



KAUNO TECHNOLOGIJOS UNIVERSITETAS

EKONOMIKOS IR VERSLO FAKULTETAS

KAROLIS GREFAS

**LIETUVOS LOGISTIKOS IR TRANSPORTO SEKTORIAUS
KONKURENCINGUMO VERTINIMAS**

MAGISTRO DARBAS

Darbo vadovė prof. dr. Vaida Pilinkienė

KAUNAS 2016

KAUNO TECHNOLOGIJOS UNIVERSITETAS
EKONOMIKOS IR VERSLO FAKULTETAS

Lietuvos logistikos ir transporto sektoriaus konkurencingumo vertinimas

Tarptautinė ekonomika ir prekyba (kodas M7276M21)

MAGISTRO DARBAS

Darbą atliko

VMTEP-4 gr. stud. Karolis Grefas

Vadovas

prof. dr. Vaida Pilinkienė

Recenzentas

doc. dr. Akvilė Čibinskienė

KAUNAS, 2016



KAUNO TECHNOLOGIJOS UNIVERSITETAS

Ekonomikos ir verslo

(Fakultetas)

Karolis Grefas

(Studento vardas, pavardė)

Tarptautinė ekonomika ir prekyba, M7276M21

(Studijų programos pavadinimas, kodas)

Baigiamojo magistro darbo „Lietuvos logistikos ir transporto sektoriaus konkurencingumo vertinimas“

AKADEMINIO SAŽININGUMO DEKLARACIJA

20 _____ m. _____ d.
_____ Kaunas _____

Patvirtinu, kad mano **Karolio Grefo** baigiamasis magistro darbas tema „Lietuvos logistikos ir transporto sektoriaus konkurencingumo vertinimas“ 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)

SUMMARY

Grefas, Karolis. Evaluation of the Competitiveness of Lithuanian Logistics and Transport Sector. Master's Final Thesis in International Economics and Trade / supervisor prof. dr. Vaida Pilinkienė. Department of Economics, the School of Economics and Business, Kaunas University of Technology.

Social Sciences: 04 S Economics

Key words: logistics, transport, competitiveness,

Kaunas, 2016. 83 p.

SUMMARY

This topic is relevant to the fact that the prevalence of trade relations between the various market participants and the development of domestic and international trade, logistics and transport sector plays a very important role in the economy as a whole. The main function of logistics and transport companies is to connect other sectors of the economy and ensure a smooth and timely movement of goods and services, so without a well-developed and efficient logistics and transport sector efficiency and success in other sectors is inconceivable. The logistics and transport sector includes road, rail, water transport services companies, storage, transshipment and transport services related companies and companies that provide transport forwarding, freight forwarding and other intermediary services. In order that the goods pass through the territory of Lithuania, and the logistics and transport sector would have work, it is needed that the whole industry is competitive. The more competitive and more developed this sector is, the more customers prefer to use the services of companies in the country, so it is necessary to make evaluation of Lithuanian logistics and transport sector competitiveness. Thus, the Lithuanian logistics and transport sector competitiveness and the competitive environment is the object of this work.

The main goal of this work is to evaluate the Lithuanian logistics and transport sector competitiveness. To reach the goal, there has been a theoretical and empirical study done regarding Lithuanian logistics and transport sector competitiveness evaluation. Therefore, the first part of this work provides logistics and transport services concept, an overview of sector peculiarities of transported cargo structure, scope and discussion of how developed the country's transport infrastructure is.

The second part uses theoretical analysis of the competitiveness evaluation to primarily define the concept of competitiveness, theoretically analyze the competitive environment structure and the most influential factors to competitiveness. In order to determine the most appropriate method to assess the country's competitiveness in the sector, it was reviewed and analyzed theoretically what industry competitiveness evaluation main methods are provided by the scientists, what problems they face and what are the limitations of those methods. After reviewing a number of competitiveness researches and referring scientists studying competitiveness, the most appropriate logistics and transport sector competitiveness evaluation theoretical assumptions and valuation methods were determined. Due to the

sheer number of actors and the complexity of competitiveness evaluation it was found that the most appropriate method to evaluate the logistics and transport sector's competitiveness is Porter's model, in addition to international trade and corporate financial analysis indicators. And the third part of the work made all the necessary methodology, describing all the formulas and other analytical techniques used in the study.

The fourth part of study includes sector infrastructure and investment research, macroeconomic indicators and business performance analysis. The competitiveness study evaluated necessary resources and their abundance for the successful activities of companies in the sector, demand conditions, industries servicing object sector. According to the Department of Statistics it is shown what the structure of the sector is and what the competitive conditions between companies in the sector are. As the logistics sector is highly dependent on various external factors such as the economic and political situation, environmental requirements, public control, the work evaluated these factors. It was also found that international business, private capital and state and municipal enterprises have significant influence on the logistics and transport sector competitiveness.

The Lithuanian logistics and transport sector competitiveness evaluation found that the sector is competitive in the transport of goods by land vehicles, as it is dominated by cheap and qualified labor force, has favorable geographical position and relatively well-developed road infrastructure. However, the competitiveness is lowered by declining labor force in the country, unevenly developed enterprise in the sector and difficulties in attracting direct foreign investment.

TURINYS

ĮVADAS	8
1. LIETUVOS LOGISTIKOS IR TRANSPORTO SEKTORIAUS PROBLEMINĖS SRITYS IR APŽVALGA	10
1.1. Logistikos ir transporto sektoriaus dalyviai ir jų teikiamos paslaugos	10
1.2. Lietuvos logistikos ir transporto sektoriaus apžvalga bei veiklos rezultatai.....	13
1.3. Logistikos ir transporto sektoriaus infrastruktūra	18
2. TEORINIAI KONKURENCINGUMO VERTINIMO ASPEKTAI LOGISTIKOS IR TRANSPORTO SEKTORIUJE	22
2.1. Konkurencingumo ir konkurencinės aplinkos samprata ir struktūra	22
2.1.1. Konkurencingumo samprata ir rūšys.....	22
2.1.2. Konkurencinės aplinkos struktūra	25
2.1.3. Konkurencingumą lemiantys veiksniai ir konkurenciniai pranašumai	29
2.2. Konkurencingumo vertinimo metodai	35
2.3. Logistikos ir transporto sektoriaus paslaugų samprata ir veiksniai	40
2.4. Logistikos ir transporto sektoriaus konkurencingumo vertinimo koncepcijos	42
3. TYRIMO METODOLOGIJA	46
4. LIETUVOS LOGISTIKOS IR TRANSPORTO SEKTORIAUS KONKURENCINGUMO TYRIMAS	50
4.1. Lietuvos logistikos ir transporto sektoriaus įmonių veiklos rodiklių ir makroekonominės aplinkos analizė.....	50
4.2. Lietuvos logistikos ir transporto sektoriaus konkurencingumo vertinimo tyrimas remiantis M. Porter modeliu	57
4.2.1. Išteklių	57
4.2.2. Paklausos sąlygos.....	64
4.2.3. Susiję ir aptarnaujantys pramonės sektoriai	66
4.2.4. Įmonių struktūra, strategija ir konkurencija	67
4.2.5. Išorės veiksniai ir vyriausybės vaidmuo.....	70
4.2.6. Tarptautinio verslo vaidmuo.....	71
4.3. Lietuvos logistikos ir transporto sektoriaus konkurencinių galimybių stiprinimo gairės: diskusiniai aspektai.....	74
IŠVADOS IR REKOMENDACIJOS	77
LITERATŪROS SĄRAŠAS	79
PRIEDAI	84

PAVEIKSLŲ SĄRAŠAS

1 pav. Transporto ir saugojimo sektoriuje veikiančių įmonių skaičius Lietuvoje.....	10
2 pav. Kelių transporto krovinių pervežimo apimtys 2008–2015 metais.....	14
3 pav. Geležinkelių transporto krovinių pervežimo apimtys 2008–2015 metais.....	14
4 pav. Krovos dinamika Klaipėdos uoste 1999–2015 metais.....	16
5 pav. Klaipėdos uoste kraunamų krovinių struktūra 2015 metais.....	16
6 pav. Krova Baltijos jūros rytinės pakrantės uostuose 2015 metais.....	17
7 pav. Įvairių lygio ekonomikos subjektų konkurencingumo tipai.....	25
8 pav. Veiksniai turintys įtakos logistikos ir transporto sektoriaus veiklai.....	41
9 pav. Lietuvos logistikos ir transporto sektoriaus konkurencingumo vertinimo schema.....	46
10 pav. Lietuvos eksporto, importo ir bendrojo vidaus produkto dinamika 2010–2015 metais.....	50
11 pav. Lietuvos bendrojo vidaus produkto vienam gyventojui dinamika 2010–2015 metais.....	51
12 pav. Transporto ir saugojimo veikla užsiimančių įmonių pardavimo pajamų ir bendrojo pelningumo dinamika 2012–2015 metais.....	54
13 pav. Transporto ir saugojimo veikla užsiimančių įmonių vidutiniai įsiskolinimo koef. 2012–2015 m. laikotarpiu.....	55
14 pav. Lietuvos darbo jėgos ir nedarbo lygio dinamika 2011-2015 metais.....	58
15 pav. Darbo kaštai tenkantys vienam darbuotojui per valandą.....	58
16 pav. Lietuvos transporto ir saugojimo veikla užsiimančių įmonių 2015 m. dirbančių asmenų pokytis lyginant su 2010 m.....	59
17 pav. Paskolos nefinansinėms korporacijoms pagal ekonominės veiklos rūšis 2011–2015 metais.....	60
18 pav. Klaipėdos uoste veikiantys terminalai.....	61
19 pav. Valstybinės reikšmės kelių finansavimo dinamika 2008–2016 metais.....	63
20 pav. Lietuvos darbo užmokesčio rodikliai 2011-2015 metais.....	64
21 pav. Transporto ir saugojimo veikla užsiimančių įmonių pasiskirstymas pagal dydį 2016 metais.....	68
22 pav. Lietuvos transporto ir saugojimo veikla užsiimančių įmonių kapitalo pasiskirstymas 2011-2014 metais.....	72
23 pav. Tiesioginės užsienio investicijos 2015 metų pabaigoje pagal ekonomines veiklos rūšis.....	73

LENTELIŲ SĄRAŠAS

1 lent. Geležinkelių ir kelių transportu pervežamų krovinių apimtys 2014 m. pagal vežimo kryptis.....	15
2 lent. LPI indeksas 2014 metais.....	20
3 lent. Konkurencinės aplinkos veiksniai.....	28
4 lent. Šalies konkurencingumo veiksnių klasifikacija.....	34
5 lent. Regiono, ūkio šakos ar sektoriaus konkurencingumo vertinimo rodikliai.....	36
6 lent. Koreliacijos koeficiento vertinimai.....	49
7 lent. Lietuvos logistikos ir transporto sektoriaus įmonių apskaičiuoti finansiniai santykiniai rodikliai 2012–2015 metais.....	52
8 lent. Kintamųjų normalumo tikrinimas.....	56
9 lent. Kintamųjų koreliacijos analizė.....	56
10 lent. Lietuvos paslaugų įmonių veiklą ribojantys veiksniai.....	60
11 lent. Klaipėdos jūrų uosto krovinių krovimo galimybės ir faktiniai duomenys.....	61
12 lent. Namų ūkių individualaus vartojimo išlaidos 2011-2015 metais.....	65
13 lent. Transporto ir saugojimo veikla užsiimančių įmonių skaičiaus pasiskirstymas pagal darbuotojus 2016 metais.....	67
14 lent. Transporto ir saugojimo sektoriuje veikiančių ūkio subjektų pasiskirstymas pagal apskritis 2009–2016 metais.....	69
15 lent. Lietuvos ir užsienio kontroliuojamų transporto ir saugojimo veikla užsiimančių įmonių rodikliai 2014 metais.....	73
16 lent. Lietuvos logistikos ir transporto sektoriaus SSGG analizė.....	75

IVADAS

Logistikos ir transporto sektorius ekonomikoje užima labai svarbų vaidmenį tarpininkaujant, kai kroviniai gabenami iš jų gamybos vietos į vietą, kurioje prekės vartojamos. Kadangi logistikos ir transporto sektorius yra visos likusios ekonomikos jungiamoji grandis, užtikrinantis sklandų prekių ir paslaugų judėjimą, todėl be gerai išvystyto ir efektyvaus logistikos ir transporto sektoriaus neįsivaizduojama efektyvi ir sėkminga kitų sektorių veikla. Logistikos ir transporto sektorius apima kelių, geležinkelių, vandens transporto paslaugas teikiančias įmones, sandėliavimo, perkrovimo bei su transporto paslaugomis susijusias įmones bei įmones, kurios teikia transporto ekspedijavimo, krovinių ekspedijavimo bei kitas tarpininkavimo paslaugas. Sėkminga ir darni logistikos ir transporto sektoriaus veikla daugeliu atvejų yra susijusi su gerai išplėtotą transporto infrastruktūra, sėkminga įmonių veikla bei su aukštu ir tolygiu įmonių išsivystymo lygiu. Galima teigti, kad koja kojon su šalies ekonomika privalo taip pat vystyti transporto ir logistikos sektorius tam, kad šalies įmonėms galėtų pasiūlyti aukščiausio lygio paslaugas, kadangi prekės kuriamos ir vartojamos skirtingose vietose, iškyla būtinybė greitai ir efektyviai jas pergabenti.

Lietuvos logistikos ir transporto sektoriaus sėkmingas prisijungimas prie bendros Europos transporto sistemos sąlygotų atsivėrusią bendrąją rinką, laisvą prekių ir paslaugų judėjimą. O laikantis bendros Europos Sąjungos transporto politikos, siekiant efektyviai išnaudoti visas transporto rūšis bei daugiau krovinių perkelti nuo automobilių transporto ant aplinką labiau tausojančių transporto priemonių, turėtų keistis pervežamų krovinių struktūra pagal transporto rūšis, atsirasti naujų verslų bei turėtų būti perorientuojama infrastruktūra. Taip pat gerėjant tarptautinei ekonominei situacijai ir pasaulinėms prekybos tendencijoms bei esant patogiai Lietuvos padėčiai atsiveria galimybės papildomai pritraukti krovinius, kurie būtų sandėliuojami šalyje ar suteikiamos papildomos paslaugos. Tačiau norint, jog tokie kroviniai neaplenktų Lietuvos, o šalies logistikos ir transporto įmonės turėtų darbo, reikia rūpintis viso sektoriaus įmonių konkurencingumo kėlimu. Kuo konkurencingesnis ir išvystytas šis sektorius tuo daugiau klientų norės naudotis šalies įmonių paslaugomis.

Temos aktualumas. Sparčiai keičiantis rinkų, politinėms ir ekonominėms šalių sąlygoms, intensyvėjant konkurencijai ir tarptautinei prekybai, susiduriant vis su naujais iššūkiais, atsiranda būtinybė vis iš naujo vertinti sektoriaus įmonių galimybes konkuruoti bei konkurencingumo lygį sektoriuje. O norint išsiaiškinti ar logistikos ir transporto sektoriaus tikėtina sėkminga veikla bei nustatyti konkurencingumo lygį bei išanalizuoti konkurencinę aplinką atsiranda poreikis vertinti pačią konkurencingumo sampratą, konkurentus bei jų struktūrą, paklausos sąlygas bei kitus sektoriaus įmones veikiančius veiksnius.

Tyrimo problema. Daugelis mokslo pasaulio atstovų pripažįsta, jog konkurencingumo vertinimas yra įvairiapusis ir sudėtingas procesas. Dažnai skirtingi konkurencingumo vertinimo metodai skiriasi įvairiais vertinimo tikslais, vertinamais objektais, duomenų gausos būtinybe bei tyrimo apimtimi. Galima

teigti, jog gana sudėtinga įvertinti mažesnių regionų ar sektorių konkurencingumo veiksnius dėl duomenų trūkumo, todėl kiekvienas priimtas nagrinėti konkurencingumo modelis neturėtų būti laikomas absoliučiai tikslu. Sektoriaus konkurencingumo tyrimas taip pat kelia iššūkį ir tuo, jog jis yra sudėtingas, kompleksinis procesas, o logistikos ir transporto sektoriuje dalyvauja labai didelis skaičius gana skirtingų dalyvių, todėl kiekvieno jų įtaką bei priežastinius ryšius tiksliai nustatyti tiek kiekybiškai, tiek kokybiškai gali būti itin sunku. O būtent tiek kiekybinis, tiek kokybinis konkurencingumo vertinimas leidžia visapusiškai ir kompleksiškai įvertinti konkurencingumo lygį sektoriuje.

Tyrimo objektas - Lietuvos logistikos ir transporto sektoriaus konkurencingumas.

Tyrimo tikslas - išanalizuoti Lietuvos logistikos ir transporto sektoriaus konkurencingumą ir numatyti konkurencinių pozicijų stiprinimo galimybes.

Darbo uždaviniai:

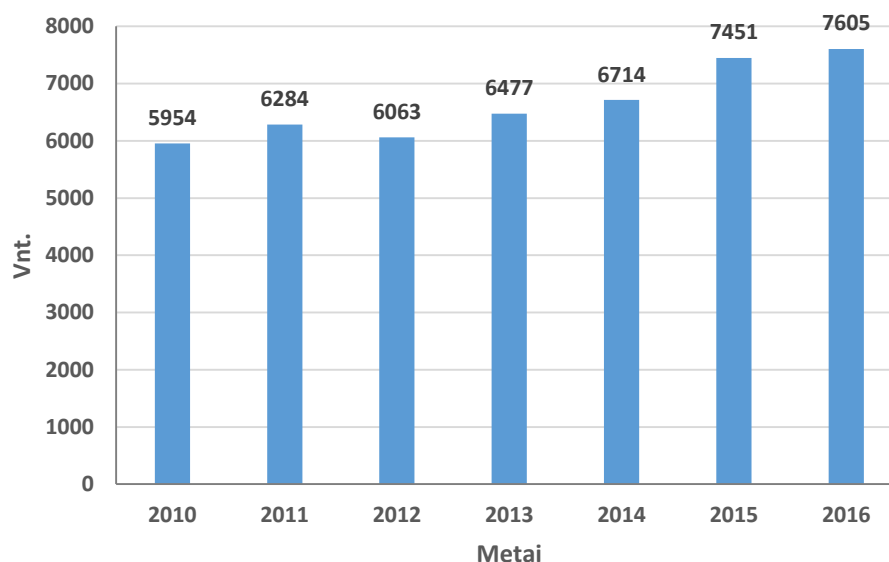
1. Aptarti Lietuvos logistikos ir transporto sektoriaus vystymąsi bei apžvelgti pagrindinius sektoriaus veiklos rezultatus;
2. Išanalizuoti konkurencingumo sampratą bei konkurencingumo vertinimo modelius;
3. Sudaryti Lietuvos logistikos ir transporto sektoriaus konkurencingumo tyrimo metodologiją;
4. Atlikti Lietuvos logistikos ir transporto sektoriaus konkurencingumo vertinimą.

Tyrimo metodai: Darbe buvo atliekama Lietuvos ir užsienio autorių mokslinės literatūros sisteminė, lyginamoji ir loginė analizė, statistinių duomenų analizė, naudoti statistiniai matematiniai duomenų analizės metodai (skaičiavimams naudota statistinė programa SPSS).

1. LIETUVOS LOGISTIKOS IR TRANSPORTO SEKTORIAUS PROBLEMINĖS SRITYS IR APŽVALGA

1.1. Logistikos ir transporto sektoriaus dalyviai ir jų teikiamos paslaugos

Įprastai Europos Sąjungoje kroviniai gabenami kelių, geležinkelių, vandens, oro transportu tiek nacionaliniais, tiek tarptautiniais maršrutais. Pavyzdžiui, siekiant kuo pigesnių gamybos kaštų, įmonės esančios Europoje perka žaliavas iš įvairių pasaulio regionų, o siekiant kuo didesnių pardavimų pagaminti įrenginiai parduodami Azijos rinkoms arba pagaminti maisto produktai ar vaistai paskirstomi po visą ES. Šiandien Lietuvos logistikos ir transporto sektorius gali džiaugtis gana gerai išvystyta šio sektoriaus veikla bei augančiais krovinų pervežimo ir sandėliavimo veiklos rezultatais. Tačiau, jog šiandien turėtume tokius rezultatus, prieš keliolika metų reikėjo įdėti daug darbo, investicijų, verslumo pastangų, jog galima būtų skinti ankstesnės veiklos vaisius.



1 pav. Transporto ir saugojimo sektoriuje veikiančių įmonių skaičius Lietuvoje, vnt. (sudaryta pagal Lietuvos statistikos departamento duomenis)

1990 metais atkūrus Lietuvos nepriklausomybę LR Susisiekimo ministerija ėmėsi keisti transporto ir logistikos sektorių, skatino kurtis krovinų pervežimo paslaugas teikiančias įmones, stengėsi pertvarkyti transporto ūkį. Galima pastebėti, jog įmonių skaičius logistikos ir transporto sektoriuje augo sparčiai. Remiantis Statistikos departamento duomenimis Lietuvai atgavus nepriklausomybę pirmaisiais metais šalyje gyvavo 88 transporto ir saugojimo sektoriuje veikusios įmonės, kai tuo tarpu 2016 metų pradžioje skaičius siekė 7 605 įmonių (žr. 1 pav.) t.y. apie 8 proc. visų šalyje veikiančių įmonių. O transporto paslaugų eksportas sudaro 60 proc. viso šalies paslaugų eksporto. Anot Strazdo ir Jakubavičiaus (2002) konkurencijos stiprėjimas vyksta dėl globalinės ekonomikos poveikio bei greitos technologijų plėtros. Šių veiksnių poveikį ypač sustiprina spartūs Lietuvos integravimosi į Europos Sąjungą bei pasaulines prekybos struktūras žingsniai. Remiantis Statistikos departamento duomenimis matoma, jog Lietuvos logistikos ir transporto sektoriuje įmonių skaičius keičiasi kasmet ir matoma

įmonių didėjimo tendencija. Gana ženkliai įmonių sumažėjo per 2011 metus ir jų skaičius 2012 metų pradžioje siekė tik 6063. Tačiau ženklus įmonių skaičiaus augimas prasidėjo nuo 2012 metų ir jau 2016 metų pradžioje veikė 7605 įmonių. Galima daryti prielaidą, jog atsigaunant ekonomikai visose ES šalyse, didėjant vartojimui tokį transporto įmonių skaičiaus spartų augimą lėmė didesnis krovinių pervežimo poreikis. Nepaisant šios statistikos ir to, jog šalyje svarbią vietą užima neužšalantis Klaipėdos jūrų uostas bei jame įsikūrę nemažai logistikos įmonių, o kelių transportas užima reikšmingą vietą tarptautinėje vežimų paslaugų rinkoje, daug darbų dar nenuveikta, jog Lietuva būtų itin moderni ir patraukli šalis gabenti ir saugoti tarptautinius krovinius. Tai galima paaiškinti laiko faktoriumi ir tai, jog transporto ir logistikos sektorius itin imlus investicijoms į infrastruktūrą ir inovacijas, todėl natūralu, jog valstybės gerai išvysčiusios šį sektorių kur kas anksčiau pradėjo investuoti, kurti, plėtoti tarptautinius prekybos ryšius tarp šalių. O Lietuva kaip nepriklausoma valstybė turėjo kur kas mažiau laiko norint pasiekti tų šalių lygį, todėl norint ir ateityje būti modernaus transporto ir logistikos sektoriaus atstovais tarptautinėje arenoje bei kad krovinių srautai keliautų per Lietuvą reikia itin gerai įvertinti viso sektoriaus konkurencingumą ir numatyti šio sektoriaus plėtojimosi kryptis. Taip pat reikia skatinti, jog šis sektorius vystytųsi visapusiškai ir teiktų visapusišką naudą. Neužtenka to, kad Lietuva būtų stipri tik krovinių pervežime tranzitiniais maršrutais, reikia vystyti kompleksines logistikos paslaugas mūsų šalyje bei įtraukti į šią veiklą kuo daugiau šalies gyventojų tam, jog būtų juntama reali ekonominė nauda.

Logistikos centrai – tai vieni pagrindinių objektų dalyvaujančių logistikos procese, o be logistikos centrų neįsivaizduojamas efektyvus krovinių srautų paskirstymas ir pervežimas. Remiantis Jungtinių Tautų Europos ekonominės komisijos (sutrump. JTEEK) pateikiamu logistikos centrų apibrėžimu, logistikos centras – tai vieta, kur visos veiklos susiję su transporto, sandėliavimo ir paskirstymo paslaugų teikimu, kur įvairūs operatoriai rūpinasi tiek tarptautinių, tiek vietinių krovinių gabenimu. Galime pastebėti, jog skiriasi JTEEK ir Lietuvoje vartotinos sąvokos, kadangi Lietuvoje priimtina logistikos centru vadinti nors ir vieno operatoriaus ar vienos įmonės turimą logistikos centrą, kuriame teikiama sandėliavimo bei pervežimo veiklos, tuo tarpu, JTEEK pateikiamas apibrėžimas labiau atitiktų logistikos parko sąvoką, kur būtų įsikūrę daug įmonių, vienaip ar kitaip susiję su logistikos paslaugomis bei siekiančios bendro tikslo. Jungtinių Tautų Europos ekonominė komisija pasisako, jog šiuose logistikos centruose, turėtų taip pat būti įsikūrusios viešosios įstaigos, kurios yra būtinos logistikos procesams užtikrinti. Tikėtina, jog tokiu būdu būtų žymiai lengviau nukreipti tarptautinių įmonių krovinių srautus per Lietuvą, kur jos galėtų gauti visas logistikos paslaugas vienoje vietoje. Taip pat būtų žymiai geriau išnaudojama infrastruktūra, kadangi paprasčiau aprūpinti vieną logistikos parką reikalinga infrastruktūra nei daugybę įmonių išsibarsčiusių atskirai. Norint paskatinti intermodalinių logistikos paslaugų plėtojimą reiktų pasirūpinti kelių, geležinkelių, vandens transporto ar oro transporto priemonėmis prie šių logistikos parkų. Anot JTEEK, gyvybiškai svarbu tam, kad ši visuma efektyviai veiktų reikia, jog visą šį logistikos parką valdytų vienas ir neutralus juridinis asmuo, o geriausia, jog tai būtų viešojo ir

privataus bendradarbiavimo kapitalas. Tokiu bendradarbiavimu būtų užtikrinami tiek viešieji, tiek privatūs interesai ir efektyvus parkų valdymas.

Tinkamiausios vietos statyti naujus logistikos centrus yra prie strategiškai svarbių šalies objektų (NATO aviacijos bazė Šiauliuose), didžiųjų šalies miestų, Klaipėdos jūrų uosto, transeuropinių geležinkelių transporto koridorių (Klaipėda – Vilnius – Minskas arba Kaliningradas – Vilnius – Minskas), taip pat prie pagrindinių šalies automobilių kelių E28, E85, A4, E272, A14, bei esamose ar numatomose plėtoti laisvosiose ekonominėse zonose prie didžiųjų šalies miestų. Iš to iškyla poreikis didinti laisvųjų ekonominių zonų patrauklumą, gerinti infrastruktūrą bei sudaryti palankias sąlygas kurti didžiosioms įmonėms.

Terminalai – tai labai svarbus objektas visoje logistikos proceso grandinėje, susidedantis iš pastatų, aikštelių, įrenginių ir kitų elementų, skirtų krovinių, keleivių ir transporto priemonių aptarnavimui. Terminalai dažniausiai suteikia prieigas privažiuoti prie tam tikrų susisiekimo kelių, leidžia keisti transporto priemonės tipą, paskirstyti ar jungti krovinius.

Dažniausiai terminaluose atliekamas:

- Prekių kaupimas ir saugojimas;
- Prekių perkrovimas;
- Prekių tvarkymo operacijos;
- Keičiamas ar gerinamas prekių įpakavimas bei paruošiamos prekės transportavimui;
- Sveriamos, matuojamos, atliekama ekspertizė, įvertinama prekės būklė.

Anot Jaržemskienės (2007), intermodalinis transportas suvokiamas kaip intermodalinių transporto vienetų (ITV), t. y. konteinerių ir puspriekabių vežimas iš eilės keliomis transporto rūšimis neperkraunant pačių krovinių, o tik perkraunant ITV iš vienos transporto rūšies į kitą. Kelių transportas šiuo atveju atlieka „nuo durų iki durų“ vežimo funkciją. Vidurinioji maršruto atkarpa vežama geležinkeliais, jūrų ar upių transportu. Dėl ekonominių ir aplinkosauginių rodiklių ši transportavimo būda skatina tiek JAV, tiek ir ES. Autorė taip pat pastebi, jog nepaisant ES šalių vyriausybės itin remiamų intermodalinių paslaugų plėtojimo (finansuojami intermodaliniai projektai TEN-T, MoS, PACT, Marco Polo, Marco Polo II bei finansuojami tiriamieji projektai 7FP, Interreg III programos), egzistuoja labai daug vis dar neišspręstų problemų, kurių nepašalinus sunkiai įsivaizduojamas intermodalumo plėtojimas. Jaržemskienė (2007) taip pat išskyrė pagrindines priežastis dėl kurių stabdomas intermodalinio transporto srities plėtojimas:

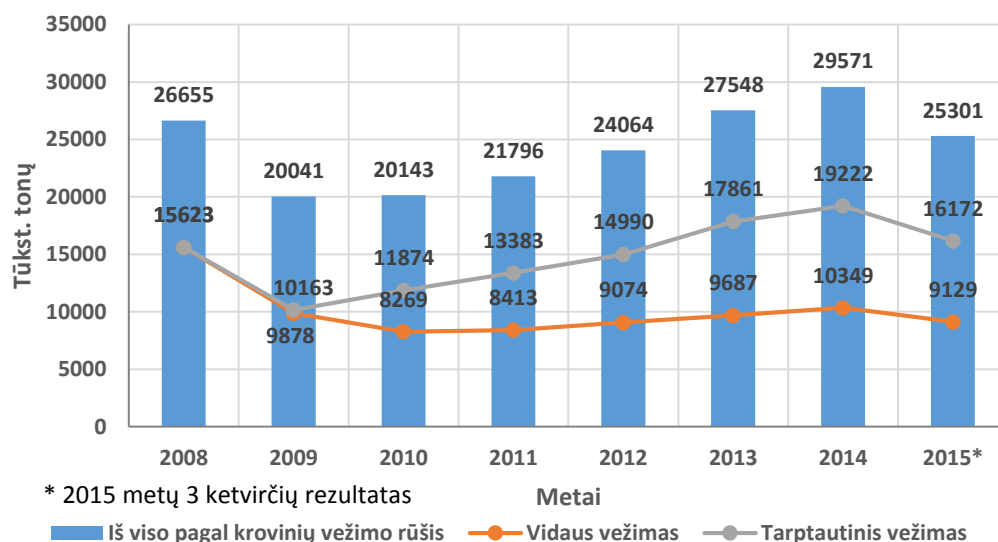
1. mažai privataus kapitalo dalyvauja geležinkeliuose;
2. yra apribojimų traukinių apkrovai;
3. pirmenybė teikiama ekologiniams, o ne ekonominiams aspektams;
4. neteisingas intermodalumo pagrindinių veikėjų įvardijimas;
5. siekimas apimti ir neapimamas rinkos nišas;

6. traukinių nereguliarumas ir vėlavimas;
7. geležinkelių nelankstumas tvarkaraščiuose ir kainodaroje sezoniškumo prasme;
8. dažnai šalinami padariniai (pvz., subsidijuojant), o ne priežastys;
9. nesuderinamumi ISO konteinerių ir europadėklų standartai;
10. nėra technologinių ir ekonominių lengvatų puspriekabių vilkimui keliais, kai jos dalyvauja intermodalinėje grandinėje;
11. nėra realaus ir adekvataus išorinių išlaidų apskaičiavimo ir priskyrimo sistemos.

Apibendrinant galima teigti, jog logistikos ir transporto paslaugos suprantamos kaip įvairių ekonomikos subjektų jungiamoji grandis, užtikrinanti sklandų prekių paskirstymą tarp gamintojų ir vartotojų. Logistikos sektoriuje svarbiausiai dalyviais galima įvardinti logistikos centrus, terminalus bei žinoma transporto įmones, kurių didėjimo tendencijos aiškiai matomos šalyje. Tačiau tam, kad jos sėkmingai veiktų reikia plėtoti logistikos parkus, kur būtų vienoje vietoje susikoncentravę daugybę logistikos paslaugas teikiančių operatorių, veiktų privataus ir viešojo kapitalo bendradarbiavimas, būtų teikiamos kompleksinės logistikos paslaugos bei įtraukti į šią veiklą kuo daugiau šalies gyventojų tam, jog būtų juntama reali ekonominė nauda.

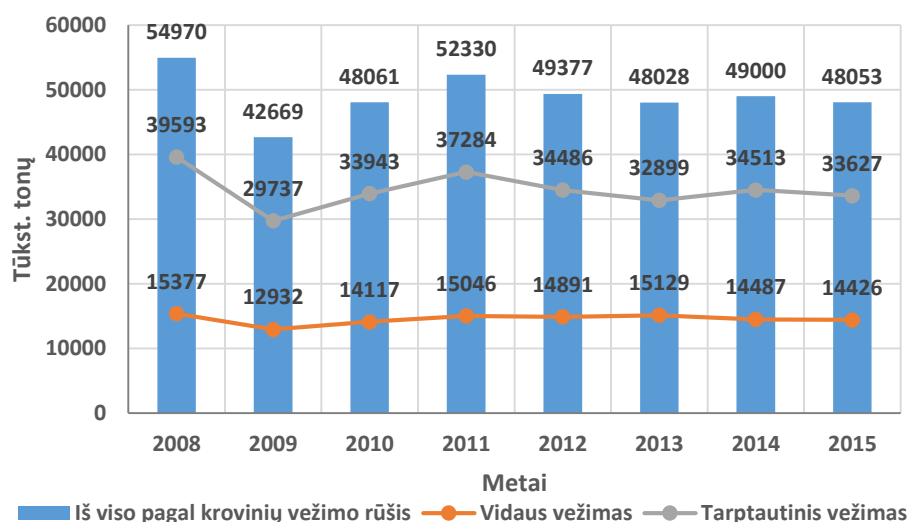
1.2. Lietuvos logistikos ir transporto sektoriaus apžvalga bei veiklos rezultatai

Tiek Lietuvos, tiek visos ES šalių paslaugų sektorius vaidina labai svarbų vaidmenį šalių ekonomikoje tiek pagal sukuriama pridėtinę vertę, indėlį į šalių bendrąjį vidaus produktą, tiek pagal užimamas darbo vietas. Remiantis Lietuvos statistikos departamento duomenimis iš viso paslaugų sektoriuje 2014 metais dirbo 439,1 tūkst. darbuotojų, o logistikos ir transporto sektoriuje 104,1 tūkst. darbuotojų t.y. beveik 24 proc. visų dirbančių paslaugų sektoriuje. Lietuvos logistikos ir transporto sektoriuje sukuriama BVP dalis Lietuvoje yra pati didžiausia visoje ES t.y. apie 13 proc. Žvelgiant į Statistikos departamento, Susisiekimo ministerijos bei Kelių direkcijos duomenis galima matyti, jog logistikos ir transporto sektoriui bei infrastruktūrai yra išleidžiami milijonai eurų.



2 pav. Kelių transporto krovinų pervežimo apimtys 2008 – 2015* metais (sudaryta pagal Lietuvos statistikos departamento duomenis)

Iš pateikiamų statistikos departamento duomenų matyti, jog Lietuvos transporto ir logistikos sektoriaus pajėgumai yra maksimaliai orientuoti į eksportą ar tranzitinių krovinų gabenimą, o didžioji dalis pervežamų krovinų tenka tarptautiniams vežimams. Todėl įmonės tampa ypač priklausomos nuo geopolitinės situacijos, kyla naujų iššūkių dėl griežtėjančių kitų šalių šio sektoriaus veiklos reguliavimo. Pavyzdžiui Vokietijoje, Belgijoje ar kitose eksporto rinkose griežtinami reikalavimai susiję su vairuotojų darbo užmokesčiu ar darbo – poilsio trukme ir reikalavimais. Taip pat galima pastebėti, jog nuo 2009 metų pervežamų krovinų apimtys tik didėja. Žemiau esančiame paveiksle pateikiama geležinkelių pervežimo apimtys ir pasiskirstymas pagal tarptautinius ir vietinius krovinus (žr. 3 pav.).



