršrutais vežama kelių transportu. Krovinius veža vežėjai, turintys licencijas, transporto ekspedicinės įmonės, pačios gamyklos ar prekybos įmonės, turinčios nuosavą kelių transportą.

Egzistuoja daugybė transportavimo būdų, kas nulemia transporto sistemos sudėtingumą. Šiame darbe bus akcentuojamas dėmesys krovinių pervežimui kelių transportu (sunkvežimiais), ir su šių įmonių veikla susijusiomis optimizavimo galimybėmis.

Darbo problema: ieškant naujų klientų ir konkuruojant vis didėjančioje rinkoje, būtina ieškoti naujų veiklos optimizavimo galimybių. Didėjanti konkurencija iš aplinkinių regionų verčia tai daryti dar labiau. Tačiau optimizuojant veiklos kaštus būtina, kad įmonės veikla ir toliau liktų pelninga. Todėl ieškoti transporto paslaugų optimizavimo galimybių tampa vis sudėtingiau. Ne visos transporto paslaugas teikiančios įmonės naudoja inovatyvias, nors ir brangias veiklos optimizavimo priemones. Nėra ir reikiamų universalių teorinių sprendimų, kaip reikėtų elgtis konkrečioje situacijoje.

Utenos miestas yra toliau nuo didžiųjų šalies miestų, čia nėra stambių logistikos centrų. Todėl Utenos mieste veikiančios transporto paslaugas pervežant krovinius nėra didelės, ne visos turi pakankamai lėšų transporto parko atnaujinimui, inovatyvių priemonių įdiegimui.

Darbo tikslas: Išnagrinėti transporto paslaugų optimizavimo galimybes Utenos miesto transporto sektoriaus pavyzdžiu.

Darbo uždaviniai:

- Išnagrinėti teorinius transporto paslaugų sektoriaus optimizavimo ypatumus;

- Išanalizuoti teorinius kelių transporto paslaugų optimizavimo modelius;
- Atlikus Utenos regiono plėtros analizę, išanalizuoti Utenos mieste veikiančias transporto paslaugų įmones;
- Atlikus Utenos mieste veikiančių transporto paslaugų įmonių analizę, pasiūlyti rekomendacijas, leisiančias šioms įmonėms optimizuoti transporto paslaugas.

Tyrimo objektas: Utenos miesto transporto paslaugų įmonės, gabenančios krovinius sunkiasvoriais automobiliais tarptautiniais ir vietiniais maršrutais.

Tyrimo metodai:

- mokslinės literatūros analizė;
- lyginamasis metodas;
- ekspertų apklausa;
- kokybinis tyrimo metodas.

Naudojama literatūra: darbe remiamasi specialiąja moksline literatūra, mokslinėmis publikacijomis periodiniuose leidiniuose, publikacijomis žiniasklaidos priemonėse, statistine informacija, Lietuvos ir tarptautiniais teisiniais aktais.

1. TRANSPORTO PASLAUGŲ SEKTORIAUS OPTIMIZAVIMO GALIMYBIŲ ANALIZĖ

Transporto sektorius yra vienas iš svarbiausių kiekvienos šalies ūkio elementų. R. Palšaičio nuomone (2010), efektyvi ekonominė šalies raida bei gamybinių ir prekybinių įmonių verslo sėkmė neįmanoma be tiksliai ir koordinuotai veikiančios transporto paslaugų sistemos.

Pervežti galima ne tik krovinius. Iš vienos vietos į kitą transporto priemonių pagalba keliauja ne tik kroviniai, bet ir žmonės. Tačiau siekiant pagrindinio darbo tikslo, šiame darbe analizuosime tik krovinių transportavimą, neliesdami keleivių pervežimo paslaugų.

Tad pirmoje darbo dalyje atliksime transporto paslaugų sektoriaus optimizavimo galimybių analizę. Tik išanalizavus transporto paslaugų sektoriaus ypatumus, bus įmanoma ieškoti konkrečių jo optimizavimo galimybių.

1.1. Transporto paslaugų samprata

Transporto paslaugos tiesiogiai susijusios su rinkos ekonomikos gyvavimu. Norint, kad gamyba ir prekyba vyktų nepertraukiamai, žaliavas ir gaminius būtina nuolat transportuoti, t.y. pristatyti į reikiamą vietą. Tad daugumos įmonių veikla tampriai susieta su transporto paslaugomis. Pirmame poskyryje analizuosime transporto paslaugų sampratą, palyginsime skirtingas transporto paslaugų rūšis išskirdami jų privalumus ir trūkumus.

Šiuo metu visame pasaulyje kroviniai dažniausiai yra gabenami:

- sausumos keliais (autotransportu, geležinkeliais, vamzdynais);
- vandens keliais (laivais);
- oru (lėktuvais).

Nei viena iš anksčiau paminėtų transporto rūšių nesukuria naujų daiktų ar produktų. R. Minalga (2008) teigia, kad transportas skirtas tik tam, kad būtų gabenamos žaliavos ar gatava produkcija. Taigi, žmonės, teikiančios transporto paslaugas, atlieka fizinę krovinių gabenimo funkciją, perveždamos juos iš vienos vietos į kitą. Šiame darbe dėmesys bus sutelktas transporto paslaugoms sausumos keliais, pervežant juos autotransportu, todėl šiai transporto rūšiai ir bus skiriamas pagrindinis dėmesys.

N. Langvinienė (2005), teigia, kad transporto paslaugos yra medžiagų, žaliavų ar gatavos produkcijos vežimas bet kuria transporto rūšimi iš krovinio siuntimo vietos į jo

paskyrimo vietą. Tai reiškia, kad pervežant krovinius svarbu tinkamai parinkti transporto rūšį ir priemones, sudaryti optimaliausią maršrutą.

Transportuojant prekes ar žaliavas iš kitų žemynų susiduriama su poreikiu gabenti krovinius įvairiomis transporto priemonėmis. Todėl tam tikrai atvejais kai kurios transporto rūšys naudojamos tam tikromis kombinacijomis, pavyzdžiui gabenant krovinius laivais o paskui pristatant į konkretų šalies tašką sunkvežimiais.

Rinkos ekonomikoje į transporto paslaugos vertinamos kaip galimybė greitai, patogiai ir saugiai realizuoti ekonominius transporto ryšius tarp gamintojo ir vartotojo (Urbonas, 2005: 23). Tai reiškia, kad dauguma žmogaus poreikių gali būti patenkinama būtent dėl efektyviai veikiančių transporto paslaugų. Tad nuo transporto paslaugų priklauso, kaip kroviniai juda iš vieno taško į kitą, ir kuo greičiau pasiekia galutinį vartotoją. Jei kroviniai nepristatomi numatytu laiku, įmonės praranda realizavimo galimybę, didėja produkcijos prastovos, atsiranda nepatenkintų klientų ir papildomų nenumatytų išlaidų.

Tad transporto paslaugos stipriai įtakoja ir vartotojų aptarnavimą. R. Palšaitis (2010) išskiria šias svarbiausias transporto paslaugų savybes, kurios turi įtakos klientų aptarnavimo kokybei: patikimumas, aptarnavimo zona, gaminių pristatymo lankstumas, patirti nuostoliai ir padaryta žala kroviniams, transporto įmonės sugebėjimas suteikti ne tik transportavimo, bet ir kitas aptarnavimo paslaugas.

Kartais iškyla ir skubus poreikis greitai pakeisti transporto rūšį. Pavyzdžiui, kelių transportas gali tapti netinkamas dėl tam tikrų neramumų, nepalankių orų ar kitų priežasčių tam tikrų valstybių keliuose. Tuomet būtina ieškoti alternatyvų. A. Baublys (2004) siūlo derinant įvairių transporto priemonių galimybes pasiūlyti klientams daugiau paslaugų derinių.

Pervežti krovinius gali patys gamintojai, taip pat ir prekybininkai, turintys nuosavą autoparką. Tačiau dažniausiai transporto paslaugas teikia transporto ekspedicinės įmonės, turinčios atitinkamas licencijas ir leidimus, platų transporto priemonių pasirinkimą. Šių įmonių pagrindinis tikslas – saugiai ir greitai pervežti krovinius iš vieno taško į kitą, aprūpinti klientus informacija apie gabenamą krovinį, efektyviai vykdyti veiklą (Baublys, Vasiliauskas, 2011: 17). Tad galima teigti, kad transporto įmonių paslaugos yra ne tik viena iš svarbiausių sąlygų verslui plėtoti, bet kartu tenkina ir asmeninius žmonių poreikius, kurių vienas svarbiausių yra vartojimas.

Prekės ir žaliavos gali judėti ne tiek nuo vienos įmonės iki kitos. Todėl R. Minalga (2008) siūlo transporto sistemą skirstyti ne tik į išorės transporto sistemą, t.y. krovinių pervežimą nuo tiekėjo iki įmonės ir iš įmonės iki rinkos, bet ir vidaus transporto sistemą t.y. perkėlimas įmonės teritorijoje medžiagų, pusgaminių ir gatavos produkcijos iš vieno objekto į

kitą. Tiek išorinė, tiek ir vidinė transporto sistema vienodai svarbi ir reikšminga kiekvienai verslo įmonei, ypatingai optimizuojant savo veiklą.

Transporto paslaugų sistema yra ne vien prekių ar žaliavų pervežimas iš vienos vietos į kitą. Šis verslas turi būti derinamas su tokiais veiklomis kaip marketingo priemonės, sandėliavimo galimybės, gamybos veiksniai ir atsargų valdymas, rinkų, kuriose dirbama, įstatyminė bazė, vidinė ir išorinė apskaita, krovinių važtaraščiai ir kt.

Krovinių yra įvairių svorių ir apimčių, todėl neretai iškyla problema tinkamai pasirenkant transporto priemones. O jų pasirinkimas priklauso nuo tokių veiksnių, kaip transporto priemonės tipas ir jos greitis, atstumas tarp pristatymo vietų ir kt. Pasirinkimas priklauso ir nuo transportavimo sąnaudų dydžio, laiko bei patikimumo. Todėl galima teigti, kad transporto rūšies pasirinkimas priklauso nuo jos privalumų, trūkumų ir galimybių, techninių-ekonominių savybių. Šios savybės išryškėja lyginant vienos transporto rūšies privalumus su kitais.

Toliau išsamiai aptarsime krovinių automobilių transporto privalumus.

1. Manevringumas (krovinių surinkimas ir pristatymas gali būti atliktas be perkrovimo, į visus punktus, kur tik gali privažiuoti automobilis; ši charakteristika labiau, negu bet kuri kita, tinka, kai vidaus vežimuose duodama pirmenybė kelių transportui, lyginant su kitomis transporto rūšimis);

2. Vežimo greitis ir reguliarumas (krovinių surinkimas ir vežimas gali būti nustatytas pakankamai tiksliai; tai svarbu, kada pakrovimo ir iškrovimo darbams pritraukiama darbo jėga ir kada krovinio vežimas sinchronizuotas su gamybos poreikiais, statybos darbais ir klientūra);

3. Įpakavimas (dažnai įpakavimas reikalingas nedideliame kiekiui krovinių arba jo visai nereikia, lyginant su vežimais kitomis transporto rūšimis).

Tačiau automobilių transportas turi ir nemažai trūkumų. Galima išskirti šiuos trūkumus:

1. Skubus krovinių iškrovimas (transporto priemonės turi būti greitai iškrautos, o neplanuotas automobilių atvykimas gali atitraukti darbininkus nuo kitų darbų);

2. Didelė kaina (paprastai automobilio išnaudojimas apmokamas nepriklausomai nuo pakrovimo apimtys, lyginant su maksimaliu įkrovumu, neįvertinus vežamų krovinių svorio ir kokybės);

3. Klaidingas vežimas (pavyzdžiui, jeigu vienu automobiliu vežama keletas siuntų įvairiems klientams, galimos klaidos vežant krovinius adresatui; norint išvengti tokių klaidų, dėmesys turi būti skiriamas markiravimui ir kitoms priemonėms);

4. Grobstymas (krovinius iš automobilio galima lengviau pagrobt, o patys automobiliai gali būti nuvaryti);

5. Mažas įkrovumas (lyginant su geležinkelių ir vandens transportu automobilių įkrovumas mažas).

Toliau pateikiame bendrą visų transporto rūšių privalumų ir trūkumų analizę, susistemintą lentelės pavidalu. Lentelėje pateikti tik pagrindiniai transporto rūšių privalumai ir trūkumai, kad juos būtų galima palyginti.

1 lentelė. Transporto rūšių palyginimas

	Privalumai	Trūkumai
Automobilių transportas	<ul style="list-style-type: none"> • Manevringumas; • Galimybė keisti maršrutą; • Galimybė optimizuoti vežimo kaštus. 	<ul style="list-style-type: none"> • Saugumas; • Mažas įkrovumas lyginant su kitomis transporto rūšimis; • Didesnė transportavimo kaina.
Geležinkelių transportas	<ul style="list-style-type: none"> • Nebrangus pervežimas; • Didelis tonažas. 	<ul style="list-style-type: none"> • Krovinio kiekis būtinai turi būti labai didelis; • Krovinio gabenimo maršrutas negali būti keičiamas ir koreguojamas.
Vandens transportas	<ul style="list-style-type: none"> • Transportuoti krovinius laivais nebrangu; • Didelis tonažas. 	<ul style="list-style-type: none"> • Kroviniai gali būti pakrauti ir iškrauti tik uoste.
Oro transportas	<ul style="list-style-type: none"> • Greitas pristatymas į kitus žemynus. 	<ul style="list-style-type: none"> • Dažniausiai tinka tik nedideliems kiekiams; • Brangus pervežimas.
Vamzdynai	<ul style="list-style-type: none"> • Pigus transportavimas. 	<ul style="list-style-type: none"> • Pristatyta gali būti tik į konkretų tašką; • Didelė vamzdynų tiesimo kaina.

Šaltinis: darbo autorius sudaryta lentelė.

Apibendrinant anksčiau pateiktą lentelę galima daryti išvadą, kad visų transporto paslaugų pagrindinis tikslas yra vienas – pristatyti krovinį į galutinį tašką. Kiekviena iš krovinio transportavimo rūšių turi savo privalumų ir trūkumų. Pavyzdžiui, vežti krovinius geležinkeliu yra sąlyginai nebrangu, tačiau krovinio kiekis būtinai turi būti labai didelis, o maršrutas negali būti keičiamas ir koreguojamas. Transportuoti krovinius laivais irgi yra sąlyginai nebrangu, tačiau šiuo atveju krovinyms gali būti pakrautas ir iškrautas tik uoste, didesnę įtaką šiuo atveju turi gamtinės stichijos (pvz., audros). Tuo tarpu automobilių transportu vežti krovinius galima atitinkamą kelio dangą turinčiais keliais. Kelių tinklas, ypač išsivysčiusiose šalyse šiuo metu yra labai išplėtotas, todėl dažniausiai automobiliai yra pagrindinė priemonė kroviniams vežti įvairiarūšėje transporto priemonių grandinėje. Pati svarbiausia automobilių transporto savybė, siekiant kuo greičiau pristatyti krovinį klientui, yra jo galimybė keisti maršrutą, ieškoti trumpiausio kelio, optimizuoti pervežimo kaštus.

Apibendrinant galima teigti, kad transporto paslaugos apima krovinių ir keleivių gabenimą, todėl ši ūkio šaka yra svarbi tiek vartotojams, tiek ir įmonėms. Transporto paslaugos apima ir konkrečios transporto priemonės bei transportavimo būdo parinkimą, maršrutų nustatymą ir sudarymą. Transporto paslaugų sistema prisideda prie ekonominio vystymosi, tačiau nekuria naujos produkcijos, daiktų, o tik užtikrina produktų judėjimą iš gamybos į vartojimo vietą, arba pačioje įmonėje. Kadangi transporto įmonių paslaugos yra viena iš svarbiausių sąlygų verslui plėtoti bei patenkinti asmeninius žmonių poreikius, tai transporto paslaugų sistema turi veikti efektyviai.

1.2. Transporto paslaugų ir infrastruktūros SSGG analizė

Kiekviena verslo įmonė, siekdama savo veiklos efektyvumo, turi prisiderinti prie nuolat rinkoje besikeičiančių sąlygų, vertinti jas ir siekti savo veiklos pranašumo konkurencinėje kovoje. Tai pasakytina ir apie transporto paslaugų sektorių, nes tik efektyviai veikianti transporto paslaugų įmonė gali įgyti pranašumą rinkoje. Todėl svarbu tinkamai įvertinti vidinius ir išorinius veiklos privalumus ir trūkumus, ieškoti naujų konkurencingumo didinimo galimybių, laiku atpažinti slypinčias grėsmes. Šioms problemoms analizuoti ir skirtas šis darbo poskyris.

Transporto paslaugų efektyvumas ir jo gerinimas yra viena svarbiausių priežasčių, įtakančių įmonės plėtrą. O plečiantis įmonės veiklai nacionalinis verslas tampa tarptautiniu, t.y. vyksta verslo globalizacija. Tad ir verslo įmonių aprūpinimas bei pagamintos produkcijos

pardavimas vyksta ne tik šalies viduje, bet ir užsienyje. O daugėjant prekybos taškų visame pasaulyje didėja ir pačių prekių srantai, kuriuos lemia įmonių tarptautinis aprūpinimas ir produkcijos paskirstymas tiek tarptautinėje tiek nacionalinėje rinkoje. Sprendžiant šį ir panašius klausimus, verslo įmonės pradeda analizuoti tiek savo pačios galimybes, tiek ir transporto infrastruktūros teikiamas galimybes.

Žaliavų, medžiagų ir prekių judėjimas nuo gamintojo iki vartotojo yra pamatuotas, skaičiavimais pagrįstas, tiksliai suplanuotas ir turintis konkretų tikslą procesas. Siekiant šio tikslo, būtina ne tik organizuoti, koordinuoti ir kontroliuoti numatytas veiklas, bet ir nuolat gerinti savo veiklą, visapusiškai didinti jos efektyvumą. O norint gerinti veiklą reikia žinoti savo stipriąsias ir silpnąsias puses, ieškoti naujų galimybių, užkirsti kelią arba sumažinti būsimas grėsmes. Todėl kiekviena verslo įmonė turi pirmiausia analizuoti savo pačios veiklą, taip išryškinant būsimas perspektyvas ar galimas problemas.

Žengiant į naujas rinkas labai svarbu analizuoti ir infrastruktūros galimybes, nes geresnė transporto infrastruktūra sumažina atstumą, kurį turi nukeliauti kroviniai, sumažina transporto grūstis, leidžia transporto paslaugas teikiančioms įmonėms numatyti važiavimo laiką, suteikia galimybes centralizuoti logistinius padalinius ir statyti gamybinius pastatus, sandėlius bei kitus objektus įvairesnėse geografiniu požiūriu vietovėse.

Žemiau pateikiame bendrą Lietuvos transporto sektoriaus infrastruktūros SSGG analizę.

2 lentelė. Lietuvos transporto sektoriaus SSGG analizė

Stiprybės	Silpnybės
<ul style="list-style-type: none"> • Transporto paslaugų eksportas vidutiniškai sudaro apie 60 proc. viso šalies paslaugų eksporto; • Biodegalų gamyba ir naudojimas atitinka šioje srityje pirmaujančių ES valstybių narių rodiklius; • Lietuvos krovinių vežėjai plačiai išplėtoję paslaugas užsienio rinkose ir yra konkurencingi kitų šalių kelių transporto vežėjams; • Tankus automobilių kelių tinklas. 	<ul style="list-style-type: none"> • Sudėtingos ir ilgos žemės nusavinimo procedūros transporto infrastruktūros objektų statybai ar rekonstrukcijai; • Itin lėtai plėtojamos inovatyvios mobilumo paklausos valdymo koncepcijos; • Nekonkurencinga viešojo transporto sistema; • Auganti automobilizacija ir neigiamas transporto poveikis aplinkai.

Galimybės	Grėsmės
<ul style="list-style-type: none"> • Kurti viešųjų logistikos centrų tinklą; • Modernizuoti TEN-T tinklą; • Pastatyti išorinį giliavandenį uostą; • Plėtoti darnų judumą miestuose; • Didinti eismo saugą; • Diegti intelektines transporto sistemas; • Prisidėti prie Lietuvos ekonomikos konkurencingumo, didinant eksporto apimtį. 	<ul style="list-style-type: none"> • Auganti tarptautinė konkurencija; • Priklausymas nuo iškastinio kuro pagrindu gaminamų degalų; • Logistikos klasterių atsiradimas kaimyninėse valstybėse; • Investicijų stoka.

Šaltinis: Transporto sektoriaus eksporto galimybių studija. Vilnius: Linava, 2012

Iš ankščiau pateiktos lentelės matome, kad transporto sektorius turi galimybę naudotis konkurencinga transporto infrastruktūra. Tačiau vien infrastruktūra nėra viską lemiantis reiškinys, didelę reikšmę turi ir tarptautinė konkurencija. Toliau analizuojama ir transporto paslaugų teikėjų konkurencija su kitų šalių įmonėmis. Žemiau pateikiame Lietuvos transporto paslaugų srityje dirbančių įmonių konkurencinių galimybių SSGG analizę.

3 lentelė. Lietuvos transporto paslaugų teikėjų veiklos palyginimas su konkurentais iš kitų valstybių.

Stiprybės	Galimybės
<p>Lyginant su ES senbuvų šalių narių vežėjais:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pigesnė darbo jėga; • Rytų rinkos specifikos geresnis išmanymas; • Rytų Europos šalių kalbų mokėjimas ir vairuotojų noras gabenti krovinius ilgesniais maršrutais. <p>Lyginant su trečiųjų šalių vežėjais:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Automobilių parkų naujumas ir patikimumas; • Naudojimas vieninga ES finansine sistema (PVM susigrąžinimas iš ES šalių); • Laisvas valstybių sienų kirtimas; • Rinkų atsivėrimas ir perėjimas prie 	<ul style="list-style-type: none"> • Logistikos paslaugų paklausos didėjimas; • ES bendrojoje rinkoje; • Logistikos centrų Lietuvoje kūrimas; • Efektyvesnė partnerystė su ES senbuvų šalių narių vežėjais; • Multimodalinių vežimų plėtojimas; • Naujos rinkos Pietų ir Rytų kryptimis.

sistemos be leidimų ES bendrojoje rinkoje.	
Silpnybės	Grėsmės
<p>Lyginant su ES senbuvių šalių - narių vežėjais:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Žemas darbo našumas; • Modernios vadybos, finansinių, ekonominių, rinkodaros ir logistikos žinių trūkumas; • Žemas informacinių technologijų panaudojimo įmonėse lygis; • Nepakankamas ES šalių kalbų mokėjimas. <p>Lyginant su trečiųjų šalių vežėjais:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Didesnės sanaudos dėl didesnių kuro kainų ir brangesnės darbo jėgos. 	<ul style="list-style-type: none"> • Tiesioginė Latvijos, Lenkijos, Rusijos vežėjų konkurencija; • Didelė ES senbuvių šalių narių vežėjų konkurencija dėl jų aukštesnio darbo našumo; • Didėjantys akcizo, kelių mokesčiai; • Galimi ES ir nacionalinių vyriausybių nepalankūs sprendimai; • Kvalifikuotos darbo jėgos migracija; • Žemas investicijų į intelektualųjį kapitalą rodiklis, lyginant su ES senbuvių šalių narių vežėjais.

Šaltinis: Galimi transporto sektoriaus Europos Sąjungos struktūrinės paramos panaudojimo prioritetai po 2013 m. Vilnius: Susisiekimo ministerija. 2011

Apibendrinant anksčiau pateiktą lentelę galima teigti, kad Lietuvos transporto paslaugos turi daug perspektyvų konkuruoti tarptautinėje rinkoje. Pakankamai gerai išvystyta kelių infrastruktūra ir labai patogi geografinė padėtis suderinta su transporto paslaugų teikėjų patirtimi ir įvairių rinkų išmanymu suteikia daug galimybių transporto sektoriui. Visgi tokios priežastys kaip žemas darbo našumas ir informacinių technologijų panaudojimo lygis įmonėse.

Apibendrinant galima teigti, kad pasaulyje vis labiau didėjant vartojimo tempams, būtina kuo greičiau pristatyti prekes iš gamintojo tiesiai vartotojui, arba žaliavas tiekti galutiniam gamintojui. Tad rinkai svarbu, kad pervežimo paslaugos būtų atliekamos greitai ir kokybiškai. Todėl kiekviena transporto paslaugas teikianti įmonė turi išvelgti numatomas galimybes ir grėsmes. Tik žinant savo stipriąsias ir silpnąsias puses galima gerinti veiklą, sėkmingai plėstis ir įgyti konkurencinį pranašumą – kuo mažesnėmis sąnaudomis pristatyti krovinius.

1.3. Transporto paslaugų infrastruktūros plėtros rizika ir jos valdymo priemonės

Pirmoje darbo dalyje pabrėžėme, kad transporto paslaugos yra vienas iš svarbiausių ekonomikos variklių. Tokiose valstybėse kaip Lietuva, pervežimų verslas sukuria ženklią dalį BVP, įdarbina daugybę žmonių. Kelių transportu pervežama didžioji dalis krovinių, todėl kelių infrastruktūra (regiono kelių tinklas bei kelių dangos kokybė) turi tiesioginį poveikį šalies ir regiono ūkiui.

Transporto paslaugų infrastruktūros plėtra ir ekonomikos augimas yra labai glaudžiai tarpusavyje susiję (šias sąsajas išsamiau nagrinėsime kitoje darbo dalyje). V. Jaržemskis, G. Jakubauskas ir A. Mačiulis, (2012) pastebi, kad per pastaruosius dešimtmečius ES ir kitų išsivysčiusių pasaulio šalių BVP dinamika gana tiksliai koreliavo su krovinių bei keleivių vežimo visomis transporto rūšimis augimu. Tai tik dar kartą patvirtina jau anksčiau išreikštą mintį, kad bet šalies ūkio augimas, žmonių gyvenimo lygio kilimas, naujų darbo vietų kūrimas būtų neįmanomi be efektyvios transporto paslaugų sistemos plėtros.

Tačiau ypač krovininio transporto paslaugų veiklos plėtra kartu daro nemažą neigiamą įtaką socialiniu požiūriu: miestuose didėja grūstys, triukšmas, keliuose gausu eismo nelaimių, didėja oro ir dirvožemio tarša, CO₂ ir kietųjų dalelių emisijos, kyla klimato kaitos rizika. Dėl anksčiau išvardintų priežasčių, V. Jaržemskio, G. Jakubausko ir A. Mačiulio (2012) nuomone, siekis atskirti transporto paslaugų augimą nuo visos ekonomikos augimo pastaruoju laikotarpiu tampa svarbia transporto politikos dienotvarkės nuostata ir yra tarp vyriausybės prioritetų. Kitaip tariant, transporto ir logistikos veiklos efektyvinimo priemonėmis siekiama, palyginti su BVP augimo tempais, sulėtinti transporto plėtros tempus.

Nagrinėjant anksčiau apibrėžtą problemą, galima pažymėti šiuos veiksnius:

1. Ekonomikos materialinis intensyvumas. Šis rodiklis nusako, kokia reikalinga medžiagų išeiga pagamintos produkcijos vienetui. Tad mažesnis materialinis intensyvumas reikalauja mažesnių transportavimo apimčių;

2. Teritorinė gamybos ir vartojimo struktūra, kuri daro įtaką transportavimo atstumams.

3. Transportavimo procesų organizavimas. Būdai, kuriais organizuojamas prekių paskirstymas, labai veikia transporto paslaugų efektyvumą (Jaržemskis, Jakubauskas, Mačiulis, 2012:94).

Šiuo metu pasaulyje yra naudojamos trys pagrindinės strategijos transporto ir ekonomikos augimui atsieti:

Ekonomikos dematerializavimas apibrėžiamas kaip siekis sumažinti vienam BVP vienetui reikalingų materialinių išteklių kiekį. Ši strategija yra glaudžiai susieta ne tik su išteklių ir galutinių produktų transportavimo poreikio mažinimu, bet ir su energijos efektyvumu, informacinės visuomenės plėtojimo politika;

Prekių srautų teritorinių ribų sumažinimas. Vyrauja įvairios šios strategijos įgyvendinimo nuostatos, tačiau daugiausia dėmesio skiriama regioninėms gamybos ir vartojimo rinkoms stiprinti, prekių paskirstymo centrams pergrupuoti arčiau vartojimo vietų;

Transporto srautų optimizavimas. Logistikos struktūrų pergrupavimas, globalinių prekių tiekimo grandinių plėtra, progresyviųjų metodų diegimas, planuojant reikalingų žaliavų ir prekių pristatymą reikiamu laiku į reikiamą vietą, leidžia organizuoti lanksčias bei operatyvias transportavimo schemas, kartu trumpinant atstumus tarp tiekėjų ir vartotojų (Jaržemskis, Jakubauskas, Mačiulis, 2012:99).

Taigi, transporto paslaugų ir bendrojo ekonomikos augimo atsiejimas neturi būti vertinamas kaip savitikslis transporto politikos uždavinys. Jis būdingesnis didelėms valstybėms, turinčioms natūralių žaliavų išteklius ir adekvačiai išplėtota jų perdirbimo bei kita pramone.

Apibendrinant galima teigti, transporto paslaugų infrastruktūros plėtra visada yra susijusi su rizika. Siekiant sumažinti riziką, būtina kuo optimaliau valdyti visus procesus, susijusius su transporto paslaugų infrastruktūra.

2. TRANSPORTO PASLAUGŲ VEIKLOS OPTIMIZAVIMO TEORINIAI SPRENDIMAI

2.1. Transporto paslaugų integracija į ES transporto sistemą

Europos Sąjunga (toliau – ES) – ekonominė ir politinė 28 Europos valstybių sąjunga. Šios sąjungos tikslas yra ne tik turėti bendrą rinką, bendrus įstatymus, bet ir kartu siekti bendrų tikslų tokiose srityse kaip aplinkosauga, žmogaus teisės ir t.t. (Borchardt, 2011:18). 2004 m. Lietuvai įstojus į ES, atsivėrė daugybė naujų galimybių ekonomikoje. Viena iš tokių – transporto paslaugų plėtra.

Transporto paslaugos, kaip žaliavų, medžiagų ir prekių optimalaus judėjimo valdymo sistema, yra ypač reikšminga ES valstybių vidaus rinkoje. Transporto paslaugos tapo dar svarbesnės, nes įsigaliojus Šengeno sutarčiai, ES valstybėse panaikintos sienos. Tai pagrindinis veiksnys plečiant pramonės, prekybos ir paslaugų įmonių rinkos galimybes visoje ES.

Nuo ES įsikūrimo transporto srityje padaryta didelė pažanga. Šiame sektoriuje dabar dirba apie 10 mln. žmonių (4,5 % visų darbo vietų ES) ir sukuriama beveik 5 % bendrojo vidaus produkto (BVP). Sklandžiai veikiančios transporto jungtys taip pat itin svarbios ES eksportui: vandens keliais plukdoma 90 % ES užsienio prekybos prekių (Apie ES politiką. Transportas, 2014:28). Daug ES įmonių yra infrastruktūros, logistikos ir transporto įrangos gamybos lyderės pasaulyje.

Remiantis statistiniais duomenis, daugiausia krovinių ES viduje vežama keliais. Ekonominiu požiūriu kelių transportas yra pagrindinė krovinių vežimo rūšis: jam tenka didžioji transportavimo ES dalis, kuri nuolat auga (Apie ES politiką. Transportas, 2014: 19). Šiuo metu ES atvėrusi savo tarptautinę krovinių vežimo keliais rinką ir pašalinusi kliūtis konkurencijai tarp ES valstybių narių. Nebeliko tokių kliūčių, kaip:

- licencijos;
- kvotos;
- tarifai.

Konkurencingumas skatinamas todėl, kad ES būtų pajėgi konkuruoti pasaulinėje rinkoje ir kartu plėtoti savo ekonomiką. Tad galima teigti, kad transportas – viena iš kertinių integracijos į ES proceso dalių. Transporto integracija susijusi su vidaus rinkos, skatinančios darbo vietų kūrimą ir ekonomikos augimą, plėtojimu ir sukūrimu (Apie ES politiką.

Transportas, 2014). V. Jaržemskis, G. Jakubauskas, A. Mačiulis, (2012) teigia, kad transportas – viena iš labiausiai integruotų į ES rinką Lietuvos ekonomikos šakų, turinti labai didelę reikšmę šalies ekonomikai ir konkurencingumui.

Tačiau plėtojant transporto paslaugų rinką ES, būtina ir tvirta transporto infrastruktūra, kad būtų skatinama prekyba ir ekonomikos augimas. Transporto tinklai – tiekimo grandinės ir bet kurios šalies ekonomikos pamatas, todėl be sklandžiai veikiančių transporto jungčių ir tinklų toks judėjimas būtų neįmanomas (Apie ES politiką. Transportas, 2014). ES transporto politika siekia įveikti tarp ES valstybių kylančias kliūtis ir sukurti bendrą Europos transporto erdvę, kurioje būtų sudarytos sąžiningos konkurencijos sąlygos. Todėl 1992 m. ES Mastrichto sutartimi buvo įtvirtinta transeuropinio tinklo politika.

Transporto infrastruktūra įvairiose ES valstybėse išplėta nevienodai. Todėl ES yra deklaruojama, kad būtina ne tik diegti trūkstamas jungtis, bet ir plėsti bei atnaujinti didelę dalį ES transporto infrastruktūros. Ši problema sprendžiama ilgalaikiu plataus užmojo transeuropinio transporto tinklo projektu, kurio tikslas – modernizuoti ir sujungti suskaidytas atskirų šalių transporto sistemas į sklandžiai veikiančią ir ES jungiančią tinklą.

Lietuvos transporto infrastruktūrai gerinti ir integruoti į bendrą ES kelių sistemą, skiriama daug dėmesio. Ilgalaikėje (iki 2025 m.) Lietuvos transporto sistemos strategijoje numatoma, kad kelių, geležinkelių, uostų ir oro uostų infrastruktūra turi būti modernizuojama ir plėtojama koordinuotai, siekiant, kad intermodaliniai operatoriai galėtų naudoti efektyvias transportavimo technologijas bei procesus ir, kad būtų pasiekta įvairių transporto rūšių subalansuota plėtra, kuri savo techniniais parametrais, sauga ir teikiamų paslaugų kokybe prilygtų ES senbuvių šalių lygiui. Ten pat teigiama, kad efektyviai sąveikaudama su kaimyninių šalių transporto sistemomis, ji leis verslo sektoriui sėkmingai plėtoti veiklą, o Lietuvos gyventojams patogiai ir su minimaliomis laiko sąnaudomis susisiekti su svarbiausiais Europos turizmo, kultūros ir verslo centrais. Siekiama, kad Lietuvos transporto sektorius taptų svarbiu Baltijos jūros transporto sistemos elementu ir, teikdamas kokybiškas paslaugas, efektyviai tarnautų ne tik Lietuvos, bet ir visos ES poreikiams ir interesams (Ilgalaikė Lietuvos transporto sistemos strategija, 2005).

Transporto infrastruktūros gerinimas svarbus tuo, kad plėtojant ES transporto politiką sutvirtinama ES vidaus rinka, nacionalinės rinkos atveriamos konkurencijai. Kuriant bendrą Europos transporto erdvę, apimančią visų rūšių transportą, palaipsniui šalinamos prieigos kliūtys, nereikalingi techninių bei administracinių standartų skirtumai ir konkurencijos iškreipimai, susiję su kainomis, mokesčiais ir kitomis rinkliavomis.

Siekiant sėkmingos transporto paslaugų integracijos į ES transporto sistemą, kartu didinant Lietuvos ekonomikos konkurencingumą, ekonomikos augimo veiksmų programoje numatytos priemonės transeuropinės reikšmės projektams, atitinkantiems konvergencijos tikslo kriterijus, įgyvendinti ir integruotojo regioninio transporto tinklui, efektyviai sąveikaujančiam su ES tinklu, suformuoti. Didelės vertės transeuropinės reikšmės transporto infrastruktūros projektai finansuojami Sanglaudos fondo lėšomis (5-asis Veiksmų programos prioritetas „Transeuropinių transporto tinklų plėtra“), o panaudojant Europos regioninės plėtros fondo lėšas (4-asis prioritetas „Esminė ekonominė infrastruktūra“) gerinama valstybinės reikšmės ir regioninė transporto infrastruktūra (geležinkeliai, vandens transporto objektai, automobilių keliai, jungiantys Lietuvos regionus su pagrindiniais pramonės, verslo ir administraciniais centrais) (Jaržemskis, Jakubauskas, Mačiulis, 2012).