3 pav. Geležinkelių transporto krovinų pervežimo apimtys 2008 – 2015 metais (sudaryta pagal Lietuvos statistikos departamento duomenis)

Iš 3 pav. matyti gana panašus pervežamų krovinų pasiskirstymas pagal vietinius ir tarptautinius vežimus – tarptautinių pervežimų skaičiuojama daugiau kaip dvigubai. Taip pat galima pastebėti, jog

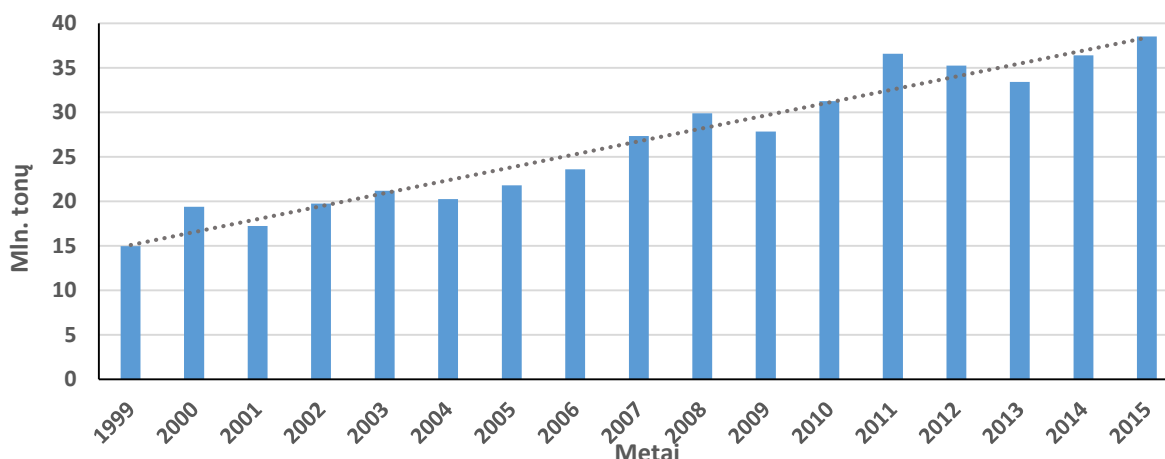
bendras pervežimų skaičius pagal apimtis geležinkelių transportu lenkia kelių transportą. Kaip matyti iš 3 pav. vidaus vežimai yra gana stabilūs, tačiau tarptautiniai krovinių pervežimai geležinkelių transportu svyruoja kasmet. Nuo 2009 metų matomas pervežamų krovinių per Lietuvą padidėjimas, tačiau vėlesniais metais matomas krovinių srautų sumažėjimas. Anot AB „Lietuvos geležinkeliai“ pateikiamos informacijos, tam įtakos turėjo geopolitinė situacija ir pripažįstama, jog matomos aiškios krovinių vežimo mažėjimo tendencijos. Mažėja tranzitas į Karaliaučiaus sritį iš Rusijos, sumažėję naftos ir jos produktų pervežimai, kai kurių krovinių grupės sumažėjo blogėjant ekonominei situacijai Rusijoje, kai kurios prekių grupės nukreipiamos aplenkiant Lietuvą, dėl kritusio rublio kurso sumažėjo pajamos iš vagonų nuomos, o kai kurios iš šalių ėmė taikyti draudimus naudoti kitų šalių geležinkelių parko riedmenis. Apibendrintai galima teigti, jog Lietuvos geležinkelių krovinių srautai yra labai priklausomi nuo nekontroliuojamų užsienio šalių politinių ir ekonominių aplinkybių, todėl būtina geležinkeliams diversifikuoti savo veiklą bei veiklos kryptis.

1 lentelė. Geležinkelių ir kelių transportu pervežamų krovinių apimtys 2014 metais pagal vežimo kryptis (sudaryta pagal Statistikos departamento duomenis)

Pervežami kroviniai pagal vežimo kryptis	Geležinkelių transportas		Kelių transportas	
	tūkst. t.	proc.	tūkst. t.	proc.
Pervežama krovinių iš viso	49.000	100	28.398	100
Vidaus vežimas	14.487	29,6	10.349	36,4
Tarptautinis vežimas	34.513	70,4	18.049	63,6
Įvežta į šalį	20.088	58,2	3.555	19,7
Išvežta iš šalies	4.167	12,1	5.060	28,0
Tranzitas	10.258	29,7	9.434	52,3

Lyginant geležinkelių ir kelių transportą galima pastebėti, jog daugiausia pervežami tarptautiniai kroviniai, kurie užima atitinkamai 70,4 ir 63,6 proc. visų pervežamų krovinių. Tai galima paaiškinti gana nedidele šalies rinka, ypatingai geležinkelių transportui, kurio pervežimo efektyvumas ir ekonomiškumas auga didėjant vežamo krovinio atstumui. Šiuo metu geležinkelių transportas labiausiai orientuotas į atvežamus krovinius į šalį, kai tuo tarpu kelių transportas užsiima daugiausia tranzitine veikla (52,3 proc. visų vežamų tarptautinių krovinių). Tam kad transporto ir logistikos sektorius efektyviai galėtų dirbti ir kiekviena iš transporto rūšių efektyviai išnaudotų savo privalumus yra būtina skatinti šių dviejų transporto rūšių bendradarbiavimą, gerinti perkrovimo terminalus, plėtoti infrastruktūrą, taip kuriant efektyvią šalies transporto ir logistikos grandinę.

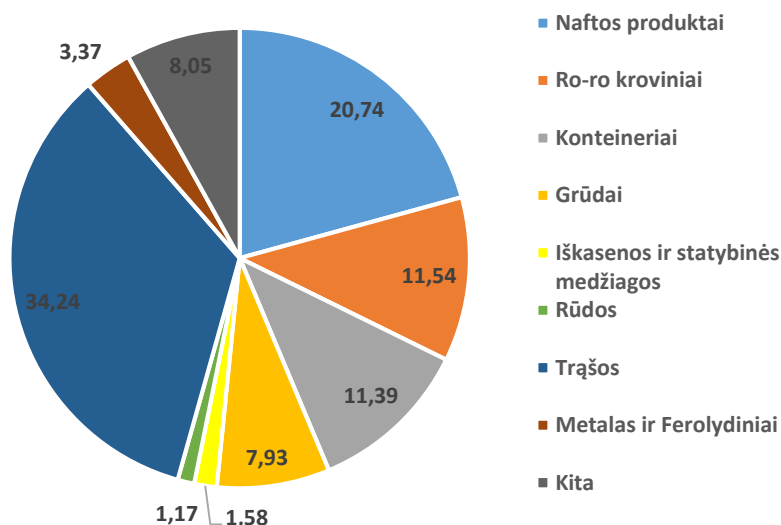
Didelę reikšmę šalies logistikos ir transporto sektoriui turi Klaipėdos jūrų uostas. Tačiau šiam tenka atlaikyti didelę konkurenciją tarp kitų Baltijos jūros regiono valstybių uostų.



Metai	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Mln. tonų	14,97	19,4	17,24	19,74	21,19	20,25	21,79	23,61	27,36	29,88	27,86	31,28	36,59	35,24	33,42	36,41	38,51
Pokytis, proc.		29,59	-11,13	14,50	7,35	-4,44	7,60	8,35	15,88	9,21	-6,76	12,28	16,98	-3,69	-5,16	8,95	5,77

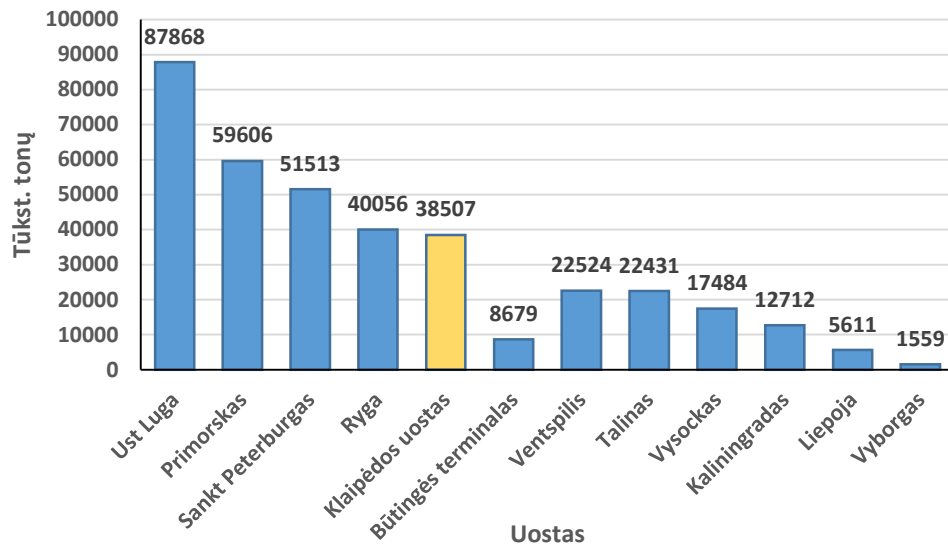
4 pav. Krovos dinamika Klaipėdos uoste 1999–2015 metais, mln. tonų (sudaryta pagal Klaipėdos uosto statistikos duomenis)

Kalbant apie Klaipėdos jūrų uostą, galima matyti kaip per paskutinių 17 metų keitėsi krovos apimtys. Vidutiniškai kasmet buvo perkrauna 6,58 proc. daugiau krovinių, o bendrai per šį laikotarpį krovos apimtys išaugo 23,54 mln. tonų perkraunamų krovinių arba 157 procentais.



5 pav. Klaipėdos uoste kraunamų krovinių struktūra 2015 metais (sudaryta pagal Klaipėdos uosto statistikos duomenis)

Remiantis aukščiau pateiktu paveikslu galima matyti, kokių krovinių Klaipėdos uoste perkraunama daugiausia. Apibendrintai galima teigti, jog daugiausia perkraunama biriųjų krovinių t.y. trašos, grūdai, akmens anglis, taip pat svarbią vietą užima naftos produktai, konteineriai bei Ro-ro kroviniai. Klaipėdos uostą aptarnaujančios įmonės privalo sekti perkraunamų krovinių tendencijas ir atitinkamai pritaikyti savo veiklą pagal poreikius kroviniams gabenti.



6 pav. Krova Baltijos jūros rytinės pakrantės uostuose 2015 metais, tūkst. t. (sudaryta pagal Klaipėdos uosto statistikos duomenis)

Iš 6 pav. matyti kaip atrodo Klaipėdos jūrų uostas kitų Baltijos jūros rytinės pakrantės uostų kontekste 2015 metais pagal perkraunamų krovinių apimtį. Klaipėdos uostas nusileidžia tokiems uostams kaip Ust Luga, Primorsko, Sankt Peterburgo bei Rygos jūrų uostams pagal krovos apimtį. Iš tiesų, konkurencija tarp šių uostų yra labai didelė, tačiau priklausomai nuo uostų infrastruktūros, įdirbio, šalių tarptautinės prekybos specifikos, vienos šalys turi pranašumą gabenant ir perkraunant biruosius krovinius, kitos konteinerinius ar skystuosius. Remiantis Klaipėdos uosto pateikiama statistikos analize matoma, jog Klaipėdos uostas, išskyrus Sankt Peterburgo uostą, gerokai daugiau už savo konkurentus perkrauna konteinerinių krovinių. Pavyzdžiui, Primorsko uostas orientuojasi tik į naftos perkrovimą ir gali konkuruoti tik naftos perkraunamais produktais – tai vienas pagrindinių Rusijos naftos eksporto centrų, Rygos uostas turi didelį įdirbi kraunant anglis ir naftos produktus. Tuo tarpu, Klaipėdos uostas gausiai perkrauna biruosius krovinius bei gana nemažai generalinių krovinių. Remiantis šiais duomenimis galima apgalvoti Klaipėdos uosto stiprybes bei sritis, kuriose reikia tobulinti krovinių perkrovimą tuo pačiu tobulinant visą šalies logistikos grandinę.

Taigi, galima teigti, kad patys svarbiausi dalyviai sektoriuje yra Klaipėdos jūrų uostas, geležinkelių bei kelių transporto įmonės. O šių dalyvių veikla yra maksimaliai orientuota į eksportą ar tranzitinių krovinių gabenimą, todėl įmonės yra ypač priklausomos nuo kitų šalių geopolitinės ir ekonominės situacijos. Tam kad atlaikyti kitų šalių konkurenciją ir nukreipti krovinių srautą per Lietuvą būtina, jog šie trys dalyviai išnaudotų savo privalumus, būtina skatinti jų bendradarbiavimą, plėtoti infrastruktūrą ir terminalus, taip kuriant efektyvią šalies logistikos grandinę.

1.3. Logistikos ir transporto sektoriaus infrastruktūra

Kalbant apie patogią šalies geografinę padėtį verta paminėti, jog per Lietuvą eina tarptautiniai transeuropiniai transporto tinklo koridoriai, kurių esminis tikslas sudaryti geresnes sąlygas žmonių ir prekių srautams tarp šalių didėti. Lietuva patenka į tarptautinius transporto koridorius, kurie kertą šalį šiaurės – pietų bei rytų – vakarų kryptimis. Kaip matyti iš duomenų per Lietuvą šiuo metu tranzitu keliauja didelis srautas krovinių tiek į Europos Sąjungos valstybes, tiek į NVS šalis, o statomi nauji logistikos centrai, modernizuojama infrastruktūra atneštų visokeriopą naudą. Visų pirma, modernizuojant kelius, statant aplinkelius, kuriant sunkiojo transporto srautų koridorius bei skatinant intermodalumą būtų kuriama aplinkos apsaugai palanki transporto sistema, leisianti sumažinti miesto kelių apkrovimą sunkiasvoriu transportu, mažintų transporto grūstis bei oro užterštumą.

Investuojant į valstybinius projektus, gerinant transporto ir logistikos infrastruktūrą siekiama ilgalaikės ir efektyvios šio sektoriaus firmų veiklos, teisingos jų plėtros bei viso sektoriaus konkurencingumo gerinimo. Anot Griškevičiaus (2009) transporto infrastruktūra naudojasi visi šalies gyventojai, o jos funkcionavimo poveikis tiesiogiai ar netiesiogiai susijęs su visomis ūkio šakomis. Už transporto infrastruktūrą, jos plėtrą atsako valstybė, jai plėtoti yra sudaromos valstybės programos. Autorius taip pat pastebi, jog transporto infrastruktūros reikšmės yra labai didelė makroekonominiu mastu. Jos plėtra kelia šalies prestižą, tiesiogiai veikia šalies transporto politiką. Be to, infrastruktūros objektų statyba reikalauja mokslinių ir gamybinių šalies pajėgumų, didina įvairių ūkio šakų užimtumą ir gamybos lygį.

Suprantama, jog sklandžios ir sėkmingos transporto ir logistikos sektoriaus veiklos neįmanoma įsivaizduoti be tam šalyje išvystytos infrastruktūros. Šio sektoriaus infrastruktūros efektyvesnį plėtojimąsi stabdo privataus kapitalo pritraukimo sunkumai, kadangi investicijų atsipirkimo laikas į transporto infrastruktūros objektus yra ilgas bei grynujų įplaukų srautai dažniausiai didėja lėtai. Griškevičius (2009) paaiškina, jog „pagrindinė to priežastis yra būtinumas išmokėti susikaupusias dideles palūkanas už skolintąjį projektui įgyvendinti kapitalą“ (p. 21). Autorius kaip išeitį pateikia internalizavimą - tai priemonių kompleksas, kurio tikslas yra tiesiogiai ar netiesiogiai apmokestinti transporto naudos gavėjus, kad kompensuotų išorines visuomenės išlaidas. To esmė padaryti investicinį projektą patrauklų ne tik visuomenei ir valstybei, bet ir privačiam sektoriui. Griškevičius (2009) pastebi, jog „investicijos į transporto infrastruktūrą išsiskiria tuo, kad investuojamų objektų funkcionavimo trukmė palyginti ilga, projektams įgyvendinti reikalingas didelis kapitalas, ilga objektų statybų trukmė, tačiau šių objektų eksploatavimo išlaidos gana nedidelės“ (p. 21).

Planuojant investicijas didelis dėmesys skiriamas šalies automobilių keliams, geležinkeliams, ypatingai patenkantiems į tarptautinius transporto koridorius. Taip pat daugelyje mokslininkų darbų pastebimos dvi ateities perspektyvos į kurias reikėtų atkreipti dėmesį t.y. vandens transportas ir multimodalinis transportas. Anot Griškevičiaus (2009) reikėtų pritaikyti Klaipėdos uostą didesnio

tonažo ir naujosios kartos laivams priimti, modernioms technologijoms diegti, jūrų greitkeliams plėtoti, jungiančioms Klaipėdos jūrų uostą su kitais Europos uostais. Galima teigti, jog visos logistikos efektyvumas neįsivaizduojamas be multimodalinio transporto, terminalų bei viešųjų logistikos centrų.

Sektinas pavyzdys yra Olandija. Ji yra viena iš didžiausių logistikos veikėjų pasaulinėje rinkoje jungianti gamintojus ir vartotojus. Olandijos logistikos sektoriaus sėkmė yra pagrįsta pažangiausia infrastruktūra, pasaulinio lygio įmonių teikiančių aukščiausios kokybės paslaugas gausa bei tinkama šios šalies alokacija teikti logistikos paslaugas pasauliniu mastu. Roterdamo uostas yra didžiausias jūrų uostas Europoje bei ketvirtas uostas pasaulyje. Netoli Amsterdamo yra ketvirtas Europoje pagal dydį Schiphol oro uostas pergabenantis apie 52 mln. žmonių kasmet bei 1,5 mln. tonų krovinių. Olandijoje yra pastatyta apie 19 mln. kv. metrų užimančių logistikos centrų. Transporto sektorius Olandijoje sukuria apie 813 tūkst. darbo vietų. Transporto paslaugų eksportas sudaro apie 22 proc. viso paslaugų eksporto vertės arba 4,2 proc. viso šalies eksporto vertės. Skaičiuojama, jog iš Roterdamo uosto per 24 valandas galima pasiekti bet kurį svarbų ekonominį centrą Europoje.

Olandija daug dėmesio ir investicijų skyrė informacinių technologijų, inovacijų diegimui ir plačiam jų naudojimui tam, kad patobulinti logistikos procesus, pagreitinti krovinių pristatymo laiką bei optimizuoti tiekimo grandinę. Būtina labai gerai suderinti informacijos ir prekių srautus einančius per jūros uostus. Pavyzdžiui, Olandijos Amsterdamo jūrų uostas yra didžiausias kakavos perkrovimo uostas pasaulyje daugiau kaip šimtą metų, tačiau didžiausias šio uosto rūpestis yra ne perkrovimų pajėgumas, o tinkamas visų uosto padalinių ir jų teikiamų paslaugų koordinavimas. Tai itin svarbu tokių prekių gabenimui kaip maistas ar gėlės, kai pristatymo laikas yra vienas iš svarbiausių faktorių. Tačiau bene svarbiausia priežastis leidžianti kokybiškai ir greitai vykdyti logistikos paslaugas tai glaudus ryšys tarp geležinkelių, kelių ir vandenų transporto. Tačiau be įvairių teikiamų papildomų paslaugų Olandijos kaip logistikos centro patrauklumas labai sumenkė. Visos teikiamos paslaugos turi būti tarpusavyje glaudžiai susijusios ir lengvai pasiekiamos.

Olandų logistikos ekspertai pastebi, jog vis didesnę dėmesį vertėtų atkreipti į krovinių pristatymo tobulinimą miestuose, o ypač miestų centruose, kur eismo intensyvumas ir eismo spūstys pačios didžiausios. Pastebima, jog sunkvežimiais ir kitam kroviniui sunkiasvoriam transportui pristatyti krovinius galutiniams vartotojams miestuose tampa vis sunkiau bei vis mažiau apsimoka. Todėl labai intensyviai ieškoma naujų būdų kaip būtų galima efektyviau, greičiau bei pigiau pristatyti krovinių galutiniam vartotojui tankiai apgyvendintose ir didelio eismo intensyvumo vietose. Kadangi kroviniui sunkiasvoriam transportas miestuose daugiau praleidžia laiko stovėdamas kamščiuose nei važiuodamas, todėl galima daryti prielaidą, jog mokesčiai ir apribojimai įvažiuoti į miestų centrus sunkiasvoriam transportui turėtų tik didėti. Todėl būtina nuolat ieškoti alternatyvių priemonių sunkiasvoriam transportui.

Pasaulio bankas kas du metai nuo 2007 vertina šalių logistikos sektorius ir sudaro indeksą pavadinimu Logistics Performance Index (sutrump. LPI). Šis indeksas padeda šalims suprasti ir įvertinti esamą padėtį kitų šalių kontekste, įvertinti iššūkius su kuriais susiduria.

2 lentelė. LPI indeksas 2014 metais (sudaryta pagal Pasaulio banko duomenis)

Šalis	Reitingas	Balas	% lyginant su pirmąja vieta	Šalis	Reitingas	Balas	% lyginant su pirmąja vieta
Vokietija	1	4.12	100	Portugalija	26	3.56	82.0
Olandija	2	4.05	97.6	Jungtiniai Arabų Emiratai	27	3.54	81.3
Belgija	3	4.04	97.5	Kinija	28	3.53	81.1
Jungtinė Karalystė	4	4.01	96.6	Kataras	29	3.52	80.6
Singapūras	5	4.00	96.2	Turkija	30	3.50	80.1
Švedija	6	3.96	94.9	Lenkija	31	3.49	79.9
Norvegija	7	3.96	94.8	Čekija	32	3.49	79.8
Liuksemburgas	8	3.95	94.4	Vengrija	33	3.46	78.9
JAV	9	3.92	93.5	Pietų Afrika	34	3.43	77.9
Japonija	10	3.91	93.4	Tailandas	35	3.43	77.8
Airija	11	3.87	91.9	Latvija	36	3.40	77.0
Kanada	12	3.86	91.5	Islandija	37	3.39	76.6
Prancūzija	13	3.85	91.2	Slovėnija	38	3.38	76.3
Šveicarija	14	3.84	91.1	Estija	39	3.35	75.1
Honkongo (SAR)	15	3.83	90.5	Rumunija	40	3.26	72.4
Australija	16	3.81	90.0	Izraelis	41	3.26	72.4
Danija	17	3.78	89.1	Čilė	42	3.25	72.3
Ispanija	18	3.72	87.1	Slovakija	43	3.25	72.2
Taivanas	19	3.72	87.0	Graikija	44	3.20	70.5
Italija	20	3.69	86.2	Panama	45	3.19	70.3
Pietų Korėja	21	3.67	85.4	Lietuva	46	3.18	69.8
Austrija	22	3.65	84.8	Bulgarija	47	3.16	69.1
Naujoji Zelandija	23	3.64	84.7	Vietnamas	48	3.15	69.0
Suomija	24	3.62	84.0	Saudo Arabija	49	3.15	68.8
Malaizija	25	3.59	83.0	Meksika	50	3.13	68.2

Analizuojant Lietuvos poziciją pateikiamas aukščiausius balus gavusių šalių penkiasdešimtukas. Lietuva šiame reitinge 2014 metais užėmė 46 vietą. Galima pastebėti, jog dauguma Lietuvos kaimyninių valstybių yra gerokai aukštesnėse pozicijose. Vokietija galėtų būti sektinas pavyzdys visoms šalims – pirmoji vieta reitinge nuo 2007 metų, kai ir buvo pradėtas sudarinėti šis reitingas. Arvis ir kt. (2014) pastebi, jog mažiau išsivysčiusios šalys pastaraisiais metais gana sparčiai vesiasi labiau išsivysčiusias šalis. Tačiau ženklesnis pagyvėjimas matomas tik tobulinant infrastruktūrą, kuri palengvina prekybą, tačiau mažiau dėmesio buvo skiriama naujų logistikos paslaugų kūrimui, muitinės bei valstybės sienų geresniam valdymui. Pasaulio banko ataskaitoje teigiama, jog silpnesnių ir stipresnių šalių atotrūki pastaraisiais metais pavyko sumažinti dėka investicijų į informacinių ir komunikacijų technologijų diegimą, o tai leido ženkliai suaktyvinti valstybių sienų valdymą ir prekybą tarp šalių. Lietuvos atveju, visai neseniai pradėta įgyvendinti ir tikimasi, jog 2016 metų pabaigoje pradės veikti elektroninių sąskaitų faktūrų ir elektroninių važtaraščių sistema. Šiomis naujovėmis siekiama skaidrinti įmonių veiklą bei

kovoti su mokesčių vengimui ir palengvinti dokumentų apskaitą tiek verslo įmonėms, tiek Valstybinei mokesčių inspekcijai. Tuo tarpu, įmonės naudodamos elektroninį pranešimą, elektroninį važtaraštį ar elektroninę sąskaitą faktūrą turės galimybę greičiau pakeisti ar sudaryti krovinių vežimo kelių transportu tarptautiniais maršrutais sutartis ir taip sumažinti laiko ir lėšų sąnaudas. Verslo įmonėms savo ruožtu pradžioje reikės investicijų į aukštos kvalifikacijos esamus ar naujus darbuotojus apmokyti dirbti nauja sistema. Tačiau ilgalaikėje perspektyvoje tai turėtų prisidėti prie skaidresnio, efektyvesnio ir kokybiškesnio logistikos paslaugų tiekimo.

Gera infrastruktūra ir lengvas susisiekimas tai dar ne viskas, jeigu teikiamų logistikos paslaugų kokybė žema. Arvis ir kt. (2014) teigia, jog neefektyvi logistika tik padidina prekybos kaštus ir sumažina globalios integracijos potencialą. Tai yra gana didelė problema su kuria susiduria besivystančios šalys bandydamos konkuruoti globalioje rinkoje. Autoriai taip pat pastebi ryšį tarp šalių, kurios yra gerai išvysčiusios savo logistikos sektorių ir dalyvavimo tarptautinėse organizacijose. Kaip pavyzdžiui, 15 iš 28 valstybių yra Europos Sąjungos šalys ir 23 iš 34 yra Tarptautinio ekonominio bendradarbiavimo ir plėtros organizacijos narės, kurios patenka į geriausiųjų 30-tuką vertinamų pagal logistikos sektoriaus išvystymą. Galima pridėti tik tai, jog Estija prie Tarptautinės ekonominio bendradarbiavimo ir plėtros organizacijos prisijungė 2010 metais, kai tuo tarpu Lietuva tik 2015 metais buvo pakviesta pradėti derybas dėl narystės šioje organizacijoje. Šios organizacijos pagrindinis tikslas yra stimuliuoti ekonomikos progresą ir pasaulinę prekybą. Organizacijoje dalyvaujančios šalys kelia bei ieško atsakymų į jiems labiausiai rūpimus klausimus, lygina įstatymus tarp šalių, identifikuoja gerąją praktiką ir stengiasi koordinuoti vietines ir tarptautines politikos gaires bei įstatymus. Taigi, tikėtina, jog aktyvus dalyvavimas tokioje organizacijoje turėtų teigiamą reikšmę šalies prekybos, logistikos ir transporto sektoriaus plėtrai.

Galiausiai galima teigti, jog neįmanoma vienu metu įgyvendinti visų svarbių logistikos ir transporto sektoriui infrastruktūrinių projektų, kadangi jie reikalauja labai daug kapitalo, o jų atsiperkamumas yra ilgas procesas, teigiami pinigų srautai pradžioje yra maži, todėl verslas nenori investuoti. Tačiau šalies transporto infrastruktūros reikšmė yra didelė: keliamas šalies prestižas, tiesiogiai veikiama šalies transporto politika, infrastruktūros objektų statyba reikalauja mokslinių ir gamybinių šalies pajėgumų, didina įvairių ūkio šakų užimtumą ir gamybos lygį.

2. TEORINIAI KONKURENCINGUMO VERTINIMO ASPEKTAI LOGISTIKOS IR TRANSPORTO SEKTORIUJE

2.1. Konkurencingumo ir konkurencinės aplinkos samprata ir struktūra

2.1.1. Konkurencingumo samprata ir rūšys

Norint plėtoti įmonės veiklą, šalies verslo sektorių ar visos šalies ekonominę padėtį, neišvengiamai tenka kalbėti ir apie konkurencijos bei konkurencingumo sampratas. „Konkurencingumas yra vienas iš pagrindinių kriterijų vertinant šalies, verslo sektoriaus ar įmonės sėkmę“ (Mehralian, Shabaninejad, 2014, p. 351). Konkurencingumas apima daugybę ekonominius subjektus supančių veiksnių, kuriuos nuolat reikia peržiūrėti ir iš naujo vertinti. Konkurencingumo vertinimas įgauna vis svarbesnę reikšmę tiek įmonės, sektoriaus, tiek visos šalies mastu. Vystantis ekonomikai, atsirandant naujiems prekybos partneriams tarp šalių, diegiant naujas technologijas, keičiant politikos kryptis reikia nuolat atnaujinti ir konkurencingumo sampratos formuluotes bei įtraukti naujus veiksnius į konkurencingumo vertinimą. Bėgant laikui gali kisti ir pati konkurencijos ir konkurencingumo sampratos, gali būti įtraukiami nauji veiksniai ar konkurencijos bruožai, keičiasi patys konkurentai ar jų struktūra. Jau nuo 2004 metų, kai Lietuva įstojo į Europos Sąjungą ir vis sparčiau einant šios ekonominės, politinės sąjungos integracijos link, vis didesnis dėmesys skiriamas įmonės, rinkos ar net visos šalies ekonomikos konkurencingumui ir jo didinimo galimybėms. Taip pat integruojantis į bendrą prekybos rinką, vienodėjant šalių reikalavimams, apribojimams ar skatinimo politikoms verslui, konkurencingumas gali būti suprantamas kaip tam tikras pranašumas. Tačiau tam, kad tinkamai suformuluoti konkurencingumo sampratą reikia atsižvelgti į daugybės mokslininkų pateikiamas konkurencingumo sampratų formuluotes ar konkurencingumo vertinimo problematiką.

Apžvelgus daugelio mokslo pasaulio atstovų pateiktus konkurencingumo sampratų apibrėžimus, galima teigti, jog konkurencingumas yra gana plati sąvoka apimanti daug aspektų jo vertinime, todėl tarp konkurencingumą tyrinėjančių mokslo pasaulio atstovų nėra vieningai priimtose nuomonės kaip konkurencingumas vieningai galėtų būtų apibūdinamas. Siudek ir Zawojaska (2014) pastebi, jog konkurencingumo sąvoka dažnai naudojama skirtingame kontekste, todėl pats konkurencingumo apibūdinimas reiškia skirtingus dalykus skirtingiems tyrėjams. Nors ir konkurencingumo sąvoka pradėta vartoti dar septintame XX a. dešimtmetyje. Dėl konkurencingumo sampratų nesutarimo pritaria ir Klimašauskienė (2007) teigdama, jog ekonomistai sutaria, kad rinkos ekonomika gerai veikia tiek, kiek joje yra konkurencijos. Tačiau jų nuomonės apie tai, kas yra konkurencija, kokią ji duoda naudą rinkos ūkiui ir kokių padarinių rinkai ir visuomenei gali turėti konkurencijos iškraipymai, ribojimai ar visiškas konkurencijos panaikinimas, skiriasi. „Konkurencijos samprata svarbi ne vien teoriniu ekonominės minties plėtojimo atžvilgiu, bet ir dėl jos praktinio įgyvendinimo konkurencinėje politikoje. Matyt, todėl ekonomikos literatūroje iki šiol nėra bendros nuomonės, kas yra konkurencija“ (Klimašauskienė, 2007,

p. 15). Taip pat autorė sutinka, jog vieningi konkurencingumo apibrėžimai tikrai nėra būtini, kadangi netgi kruopščiai paruoštos konkurencingumo teorijos bei parengti modeliai ne visada veikia taip, kaip iš jų tikimasi bei duoda numatytus rezultatus, kai tie modeliai taikomi ūkinėje praktikoje. Dėl to konkurencingumo teorijos turi būti nuolat peržiūrimos, tobulinamos bei kuriamos naujos, kurios labiau atitiktų nagrinėjamo laikotarpio iššūkius bei įtrauktų naujausius ir svarbiausius konkurencingumą lemiančius veiksnius. Taip pat konkurencingumo apibrėžimas gali skirtis nuo to kokią sritį ketinama vertinti.

Kadangi konkurencingumas plačiąja prasme nagrinėja konkurencijos procesą ir įvairių rinkos dalyvių pozicijas rinkoje ar tam tikrame sektoriuje, neišvengiamai reikia aptarti pačią konkurencijos sampratą. Anot Ciocanel (2015) konkurencija dažniausiai suprantama lyg situacija, kai žmogus, įmonė ar valstybė laimi konkurencinėje kovoje prieš kitą dalyvį. Autorius paprasčiausiai siūlo konkurenciją apibūdinti kai besivaržantys žmonės, įmonės ar valstybės stengiasi įgyti konkurencinį pranašumą srityje, kurioje nori įveikti kitus. Taip pat konkurencija suprantama kaip įvairių rinkos dalyvių varžymasis dėl kainų, prekių, rinkos dalies ar vartotojų poreikių tenkinimo. Kalbant apie ES ir Lietuvos rinkas daugelis įmonių veikia konkurencinės rinkos sąlygomis, kur egzistuoja daug pirkėjų ir daug paslaugas ar prekes teikiančių įmonių. Būtent dėl vartotojų poreikių tenkinimo ir siekimo, jog klientai naudotųsi jų paslaugomis ar pirktų prekes yra priversti konkuruoti dėl geresnių pozicijų rinkoje. O kai įmonės konkuruoja, jos yra priverstos gerinti darbo našumą, tobulinti klientų aptarnavimą, teikti geresnės kokybės paslaugas ar prekes. Tuo pačiu keliamas visos rinkos konkurencingumo lygis tiek šalies, tiek tarptautiniu lygiu. Pasak Ginevičiaus ir Krivkos (2008), „konkurencija tai - rinkos subjektų varžymasis dėl rinkų, riboto kiekio gamybos veiksnių, prekių ar paslaugų ir yra bet kurios rinkos ekonomikos valstybės nuoseklaus vystymosi ir plėtros kertinė ašis“ (p. 307). Kaip teigė Farell (1986), konkurencija – iš esmės yra ypatinga sąžiningos ekonominės kovos rūšis, kai iš principo esant vienodiems kiekvieno pretendento šansams nugalėti tas, kuris yra sumanesnis, gablesnis, iniciatyvesnis. Tai taip pat gali būti varžymasis dėl geresnių prekių gamybos, pirkimo ir pardavimo sąlygų. Šliburytė (2000) konkurenciją apibūdina kaip jėgą, kuri padeda užtikrinti paklausos ir pasiūlos sąveiką, sureguliuoti kainas rinkoje, o konkurencija užtikrina rinkos kainodaros mechanizmo funkcionavimą.

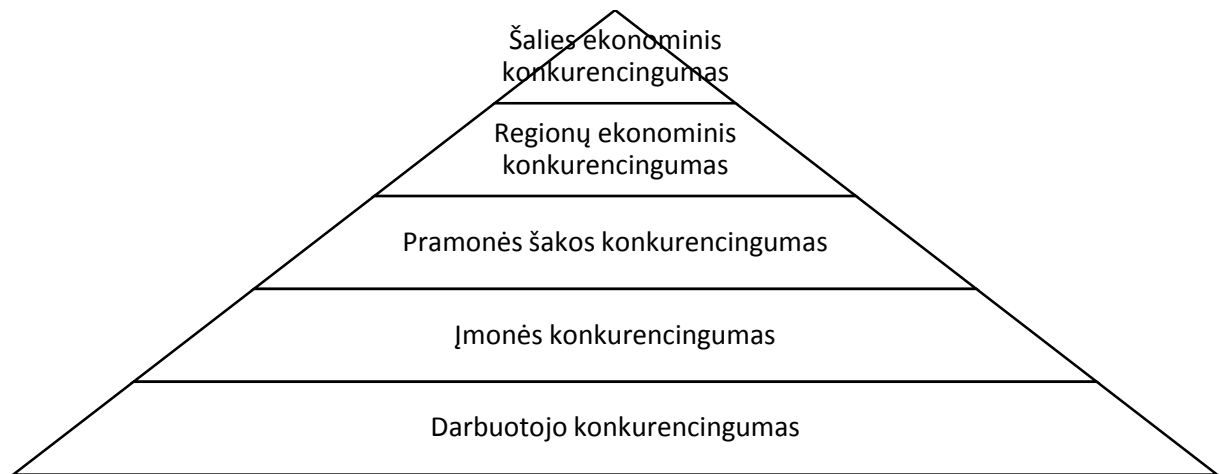
Remiantis Bagdanavičiumi ir kt. (1999) „konkurencija gali būti dvejopa: pirma, kai vartotojų rungtyniavimas skatina geresnį gamintojų darbą, aktyvina jų pastangas ir tarpusavio konkurenciją, antra, kai vartotojų, pernelyg aštri tarpusavio konkurencija rinkoje slopina gamintojų konkurenciją, jos intensyvumą ir efektyvumą“ (p. 28). Žiūrint iš pirkėjų pusės naudingesnis yra gamintojų ar paslaugas teikiančių įmonių tarpusavio konkuravimas. Tačiau gamintojams ar paslaugas teikiantiems – priešingai, kur kas naudingiau yra kai rinkoje dėl jų paslaugų ar prekių konkuruoja daugiau pirkėjų. Taip gamintojai gali kelti prekių ar paslaugų kainas ir mažinti tarpusavio konkurenciją. Tačiau žiūrint iš rinkos ir visos šalies pozicijų kur kas naudingiau, kai rinkoje labiau konkuruoja gamintojai ar paslaugų tiekėjai, kadangi

tai skatina visos rinkos veiklos efektyvumą, siekimą būti pranašesniais nei tavo konkurentai, ypatingai kalbant apie konkuravimą tarptautinėse rinkose.

Kaip teigia Ciocanel (2015) konkurencingumas neturėtų būti suprantamas tiktai kaip ekonominis augimas, o taip pat turėtų apimti tokius veiksnius kaip aplinka, gyvenimo standartai, technologijos, žinios ar moksliniai tyrimai. Tam pritaria ir Travkina ir kt. (2009) teigdamos, kad „konkurencingumas turėtų apimti ir tokius faktorius kaip gebėjimą konkuruoti, gyvenimo lygį, technologijas, žinias, verslo ir vyriausybės veiklos efektyvumą bei infrastruktūrą“ (p. 145). Taip pat Ciocanel (2015) teigia, jog dėl visų šių priežasčių konkurencingumas yra daugiamačė koncepcija ir turi būti nagrinėjama remiantis įvairiais modeliais, kurie įvertintų konkurencingumą įvairiais aspektais. Jau anksčiau minėta, jog konkurencingumo apibrėžimas gali būti sąlygojamas, kokioje aplinkoje jis nagrinėjamas bei kokie veiksniai lemia tą konkurencingumą. Tačiau Vainienė (2005) konkurencingumo apibrėžimą pateikė gana paprastai teigdama, kad „konkurencingumas – tai asmens, produkto, įmonės, šakos ar šalies pajėgumas konkuruoti rinkoje“ (p. 96).

Keletas autorių be konkurencingumo sampratos pateikia ir jo teikiamą naudą. Pavyzdžiui, Jaržemskis (2003) teigia, jog „konkurencingumas svarbus visos šalies mastu tuo, jog paslaugų srautas tekės per tas valstybes, kurios turės didžiausią konkurencingumo koeficientą“ (p. 158). Tuo tarpu, Snieška ir Bruneckienė (2009) „konkurencingumą įvardijo kaip esminę priežastį, lemiančią regiono ekonominio – socialinio plėtojimosi tempus ir rezultatus“ (p. 49). Tam pritaria Beniušienė ir Svirskienė (2008), jog „konkurencingumas dažnai nulemia subjekto (valstybės, įmonės, asmenų grupės ar pavienio asmens) ekonominę ir socialinę gerovę, prestižą, o per mažas konkurencingumas gali būti didelių praradimų, sukretimų ar net žlugimo priežastis“ (p. 34). Tokiai minčiai pritaria ir Meilienė (2009) teigdama, jog „kiekvienos civilizuotos ir demokratiškos valstybės pagrindinis tikslas – didinti jos piliečių visapusišką gerovę. Tai gali būti pasiekama didinant gamybos produktyvumą, skatinant eksportą, pritraukiant užsienio investicijas, plėtojant efektyviausių pramonės šakų veiklą tarptautinėje rinkoje, rūpinantis aplinkos apsauga, gerinant socialinę apsaugą ir stabilumą, stiprinant pasirinkimo laisvę ir socialinį teisingumą“ (p. 38).

Konkurencingumo rūšys. Remiantis Navicku ir Malakauskaite (2010) „konkurencingumas pirmiausia laikytinas sudėtinga ekonomine kategorija, turinčia mažiausiai tris lygmenis: makro- (šalies ekonomika), mezo- (regiono, ūkio šakos ekonomika) ir mikro- (įmonės ekonomika)“ (p. 5). Su tokiu konkurencingumo skirstymu sutinka ir kiti autoriai, tačiau Travkina ir Tvaronavičienė (2010) prideda, jog šalies konkurencingumas taip pat skirstomas skirtingose sferose (technologija, ekonomika, politika, visuomenė, ir ekologija), ir laiko perspektyvoje (trumpa, vidurinė ir ilga diapazono trukmė). Anot Ciocanel (2015) pagrindinis skirtumas tarp šalies ir įmonės konkurencingumo yra tas, jog tik įmonės gali kurti pridėtinę vertę ekonomikoje, tuo tarpu šalys gali tik sukurti aplinką, kuri padėtų arba stabdytų įmonių veiklą bei galimybes kurti pridėtinę vertę ir didinti konkurencingumą.



7 pav. Įvairių lygio ekonomikos subjektų konkurencingumo tipai (sudaryta pagal Meilienę, 2009)

Remiantis 7 pav. galima matyti visus ekonomikos subjektų konkurencingumo tipus. Kiekvienas konkurencingumo tipas neįsivaizduojamas vienas be kito, pradedant nuo darbuotojo konkurencingumo ir baigiant visos šalies konkurencingumu. Pasak Ciocanel (2015) konkurencingos įmonės yra pagrindinis variklis sektoriaus ar visos šalies konkurencingumui. Tokios įmonės sukuria pagrindą ekonomikos vystymuisi. Taip pat autorius pastebi, jog įmonės ir šalys negali remtis tikrai kuriamomis prekėmis ar paslaugomis, be visa to dar gyvybiškai svarbu sugebėti tobulinti darbuotojų mokymosi įpročius ir sistemą bei skatinti naujų žinių įgijimą. Remiantis Hung, Chang (2010) įmonių konkurencingumas – tai jų ekonominės stiprybės prieš jų konkurentus globalioje rinkoje, kur prekės, paslaugos, darbuotojai ir inovacijos juda laisvai nepaisant geografinio susiskirstymo. Taigi, galima teigti, jog įmonės norėdamos būti konkurencingos visų pirma turi skatinti darbuotojų tobulėjimą bei jų konkurencingumą.

Apibendrinant, galima teigti, jog konkurencingumą gana sunku tiksliai apibūdinti nekalbant apie konkrečią veiklos sritį, bei supančią aplinką, kurioje vertinamas konkurencingumas, kadangi konkurencingumo samprata yra daugialypė ir gali apimti tokius veiksnius kaip aplinka, gyvenimo standartai, technologijos, žinios, moksliniai tyrimai, gebėjimas konkuruoti, gyvenimo lygis, technologijos, žinios, verslo ir vyriausybės veiklos efektyvumas bei infrastruktūra. Konkurencingumas gali būti skirstomas pagal jį supančią aplinką bei nagrinėjamą objektą. Dažniausiai konkurencingumas nagrinėjamas šalies, regiono, pramonės šakų, įmonių ar atskiro darbuotojo lygiu.

2.1.2. Konkurencinės aplinkos struktūra

Mokslinėje literatūroje galima sutikti siūlomų būdų kaip išlaikyti konkurencingumą nuolat besikeičiančioje verslo aplinkoje. Kaip jau aptarta anksčiau šalies, verslo sektoriaus ar įmonės konkurencingumas yra priklausomas nuo daugybės veiksnių. Nagrinėjant verslo sektoriaus konkurencingumą tiktų pasakyti, jog konkurencingumas priklauso nuo to, kokioje aplinkoje veikia sektoriaus dalyviai. Taigi, konkurencinės aplinkos struktūros nagrinėjimas yra neatsiejamas nuo konkurencingumo vertinimo proceso.

Anot Ginevičiaus ir Krivkos (2008), Lietuvos ekonomikai vystantis, o daugumoje jos sektorių įsigaliojus rinkos santykiams, valstybė turėtų užtikrinti sąlygas laisvai ir sąžiningai konkurencijai, tokiu būdu palaikydama vartotojų atžvilgiu efektyvias rinkos struktūras. Tam pritaria Beniušienė ir Svirskienė (2008) teigdamos, jog konkurencingumą itin lemia ir ūkio šakos struktūra bei konkurentų elgsena. O pats svarbiausias konkurencinės aplinkos elementas yra įmonės, be kurių nebūtų ir pačios konkurencijos. Anot Piccoli (2005), įmonės konkurencingumas pasaulinėje rinkoje susijęs su įmonės gebėjimu greitai reaguoti į skubius rinkos pokyčius ir išlaikyti savo pozicijas joje. Remiantis Rachel ir kt. (2013), aukšto konkurencingumo rinkoje organizacijos stengsis labiau rūpintis savo klientų besikeičiančiais poreikiais. Aukštesnės kokybės paslaugų pateikimas klientams yra vienas iš efektyviausių būdų patenkinti ir sukurti vertę klientui. Todėl organizacijos turi būti dar labiau atsidavę tobulinant teikiamų paslaugų kokybę. Taip pat žemesnėje konkurencingumo aplinkoje klientų poreikių kiekis ir poreikių išskirtinumas yra sąlyginai mažas ir ribotas, taigi įmonių veikiančių tokioje aplinkoje aukštos kokybės paslaugų siūlymas yra mažiau svarbus.

Kalbant apie pačią konkurencinę aplinką bei įvairių autorių nagrinėjamas ūkio šakų rinkos struktūras galima išskirti pagrindinius rinkas charakterizuojančius elementus tokius kaip produkcijos diferenciacija, įmonių skaičius rinkoje, įmonių dydis, įėjimo į rinka ir išėjimo iš jos barjerai, informacija ir žinios. Taip pat apžvelgus įvairią mokslinę literatūrą matyti, jog vienu svarbiausių rinkos struktūros klasifikavimo kriterijų vis dar laikoma – rinkos dalyvių skaičius. Nagrinėjant rinkos struktūrą, terminai „daug“ ir „mažai“ naudojami ne tiek norint pabrėžti įmonių skaičių rinkoje, kiek konkurencinę sąveiką tarp įmonių. Varian (1993) išskiria keturis, pagrindinius rinkos struktūros modelius:

- Tobula konkurencija
- Monopolinė konkurencija
- Oligopolija
- Monopolija

Tobula konkurencija – pristatoma kaip „optimalus, vartotojų gerovę maksimizuojantis ir efektyvų gamybos išteklių paskirstymą užtikrinantis rinkos modelis“ (Ginevičius, Krivka, 2008, p. 307). Taip pat galima teigti, jog tai situacija rinkoje, kai kiekvienas pardavėjas ir pirkėjas rinkoje užima tokią rinkos dalį, kad jo gamyba arba pirkimo sprendimai neįtakoja kainos rinkoje. Pasak Lennartz (2014) tobula konkurencija turi pasižymėti penkiais bruožais: homogeniški produktai ar paslaugos, didelis tiekėjų skaičius, jokių apribojimų patekti ar išeiti iš rinkos bei prieinama tobula informacija visiems rinkos dalyviams. Tačiau autorius taip pat pastebėti, jog visų šių sąlygų kartu rasti neįmanoma rinkoje, o ypač neįmanoma prieinama tobula informacija visiems rinkos dalyviams. Anot Smith (2004) tobulos konkurencijos atveju rinkoje prekė parduodama tiksliai už tiek, kiek ji verta, tai yra už tiek, kiek ji iš tikrųjų kainuoja asmeniui, pristačiusiam ją į rinką. Šia mintį papildė ir Ginevičius ir Krivka (2008) teigdami, jog „tobulos konkurencijos pusiausvyroje produkcija kainuoja tiek, kiek verta jos gamyba ir

pristatymas vartotojui, gamybos veiksniai naudojami ten, kur jų grąža didžiausia, o jų kaina atitinka jų sukurtą pridėtinę vertę“ (p. 308). Tačiau nepaisant teorinių tobulos konkurencijos modelių apibrėžimų jis sunkiai įsivaizduojamas veikiantis praktikoje dėl sunkiai išpildomų modelio sąlygų. Praktikoje prekės ir paslaugos dažnai diferencijuojamos, taikomos pardavimų skatinimo priemonės, o tuo pačiu diferencijuojama ir jų kaina, gamintojai ar paslaugų teikėjai dažnai užima skirtingas rinkos dalis bei taip įtakoja kainas rinkoje. Nereikėtų pamiršti ir įvairių vyriausybinių institucijų įsikišimo bei įvairių teisės aktų reglamentuojančių įmonių veiklą tam tikroje srityje.

Monopolinė konkurencija – pagal rinkos struktūros pavadinimą galima suprasti, jog ši struktūra turi ir konkurencinės rinkos, ir monopolijos elementų. Ši rinkos struktūra susidaro, kai rinkoje veikia daug įmonių, kurios teikia panašią, bet nevienodą produkciją ar paslaugas ir turi nedidelę rinkos dalį, tačiau geba kontroliuoti rinkos kainas. Dažnai taikoma produkto diferenciacija, o įėjimas į rinką yra gana nesunkus (Kranich, 2009). Anot Čibinskienės ir Navicko (2004) „tiek esant natūraliai monopolijai, tiek oligopolijai, tiek monopolinei konkurencijai reikalingas valstybinis reguliavimas ir būtinas todėl, kad rinkai būdingi defektai“ (p. 169). Autoriai taip pat pažymi, jog valstybinio reguliavimo priemonėmis valstybė siekia sudaryti stabilias ekonominės ir socialinės raidos sąlygas, leidžiančias užtikrinti verslo sąlygas, sumažinti neigiamą gamybos poveikį aplinkai ir visuomenei.

Oligopolija – „šiai rinkai būdinga kelių stambių įmonių kontroliuojama didžioji pasiūlos dalis bei aukšti įėjimo į rinką ir išėjimo iš jos barjerai, užtikrinantys pakankamai stabilų konkurentų skaičių rinkoje“ (Ginečius, Krivka, 2009, p. 150). Dažnai mokslinėje literatūroje galima sutikti nuomonių, jog šis rinkos struktūros modelis nėra efektyvus dėl dažnai vykdomų kartelinių susitarimų tarp didelių rinkos žaidėjų. Taip pat prekės ar paslaugos oligopolinėje rinkoje gali būti homogeninės arba diferencijuotos, o praktikoje šioje rinkoje silpnai diferencijuota produkcija skatina intensyvią kainų konkurenciją (Kawasaki ir kt., 2014). Taip pat verta paminėti, jog egzistuoja dideli įėjimo ir išėjimo iš rinkos barjerai, o tai dažnai skatina aktyvesnę konkurencinę kovą, dėl išlikimo aukojant dalį pelno arba net dirbant nuostolingai.

Monopolija – tai viena iš neefektyviausių rinkos struktūrų, pasižyminti įėjimo/išėjimo į/iš rinką barjerais, diferencijuota ar unikalia produkcija, nuožulnia likutine paklausa bei įmonių galimybėmis paveikti rinkos kainas. Dažniausiai monopolinės rinkos susidaro, kai reikalingi dideli techniniai pajėgumai vykdyti veiklą, reikalinga infrastruktūra bei kitos ekonominės priežastys. Nepaisant valstybių didelių pastangų kurti konkurencines rinkas, kurti įstatymus, ribojančius monopolijas, realiame gyvenime dažniausiai pasitaikančius pavyzdžius galime matyti geležinkelių transporte, energetikoje, dujų ar vandentiekio tiekime. Anot Smith (2004), monopolininkai, niekada iki galo nepatenkindami paklausos ir šitaip laikydami rinką nuolat neprisotintą, savo prekes parduoda gerokai didesne nei natūralioji kaina. Ši rinka atpažįstama labai paprastai – egzistuoja vienas prekes ar paslaugas siūlantis

rinkos dalyvis, todėl konkurencijos rinkoje nėra, o pirkėjai dažnu atveju yra visiškai priklausomi nuo pardavėjo – monopolisto.

Bene vienas populiariausių būdų skirstyti konkurencinę aplinką į *išorinę ir vidinę aplinkas*. Jos skiriasi tuo, kad išorinės aplinkos veiksnių pačios įmonės negali kontroliuoti ar įtakoti, tuo tarpu vidiniai veiksniai – tai įmonės vidaus aplinkos veiksniai, kuriuos pilnai ar iš dalies įmonės gali kontroliuoti ar kitaip daryti įtaką. Marčinskas ir Diskienė (2001) prie išorinės aplinkos priskiria: politinę - įstatyminę, ekonominę, socialinę – kultūrinę aplinkas. Tuo tarpu, prie vidinės aplinkos priskiriama: strategijos ir tikslai, išteklių bei kultūra ir valdymas.

3 lentelė. Konkurencinės aplinkos veiksniai (sudaryta pagal Marčinską ir Diskienę (2001))

Išorinė aplinka		Vidinė aplinka	
Veiksniai	Apibūdinimas	Veiksniai	Apibūdinimas
Politiniai - įstatyminiai	Tai politinis klimatas ir politinis stabilumas šalyje, įstatymai ir teisinė sistema, reguliuojantys ekonominius santykius	Strategijos ir tikslai	Apima efektyvios strategijos formavimą, tikslų suvokimą ir orientaciją į konkurencinius pranašumus
Ekonominiai	Apima ekonomikos ciklo stadiją, rinkos struktūrą ir plėtrą, infliacijos tempus, palūkanų normas, gyventojų pajamų ir nedarbo lygius	Ištekliai	Tai materialiniai ir finansiniai ir žmogiškieji išteklių, kurių racionalus naudojimas ir kontrolė didina įmonės efektyvumą
Socialiniai - kultūriniai	Šiam veiksniai galima priskirti demografinius rodiklius, vartotojų aktyvumą, gyvenimo būdą, nacionalines tradicijas bei kultūrą	Kultūra ir valdymas	Įmonės veiklos sėkmė labai priklauso nuo tinkamo organizacijų valdymo bei darbo kultūros: darbo planavimo, organizavimo, motyvavimo priemonės

Visų pirma kalbant apie verslo subjektus supančią išorinę konkurencinę aplinką, galima teigti, jog bet koks nepastovumas dažniausiai neigiamai įtakoja rinkos įmonių veiklos rezultatus ir bendrai visos rinkos konkurencingumą. Ypatingai ekonominės bei teisinės aplinkos nepastovumas šalyje siejamas su įmonės veiklos ir jos rezultatų neužtikrintumu. Tai sąlygoja, jog įmonės sunkiai gali planuoti savo veiklą ar plėtros galimybes. Esant gana pastoviai ir nuosekliai šalies ekonominiai bei politiniai situacijai, rinkoje veikiančios įmonės kur kas daugiau galėtų skirti dėmesio prekių ar paslaugų tobulinimui, inovacijų diegimui, plėtros projektams, jei būtų aiški ir gana stabili situacija šalies ekonominiame ir politiniame gyvenime, priešingu atveju, įmonės gali būti linkusios dvejoti priimti ryžtingus sprendimus, o investuotojai - trauktis. Tuo tarpu, nagrinėjant socialinius – kultūrinius išorinės aplinkos veiksnius verta paminėti demografinius rodiklius bei su jais susijusias galimybes bei problemas. Europoje vyksta visuomenės senėjimo tendencijos, darbo jėgos migracija, o tai ženkliai veikia verslo įmones, kurios susiduria su reikalingos darbo jėgos trūkumu. Taip pat labai svarbi darbuotojų, vartotojų bei pačių įmonių darbo kultūra konkurencingumo išlaikymui. Kultūrinė aplinka formuoja ir tobulina tam tikrus

įgūdžius, veiklos būdus, gebėjimus bei kompetenciją tose srityse, kur labiausiai vertinama kultūra, o būtent kultūriniai skirtumai ir leidžia įgyti konkurencinį pranašumą (Marčinskas, Diskienė, 2001)

Kaip jau pateikta 3 lent. įmonės vidinius konkurencinės aplinkos veiksnius sudaro strategijos ir tikslai, ištekliai, kultūra bei valdymas. Galima teigti, jog visi šie išvardinti veiksniai tiesiogiai veikia įmonės veiklos rezultatus, ir veiklos efektyvumą, todėl nuo jų kur kas labiau priklauso tam tikro ūkio subjekto konkurencinė sėkmė. „Strategijos kūrimas ir įgyvendinimas leidžia laiku prisitaikyti prie vidaus ir tarptautinės situacijos pokyčių ir maksimaliai didinti bei efektyviai panaudoti šalies ekonominį potencialą“ (Vasiliauskas, 2000, p. 52). Autoriaus teiginį papildė Marčinskas ir Diskienė (2001) teigdami, jog „silpnas strateginis planavimas teikia mažai galimybių ieškoti ir efektyviai panaudoti savo pranašumus“ (p. 56). Kalbant apie išteklius galima teigti, jog šie veiksniai vaidina itin svarbų vaidmenį konkurencinėje kovoje. Žmogiškieji ištekliai naudojami tiek kuriant įmonių strategijas, tiek atliekant pagrindines įmonių veiklas. Finansiniai ištekliai bei materialiniai ištekliai padeda užtikrinti įmonės egzistavimą ir pagrindinių veiklų sklandų vykdymą ir kuo šių išteklių kainos ir kokybės santykis geresnis, tuo įmonės konkurencingesnės.

Taigi, kiekviename verslo sektoriuje įmonės veikia pagal tam tikrą rinkos struktūrą, kuri įtakoja konkurencingumą. O kiekviena tos rinkos struktūra turi savo privalumus ir trūkumus, todėl konkurencinės aplinkos struktūros tyrimas tampa itin svarbia dalimi tiriant viso sektoriaus konkurencingumą. Kalbant apie sektoriuje veikiančią rinkos modelį reikėtų pažymėti, jog nors ir tobulos konkurencijos realioje praktikoje nebūna, vis dėl to optimaliausias, vartotojų gerovę maksimizuojantis ir efektyviausiai gamybos išteklius paskirstantis modelis būtų artimas tobulajai konkurencijai. O kalbant bendrai apie konkurencinę aplinką mokslinėje literatūroje sutinkama daug konkurencinės aplinkos skirstymo būdų, tačiau bene geriausia ir paprasčiausia skirstyti į išorinę ir vidinę aplinkas, kurios apima bene visus aplinkos veiksnius veikiančius įmonių konkurencingumą.

2.1.3. Konkurencingumą lemiantys veiksniai ir konkurenciniai pranašumai

Dar 1817 metais D. Ricardo sukurtoje lyginamojo pranašumo teorijoje teigiama, jog prekybos partnerių turtas turėtų padidėti ir turėtų būti gaunama nauda, jei kiekviena prekybos šalis specializuosis tų prekių ar paslaugų gamyboje, kurioje konkurencingumas bus didžiausias. Todėl galima išskirti būtinumą vertinti įmonių, verslo sektorių ar šalies konkurencingumą bei jį lemiančius veiksnius, nes tai tiesiogiai parodo, kurioje srityje ar verslo sektoriuje šalis stipri ir būtina jį dar labiau tobulinti.

H. Trabold 1995 metais teigė, jog nacionalinį konkurencingumą sudaro gebėjimas uždirbti, žinios, gebėjimas pritraukti, gebėjimas parduoti bei gebėjimas pritaikyti. Anot Meilienės (2009), „sisteminiu požiūriu gebėjimas uždirbti traktuojamas kaip bendriausias šalies konkurencingumo rodiklis, o gebėjimai parduoti, pritraukti ir pritaikyti įvardijami kaip šalies konkurencingumą nusakantys veiksniai“ (p. 40). Gebėjimas uždirbti gali būti pamatuojamas pasitelkiant lyginamąją šalių analizę ir pasirenkant

nagrinėti bendrojo vidaus produkto reikšmes tenkančias vienam gyventojui. Tačiau yra nemažai autorių kritikuojančių BVP rodiklį kaip šalies konkurencingumo matą, kadangi egzistuoja daug išimčių. Anot Garelli (1997) BVP nėra tobulas šalies konkurencingumo rodiklis, kadangi dalis pajamų gaunama iš neatsinaujinančių natūralių išteklių, ankstesnių kartų aktyvų eksploatacijos, pridėtinės namų ūkiuose sukuriamos vertės ir šešėlinės ekonomikos. Pasak Siudek ir Zawojcka (2014) geras pavyzdys yra globalus konkurencingumo indeksas, kuris apima institucinę aplinką, infrastruktūrą, makroekonominę aplinką, sveikata ir išsilavinimą, aukštąjį išsilavinimą, prekių, darbo, finansų, technologijų rinkų efektyvumo rodiklius, rinkos dydį bei inovacijas.

Anot Burger (2008) konkurencingumas gali būti skirstomas į konkurencingumą, kurį lemia kaina ir į konkurencingumą, kurį lemia kiti veiksniai. Pirmuoju atveju, rinkoje esančios įmonės konkuruoja tarpusavyje nustatydamos kuo galima mažesnę kainą už teikiamą paslaugą ar prekę nei tai daro kiti rinkos subjektai. Antruoju atveju, kai kaina nėra taip svarbi, tuo metu pagrindiniai tampa kiti veiksniai tokie kaip įmonės įvaizdis, produkto ar paslaugos kokybė bei klientų aptarnavimo lygis. Tačiau yra nemažai autorių kritikuojančių konkurencingumą, kurį nulemia nustatymas žemesnės prekės ar paslaugos kainos, kadangi, tuo pačiu, mažinamos gamybos sąnaudos, o tai nulemia gyventojų perkamosios galios mažėjimą. Todėl Porter (1990) pripažįsta tokius veiksnius, lemiančius konkurencingumą, kaip našumas ir produktyvumas. Porter (1990) teigia, kad geresni šalies gyvenimo standartai priklauso nuo įmonių sugebėjimo dirbti produktyviai ir išlaikyti aukštą produktyvumo ir našumo lygį ilguoju laikotarpiu. Būtent skatinant aukštesnį našumą ir produktyvumą keliamas konkurencingumo lygis visame sektoriuje. O kintant (didėjant) individo, įmonės, regiono ar valstybės konkurencingumui vyksta nuolatinis prisitaikymas prie globalizacijos sąlygų (Čiburienė, 2005). Anot Mitkutės ir Nagreckaitės (2005) „konkurencingumas dažnai tapatinamas su tam tikro konkurencinio pranašumo įgijimu ir jo išlaikymu. Globalinėje ekonomikoje konkurenciniai pranašumai neapsiriboja gamtinių išteklių gausa ir kokybe. Jie daugiau remiasi nematerialiais ištekliais – profesiniais įgūdžiais, informacija, kultūrine aplinka, mokslo pasiekimais“ (p. 15). O kaip svarbiausią konkurencingumą lemiantį veiksnių autorės išskiria technologinę pažangą. Šioms autorėms pritaria ir Shepherd bei Ahmed (2000) teigdami, jog konkurencingumas rinkoje priklauso nuo inovacijų diegimo spartos. Informacija ir inovacijos tapo itin svarbūs veiksniai integruojantis į ES bei kitas užsienio prekybos rinkas, kadangi reikalaujama greitesnio prekių pristatymo, kokybiškesnio aptarnavimo bei sutrumpėjusio produkto gyvavimo ciklo. Pasak Soosay ir Hyland (2004) lengviausias būdas gauti tokią informaciją ir taip įgyti konkurencinius pranašumus yra įdarbinti konkurentų darbuotojus. Tuo tarpu, Fabbe-Costes (1997) teigia, jog „įmonė norėdama išlikti konkurencinėje kovoje turi vystytis ir prisitaikyti, o tai gali būti padaryta mobilizuojant žinias, nes žinios laikomos aukšto lygio informacija, kuri turi būti renkama ir įsisavinama strategijos formavimo metu“ (p. 120).

Išanalizavus įvairią mokslinę literatūrą, teoriniuose tyrimuose dažniausiai aptariami šie konkurencingumą lemiantys veiksniai:

- aukščiausios kokybės produkcijos gamyba ar paslaugų teikimas;
- žemesni nei konkurentų kaštai;
- palankesnė geografinė padėtis;
- didesnės vertės vartotojams kūrimas.

Remiantis Meiliene (2009) pramonės šakos požiūriu pažymima bendrosios techninės ir technologinės plėtros šakoje bei tinkamos politinės ir ekonominės aplinkos svarba konkurencingumui. O paprasto darbuotojo, įmonės bei šakos konkurencingumas, šalies ekonominė ir politinė padėtis pasaulinėje ekonomikoje ir jos infrastruktūros plėtra formuoja bendrąjį šalies ekonominį konkurencingumą. Kalbant apie bendrą šalies konkurencingumą verta atkreipti dėmesį į darbuotojų užimtumo palaikymą ir jo didinimą. Autorė taip pat pastebi, jog didelis dėmesys turėtų būti skiriamas užimtumui, kadangi šalyje, kurioje nesistengiama užtikrinti užimtumo kvalifikuotiems ir motyvuotiems žmonėms, piliečiams ir šalies valdžią skiria didelis atstumas, o tai sąlygoja tiek ekonominį, tiek socialinį šalies konkurencingumo mažėjimą.

M. Porter pasiūlytas „*deimanto*“ *modelis* suskirstytas į dvi veiksmų grupes: vidiniai veiksniai bei išoriniai veiksniai, kurie nulemia šalies, rinkos ar įmonės konkurencingumą.

Vidiniai veiksniai:

- ištekliai;
- paklausos sąlygos;
- susiję ir aptarnaujantys pramonės sektoriai;
- įmonių struktūra, strategija ir konkurencija.

Išoriniai veiksniai:

- išorės veiksniai ir vyriausybės vaidmuo;
- tarptautinio verslo vaidmuo.

Ištekliai. Prie išteklių M. Porter priskiria žemę, darbą, kapitalą, infrastruktūrą, žinias, mokslo pasiekimus bei gamtos išteklius. Konkurencingumo sąvoka dažnai siejama su kaštais ir visų anksčiau išvardintų išteklių prieinamumu. Porter (2008) teigia, jog tokie ištekliai kaip gera kelių, uostų infrastruktūra bei geras šalies darbuotojų išsilavinimas ar profesinė kvalifikacija yra būtini veiksniai išvengti konkurencingumo trūkumų, tačiau šie veiksniai šiomis dienomis neturi tiek daug įtakos bei dažnai yra nepakankami tam, kad būtų galima įgyti ir išlaikyti konkurencinius pranašumus vietinėje rinkoje. Kalbant apie konkurencinius pranašumus, anot Piccoli (2005), konkurencinio pranašumo idėja prasideda nuo vertės kūrimo ir pasiskirstymo. Tam autorius siūlo kelti darbo produktyvumą remiantis geresne išteklių kokybe, žinių ir darbo patirties apjungimu. Remiantis Lietuvos ūkio ministerija (2006) konkurencingumas visais atvejais yra susijęs su produktyvumu, tačiau pats produktyvumas parodo

ekonomikos būklę trumpalaikėje, o konkurencingumas – ilgalaikėje perspektyvoje. M. Porter taip pat pripažįsta, jog įmonių darbo produktyvumas dar gali būti keliamas technologijų bei inovacijų diegimu įmonės veikloje bei tinkamo kapitalo pritaikymu prie įmonės veiklos poreikių. Su investicijų ir inovacijų svarba sutinka ir daugelis mokslininkų. Jie inovacijas išskiria kaip veiksnį, kuris gana ženkliai gali įtakoti konkurencingumą. Priklausomai nuo inovacijų, jų panaudojimo efektyvumo ir pritaikymo konkrečioje veikloje gali skirtis ir jų įtaka konkurencingumui, konkurenciniam pranašumui bei jo išlaikymui. Dažniausiai inovacijos sutinkamos kaip techninio pobūdžio sprendimai, kai naujausios technologijos įdiegiamos veiklos procesuose. Tačiau taip pat galima sutikti požiūrių, kai prie inovacijų priskiriami nauji požiūriai ar inovatyvūs verslo valdymo sprendimai.

Paklausos sąlygos. Pasak Meilienės (2009) kiekviena įmonė siekia pelno, išsilaikyti rinkoje ir didinti gamybos ir prekybos apimtis, išlaikyti ir kurti naujas darbo vietas ir įgyvendinti kitus plėtros tikslus. Tai pasiekama tada, kai įmonės gaminama produkcija ar teikiamos paslaugos yra paklausios. Taigi, kaip vieną iš paklausos sąlygų sudedamųjų dalių galima priskirti įmonių klientus. O klientų pritraukimas, išlaikymas bei jų poreikių tenkinimas yra vienas iš pagrindinių įmonės uždavinių. Vykstant globalizacijos procesams, esant aukštam konkurencingumo lygiui vis sunkiau tampa tenkinti klientų poreikius, kurie yra individualūs bei išskirtiniai, o klientai reiklūs įmonių teikiamų paslaugų ar gaminamų prekių kokybei. Tuo pačiu, būtent reiklūs klientai su išskirtiniais norais ir poreikiais verčia įmones siekti pačių aukščiausių veiklos rezultatų bei standartų, verčia būti konkurencingomis, atrasti būdus numatyti besikeičiančius vartotojų poreikius. Taip pat kaip paklausos sąlygas lemiančius veiksnius Porter (2008) išskiria ir vartotojų perkamąją galią bei prekių ar paslaugos poreikius.

Galima pastebėti, jog kiekvienas iš šių veiksnių yra vienaip ar kitaip tarpusavyje susiję. Pavyzdžiui, Vyriausybė ir jos vykdoma politika gali ženkliai įtakoti rinkos paklausos sąlygas daugelyje sričių tokių kaip prekių ir paslaugų saugumas ar aplinkosauginiai reikalavimai.

Susiję ir aptarnaujantys pramonės sektoriai. Remiantis Porter (2008) artimi ir glaudūs ryšiai su vietiniais tiekėjais ir partneriais ženkliai sumažina įmonių išlaidas dėl neatliktų reikiamų darbų ar vėlavimų, priešingai nei bendradarbiaujant su tolimais partneriais, pailgėja problemų sprendimas. Tuo tarpu, artimas bendravimas su susijusiais pramonės sektoriais ženkliai prisideda prie įmonių vykdomos mokslinių tyrimų veiklos ir plėtros, paskirstymo bei marketingo. Kaip pagrindines įmonės savybes konkurencinėje kovoje Porter (2008) išskiria greitį bei lankstumą. Taip pat autorius teigia, jog be įmonių ir susijusių bei aptarnaujančių sektorių glaudaus bendradarbiavimo sunkiai įsivaizduojamas įmonių konkurencingumas. Todėl galima teigti, jog glaudūs santykiai su susijusiais ir aptarnaujančiais sektoriais užtikrina geresnį įmonės darbą ir didina produktyvumą, o tuo pačiu kelia ir konkurencingumo lygį.

Įmonių struktūra, strategija ir konkurencija. Įmonių struktūra apima šalyje veikiančių įmonių pasiskirstymą pagal darbuotojų skaičių, apyvartas ar kitus ekonominius rodiklius ar išsidėstymą šalies teritorijoje. Tai leidžia įvertinti įmonių pajėgumą konkuruoti rinkoje, kadangi dažniausiai didelės įmonės

remiasi kitokia veiklos strategija, orientuojasi į didelį klientų skaičiaus pritraukimą ir mažiau kreipia dėmesio į išskirtinius klientų poreikius. Taip pat iš įmonių išsidėstymo galima pasakyti, kokiuose šalies miestuose didžiausia tam tikro sektoriaus įmonių koncentracija, kokia užsienio kapitalo įmonių dalis bendrojo rinkoje ir kokią įtaką jos turi rinkai bei kokią rinkos dalį užima. Galima neabejoti tuo, jog užsienio kapitalo atėjimas į šalies rinkas rodo geras šalies ir atskiros rinkos konkurencingumo sąlygas, antraip vargu ar ryžtųsi užsienio subjektai investuoti ten, kur mažai tikėtinos veiklos perspektyvos.

Visas įmones veikia bendra mokesčių sistema, įvairūs teisės aktai bei reikalavimai, šalies makroekonominiai veiksniai bei politinė aplinka. Visa tai labai įtakoja įmonės veiklos strategiją, investavimo politiką bei būdus kaip konkuruoti rinkoje, kadangi įmonės privalo veikti tam tikrų nustatytų reikalavimų ribose nepažeidžiant įstatymų, kitų teisės aktų bei tarptautinių susitarimų ir reikalavimų.

Išorės veiksniai ir vyriausybės vaidmuo. Išoriniai veiksniai tai verslo aplinką veikiantys veiksniai, kurių negali įtakoti šalies rinkoje veikiančios įmonės, tačiau jie yra ne ką mažiau svarbūs už vidinius įmonę veikiančius veiksnius. „Labai svarbiu sėkmės veiksniumi yra įmonės vieta ir ypač „išoriniai veiksniai“, kurie atsiranda dėl vietinės koncentruotų ir specializuotų smulkių ir vidutinių įmonių geografinės vietovės“ (Keršienė, 2009, p. 819). Kaip teigia Bivainis ir Zinkevičiūtė (2006) „svarbu kuo tiksliau įvertinti rinkos išorės veiksnius ir jų poveikį, kadangi išorės veiksnius sunku prognozuoti, kadangi jie pasižymi neapibrėžtumu ir tikslios informacijos trūkumu“ (p. 101).

Anot Porter (2008) vyriausybės vaidmuo gali paveikti visus anksčiau paminėtus vidinius veiksnius tiek teigiamai, tiek neigiamai. Mokslinėje literatūroje sutinkama daug nuomonių, koks vyriausybės vaidmuo turėtų būti skatinant rinkų konkurencingumą. Taip pat dažnai pastebimos dvi skirtingos nuomonės, jog vyriausybė matoma kaip pagalbininkė ir padėjėja, kuri užtikrina rinkų konkurencingumą, pagalbą įdarbinant ar aprūpinant kvalifikuota darbo jėga. Kita sutinkama nuomonė pripažįsta tik laisvą rinką, be šalies vyriausybės kišimosi, kur veikia savireguliacijos procesai ir rinkos dėsniai. Tačiau vienokiu ar kitokiu atveju praktikoje vyriausybės vaidmuo vis tiek išlieka, o skiriasi tik jos įtakos stiprumas.