Tačiau naujai kelių infrastruktūrai reikia ir didelių lėšų ją prižiūrėti. ES direktyvose ir kituose teisės aktuose vyrauja nuostata, kad automobilių kelių infrastruktūros išlaidas turi padengti kelių tinklo naudotojai. Tačiau skirtingose ES valstybėse egzistuoja skirtingos kelių apmokestinimo sistemos. Lietuvoje važiuojant magistraliniais A1–A18 automobilių keliais autobusais (M2–M3), krovininėmis transporto priemonėmis (N1–N3) ir jų junginiais bei specialiomis kelių transporto priemonėmis turi būti sumokėtas naudotojo mokestis (Kelių naudotojo mokestis, www.lakd.lt).

Dar vienas svarbus privalumas Lietuvai integruojantis į bendrą ES transporto sistemą – galimybė sunkvežimius naudoti ir ne jų registracijos šalyse. Dėl to mažėja atvejų, kai nuvežę krovinį vežėjai grįžta tušti. Dėl šių sąlygų skatinama konkurencija, gerėja krovinių vežimo paslaugų kokybė, mažėja išlaidos, o transporto priemonės naudojamos veiksmingiau, todėl mažėja tarša. Įvedus vienodus techninius standartus didėja ir sauga. Šia galimybe puikiai naudojasi ir Lietuvos vežėjai.

Itin svarbus teisės aktas buvo 1999 m. priimta „Eurovinjetės“ direktyva, skirta sunkiasvorių krovinių transporto priemonių apmokestinimui už naudojimąsi automagistralėmis, greitkeliais, tiltais ir t.t. „Eurovinjetė“ – elektroninė bendra rinkliavų sistema, pagal kurią registruota transporto priemonė gali kirsti rinkliavų už kelius surinkimo punktus ES sumokėjusi vieną mokestį, priklausantį nuo jos masės ir dydžio. Tam tikruose regionuose gali būti nustatytos papildomos rinkliavos siekiant spręsti žalos aplinkai, taip pat ir prastos oro kokybės, problemą arba investuoti į labiau aplinką tausojančias transporto rūšis. XX a. dešimtojo dešimtmečio pradžioje pradėta šalinti daug bendrosios rinkos kliūčių palaipsniui nustatant taisykles, skirtas standartizuoti techninius ir administracinius reikalavimus. Tarp jų buvo taisyklės, kuriomis nustatomi didžiausi leistini tam tikrų

transporto priemonių matmenys ir masė, vairuotojų pažymėjimų forma, transporto priemonės registracijos dokumentai ir minimalūs vairuotojų rengimo reikalavimai (Apie ES politiką. Transportas, 2014).

Sauga taip pat yra neatsiejama ES transporto politikos dalis. Jau minėta Maastrichto sutartimi į transporto politiką įtraukti aplinkos apsaugos reikalavimai kaip priemonė. ES siekis – mažinti nelaimingų atsitikimų keliuose skaičių. Strateginiai tikslai – nustatyti geresnes saugos priemones sunkvežimiams, skatinti diegti šiuolaikines technologijas. Vienas pavyzdžių – ES valstybėse egzistuoja ir susitarimas dėl krovinius keliais vežančių vairuotojų darbo valandų. Šis klausimas buvo itin sudėtingas iš dalies dėl nacionalinių darbo santykių ir darbo kultūrų skirtumų. Šiuo metu, ES nustatytos bendros taisyklės, reglamentuojančios maksimalią vairavimo trukmę ir minimalius poilsio laikus, taikomus visiems krovinius keliais vežantiems ir keleivinių transporto priemonių vairuotojams. Beveik 75 % krovinių iš vienos valstybės narės į kitą vežama vidaus keliais, todėl sunkvežimių vairuotojams lengviau planuoti savo keliones Europoje, o valdžios institucijoms – tikrinti jų vairavimo trukmę. Naujose sunkiasvorėse krovininėse transporto priemonėse ir autobusuose dabar privalomi skaitmeniniai tachografai (Apie ES politiką. Transportas, 2014).

Tačiau, reikia paminėti, kad pagrindiniu ES strateginiu transporto politikos ir plėtros dokumentu laikoma Baltoji knyga. 2001 m. EK paskelbė Baltąją knygą, kurioje nustatė ES transporto politikos darbotvarkę iki 2010 m., pagrindinį dėmesį skiriant transporto sektoriui liberalizuoti, intermodaliniam transportui skatinti ir eismo saugai. 2011 m. paskelbta naujoji Baltoji knyga – „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyvių išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“. Šis dokumentas nustato transporto ir logistikos plėtros gaires dar vienam dešimtmečiui, o vizija apima laikotarpį net iki 2050 m. (Jaržemskis, Jakubauskas, Mačiulis, 2012).

Baltojoje knygoje išdėstyti šie pagrindiniai transporto prioritetai:

- Transporto infrastruktūros modernizavimas;
- Miestų transporto sistemos tobulinimas ir darnaus judumo skatinimas;
- Ekologiško transporto plėtra;
- Intelektinių transporto priemonių diegimas.

Apibendrinant galima teigti, kad ES transporto sistema veikia efektingai, Lietuvos vežėjai sėkmingai į ją integravosi. Tarp ES narių skatinama konkurencija, dėl to laimi eiliniai vartotojai. Tačiau būtina plėsti, modernizuoti ir racionalizuoti ES masto infrastruktūrą, kad būtų sukurti sklandžiai veikiantys tarpvalstybiniai įvairių transporto rūšių tinklai. Lietuva sėkmingai integruojasi į šią sistemą, turi galimybę naudoti ES struktūrinių fondų lėšas

gerindama kelių infrastruktūrą. Tačiau kai kurios sritys vis dar yra probleminės, pavyzdžiui, sauga keliuose.

2.2. Transporto paslaugų veiklos reglamentavimas

Nagrinėjant transporto paslaugų veiklos optimizavimo galimybes būtina atsižvelgti į tai, kad svarbu išmanyti ir vadovautis ne tik techninių ir organizacinių, bet ir teisinių nuostatų visuma. Teisinius aktus, kuriais turi vadovautis transporto paslaugas teikiantys vežėjai, galima suskirstyti į vietinius ir tarptautinius. Šiame poskyryje apžvelgsime svarbiausius teisinius dokumentus, kuriais būtina vadovautis teikiant transporto paslaugas.

Aktualiausias transporto paslaugų teikėjams yra tarptautinių teisinių aktų – *tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR)*. Pagrindinis šios konvencijos tikslas – suvienodinti tarptautinio krovinių vežimo sutarties sąlygas, t. y. tokiems vežimams reikalingus dokumentus ir vežėjo atsakomybę. Ši konvencija taikoma kelių transporto priemonėmis vežamo krovinių už užmokestį sutarčiai, kai krovinių siuntėjas ir gavėjas yra skirtingų šalių teritorijose ir kai bent viena iš jų yra konvencijos narė. Konvencija taip pat taikoma valstybės ir vyriausybės įstaigų bei organizacijų vykdomiems vežimams, jei jie priskiriami konvencijoje numatytiems atvejams. Remiantis šia konvencija, kiekvienas vežėjas atsako ne tik už savo veiksmus ir klaidas, bet ir už veiksmus bei klaidas savo agentų ir visų kitų asmenų, kurių paslaugomis vežimo proceso metu jis naudojasi, kai šie agentai ar kiti asmenys vykdo jo įpareigojimus.

Kitas labai svarbus teisinis aktas – Europos šalių susitarimas dėl kelių transporto priemonių ekipažų (važinėjančių tarptautiniais maršrutais) darbo (AETR). Šis teisinis aktas sudarytas siekiant skatinti ir gerinti keleivių bei krovinių tarptautinius vežimus kelių transporto priemonėmis, gerinant kelių eismo saugumą. Susitarimas taikomas visiems tarptautiniams vežimams keliais, kai važiuojama bet kokia registruota transporto priemone. Susitarimo nuostatos yra taikomos vairuotojams, vykdančioms tarptautinius vežimus keliais transporto priemonėmis, registruotomis kitoje Susitariančiojoje Šalyje arba valstybėje, kuri nėra prisijungusi prie šio Susitarimo.

Dar vienas labai svarbus teisės aktas – *Muitinės konvencija* dėl tarptautinio krovinių gabenimo su TIR knygelėmis (1975 m. TIR konvencija). Šio konvencijos tikslas – supaprastinti tarptautinių krovinių gabenimą kelių transporto priemonėmis, supaprastinant administracinius formalumus pasienyje. Ši konvencija taikoma gabenant krovinius be tarpinio

perkrovimo į kelių transporto priemones, autotraukinius arba konteinerius, kai kertama viena ar kelios sienos nuo vienos Šalių išvykimo muitinės įstaigos iki kitos Susitariančiosios Šalies paskirties muitinės įstaigos arba tos pačios Susitariančiosios Šalies paskirties muitinės įstaigos, jei tam tikra TIR dalis nuo pradžios iki pabaigos yra vykdoma automobilių transportu.

Kai kurie teisiniai dokumentai skirti ir specifinėms krovinių pervežimo sritims. Vienas tokių – susitarimas dėl greitai gendančių maisto produktų tarptautinio gabenimo ir tokiam gabenimui naudojamų specialių transporto priemonių (ATP). Šios konvencijos tikslas – užtikrinti greitai gendančių maisto produktų kokybės sąlygas, juos vežant tarptautiniais maršrutais. Tarptautiniam greitai gendančių maisto produktų gabenimui skirtos transporto priemonės vadinamos „izoliuojančiomis transporto priemonėmis“, „ledainėmis“, „refrižeratoriais“ ir „apšildomomis transporto priemonėmis“.

J. Butkevičius (2009) teigia, kad per pastaruosius dvidešimt penkerius metus buvo parengti esminiai teisiniai aktai, reguliuojantys transporto veiklą. Pastarieji buvo nuolat tobulinami, o prieš įstojant Lietuvai į Europos Sąjungą, suderinti su ES reikalavimais. Be to, Lietuva prisijungė prie tarptautinių konvencijų ir susitarimų, apibrėžiančių transporto veiklą, taip pat sudarė įvairias tarptautines sutartis su Europos valstybėmis dėl tarptautinių vežimų organizavimo. Visa tai prisidėjo

Pagrindinis teisės aktas Lietuvoje reglamentuojantis transporto paslaugas, yra Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymas. Šis Įstatymas nustato Lietuvos Respublikos transporto viešojo administravimo, vežėjų ir transporto infrastruktūros valdytojų veiklos, valstybės pagalbos plėtojant transporto infrastruktūrą ir jos valdymo bendruosius principus, transporto infrastruktūros valdytojų teisinį statusą, jų santykius su transporto infrastruktūros savininkais bei naudotojais, visuomenės aptarnavimo įsipareigojimų, saugaus eismo užtikrinimo ir kitų su transporto veikla susijusių santykių reglamentavimo pagrindus (Lietuvos Respublikos Transporto veiklos pagrindų įstatymas, 2002). Būtina pabrėžti, kad šio įstatymo nuostatos suderintos su ES teisės aktais.

Dar vienas svarbus strateginis dokumentas - Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas Dėl nacionalinės susisiekimo plėtros 2014–2022 m. programos patvirtinimo. Šios programos pagrindiniai siekiai:

- Kompleksinis susisiekimo infrastruktūros modernizavimas ir plėtra;
- Transporto ir logistikos veiklos paslaugų kokybės ir įmonių valdymo gerinimas bei transporto sektoriaus konkurencingumo didinimas;

- Mokslinių tyrimų susisiekimo sektoriuje skatinimas, pažangių technologijų ir inovacijų
- transporte plėtra ir intelektinių transporto sistemų ir paslaugų (ITS) diegimas;
- Eismo saugos ir transporto saugumo didinimas;
- Darnaus judumo skatinimas ir viešojo transporto plėtra;
- Energijos efektyvumo didinimas transporte ir poveikio aplinkai mažinimas;
- Efektyvi elektroninių ryšių, plačiajuosčio tinklo infrastruktūros ir pašto sektoriaus plėtra (Nacionalinė susisiekimo plėtros 2014–2022 m. programa, 2013)

Apibendrinant galima teigti, kad kiekvienas iš anksčiau analizuotų teisės aktų, turi specifinių reikalavimų, kurių būtina laikytis kiekvienam vežėjui. Todėl siekiant optimizuoti pervežimų verslą būtina žinoti, kad reikia laikytis atitinkamų teisės aktų reikalavimų ir stengtis prisitaikyti prie ateities strategijų.

2.3. Transporto paslaugų konkurencingumas ir jo didinimo galimybės

Nagrinėdami Lietuvos transporto paslaugų integraciją į ES transporto sistemą pabrėžėme, kad šiuo metu tarp ES vežėjų yra didžiulė konkurencija. Tai reiškia, kad visos transporto srityje dirbančios ES įmonės turi konkuruoti dėl klientų. Šiame poskyryje nagrinėsime transporto paslaugų konkurencingumą ir galimybes jas didinti.

Konkurenciją tarp verslo įmonių gali lemti patys įvairiausi veiksniai. Transportas kaip verslo šaka turi savo išskirtinių veiksnių, kurie lemia tarp transporto rūšių bei vežėjų esančią konkurenciją:

- kuro kainos;
- aplinkosaugos aspektai;
- išteklių panaudojimas (transporto priemonių dydis);
- vežimo standartai;
- technologinė plėtra (Vasiliauskas, 2013:78).

A.V. Vasiliausko (2013) nuomone, pervežimai kelių transportu iš esmės priklauso nuo gamybos apimčių kitimo bei gamybos įmonių mokumo. Pagrindinė kelių transporto veiklos sfera – krovinių atvežimas ir išvežimas iš transporto mazgų. Todėl, autoriaus nuomone, kelių transporto efektyvumas priklauso nuo jo sąveikos su šiais transporto sistemos mazgais. Ši

sąveikos efektyvumą užtikrina tinkamai organizuotas technologinis procesas, kuris dažnai ir nulemia vienos ar kitos įmonės konkurencinį pranašumą.

Kelių transportas intensyviai naudojamas ir užtikrinant tarptautinę prekybą. Čia susiduriama su kitų šalių vežėjų konkurencija. Todėl nacionalinio kelių transporto veiklos efektyvumą ir konkurencingumą tarptautinėse rinkose lemia:

- transporto priemonių parko atnaujinimas;
- kuro kainų svyravimai;
- logistinių kompanijų tinklo ir jų paslaugų plėtra šalyje;
- teisingos konkurencijos sąlygų užtikrinimas bei vežėjų veiklos skatinimas.

(Vasiliauskas, 2013:82)

Kroviniams transportuoti skirtos išlaidos atsižvelgiant į prekių rūšį esmingai veikia galutinę prekės kainą, nes kroviniams išvežti ir atvežti skirtos sąnaudos gali siekti nuo 2% iki 20% galutinės produkto kainos (Jaržemskis, Jakubauskas, Mačiulis, 2012:56). Todėl visos transporto paslaugas teikiančios įmonės siekia sumažinti krovinių vežimui skirtas išlaidas, taip siekdamos laimėti konkurencinėje kovoje su kitais vežėjais.

Sąnaudas mažinti galima labai įvairiais būdais. Kai kurios šių priežasčių tiesiogiai priklauso nuo paties vežėjo, tačiau kai kurių jie negali įtakoti. Toliau analizuosime priežastis, kurias tiesiogiai priklauso nuo paties vežėjo.

Konkuruoti su kitais vežėjais transporto paslaugų rinkoje galima įvairiais būdais. Vienas iš pagrindinių būdų – mažinti sąnaudas naudojant vis našesnes vežimo priemones, technologijas. Todėl vis daugiau transporto įmonių didindamos savo konkurenciją, naudoja šiuolaikinius vilkikus su ekonomiškais dyzeliniais varikliais, didesnio įkrovumo priekabas, puspriekabas, pagalbines priemones.

Dar viena ne taip paplitusi galimybė – tai skaičiavimu pagrįstas krovinių įkrovimo bei optimalus transporto priemonės parinkimo metodas. Visa tai leistų parinkti optimalų krovinių vežimo planą (Jaržemskis, Jakubauskas, Mačiulis, 2012: 97).

Viena iš galimybių didinti transporto paslaugų konkurencingumą, yra naujos IT priemonės, integruotos į bendrą įmonės pervežimo sistemą. Todėl stambesni vežėjai dažniausiai įsigyja inovatyvias technologines priemones, kurias įdiegus optimizuojamas transporto priemonių panaudojimas.

Toliau apžvelgsime keletą labiausiai šiuo metu rinkoje paplitusių IT priemonių transporto paslaugoms optimizuoti. Viena tokių sistemų – Texa Mobile Diagnostic (TMD). Ši paslauga sujungia vadybą iš įmonės centro ir transporto priemonių telematinę diagnostiką.

Transporto priemonių buvimo vieta, maršruto patikra, prekių pristatymo kontrolė – tai svarbiausi šios sistemos duomenys. TMD šios funkcijos yra papildytos pažangia nuotoline diagnostine sistema. Tai suteikia galimybę realiu laiku perduoti didelį duomenų kiekį iš transporto priemonės į transporto parko valdymo centrą.

Transporto kontrolės ir stebėjimo sistemos skirtos verslo įmonėms, kurios valdo daug transporto priemonių. Šia sistema gali naudotis neribotas naudotojų skaičius, nepriklausomai nuo to, kur tas naudotojas yra – jį informacija pasieks internetu. Tokių sistemų išskirtiniai privalumai – neribotas pasiekiamumas internetu ir lankstumas ją pritaikant įvairių vartotojų poreikiams. Šios sistemos gali realiu laiku parodyti transporto priemonių buvimo vietą visoje Europoje, apskaityti darbo valandas, nuvažiuotą atstumą. Bet kuriuo metu laisvai pasirinktam laikotarpiui galima gauti transporto judėjimo maršrutą, sužinoti, kiek buvo sunaudota kuro.