Tarptautinio verslo vaidmuo. Tokioms nedidelėms šalims kaip Lietuva tiek savo teritorijos dydžiu, tiek vartotojų skaičiumi, norint augti ir plėsti savo verslą beveik neišvengiamai tenka orientotis į tarptautinį verslą, kadangi atsiveria naujos rinkos, nauji klientai ir naujos galimybės tobulėti ir plėstis. Įvertinant tikrąjį šalies konkurencingumą ir jį lemiančius veiksnius derėtų atsižvelgti į tokius rodiklius kaip tarptautinė prekyba, eksporto plėtros galimybės ir ypatumai, kadangi tai vieni iš pagrindinių veiksnių lemiančių visos šalies konkurencingumą šalies bei tarptautiniu mastu. Reikia pripažinti, jog tarptautinė prekyba ar tarptautinės įmonės šiandieniniame versle vaidina vieną iš svarbiausių vaidmenų, kadangi dirbant užsienyje ar užsienio įmonėms steigiantis Lietuvoje atnešamos naujos žinios, idėjos bei užsienio organizacijų valdymo patirtis. Taigi, įmonėms vykdančioms tarptautinę veiklą turėtų būti

skiriamas didelis dėmesys, o siekiant plėtoti tarptautinę prekybą bei bendradarbiavimą vyriausybės prioritetai irgi turėtų pasikeisti. Beje, anot Melniko (2007) „tarptautinio verslo plėtojimas yra vertintinas kaip ypač reikšmingas veiksnys, darantis įtaką ekonominei raidai ES, o kartu ir ekonominės gerovės bei socialinio komforto didinimui visose ES šalyse ir regionuose“ (p. 75).

Meilienė (2009) suskirstė konkurencingumą formuojančius veiksnius į:

- Visiškai nekontroliuojamus veiksnius, kuriuos galima įvardyti kaip esminius konkurencingumo veiksnius (pvz., geografinės sąlygos)
- Trumpalaikius nekontroliuojamus veiksnius, kurie gali būti kontroliuojami ilgalaikiu laikotarpiu.
- Aukštesnio lygio institucijos kontroliuojamus veiksnius, kurių kontrolės lygmuo priklauso nuo politinių aspektų ir lobizmo (pvz., valstybės socialinė – ekonominė politika)
- Tiesiogiai kontroliuojamus veiksnius, apimančius ekonominio subjekto išteklius ir priemones, kurių panaudojimo efektyvumas sąlygoja subjekto konkurencingumą.

4 lentelė. Šalies konkurencingumo veiksnių klasifikacija (sudaryta pagal Meilienę, 2009)

Bendrieji veiksniai, apibrėžiantys konkurencingumo aplinką	<ul style="list-style-type: none"> • šalies atvirumas pasaulio ekonomikai • šalies ekonomikos atvirumas šaliai • šalies politinis stabilumas • „lengvieji“ veiksniai, apibūdinantys verslo aplinką (gyvenimo sąlygas, kultūrinę aplinką) • klimatinės sąlygos ir gamtiniai išteklių • demografinė situacija ir žmogiškųjų išteklių struktūra
Rinkos ekonomikos pagrindinės charakteristikos ir mechanizmai	<ul style="list-style-type: none"> • bendras požiūris į užsienio investicijas ir rinkos ekonomiką • valdžios biurokratijos lygis • kainų stabilumas (mažos infliacijos politika) • mokesčiai, subsidijos ir paskolos
Verslo infrastruktūros veiksniai	<ul style="list-style-type: none"> • darbo užmokesčio lygis ir proporcingumas, darbo jėgos produktyvumas • darbo jėgos kokybė, darbo motyvacija ir nuostatos • žemė, energija ir ekologinė aplinka • žaliavų ir energijos tiekimo stabilumas • transportas ir komunikacijos • tyrimai ir technologijų infrastruktūra

Kaip matyti iš 4 lent. šalies konkurencingumo veiksniai suskirstyti į bendruosius veiksnius, rinkos ekonomikos pagrindines charakteristikas bei verslo infrastruktūros veiksnius. Visi šie veiksniai yra tarpusavyje susiję ir jų negalima atskirti nagrinėjant konkurencingumą, kadangi net jei ir kažkuris iš veiksnių yra silpnai išvystytas, kiti veiksniai gali skatinti aukštą konkurencingumą ir taip kompensuoti

trūkumus. Todėl siekiant įvertinti šalies ar tam tikro verslo sektoriaus konkurencingumą derėtų įvertinti ir lentelėje pateiktus veiksniai.

Be anksčiau išvardintų veiksnių taip pat derėtų atkreipti dėmesį į įėjimo ir išėjimo barjerus, kurie užkerta kelius įmonėms lengvai išėiti arba įeiti į rinką. Dažniausiai praktikoje pasitaikančius barjerus galima skirstyti į:

- Masto ekonomijos sąlygojamus barjerus
- Kapitalo poreikio barjerus
- Priėjimo prie tiekimo ir paskirstymo kanalų barjerus
- Vartotojų ar tiekėjų lojalumo barjerai
- Patirties barjerus
- Vyriausybės taikomos apsaugos barjerus
- Diferenciacija

Kaip jau nagrinėta anksčiau priklausomai nuo verslo srities ir rinkų struktūrų jose įėjimo ir išėjimo barjerai ir jų prigimtis gali būti skirtingos. Galima teigti, jog srityse, kuriose reikia daug investicinio ar intelektualinio kapitalo susidaro barjerai ir kitoms įmonėms be papildomo finansavimo ar pagalbos į tokią rinką sunku ar net neįmanoma patekti. Kalbant apie įėjimo į rinką barjerus galima teigti, jog tai veiksniai, kuriuos reikia įveikti naujiems rinkos dalyviams, jei jie nori sėkmingai konkuruoti. Tai tiesiogiai veikia rinkos ar tam tikro verslo sektoriaus konkurencingumą, nes esant sunkiam įėjimui į rinką, jau esančios įmonės nejaus didelio spaudimo būti konkurencingomis.

Apibendrinant konkurencingumą lemiančius veiksniai galima pasakyti, jog vertinant konkurencingumą vienodai svarbūs tiek vidiniai, tiek išoriniai konkurencingumą lemiantys veiksniai. Vis dažniau yra pabrėžiama inovacijų bei žinių ekonomikos svarba. Remiantis globaliu konkurencingumo indeksu dažnai konkurencingumo vertinime pasitelkiami veiksniai tokie kaip institucinė, makroekonominė aplinka, infrastruktūra, sveikata ir išsilavinimas, prekių, darbo, finansų, technologijų rinkų efektyvumo rodikliai ar rinkos dydis. Taip pat remiantis M. Porter „deimanto“ modeliu nagrinėjami išteklių, paklausos sąlygų, aptarnaujančių pramonės sektorių, įmonių strategijų, tarptautinio verslo vaidmens, išorinių bei vyriausybės vaidmens konkurenciniai veiksniai.

2.2. Konkurencingumo vertinimo metodai

Įvairioje mokslinėje literatūroje galima sutikti daug aprašytų konkurencingumo vertinimo metodų, tačiau jie vienas nuo kito skiriasi įvairiais aspektais: vertinimo tikslais, vertinamais objektais bei apimtimi. Kaip jau aptarta ankstesniuose skyreliuose būtina nuolat atnaujinti šalies, sektorių ar atskirų įmonių konkurencingumo vertinimus, siekiant efektyvios jų veiklos. Dažnai galima sutikti tarptautinių organizacijų, valstybinių institucijų, nepriklausomų ekspertų ar vertinimo agentūrų atliktus įvairius

šalies, regionų, sektorių ar įmonių konkurencingumo vertinimus, kurie skiriasi vertinimo metodais bei naudojamais įvairiais rodikliais.

Konkurencingumo vertinimas gali būti atliekamas dviem aspektais: statiškas t.y. vertinant konkurencingumo lygį tam tikru laiko momentu bei dinamiškas, kai konkurencingumas vertinamas per tam tikrą laiko tarpą (Siudek, Zawojka, 2014). Kaip jau teigta anksčiau konkurencingumas taip pat gali būti vertinamas makro (šalies ekonomikos) lygiu, mezo (regiono, ūkio šakos, sektoriaus) lygiu bei mikro (įmonės ekonomikos) lygiu. Kalbant apie sektoriaus konkurencingumo vertinimą skirtingi autoriai pateikia gana skirtingus vertinimo veiksnius (žr. 5 lentelę)

5 lentelė. Regiono, ūkio šakos ar sektoriaus konkurencingumo vertinimo rodikliai (sudaryta remiantis įvairiais autoriais)

Rodikliai	Autoriai
Grynojo eksporto rodiklis; Grubel–Lloyd indeksas	Banterle, Carraresi (2007)
Prekybos balansas	Buckley ir kt. (1988)
Pelningumo rodikliai	Carbon Trust (2004)
Atskleistas santykinis pranašumas RCA; santykinis eksporto pranašumas RXA; santykinis importo pranašumas RMA	Carraresi, Banterle (2008)
Išlaidos moksliniams tyrimams ir plėtrai R&D; patentų paraiškos	Jaffe, Palmer (1997)
Tiesioginės užsienio investicijos	Leiter ir kt. (2009)
Darbo vieneto kaštai	Neef (1992)

Liučvaitienė ir Peleckis (2011) taip pat pritaria intensyvios konkurencijos, tarptautinio konkurencingumo šakoje ar lyginamojo pranašumo rodiklių naudojimui šalies ūkio šakos ar sektoriaus konkurencingumui vertinti. Autoriai taip pat pabrėžia, kad dėl duomenų trūkumo negalima panaudoti visų metodikų bei rodiklių.

Taip pat Jančytė (2003) pateikia dažniausiai konkurencingumo vertinimuose sutinkamus rodiklius:

- intensyvios konkurencijos rodiklis;
- tarptautinio konkurencingumo rodiklis;
- lyginamojo pranašumo rodiklis;
- M. Porterio „deimanto“ modelis;
- rinkos augimo tempai;
- rinkos pelningumo indeksas;
- koreliacinė-regresinė analizė.

Intensyvios konkurencijos rodiklis dažniausiai naudojamas vertinant šalies konkurencingumą ir apskaičiavimui naudojami atskiri ūkio šakų rodikliai. Šis rodiklis leidžia palyginti šalių konkurencingumą trečiojoje rinkoje. Tuo tarpu tarptautinio konkurencingumo rodiklis parodo kaip sektoriuje yra pasiskirstę prekių ar paslaugų eksportas bei importas. Atlikus vertinimą pagal M. Porterio „deimanto“ modelį, kokybiniam duomenų tyrimui toliau galima naudoti OPERA bei SSGG analizes,

kurių dėka galima aiškiau suformuluoti sektoriaus problemas ir siūlymus joms spręsti. Jančytė (2003) taip pat išskyrė šakos gamybos koncentracijos laipsnį ir Herfindalio indeksą, kurie įvertina koncentracijos lygį bei konkurencijos intensyvumą šakoje. Taip pat siūloma nagrinėti prekių ar paslaugų pardavimo pajamų augimo tempus bei pelningumo rodiklius. Anot autorės pelningumo rodikliai parodo, kiek paklausa viršija pasiūlą, ir atvirkščiai. O iš to galima spręsti gamybos apimtis ir investicijų poreikį konkurencingumui didinti.

Gapšys (2013) nagrinėdamas žemės ūkio sektoriaus tarptautinį konkurencingumą pastebėjo, jog dauguma autorių pagrindinėmis metodikų problemomis laiko statistinių duomenų patikimumą, prieinamumą ir operatyvumą, vertinimo proceso sudėtingumą bei darbo sąnaudas. Gapšys (2013) kalbėdamas apie sektorių konkurencingumo vertinimą, išskiria tokius rodiklius: ***kaina, apsirūpinimas produktais, eksporto ir importo balansas, produktų pardavimo apimtis***. Galima paminėti, jog visi šie rodikliai yra gana lengvai ir viešai prieinami įvairiuose Europos bei nacionalinių šalių statistikos portaluose. Taip pat Siudek ir Zawojcka (2014) pasisako, jog konkurencingumą reikia vertinti kompleksiskai, įtraukiant daugybę veiksnių, rodiklių, indeksų, kurie geriausiai atspindėtų konkurencingumo lygį. Tačiau autoriai tuo pačiu pabrėžia, kad naudojant daug įvairius rodiklius iškyla problema atsirenkant tinkamus kintamuosius ar priskiriant jiems svorius, jog šie neiškraipytų rezultatų.

Kaina dažnai gali būti suprantama kaip produktų vidutinė ar tam tikro laikotarpio rinkoje vyraujanti pinigų suma už tam tikrą produktą ar paslaugą. Kaina dažnai gali atspindėti rinkoje vyraujančias paklausos ir pasiūlos sąlygas, gamybos ar paslaugų teikimo sąnaudas bei pelną, produktyvumą. ***Apsirūpinimas produktais*** – tai produktų gamybos ir jų suvartojimo santykiai šalies mastu. Tuo tarpu nagrinėjant ***pardavimų apimtis*** dažniausiai naudojama analizuojamų metų produktų gamybos ar pardavimų apimtys santykis su prieš metus buvusiu pardavimų apimtimi. O anot Gapšio (2013) „lyginant atskirų laikotarpių rodiklių pokyčius, galima nustatyti sektoriaus konkurencingumo dinamiką. Teigiamas pokytis parodys konkurencingumo didėjimą, o neigiamas – silpnėjančias sektoriaus pozicijas“ (p. 57).

Anot Jakštienės (2012) taikant įvairias vertinimo metodikas iškyla problema, jog tyrėjai į ekonominius tyrimus retai integruoja naujus, inovatyvius tyrimų būdus bei retai taiko kelių tyrimo metodų kombinacijas. Todėl šioje darbo dalyje siekiama apžvelgti kuo daugiau tiek kokybinių, tiek kiekybinių konkurencingumo vertinimo metodų, kurie galėtų būti vertinami skirtingais aspektais, skirtingais laikotarpiais bei skirtingų metodų taikymas leistų atskleisti dar realistiškesnius bei esmę atspindinčius rezultatus ir problemų priežastis.

Anot Navicko ir Malakauskaitės (2010) „konkurencingumo vertinimas ekonomiškai reikšmingas dėl kelių priežasčių: pirma, tai procesas, leidžiantis nustatyti analizuojamos šalies ekonomines stiprybes bei silpnybes, siekiant subalansuotos ir darnios ekonomikos plėtros; antra, konkurencingumo vertinimas sudaro prielaidas kurti efektyvius ekonomikos dalyvių stimuliavimo bei motyvavimo instrumentus, nes

identifikuoja jų prekių, paslaugų ir veiklos rūšių specifikos formuojamus konkurencinius pranašumus ir padeda prognozuoti jų gebėjimą (ar gebėjimo stoką) atlaikyti kitų ekonomikos dalyvių konkurencinį spaudimą“ (p. 8). Tuo labiau esant atvirai šalies ekonomikai bei vykstant integracijos procesams, jaučiama šalies ekonomikos stipri priklausomybė nuo užsienio šalių ūkių rezultatų, todėl būtina nuolat atnaujinti šalies rinkų konkurencingumo vertinimus, siekiant efektyvios įmonių ir rinkų veiklos. Dažnai galima sutikti tarptautinių organizacijų, valstybinių institucijų, nepriklausomų ekspertų ar vertinimo agentūrų atliktus įvairius šalies, rinkų ar įmonių konkurencingumo vertinimus.

Tai, jog konkurencingumo vertinimas yra sudėtingas ir įvairiapusis procesas pasisako daug mokslo pasaulio atstovų. Mokslinėje literatūroje galima sutikti daugybę konkurencingumo vertinimo metodų, tačiau jie visi vienas nuo kito skiriasi įvairiais aspektais: vertinimo tikslais, vertinamais objektais bei apimtimi. Ypač sudėtinga įvertinti mažesnių regionų ar rinkų konkurencingumo veiksniai. Dėl šių priežasčių kiekvienas konkurencingumo vertinimo metodas laikomas sąlyginai, tačiau niekada absoliučiai tikslu (Bruneckienė, 2010). Šiai autoriai taip pat pritaria Navickas ir Malakauskaitė (2010), jog „nuo metodikos išsamumo ir detalizavimo laipsnio tiesiogiai priklauso ne tik vertinimo rezultatų tikslumas, vertingumas, bet ir vertinimo proceso sudėtingumas, metodikos taikymo sąnaudos bei tikslingumas“ (p. 9). Taigi, priklausomai nuo to ką siekiame iširti bei koks mūsų tyrimo tikslas, konkurencingumo vertinime galime naudoti skirtingus vertinimo metodus bei įvairių mokslininkų jau aptartus rodiklius.

Anot Ginevičiaus ir Krivkos (2009) konkurencinei aplinkai vertinti turi būti sudaroma kriterijų sistema, jungianti skirtingus kiekybinius ir kokybinius rodiklius, leisiančius visapusiškai ir kompleksiskai įvertinti konkurencinę situaciją rinkoje.

Ramanauskas (2004) išskiria penkias konkurencingumo vertinimo metodikų grupes:

1. konkurencingumo rodiklių vertinimo metodikos;
2. ekonomikos sektorių konkurencingumo vertinimo metodikos;
3. regiono / šalies lygmens konkurencingumo vertinimo metodikos;
4. tarptautinio lygmens konkurencingumo vertinimo metodikos;
5. ekonominės politikos konkurencingumo vertinimo metodikos.

Pirmąją iš nurodytų metodikų grupių Ramanauskas (2004) skirsto dar į kainų konkurencingumo vertinimo metodikas, kai analizuojama užsienio prekybos rodikliai ar valiutų kursai ir ne kainomis grįstas konkurencingumo vertinimo metodikas. Tuo tarpu prie ekonomikos sektorių konkurencingumo vertinimo metodikų priskiriamas vienas žinomiausių ir plačiausiai naudojamų konkurencingumo vertinimo modelių yra M. Porter „deimanto“ modelis. Šis modelis parodo, jog egzistuoja priežastys, kodėl kai kurios šalys yra konkurencingesnės už kitas ir kodėl kai kurios pramonės šakos šiose šalyse yra konkurencingesnės už kitas. Taip pat šalies, kurioje veikia organizacija, situacija vaidina svarbų vaidmenį siekiant pranašumo tarptautinėse rinkose.

Anot Ramanausko (2004) kaip pagrindinei regiono/šalies lygmens konkurencingumo vertinimo metodikai priskiriamas Masačusetso inovacijų ekonomikos indeksas. Šį indeksą skaičiuojant didžiausias dėmesys skiriamas inovacijoms bei žinių ekonomikai. Kalbant apie tarptautinio lygmens konkurencingumo vertinimo metodiką, ją sudaro ir konkurencingumą pagal šią metodiką vertina tarptautinės organizacijos ir institutai tokie kaip Tarptautinis vadybos plėtros institutas ar Pasaulinis ekonomikos forumas. Vertinant šį indeksą atsižvelgiama į keletą subkategorijų, kurios apima šalies institucinę aplinką, infrastruktūrą, makroekonomiką, sveikatą ir pradinį išsilavinimą, aukštojo išsilavinimo ir profesinio mokymo, prekių ir darbo rinkos našumą, finansų rinkos plėtros, technologinės parengties, rinkos dydžio vertinimus bei inovacijų ir verslo lankstumą. Šis indeksas gana sudėtingas ir kompleksinis, labiau tinkamas vertinant visos šalies konkurencingumą tarptautiniu mastu. Taip pat prie tokių metodikų būtų galima priskirti ir ekonominės politikos konkurencingumo vertinimo metodiką. Pagal jas skaičiuojamas Ekonominės laisvės indeksas įvertinantis nuosavybės apsaugos, korupcijos lygį šalyje, atsižvelgiama į fiskalinę drausmę ir valdžios išlaidas. Labai svarbus vaidmuo tenka reguliavimo efektyvumui ir rinkos atvirumui.

Jau 1998 metais M. Porter pateikė naują modelį įvertinti šalies, rinkos konkurencingumą. Anot Mitkutės ir Nagreckaitės (2005) „tokia nauja koncepcija ir požiūris į konkurencingumą buvo revoliucija pasaulinėje ekonomikoje“ (p. 15) . Būtent pasiūlytas „deimanto“ modelis anot autorių yra tinkamas šalies, pramonės šakos ar tam tikro segmento konkurencingumui tirti. Bėgant laikui, vystantis ekonomikai, tobulėjant technologijoms, integruojantis rinkoms kilo poreikis tobulinti ir šį modelį. Rinkos konkurencingumą vertinant „deimanto“ modeliu galima pastebėti, kur yra verslo pranašumai bei trūkumai. Taigi galima teigti, jog remiantis M. Porter pateiktu modeliu galima atskleisti, kokiose srityse šalis, rinka ar įmonė turi konkurencinių pranašumų ar trūkumų.

Anot Porter (2008) „visas „deimanto“ modelis kaip sistema apima būtinas sudedamąsias dalis tam, kad būtų užtikrinta tarptautinio konkurencingumo sėkmė: resursų prieinamumą ir įgūdžių būtinybę įgyjant konkurencinius pranašumus, informaciją, kuri suteikia galimybes įmonėms suvokti ir nukreipti savo resursus ir įgūdžius reikiama linkme“ (p. 182). Taip pat autorius kalbėdamas apie šį modelį pasisako, jog kai šalyje veikia geros verslo sąlygos, suteikta galimybė įmonėms uždirbti pelną ir įgyti verslo valdymo įgūdžių – greitai augančios ir prisitaikančios įmonės įgauna konkurencinį pranašumą. Taip pat įmonės įgauna konkurencinį pranašumą ir tada, kai rinkoje esančioms įmonėms suteikiama naujausia informacija apie rinkos ir vartotojų poreikius ir jų pokyčius. M. Porter išskyrė dar vieną būdą kaip būtų galima kelti įmonių konkurencingumą rinkoje: valstybė turėtų skatinti ir sudaryti visas sąlygas įmonių investicinei veiklai bei inovacijų sparčiam diegimui. M. Porter pasiūlytas „deimanto“ modelis susideda iš keturių vidinių (išteklių, paklausos sąlygos, susiję ir aptarnaujantys pramonės sektoriai bei įmonės struktūra, strategija ir konkurencija) ir dviejų išorinių veiksnių (išorės veiksniai ir vyriausybės vaidmuo bei tarptautinio verslo vaidmuo) lemiančių konkurencingumą.

Dar vienas gana svarbus būdas kaip vertinti rinkos konkurencingumą rinkoje yra rinkos dalies bei koncentracijos skaičiavimas. Toks rinkos vertinimas labiau parodo rinkos struktūrą bei įmonių pasiskirstymą rinkoje, tuo pačiu galima daryti išvadas apie toje rinkoje vyraujančią konkurenciją. Pasak Šliburytės (2000), rinkos koncentracijos laipsnis nusakomas kelių stambiausių įmonių, dažniausiai keturių, užimama rinkos dalimi. Autorė taip pat teigia, jog įmonių skaičius rinkoje nėra toks svarbus, kaip gali atrodyti, nes jis mažai gali pasakyti apie rinkos struktūrą. Taigi pasiskirstymas rinkoje pagal įmonių dydį ar užimamą rinkos dalį galėtų parodyti vidinę rinkos struktūrą, monopolizavimo laipsnį bei vienu įmonių daromą įtaką kitų įmonių veiklai. Anot Aldrich (1991) galios laipsnis rinkoje nežymus, kai užimama rinkos dalis mažiau nei 15 proc., tuo tarpu, kai užimama rinkos dalis nuo 25 iki 30 proc., galios laipsnis tampa gana žymus, o rinkos dalis nuo 40 iki 50 proc. suteikia stiprią galią rinkoje. Tam pritaria ir Šliburytė (2000) teigdama, jog didelė rinkos dalis suteikia įmonei žymią galią rinkoje, o įmonės užimančios mažą rinkos dalį susiduria su stipriu konkurenciniu spaudimu.

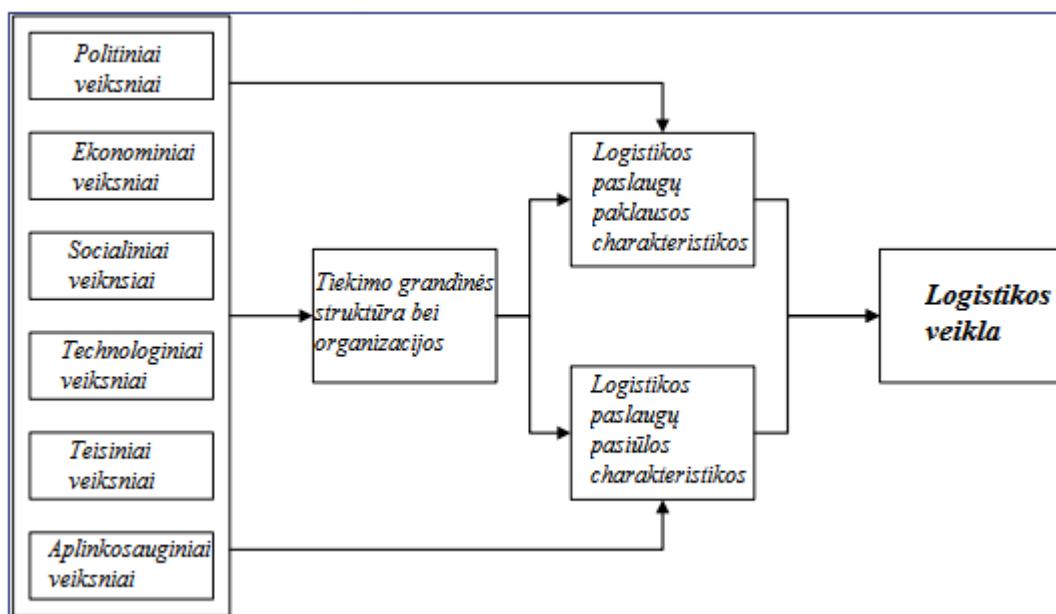
Apibendrinant konkurencingumo vertinimo metodus galima pasakyti, jog vertinant konkurencingumą stengiamasi remtis įvairiais konkurencingumą nagrinėjančiais metodais bei rodikliais, kurie leistų įvertinti šalies, sektoriaus ar atskiros įmonės konkurencingumą tiek kiekybiniu, tiek kokybiniais aspektais. Tokiems konkurencingumo vertinimams pasitelkiamas M. Porter „deimanto“ modelis, jį papildant tokiais konkurencingumą padedančiais įvertinti rodikliais kaip tarptautinio, intensyvaus, lyginamojo pranašumo konkurencingumo bei pelningumo rodikliais.

2.3. Logistikos ir transporto sektoriaus paslaugų samprata ir veiksniai

Dažnai galima sutikti apibūdinimą, jog logistika ir transporto paslaugos yra tarsi visų rinkų jungiamoji grandis, užtikrinanti visų kitų rinkų sklandų darbą, dar kartais transporto ir logistikos paslaugos apibūdinamos kaip ekonomikos stuburas. Dažnai logistika apibūdinama kaip tam tikra tiekimo grandinės proceso dalis, kuri užtikrina to proceso planavimą, įgyvendinimą ir kontroliuoja efektyvų prekių sandėliavimą bei gabenimą nuo gamintojų iki vartotojų patenkinant vartotojų reikalavimus. Shapiro, James (1985) logistiką apibūdino kaip „7 R logistika“, kuri užtikrina, jog tinkamas produktas (angl. right product), tinkamas kiekis (angl. right quantity), tinkamos kokybės (angl. right condition), tam tikroje tinkamoje vietoje (angl. right place), tinkamu laiku (angl. right time), atsidurtų pas tinkamą klientą (angl. right customer) už tinkamus kaštus (angl. right costs). Logistika yra tarsi stuburas tiek tarptautinės, tiek nacionalinės prekybos, užtikrinantis, jog prekės pasiektų tiekėjus, gamintojus, didmenininkus, mažmenininkus bei galutinius vartotojus. Logistika neturėtų būti tiesiog suprantama kaip prekės nugabenimas iš taško A į tašką B. Logistikos sektoriaus tvirtėjimas šalyje taip pat prisideda prie ekonominių – socialinių rodiklių gerėjimo t.y. kuriamos naujos darbo vietos, skatinamas verslumas, inovacijų diegimas bei didinamas investicinis ir prekybinis patrauklumas.

Šiandien verslas puikiai supranta, jog modernios logistikos kūrimas yra tarsi perspektyva siekiant įgyti konkurencinį pranašumą, o kiekviena įmonė siekdama patenkinti savo klientus t.y. didinti paklausą, siekia užtikrinti puikią paslaugų kokybę visoje logistikos tiekimo grandinėje. Galima pastebėti, jog globalioje rinkoje dėl konkurencijos vyrauja gana aukšti standartai logistikos paslaugoms. Kaip jau minėta ankstesniuose skyriuose logistikos ir transporto sektoriaus veikla yra labai priklausoma nuo įvairių išorinių jėgų, tarptautinių prekybos tendencijų, energetinių išteklių kainų, technologinės pažangos bei vidaus ir užsienio šalių tiek politinės, tiek ekonominės situacijos. Todėl nuolat vertinti šio sektoriaus konkurencingumą yra būtina tam, kad išsiaiškinti šiame sektoriuje veikiančių įmonių silpnąsias ir stipriąsias bei numatyti galimas plėtros kryptis ir galimybes. Chemstriping and Mahmood (2008) pasisako, jog yra būtina vertinti sektorių konkurencingumo lygį bei eksporto struktūrą. Tokio vertinimo rezultatai parodo, kad šalies ekonominis augimas ir šalies ekonominė gerovė priklauso nuo paslaugų sektoriaus prisidėjimo masto prie pagaminamos produkcijos, užimtumo bei eksporto.

Logistikos ir transporto sektoriuje dalyvauja įvairūs ūkio subjektai atliekantys skirtingas funkcijas bei užtikrinantys visos logistikos grandinės funkcionavimą. Siekiant viso sektoriaus efektyvumo ir konkurencingumo didinimo kiekvieno iš dalyvių įtaka bei indėlis yra labai svarbus, todėl svarbu įvertinti transportavimo veikla užsiimančias įmones (geležinkelių, kelių, vidaus vandens, jūrų bei oro transporto įmonės), sandėliavimo bei distribucijos veikla užsiimančias įmones, įvairius tarpininkus (ekspeditoriai ir muitinės tarpininkai), valstybines prižiūrinčias, konsultuojančias ir kontroliuojančias institucijas ir žinoma visą logistikos sektorių aptarnaujančias bei papildomas veiklas teikiančias įmones. Remiantis Europos komisijos atlikta logistikos sektoriaus analize galima teigti, jog labai svarbu vertinti tiek vidinius, tiek išorinius veiksnius įtakojančius logistikos ir transporto sektoriaus veiklą.



8 pav. Veiksniai turintys įtakos logistikos ir transporto sektoriaus veiklai (sudaryta pagal Be-Logic, 2009)

Kaip matyti iš aukščiau esančio paveikslo logistikos veiklai įtakos turi įvairūs veiksniai tokie kaip politiniai, ekonominiai, socialiniai, technologiniai, teisiniai bei aplinkosauginiai, kurie savo ruožtu formuoja bei veikia visą transporto ir logistikos sektoriaus struktūrą bei tiekimo grandinę bei tuo pačiu įtakoja logistikos paslaugų pasiūlos ir paklausos charakteristikas. Todėl atliekant transporto ir logistikos sektoriaus konkurencingumo vertinimą svarbu įvertinti ir šių veiksnių bei jų pokyčių daromą poveikį sektoriaus konkurencingumui.

2.4. Logistikos ir transporto sektoriaus konkurencingumo vertinimo koncepcijos

Dažnai galima sutikti įvairių autorių pastebėjimus, jog šalyje kuriami nauji logistikos centrai, teikiantys pridėtinės vertės paslaugas pritrauktų dar daugiau įmonių gabenti savo krovinius tranzitu per Lietuvą, o apie tokius logistikos centrus kurtųsi papildomi aptarnaujantys bei kitas paslaugas teikiantys verslai. Kaip jau aptarta pirmoje šio darbo dalyje logistikos ir transporto sektoriui apsiribojant tik per šalį pergabenamais tranzitiniais krovinių, tokiu būdu neteikiamos didesnę pridėtinę vertę kuriančios papildomos paslaugos, o apsisistojama ties surenkamais importo mokesčiais, kelių mokesčiais ir kitomis rinkliavomis, tačiau nėra kuriamos papildomos darbo vietos. Juo labiau, kad Lietuvos ekonomika yra gana atvira ir dinamiška, vis labiau tvirtėja tarptautinė prekyba, didinamos eksporto apimtys bei randami nauji prekybos partneriai. Logistiniu požiūriu Lietuva yra strategiškai svarbioje vietoje, todėl būtina užtikrinti aukšto lygio logistikos ir transporto paslaugų teikimą bei aukštą šio sektoriaus konkurencingumą. Tai patvirtina ir Jaržemskis (2003) teigdamas, jog „konkurencingumas svarbus visos šalies mastu tuo, jog paslaugų srautas tekės per tas valstybes, kurios turės didžiausią konkurencingumo koeficientą“ (p. 158). Siekiant, kad šalies logistikos ir transporto sektorius taptų konkurencingas, pirmiausia reikia, jog tame sektoriuje veikiantys verslo subjektai taptų konkurencingais. O vieną kaip pagrindinių konkurencingumo vertinimo problemų Navickas ir Malakauskaitė (2010) išskiria konkurencingumo sampratos trūkumą ir vertinimo metodikų sukeltą ribotumą. Todėl šiame darbe siekiant kuo tiksliau ir kuo geriau išnagrinėti konkurencingumą pasirinktame transporto ir logistikos sektoriuje verta aptarti įvairius konkurencingumo vertinimo metodus ir išskirti kuo palankesnę metodą bei įvertinti pasirinktą rinką praktiškai.

Anot Cosimato ir Troisi (2015) logistikos ir transporto sektoriuje inovacijos vaidina ne tik svarbų vaidmenį sumažinant aplinkosauginę šalies naštą, bet ir yra vienas iš pagrindinių veiksnių skatinančių konkurencingumą. Autoriai taip pat pasisako, jog yra labai svarbi visa logistikos grandinė kaip visuma, sąveika ir bendradarbiavimas tarp skirtingų logistikos ir transporto sektoriaus žaidėjų bei valstybinių institucijų, kurie gali sukurti ilgalaikius konkurencinius pranašumus. Tam pritaria ir Banabakova (2015) teigdama, jog vis didesnis dėmesys turi būti skiriamas logistikos sektoriaus įmonių valdymui, siekiant koordinuoti įmonių veiklą pagal jų funkcijas t.y. užtikrinti optimalius valdymo sprendimus, efektyvų resursų valdymą bei mažesnius kaštus. Visa tai skatina konkurencinių pranašumų įgyjimą. Pasak

Banabakovos (2015) dažnai mažos ir vidutinio dydžio įmonės norėdamos augti privalo atitikti tuos standartus. Tačiau dažnai tokios firmos susiduria su nežinojimu kaip konkuruoti vietinėje rinkoje bei atlaikyti tarptautinę konkurenciją. Tam kaip išeitis galėtų būti kuriami klasteriai bei logistikos parkai ar krovinių terminalai. „Klasteris suprantamas kaip grupė, susibūrimas, koncentracija t.y. tam tikroje geografinėje teritorijoje sukonzentruotos, tarpusavyje sąveikaujančios, vykdančios bendrą veiklą ir savo specifine veikla papildančios viena kitą kompanijos ir institucijos“ (Garalis, 2003, p. 82). Taip pat autorius teigia, jog klasteriai tampa viena iš aktualiausių konkurencingumą skatinančių sričių. Anot Jucevičiaus (2004) klasteriai gali efektyviai sukurti stipresnę valstybės ekonomiką, o tuo tarpu silpnesnės valstybės konkuruoja pigia darbo jėga ar gamtiniais ištekliais. Kylanti konkurencija globalioje rinkoje sąlygoja aukštą paklausą ir aukštus standartus logistikos sektoriuje veikiančioms įmonėms.

Vystantis transporto ir logistikos paslaugoms pasaulinėse rinkose ir siekiant išlaikyti aukštą konkurencingumo lygį yra būtina vertinti transporto ir logistikos sektoriaus įmonių technologinę pažangą. Vis dažniau galima pastebėti, jog į logistikos ir transporto sektoriaus konkurencingumo vertinimą yra įtraukiami tokie veiksniai kaip inovacijos, technologinė pažanga bei investicijos į mokslinius tyrimus ir plėtrą. Anot Beniušienės ir Svirskienės (2008) „inovacijos gali būti diferencijuojantis veiksnys, suteikiantis ir palaikantis ilgalaikį šakos konkurencingumą“ (p. 32). Tuo tarpu, Soosay ir Hyland (2004) pasisako, jog paslaugų sektoriuje, o ypač pervežimų ir logistikos rinkose, inovacijos yra vienas iš labiausiai konkurencingumą įtakojančių veiksnių, tačiau priešingai nei kiti autoriai pripažįsta, jog be darbuotojų, jų žinių jokios inovacijos nėra veiksmingos. Tam pritaria ir Lorde ir kt. (2015) teigdami, jog šalys, kurios paslaugų sektoriuje nuolat neskatina inovacijų diegimo bei vystymosi, greitai praranda konkurencinį pranašumą prieš šalis, kurios tai daro. Taigi, nei vienos įmonės, veikiančios krovinių pervežimo ir logistikos sektoriuje, veikla nėra įsivaizduojama be technologijų, o siekiant konkurencinio pranašumo tokiaame sektoriuje inovacijos vaidina labai svarbų vaidmenį. Todėl nuolat vykstanti konkurencinė kova, paremta inovacijomis reikalauja tuo pačiu daugybės žinių ir įvairios informacijos ne tik apie naujausias technologijas, bet ir apie konkurentų vykdomą veiklą.

Taip pat transporto ir logistikos sektorius ypatingas tuo, jog yra itin priklausomas nuo bendros šalies ar globalios ekonominės padėties. Anot Stuart Cole (2005), jeigu paklausa prekėms didėja, tai didėja ir paklausa transporto ir logistikos sektoriaus teikiamoms paslaugoms. Bendrai kalbant apie paslaugų sektorių, anot Lorde ir kt. (2015), daugelis šalių pastebi, jog paslaugų eksportas yra tarsi platforma ateities ekonomikos vystymuisi. O visas paslaugų sektorius laikomas labai svarbia ekonomikos dalimi. Viena iš pagrindinių priežasčių įtakojančių spartų paslaugų sektoriaus augimą yra pajamų didėjimas, o tai skatina paslaugų paklausos didėjimą. Anksčiau įmonės gaminančios ir parduodančios prekes siekdavo didinti pardavimus, skatinti masinę gamybą ir mažinti gamybos kaštus, tačiau šiandien logistikos sektoriaus įmonės gali pasiūlyti keletą variantų kaip mažinti išlaidas ar didinti

prekėms pridėtinę vertę (Banabakova, 2015). Autorė pažymi, jog taikant modernios logistikos būdus, tinkamai koordinuojant veiklą tarp tiekėjų, gamintojų, logistikos įmonių bei galutinių vartotojų, mažinant įmonių dubliuojančias funkcijas gali būti sumažinta galutinės prekės kaina. Kita vertus, logistikos įmonės turi nuolat siūlyti naujas pridėtinę vertę kuriančias paslaugas savo klientams. Taip gauna naudą tiek logistikos paslaugomis besinaudojančios įmonės, tiek pačios logistikos įmonės gaudamos papildomas pajamas iš papildomų veiklų. Taigi, vis dažniau viešai aptarinėjama, jog logistikos ir transporto įmonės turėtų visokiausiai būdais teikti pridėtinę vertę kuriančias paslaugas. Būtent nagrinėjant Lietuvos atvejį galima pastebėti, jog itin gerai logistiką išvysčiusios šalys teikia daugybę papildomų paslaugų susijusių su logistika bei transportavimu, taip pat aplink dideles logistikos įmones dažniausiai buriasi daugybę kitų smulkių ir vidutinių įmonių, kurios teikia papildomas ir aptarnaujančias dideles įmones paslaugas, būtent ko ir trūksta Lietuvos įmonėms. Bendrai kalbant daugelis įmonių sugeba užtikrinti anksčiau minėtas pagrindines logistikos funkcijas (7 R logistika). Tačiau to negana norint įgyti konkurencinį pranašumą bei būti moderniems. Skatinant logistikos ir transporto įmones labiau atsižvelgti, ko klientams trūksta, kokias papildomas paslaugas jiems būtų galima teikti be aptartų pagrindinių logistikos funkcijų, tai padėtų plėtoti jų veiklą, pritraukti naujų klientų, kuriems reikalingos kompleksinės sandėliavimo, perkrovimo, pervežimo, dokumentų tvarkymo, ženklavimo, pakavimo ir kitokios paslaugos. Tuo pačiu būtų sutelkiama daugiau dėmesio kurti naujas paslaugas Lietuvoje, būtų gaunamos papildomos pajamos. Tą patvirtina ir Stephen bei Langley Jr. (2000), teigdami, jog logistikos sektoriuje pridėtinė vertė kuriama teikiant papildomas paslaugas, kurios viršija klientų lūkesčius, kas padėtų klientams sumažinti išlaidas bei padidinti pelningumą ar įgyti konkurencinį pranašumą prekių rinkoje. Anot Griškevičiaus (2009) efektyvi transporto sistema, paremta intermodalumu, yra būtina Europos konkurencingumo prielaida. Taip pat autorius pastebi, jog keičiant vežimo schemas ir logistikos grandines didesnio efektyvumo link, vienas iš esminių transporto politikos dalykų ir multimodalumo pagrindas yra kurti modernius logistikos centrus. O naujos transporto grandinės kūrimas, naudojant logistikos centrus, yra didelis ateities transporto sistemos potencialas, kuriuo būtina pasinaudoti. Juo labiau, kad Baltijos jūros regionas yra gana patogi geografinė vieta plėtoti transporto ir logistikos sektorių bei bendradarbiaujant su kitais Europos logistikos centrais, kurti efektyvią Europos logistikos tinklą.

Pasaulio bankas pabrėžia, jog logistikos sektorius yra tarsi stuburas visoje ekonomikos sistemoje. Tai sektorius, kuris turi užtikrinti ir ženkliai palengvinti tiek tarptautinę, tiek nacionalinę prekybą. Būtent pasaulio bankas išskiria pagrindinius veiksnius, kuriais turi pasižymėti logistikos sektorius:

- Prekybos palengvinimas
- Efektyvus multimodalinis transportas
- Efektyvios distribucijos bei sandėliavimo veikla
- Tvarumas

- Tiekimo grandinė

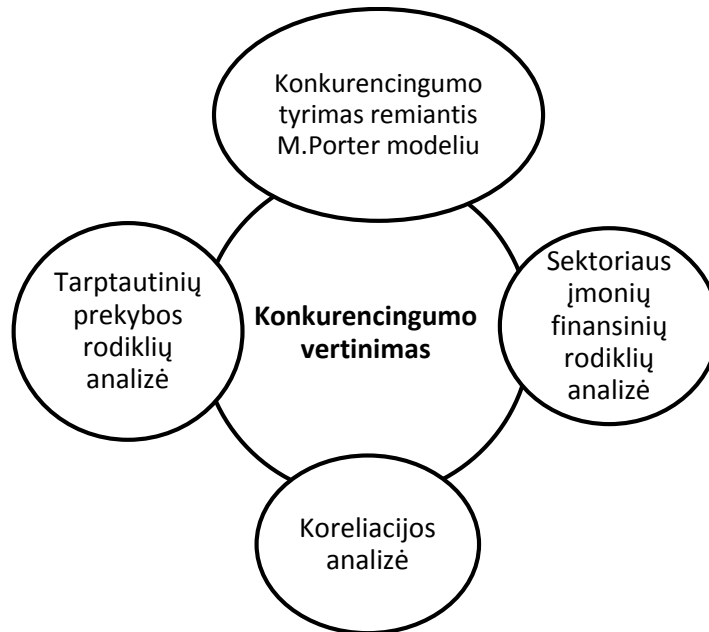
Pasaulio bankas taip pat pabrėžia, jog nors ir besivystančios šalys sparčiai tobulėja ir auga, tačiau vis dar išlieka ženklus atotrūkis tarp besivystančių ir išsivysčiusių šalių. Galima teigti, jog vieno veiksnio nėra, kuris ženkliai įtakotų logistikos sektoriaus augimą, priešingai, tai kompleksinis procesas. Toliau pateikti šeši indikatoriai, pagal kuriuos Pasaulio bankas vertina šalių logistikos ir transporto sektorius:

- Pasienio kontrolės agentūros
- Infrastruktūra
- Konkurencingos siuntų kainos
- Krovinių sekimo galimybės (angl. Tracking and Tracing)
- Laikas
- Kokybiškos paslaugos

Dažniausiai nagrinėjant logistikos ir transporto sektoriaus veiklą vertinami tokie veiksniai kaip transporto infrastruktūra, technologinė pažanga, energetinių išteklių kainos, teikiamų paslaugų kokybė ir kainos. Vertinant konkurencingumą itin didelis dėmesys šiandien skiriamas inovacijoms, tarptautinės prekybos tendencijoms ir struktūrai, logistikos ir transporto paslaugų paklausos ir pasiūlos charakteristikoms. Apibendrinant aptariamas transporto ir logistikos sektoriaus konkurencingumo vertinimo teorines prielaidas ir konkurencingumą lemiančius veiksnius galima teigti, jog vieno tinkamo vertinimo metodo ar lemiančio veiksnio nėra, tai kompleksinis procesas, todėl tolimesniam šio sektoriaus konkurencingumo tyrimui pasitelkiamas nagrinėti M. Porter modelis, jį papildant makroekonominių bei įmonių finansinių santykinių rodiklių analize bei koreliacijos analize. Tyrimai ir analizės tolimesniuose šio darbo skyriuose bus atliekami remiantis toliau sudaryta tyrimo metodologija bei jau aptartais kokybiniais ir kiekybiniais konkurencingumo vertinimo metodais.

3. TYRIMO METODOLOGIJA

Šio darbo tyrimo tikslas - atlikti Lietuvos logistikos ir transporto sektoriaus konkurencingumo vertinimą, nagrinėjant Lietuvos logistikos ir transporto sektoriaus įmonių veiklos ir makroekonominius rodiklius, atliekant logistikos ir transporto infrastruktūros analizę bei įvertinant kitus konkurencingumą lemiančius veiksnius. Remiantis išsikeltu tyrimo tikslu bei išnagrinėtais konkurencingumo vertinimo metodais, toliau pateikiama tyrimo schema (žr. 9 pav.)



9 pav. Lietuvos logistikos ir transporto sektoriaus konkurencingumo vertinimo schema

Remiantis 9 pav. galima teigti, kad toliau darbe įvertinti Lietuvos logistikos ir transporto sektoriaus konkurencingumą bus pasitelkiamas M. Porter „deimanto“ modelis, įmonių finansinių rodiklių, koreliacijos bei tarptautinių prekybos rodiklių analizė. Atliekant logistikos ir transporto sektoriaus konkurencingumo analizę renkami ir analizuojami antriniai duomenys. Šie duomenys renkami iš viešai prieinamų šaltinių bei įvairių duomenų bazių tokių kaip Lietuvos Respublikos Statistikos departamentas, Valstybinė kelių transporto inspekcija bei įvairių atliktų tyrimų ataskaitų. Dažnai nagrinėjant tam tikrų duomenų kitimą laike, tenka pasitelkti augimo tempų skaičiavimo formulę tam, kad geriau nustatyti kaip rezultatas pasikeitė su lyginamaisiais metais.

Augimo tempų apskaičiavimas (Čekanavičius, Murauskas, 2000):

$$S_{Dinamikos\ bazinis} = \frac{q_n}{q_0} \quad (1)$$

Čia: q_n – einamojo laikotarpio duomenys

q_0 – bazinio laikotarpio duomenys

Skaičiuojant tam tikras sudedamas dalis, pasiskirstymą tarp visumos grupių naudojami struktūros santykiniai dydžiai. Jie padeda įvertinti nagrinėjamos visumos sudėtį, tai yra tos visumos dalių lyginamąjį svorį visoje visumoje.

Struktūros santykinų dydžių skaičiavimas (Čekanavičius, Murauskas, 2000):

$$S_{Struktūra} = \frac{Visumos\ dalis\ (A_i)}{Visa\ visuma\ (A)} \quad (2)$$

Atskleistojo santykinio pranašumo rodiklis (angl. revealed comparative advantage) - skaičiuojamas naudojant šalies sektoriaus ar pramonės šakos užsienio prekybos rodiklius. Šiuo rodikliu palyginama tam tikros prekės ar paslaugos dalis visų prekių ar paslaugų eksporte. Šis rodiklis dažniausiai nagrinėjamas tarptautiniams prekybiniam santykiams, šalies sektorių specializacijai ar silpniems bei stipriems sektoriaus nustatyti. Dar dažnai šis indeksas laikomas kaip tarptautinio konkurencingumo indikatorius. Jei rodiklis lygus 1, vadinasi, kad vienos šalies sektoriaus eksporto dalis yra identiška kitų šalių eksporto daliai.

Atskleistojo santykinio pranašumo rodiklis (RCA) (Yeats, 1998):

$$RCA = \frac{X_{ij} / \sum_i X_{ij}}{\sum_j X_{ij} / \sum_i \sum_j X_{ij}} \quad (3)$$

Skaitiklyje išreikšta nagrinėjamo sektoriaus eksporto procentinė dalis visame šalies eksporte, o vardiklyje procentinė dalis viso nagrinėjamo eksporto dalis kitų šalių eksporte. Čia: X_{ij} - eksportas iš sektoriaus i šalyje j .

Santykinio prekybos balanso rodiklis (angl. relative trade balance) – tai dar vienas mokslo pasaulio atstovų pateikiamas rodiklis įvertinti konkurencingumą yra santykinis prekybos balanso rodiklis (RTB). Šiuo rodikliu palyginamas prekių ar paslaugų prekybos balansas t.y. eksporto ir importo skirtumai tam tikrame sektoriuje.

Santykinio prekybos balanso rodiklis (RTB) (Kehoe ir kt., 1994):

$$RTB = \frac{X_i - M_i}{X_i + M_i} \quad (4)$$

Čia: X_i – eksportas; M_i - importas

Santykinis prekybos balansas RTB skaičiuojamas kaip prekių ar paslaugų eksporto ir importo skirtumo santykis su bendra to produkto ar paslaugos užsienio prekyba.

Bendras pelningumas - tai rodiklis parodanti, kiek bendrojo pelno tenka vienam pardavimų pajamų piniginiam vienetui. Tai rodiklis parodantis, kiek bendrojo pelno tenka vienam pardavimų pajamų piniginiam vienetui. Šis rodiklis apskaičiuojamas kaip pardavimo pajamų ir pardavimų savikainos skirtumo arba bendrojo pelno santykis su pardavimo pajamomis (žr. 5 formulę)

Bendrojo pelningumo rodiklis (Mackevičius, 2006):

$$\text{Bendrasis pelningumas} = \frac{\text{Pardavimo pajamos} - \text{Pardavimo savikaina}}{\text{Pardavimo pajamos}} \quad (5)$$

Anot Liaubienės ir Martirosianienės (2008) pagal bendrojo pelningumo rodiklį galima spręsti, ar yra pakankamas skirtumas tarp paslaugų kainų ir išlaidų, o šio rodiklio didėjimas rodo teigiamus ryšius tarp kainų politikos, veiklos sąnaudų ir teisingos konkurencinės politikos orientacijos.

Įsiskolinimo koeficientas- parodo įmonių prisiimtų įsipareigojimų lygį ir atspindi, kokia turto dalis yra įsigyta už skolintas lėšas. Kuo rodiklis aukštesnis, tuo įmonių veikla labiau finansuojama skolintomis lėšomis, o ne akcininkų investicijomis ir tuo žemesnis saugumo lygis bei aukštesnė finansinė rizika.

Įsiskolinimo koeficientas (Mackevičius, 2006):

$$\text{Įsiskolinimo koeficientas} = \frac{\text{Įsipareigojimai}}{\text{Turtas}} \quad (6)$$

Bendrojo mokumo koeficientas - dar kartais gali būti vadinamas pastovaus mokumo koeficientu ir parodo, kiek vienam įmonės skolos litui tenka nuosavo kapitalo. Rodiklio apskaičiavimo formulė pateikta žemiau (žr. 7 formulę). Jei rodiklis didesnis už 1, tai reiškia, jog įmonių nuosavos lėšos viršija įmonių skolas.

Bendrojo mokumo koeficientas (Mackevičius, 2006):

$$\text{Bendrojo mokumo koeficientas} = \frac{\text{Nuosavas kapitalas}}{\text{Skolos}} \quad (7)$$

Turto pelningumo rodiklis naudojamas dažnai vietoj ROA (turto pelningumo) rodiklio. Skirtumas tarp šių rodiklių yra tas, jog ROTA rodiklio reikšmė parodo įmonės veiklos pelną (EBIT pelną) tenkanti vienam turto piniginiam vienetui. Rodiklis apskaičiuojamas kaip pelno prieš mokesčius ir palūkanas (EBIT) santykis su įmonės visu turtu (žr. 8 formulę).

Turto pelningumo rodiklis (ROTA) (Mackevičius, 2006):

$$\text{Turto pelningumas} = \frac{\text{Pelnas prieš mokesčius ir palūkanas}}{\text{Turtas}} \quad (8)$$

Prekybos balansas skaičiuojamas kaip eksportuojamų ir importuojamų prekių vertės skirtumas (žr. 9 formulę). Prekybos balanso deficitas atsiranda tada, kai importo vertė viršija eksporto vertę, o perteklius, kai eksporto vertė viršija importo vertę.

Prekybos balanso apskaičiavimas (Johnson, 2013):

$$X_n = X - M \quad (9)$$

Čia: X – šalies eksporto apimtys

M – šalies importo apimtys

X_n – prekybos balansas n-aisiais metais

Koreliacijos koeficientas. „Tai dviejų kintamųjų (tarkim X ir Y) tarpusavio priklausomybės matas. Šio rodiklio reikšmė kinta nuo -1 iki +1. Kai koreliacijos koeficientas teigiamas, vadinasi didėjant

X reikšmei, didėja tuo pačiu ir Y reikšmė. Tuo tarpu, kai koreliacijos koeficientas neigiamas, tai didėjant X reikšmei, Y reikšmė mažėja, o kai koeficientas lygus 1, tai laikoma, jog egzistuoja funkcinė priklausomybė ir visų stebinių reikmės sutampa su tiesės linija. Esant koeficientui artimam 0, laikoma, jog tiesinės koreliacinės priklausomybės tarp kintamųjų nėra“ (Boguslauskas ir kt., 2010, p. 28).

6 lentelė. Koreliacijos koeficiento vertinimai (sudaryta pagal Boguslauskas ir kt., 2010)

Koeficiento reikšmė	Interpretacija
Nuo 0,9 iki 1,0 (nuo -0,9 iki -1,0)	Labai stipri teigiama (neigiama) tiesinė koreliacija
Nuo 0,7 iki 0,9 (nuo -0,7 iki -0,9)	Stipri teigiama (neigiama) tiesinė koreliacija
Nuo 0,5 iki 0,7 (nuo -0,5 iki -0,7)	Vidutinė teigiama (neigiama) tiesinė koreliacija
Nuo 0,3 iki 0,5 (nuo -0,3 iki -0,5)	Silpna teigiama (neigiama) tiesinė koreliacija
Nuo 0,3 iki 0 (nuo -0,3 iki 0)	Labai silpna koreliacija arba nėra jokios

Pirsono koreliacijos koeficientas – tai tiesinio ryšio stiprumo matas. Jis naudojamas, kai stebimų atsitiktinių dydžių X ir Y skirstiniai yra normalieji (reikšmės yra išmatuotos intervalų arba santykių skalėje). Laikoma, jog tiesinis ryšys tuo stipresnis, kuo |r| reikšmė yra arčiau 1. Jei r>0, tai didėjant vieno atsitiktinio dydžio reikšmėms, kito reikšmės tiesiškai didėja. Jei r<0, tai didėjant vieno atsitiktinio dydžio reikšmėms, kito reikšmės tiesiškai mažėja, Jei r=0, tai tiesinio ryšio nėra, bet gali būti netiesinis ryšys (Boguslauskas ir kt., 2010).

Pirsono koreliacijos koeficientas apskaičiuojamas (Boguslauskas ir kt., 2010):

$$r = \frac{\overline{xy} - \bar{x} \times \bar{y}}{\sqrt{x^2 - (\bar{x})^2} \sqrt{y^2 - (\bar{y})^2}} \quad (10)$$

Čia: x ir y yra nepriklausomas ir priklausomas kintamieji

Spirmeno koreliacijos koeficientas kaip ir Pirsono koreliacijos koeficientas taip pat yra tiesinio stiprumo matas tik dažniausiai naudojamas, kai intervaliniams kintamiesiems, kuriems normalumo prielaida nėra tenkinama arba yra mažai stebinių.

Spirmeno koreliacijos koeficientas apskaičiuojamas (Boguslauskas ir kt., 2010):

$$r_s = 1 - \frac{6 \sum_{i=1}^n D_i^2}{n^3 - n} \quad (11)$$

Čia: n – lyginamųjų elementų skaičius

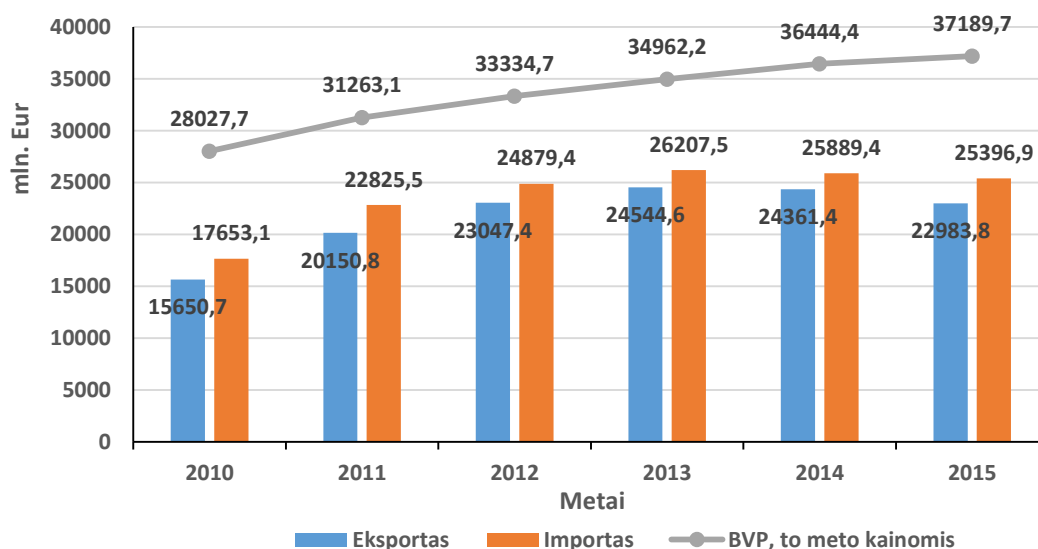
D_i – skirtumas tarp vienos rangų poros

Tolesnėje darbo dalyje Lietuvos logistikos ir transporto sektoriaus konkurencingumui vertinti naudojami visi tyrimo metodologijoje aprašyti rodikliai, o skaičiavimai pateikiami prieduose.

4. LIETUVOS LOGISTIKOS IR TRANSPORTO SEKTORIAUS KONKURENCINGUMO TYRIMAS

4.1. Lietuvos logistikos ir transporto sektoriaus įmonių veiklos rodiklių ir makroekonominės aplinkos analizė

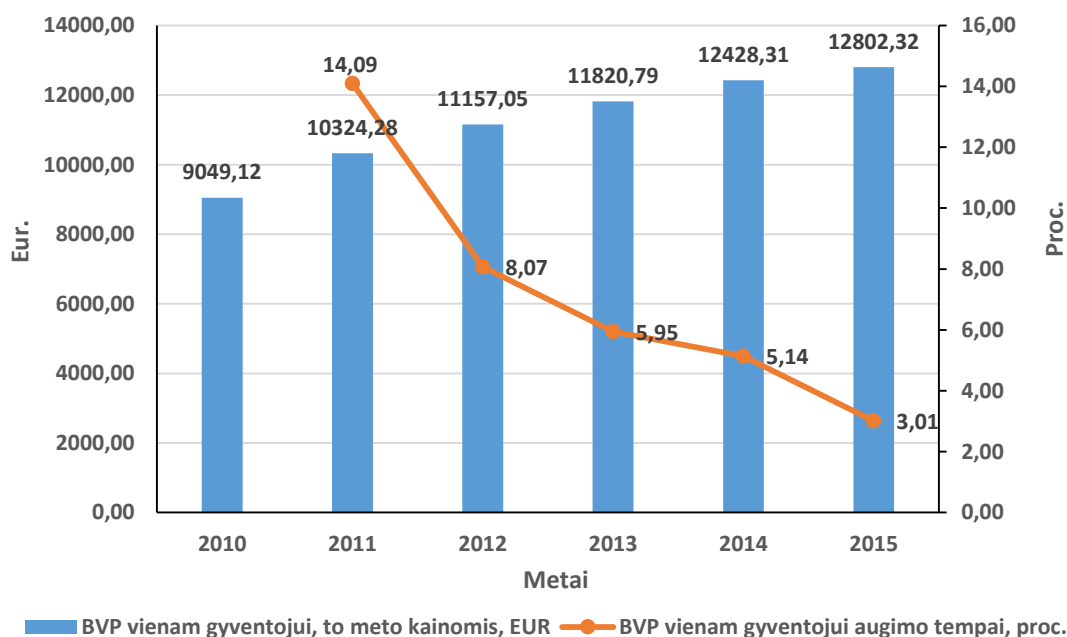
Nagrinėjant Lietuvos logistikos ir transporto sektoriuje veikiančių įmonių konkurencingumą, svarbų vaidmenį vaidina tų įmonių finansinė būklė bei ją lemiantys veiksniai. Įmonės finansinė būklė leidžia įvertinti įmonės veiklos finansinius rezultatus bei parodo praityje vykdytos veiklos veiksmingumą. Taip pat sektoriaus įmonių veiklos rezultatų pasikeitimui įtakos gali turėti makroekonominiai veiksniai, neišvengiamai veikiantys daugelį šalies įmonių. Dažniausiai moksliniuose darbuose galima sutikti nagrinėjamus tokius makroekonominius rodiklius kaip šalies bendras vidaus produktas (BVP), eksporto bei importo apimtys ar vartotojų kainų indeksas, kurie turi didžiausią įtaką bendram vieno ar kito sektoriaus įmonių veiklos rezultatų pasikeitimui. Galima pripažinti, jog Lietuva yra gana dėkingoje geografinėje padėtyje tarp Europos ir Rytų bei Skandinavijos šalių, todėl rinka, kuriai reikalingi kroviniai yra labai didelė. Tačiau tuo pačiu, Lietuvos logistikos ir transporto sektorių veikia įvairios tarptautinės prekybos ir ekonominės jėgos, kurias yra būtina išanalizuoti.



10 pav. Lietuvos eksporto, importo ir bendrojo vidaus produkto dinamika 2010–2015 metais (sudaryta pagal Statistikos departamento duomenis)

10 pav. pateiktos šalies prekybos tendencijos 2010–2015 metais bei Lietuvos sukuriamas bendrasis vidaus produktas. Šie makroekonominiai veiksniai įtakoja daugelyje šalies sektorių veikiančių įmonių ir keičia bendrą ekonominę situaciją. Juo labiau, kad logistikos ir transporto sektorius yra tiesiogiai veikiamas tarptautinių prekybos tendencijų, kadangi visos šalyje sukurtos prekės eksportui turi būti gabenamos vienokia ar kitokia transporto rūšimi, prekės turi būti sandėliuojamos, perkraunamos ar tvarkomi dokumentai. Taip pat importuojamos prekės turi būti atgabenamos įvairiomis transporto rūšimis, taigi, kuo prekyba intensyvesnė, tuo transporto ir logistikos sektoriuje veikiančios įmonės turi

daugiau darbo. Pagal pateiktus duomenis galima matyti, jog visą nagrinėjamą laikotarpį prekybos balansas išliko neigiamas t.y. daugiau prekių importuojama nei eksportuojama (2015 metais vyravo deficitinis balansas–2413,1 mln. Eur.), tačiau skirtumas nėra itin didelis. Žvelgiant iš transportuotojų pusės, toks prekybos pasiskirstymas gali sąlygoti išvežamų krovinių trūkumą, tuo tarpu atgalinių krovinių į Lietuvą rasti neturėtų būti itin sunku. Taip pat nuolat didėjantis šalies BVP rodo teigiamas tendencijas bendroje ekonominėje situacijoje.



11 pav. Lietuvos bendrojo vidaus produkto vienam gyventojui dinamika 2010–2015 metais (sudaryta pagal Statistikos departamento duomenis)

BVP tenkantis vienam gyventojui, tai toks rodiklis, kuris parodo šalies ekonominį išsivystymo lygį ir kuo šis rodiklis didesnis tuo ekonomiškai turtingesnė šalies ekonomika bei šalyje gyvenantys žmonės. Per visą nagrinėjamą laikotarpį BVP tenkantis vienam gyventojui nuolat augo, tačiau augimo tempai jau nuo 2011 metų nuolat mažėja, nors vis dar išlieka teigiami

RCA rodiklio skaičiavimas

Nagrinėjant Lietuvos transporto ir logistikos sektoriaus konkurencingumą dėl duomenų trūkumo vertinamas tik transporto sektoriaus atskleistas santykinis pranašumas lyginant su 28 Europos Sąjungos šalimis bei naudojami Eurostat duomenų bazėje pateikiami naujausi 2013 metų paslaugų eksporto duomenys. RCA rodiklis leidžia palyginti nacionalinio eksporto struktūrą su Europos Sąjungos eksporto struktūra būtent to sektoriaus atžvilgiu.

$$RCA = 2,1$$

Apskaičiuotas RCA rodiklis (skaičiavimus žr. 1 Priede) parodo, jog Lietuva specializuojasi transporto paslaugų eksporte ir turi santykinį pranašumą eksportuojant transporto paslaugas lyginant su kitomis Europos Sąjungos šalimis. Jei RCA rodiklis įgyja 1 reikšmę, tai parodo, jog šalis turi neutralų

santykinių pranašumą lyginant su tiriamomis šalimis. Tuo tarpu, Lietuvos transporto ir logistikos sektoriaus įmonių eksportuojamos transporto paslaugos sudaro dvigubai daugiau nei kitų ES šalių eksportuojamos transporto paslaugos.

RTB rodiklio skaičiavimas

Nagrinėjant Lietuvos transporto ir logistikos sektoriaus įmonių atvejį skaičiuojami Eurostat svetainėje pateikiami naujausi 2013 metų transporto paslaugų eksporto ir importo duomenys (duomenis ir skaičiavimus žr. 2 Priede).

$$RTB_{LT} = 0,33$$

$$RTB_{ES} = 0,09$$

Apskaičiuoti santykiniai Lietuvos ir Europos Sąjungos šalių prekybos balanso rodikliai (RTB_{LT} ir RTB_{ES}) parodo, kad Lietuvos transporto paslaugų eksporto apimtys gerokai labiau viršija importo apimtį. Lyginant Lietuvos apskaičiuotą RTB rodiklį su ES šalių RTB matoma, jog vidutiniškai ES šalyse transporto paslaugų eksporto apimtys viršija importo apimtį, tačiau teigiamas balansas šių dydžių yra gerokai mažesnis. RTB rodiklis, kaip ir apskaičiuotas RCA rodiklis, atskleidžia, jog transporto ir logistikos paslaugų sektorius yra gana konkurencingumas tarptautinėje rinkoje, kadangi Lietuva kur kas daugiau eksportuoja šių paslaugų nei importuoja.

Dažnai įvairiuose moksliniuose darbuose galima sutikti nagrinėjamus sektoriaus įmonių santykinius finansinius rodiklius, kurie dažnai apibūdinami kaip pelningumo, veiklos efektyvumo arba mokumo rodikliai, apibūdinantys sektoriaus įmonių veiklos valdymą. Dažnai finansiniai santykiniai rodikliai tampa reikšmingi, kai jie lyginami su kitos šalies sektoriaus atitinkamais rodikliais arba lyginami laiko atžvilgiu. Toliau pateikiami apskaičiuoti Lietuvos logistikos ir transporto sektoriuje veikiančių įmonių veiklos rodikliai (žr. 7 lentelę, 3 bei 4 Priedus)

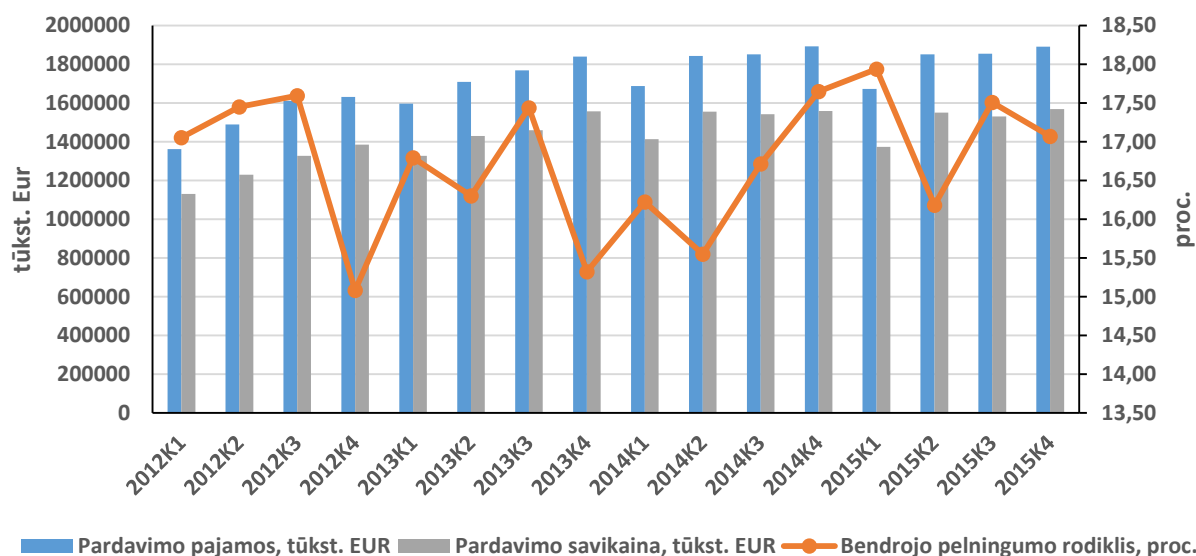
7 lentelė. Lietuvos logistikos ir transporto sektoriaus įmonių apskaičiuoti finansiniai santykiniai rodikliai 2012–2015 metais (sudaryta pagal Statistikos departamento duomenis)

Sektorius ir sektoriaus pogrupis	Vidutinis bendrasis pelningumas, proc.	Vidutinis įsiskolinimo koef.	Vidutinis bendrojo mokumo koef.	Vidutinis turto pelningumo rodiklis (ROTA)
1. Transporto ir saugojimo veikla	16,74	0,34	1,61	1,30
1.1. Sausumos transportas ir transportavimas vamzdynais	17,79	0,36	1,32	1,01
1.2. Vandens transportas	1,49	0,31	2,33	-0,27
1.3. Oro transportas	11,32	0,99	0,04	1,05
1.4. Sandėliavimas ir transportui būdingų paslaugų veikla	16,48	0,30	2,17	1,87
1.5. Pašto ir pasiuntinių veikla	17,67	0,57	0,78	1,36

Aukščiau lentelėje pateikti apskaičiuoti transporto ir saugojimo veikla užsiimančių įmonių finansiniai santykiniai rodikliai, kurie atspindi bendrą viso sektoriaus įmonių pelningumą, įsiskolino

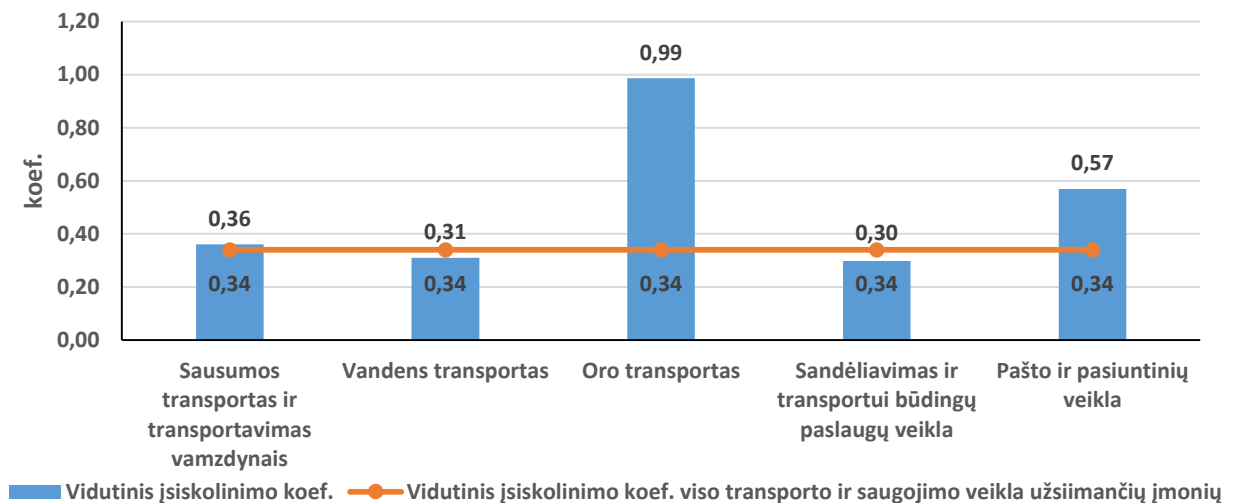
lygį, mokumą bei turto pelningumą. Rodikliai apskaičiuoti 2012–2015 metų laikotarpiui bei išskirstyti pagal tam tikrą veiklą užsiimančias įmones t.y. sausumos, vandens, oro transportui būdinga veikla, sandėliavimo veikla užsiimančias įmones bei daugiausia vidaus rinkoje veikiančias pašto ir kurjerių veiklą. Būtent toks statistikos departamento įmonių skirstymas apima visas logistikos ir transporto sektoriuje veikiančias įmones.