Aukščiau aprašytų technologijų derinimas leidžia tiksliai nustatyti, kurioje vietoje yra krovinių gabenanti transporto priemonė, galima tiksliai nustatyti, kada prekės pasieks adresatą. Internetu ši informacija gali būti pateikiama užsakovui ir jis, nesikreipdamas į transportavimo įmonę tiesiogiai, bet kada ir bet kur gali sužinoti, kur yra jo kroviny. GPS sistemos turi ir kitą privalumą – jos leidžia kontroliuoti vairuotojus. Jie negali savavališkai keisti krovinių vežimo maršruto, vežti papildomų krovinių, deklaruoti neteisingų kuro suvartojimo duomenų. Navigacijos, vietos nustatymo ir stebėjimo sistemos gali ne tik padėti nuotoliniu būdu stebėti transporto priemonių ir krovinių judėjimą. Jos gali padėti sunkvežimių vairuotojams rasti saugias stovėjimo aikšteles, laikytis galiojančių vairavimo trukmės ir poilsio taisyklių ir t.t. (Jaržemskis, Jakubauskas, Mačiulis, 2012).

Ne visose transporto paslaugas teikiančiose įmonėse yra pakankamai išplėtotas klientų aptarnavimo lygis, todėl santykiai su klientais negali būti efektyviai valdomi. Tam tikslui galima įdiegti ryšių valdymo programas (ang. CRM – customer relationship management), leidžiančias kaupti informaciją apie klientus, atlikti sukauptos informacijos analizę. Tai programos, leidžiančios atlikti įvairius rinkodaros veiksmus. Tokių programų dėka galima prognozuoti būsimus klientų užsakymus, planuoti akcijas. Šiuo metu užsienyje yra sukurta ir įdiegta nemažai CRM ir vadybininkų darbo automatizavimo programų. Lietuviškas CRM programos jau siūlo daug įmonių, jas išbandę klientai pateikia puikius jų įvertinimus. Jos gerokai pigesnės ir geriau pritaikytos mūsų sąlygoms. Tačiau smulkioms įmonėms šio programos dažnai yra per brangios.

Siekiant sėkmingai konkuruoti rinkoje, svarbi tampa ir saugumo problema. Atlikti tyrimai ir pradinė taikymo patirtis rodo, kad pagalbos vairuotojui sistemos, kaip elektroninė stabilumo kontrolės sistema (angl. Electronic Stability Control, ESC), adaptyvioji pastovaus

greičio palaikymo sistema (angl. Adaptive Cruise Control, ACC), važiavimo krypties keitimo sistema (angl. Lateral Support – įspėjimo apie nukrypimą nuo kelio juostos ir pagalbos, keičiant eismo juostą, sistema), įspėjimo apie susidurimą sistema (angl. Collision Warning System), avarinio stabdymo sistema (angl. Emergency Braking System), pagalbos skambučio sistema (angl. eCall), įspėjimo apie sumažėjusi vairuotojo budrumą, įspėjimo apie viršijamą greitį, išgėrusių vairuotojų automobilių variklio blokavimo sistemos ir kitos prietaikos gali padėti gerokai padidinti kelių eismo saugą (Jaržemskis, Jakubauskas, Mačiulis, 2012:124). Taigi, norint teikti konkurencingas transporto paslaugas, būtina teikti daugiau nei vien pervežimo paslaugas. Naujų klientų paieška, papildomos paslaugos, pridėtinės vertės kūrimas gali būti faktoriai, leisiantys sėkmingai konkuruoti rinkoje ir optimizuoti transporto paslaugų įmonės veiklą.

Technologijų pažanga ir jų pritaikymas pervežant krovinius – Europos transporto ateities pagrindas. Tai gali užtikrinti, kad ES transporto sektorius ir toliau pirmautų pasaulinės konkurencijos sąlygomis. Kelių transportas – pavyzdys, kai inovatyvios technologijos gali padėti vairuotojams sunaudoti mažiau degalų, ieškoti laisvų automobilių statyimo vietų ir išvengti spūsčių bei avarių (Apie ES politiką. Transportas, 2014:12).

Apibendrinant galima teigti, kad kiekviena transporto paslaugas teikianti įmonė, siekdama būti konkurencinga, turi investuoti į naujas paslaugas, suteikiančias galimybę jai optimizuoti savo veiklą. Šiuo metu svarbu ne tik pristatyti krovinį iš vienos vietos į kitą, bet ir gebėti realiu laiku keisti maršrutą, kontroliuoti vairuotojus, turėti automatines sistemas, leidžiančias tiksliai apskaičiuoti pervežamo krovinio savikainą, visada po ranka turėti sukauptą archyvą, susijusį su transporto duomenimis. Saugos reikalavimai taip pat svarbūs konkuruojant transporto paslaugų rinkoje. Tik teikiant konkurencingas ir kliento norus visiškai patenkinančias paslaugas, įmanoma išlikti nuolat tobulėjančioje pervežimo paslaugų rinkoje.

2.4 Transporto paslaugų plėtra ir jos įtaka valstybės ekonomikai

Dėl prekių ir žmonių vežimo, transporto sistema užima svarbią vietą kiekvienos šalies ekonomikoje. Todėl transporto paslaugų sektoriaus sėkminga veikla ir plėtra yra kiekvienos valstybės siekiamybė. Visgi, dėl nepaprastai didelės konkurencijos, ypač tarptautinėje rinkoje, plėstis transporto paslaugų rinkoje tampa vis sudėtingiau.

Transporto paslaugų plėtra priklauso nuo bendros šio sektoriaus paslaugų paklausos, t. y. nuo transportinės paslaugos pirkėjų poreikių. Todėl galima teigti, kad esminis transporto paslaugų konkurencingumo faktorius – ekonominė plėtra. Priklausomai nuo šio veiksnio, transporto paslaugos yra keičiamos, plėtojamoms bei tobulinamos, nes transporto paslaugų teikėjai visuomet išnaudoja ir valdo turimus resursus.

Reikia pastebėti, kad transporto paslaugas teikiančių įmonių pervežimų apimtys labai stipriai priklauso ir nuo kitų verslo sričių prekių paklausos. Jei auga kitų ūkio šakų prekių ar paslaugų paklausa, tuomet didėja ir pervežimų apimtys. Tačiau pardavimų didėjimą lemia ir naujų potencialių klientų paieška, tiesioginių kontaktų užmezgimas, marketingo elementai, todėl didėjant kitų ūkio šakų prekių paklausai būtina dar aktyviau išnaudoti visas įmanomas priemones klientams pritraukti.

Su transportu susiję daugybė ekonomikos veiklos sričių, todėl transporto paslaugos labai svarbios mūsų visuomenei bei ekonomikai. Transporto paslaugos tiesiogiai susijusios su tvariu ekonomikos augimu ir darbo vietų kūrimu. Kaip jau minėta, eilę metų ES transporto logistikos sektoriuje tiesiogiai dirba apie 10 mln. žmonių ir sukuriama apie 5 % viso BVP.

Europos įmonėse transporto logistikos išlaidos sudaro 10 – 15 % galutinio produkto kainos. Tad transporto logistikos paslaugų kokybė ir kaina turi didelį poveikį žmonių gyvenimo kokybei (Transportas ES, 2013:23). Kasmet vidutiniškai apie 30 % transporto pajamų generuoja su krovinių tvarkymu ir sandėliavimu bei logistika susijusios operacijos. Tai reikšmingas skaičius, rodantis, kad pajamos gaunamos ne tik už vežimą, kurio procese didžiąją dalį sąnaudų generuoja importuoti iškastiniai energetiniai šaltiniai, bet už šalyje sukurtas papildomas paslaugas, kur vyrauja nacionaliniai išteklių (žmogiškieji išteklių, infrastruktūra) (Jaržemskis, Jakubauskas, Mačiulis, 2012:91).

Transporto paslaugų sektoriaus įtaka valstybės ekonomikai yra labai didelė. Lietuvoje tai buvo galima pajusti, kai iškilo problemos dėl draudimo pervežti krovinius į Rytų Europą. Tokios laikinos krizės sumažina logistikos įmonių darbuotojų skaičių, atitinkamai sumažėja mokesčiai į valstybės biudžetą, pačių įmonių pajamos.

Detaliau apibrėžiant transporto sistemos veiklos tikslus, reikia išskirti du svarbiausius jos segmentus: infrastruktūra ir jos naudotojus (vežėjus), turinčius skirtingą funkcionavimo ir plėtotės specifiką. V. Jaržemskio, G. Jakubausko, A. Mačiulio (2012) nuomone, transporto sistemoje funkcionuojantys vežėjai bei kiti transporto paslaugų tiekėjai, veikdami rinkos sąlygomis, turi dirbti konkurencinėje aplinkoje. Todėl rinkos mechanizmas ir jo nulemta konkurencija yra svarbiausias pažangos šiame transporto segmente katalizatorius. Valstybės

institucijų vaidmuo čia apsiriboja vienodų konkurencinių sąlygų visiems transporto paslaugų dalyviams, paprastai veikiantiems privačios nuosavybės pagrindu, sudarymu.

Transporto infrastruktūros, dažniausiai funkcionuojančios viešosios (valstybinės) nuosavybės pagrindu, efektyvumas ir jo plėtotės nauda civilizuotame pasaulyje vertinama ne vienos įmonės, bet konkretaus regiono ar visos šalies mastu. Transporto tinklai yra bendrosios rinkos arterijos ir rinkų konkurencingumo varomoji jėga. Todėl transporto infrastruktūros plėtojimas bei modernizavimas yra viena svarbiausių ekonomikos pažangą užtikrinančių priemonių. Be to, valstybinės institucijos turi svarbią funkciją užtikrinti eismo saugą, transporto veiklos saugumą bei aplinkosaugą, kurios daugeliu atveju neįmanoma vykdyti apeinant transporto infrastruktūros modernizavimo ir plėtotės klausimus (Jaržemskis, Jakubauskas, Mačiulis, 2012).

Makroekonominiu požiūriu transporto sektorius šalies ekonomikai svarbus dėl daugelio priežasčių. Lietuvos atveju, dėl tranzitui ir logistikai palankios šalies geografinės padėties transporto dalis šalies BVP struktūroje yra labai sviri, palyginti su kitomis ES šalimis (šiai veiklai tenka gerokai per dešimtadalį šalyje sukurtos pridėtinės vertės – maždaug dukart daugiau nei vidutiniškai ES). Taip pat transporto paslaugų teikimas užsienio užsakovams yra itin svarbus eksporto pajamų šaltinis – jos sudaro daugiau kaip 60 % visų Lietuvos paslaugų eksporto apimties. Todėl geresnis ir efektyvesnis transporto tinklas dėl mažesnių transporto sąnaudų leidžia įmonėms mažinti produkcijos kainą ir sudaro geresnes sąlygas konkuruoti tarptautinėse rinkose.

Visuotinai deklaruojama, kad Lietuvos ūkio plėtra siejama su eksporto augimu. Tad apibendrinant galima teigti, kad transporto vaidmuo ekonomikos raidai stiprėja. Pagrindinių transporto rūšių ir paslaugų stiprinimas yra svarbi kiekvienos valstybės ekonomikos plėtros dalis. Susisiekimą su užsienio rinkomis garantuojanti transporto sistema turi didelę įtaką, siekiant užtikrinti tolesnį sėkmingą eksportu grįstą ūkio ekonominį augimą. Kadangi transporto sektorius, o ypač transporto infrastruktūra, teigiamai veikia šalies ekonominį ir socialinį vystymąsi, valstybės aktyviai investuoja į šį sektorių. Išsamiau investicijų skyrimo ir panaudojimo problematiką nagrinėsime kitame poskyryje.

2.5. Investicijų skyrimo ir jų panaudojimo problematika

Vienas iš esminių reikalavimų mažinant transporto įmonių veiklos kaštus yra atnaujinama kelių infrastruktūra, garantuojanti geresnį susisiekimą. Tačiau šioje vietoje iškyla investicijų skyrimo ir panaudojimo problema, kurią toliau ir nagrinėsime.

Lietuvai, kaip geografinėje kryžkelėje esančiai valstybei, išplėtotą transporto infrastruktūrą yra ypač svarbus veiksnys, todėl 2007–2013 m. laikotarpiu Lietuvos transporto sektoriui skirti beveik 5,4 mlrd. Lt ES struktūrinių fondų lėšų turėjo didelės įtakos ir ekonominiam šalies augimui. Panaudojant šias investicijas pagerinta Lietuvos transporto infrastruktūra. Iki 2015 m. pabaigos transporto sektoriuje įgyvendinta apie 340 projektų. Daugiau kaip pusė šalies susisiekimo sektoriui skirtų 2007–2013 m. ES struktūrinės paramos lėšų panaudota kelių tinklui modernizuoti. Apklausos rodo, kad ir visuomenė investicijas į kelius vertina kaip matomiausias ir davusias didžiausią naudą. Susisiekimo ministerijos apskaičiuota, kad vienas Euro, investuotas į transporto sektorių, generuoja 3,5 Euro grąžą (Galimi transporto sektoriaus Europos Sąjungos struktūrinės paramos panaudojimo prioritetai po 2013 m., 2011).

Tačiau investuojant į transporto infrastruktūrą, susiduriama ir su tam tikromis problemomis. Investicijos į kelių, geležinkelių, uostų infrastruktūrą yra aiškiai fiksuojamos geografiškai, neturint galimybių perkilnoti jų į kitas vietas. Todėl būtina įvertinti ne tik būsimą gamybą ar vartojimą valstybės mastu, bet ir konkrečias specifines jos teritorijos vietas (Jaržemskis, Jakubauskas, Mačiulis, 2012:85).

Transportas Lietuvoje yra viena iš nedaugelio šalies ūkio šakų, kur eksportas viršija importą. Šiuo požiūriu transportas daro didžiulį indėlį, mažinant šalies importo ir eksporto balanso deficitą. Dėl šios priežasties investicijos į transporto infrastruktūrą yra būtinos. Investicijomis turi būti užtikrinamas tolesnis transporto sektoriaus pajamų augimas, iš esmės nulemtas natūrinio jos rodiklių augimo, kuri iš esmės suformuoja didėjantis krovinių vežimas kelių transportu ir geležinkeliais (Jaržemskis, Jakubauskas, Mačiulis, 2012:91).

Ekonomiškai išsivysčiusiose ES valstybėse transporto paslaugos ir logistika yra laikomi prioritetiškai plėtojama šaka. Kiekviena valstybė skiria investicijas transporto sistemai plėtoti bei technikai ir technologijai tobulinti, nes ši nepakankamai išvystyta ūkio šaka gali tapti didele kliūtimi šalies gyvenime.

Sumažėję transportavimo kaštai atskiroms įmonėms – tai geriausiai matomas ir aiškiausias investicijų į transporto infrastruktūrą rezultatas. Pagerinta kelių infrastruktūra sumažina kaštus šiais būdais:

1. Transporto tinklui plečiantis, jo tankis didėja. Pervežimai iš vienos vietos į kitą tampa tiesesni. Tokiu būdu sumažėja atstumas, kurį turi nukeliauti kroviny ir žmonės.

2. Esamų kelių plėtimas ir naudojimo patobulinimai gali sumažinti kamščius ir sutrumpinti kelionės laiką kai kuriose vietovėse.

3. Padidėjęs transporto tinklo patikimumas ir sumažėjęs tranzito laikas leidžia įmonėms geriau prognozuoti laiką, kurio reikia pristatant žaliavas ir gaminius. Dėl to įmonės gali sumažinti inventoriaus kiekį, kurį sandėliuoja tam, kad užtikrintų nepertraukiamą gamybą arba prekybą.

4. Investicijos į transporto infrastruktūrą leidžia įmonėms centralizuoti savo logistinius padalinius.

5. Didesnis pasirinkimas – geresnis transporto tinklas leidžia įmonėms statyti gamybinius pastatus ir sandėlius įvairesnėse teritorijose. Įmonės gali rinktis patogesnes vietas ir išnaudoti atskirų vietovių privalumus (Transporto sektoriaus įtakos Lietuvos ekonomikai bei gyvenimo kokybei studija, 2007: 21).

Nuo 2014 m. sausio mėn. vykdoma nauja ES transporto infrastruktūros politika – kuriama žemyną sujungianti infrastruktūra. Šia politika siekiama užpildyti spragas tarp nacionalinių transporto tinklų, pašalinti kliūtis, kurios trukdo sklandžiai veikti bendrajai rinkai, ir išspręsti technines problemas. Ši politika finansuojama pagal Europos infrastruktūros tinklų (Apie ES politiką. Transportas, 2014:22).