Aptariant apskaičiuotas rodiklių reikšmes galima pastebėti, kad vidutinis visų transporto ir saugojimo veiklą užsiimančių įmonių pelningumas gana aukštas (16,74 proc.). Gerais pelningumo rodikliais pasižymėjo beveik visos įmonės veikiančios šiame sektoriuje, išskyrus vandens transporto veiklą užsiimančias įmones, kurių vidutinis pelningumo rodiklis per visą laikotarpį siekė tik 1,49 proc. Lyginant su kitomis transporto veiklą užsiimančiomis įmonėmis, galima pastebėti ženklų pelningumo rodiklių skirtumą, o tai galėjo įtakoti nepakankamos pardavimų pajamos arba aukšta tokių paslaugų teikimo savikaina. Trumpalaikis žemo pelningumo rodiklio laikymasis gali ir nepridaryti didesnių sunkumų, tačiau ilgalaikėje perspektyvoje žemas pelningumas gali sąlygoti mažas konkurencines galimybes, kadangi mažas pelningumas įmonėms neleidžia nuolat investuoti į esamos įrangos, technikos ar infrastruktūros modernizavimą ar inovacijų diegimą. Apskaičiuoti įsiskolinimo koeficientai detalčiau pavaizduoti 13 pav. Tuo tarpu, kalbant apie bendrojo mokumo koeficientą, galima pasakyti, jog jis parodo įmonės finansinę riziką ir kuo šis rodiklis aukštesnis, tuo įmonių mokumo lygis aukštesnis bei finansinė rizika mažesnė. Bendrojo mokumo koeficientas priklauso nuo nuosavo kapitalo ir įsipareigojimų straipsnių, o tai reiškia, kad oro transporto veiklą užsiimančios įmonės veikia labai rizikingai, kadangi skolos gerokai viršija nuosavą kapitalą, kai tuo tarpu, visų likusių įmonių nuosavo kapitalo santykis gerokai didesnis lyginant su skolomis. Nagrinėjant ROTA rodiklį, dažniausiai siekiama įvertinti kaip efektyviai naudojamas įmonių turtas, o ROTA reikšmė parodo, kiek įmonės veiklos pelno tenka vienam turto piniginiam vienetui. Kaip matyti iš lentelės prasčiausiai dėl neigiamo veiklos pelno sekėsi vandens transporto veiklą užsiimančioms įmonėms, o geriausiai įmonių turtas panaudojamas sandėliavimo ir transportui būdingų paslaugų veiklą užsiimančių įmonių atveju.



12 pav. Transporto ir saugojimo veikla užsiimančių įmonių pardavimo pajamų ir bendrojo pelningumo dinamika 2012–2015 metais (sudaryta pagal Statistikos departamento duomenis)

12 pav. pateikta Lietuvos transporto ir saugojimo veikla užsiimančių įmonių pardavimo pajamų, savikainos bei bendrojo pelningumo rodiklio dinamiką 2012-2015 metais. Atsižvelgiant į bendrojo pelningumo rodiklį bei pardavimo pajamų ir savikainos dinamiką galima aiškiai matyti kaip kinta pelningumo rodiklis priklausomai nuo kitų nagrinėjamų dydžių (plačiau žr. 4 Priedą). Didelę įtaką bendrojo pelningumo rodikliui daro nors ir nedaug kintanti savikaina. Pavyzdžiui, nagrinėjant 2015 metų pirmojo ir antrojo ketvirčių rezultatus matyti, jog pardavimų pajamoms išaugus 9,6 proc. (177727 tūkst. Eur), o savikainai taip pat išaugus 11,5 proc. (178371 tūkst. Eur), bendrojo pelningumo rodiklis sumažėjo nuo 17,94 iki 16,18 proc (plačiau žiūrėti 4 Priedą). Todėl yra būtina užtikrinti, jog visos sektoriaus įmonės veiktų kuo mažesniais sąnaudomis, keltų darbo produktyvumą ir našumą bei didintų pardavimo pajamas ieškant naujų rinkų, kadangi dėl didelės tarptautinės konkurencijos kainomis konkuruoti labai sunku. Taip pat galima pastebėti, jog per visą nagrinėjamą laikotarpį gana sunku išskirti bendrojo pelningumo kitimo tendenciją, kadangi rodiklis labai svyruoja priklausomai nuo pardavimo pajamų ir savikainos pokyčių. O šie savo ruožtu yra priklausomi nuo tokių makroekonominių veiksnių kaip energetinių išteklių kainos, darbo vieneto kaštai, produktyvumo bei paklausos ir pasiūlos logistikos ir transporto paslaugoms sąlygų. Taip pat galima pastebėti tendenciją, jog beveik kiekvieno pirmojo ketvirčio laikotarpiu pardavimo pajamos būna žemesnės lyginant su tų pačių metų kitais ketvirčiais. Tai galima paaiškinti kaip sezoniškumo įtaką, kai metų pabaigoje galimai rinkoje didėja pervežamų krovinių poreikis, tuo tarpu metų pradžia pasižymi mažesniu aktyvumu. Į tai kiekviena įmonė turėtų atsižvelgti ir pritaikyti savo veiklą taip, kad patirtų mažiausiai neigiamų pasekmių sumažėjus pervežamų krovinių kiekiui ir išlaikytų stabilią veiklą visus metus.



13 pav. Transporto ir saugojimo veikla užsiimančių įmonių vidutiniai įsiskolinimo koef. 2012–2015 metais (sudaryta pagal Statistikos departamento duomenis)

Nors įsiskolinimo lygis dažnai būna nulemtas to, kokiame sektoriuje ir kokią veiklą vykdo įmonės, tačiau iš 13 pav. matyti, jog oro transportu užsiimančių įmonių įsipareigojimai beveik lygūs įmonių turtui. Tai parodo, jog įmonės linkę vykdyti rizikingą veiklą, kai vis daugiau turto prisiimdavo skolintomis lėšomis. O tokioms įmonėms turėtų būti sunku pritraukti pigius finansavimo šaltinius, kadangi kreditoriai linkę vertinti mažą įsiskolinimo lygį t.y., kad skolos kuo labiau būtų padengtos turtu. Didėjant įsipareigojimų lygiui didėja ir įsiskolinimo koeficientas, mažėjant įsipareigojimų lygiui – mažėja ir įsiskolinimo koeficientas. Bendras transporto ir saugojimo veikla užsiimančių įmonių įsiskolinimo koeficientas siekia 0,34. Dažniausiai laikoma rodiklio reikšmė apie 0,5 laikoma normalia t.y. kai pusė finansavimo šaltinių yra skolinti. Taip yra todėl, kadangi skolintos lėšos yra pigesnis finansavimo šaltinis nei nuosavos lėšos, todėl norint gerinti įmonės finansinius rezultatus tenka ieškoti pigesnių finansavimosi būdų.

Nagrinėjant viso sektoriaus įmonių konkurencingumą neužtenka vertinti vien veiklos finansinių rezultatų. Kadangi visame sektoriuje veikiančios įmonės bendrai yra veikiamos tam tikrų makroekonominių veiksnių, verta nagrinėti sektoriaus įmonių finansinių straipsnių ir makroekonominių veiksnių ryšį. O ryšys tarp minėtų rodiklių padeda analizuoti, nuo kokių makroekonominių veiksnių labiausiai priklauso įmonių finansiniai rezultatai, ryšio priklausomybės kryptis ir stiprumas. Toliau remiantis koreliacijos analize siekiama išanalizuoti Lietuvos logistikos ir transporto sektoriuje veikiančių įmonių pardavimo pajamų ir makroekonominių rodiklių ryšius bei jų stiprumą. O makroekonominių veiksnių ir įmonių pardavimo pajamų ryšiams ir tendencijoms nustatyti bei aptarti naudojama duomenų statistikai, prognozavimui ir modeliavimui skirta programa „IBM SPSS Statistics 22“. Ši programa suteikia plačias galimybes analizuoti duomenis, įvertinti koreliaciją, atlikti finansinę analizę ar prognozuoti įvairius rodiklius. Makroekonominių duomenų ir transporto bei saugojimo veikla

užsiimančių įmonių analizei naudoti Lietuvos statistikos departamente pateikiami 2012–2015 metų ketvirtiniai duomenys.

Ryšiams nustatyti pasirinkti makroekonominiai rodikliai (bendrasis vidaus produktas, eksporto apimtys, materialinės investicijos į transporto ir saugojimo veikla užsiimančias įmones ir vidutinis bruto darbo užmokestis privačiame sektoriuje) bei transporto ir saugojimo sektoriuje veikiančių įmonių pardavimo pajamų finansinis straipsnis. Taigi, tyrime įmonių pardavimo pajamos bus priklausomas kintamasis, o išvardinti makroekonominiai rodikliai – nepriklausomi kintamieji.

Prieš pradėdant nagrinėti Lietuvos logistikos ir transporto sektoriaus įmonių pardavimo pajamų priklausomybę nuo aplinkos veiksnių, pasitelkiant koreliacijos modelį, bei tam, jog šis modelis būtų sudarytas teisingai, reikia iširti kintamųjų normalumą t.y. ar kintamieji yra pasiskirstę pagal normalųjį skirstinį. Preliminariai nustatyti kintamųjų normalųjį pasiskirstymą pasitelkiami kvantilių grafikai. Galima pastebėti, jog nei viename iš pateiktų grafikų nėra išskirčių, o reikšmės pasiskirstę pagal normalųjį skirstinį (žr. 6 Priedą). Tam, kad tiksliau įvertinti duomenų normalumą galima atsižvelgti ir į sudarytą Shapiro – Wilk arba Kolmogorov - Smirnov statistiką (žr. 8 lent.).

8 lentelė. Kintamųjų normalumo tikrinimas

	Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk		
	Statistic	df	Sig.	Statistic	df	Sig.
DU	0,141	11	0,200*	0,955	11	0,706
Pardav_Paj	0,133	11	0,200*	0,934	11	0,450
Investicijos	0,167	11	0,200*	0,946	11	0,591
BVP	0,107	11	0,200*	0,976	11	0,939
Eksportas	0,183	11	0,200*	0,921	11	0,324

Būtent minėtieji Kolmogorov – Smirnov ir Shapiro - Wilk rodikliai įprastai pasitelkiami duomenų tinkamumui įvertinti sudarant regresinę ir koreliacinę analizę. Šiuo atveju kintamųjų normalumui tikrinti naudojame Shapiro – Wilk statistiką, kadangi mūsų nagrinėjamų kintamųjų imtis yra gana maža. Matyti, jog visų kintamųjų apskaičiuotoji tikimybė Sig., kuri pateikta paskutiniame stulpelyje, yra didesnė už reikšmingumo lygmenį 0.05, vadinasi kintamieji yra pasiskirstę pagal normalųjį skirstinį.

9 lentelė. Kintamųjų koreliacijos analizė

		Pardavimų Pajamos	BVP	Investicijos	Eksportas	DU
Pardavimų pajamos	Pearson Correlation	1	0,84	0,651	0,603	0,834
	Sig. (2-tailed)		,000	,006	,013	,000
	N	16	16	16	16	16
Pardavimų pajamos	Spearman's Correlation Coefficient	1	0,835	,494	,476	0,894
	Sig. (2-tailed)		,000	,052	,062	,000
	N	16	16	16	16	16

Atlikus koreliacijos analizę statistinės programos (SPSS) pagalba ir remiantis metodologinėje darbo dalyje pateikta 9 lentelė, matome, jog pagal Pearson koreliacijos koeficientą tarp priklausomo kintamojo pardavimo pajamų ir nepriklausomų kintamųjų BVP ir DU yra stipri teigiama tiesinė koreliacija, o tuo tarpu, tarp pardavimo pajamų ir materialinių investicijų bei eksporto vyrauja vidutinė teigiama tiesinė koreliacija. Taip matoma apskaičiuota Sig. (2-tailed) reikšmė, kuri parodo ar koreliacija yra statistiškai reikšminga. Šiuo atveju gauta reikšmė lyginama su reikšmingumo lygmeniu 0,05, todėl matyti visi apskaičiuoti koreliacijos koeficientai statistiškai reikšmingi. Kadangi kintamųjų imtis nėra itin didelė tam, kad tiksliau nustatyti koreliacinius ryšius taip pas apskaičiuotas Spirmano koreliacijos koeficientas. Kaip ir prieš tai tarp pardavimo pajamų ir BVP bei darbo užmokesčio vyrauja stipri teigiama tiesinė koreliacija bei Sig. reikšmė parodo, jog koreliacija statistiškai reikšminga. Tuo tarpu, tarp pardavimo pajamų ir materialinių investicijų bei eksporto apimčių vyrauja silpna teigiama tiesinė koreliacija bei koreliacija nėra statistiškai reikšminga (Sig. reikšmė didesnė už reikšmingumo lygmenį 0,05). Suprantama, jog vien apskaičiuoti koreliacijos koeficientai priežastinio ryšio tarp šių kintamųjų neparodo, tačiau jie gali patvirtinti aptartą bendrojo šalies vidaus produkto, materialinių investicijų bei eksporto arba viso prekybos balanso reikšmę įmonių veiklos rezultatams.

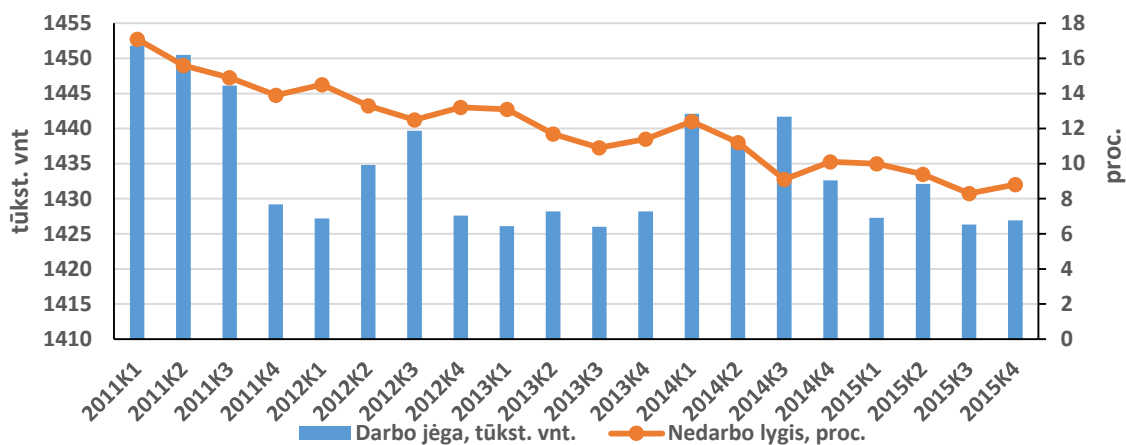
Apibendrinus logistikos ir transporto sektoriaus įmonių veiklos rezultatus ir makroekonominę šalies aplinką galima teigti, jog sėkmingiausiai veikia sausumos transporto, sandėliavimo, bei kurjerių paslaugas teikiančios įmonės. Geras perspektyvas galima prognozuoti ir toliau atsižvelgiant į eksporto, importo, BVP teigiamas tendencijas. O lyginant šalies logistikos ir transporto sektorių su likusiomis ES valstybėmis, šios turi santykinį pranašumą logistikos ir transporto paslaugų eksporte.

4.2. Lietuvos logistikos ir transporto sektoriaus konkurencingumo vertinimo tyrimas remiantis M. Porter modeliu

4.2.1. Ištekliai

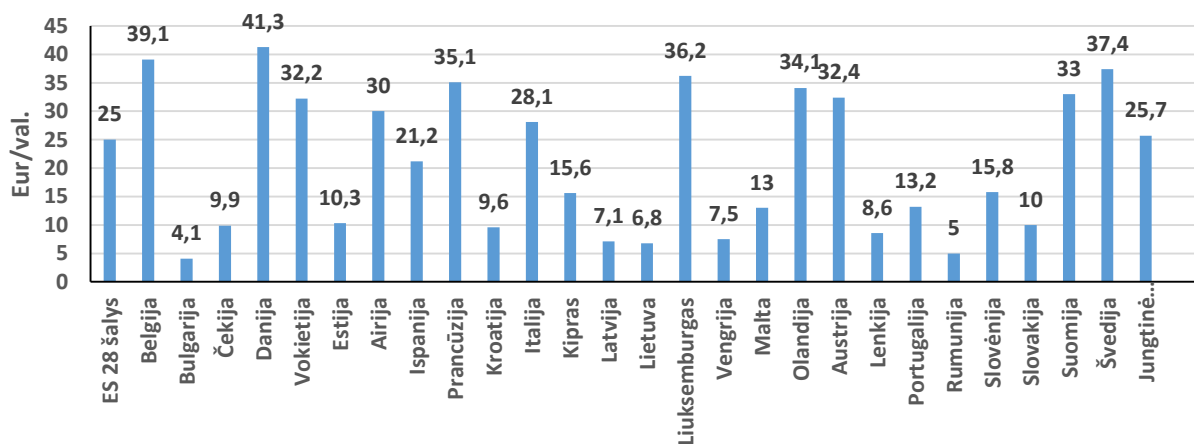
Sėkminga Lietuvos logistikos ir transporto sektoriaus įmonių veikla neįsivaizduojama be tam tikrų išteklių, kadangi jie yra būtina sąlyga, bet kokios įmonės veiklos funkcionavimui. Kalbant apie logistikos ir transporto sektorių, verta nagrinėti tokius išteklius kaip žmogiškuosius bei finansinius. Galima teigti, kad šie ištekliai sudaro prielaidas sėkmingai sektoriaus dalyvių veiklai vykdyti, o kuo šie ištekliai geresni bei prie jų lengviau prieiti, tuo šis verslo sektorius gali būti konkurencingesnis.

Žmogiškieji ištekliai. Situacija šalies darbo rinkoje, tai svarbus rodiklis, turintis įtakos šalies ekonomikai, o kartu ir logistikos bei transportui veiklai. Juo labiau, kad dažnai susiduriama, kai pasaulyje gamyba ir paslaugos perkeliama į skurdesnes šalis, taip sumažinant gamybos išlaidas.



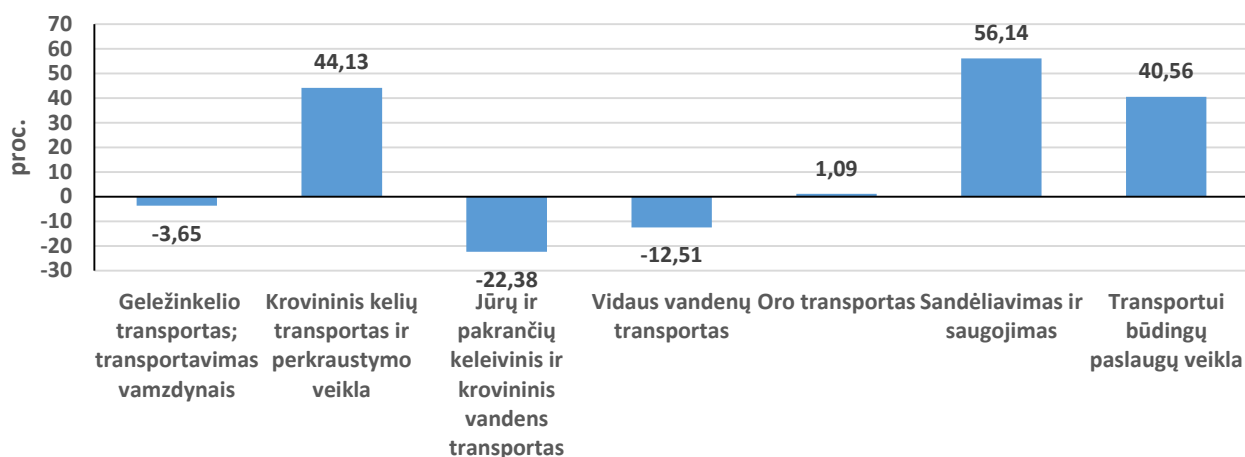
14 pav. Lietuvos darbo jėgos ir nedarbo lygio dinamika 2011-2015 metais (sudaryta pagal Statistikos departamento duomenis)

14 pav. pavaizduotas Lietuvos darbo jėgos ir nedarbo lygis 2011–2015 metais. Darbo jėga, tai galinčių šalyje dirbti žmonių skaičius. Tuo tarpu, nedarbo lygis – tai nedirbančios darbo jėgos, tačiau galinčios ir norinčios dirbti, bet nerandančios tinkamo darbo, santykis su visa darbo jėga. Kaip matyti iš paveikslo, šalyje per visą nagrinėjamą laikotarpį darbo jėgos sumažėjo beveik 25 tūkst. vnt., o nedarbo lygis sumažėjo nuo 17,1 iki 8,8 proc. Remiantis statistikos departamento duomenimis mieste bedarbių lygis siekia 6,74 proc., o kaime net 14,54 proc. darbo jėgos. Vis dar esantis aukštas nedarbo lygis verčia valstybę skirti papildomas lėšas bedarbių išlaikymui, todėl mažėja kitų sektorių ar atitinkamų programų finansavimas. Juo labiau, kad gerėjant šalies makroekonominiams rodikliams, didėjant eksporto apimtims, gamybai daugėja darbo ir transporto bei logistikos įmonėms, tuo pačiu, reikalinga papildoma darbo jėga. Tokiu atveju, įmonės labiau priverstos ieškoti jiems tinkamų darbuotojų, didėja konkurencija tarp darbdavių dėl aukštos kvalifikacijos darbuotojų. Darbdaviai taip pat turėtų atkreipti dėmesį į tai, jog darbo jėgos pasiskirstymas tarp miesto ir kaimo sudaro atitinkamai 70,07 proc. ir 29,93 proc. Taip pat gana ženklią dalį sudaro vyresnio amžiaus darbo jėga t.y. 55-64 m. amžiaus sudaro net 18,26 proc.



15 pav. Darbo kaštai tenkantis vienam darbuotojui per valandą, eurai (sudaryta pagal Eurostat statistikos duomenis)

Remiantis Eurostat duomenimis, Lietuva pasižymi pigia darbo jėga ir žemais darbo kaštais. Galima pastebėti, jog darbo kaštai tenkantys Lietuvoje vienam dirbančiajam per valandą yra vieni mažiausių ES, nusileidžianti tik Rumunijai ir Bulgarijai. Tačiau tokias šalis daugelis autorių priskiria prie gana ekonomiškai silpnų ir neišsivysčiusių šalių, kurios kaip pagrindinį konkurencingumo veiksnį naudoja pigesnę darbo jėgą ar pigesnius gamtinius išteklius. Tačiau ilguoju laikotarpiu siekiant sektoriaus sėkmingos plėtros reikėtų siekti ekonominio augimo ir konkurencingumo didinimo skatinant investicijas ir inovacijų diegimą, kadangi konkuruojant pigia darbo jėga, gresia aukšto lygio specialistų nutekėjimas į užsienį ir darbo jėgos sumažėjimas ir suprastėjimas.

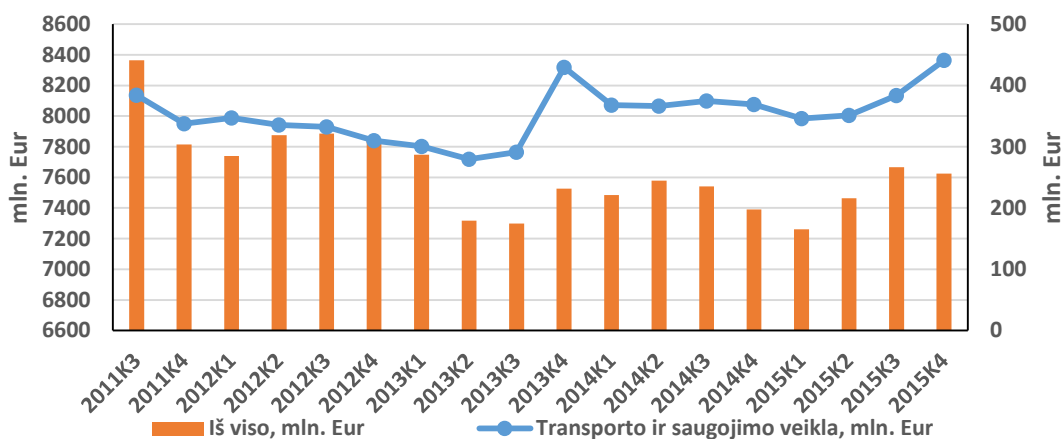


16 pav. Lietuvos transporto ir saugojimo veikla užsiimančių įmonių 2015 m. dirbančių asmenų pokytis lyginant su 2010 m., proc. (sudaryta pagal Statistikos departamento duomenis)

16 pav. pateikta transporto ir saugojimo veikla užsiimančių įmonių dirbančiųjų pokytis procentais lyginant su 2010 metais. Pagal įdarbintų žmonių skaičių labiausiai augo įmonės, kurios užsiima kelių transportu, sandėliavimo ir saugojimo veikla bei transportui būdingų paslaugų veikla. Transportui būdingų paslaugų veiklą sudaro įmonės užsiimančios pašto bei kurjerių veikla, krovinijų tvarkymu bei kita transportui būdingų paslaugų veikla. Tuo tarpu, nepaisant nuolat augančių perkraunamų krovinijų srautų Klaipėdos uoste, jūrų ir vidaus vandenų transportas veikia gana sunkiai, o ženklus darbuotojų sumažėjimas tokio tipo įmonėse tą tik patvirtina.

Finansiniai ištekliai. Lietuvos bankas nuo 2014 metų atlieka komercinių ir užsienio bankų filialų Lietuvoje apklausas apie skolinimosi sąlygas šalyje. Remiantis pateikiama 2015 metų apklausos ataskaita galima teigti, jog paskolų teikimo sąlygos yra gana griežtos, tačiau lyginant su griežčiausiu paskolų teikimo laikotarpiu (2010 m. spalio mėn.), sąlygos žymiai geresnės (žr. 7 Priedą). Per 2015 metus bankų palūkanų maržos nežymiai padidėjo ir buvo vis dar laikomasi griežto paskolų teikimo vertinimo. 2015 metų pabaigoje vienas iš dešimties bankų ketino švelninti ir vienas bankas ketino griežtinti paskolų teikimo įmonėms sąlygas. Tačiau, anot Lietuvos banko, situacija verslui turėtų gerėti dėl nuolat augančios bankų konkurencijos. Nepaisant to, du iš dešimties bankų riboja paskolų teikimą transporto veikla užsiimančioms įmonėms dėl jų netenkinamos finansinės būklės (9 bankai įvardino

transporto veikla užsiimančių įmonių finansinę būklę kaip vidutinę, o vienas bankas kaip blogą (žr. 7 Priedą)). Remiantis Lietuvos banko duomenimis, 2016 metų pradžioje finansinių institucijų priimamų indėlių ir suteikiamų paskolų eurais įmonėms ir namų ūkiams vidutinės palūkanų normos yra atitinkamai 0,24 proc. ir 2,59 proc. Lyginant su prieš tai buvusiais 3 metų duomenimis, skolinimosi palūkanų normos yra gana žemos (žr. 7 Priedą), todėl galima teigti, jog finansinės galimybės pasiskolinti nėra sudėtingos. Juo labiau, kad suteiktų paskolų vertė per 2011-2015 metus transporto ir saugojimo veikla užsiimančioms įmonėms ženkliai išaugo (žr. 17 pav.)



17 pav. Paskolos nefinansinėms korporacijoms pagal ekonominės veiklos rūšis 2011–2015 metais (sudaryta pagal Lietuvos banko duomenis)

Kaip jau minėta suteiktų paskolų vertė ženkliai išaugo transporto ir saugojimo veikla užsiimančioms įmonėms, kai tuo tarpu bendra visoms ekonominėms veiklos šalyje suteiktų paskolų vertė mažėjo (plačiau žr. 8 Priedą). Galima daryti prielaidą, jog būtent transporto ir saugojimo veikla užsiimančioms įmonėms nebuvo labai didelių apribojimų ir sunkumų pasiskolinti finansinių išteklių.

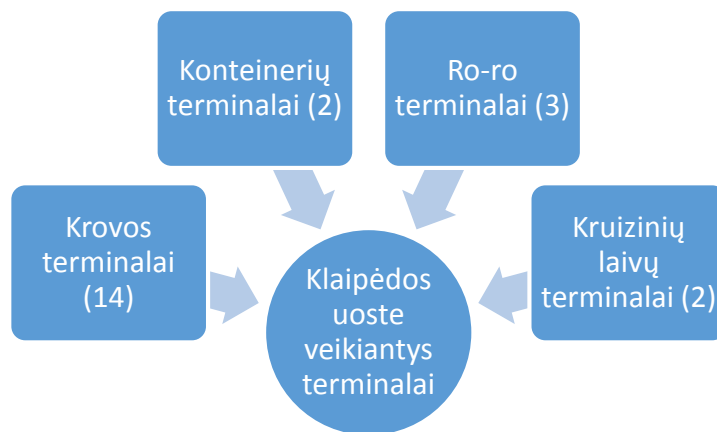
10 lentelė. Lietuvos paslaugų įmonių veiklą ribojantys veiksniai, proc. (sudaryta pagal Statistikos departamento duomenis)

Veiksniai	Veiksniai, ribojantys paslaugų įmonės veiklą, proc.
Niekas neriboja	37
Nepakankama paklausa	39
Finansiniai sunkumai	10
Darbuotojų trūkumas	11
Patalpų ir/ar įrengimų trūkumas	5
Kita	10

Tą patį patvirtina ir pateikiami statistikos departamento duomenys, jog gana nedaug paslaugomis užsiimančių įmonių susiduria su finansiniais sunkumais vykdant veiklą (tik 10 proc.), taip pat darbuotojų trūkumas nėra itin didelė problema šioms įmonėms (11proc.). Kaip svarbiausią problemą paslaugų sektoriaus įmonės įvardijo nepakankamą paklausą (plačiau žr. 4.2.2. skyrelį).

Infrastruktūra. Lietuvos logistikos ir transporto sektoriaus infrastruktūrą sudaro tokie nagrinėtini objektai kaip logistikos sandėliai, viešieji logistikos centrai, krovinių perkrovimo bei intermodaliniai

terminalai, automobilių keliai, geležinkelių keliai bei kita infrastruktūra reikalinga sklandžiam geležinkelių darbui užtikrinti, jūrų bei vidaus vandens transporto infrastruktūra, oro transporto infrastruktūra bei žinoma visų rūšių pačios transporto priemonės. Taip pat svarbią vietą šiandien užima informacinių technologijų, komunikacijų bei komunalinių paslaugų infrastruktūra. Pradedant nuo jūrų transporto bei su juo susijusios infrastruktūros galima teigti, jog Klaipėdos uostas yra tarsi pagrindinis krovinių generatorius. Kaip aptarta 1.2. skyrelyje Klaipėdos uostas yra vienas iš pirmaujančių Baltijos regiono uostų pagal perkraunamus konteinerinius krovinius, o tai sudaro pagrindą intermodaliniams pervežimams skatinti. Deja, tolimesniam transportavimui vis dar didžioji dauguma krovinių transportuojama autotransportu, o ne geležinkeliais. Lietuva Rytuose konkuruoja su koridoriais per Baltarusiją ir Ukrainą, todėl logistikos centrai turi kažkuo pasižymėti. Remiantis Klaipėdos uosto svetainėje pateikiama informacija, Klaipėdos uosto svarba šalies logistikos ir transporto sektoriui bei visai šalies ekonomikai nederėtų abejoti, kadangi šiame uoste sukuriama apie 58 tūkst. darbo vietų bei 6,24 proc. viso Lietuvoje sukuriamo BVP. Uosto įplaukos kanalo gylis siekia 15 metrų, todėl jis pajėgus priimti didžiatonažius iki 337 metrų ilgio ir 48 metrų pločio ir 13,4 metrų gramzdos laivus ištikus metus, kadangi šis uostas taip pat yra neužšalantis (žr. 9 Priedą). Apžvelgus uosto charakteristikas galima teigti, kad Klaipėdos uostas tai multimodalinis, universalus, giliavandenis uostas, kuriame dirba 14 stambių krovos, laivų remonto ir statybos kompanijų, teikiamos visos su jūros verslu ir krovinių aptarnavimu susijusios paslaugos.



18 pav. Klaipėdos uoste veikiančys terminalai

Uostas dėl savo infrastruktūros ir terminalų gali suderinti jūrų ir sausumos transporto veiklą. O įvairių uoste veikiančių logistikos ir pramonės įmonių pagalba, įdiegtų informacinių sistemų pagalba užtikrinama intermodalinio transporto veikla. Uoste itin svarbią rolę turi krovos terminalai, kurie perkrauna krovinius iš laivų į saugojimo aikštes ir sausumos transporto priemones.

11 lentelė. Klaipėdos jūrų uosto krovinių krovimo galimybės ir faktiniai duomenys (sudaryta pagal Klaipėdos uostos duomenis)

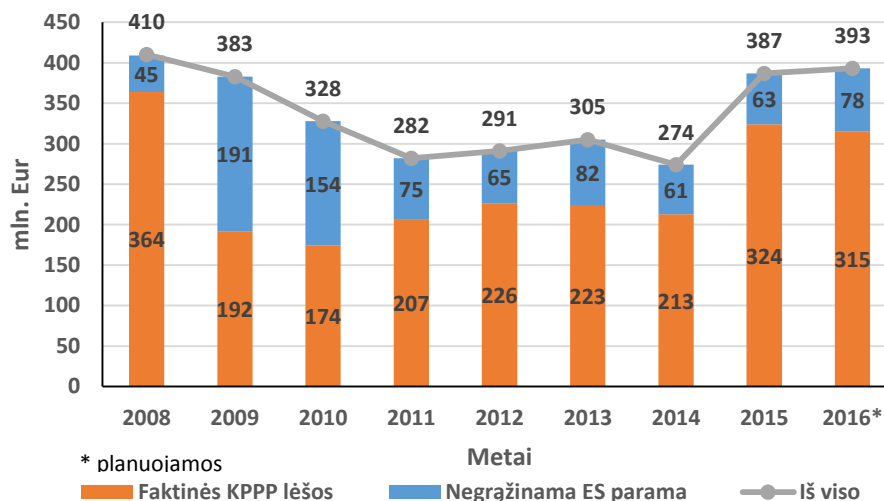
Rodikliai	Metai		
	2013	2014	2015
Pajėgumas krauti mln. t.	65	65	65
Faktinis krovimas mln. t.	33,42	36,41	38,51
Uosto apkrova, proc.	51,42	56,02	59,25

Iš 11 lent. matyti, jog uostas dirba ne pilnu pajėgumu t.y. 2015 metais uosto darbo pajėgumu apkrova siekė tik 60 proc., nors kaip aptarta 1.2. skyrelyje uoste perkraunamų krovinių apimtys kasmet sparčiai didėja. Tačiau tam, kad būtų maksimaliai išnaudojama uosto infrastruktūra uosto krovinių krovimo apimtys dar turi ženkliai didėti. Anot Aušros (2013) vis dar per daug krovinių toliau gabenama auto transportu. Autorius taip pat teigia, jog norint bent iš dalies pakeisti atsiradusį disbalansą tarp įvairių transporto rūšių, yra svarbu sukurti tinkamą žemyninę infrastruktūrą. Iš tiesų, remiantis Klaipėdos uosto pateiktais duomenimis galima matyti, jog daug investuojama norint pagerinti uosto infrastruktūrą, siekiant priimti didesnius laivus gilinami bei platinami kanalai, rekonstruojamos krantinės, atnaujinama terminalų įranga.

Kalbant apie automobilių kelių ir geležinkelių infrastruktūrą vertėtų pasakyti, jog tai nemažiau svarbu, kadangi keliai ir geležinkeliai jungia svarbius objektus tarpusavyje, o be jų išvystytos geros infrastruktūros neįsivaizduojama ir efektyvi intermodalinių terminalų, logistikos centrų bei Klaipėdos uosto veikla. Automobilių keliai svarbūs taip pat ne tik dėl svarbių logistikos objektų reikšmės, bet ir dėl per šalį keliaujančių tranzitinių šalių bei sudaromo įvaizdžio tarptautiniame kontekste. Juo labiau, jog ekonominiu požiūriu transporto infrastruktūra yra viena iš būtinų sąlygų verslo plėtrai ir naujų darbo vietų kūrimui. Apie visai šaliai ar regionui teikiamą naudą byloja tai, kad prie intensyvaus eismo kelių kuriami logistikos centrai, statomi sandėliai, komercinės įmonės, plėtojama pramonė.

Lietuvos keliai skirstomi į vietinės reikšmės ir valstybinės reikšmės kelius. Pastarieji dar skirstomi į rajoninius, krašto ir magistralinius kelius (žr. 10 Priedą). Anot Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerijos šie keliai išimtinė nuosavybės teise priklauso valstybei ir juos turto patikėjimo teise įstatymų ir kitų teisės aktų nustatyta tvarka naudoja bei jais disponuoja Susisiekimo ministerijos įsteigtos regioninės kelius prižiūrinčios valstybės įmonės. Tuo tarpu, vietinės reikšmės keliai skirstomi į viešuosius ir vidaus kelius, tačiau jų paprastumo dėlei detaliau nagrinėti neverta. Galima pridėti, jog valstybinės reikšmės kelių atstumas didėja ne itin greitai, kadangi tai yra ilgalaikiai projektai, tačiau pastaraisiais metais buvo gerinama kita su keliais susijusi infrastruktūra bei šių kelių būklė. Kaip iš 10 Priedo matyti didžiausią atstumą sudaro rajoniniai žvyro dangos keliai bei krašto asfalto dangos keliai. Tuo tarpu, magistralinių kelių šalyje yra tik 1686 km, kurie apima pagrindinius autotransporto tranzito kelius. Palyginimui, 2015 metų pradžioje bendras geležinkelių tinklo linijų ilgis buvo 1775,3 km., daugiausia iš jų 1520 mm pločio vėžės, kurie driekiasi į Baltijos valstybes bei NVS šalis, o 1435 mm pločio vėžės geležinkeliai jungia Lietuvą su Lenkija, o per Lenkiją – ir su kitomis Vakarų ir Vidurio

Europos valstybėmis. Tačiau plėtojant „Rail Baltica“ projektą ir tiesiant europietiško standarto geležinkelio vežę Lietuvoje, geležinkelių transportas taptų dviejų transeuropinio tinklo geležinkelių koridorių dalimi (Baltic-Adriatic; North Sea-Baltic) bei įgytų realias prielaidas aptarnauti didelę dalį Europos Sąjungos prekybos su trečiosiomis valstybėmis srautų.