Investicijos į transporto infrastruktūrą turi didesnį poveikį nei investicijos į pramonės įmonių materialų turtą, todėl su verslu ir šalies ekonomikos plėtra užtikrinamas didžiausias sinerginis efektas. Šiuo požiūriu transporto infrastruktūros projektų įgyvendinimo paspartinimas skatina šalies ekonomikos gaivinimą, didinant paklausą statybinių medžiagų vietinės pramonės produkcijai, plečiant statybos, transportavimo paslaugas (Jaržemskis, Jakubauskas, Mačiulis, 2012:92). Pavyzdžiui, įgyvendinant kelių infrastruktūros rekonstrukcijos darbus, apie 85 % projekto sąmatos sudaro Lietuvos įmonių gaminamos medžiagos ir teikiamos paslaugos. Paslaugų sektorius Lietuvoje sukuria apie 62 % BVP. Lietuva dar atsilieka nuo eurozonos valstybių vidurkio, kur paslaugų indėlis į BVP sudaro apie 70 %. Pasaulio mastu mažėjant darbo vietų gamybos sektoriuje, paslaugų sektoriaus, o kartu ir transporto svarba Lietuvos ekonomikos augimui ateityje didės. Transporto sektorius

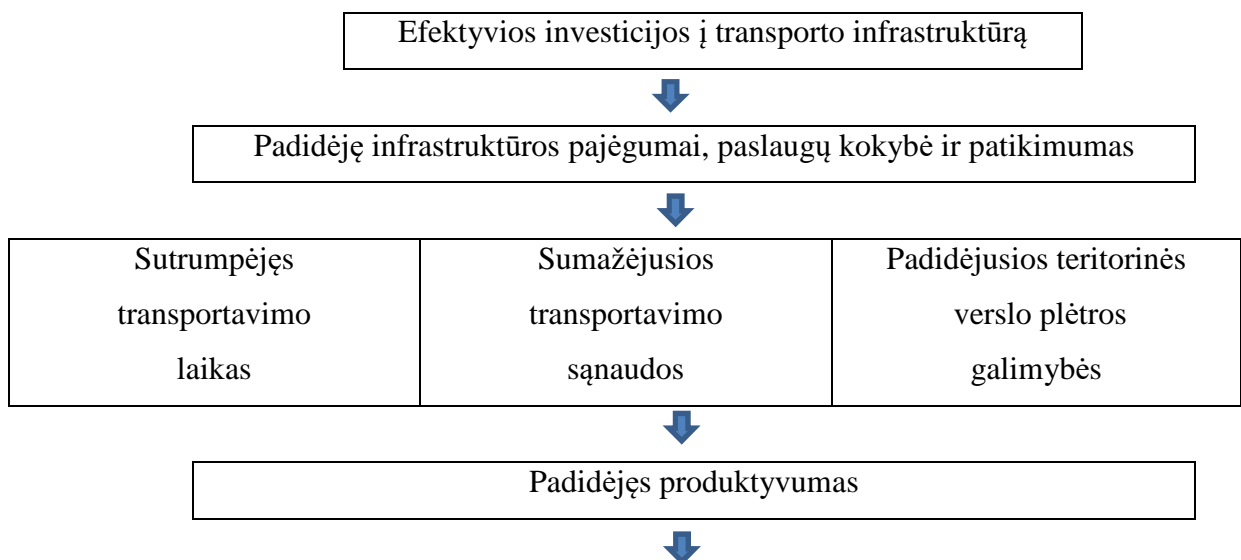
yra didžiausias paslaugų eksportuotojas, generuojantis apie 60 % visų Lietuvos ūkio subjektų teikiamo paslaugų eksporto (Jaržemskis, Jakubauskas, Mačiulis, 2012:94).

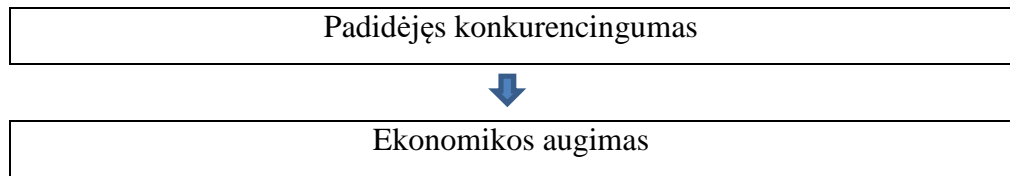
Pasirenkant geriausią investicijų į transporto infrastruktūros variantą, turi būti atlikti detalūs investicijų pagrindimo skaičiavimai. Daugiausia tam tikslui naudojami du kriterijai: finansinis rentabilumas ir ekonominis rentabilumas. Kuris iš šių kriterijų pasirenkamas, priklauso nuo konkrečių transporto infrastruktūros objektų nuosavybės ar valdymo tipo, t. y. privataus ar viešojo valdymo. Tuo atveju, kai tam tikrą infrastruktūros objektą valdo pelno siekianti įmonė, jos pagrindinis tikslas – padengti savo veiklos sąnaudas ir, vadovaujantis finansinio rentabilumo kriterijumi, gauti pelną. Įmonei nenaudinga įgyvendinti infrastruktūros projekto, jeigu investuotas kapitalas neduos reikiamas grąžos ir pelno, nors ekonominio rentabilumo prasme projektas ir būtų naudingas visuomenei.

Taigi iškyla būtinumas įgyvendinti teisėtus Vyriausybės tikslus visuomenės lūkesčių realizavimo labui, nors įmonės, priimdamos vienokius ar kitokius vadybinius sprendimus, iš esmės remiasi tik finansinio rentabilumo kriterijumi. Vyriausybė gali nustatyti tam tikras normas ir taisykles, kuriomis remiantis infrastruktūros investiciniai projektai gali būti atmetami arba priimami naudos visuomenei požiūriu. Visuomenės saugumo, aplinkosaugos, avaringumo sukeltamos žalos mažinimo ir pan. tikslais patvirtinami konkretūs kriterijai, kuriais vadovaujantis suteikiama galimybė įgyvendinti naujus investicinius projektus. Tačiau ir šiuo atveju ryšys tarp verslo sektoriaus ir Vyriausybės tikslų išlieka (Jaržemskis, Jakubauskas, Mačiulis, 2012:99).

Žemiau pateikiame lentelę, apibendrinančią efektyvių investicijų į transporto infrastruktūrą teikiamą naudą šalies ekonomikos augimui.

4 lentelė. Transporto ir ekonomikos ryšys.





Šaltinis: Jaržemskis, Jakubauskas, Mačiulis, 2012, 101 psl.

Apibendrinant galima teigti, kad investicijos į transporto infrastruktūrą turi didelę naudą šalies ekonomikai, sudaro galimybes įmonėms labiau optimizuoti savo veiklą, tiekti transportavimo paslaugas pigiau.

3. TRANSPORTO PASLAUGŲ SEKTORIAUS OPTIMIZAVIMO KRYPČIŲ TYRIMO METODOLOGIJA

Veiklos optimizavimo tyrimai yra labai reikalingi visose verslo srityse. Dažniausiai tokius tyrimus įmonės atlieka tada, kai prarandamos pozicijos rinkoje, įmonė susiduria su įvairiais išorinių ar vidinių problemų sukeltais veiksniais. Veiklos optimizavimo tyrimo paslaugas teikia tiek privatūs konsultantai ar įmonės, taip pat tai gali atlikti ir pačios įmonės darbuotojai. Laiku atliktas įmonės veiklos optimizavimas gali padėti jai išlikti. Tam tikrais atvejais jis neišvengiamas.

Tačiau tam tikrus veiklos optimizavimo veiksmus galima atlikti ne tik tada, kai įmonė susiduria su problemomis. Atsiradus naujoms galimybėms, t.y. šiuolaikiškoms IT priemonėms, tai galima atlikti ir nelaukiant sunkesnių laikų.

Tyrimo pagrindimas: Teorinėje darbo dalyje pabrėžėme, kad norint optimizuoti transporto paslaugų veiklą, pirmiausia būtina tobulinti įmonės veiklą. Įmonės veiklai tobulinti yra daug inovatyvių IT priemonių, vis dažniau taikomi nestandartiniai sprendimai. Šių veiksmų įtaka priklauso nuo pačių įmonės viduje priimtų sprendimų, todėl šias galimybes galima vadinti vidinėmis.

Tačiau taip pat daug veiksmų lemia ir tokios priežastys, kaip regioninis patrauklumas, aplinka, naujų rinkų atsiradimas, įvairūs draudimai, kvotos, mokesčiai, kiti išoriniai veiksniai. Jaržemskis, Jakubauskas, Mačiulis (2012) teigia, kad vienas iš pagrindinių efektyvios transporto sistemos privalumų – regionų plėtros ir jų specializacijos skatinimas. Tai įmanoma tik tada, kai gamybos išlaidų sumažinimas (dėl taikomų inovacijų ir efektyvesnio darbų organizavimo) yra didesnis negu patiriamos transportavimo išlaidos. Pavyzdžiui, jei vidutiniškai vežamų krovinių kiekis (tonomis) auga lėčiau negu krovinių apyvarta (tkm), tai šis faktas rodo stiprėjančią regionų gamybos specializaciją.

Todėl siekiant atskleisti visas optimizavimo galimybes, būtina išanalizuoti ne tik įmonės vidines veiklos galimybes, bet ir išorines, t.y. regiono svarbą. Norint išsamiau atskleisti Utenos miesto transporto įmonių potencialą optimizuoti savo veiklą, būtina išsamiau apžvelgti ir šių įmonių verslo aplinką. Tad pasirinkta Utenos regiono, kaip potencialios Utenos miesto verslo aplinkos, strateginė analizė. Taip bus atskleistos išorinės galimybės ir trikdžiai. Tyrimo metu bus lyginami makroekonominiai regiono ir šalies rodikliai, skirtingų verslo sektorių lyginamoji dalis su šalies vidurkiu, kelių infrastruktūros ypatumai.

2015 m. Utenoje transporto paslaugų srityje dirba 25 įmonės. Tačiau tyrimui parinktos 10 įmonių, kurių veikla susijusi tik su krovinių pervežimais. Šios įmonės turi pakankamai didelį Utenos regiono mastais autoparką, sukaupusios didelę patirtį pervežimo srityje. Apklausta daugiau nei pusė Utenos mieste dirbančių transporto įmonių, todėl galima teigti, kad tyrimo rezultatai patikimi, jais remiantis gali būti formuojamos išvados visai pasirinktai analizės teritorijai.

Tyrimo objektas: Utenos miesto įmonės, dirbančios krovinių pervežimo srityje.

Tyrimo imtis: 10 Utenos mieste veikiančių transporto įmonių, vežančių krovinius sunkiasvoriais automobiliais Lietuvoje ir užsienyje.

Tyrimo metodai: šio darbo tyrimo metodas – aprašomasis tyrimo metodas, apklausiant transporto paslaugų sektoriuje dirbančias įmones (ekspertų apklausa). Duomenų rinkimo metodu pasirinktas anketinės apklausos metodas. Tyrimo anketos buvo išdalintos tyrimo respondentams, jie turėjo jas užpildyti. Klausimai parengti remiantis teorinėje darbo dalyje nagrinėta medžiaga.

Taip pat tyrimo metu bus analizuojamas Utenos regionas.

Tyrimo tikslas: atlikti Utenos miesto transporto sektoriaus įmonių veiklos analizę siekiant nustatyti optimizavimo galimybes.

Tyrimo uždaviniai:

- Išanalizuoti Utenos regioną;
- Surinkti ir susisteminti informaciją apie Utenos mieste veikiančias transporto paslaugų įmones;
- Atlikti pasirinktų Utenos mieste veikiančių transporto įmonių tyrimą, kurio metu būtų analizuojamos veiklos optimizavimo galimybės;
- Pateikti tyrimo išvadas.

Tyrimo etapai:

- Problemos apibrėžimas;
- Literatūros apžvalga;
- Tyrimo plano sudarymas;
- Duomenų rinkimas;
- Duomenų analizė;
- Išvadų ir rekomendacijų formulavimas.

Tyrimo atlikimo laikas: 2015 m. lapkričio mėn.

Tyrimo priemonė: Struktūrizuota anketa su uždariais klausimais Utenos mieste veikiančioms transporto įmonėms, pervežančioms krovinius tarptautniais maršrutais. Tyrimo anketa sudaryta taip, kad remiantis joje pateiktais klausimais būtų galima nustatyti Utenos įmonės transporto įmonių optimizavimo galimybes ir pateikti rekomendacijas.

Anketos klausimų grupės

- Bendroji informacija apie respondentą;
- Įvertinti įmonių vidinius veiksnius;
- Įvertinti įmonių išorinius veiksnius;
- Įvertinti transporto optimizavimą.

4. TYRIMAI IR JŲ REZULTATAI. UTENOS MIESTO TRANSPORTO PASLAUGŲ SEKTORIAUS OPTIMIZAVIMO KRYPČIŲ VERTINIMAS

4.1. Utenos regiono plėtros analizė

Šioje darbo dalyje analizuosime Utenos miesto transporto įmonių galimybes plėsti savo verslą, o šiame poskyryje pagrindinis dėmesys bus skiriamas Utenos regiono plėtros analizei.

5 lentelė. Utenos apskrities sukuriama pridėtinė vertė

Sektorius	Utenos apskritis	Šalies vidurkis
Pramonės sektorius	39,8 %	21,5 %
Prekyba, viešbučiai ir restoranai, transportas, sandėliavimas ir ryšiai	19,4 %	30,1 %
Statyba	9,9 %	10 %
Žemės ūkis, medžioklė, miškininkystė ir žuvininkystė	4,3 %	4,4 %

Šaltinis: sudarė darbo autorius remdamasis Utenos regiono plėtros 2009-2016 m. planu.

Aukščiau pateikta lentelė atskleidžia, kad Utenos apskrities ekonomikos rezultatai labai priklauso nuo pramonės sektoriaus. Iš viso šiuo metu Utenos apskrityje veikia apie 3 000 verslo įmonių, iš kurių apie trečdalis įsikūręs Utenos rajono savivaldybėje. Beveik 200 įmonių Utenos apskrityje veikia transporto ir saugojimo veikloje. Nors Utenos apskrityje yra stipri pramonė, tačiau visa apskritis savo ekonominio vystymosi rodikliais atsilieka nuo bendro šalies vidurkio. Pagal pagrindinius ekonominio lygio išvystymo rodiklius apskritis ženkliai atsilieka nuo šalies vidurkio, praktiškai visų regiono savivaldybių (išskyrus Utenos raj.) rodikliai yra labai žemi. Išskirtinas itin žemas materialijų bei tiesioginių užsienio investicijų, tenkančių vienam gyventojui lygis regione, investicijos pasiekia tik stambias pramonės įmones (Utenos regiono plėtros planas, 2010).

Tačiau augantis tam tikrų gamybos sektorių (maisto, tekstilės pramonė, medienos apdirbimas) verslo įmonių konkurencingumas ir veiklos plėtra leidžia tikėtis didesnio investicinio aktyvumo, ypač išnaudojant regiono geografinę padėtį (artumas šalia rytinių ES sienų), magistralinių kelių ir geležinkelio tinklą, didelį dėmesį ir skiriamus finansinius srautus dėl IAE uždarymo.

Tačiau ribotos regiono verslininkų galimybės ir pasirengimas partnerystei su užsienio investuotojais, kvalifikuotų darbuotojų, sugebančių naudotis šiuolaikinėmis technologijomis

stygius, šiuolaikiškos verslo infrastruktūros stygius regione, nepakankami verslo institucijų bei vietos administracijos veiksmai investicijų bei verslo partnerių paieškos srityje stabdo investicijas į Utenos regioną (Utenos regiono plėtros planas, 2010).

Utenos regionas pasižymi tankiu kelių tinklu. Valstybinės reikšmės kelių tinklo tankumas buvo 346,62 km/1000 km², šis rodiklis yra 5,80 % didesnis nei Lietuvoje. Regiono bendras kelių tinklo tankumas yra 1347,03 km/1000 km² ir yra 10,30 % didesnis nei šalies vidurkis. Apskritis susisiekimo tinklo pagrindą sudaro šiaurės rytų kryptimi einantis tarptautinis magistralinis kelias A6 (E262) Kaunas-Zarasai-Daugpilis bei krašto kelias Nr.120 Radviliškis-Anykščiai-Rokiškis, magistralinis kelias A14 Vilnius-Utena, kuris jungia apskrities centrą su sostine Vilniumi ir krašto kelias Nr.118 Kupiškis-Utena. Ypatingai daug sunkiasvorio transporto priemonių kerta Utenos miestą magistraliniu keliu A6. Šiuo keliu transporto priemonės vyksta į Rusiją, dažniausiai į Sankt-Peterburgą, Estiją, Latviją. Tačiau Augant pervežamų krovinių kiekiui, didėja neigiamas tranzitinio automobilių transporto poveikis Utenos, Zarasų ir Anykščių miestams, kurie neturi aplinkkelių.

Ypatingas sąlygas transporto krovinių pervežimui turi Utenoje veikiančias vienas didžiausių Lietuvoje automobilių turgus. Keletas transporto įmonių užsiima automobilių pervežimu iš Vokietijos. Tačiau ši verslo sritis traukiasi, nes automobilių turgus neteko pirkėjų iš tokių valstybių kaip Kazachstanas, Kirgizija ir t.t. Šių pirkėjų netektis sumažino naudotų transporto priemonių pirkimą, dėl to sumažėjo ir šių transporto priemonių gabenimas iš Vakarų Europos valstybių. Vietiniai pirkėjai negali kompensuoti šios klientų iš užsienio netekties.

6 lentelė. Utenos miesto transporto įmonių galimybės plėsti veiklą

Privalumai	Trūkumai
<ul style="list-style-type: none"> • Didelę patirtį sukaupusios miesto transporto paslaugų įmonės; • Patogi geografinė padėtis. Apskritį kerta magistraliniai keliai bei tranzitiniai keliai pasienio link; • Strategiškai palanki geografinė padėtis; • Gerinama kelių infrastruktūra. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ekonomiškai silpnas regionas; • Nepakankamai išvystyta transporto infrastruktūra; • Daugelyje įmonių naudojamos senos technologijos, didelės darbo sąnaudos bei žemas darbo našumas; • Silpnai panaudojami bankų ir kitų finansinių institucijų resursai, žemas kreditų panaudojimo investavimui lygis;

	<ul style="list-style-type: none"> • Kvalifikuotų darbuotojų, sugebančių naudotis šiuolaikinėmis technologijomis, stygius.
<p style="text-align: center;">Grėsmės</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ilgą laiką gali užtrukti sankcijos iš Rusijos pusės; • Tinkamų darbuotojų stoka. 	<p style="text-align: center;">Galimybės</p> <ul style="list-style-type: none"> • Geriau išnaudoti strategiškai palankią vietą; • Aktyvesnis bendradarbiavimas su Baltarusijos rinka; • Logistikos centrų atsiradimas; • Logistikos specialistų rengimas; • Aktyvesnis investicijų pritraukimas; • Naujų rinkų paieška.

Šaltinis: sudarė darbo autorius

Viena iš galimybių, iki šiol menkai išnaudota, yra aktyvesnis investicijų pritraukimas. Nors investicijų pritraukimo veiklas regiono naudai vykdo savivaldybių administracijos, LR Ūkio ministerija per viešąją įstaigą „Investuok Lietuvoje“ ir kitos institucijos, iki šiol pagal investicijų kiekį Utenos regionas buvo vienas paskutinių Lietuvoje (Utenos regiono plėtros planas, 2010). Regiono savivaldybių strateginiuose veiklos planuose ir savivaldybių biudžetuose numatytos smulkaus ir vidutinio verslo plėtros skatinimo programos, įvaizdžio gerinimo ar panašios programos, kurių lėšos panaudojamos organizuoti susitikimus su užsienio investuotojais, subsidijuoti verslo subjektų dalyvavimą verslo misijose, tarptautinėse verslo parodose ir kt. Utenos regione nėra įkurto pramoninio parko, kuris labai pagyvintų gamybą ir sudarytų daugiau galimybių ieškant klientų vietiniams vežėjams.

Apibendrinant galima teigti, kad Utenos apskrities transporto infrastruktūros galimybės, patogi geografinė padėtis sudaro objektyvias prielaidas tranzito paslaugų plėtojimo perspektyvai. Transportas yra svarbi šio regiono ekonominės ir socialinės infrastruktūros dalis. Utenos apskritis turi gan gerai išvystytą kelių tinklą, kuris jungia apskritį su kitais šalies regionais ir kaimyninėmis valstybėmis. Tačiau Utenos miesto transporto įmonės šiuo metu susiduria su dideliais iššūkiais. Vienas pagrindinių – problemos pervežant krovinius į Rytų Europos rinkas, sumažėjęs automobilių turgaus aktyvumas.

4.2. Utenos mieste transporto paslaugas teikiančių įmonių charakteristika

Utena – pramoninis miestas. Čia veikia tokios stambios gamyklos kaip „Utenos-Švyturio alus“, „Utenos mėsa“, „Rokiškio sūris“, „Utenos trikotažas“ ir kitos. Tačiau dauguma šių įmonių turi nuosavus autoparkus, ir krovinius bei žaliavas transportuoja pačios. Viena iš didžiausių problemų – mieste nėra stambaus logistikos centro.

Gabenimu keliais 2014 m. Lietuvoje užsiimė 4.895 įmonės, kuriose dirbo virš 73 tūkst. darbuotojų. Tų pačių metų pradžioje Lietuvoje buvo 1.466 logistikos ir sandėliavimo įmonės. Tai sudarė 22,6 % visų transporto sektoriaus įmonių. Šių įmonių skaičius rinkoje nuolatos didėjo. Jų dalis transporto sektoriuje taip pat pastoviai ir stabiliai augo. Tuo tarpu Utenoje 2015 m. dirba tik 25 transporto įmonės. Dauguma įmonių jau turi sukaupusios didelę patirtį ir jau senai dirba krovinių pervežimų rinkoje. Žemiau pateikiame Utenoje veikiančių transporto paslaugas teikiančių įmonių sąrašą.

7 lentelė. Pervežimo paslaugų srityje dirbančios įmonės Utenoje

Pavadinimas	Adresas
M. Bučio IĮ	Utenio g. 2A, 28247 Utena
Autoerduva, UAB	Pramonės g. 5B, 28216 Utena
Auringatrans, UAB	J. Basanavičiaus g. 114G, 28214 Utena
Autopervežimai, UAB	Užpalių g. 92, 28197 Utena
Astilbė, UAB	Metalo g. 9, 28217 Utena
Bleiras Logistics, UAB	Kupiškio g. 11, 28136 Utena
Gedimino paslaugos, UAB	Medeniai, 28120 Utenos r.
Gintvytas, UAB	Metalo g. 5, 26216 Utena
Jontransa, UAB	Pramonės g. 7, 28216 Utena
Kreftis, UAB	Molėtų g. 80, 28133 Utena
Laumanis, UAB	Galiniai, 28387 Utenos r.
Labė, UAB	Molėtų g. 78, 28135 Utena
Maisto pramonės logistikos grupė, UAB	Pramonės g. 4, 28216 Utena
Maudra, UAB	Utenio g. 2A, 28247 Utena
Neotransportas, UAB	Metalo g. 9A, 28217 Utena
Norfolkas, UAB	Kauno g. 37A, 28249 Utena

Raliga, UAB	Molėtų g. 86, 28135 Utena
Rimstuva, IĮ	28245 Utena
Šiekštys, UAB	Metalo g. 9F, 28217 Utena
Transorloja, UAB	Kupiškio g. 11, 28136 Utena
Utera, UAB	Aušros g. 93-15, 28187 Utena
Utvyta, UAB	Krašuonos g. 11-29, 28234 Utena

Šaltinis: sudarė darbo autorius remiantis www.auto.lt statistine informacija

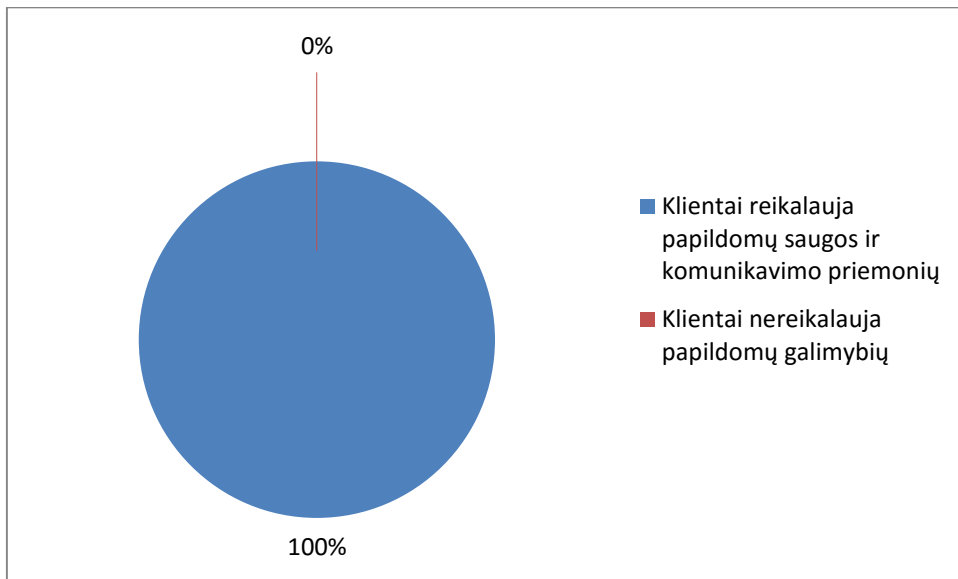
Tyrimo metu iš viso buvo apklausta 10 Utenos mieste transporto paslaugų sektoriuje dirbančių įmonių, duomenis pateikė jų vadovai.

Vidutinė apklaustųjų transporto įmonių patirtis transporto paslaugų pervežimų srityje yra beveik 14 metų (13,8 metai). Kai kurios įmonės turi sukaupusios labai didelę patirtį: transporto paslaugų srityje dirba jau 20 metų (pvz.: UAB „Transorloja“). Mažiausiai patirties iš apklaustųjų įmonių turi sukaupusi UAB „Bleiras logistics“ – 8 metai transporto paslaugų srityje.

Vidutinis turimų transporto priemonių skaičius 12. Kai kurios įmonės taip pat nuomojasi tam tikru metų laiku puspriekabas ir priekabas, kad galėtų patenkinti išaugusius gabenimo poreikius.

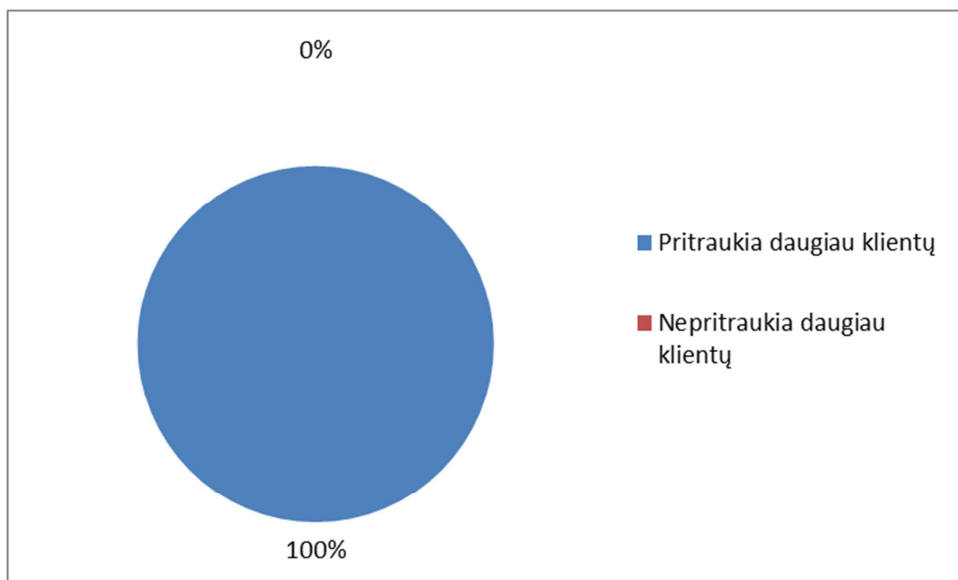
4.3. Tyrimo rezultatai

Tyrimo metu respondentams buvo užduotas klausimas, ar jų įmonės klientai reikalauja įvairių papildomų saugos priemonių pervežant krovinius. Susumavus rezultatus paaiškėjo, kad apklaustųjų įmonių klientai visada reikalauja papildomų saugos priemonių pervežant krovinius vietiniais ir tarptautiniais maršrutais.



1 pav. Klientų poreikis papildomoms saugos priemonėms.

Toliau tyrimo respondentų buvo teiraujama, ar, jų nuomone, papildomos jau turimos saugos ir komunikavimo priemonės padeda pritraukti daugiau klientų pervežant krovinius. Paaikškėjo, kad įsidedusios tokias sistemas, jos tikrai pritraukia daugiau klientų, nes su minėtu teiginiu sutiko visos tyrime dalyvavusios įmonės. Tai reiškia, kad Utenos mieste dirbančių transporto įmonių klientai yra reiklūs, ir norinčios išlikti konkurencinėje kovoje transporto įmonės priverstos laikytis naujausių transporto paslaugų standartų.



2 pav. Papildomų saugos ir komunikavimo ir komunikavimo priemonių svarba pritraukiant naujus klientus.

Toliau respondentų buvo prašoma įvertinti balais inovatyvių technologijų diegimo naudą pervežant krovinius. Daugiausiai tyrimo respondentų – net 60 % teigė, kad inovatyvių

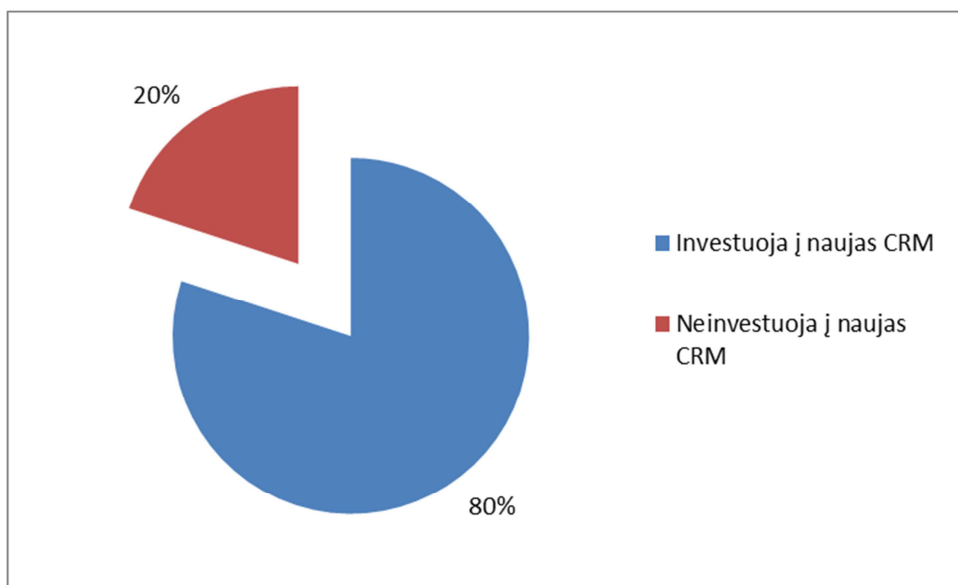
technologijų diegimo nauda yra didelė, 20 % - labai didelė. 20 % respondentų teigė, kad inovatyvių technologijų diegimo nauda yra vidutinė.

8 lentelė. Inovatyvių technologijų diegimo naudos įvertinimas.

Labai maža	Maža	Vidutinė	Didelė	Labai didelė
0 %	0 %	20 %	60 %	20 %

Šie respondentų atsakymai leidžia teigti, kad Utenos mieste veikiančios transporto įmonės nepakankamai efektyviai išnaudoja turimų IT priemonių galimybes. Teorinėje darbo dalyje pabrėžėme, kad šios priemonės padeda atlikti daugybę vežėjams naudingų dalykų, kurie gali prisidėti prie veiklos optimizavimo. Tad jų svarba yra labai didelė, o tai savo atsakymuose pabrėžė tik 20 % respondentų.

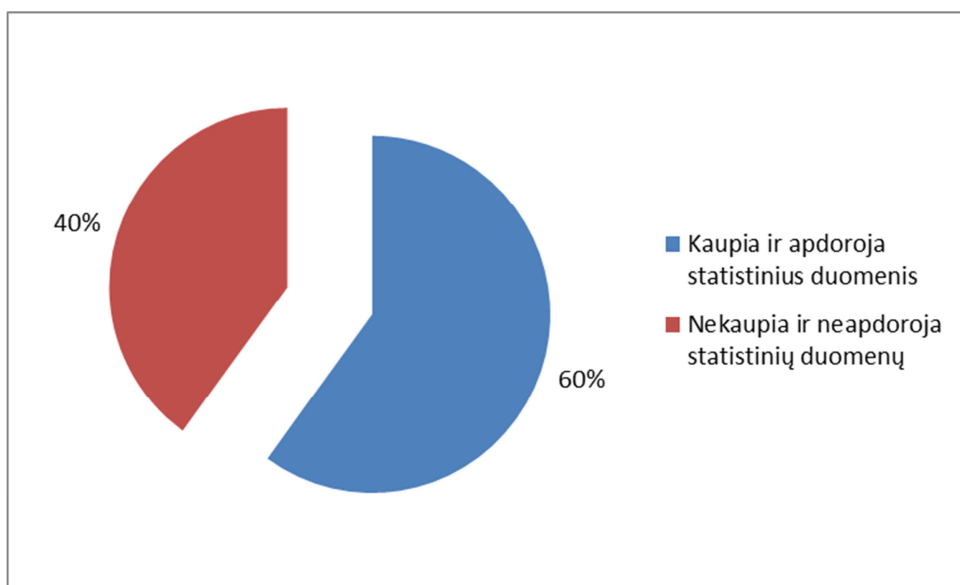
Teorinėje darbo dalyje pabrėžėme, kad ryšio valdymo sistemos padeda optimizuoti įmonės veiklą, didina transporto paslaugas teikiančių įmonių konkurencingumą. Tyrimo metu paaiškėjo, kad ne visos Utenos miesto transporto įmonės investuoja į naujas CRM (ryšių valdymo programas).



3 pav. Tyrimo respondentų investicijos į naujas CRM.

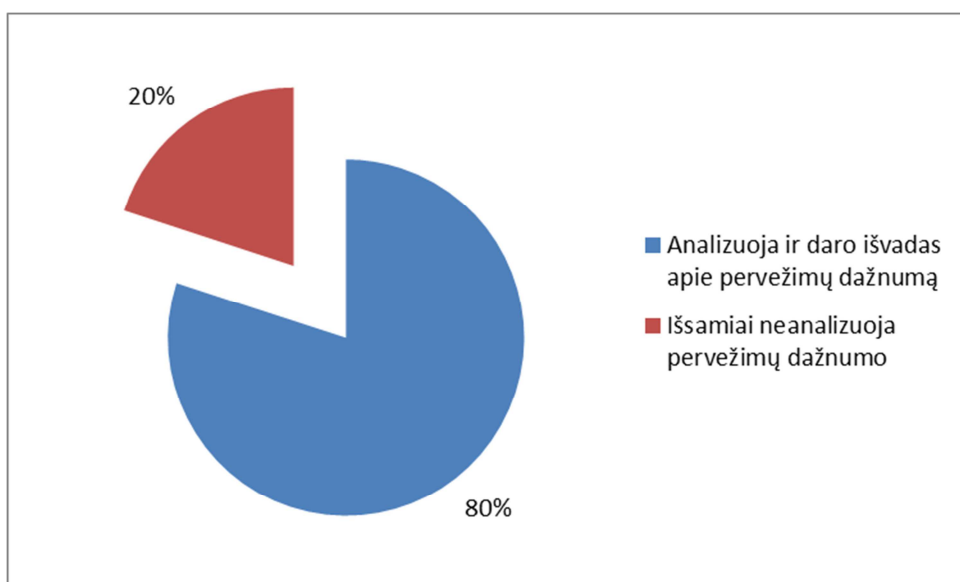
Statistinių duomenų kaupimas apie įmonės gautus ir sėkmingai įvykdytus užsakymus leidžia įmonei daryti tam tikras išvadas apie jų tendencijas. Todėl kaupti ir tinkamai apdoroti tokius duomenis svarbu, siekiant tinkamai įvertinti rinkos svyravimus, sezoniškumą ir kitus nenumatytus atvejus. Tai lengviausia atlikti kompiuterinėmis programomis. Tyrimo metu paaiškėjo, kad ne visos Utenos miesto analizuojamos transporto įmonės kaupia ir apdoroja statistinius duomenis apie įmonės gautus ir sėkmingai įvykdytus užsakymus. Šią veiklą atlieka 60 % tyrime dalyvavusių įmonių, o 40 % šios veiklos neatlieka. Verta pažymėti, kad

statistinius duomenis gali kaupti kiekviena įmonė, tačiau be konkretaus duomenų apdorojimo statistika yra dažniausiai bevertė.