19 pav. Valstybinės reikšmės kelių finansavimo dinamika 2008–2016 metais, mln. Eur. (sudaryta pagal Lietuvos automobilių kelių direkcijos duomenis)

Kaip matyti iš 19 pav. lėšos kelių infrastruktūrai skiriamos iš ES paramos ir kelių priežiūros ir plėtros programos lėšų. Didžiąją dalį lėšų sudaro būtent pastarosios bei matomas ženklus šių lėšų didėjimas 2015 ir planuojamais 2016 metais. Taigi, galima teigti, jog kuo Lietuvos logistikos ir transporto sektorius sugebės daugiau pritraukti krovinių, tuo investicijos į infrastruktūrą tik didės, kadangi investicijos į kelių transporto infrastruktūrą daugelyje ES šalių taip pat ir Lietuvoje yra priklausomos ne tik nuo ekonominės situacijos šalyje, tačiau ir nuo to, kiek krovinių šalies vežėjai sugeba pervežti bei nuo to kiek tranzitu krovinių keliauja per šalies teritoriją, kadangi lėšos daugiausia surenkamos iš įvairių mokesčių, susijusių su krovinių transportavimo veikla:

- dalis akcizo pajamų, gautų už realizuotą benzina ir dyzelinius degalus, energetinius produktus, suskystintas dujas;
- mokestis už šalyje įregistruotas krovinines transporto priemones;
- mokestis už važiavimą keliais Lietuvoje ir užsienio šalyse, tarp jų ir ES valstybėse narėse įregistruotomis transporto priemonėmis;
- lėšos iš sumokėtų ar išieškotų baudų už nustatyto greičio viršijimą;
- mokestis už eismo ribojimą.

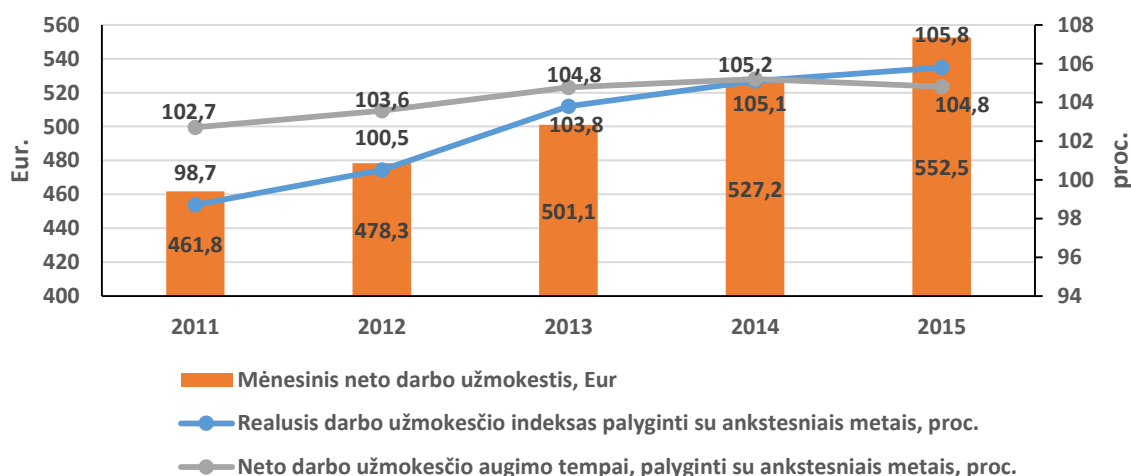
Nagrinėjant tiek geležinkelių, tiek kelių transporto priemonių struktūrą galima teigti, jog kelių transporto priemonių skaičius gerokai viršija geležinkelių riedmenų skaičių (žr. 10 Priedą). Tai paaiškinama tuo, kad geležinkelių transportas yra kur kas brangesnis bei didelė dalis vagonų gali būti nuomojami, tuo tarpu kelių transporto priemonės ar jų junginiai yra kur kas pigesni tiek įsigyti, tiek

išlaikyti. Kelių transporto priemonės gali būti kur kas dažniau atnaujinamos, kadangi nereikia investuoti tiek daug kapitalo lyginant su geležinkelių transportu. Tačiau plėtoti geležinkelių transporto parką būtina, gerinant transporto jungtis, infrastruktūrą, skatinant prieigą traukinių operatoriams, mažinant visas biurokratinės kliūtis bei monopoliją.

Apibendrinant galima teigti, jog šalies logistikos ir transporto sektoriaus infrastruktūros poreikis yra aukštas, tai parodo nuolat augantys krovinių perkrovimo srautai Klaipėdos jūrų uoste, krovinių pervežimai antžeminėmis transporto priemonėmis ir nuolat augančios eksporto apimtys. Tačiau žemą konkurencingumą gali sąlygoti nepakankamas darbo jėgos lygis.

4.2.2. Paklausos sąlygos

Kalbant apie Lietuvos logistikos ir transporto sektoriaus paslaugų paklausą verta paminėti tai, jog šių paslaugų paklausa yra visiškai priklausoma nuo kitų ekonominių veiklų bei ekonominės situacijos tiek šalies viduje, tiek užsienio šalyse. Taip yra todėl, kad logistikos sektorius tik tarpininkauja paskirstant kitų ekonominės veiklos sektorių pagamintas prekes tarp šalių arba šalies viduje, todėl norint nustatyti Lietuvos logistikos ir transporto sektoriaus paslaugų paklausos sąlygas bei tendencijas tenka paminėti tokius ekonominius rodiklius kaip šalies vartotojų perkamąją galią, vartotojų kiekį, realųjį šalies darbuotojų darbo užmokestį bei namų ūkių vartojimo išlaidas vartojimo prekėms bei paslaugoms. Norint įvertinti šalies vartotojų perkamąją galią, verta nagrinėti darbuotojų mėnesinių neto atlyginimų, realaus darbo užmokesčio bei vartojimo išlaidų pokyčius. Realus darbo užmokestis parodo prekių ir paslaugų kiekį, kurį galima įsigyti už darbo užmokestį, įvertinus infliaciją ir atskaičius mokesčius. Kalbant bendrai šie rodikliai parodo esamą šalies pirkėjų perkamąją galią, kadangi didėjant vartotojų perkamajai galiai didėja vienokių ar kitokių prekių vartojimas, o gyvėnant ekonomikai, didėjant prekių vartojimui ir gamybai neišvengiamai didėja ir paklausa logistikos bei transporto paslaugoms.



20 pav. Lietuvos darbo užmokesčio rodikliai 2011-2015 metais (sudaryta pagal Statistikos departamento duomenis)

20 pav. pateikta mėnesinio neto darbo užmokesčio, jo tempų ir realiojo darbo užmokesčio indekso dinamika 2011-2015 metų laikotarpiu. Galima pastebėti, kad kiekvienais nagrinėjamais metais ženkliai auga visi anksčiau išvardinti rodikliai. Kaip jau minėta realusis darbo užmokestis parodo gyventojų perkamąją galią, kuri kiekvienais metais didėja, 2015 metais realusis darbo užmokestis augo sparčiau nei neto darbo užmokestis dėl defliacijos, todėl gyventojai turėjo galimybę išleisti daugiau pinigų vartojimo išlaidoms (žr. 12 lentelę).

12 lentelė. Namų ūkių individualaus vartojimo išlaidos 2011-2015 metais (sudaryta pagal Statistikos departamento ir Lietuvos banko duomenis)

Metai	Vartojimo išlaidos, mln. EUR	Augimo tempai, proc.
2011	19.658	
2012	20.950	6,57
2013	21.968	4,86
2014	22.854	4,04
2015	24.624	7,74

Kaip jau minėta anksčiau gyventojai dėl augančių pajamų lygio bei didėjančio realaus darbo užmokesčio linkę daugiau vartoti, o tai skatina ekonomiką, prekių gamybą, paslaugų teikimą bei tuo pačiu prekybą. Kaip matyti iš 12 lent. kasmet vartojimo išlaidų lygis tik auga, o tai itin geros žinios transporto ir logistikos sektoriaus įmonėms, nes tai tuo pačiu skatina ir logistikos paslaugų paklausą.

Remiantis statistikos departamento atlikta namų ūkių finansinės padėties artimiausiems 12 mėnesių prognoze, matyti, jog labai pagerėjančios finansinės situacijos beveik nesitiki niekas, tuo tarpu didžiausia dalis apklaustųjų atsakė, jog finansinė padėtis nesikeis artimiausiu metu. Taip pat buvo daugiau atsakiusių, jog tikisi truputį geresnės finansinės padėties nei tų, kurie tikisi, jog padėtis pablogės (plačiau žr. 11 Priedą). Galima daryti išvadą, jog artimiausiu metu itin nekintant šalyje infliacijai gyventojų perkamoji galia turėtų išlikti arba nežymiai didėti. Nepaisant nuolat didėjančio mėnesinio darbo užmokesčio, realaus darbo užmokesčio bei didėjančios gyventojų perkamosios galios, vidaus paklausą turėtų mažinti nuolat mažėjantis nuolatinių gyventojų skaičius šalyje bei neigiami migracijos srautai. Statistikos departamento duomenimis, vien 2015 metais iš šalies išvyko 22 403 žmonių daugiau nei atvyko bei bendras gyventojų skaičius šalyje sumažėjo 5,37 proc. (164 006 žmonių) lyginant su 2011 metais. Tuo tarpu, remiantis Eurostat duomenimis gyventojų skaičius Europos Sąjungos 28 šalyse linkęs didėti, nors ir nežymiai (0,51 proc. gyventojų padidėjimas per 2011-2014 metų laikotarpį).

Kaip jau minėta anksčiau ir atsižvelgiant į tarptautines prekybos tendencijas matomos vidinių ir tarptautinių paklausos didėjimo perspektyvos, tačiau kaip specialistai pastebi, paklausa gali kisti ir tik tam tikroms paslaugoms dėl besikeičiančių prekybos įpročių. Pastebima, jog įmonės vis labiau linkusios nelaikyti itin didelių kiekių atsargų sandėliuose bei pagreitinti kapitalo apyvartą, todėl vis didesnė paklausa kyla pervežti mažus kiekius krovinių. Tokiems daliniams kroviniams didelę įtaką taip pat daro

sparčiai besivystančios technologijos, elektroninių parduotuvių naudojimas bei intensyvėjanti tarptautinė prekyba. Tuo labiau, augančios logistikos ir transporto paslaugų paklausos didėjimą rodo nuolat augančios eksporto bei importo apimtys, kadangi transporto rinka glaudžiai susijusi su prekių ir paslaugų rinkomis, o tai reiškia, jei gaminamos prekės ir jos vartojamos kitoje vietoje, natūralu, jog kyla paklausa logistikos ir transportavimo paslaugoms.

4.2.3. Susiję ir aptarnaujantys pramonės sektoriai

Susiję ir aptarnaujantys sektoriai reikalingi tam, kad vyrautų specializacija ir visos įmonės veiktų efektyviai. Reikia pripažinti, jog logistikos ir transporto sektoriuje veikiančios įmonės negali išmanyti visų sričių ir daryti to kas nėra jų pagrindinė veikla. Susiję ir aptarnaujantys pramonės sektoriai ir yra būtent tam, kad maksimaliai efektyviai įmonė galėtų koncentruoti į savo pagrindinę veiklą. Susiję ir aptarnaujantys pramonės sektoriai reikalingi tam, jog būtų užtikrinta sklandi ir konkurencinga įmonių veikla tiek šalies, tiek tarptautiniu mastu. Pavyzdžiui, logistikos įmonės būtina aprūpinti sandėliavimo įranga, sandėliavimo technika bei jų priežiūra, transporto įmonės būtina aprūpinti pačiomis transporto priemonėmis, kurioms reikalinga nuolatinė techninio stovio priežiūros ir atnaujinimo veikla.

Logistikos ir transporto sektorių sudaro daug įmonių, o tam, kad tinkamai aptarnauti visą logistikos ir transporto sektorių reikalinga labai gerai išvystyta susijusių ir aptarnaujančių sektorių veikla. Remiantis įmonių katalogo „Visa Lietuva“ duomenimis, bendrai šalyje sėkmingai verslui veikti padeda net 973 verslo konsultavimo įmonės. Taigi, bet kuri įmonė veikdama logistikos ir transporto srityje gali kreiptis įvairiais verslo valdymo klausimais, kadangi viena iš pagrindinių susijusių ir aptarnaujančių pramonės sektorių įmonių paskirtis yra aprūpinti kitas įmones žiniomis bei idėjomis.

Kalbant apie pačių logistikos ir transporto sektoriaus įmonių veiklą taip pat labai svarbu, jog įmonės būtų aprūpintos technologijomis, įrankiais, suteikti kokybiški darbuotojų mokymai bei kitos paslaugos. Remiantis „Visa Lietuva“ katalogo duomenimis, Lietuvoje veikia 24 specializuotos įmonės, kurios užsiima sandėliavimo įrangos, sandėliavimo lentynų, sandėliavimo technikos, stelažų gamyba, pardavimu ar nuomos veikla. Dauguma šių įmonių įsikūrusios Vilniaus, Kauno ar Klaipėdos miestuose. Taip pat 94 įmonės teikia vairavimo kursus, kuriuose galima mokintis C, CE kategorijos vairuotojo pažymėjimams gauti. Tačiau verta pastebėti tai, jog Lietuvoje kur kas geriau išplėtoti susiję ir aptarnaujantys sektoriui, kurie aptarnauja transporto veikla užsiimančias įmones, o šios įmonės kur kas plačiau pasiskirstę visoje Lietuvoje:

- 26 įmonės užsiimančios komercinio transporto (kelių transporto) pardavimų, specialios paskirties transporto gamyba, nuomos paslaugomis;
- 15 įmonių užsiima krovininių automobilių puspriekabių ir priekabų remontu, gamyba bei jų dalių prekyba;
- veikia 762 degalinės;

- 1586 autoservisai;
- 69 įmonės parduoda krovinių automobilių ir sunkvežimių dalis;
- 22 įmonės užsiima priekabų, jų dalių pardavimu, remontu bei nuoma;

Kalbant apie geležinkelių, oro bei vandens transportą, tokių įmonių veikia kur kas mažiau. Klaipėdoje koncentruojasi ir veikia net 127 laivų remonto, dalių pardavimo, laivų statybos, laivų surinkimo, laivų technikos nuomos, pardavimo, remonto paslaugos bei veikia 11 laivų aprūpinimo įmonių. Nors šalyje vyrauja konkurencinės sąlygos ir trūkstamas veiklos sritis bei nišas tuoj pat užpildo įvairūs rinkos veikėjai teikdami trūkstamas prekes ir paslaugas, tačiau galima pastebėti, jog akivaizdžiai trūksta daugiau įmonių, kurios aptarnautų logistikos sandėlius, terminalus bei pasigendama tokių įmonių platesnio geografinio pasiskirstymo. Tuo tarpu, šiuo metu labai gerai išplėtotą susijusių ir aptarnaujančių įmonių veikla, kuri teikia paslaugas ir prekes kelių transportu užsiimančioms įmonėms.

Taip pat galima pabrėžti, jog vis dar būtina skatinti viešojo ir privataus kapitalo bei valstybinių institucijų bendradarbiavimą, kad būtų galima atvykus kroviniui į vieną terminalą gauti visas reikalingas paslaugas susijusias su visa reikalinga dokumentacija ar muitinės procedūromis. Kalbant apie viešuosius logistikos centrus svarbu, kiek galima daugiau krovinių sukonzentruoti vienoje vietoje, o iš to gauti mažesnes išlaidas ir klientams pasiūlyti kuo didesnę papildomų paslaugų paketą.

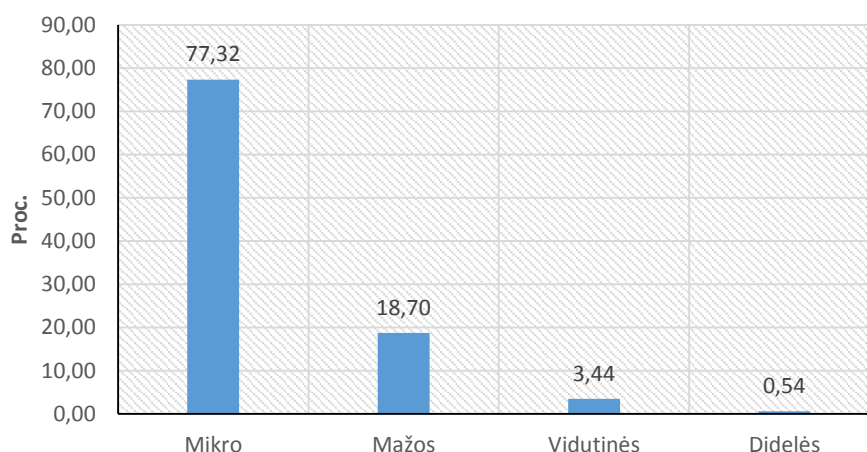
4.2.4. Įmonių struktūra, strategija ir konkurencija

Vertinant Lietuvos logistikos ir transporto sektoriaus konkurencingumą yra būtina įvertinti kaip tame sektoriuje veikia įmonės, kokia jų struktūra, strategija, konkurencinės sąlygos bei plėtros potencialas. Dažnai tai gali parodyti įmonių sugebėjimus konkuruoti bei konkurencinius pranašumus prieš kitas įmones. Taip pat labai svarbu išsiaiškinti, kurios įmonės gali daryti didžiausią įtaką visai rinkai bei jos vystymuisi, kokiomis sąlygomis jos veikia bei yra įtakojamos kitų įmonių.

13 lentelė. Transporto ir saugojimo veikla užsiimančių įmonių skaičiaus pasiskirstymas pagal darbuotojus 2016 metais (sudaryta pagal Statistikos departamento duomenis)

Įmonės pagal ekonomines veiklas	Įmonės pagal dydį								Iš viso	
	Mikro		Mažos		Vidutinės		Didelės			
	sk.	%	sk.	%	sk.	%	sk.	%	sk.	%
Sausumo transportas ir transportavimas vamzdiniais	4237	76,49	1079	19,48	198	3,57	25	0,45	5539	73,04
Vandens transportas	16	69,57	3	13,04	2	8,70	2	8,70	23	0,30
Oro transportas	6	35,29	6	35,29	5	29,41	-	-	17	0,22
Sandėliavimas ir transportui būdingų paslaugų veikla	1564	80,83	311	16,07	48	2,48	12	0,62	1935	25,51
Pašto ir pasiuntinių veikla	41	58,57	19	27,14	8	11,43	2	2,86	70	0,92
Iš viso	5864	77,32	1418	18,70	261	3,44	41	0,54	7584	100

13 lent. pateiktas įmonių skirstymas pagal dydį ir ekonomines veiklos rūšis, kuris pateiktas metodologinėje darbo dalyje. Aiškiai matyti, jog daugiausia veikia sausumos transporto veikla ir transportavimu vamzdiniais užsiimančių įmonių (5539 vnt. arba 73,04 proc.). Tai tik patvirtina faktą, jog Lietuvoje gerokai labiau išplėtotą sausumos transportu užsiimančių įmonių veikla t.y. krovinijų transportavimas keliais, geležinkeliais bei vamzdiniais. Tuo tarpu, gabenančių krovinius vandens ar oro transportu yra tikrai nedaug (atitinkamai 0,30 ir 0,22 proc. viso sektoriaus įmonių). Kalbant apie viso logistikos ir transporto sektoriaus konkurencingumą ir intermodalinio transporto galimybes, sunku įsivaizduoti darnią tokio sektoriaus plėtrą esant tokiam netolygiam skirtingų transporto rūšių išsivystymui, kadangi klientams dažnai reikalingas kombinuotas krovinijų vežimas skirtingomis transporto priemonėmis. Esant nekonkurencingai sričiai visoje logistikos grandinėje mažėja konkurencingumas ir viso sektoriaus. Gana ženklią dalį pagal įmones užima sandėliavimas ir transportui būdingų paslaugų veikla (25,51 proc.), tačiau šios įmonės ir yra daugiausia tam, jog aptarnautų sausumos transporto įmonių gabenamus krovinius. Kalbant apie konkurencines sąlygas galima teigti, jog kelių transporto įmonės susiduria su kur kas didesniu kitų įmonių spaudimu ir konkurencija, kadangi rinkoje veikia itin daug įmonių. Tuo tarpu remiantis Lietuvos geležinkelių inspekcijos prie Susisiekimo ministerijos duomenimis, geležinkelių transporto įmonių, turinčių licencijas vežti krovinius, skaičius 2016 metais siekė tik 13 įmonių. Tačiau vežant krovinius rinkoje veikia monopolija, kurioje dominuoja valstybinė įmonė AB „Lietuvos geležinkeliai“, tuo tarpu, likusios įmonės krovinijų negabena, o tik perstumdo krovinius stotyse, visus vietinius ir tarptautinius vežimus atlieka minėtoji geležinkelių įmonė. Dažnai galima sutikti, jog esant monopolijai tam tikrame sektoriuje susiduriama su veiklos valdymo efektyvumo problemomis, kainų nustatymu bei konkurencingumo trūkumu.



21 pav. Transporto ir saugojimo veikla užsiimančių įmonių pasiskirstymas pagal dydį 2016 metais (sudaryta pagal Statistikos departamento duomenis)

Remiantis 21 pav., galima pastebėti, jog šalies logistikos ir transporto sektoriuje dominuoja mikro įmonės, kuriose dirba nuo 1 iki 10 žmonių (77,32 proc. visų įmonių). Tiek mikro, tiek mažos įmonės

turi ir privalumų, ir trūkumų. Konkurencingumo atžvilgiu tokioms įmonėms yra kur kas sudėtingiau diegti inovacijas ar pritraukti investicijas dėl gana ribotų resursų. Anot Lindegaard (2011) mažoms įmonėms šiandien nėra galimybės augti lėtai, kadangi verslo sąlygos keičiasi labai greitai ir taikyti naujas inovacijas, darbo metodus reikia greitai. Mažos įmonės turi mokytis iš didelių įmonių veikimo principų, o vidutinio dydžio įmonės gali investuoti į savo pagrindinių produktų ar paslaugų tobulinimą, tuo tarpu, mažoms įmonėms tuo metu tenka atsižvelgti į įmonės valdymo iššūkius.

Remiantis ES direktyvomis didelė įmonė laikoma tada, kai joje dirba daugiau kaip 250 darbuotojų. Lietuvoje tokių logistikos ir transporto sektoriuje yra tik 0,54 proc. arba 41 įmonė. Dažnai tokiose įmonėse dirba aukšto lygio specialistai, šios įmonės užima didelę rinkos dalį bei dažnai yra novatoriai, paskui kuriuos seka mažosios įmonės. Tačiau ne paslaptis, jog didelėms įmonėms yra kur kas sunkiau pakeisti verslo modelius ir prisitaikyti prie besikeičiančių vartotojų poreikių, nes reikia perderinti visos įmonės darbą, tuo tarpu mažosios įmonės gali kur kas lengviau tenkinti naujus vartotojų poreikius. Aušra (2013) teigia, kad rinkoje yra per daug mažų kompanijų, kurių negalima suvienyti nei dėl bendros veiklos, nei dėl bendros idėjos. Šiuo atveju konkuruoti mažoms įmonėms prieš didelius konkurentus, kurie dar sugeba susivienyti, yra praktiškai neįmanoma. Taigi, situacija rinkoje, kai yra daug smulkių įmonių nepalanki pačioms įmonėms bei viso sektoriaus konkurencingumui. Kaip alternatyva galėtų būti įvairių asociacijų kūrimasis arba prisijungimas prie jau esamų.

14 lentelė. Transporto ir saugojimo sektoriuje veikiančių ūkio subjektų pasiskirstymas pagal apskritis 2009 – 2016 m. (sudaryta pagal Statistikos departamento duomenis)

Teritorija	Metai								2016 m. struktūra	2009 - 2016 m. pokytis
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016		
Lietuvos Respublika	6.048	5.954	6.284	6.063	6.477	6.714	7.451	7.605	100,00	25,74
Alytaus apskritis	274	263	294	258	273	282	311	314	4,13	14,60
Kauno apskritis	1.025	1.020	1.077	1.058	1.096	1.121	1.248	1.272	16,73	24,10
Klaipėdos apskritis	1.137	1.116	1.198	1.124	1.157	1.177	1.264	1.283	16,87	12,84
Marijampolės apskritis	262	259	252	235	237	254	292	301	3,96	14,89
Panevėžio apskritis	411	396	419	383	429	420	463	474	6,23	15,33
Šiaulių apskritis	470	463	495	498	521	519	565	576	7,57	22,55
Tauragės apskritis	143	147	169	167	200	204	226	230	3,02	60,84
Telšių apskritis	290	268	273	265	262	257	273	265	3,48	-8,62
Utenos apskritis	203	180	209	168	175	171	174	168	2,21	-17,24
Vilniaus apskritis	1.833	1.842	1.898	1.907	2.127	2.309	2.635	2.722	35,79	48,50

Remiantis statistikos departamento duomenimis geografinis logistikos ir transporto sektoriaus įmonių išsidėstymas šalyje yra gana netolygus. Dauguma įmonių koncentruojasi Vilniaus, Klaipėdos ir Kauno apskrityse (atitinkamai 35, 16 ir 16 proc. šalies įmonių). Kai tuo tarpu, kitose apskrityse įmonių skaičius vos tesiekia 300-500 įmonių t.y. apie 3-6 proc. (žr. 14 lent.). Kaip vieną iš pagrindinių priežasčių

galima įvardinti logistikos centrų kūrimąsi tik prie didžiųjų šalies miestų bei strategiškai svarbių objektų ar gerai išplėtos infrastruktūros. Galima pastebėti, jog Klaipėdos apskrityje įmonių skaičius užsiimančių transportavimo ir saugojimo veikla visada buvo gana aukštas, o per 2009–2016 metų laikotarpį padidėjo dar 12,84 proc., tačiau didėjant tolygesniam krovinių paskirstymo poreikiams sparčiai per tą patį laikotarpį vystėsi Vilniaus, Kauno, Šiaulių, Tauragės apskritys, ten sparčiai kūrėsi naujos įmonės. Todėl galima teigti, jog esant ir toliau tokiam sparčiam kitų regionų vystymuisi, visos šalies logistikos ir transporto sektoriaus konkurencingumas turėtų didėti. Tačiau reikia pripažinti, jog kelti įvairių regionų logistikos konkurencingumo lygį pradėta dar visai neseniai, pradėta rūpinti viešais logistikos centrais. Dar tik 2015 metų gegužę oficialiai buvo atidaryti strateginės svarbos intermodaliniai terminalai Kaune ir Vilniuje. Šių naujų intermodalinių terminalų veikla kuo toliau tuo labiau turėtų prisidėti prie Lietuvos logistikos ir transporto sektoriaus konkurencingumo didėjimo tarptautinėje rinkoje, naujų darbo vietų kūrimo, regionų ekonomikos skatinimo bei naudojimosi geležinkelių transportu taip mažinant automobilių kelių apkrovą.

Iš aptarto sektoriaus įmonių pasiskirstymo galima spręsti apie įmonių ir apie rinkų, kuriose veikia įmonės realios konkurencijos vidinę struktūrą rinkoje. Taip pat veikiančių įmonių dydis ir pasiskirstymas nusako naujų įmonių įėjimo į rinką galimybes, kadangi visos įmonės priklausančios logistikos ir transporto sektoriui veikia tam tikroje konkurencinėje rinkoje. Didžiausia konkurencija jaučiama tarp kelių transportu ir sandėliavimo bei transportui būdingų paslaugų veikla užsiimančių įmonių, o mažiausia tarp oro transporto, geležinkelių transporto bei vandens transporto įmonių.

4.2.5. Išorės veiksniai ir vyriausybės vaidmuo

Kaip jau minėta ir anksčiau logistikos ir transporto sektorius yra labai priklausomas nuo supamos aplinkos, išorinių veiksnių bei kitų dalyvių. Nors Lietuvoje kaip ir daugelyje išsivysčiusių valstybių didžioji dauguma įmonių veikia rinkos konkurencijos sąlygomis, tačiau be šalies Vyriausybės, valstybinių institucijų įsikišimo ar tarptautinių organizacijų sklandi Lietuvos logistikos ir transporto sektoriaus įmonių veikla sunkiai įsivaizduojama. Taip pat kadangi šis sektorius itin priklausomas nuo tarptautinės veiklos, todėl jį tiek neigiamai, tiek teigiamai gali veikti įvairūs išorės veiksniai. Ypač įmonėms vykdančioms tarptautinę veiklą tenka susidurti su skirtingais šalių reikalavimais dėl įvežamų prekių, jų apskaitos, sanitarinių, aplinkosauginių reikalavimų bei įvairių mokesčių ar muitinės procedūrų.

Bendrai kalbant šalies Vyriausybės vaidmuo transporto sektoriuje yra labai didelis, kadangi tai strategiškai svarbi veiklos ūkio sritis, kurios plėtrą taip pat itin remia ir ES institucijos, skirdamos ES fondų paramas. Šiuo metu Lietuvos logistikos ir transporto sektoriaus veiklą kontroliuoja bei prižiūri tokios pagrindinės institucijos kaip Lietuvos nacionalinė vežėjų automobiliais asociacija, valstybinė mokesčių inspekcija, Lietuvos muitinė, LR valstybinė darbo inspekcija, valstybinė kelių transporto,

geležinkelių, vidaus vandenų laivybos, civilinės aviacijos inspekcijos, saugios laivybos administracija bei Lietuvos automobilių kelių ir transporto investicijų direkcijos. Taigi, kiekviena įmonė turi bendrauti ir bendradarbiauti su atitinkama valstybine institucija. Daugelis šių institucijų sudarytos tam, kad užtikrintų sklandų rinkų darbą, užkirstų kelią piktnaudžiavimui ir pan. Tačiau per ne lyg didelis kontroliuojančių institucijų skaičius ir galios apsunkina verslininkų darbą bei skatina biurokratiją. Taip pat nagrinėjant sektoriaus konkurencingumą, verta pažymėti, jog svarbią vietą užima konkurencijos taryba, kuri siekia išlaikyti rinkos aukštą ir sąžiningą konkurencijos lygį, prižiūri, jog įmonės ar asociacijos nesudarytų monopolinių sąlygų ar kartelių. Nors ši kontroliuojanti institucija tiesiogiai įtakos nedaro sektoriaus įmonėms, tačiau esant reikalui ši institucija gali imtis įvairių priemonių tam, kad užtikrinti tinkamos konkurencijos sąlygų išlaikymui rinkoje. Konkurencijos taryba taip pat atlieka rinkų tyrimus, kontroliuoja sandorius tiek sudarytus tarp esamų ar potencialių konkurentų, veikiančių toje pačioje rinkoje, tiek tarp ūkio subjektų, kurių kiekvienas veikia skirtingame prekės gamybos ar platinimo lygmenyje. Taip pat prižiūri, jog nebūtų naudojamosi dominuojančia padėtimi rinkoje.

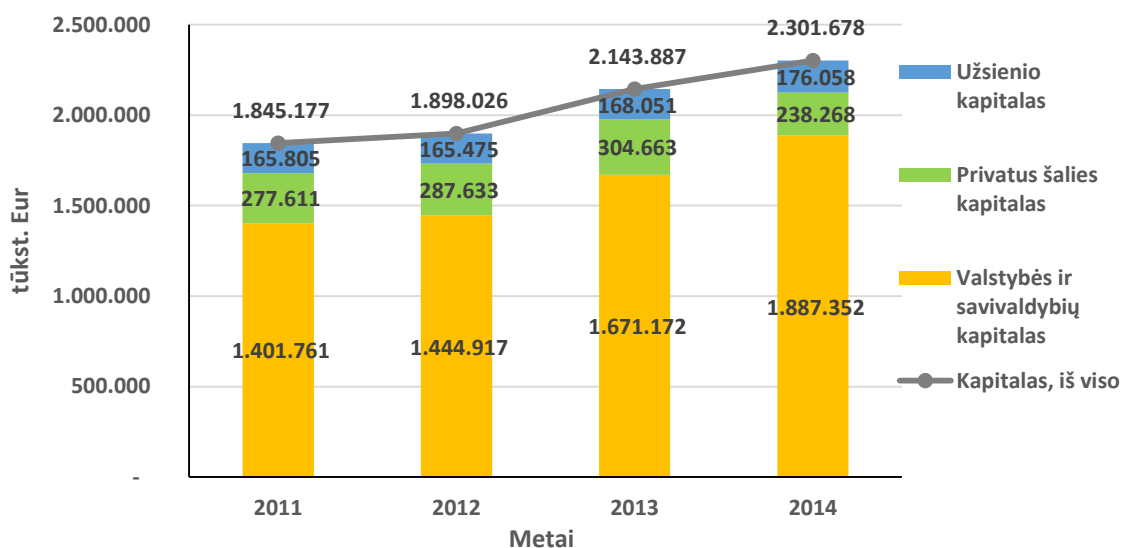
Kalbant apie išorės veiksnius turinčius įtakos Lietuvos logistikos ir transporto sektoriui, galima išskirti Europos Sąjungą, kadangi ši bendrija suinteresuota bendros transporto infrastruktūros plėtra, bendros rinkos kūrimu, konkurencingumo kėlimu, todėl nuolat planuojama visos bendrijos transporto veikla bei kuriami ilgalaikiai planai. Tai parodo nuolat keliami nauji uždaviniai ir tikslai šalims modernizuojant ir plėtojant transporto infrastruktūrą. Lietuva kaip ir daugelis kitų ES šalių narių yra prisijungusi prie Europos Komisijos sudaryto bendro Europos transporto erdvės kūrimo plano bei konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimo (Europos Komisija, 2011). Šiuo planu visų ES šalių vežėjai įpareigoti laikytis konkurencingos ir darnios transporto sistemos kūrimo, ES šalys narės įpareigosios skatinti judumą ir tuo pačiu mažinti išmetamą anglies dvideginio kiekį į atmosferą, mažinant priklausomybę nuo naftos produktų bei skatinant biodegalų naudojimą. Šiuo metu taip pat apstu išorinių veiksnių įtakojančių šalies logistikos ir transporto sektoriaus veiklą, kurių pačios įmonės neįtakoja. Vienas iš svarbiausių veiksnių yra pasaulinių energetinių išteklių kainų mažėjimas, tai leidžia įmonėms veikti žemesnėmis sąnaudomis, tačiau tuo pačiu naudojasi ir kitose šalyse veikiančios įmonės. Lietuvos atveju sektoriaus įmonės labai veikia nestabili ekonominė ir politinė situacija Rusijoje. Nuolat keičiami reikalavimai įvežamiems produktams, keičiami kelių mokesčiai ir kitos rinkliavos. Tokia neprognozuojama šalių partnerių politika didina tose rinkose veikiančių įmonių rizikingumą. Tačiau tos įmonės savo ruožtu prisiimdamos didesnę riziką tikisi ir didesnio pelno.

4.2.6. Tarptautinio verslo vaidmuo

Tarptautinis verslas vaidina itin svarbų vaidmenį kiekvieno sektoriaus veikloje, kadangi steigiantis tarptautinėms įmonėms keliamas viso sektoriaus patrauklumas ir konkurencingumas. Tarptautinis verslas ateidamas į tam tikrą sektorių atneša naujas žinias, inovacijas, taikoma nauja įmonių valdymo

patirtis. Taigi, įmonėms vykdančioms tarptautinę veiklą turėtų būti skiriamas didelis dėmesys siekiant įvertinti sektoriaus konkurencingumą.

Kalbant apie Lietuvos logistikos ir transporto sektorių, galima teigti, jog šiame sektoriuje veikiančioms įmonėms Lietuvos rinka yra per maža, todėl jos orientuojasi į paslaugų teikimą tarptautiniu mastu. Vykstant globalizacijos ir integracijos procesams bei sparčiai plėtojantis technologijoms net ir mažiausia įmonė gali rasti paslaugų užsakovą bet kurioje pasaulio vietoje. Informacinių technologijų pagalba įmonės gali sėkmingai plėtoti verslą tarptautiniu mastu, įmonėms nereikia atidaryti padalinių kitose šalyse tam, kad surasti užsakovų ar būti pastebėtomis. Krovinių paieška ir užsakymai šiandien vyksta nuotoliniu būdu, dažnai per įvairias transporto biržas, logistikos ir transporto ekspeditorius, kurių pasirinkimas yra gausus. O kaip užsakovą pritraukti ir jį išlaikyti tai priklauso nuo kiekvienos įmonės vidinių sugebėjimų. Dažnai įmonės steigiamos kitose šalyse dėl palankesnių mokesčių, pigesnių energetinių išteklių, kvalifikuotos darbo jėgos bei kitų sąlygų. Taigi, kuo Lietuvos logistikos ir transporto sektoriuje bus palankesnės sąlygos veikti tarptautiniam verslui, tuo didės nauda tiek pačiam verslui, tiek šalies ekonomikai, o sektorius taps konkurencingesnis.