4 pav. Statistinių duomenų kaupimas ir apdorojimas

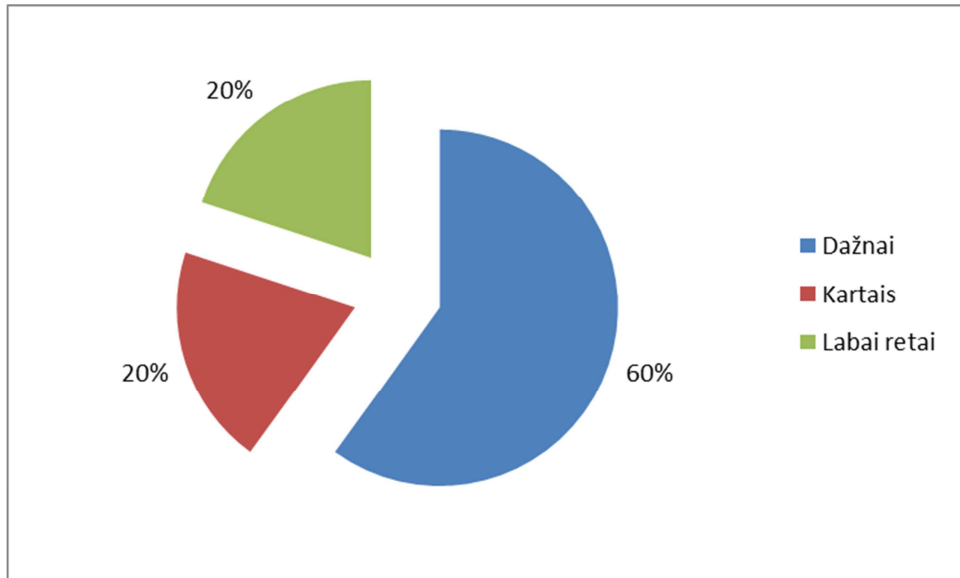
Teorinėje darbo dalyje pabrėžėme, kad kiekvienai transporto paslaugų srityje dirbančiai verslo įmonei yra labai svarbu išsamiai analizuoti pervežimų dažnumą, kad būtų galima pateikti specialius pasiūlymus klientams. Tyrimo metu paaiškėjo, kad 80 % respondentų išsamiai analizuoja ir daro išvadas apie pervežimų dažnumą ir kitus susijusius dalykus, o 20 % to nedaro.



5 pav. Išsami pervežimų analizė

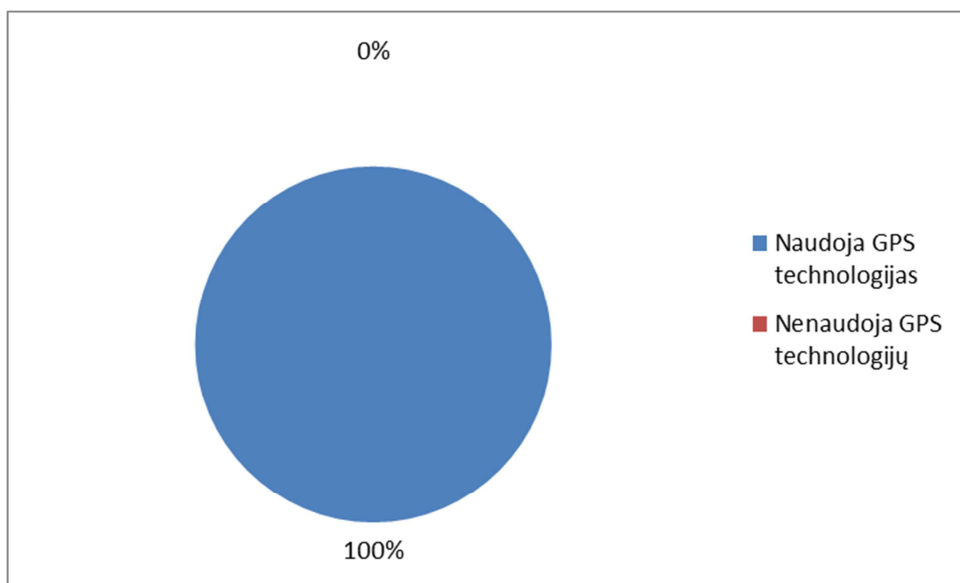
Pervežant krovinius kelių transportu, vienas didžiausių jo privalumų yra galimybė keisti maršrutą realiu laiku. Didėjant neramumams įvairiuose Europos regionuose, neišvengiamai

susiduriama su transporto grūstimis, kitomis nenumatytomis kliūtimis. Siekiant išspręsti šias problemas, iškyla būtinybė realiu laiku keisti maršrutus arba juos koreguoti. Tyrimo metu paaiškėjo, kad net 60 % respondentų realiu laiku dažnai keičia maršrutus. 20 % respondentų tai daro kartais, dar 20 % tai daro labai retai.



6 pav. Maršrutų keitimas realiu laiku.

Šiuolaikinės transporto paslaugos apima daugiau nei vieną krovinio pervežimą iš vienos vietos į kitą. Vis daugiau transporto paslaugas teikiančių įmonių turi pažangias technologijas, leidžiančias matyti krovinio judėjimą. Tyrimo metu paaiškėjo, kad visos apklaustos įmonės naudoja informacines telekomunikacines technologijas informacijai perduoti ir GPS technologijas transporto priemonės buvimo vietai nustatyti.



7 pav. GPS technologijų panaudojimas transporto priemonėse

Išsiaiškinus, kad visi tyrimo respondentai naudoja tokias priemones, toliau buvo prašoma įvertinti jų teikiamą naudą balais. Net 80 % tyrimo respondentų teigė, kad šių technologijų teikiama nauda yra labai didelė.

9 lentelė. GPS technologijų teikiama nauda.

Labai maža	Maža	Vidutinė	Didelė	Labai didelė
<i>0 %</i>	<i>0 %</i>	<i>0 %</i>	<i>20 %</i>	<i>80 %</i>

Tobulėjant technologijoms, rinkai vis dažniau pateikiami produktai, leidžiantys užtikrinti saugesnę veiklą. Tyrimo respondentų buvo prašoma įvertinti e-saugumo priemonių įdiegimo teikiamą naudą jų įmonės teikiamoms paslaugoms. 60 % respondentų teigė, kad ji yra labai didelė, 20 % - didelė, ir tik 20 % respondentų teigė, kad ji yra vidutinė

10 lentelė. E-saugumo priemonių įdiegimo teikiama nauda

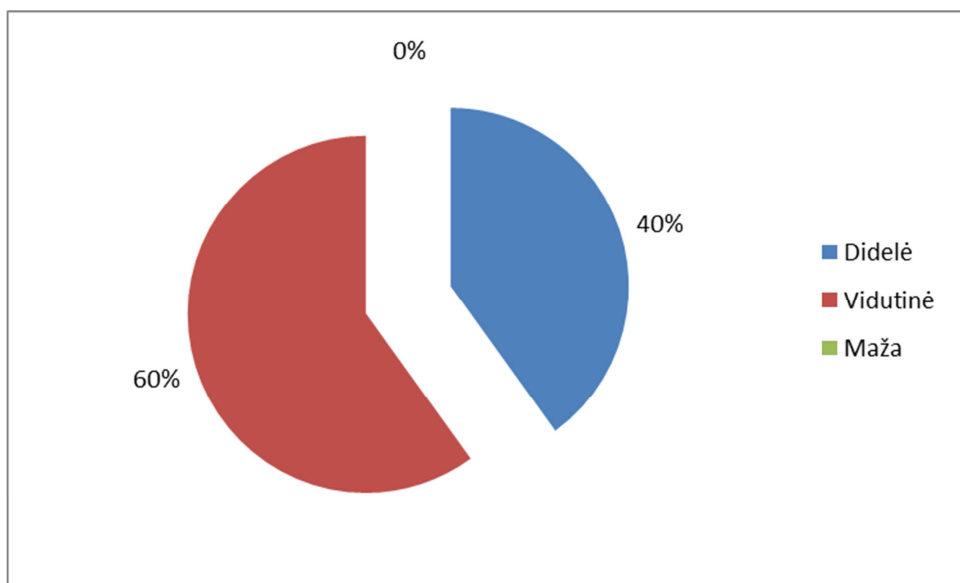
Labai maža	Maža	Vidutinė	Didelė	Labai didelė
<i>0 %</i>	<i>0 %</i>	<i>20 %</i>	<i>20 %</i>	<i>60 %</i>

Ateities prognozės labai svarbios vystant kiekvieną verslą. Ne išimtis ir transporto sektorius, kurio naujovės gali paskatinti šio sektoriaus progresą. Taip pat svarbios ir ekonominės tendencijos. Viską susumavus, tyrimo respondentai transporto sektoriaus perspektyvas įvertino teigiamai: 60 % teigė, kad jos yra palankios, 20 % - labai palankios. 20 % tyrimo respondentų įsitikinę, kad situacija nesikeis.

11 lentelė. Ateities prognozių vertinimas.

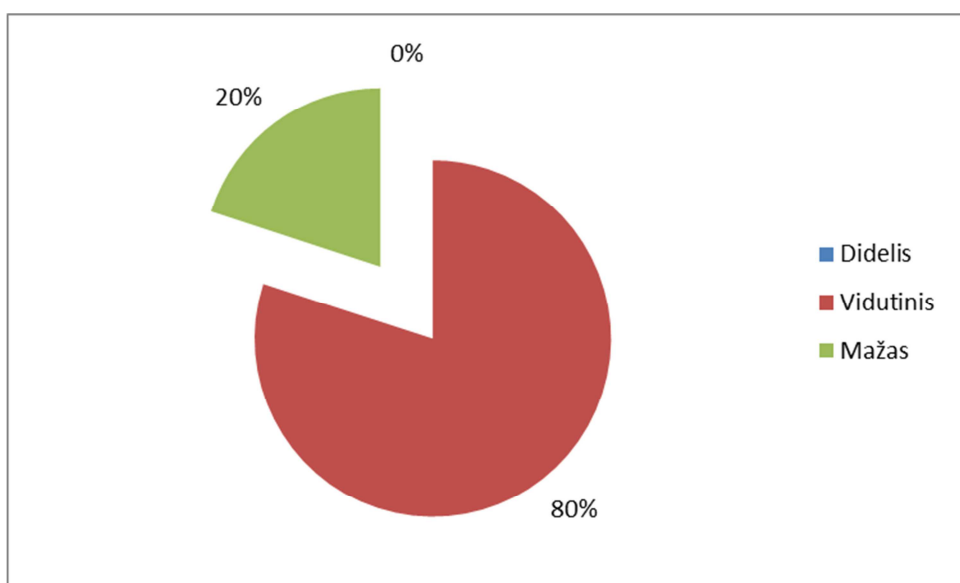
Labai nepalankios	Nepalankios	Situacija nesikeis	Palankios	Labai palankios
<i>0 %</i>	<i>0 %</i>	<i>20 %</i>	<i>60 %</i>	<i>20 %</i>

Pastarųjų metų įvykiai Rytų Europoje nebuvo labai palankūs transporto paslaugas teikiančioms įmonėms. Tad analizuojant šią situaciją plačiau, tiriamieji turėjo įvertinti riziką dirbant su Rytų Europos rinkomis. Dauguma respondentų teigė, kad ji yra vidutinė (60 %), arba didelė (40 %). Nei vienas respondentas nepaminėjo, kad ji yra maža.



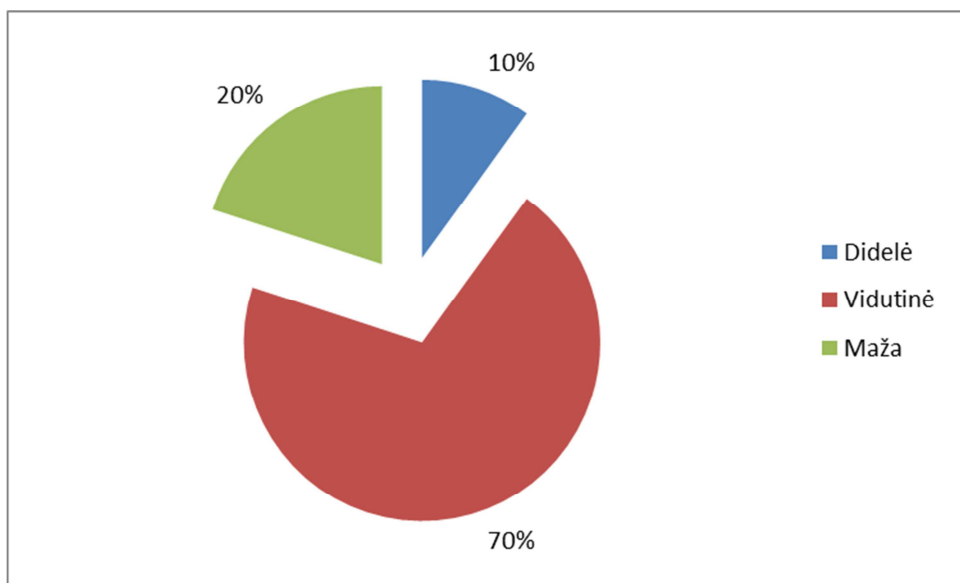
8 pav. Rizika dirbant su Rytų Europos rinkomis.

Įvertinę pelningumą dirbant su rytų Europos rinkomis tyrimo respondentai teigė, kad dažniausiai jis vidutinis (80 %) arba mažas (20 %). Nei vienas respondentas nepaminėjo, kad jis yra didelis.



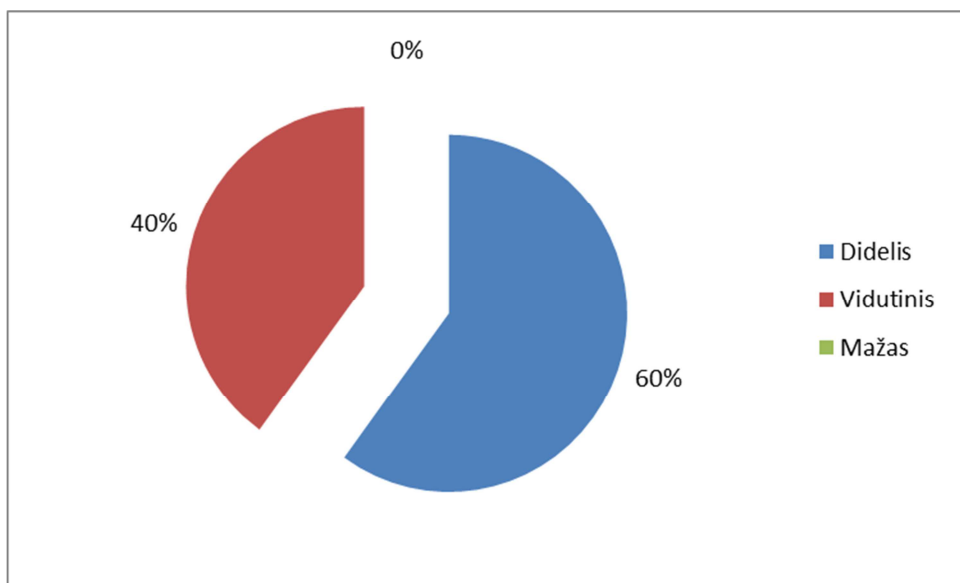
9 pav. Veiklos pelningumas dirbant su Rytų Europos rinkomis.

Pelningumas dirbant su viena ar kita rinka yra viena iš esminių priežasčių, renkantis su kuo labiausiai apsimoka dirbti. Tyrimo metu paaiškėjo, kad respondentai labiau pasitiki Vakarų Europos rinkomis. Rizikos dirbant su vakarų Europos rinkomis įvertinimas: 70 % respondentų atsakė kad ji vidutinė, 10 % - didelė, o 20 % - maža.



10 pav. Rizika dirbant su Vakarų Europos rinkomis.

Tuo tarpu pelningumas dirbant su Vakarų Europos rinkomis yra taip pat didesnis nei su Rytų Europos rinkomis. 60 % respondentų jį įvardino kaip didelį, 40 % - vidutinį. Nei vienas respondentas nepaminėjo, kad jis yra mažas.



11 pav. Veiklos pelningumas dirbant su Vakarų Europos rinkomis.

Apibendrinus skirtingas rinkas tampa aišku, kad Lietuvos vežėjai vis daugiau pradeda dirbti su ES valstybėmis, o mažiau – su Rytų Europos valstybėmis, kurių rinkos yra rizikingesnės.

Tyrimo metu paaiškėjo, kas Utenos miesto transporto įmonės savo galimybes optimizuoti veiklą vertina palankiai. Tai savo atsakymuose pabrėžė net 70 % tyrimo respondentų.

12 lentelė. Galimybė optimizuoti veiklą

Labai maža	Maža	Vidutinė	Didelė	Labai didelė
<i>0 %</i>	<i>20 %</i>	<i>10 %</i>	<i>70 %</i>	<i>0 %</i>

Tačiau norint optimizuojant veiklą būtinos ir investicijos, kurių ne kiekviena įmonė, ypač smulki ar vidutinė, gali turėti. Tad 10 % tyrimo respondentų teigė kad galimybė optimizuoti veiklą yra vidutinė, o 20 % - kad ji maža.

Toliau tyrimo respondentų buvo prašoma įvertinkite aukštą kvalifikaciją turinčių darbuotojų įtaką jų verslui pagal sritis. Paaiškėjo, kad apklaustų įmonių vadovai labiausiai vertina darbuotojus klientų paieškos ir pritraukimo bei transporto priemonės vairavimo srityje.

13 lentelė. Aukštą kvalifikaciją turinčių darbuotojų įtaką verslui

	Labai maža	Maža	Vidutinė	Didelė	Labai didelė
Klientų paieška ir pritraukimas	-	-	-	<i>60 %</i>	<i>40 %</i>
Transporto priemonės vairavimas	-	-	-	<i>60 %</i>	<i>40 %</i>
Investicijų pritraukimas	-	-	-	<i>80 %</i>	<i>20 %</i>

Optimalus įkrovimas į priekabas (puspriekabas) skatina racionalesnę įmonės veiklą, suteikia daugiau pajamų ir leidžia optimizuoti veiklą. Tyrimo metu paaiškėjo, kad nei viena įmonė optimaliai neišnaudoja turimų priemonių kroviniams gabenti. Tačiau 80 % teigė, kad įkrauna prekes beveik optimaliai, o 20 % tik vidutiniškai.

14 lentelė. Optimalus transporto priemonių išnaudojimas.

Visiškai neoptimalus	Neoptimalus	Vidutinis	Beveik optimalus	Optimalus
<i>0 %</i>	<i>0 %</i>	<i>20 %</i>	<i>80 %</i>	<i>0 %</i>

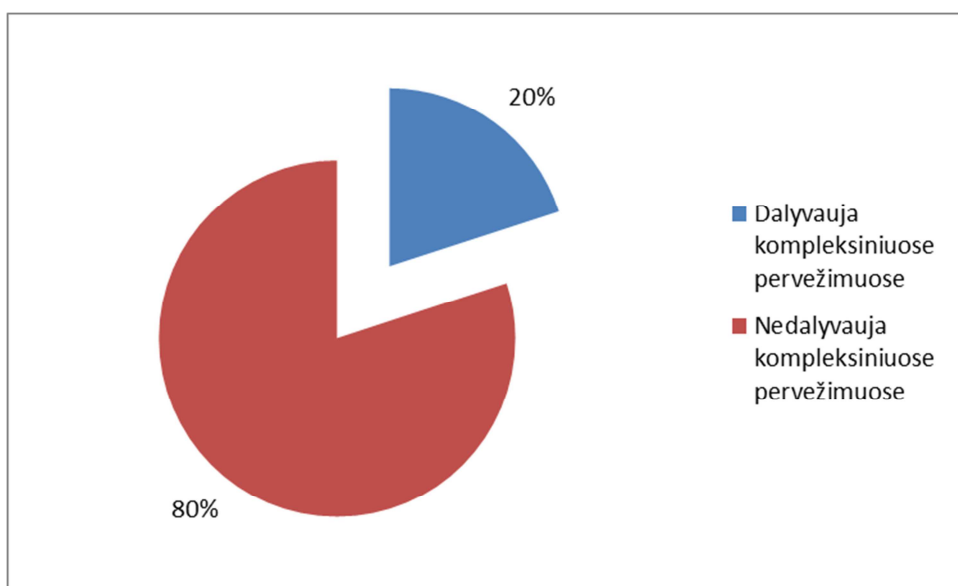
Valstybės investicijos į kelių infrastruktūrą labai prisideda prie įmonių konkurencingumo didinimo, saugumo keliuose padidinimo ir t.t. Siekiant išsiaiškinti, kaip tyrimo respondentai vertina valstybės pastangas gerinant kelių infrastruktūrą, paaiškėjo, kad

šios pastangos dažniausiai vertinamos tik vidutiniškai. Tai savo atsakymuose pabrėžė 60 % respondentų.

15 lentelė. Valstybės pastangos gerinant kelių infrastruktūrą.

Labai maža	Maža	Vidutinė	Didelė	Labai didelė
0 %	0 %	60 %	20 %	0 %

Tyrimo metu paaiškėjo, kad Utenos miesto transporto paslaugas teikiančios įmonės beveik nedalyvauja pervežant krovinius kompleksiniu būdu. To priežastis yra ta, kad dažniausiai pervežami kroviniai iš vieno taško į kitą, ir jų apimtis nėra tiek didelė, kad kroviniai prieš tai ar po to būtų, pavyzdžiui, plukdomi jūrų transportu. Tik 20 % tyrimo respondentų dalyvauja tokiuose pervežimuose.



12 pav. Įmonių dalyvavimas pervežant krovinius kompleksiniu būdu.

4.4. Tyrimo išvados

Utenos apskritis turi gan gerai išvystytą kelių tinklą, kuris jungia apskritį su kitais šalies regionais ir kaimyninėmis valstybėmis. Magistralinių kelių ilgis Utenos apskrityje sudaro 157,78 kilometrus. Šiuo metu intensyviai renovuojami esami keliai, didinamas jų saugumas.

Utenoje nėra labai stambių transporto paslaugas teikiančių įmonių. Vyrauja mažos. Dėl nedidelių veiklos apimčių, dalis įmonių susiduria su finansinėmis problemomis investuojant į naujausias IT priemones, galinčias padėti optimizuoti veiklą.

Tyrimo respondentų nuomone, saugos ir komunikavimo priemonės padeda pritraukti daugiau klientų pervežant krovinius, pačios įmonės dažniausiai teigiamai vertina jų teikiamą

naudą. Tačiau IT priemonės nėra išnaudojamos optimaliai, nes dalis įmonių nekaupia apdorotos statistinės informacijos apie pervežimų dažnumą ir pasiektus rezultatus.

Tyrimo metu paaiškėjo, kad dirbti su Vakarų Europos rinkomis yra pelningiau ir mažiau rizikinga nei dirbant su klientais iš Rytų Europos. Todėl optimizuojant veiklą būtina labiau orientuotis į darbą su ES. Nors šioje rinkoje ir yra labai didelė konkurencija, tinkamai išnaudojant visas galimybes ir transporto sektoriaus privalumus galima tikėtis gero rezultato ir aukšto veiklos pelningumo.

Dėl palyginti nedidelio autoparko, dalis Utenos miesto transporto paslaugas teikiančių įmonių nediegia naujausių technologijų, galinčių padėti optimizuoti jų veiklą. Tai suprantama, nes tokių technologijų įdiegimas nėra pigus, o jei įmonė turi nedaug transporto priemonių, tampa svarbus ekonominio naudingumo efektas.

Tyrimo metu paaiškėjo, kad nei viena įmonė optimaliai neišnaudoja turimų priemonių kroviniams gabenti. Nors dauguma įmonių ir naudoja šiuolaikiškas CRM programas, akivaizdu kad užsakymų trūkumas, specialistų stoka ir kitos priežastys neleidžia efektyviai išnaudoti visų turimų galimybių.

IŠVADOS

Teorinės darbo dalies išvados:

Transporto paslaugų infrastruktūra ir aplinka vaidina svarbų vaidmenį šalies ekonominiame ir socialiniame gyvenime – jos sudaro palankias sąlygas verslui plėtotis bei gyventojų poreikiams tenkinti. Transporto sektorius tenkina verslo bei gyventojų mobilumo ir krovinių pervežimo poreikius ir taip skatina regiono ekonominės ir socialinės plėtros tempus;

Vis stiprėjanti konkurencinė kova verčia kompanijas ieškoti būdų ir metodų, kurie sudarytų sąlygas greitai reaguoti į rinkos pokyčius. Tam taikomos naujos organizavimo formos, diegiamos naujos gamybos bei valdymo technologijos, optimizuojama įmonių veikla;

Naujų technologijų svarba ir įtaka šiuolaikiniame vežimo sausumos keliais versle yra labai didelė. Įmonės, naudojančios įvairius technologinius sprendimus, yra daug pranašesnės, nes jos gali dirbti greičiau. Būtent tokioms įmonėms klientai teikia pirmenybę. Lietuvos ir užsienio ekspertų atlikti tyrimai rodo, kad transporto infrastruktūros plėtra teigiamai veikia užsienio investicijų verslo plėtrai pritraukimą;

Moderniosios transporto infrastruktūros kūrimas didina transportavimo pajėgumus, efektyvumą, patikimumą ir gerina logistinio aptarnavimo lygį. Tai savo ruožtu mažina transportavimo sąnaudas, prekių pristatymo laiką ir skatina pramonės įmones plėstis bei keltis į ekonomiškai patogesnes vietas. Dėl to didėja gamybos produktyvumas ir auga ekonomika;

Krovinių apyvartos augimas tiesiogiai susijęs su ekonominio vystymosi lemiamu poreikiu pervežimams. Šiuo metu pervežimų apimtys šalyje stabilios, transporto sektorius generuoja nemažą dalį šalies BVP.

Tiriamosios darbo dalies išvados:

Utenos apskritis nėra stipri ekonomiškai, tačiau yra strategiškai patogioje Lietuvos dalyje, su gan gerai išvystytu kelių tinklu, jungiančiu apskritį su kitais šalies regionais ir kaimyninėmis valstybėmis;

Utenos mieste ir apskrityje nėra stambių logistinių centrų, dominuoja smulkios transporto paslaugų įmonės, daug įtakos pervežimų apimtims daro Utenoje veikiantis vienas stambiausių Lietuvoje automobilių turgus;

Utenos mieste veikiančios transporto įmonės investuoja į naujausias IT, tačiau tai daro labiau dėl to, kad tokių priemonių reikalauja klientai, o ne dėl to, kad mato plačias panaudojimo galimybes;

Utenos mieste veikiančios transporto įmonės palankiai vertina šio verslo ateities perspektyvas, didesnes galimybes gauti pelną išvelgia Vakarų Europos rinkose, jas laiko mažiau rizikingesnėmis nei Rytų Europos rinkas;

Utenos mieste veikiančios transporto įmonės beveik nedalyvauja kompleksiniuose pervežimuose, kas sumažina jų galimybes susilaukti daugiau užsakymų.

REKOMENDACIJOS

Tyrimo metu analizuotoms Utenos miesto transporto įmonėms reikėtų naudoti platesnį IT priemonių ratą. Naujausios aktyviosios saugos sistemos ir pažangios pagalbos vairuotojui sistemos veiksmingai padeda užtikrinti transporto priemonės krovinio ir kitų kelių eismo dalyvių saugumą. Tai padidintų konkurencines galimybes ir padėtų optimizuoti veiklą iki minimumo panaikinant nelaimingų atsitikimų keliuose riziką;

Utenos miesto transporto paslaugų įmonės, anksčiau labai dirbusios su Rytų Europos rinkomis, vertina jas prasčiau ir laiko rizikingesnėmis nei Vakarų Europos. Siekiant didesnio pelningumo ir atsisakant rizikingų užsakymų, būtina aktyvinti klientų paiešką ES valstybėse. Tam būtina gera vadyba, puikus užsienio kalbų ir rinkų išmanymas. Tyrimo respondentai pritaria, kad aukštesnės klasės darbuotojai gali įmonei atlikti daugiau pritraukiant naujus klientus. Tad kvalifikuotos vadybinės darbo jėgos poreikis turėtų būti vienas svarbiausių įmonės veiklos tikslų;

Siekiant optimizuoti transporto paslaugų srityje dirbančių įmonių veiklą, būtina aktyviau ieškoti galimybių pervežant krovinius kompleksiniu būdu. Nors Utenos miestas yra toli nuo Klaipėdos, kur įsikūręs uostas, galimybių galima žvalgytis Baltarusijoje.

LITERATŪROS SĄRAŠAS

1. Apie ES politiką. Transportas: patikima jungtis tarp Europos įmonių ir piliečių. Liuksemburgas: Europos Sąjungos leidinių biuras, 2014
2. Baublys A. Krovinių vežimai. Vilnius: Technika, 2004.
3. Baublys A., Petrauskas B. Transporto terminalai. Vilnius: Technika, 2002.
4. Baublys A., Vasilis Vasiliauskas A. Transporto infrastruktūra. Vilnius: Technika, 2011.
5. Bischof K. D. Ekspedicinių ir transporto įmonių vadyba. Vilnius: Presvika, 2002
6. Briuchoveckaja A., Ginavičienė J., Narkaitis L., Turbienė J., Zarankienė B. Transporto logistika I. Vilnius: VTDK, 2011
7. Borchardt K.D. Europos Sąjungos teisės pagrindai. Liuksemburgas: Europos Sąjungos leidinių biuras, 2011
8. Butkevičius J. Transporto veiklos teisinis reguliavimas. Vilnius: Technika, 2009
9. Europos Sąjungos muitinės kodeksas 2005. Vilnius: Linava, 2005
10. Europos šalių susitarimas dėl kelių transporto priemonių ekipažų, važinėjančių tarptautiniais maršrutais, darbo (AETR). Ženeva, 1970
11. Ilgalaikė (iki 2025 m.) Lietuvos transporto sistemos strategija. Vilnius, 2005
12. Galimi transporto sektoriaus Europos Sąjungos struktūrinės paramos panaudojimo prioritetai po 2013 m. Vilnius: Susisiekimo ministerija. 2011
13. Jaržemskis V., Jakubauskas G., Mačiulis A. Transporto politikos pagrindai. Vilnius: Technika, 2012.
14. Kelių naudotojo mokestis.
http://www.lakd.lt/lt.php/keliu_mokesciai_ir_rinkliavos/naudotojo_mokestis_vinjetes/8588
15. Lietuvos Respublikos muitinės įstatymas. Valstybės žinios, 2004
16. Lietuvos Respublikos Transporto veiklos pagrindų įstatymas. V., 2002
17. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas Dėl nacionalinės susisiekimo plėtros 2014–2022 m. programos patvirtinimo. V., 2013
18. Minalga R. Aprūpinimo logistika. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2008
19. Minalga R. Logistika versle. Vilnius: Homo liber, 2009
20. Minalga, R. Krovinių transporto sistema. Kaunas: Kauno kolegijos leidybos centras, 2008

21. Muitinės konvencija dėl tarptautinio krovinių gabenimo su TIR knygelėmis (1975 m. TIR konvencija)
22. Paliulis, N.; Chlivickas, E.; Pabedinskaitė, A. 2004. Valdymas ir informacija. Vilnius: Technika
23. Palšaitis R. Tarptautinio verslo transportinis logistinis aptarnavimas. Vadovėlis. Vilnius: Technika, 2011.
24. Palšaitis R. Logistikos vadybos pagrindai. Vilnius: Technika, 2007
25. Palšaitis R. Šiuolaikinė logistika. Vilnius: Technika, 2010
26. Sinkevičius, E. Krovinių vežimo dokumentai, jų funkcijos ir teisinė reikšmė. Jurisprudencija: Mokslo darbai, 2008. 103 (1), 46–54.
27. Susitarimas dėl greitai gendančių maisto produktų tarptautinio gabenimo ir tokiam gabenimui naudojamų specialių transporto priemonių (ATP). 1970
28. Turbienė J. Transporto ekspedicija (Metodinė priemonė). Vilnius: Vilniaus technologijų ir dizaino kolegija, 2012
29. Transporto sektoriaus eksporto galimybių studija. Vilnius: Linava, 2012
30. Transporto sektoriaus įtakos Lietuvos ekonomikai bei gyvenimo kokybei studija. Vilnius: UAB „Ekonominės konsultacijos ir tyrimai“, 2007
31. Transporto ir logistikos sektoriaus įmonių paslaugų eksporto į Ispaniją galimybių studija. Vilnius: NPI, 2014
32. Vasiliauskas A.V. Krovinių vežimo technologijos. Klaipėda, 2013
33. Urbonas J. A. Tarptautinė logistika: teorija ir praktika. Kaunas: Kauno technologijos universitetas, 2005.
34. Utenos regiono plėtros 2009-2016 m. planas (Utenos apskrities viršininko administracija). 2010 m. gegužės 26 d.
35. Utenos miesto ir rajono transporto įmonės. <http://www.auto.lt/rubrika/Transporto-paslaugos/100199039/Utena>
36. Židonis Ž. Verslo logistika. Vadovėlis. Vilnius: Vilniaus vadybos kolegija 2002
37. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR). Ženeva, 1956

PRIEDAI

TYRIMO ANKETA

1. Įmonės pavadinimas

2. Jūsų įmonės patirtis transporto paslaugų srityje

3. Ar Jūsų įmonės klientai reikalauja įvairių papildomų saugos priemonių pervežant krovinius?

a) taip;

b) ne.

4. Ar, Jūsų nuomone, papildomos saugos/komunikavimo priemonės padeda pritraukti daugiau klientų pervežant krovinius?

a) taip;

b) ne.

5. Įvertinkite balais inovatyvių technologijų diegimo naudą pervežant krovinius.

Didelė ← 1 2 3 4 5 → Maža

6. Ar investuojate į naujas CRM (ryšių valdymo programos)?

a) taip;

b) ne.

7. Ar kaupiate ir apdorojate statistinius duomenis apie Jūsų įmonės gautus ir įvykdytus užsakymus?

a) taip;

b) ne.

8. Ar analizuojate ir darote išvadas apie pervežimų dažnumą, kitus dalykus?

a) taip;

b) ne;

9. Ar dažnai realiu laiku keičiate maršrutus?

- a) dažnai;
- b) kartais;
- c) labai retai.

10. Ar naudojate informacinių telekomunikacinių technologijų informacijai perduoti ir GPS technologijas transporto priemonės buvimo vietai nustatyti?

- a) taip;
- b) ne.

11. Jei naudojate, įvertinkite jų teikiamą naudą balais.

Maža ← 1 2 3 4 5 → Didelė

12. Įvertinkite e-saugumo priemonių įdiegimo teikiamą naudą Jūsų įmonės teikiamoms paslaugoms.

Maža ← 1 2 3 4 5 → Didelė

13. Įvertinkite balais ateities prognozes transporto paslaugų rinkoje?

Nepalankios ← 1 2 3 4 5 → Palankios

14. Įvertinkite riziką dirbant su rytų Europos rinkomis.

- a) didelė;
- b) vidutinė;
- c) maža.

15. Įvertinkite pelningumą dirbant su rytų Europos rinkomis.

- a) didelis;
- b) vidutinis;
- c) mažas.

16. Įvertinkite riziką dirbant su vakarų Europos rinkomis.

- a) didelė;
- b) vidutinė;
- c) maža.

17. Įvertinkite pelningumą dirbant su vakarų Europos rinkomis

- a) didelis;
- b) vidutinis;
- c) mažas.

18. Įvertinkite balais finansinę galimybę šiuo metu optimizuoti savo įmonės teikiamas transporto paslaugas.

Maža ← 1 2 3 4 5 → Didelė

19. Įvertinkite balais aukštą kvalifikaciją turinčių darbuotojų įtaką Jūsų verslui pagal sritis?

- Klientų paieška ir pritraukimas Maža ← 1 2 3 4 5 → Didelė
- Transporto priemonės vairavimas Maža ← 1 2 3 4 5 → Didelė
- Investicijų pritraukimas Maža ← 1 2 3 4 5 → Didelė

20. Įvertinkite balais įkrovimo į priekabas (puspriekabas) optimalų išnaudojimą Jūsų įmonėje?

Neoptimalus ← 1 2 3 4 5 → Optimalus

21. Įvertinkite balais valstybės pastangas gerinant kelių infrastruktūrą ir jos teikiamą naudą Jūsų įmonei.

Maža ← 1 2 3 4 5 → Didelė

22. Ar Jūsų įmonė dalyvauja pervežant krovinius kompleksiniu būdu?

- a) taip;
- b) ne.

Dėkoju už atsakymus.