22 pav. Lietuvos transporto ir saugojimo veikla užsiimančių įmonių kapitalo pasiskirstymas 2011-2014 metais (sudaryta pagal Statistikos departamento duomenis)

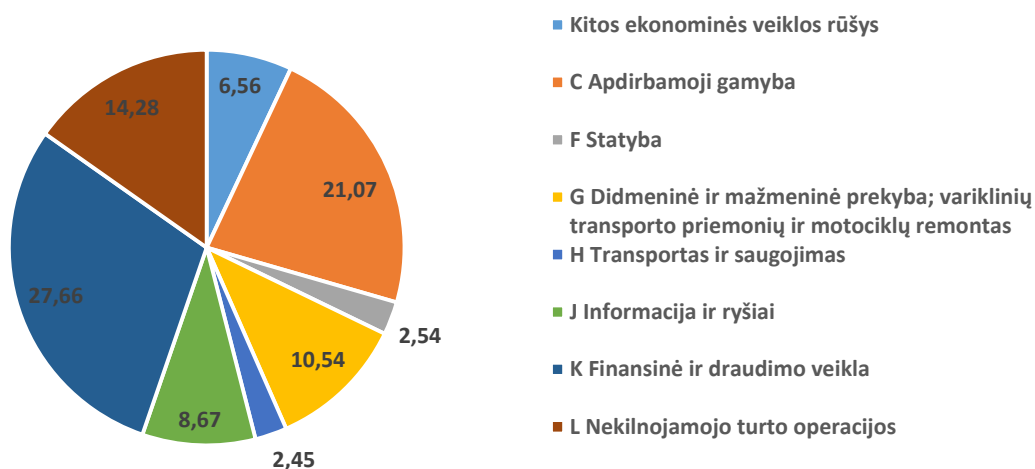
Kaip matyti iš 22 pav. kapitalo apimtys nagrinėjamu laikotarpiu augo gana sparčiai. Tam didžiausią įtaką turėjo valstybinių ir savivaldybių įmonių kapitalo didėjimo tendencija, kai tuo tarpu, šalies privataus sektoriaus kapitalo apimtis netgi sumažėjo. Nors užsienio kapitalo dalis bendroje kapitalo struktūroje yra nedidelė, tačiau matoma didėjimo tendencija. Kalbant bendrai apie Lietuvos logistikos ir transporto sektorių verta pažymėti, jog itin didelę dalį sudaro valstybinių ir savivaldybių įmonių kapitalas, o tai reiškia, jog privatus sektorius nėra itin linkęs investuoti ir plėtoti veiklą šiame sektoriuje. Taip pat viena iš tokio kapitalo pasiskirstymo pagrindinių priežasčių yra didelis skaičius valstybinių ir savivaldybių valdomų įmonių, kurioms reikalingos labai didelės kapitalo investicijos.

Valstybines ir savivaldybių valdomas įmones sudaro tokios bendrovės kaip AB „Lietuvos geležinkeliai“, VĮ „Lietuvos oro uostai“, VĮ „Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija“, AB „Lietuvos jūrų laivininkystė“, AB „Lietuvos paštas“, VĮ „Oro navigacija“. Dažnu atveju valstybinės ir savivaldybių įmonės nėra itin efektyviai valdomos, kadangi privačiam sektoriuje akcininkai kur kas labiau suinteresuoti sėkminga savo įmonių veikla ir valdymu, kadangi rizikuoja savo investicijomis. Tai patvirtina ir nesėkminga Lietuvos jūrų bei oro linijų kompanijų veiklos rezultatai, o keletui įmonių šiuo metu yra iškeltos bankroto bylos. Taigi, valstybė ir savivaldybės turėtų būti suinteresuotos kuo daugiau pritraukti privataus kapitalo investicijų. Ypatingai svarbus užsienio kapitalo investicijų pritraukimas, kadangi be tiesioginių kapitalo investicijų tokios bendrovės atsineša į šalį ir inovacijas bei naujas rinkas.

15 lentelė. Lietuvos ir užsienio kontroliuojamų transporto ir saugojimo veikla užsiimančių įmonių rodikliai 2014 metais (sudaryta pagal Statistikos departamento duomenis)

Rodikliai	Lietuvos kontroliuojamų įmonių užsienyje rodikliai	Užsienio kontroliuojamų įmonių šalyje rodikliai
Įmonių skaičius, vnt.	46	279
Apyvarta, tūkst. Eur.	1.103.191	1.228.891
Darbuotojų skaičius, vnt.	13317	7446

Apibendrinant 15 lent. pateiktus duomenis galima teigti, kad užsienio investuotojai šalyje steigia daugiau smulkesnes įmones lyginant su Lietuvos kontroliuojamomis įmonėmis užsienyje, kadangi beveik šešis kartus mažiau įmonių sukuria panašią apyvartą bei įdarbina kur kas daugiau darbuotojų. Atsižvelgiant ir į 22 pav. duomenis galima daryti prielaidą, jog nėra tinkamų sąlygų ar didelių perspektyvų steigti tokioms užsienio įmonėms, kurių veiklai reikalingas didelis kapitalas. Tai gali nulemti nestabili ekonominė ar politinė situacija, tinkamos darbo jėgos trūkumas, menkai išvystyta infrastruktūra ar nepalankios investavimo sąlygos.



23 pav. Tiesioginės užsienio investicijos 2015 metų pabaigoje pagal ekonomines veiklos rūšis (sudaryta pagal Statistikos departamento duomenis)

Nagrinėjant užsienio tiesiogines investicijas, tenkančias Lietuvos transporto ir saugojimo sektoriui, galima teigti, jog tai vienas iš tų sektorių į kurį investuojama užsienio investuotojų gana mažai. Remiantis statistikos departamento duomenimis, tiesioginės užsienio investicijos transporto ir saugojimo sektoriui sudaro tik 2,45 proc. visų ekonominių sektorių užsienio tiesioginių investicijų atitinkamai 2015 metais (žr. 23 pav.) Tai gali būti ženklas, jog užsienio investuotojų netenkina esama situacija Lietuvos logistikos ir transporto sektoriuje ir investuoti neapsimoka. Taip pat viena iš priežasčių gali būti, jog šioje rinkoje jau gana gerai įsitvirtinusios didelės įmonės, kurios užima didelę rinkos dalį ir įeiti į ją gana sunku. O remiantis Pasaulio ekonomikos forumo konkurencingumo tyrimo duomenimis Lietuva konkurencingumo atžvilgiu labiausiai nusileidžia kitoms šalims pagal mokesčių poveikį skatinimui dirbti (123 vieta iš 140), įdarbinimo ir atleidimo iš darbo tvarką (120 vieta iš 140), šalies gebėjimą pritraukti talentingus specialistus (116 vieta iš 140), atleidimo iš darbo išlaidas (109 vieta iš 140), šalies gebėjimą išlaikyti talentingus specialistus (108 vieta iš 140) ir valdžios reguliavimo našta (103 vieta iš 140).

Apibendrinant galima teigti, kad Lietuvai būtina skatinti privataus, tame tarpe ir užsienio investuotojų atėjimą į logistikos ir transporto sektorių gerinant sąlygas verslui, sprendžiant biurokratinės verslą stabdančias problemas, pritraukiant ir išlaikant aukšto lygio specialistus. Tokios įmonės skatintų šio sektoriaus konkurencingumą, o valstybinėms ir savivaldybių įmonėms būtų stimulas efektyvinti savo veiklą.

4.3. Lietuvos logistikos ir transporto sektoriaus konkurencinių galimybių stiprinimo gairės: diskusiniai aspektai

Anot Griškevičiaus (2009) poreikis vertinti šalių logistikos ir transporto programas atsiranda dėl tokių priežasčių kaip besikeičiančios Europos ir pasaulio transporto tendencijos (plėtojamas intermodalinis transportas, taikomos telematikos ir naujausios informacinės technologijos, kuriamos intelektinės transporto sistemos, didėja aplinkos apsaugos reikalavimai), šalys integruojasi į politines ir ekonomines sąjungas, atsiranda nauji prioritetai ir reikalavimai. Todėl galima teigti, jog taip sparčiai ir nuolat besikeičiančiai aplinkai geriausia sudaryti šalies sektoriaus SSGG (angl. SWOT) analizę tam, kad išgryninti šalies sektoriaus stipriąsias ir silpnąsias puses bei kokių grėsmių ir galimybių galima tikėtis vertinant aplinkos veiksnius.

16 lentelė. Lietuvos logistikos ir transporto sektoriaus SSGG analizė

Stiprybės	Silpnybės
<ol style="list-style-type: none"> 1. Lietuvos narystė ES 2. Tranzitui palanki geografinė padėtis 3. Neužšalantis Klaipėdos jūrų uostas 4. Didėjantis vyriausybinių institucijų suinteresuotumas mažinti biurokratiją, diegti naujoves, palengvinti bendradarbiavimą 5. Kvalifikuotas mokslinis potencialas 6. Santykinai pigi darbo jėga 7. Nuolat augančios eksporto apimtys 8. Naujų technologijų taikymas 9. Mažas atstumas tarp jūrų uosto, konteinerių terminalų, viešųjų logistikos centrų visos šalies mastu. 10. Viešųjų logistikos centrų pripažinimas kaip valstybinės svarbos ekonominiais projektais. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Netolygiai išplėtotas sektoriaus veikla šalyje 2. Aptarnaujantys sektoriai daugiausia koncentruoti į kelių transporto paslaugų teikimą 3. Geležinkelių transporto priklausomybė nuo Rusijos ir Baltarusijos krovinių tranzito 4. Silpnas oro bendrovių ir vandens transporto išsivystymas 5. Nepanaudojami pilnai Klaipėdos jūrų uosto krovos pajėgumas 6. Vis dar silpnai išvystyti viešieji logistikos terminalai, krovinių kaimeliai, logistikos parkai 7. Darbuotojų trūkumas 8. Silpna vidaus paklausa 9. Silpnas bendradarbiavimas tarp privataus verslo ir valstybinių institucijų 10. Menkai išvystytas bendradarbiavimas tarp skirtingų transporto rūšių (žemas intermodalumo lygis) 11. Mažas privataus verslo įsitraukimas kuriant ir modernizuojant transporto infrastruktūrą
Galimybės	Grėsmės
<ol style="list-style-type: none"> 1. Augančios NVS šalių rinkos 2. Taikomos bendros strategijos su ES šalimis, finansinė parama infrastruktūrai plėtoti ir modernizuoti 3. Svarbiausioms Lietuvos magistralėms pasiekti transeuropinių tinklų statusą 4. Sukurti modernų šiaurės ir pietų transporto koridorių 5. Sparčiai besiplėtojančios inovacijos 6. Naujos klientų grupių paieška (daliniai kroviniai) 7. El. prekybos vystymasis didins krovinių pervežimo poreikį 8. Daugiau mažų kompanijų jungsis į asociacijas, kursis klasteriai, vyks įmonių stambėjimas 9. Didelė pažanga plėtojant autonomines transporto priemones 10. Kuriamos ir plėtojamos laisvosios ekonominės zonos turėtų paskatinti kurti verslą, o nauji verslai generuoja papildomus krovinių srautus 11. Skatinimas naudotis jūriniais konteineriais 12. ES skatinimas perkrauti krovinius nuo autotransporto ant geležinkelių transporto 13. Naujos energetinių išteklių panaudojimo galimybės 14. Įdirbis rytų rinkose ir toliau skatins vakarų įmones rinktis Lietuvos transporto įmones 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Lėtėjančio ūkio augimas 2. Didelė konkurencija ES rinkose 3. Silpnas ir neefektyvus veiksmų koordinavimas su kaimyninėmis šalimis plėtojant „Rail Baltic“ projektą bei kitus transeuropinius koridorius 4. Dažnai kintantys teisės aktai (politinis nestabilumas), verslo reguliavimo priemonės 5. Didėjantys kelių mokesčiai šalies viduje ir kaimyninėse šalyse 6. Kitų šalių vežėjų didėjanti konkurencija (Rusija, Bulgarija, Rumunija, Lenkija) 7. Rusijos kaip vienos pagrindinių prekybos partnerių ekonominis ir politinis nestabilumas, valiutų kursų problema 8. Nepakankamai greitas įmonių stambėjimo procesas 9. Didėjanti kitų Centrinės Europos valstybių konkurencija pritraukiant investuotojus paskirstymo centrams steigti tose šalyse. 10. Augančios pasaulinės energetinių išteklių kainos

Menkas bendradarbiavimas tarp transporto ir logistikos įmonių, valstybinių institucijų, mokslo institucijų bei savivaldybių tampa dažna problema kurti mažina sektoriaus konkurencingumo lygį.

Tačiau tokia padėtis po truputį turėtų pradėti keistis, kadangi vis dažniau pastebima kaip valstybinės institucijos naujų technologijų pagalba siekia palengvinti įmonių ir valstybinių institucijų bendradarbiavimą ir tuo pačiu sumažinti biurokratinius procesus. Įmonės susidurdamos su darbo jėgos trūkumu labiau dėmesio atkreips į naujas technologijas, inovacijas, taip pat sieks glaudesnio bendradarbiavimo su mokymo įstaigomis, taip prisiviliojant kvalifikuotą darbo jėgą. Taip pat kaip galimybes tolimoje perspektyvoje galima matyti, jog labiausiai trūkstamą darbo jėgą (tolimųjų reisų vairuotojus) ateityje pakeis autonominės transporto priemonės, kurios dabar sparčiai plėtojamos didžiųjų automobilių gamintojų. O pats verslas turėtų būti suinteresuotas itin glaudžiu bendradarbiavimu su kitomis logistikos ir transporto sektoriaus įmonėmis, taip skatinant greitesnę prekių gabenimą ir efektyvesnę įvairių transporto rūšių išnaudojimą. Kaip grėsmę keliančių kitų valstybių konkurenciją būtų galima sumažinti pasinaudojant patogia geografine padėtimi, ES parama modernizuojant infrastruktūrą ir taip plėtojant tinkamą žemyninę infrastruktūrą t.y. transporto koridorius, logistikos centrus bei terminalus. O silpnai išvystytiems logistikos centrams teigiamą įtaką vystyti daro Vyriausybės pripažinimas valstybinės reikšmės objektais bei didėjant dėmesys jiems. Kaip atsvarą lėtėjančiam ūkio augimui, silpnai šalies vidaus paklausai ar esant stipriai priklausomybei nuo Rusijos ir Baltarusijos tranzito, galėtų būti augančios NVS šalių rinkos, naujų klientų grupių paieška esamose Europos rinkose bei greitas prisitaikymas prie besikeičiančių tarptautinės. Tokių klientų paiešką skatina nuolat auganti elektroninė prekyba, kuriai aptarnauti dažniausiai reikalingi daliniai kroviniai, kadangi įmonės nėra linkusios sandėliuoti itin didelių kiekių atsargų. Kaip vieną iš rimtesnių grėsmių galima įžvelgti tiek šalyje, tiek kitų šalių kintantys teisės aktai, reikalavimai įvežamoms ir išvežamoms prekėms, mokesčių politika, ekonominė politika. Kaip stiprybę ir galimybę galima įvardinti dalyvavimą tarptautinėse organizacijose, asociacijose bei sąjungose tam, kad logistikos ir transporto sektoriaus įmonės bei Vyriausybė galėtų sudaryti ilgalaikes strategijas bei planus plėtoti veiklą. Tam turi būti suvienodinami reikalavimai, teisės aktai ar atitinkami standartai tarp prekiaujančių ar bendradarbiaujančių šalių, laikomasi sudarytų susitarimų bei galiotų sankcijos už padarytus nusižengimus.

Apibendrinant atliktą stiprybių, silpnybių, galimybių bei grėsmių analizę galima teigti, jog Lietuvos logistikos ir transporto sektorius privalo pasinaudoti visomis pasitaikančiomis geromis galimybėmis bei išnaudoti savo stipriąsias sritis keliant to sektoriaus konkurencingumą. Vienos iš pagrindinių užduočių ieškoti naujų rinkų ar klientų grupių rinkose taikant moderniausias technologijas bei skatinant inovacijas bei išnaudoti tinkamą geografinę padėtį bei išnaudoti sukauptą patirtį jau esamoms rinkoms išlaikyti. Tačiau nemažiau svarbu ir sektoriaus konkurencingumui įtakos turinčios grėsmės bei sektoriaus silpnosios vietos, kurias būtina patobulinti. Svarbu būtų nusistatyti prioritetus, sudaryti ilgalaikę strategiją ir šalinti tiek grėsmes, tiek esamas problemas.

IŠVADOS IR REKOMENDACIJOS

Teoriniai konkurencingumo vertinimo tyrimai ir atliktas Lietuvos logistikos ir transporto sektoriaus konkurencingumo vertinimo praktinis tyrimas, sąlygojo tokias magistrinio darbo išvadas:

1. Išanalizavus Lietuvos logistikos ir transporto sektoriaus vystymąsi bei apibendrinus pagrindinius sektoriaus veiklos rezultatus, nustatyta:

- Įmonių skaičiaus didėjimo tendencijos sektoriuje, šis skaičius 2016 metų pradžioje sudarė 8 proc. visų šalyje veikiančių įmonių, o jų sukuriamas paslaugų eksportas sudarė 60 proc. viso šalies paslaugų eksporto;
- Lietuvos logistikos ir transporto sektoriaus indėlis į šalies BVP yra 13 proc., tai pats didžiausias rodiklis lyginant su kitomis ES valstybėmis.
- Didžioji dalis pervežamų krovinių kelių ir geležinkelių transportu tenka tarptautiniams vežimams, todėl įmonės labai priklausomos nuo ekonominės ir politinės kitų šalių situacijos
- Klaipėdos uostas nusileidžia krovos apimtims tokiems uostams kaip Ust Lugos, Primorsko, Sankt Peterburgo bei Rygos. Tačiau turi pranašumą perkraunant konteinerinius krovinius už savo pagrindinius konkurentus, todėl ir sausumos transportas bei infrastruktūra turėtų plėtotis šių krovinių pervežimo linkme.
- Plėtojant infrastruktūrą pagrindinė problema yra privataus kapitalo investicijų pritraukimo problemos bei privataus ir viešojo sektoriaus bendradarbiavimo trūkumas.

2. Atlikus Lietuvos ir užsienio autorių mokslinės literatūros sisteminę, lyginamąją bei loginę analizes apibrėžta konkurencingumo sąvoka – tai būseną, kai formuojami konkurenciniai pranašumai, gebėjimai konkuruoti, keliamas gyvenimo lygis, veiklos efektyvumas bei veiksmingumas. Taip pat autoriai dažnai išskiria, jog konkurencingumas dažnai gali būti tapatinamas su konkurencinio pranašumo įgijimu ir jo išlaikymu. Tačiau šiandien konkurenciniai pranašumai neapsiriboja vien gamtiniais ištekliais, mažesnėmis kainomis ar technologine pažanga, o vis dažniau pasitelkiama nematerialiniai ištekliai–mokslo pasiekimai, inovacijos, idėjos, profesiniai įgūdžiai, informacija.

3. Sudarant Lietuvos logistikos ir transporto sektoriaus konkurencingumo tyrimo metodologiją remtasi išanalizuota įvairių autorių konkurencingumo metodų analize bei išsikeltu tyrimo tikslu. Atsižvelgiant į konkurencingumo vertinimo problematiką ir didelį sektoriaus dalyvių skaičių bei būtinybės įvertinti konkurencingumą kompleksiskai, apimant įvairias veiklos sritis, konkurencingumą analizuoti pasirinktas M. Porter modelis. O tam, kad tiksliau įvertinti sektoriaus konkurencingumą, modelį tikslinga papildyti tokiais konkurencingumo vertinimo rodikliais kaip struktūros skaičiavimo rodikliai, santykinis prekybos balansas, atskleistojo santykinio pranašumo rodiklis ir santykiniai finansiniai rodikliai bei koreliacijos analizė.

4. Atlikus Lietuvos logistikos ir transporto sektoriaus konkurencingumo vertinimą nustatyta:

- Lietuva specializuojasi transporto paslaugų eksporte ir turi santykinę pranašumą eksportuojant transporto paslaugas lyginant su kitomis ES šalimis. Apskaičiuoti santykinio prekybos balanso rodikliai ($RTB_{LT}=0,33$ ir $RTB_{ES}=0,09$) rodo, kad Lietuvos logistikos ir transporto paslaugų sektorius yra gana konkurencingumas tarptautinėje rinkoje, kadangi Lietuva kur kas daugiau eksportuoja šių paslaugų nei importuoja. Tačiau atlikus sektoriaus įmonių finansinių rodiklių analizę pastebėta, kad sėkmingiausiai veikia sausumos transporto, sandėliavimo, bei kurjerių paslaugas teikiančios įmonės
- Konkurencingumą neigiamai įtakoja mažėjanti šalies darbo jėga, 2011-2015 metų laikotarpiu sumažėjo 25 tūkst. vnt. galinčiųjų dirbti, o vis dar esantis 8,8 proc. nedarbo lygis verčia valstybę skirti papildomas lėšas bedarbių išlaikymui, kai galėtų didinti kitas finansavimo programas.
- Lietuvos logistikos ir transporto sektoriaus įmonės gali konkuruoti pasinaudojant vienais mažiausių darbo kaštais (6,3 EUR/val.) ES (ES vidurkis 23,7 EUR/val.), tenkančiais darbuotojui.
- Klaipėdos uostas nepaisant nuolat augančių krovinių srautų dirba ne pilnu pajėgumu, o uosto perkrovimo galimybės 2015m. buvo išnaudojamos tik 60 proc. To priežastis gali būti menkai išvystyta tolimesnė antžeminė transporto infrastruktūra, o transporto ir saugojimo sektoriuje veikiančių įmonių skaičius pasiskirstęs netolygiai, daugiausia įmonių koncentruojasi Vilniuje, Klaipėdoje bei Kaune.
- Lietuvos logistikos ir transporto sektoriui šalies vidaus rinka yra per maža, nors ir matomas gyventojų perkamosios galios bei vartojimo išlaidų didėjimas, tačiau tarptautinės prekybos tendencijos ir gerėjanti makroekonominė situacija rodo teigiamas tendencijas krovinių gabenimui.
- Sektoriuje net 73,04 proc. įmonių sudaro sausumos transporto veikla ir transportavimu vamzdynais užsiimančios įmonės, kai tuo tarpu, gabenančių krovinius vandens ar oro transportu atitinkamai tik 0,30 ir 0,22 proc. viso sektoriaus įmonių. Sunku įsivaizduoti darnią tokio sektoriaus plėtrą esant tokiam netolygiam skirtingų transporto rūšių išsivystymui;

Remiantis atliktu Lietuvos logistikos ir transporto sektoriaus konkurencingumo tyrimu bei numatytomis gairėmis galimybių stiprinimui, galima išskirti tokias **rekomendacijas**:

- Lietuva kaip prioritetines problemas, kurios mažina konkurencingumą, turėtų spręsti darbuotojų ir darbdavių santykių reguliavimo priemonės, šalies gebėjimus pritraukti ir išlaikyti talentingus specialistus, valdžios reguliavimo našta bei mokesčių poveikį skatinimui dirbti.
- Valstybė pirmiausia turėtų susirūpinti privataus ir užsienio kapitalo pritraukimu į šį sektorių, kadangi tokios įmonės be tiesioginių investicijų kelia sektoriaus konkurencingumą taikydamos inovacijas bei atverdamas naujas rinkas, o valstybinėms ir savivaldybių įmonėms būtų stimulas efektyvinti savo veiklą.

LITERATŪROS SĄRAŠAS

1. Aušra M. (2013). Valstybė ir logistikos infrastruktūra. Transporter. Nr. 18. ISSN 2029-4204
2. Bagdanavičius J., Stankevičius P., Lukoševičius L. (1999). Ekonomikos terminai ir sąvokos. Vilnius: VPU leidykla.
3. Banabakova V. (2015). Logistics services – prerequisite for the increase of the competitiveness of the firm. Revista Academiei Fortelor Terestre, Vol. 20 Issue 1, p. 55-64. ISSN: 1582-6384
4. Bankų apklausos dėl skolinimo sąlygų apžvalga (2015). Lietuvos bankas. Prieiga per internetą: http://www.lb.lt/banku_apklausa_del_skolinimo_salygu_2015_/ii. ISSN 2335-8033
5. Banterle A., Carraresi L., (2007). Competitive Performance Analysis and European Union Trade: The Case of the Prepared Swine Meat Sector. Food Economics – Acta Agriculturae Scandinavica, Section C 4(3), p. 159–172.
6. Beniušienė I., Svirskienė G. (2008). Konkurencingumas: teorinis aspektas. Ekonomika ir vadyba: aktualijos ir perspektyvos. 4(13). p. 32 – 40. ISSN 1648 – 9098
7. Be-Logic (2009). Analysis of The Impact of the External Environment, Supply Chain and Freight Transport Trends on The Performance of The Freight Transport System. Prieiga per internetą: http://www.transportresearch.info/sites/default/files/project/documents/20120330_18150937089_B-E-LOGIC_D3_1_Final.pdf
8. Bivainis J., Zinkevičiūtė V. (2006). Verslo strateginių sprendimų pasirinkimo pagrindimas. Ūkio technologinis ir ekonominis vystymas. Nr. 2, p. 99 – 107. ISSN 1392-8619
9. Boguslauskas V., Bliėkienė R., Grondskis G., Maksvytis L. (2010). Ekonometrija. Regresijos modeliai: mokomoji knyga. Kaunas: Technologija.
10. Buckley P.J., Pass C.L., Prescott K., (1988). Measures of International Competitiveness: A Critical Survey. Journal of Marketing Management 4(2), p. 175–200
11. Carbon Trust, (2004). The European Emissions Trading Scheme: Implications for Industrial Competitiveness. London: The Carbon Trust. Prieiga per internetą: <http://www.thecarbontrust.Co.uk/carbontrust/>
12. Carlton, D., Perloff, J. (1998). Economie industrielle. Bruxelles:De Boeck Universite
13. Carraresi L., Banterle A., (2008). Measuring Competitiveness in the EU Market: A Comparison Between Food Industry and Agriculture. Paper presented at the 12th EAAE Congress, Gent, Belgium, p. 27–30
14. Hung W., Chang H. (2010). The Influence of Dynamic Capability on Performance in the high Technology Industry: The Moderating Roles of Governance and Competitive Posture. African Journal of Business Management 4(5), p. 562–577.
15. Ciocanel A. (2015). Reviews of the competitiveness of European countries. The Romanian Review Precision Mechanics, Optics & Mecatronics. Issue 47, p. 40-48. ISSN 1584-5982.

16. Cole S. (2005). Applied Transport Economics: Policy, Management & Decision Making. The Chartered Institute of Logistics and Transport. ISBN 0-7494-4102-X.
17. Cosimato S., Troisi O. (2015). Green supply chain management: Practices and tools for logistics competitiveness and sustainability. The DHL case study. The TQM Journal Vol. 27 No. 2, p.256–276
18. Čekanavičius, V.; Murauskas, G. (2000). Statistika ir jos taikymai. I dalis. Vilnius: TEV. ISBN 9986-546-93-1
19. Čibinskienė A., Navickas V. (2004). Socialinės ekonominės infrastruktūros valstybinio reguliavimo algoritmas. Organizacijų vadyba: sisteminiai tyrimai. p. 167 – 177. ISSN 1392-1142
20. Čiburienė J. (2005). Ekonominės sistemos lygių ir konkurencijos sąveika. Tarptautinės konferencijos „Ekonomika ir vadyba – 2005“ medžiaga. Kaunas: Technologija, p. 56 – 58
21. Europos Komisija (2011) Baltoji knyga: Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas. Peržiūrėta 2016, kovo 12, adresu: [http://www.transp.lt/files/uploads/Baltoji.knyga.COM_2011_144_LT_\(4\).pdf](http://www.transp.lt/files/uploads/Baltoji.knyga.COM_2011_144_LT_(4).pdf)
22. Fabbe-Costes, N. (1997). Information management in the logistics service industry: A strategic response to the reintegration of logistical activities. Transport Logistics. Vol. 1 Issue 2, p. 115-127.
23. Gapšys A. (2013). Žemės ūkio sektorių tarptautinio konkurencingumo vertinimas. Management Theory and Studies for Rural Business and Infrastructure Development. ScientificJournal: Vol. 35. No. 3. ISSN 1822-6760.
24. Garalis A., (2003). Logistika. Bendrieji pagrindai. Šiauliai: VŠĮ Šiaulių universiteto leidykla.
25. Garelli, S. World The Four Fundamental Forces of Competitiveness, Competitiveness Yearbook. Prieiga per internetą: <http://www.imd.ch/wcy/approach/fundamentals.html> 26.09.1997
26. Ginevičius R., Krivka A. (2008). Optimali rinkos struktūra: laisva konkurencija ir vartotojų suvenerumas. Verslas: teorija ir praktika 9(4). p. 306-312. ISSN 1648-0627
27. Ginevičius R., Krivka A. (2009). Konkurencinės aplinkos oligopolinėje rinkoje daugiakriterinis vertinimas. Verslas: teorija ir praktika 10(4), p. 247–258. ISSN 1648-0627
28. Griškevičius A. (2009). Investicijų į transportą politika: mokomoji knyga. Vilnius: Technika. ISBN 978-9955-28-533-5
29. Jaffe A.B., Palmer K., (1997). Environmental Regulation and Innovation: A Panel Data Study. The Review of Economics and Statistics 79(4), p. 10–619.
30. Jakštienė S. (2012) Ekonominių veiksnių poveikio darbo rinkos segmentavimas vertinimo modelio formavimas. Economics and Management 17 (3). P. 978 – 988. ISSN 2029-9938

31. Jančytė A. (2003). Konkurencingumo įvertinimo galimybės ir būdai žemės ūkyje. Kaimo plėtra 2003 Globalizacijos ir integracijos iššūkiai Rytų ir Vidurio Europos kaimui. Tarptautinės mokslinės konferencijos pranešimų rinkinys, Akademija.
32. Jaržemskienė I. (2007). Intermodalinio transporto plėtros kliūtys. Dešimtosios jaunųjų Lietuvos mokslininkų konferencijos Mokslas – Lietuvos ateitis medžiaga. p. 552 – 556.
33. Jaržemskis, A., (2003). Logistikos kanalų konkurencingumo veiksnių modeliavimas. Transbaltica-03: 4-osios tarptautinės konferencijos, įvykusios Vilniuje 2003 m. balandžio 10-11 d., mokslinių pranešimų rinkinys. Vilnius: Technika. ISBN 9986056489. p. 155-163.
34. Johnson H. (2013). International Trade and Economic Growth. Studies in Pure Theory. London. ISBN -978-0-415-83170-3.
35. Yeats A. (1998). Does Mercosur's Trade Performance Raise Concerns about the Effects of Regional Trade Arrangement? The World Bank Economic Review. Vol. 12. No 1. p. 1-28.
36. Kawasaki A., Lin Hsin M., Matsushima N. (2014). Multi-market competition, R&D, and welfare in oligopoly. Southern Economic Journal, 80 (3), p. 803-815. ISSN: 0038-4038.
37. Kehoe P., Backus D., Kydland F. (1994). Dynamics of the Trade Balance and Terms of Trade: The J-Curve. The American Economic Review, Vol. 84, No. 1. p.84-103
38. Keršienė R. (2009). Konkurencingumo išsaugojimo veiksniai globalizacijos sąlygomis. Ekonomika ir vadyba. Nr. 14, p. 819-825. ISSN 1822-6515
39. Kranich J. (2009). Too much R&D? – vertical differentiation and monopolistic competition. Journal of Economic Studies, Vol. 36 Iss: 6, p.641 – 659. ISSN: 0144-3585.
40. Leiter A.M., Parolini A., Winner H., (2009). Environmental Regulation and Investment: Evidence from European Industries. Working Papers 4, Faculty of Economics and Statistics, University of Innsbruck
41. Lennartz C. (2014). Market structures of rental housing: conceptualising perfect competition in mixed local rental markets. International Journal of Housing Policy. Vol. 14, No. 1, p. 56–78
42. Lindegaard (2011). Making open innovation work. North Charleston: CreateSpace.
43. Liučvaitienė, A., Paleckis, K. (2011). Konkurencinio pranašumo formavimas globalioje rinkoje: teorinės prielaidos ir vertinimo galimybės. Contemporary issues in business, Management and education. Nr. 14 (1), p. 181-194.
44. Lorde T., Alleyne A., Francis B. (2015). An Assessment of International Competitiveness in CARICOM Services Exports. Global Economy Journal. Volume 15, Issue 4, p. 525–558, ISSN 1553-5304
45. Mackevičius J. (2006). Finansinių santykinųjų rodiklių skaičiavimas ir grupavimas. Ekonomika. Nr. 75, P. 20-33. ISSN 1392-1258

46. Marčinskas A., Diskienė D. (2001). Įmonės konkurencingumą lemiantys veiksniai. *Ekonomika*. P. 55-56. ISSN 1392-1258
47. Mehralian G., Shabaninejad H. (2014). The importance of competitiveness in new internationalized and competitive environment of pharmaceutical industry. *Iranian Journal of Pharmaceutical Research: IJPR*. Vol. 13 (2), p. 351-352. ISSN 1735-0328.
48. Meilienė, E., (2009). *Pereinamosios ekonomikos šalies pramonės eksporto konkurencingumo vertinimas : daktaro disertacija : socialiniai mokslai, ekonomika*.
49. Melnikas B. (2007). Tarptautinis verslas: nauji iššūkiai, raida ir mokslinių tyrimų prioritetai. *Viešasis administravimas*. Nr. 3(11), p. 70-83. ISSN 1648-4541
50. Mitkutė G., Nagreckaitė L. (2005). Konkurencingumo tyrimo modelių analizė. 2005 metų mokslinių konferencijų medžiaga. *Kauno technologijos universitetas*. P. 15-22
51. Navickas V., Malakauskaitė A. (2010). Konkurencingumo vertinimo metodologinės problemos ir ribotumas. *Verslas: teorija ir praktika*. Nr. 11 (1). P. 5-11. ISSN 1648-0627.
52. Neef A., (1992). An International Comparison of Manufacturing Productivity and Unit Labor Cost Trends. In: B.G. Hickman (Ed.). *International Productivity and Competitiveness*. Oxford University Press, New York, p. 137–157.
53. Piccoli G. (2005). Review: IT – dependent strategic initiatives and sustained competitive advantage: a review and synthesis of the literature. *MIS Quarterly*, No 29 (4). p. 747-776.
54. Porter M. (1990). *The Competitive Advantage of Nations*. Harvard Business Review.
55. Ramanauskas G. (2004). Evaluation of international competitiveness. *Ekonomika* 68, p. 91- 112.
56. Schwab K. (2015). *The Global Competitiveness Report 2015-2016*. World Economic Forum. [Interaktyvus]. ISBN-10: 92-95044-99-1. Prieiga per internetą: http://www3.weforum.org/docs/gcr/2015-2016/Global_Competitiveness_Report_2015-2016.pdf
57. Shapiro, Roy D., James, L. Heskett (1985). *Logistics Strategy: Case and concepts*. St. Paul MN West Publishing.
58. Siudek T., Zawojcka A. (2014). Competitiveness in the economic concepts, theories and empirical research. *Warsaw University of Life Sciences – SGGW. Oeconomia* 13(1), p. 91 – 108. ISSN 1644-0757
59. Soosay C., Hyland P. (2004). *Driving Innovation in Logistics: Case Studies in Distribution Centres*. Creativity and Innovation Management. Nr. 13, p. 41-51.
60. Smith, A. (2004). *Tautų turtas*. Vilnius: Margi raštai.
61. Snieška, V., Bruneckienė, J. (2009). Measurement of Lithuanian Regions by Regional Competitiveness Index. *Inžinerinė Ekonomika-Engineering Economics*(1), p. 45-57.
62. Stephen M. Rutner C., Langley Jr., J. (2000). *Logistics Value: Definition, Process and Management*. *The International Journal of Logistics Management*. Vol 11. Iss 2 p. 73 – 82.

63. Šliburytė L. (2000). Ekonomikos subjektų konkurencinės aplinkos vertinimas. Daktaro disertacija. Kauno technologijos universitetas.
64. Travkina I., Dudzevičiūtė G., Maciukevičienė L. (2009). Accession to the European Union: impact of legislation change on performance of Lithuania companies. Verslas: teorija ir praktika. Nr. 10 (2) p. 142 – 149. ISSN 1822-4202
65. Vasiliauskas A. (2013). Krovinių vežimo technologijos: vadovėlis. VŠĮ Socialinių mokslų kolegija. ISBN 978-9986-31-427-1. Liaubienė R., Martirosianienė L. (2008). Pelningumo rodiklių analizės problemos. Apskaitos ir finansų mokslas ir studijos: problemos ir perspektyvos. Nr. 1, p. 102 – 105. ISSN 2029-1175
66. Vainienė R. (2005). Ekonomikos terminų žodynas. Vilnius: Tyto alba.
67. Varian. R. (1993). Intermediate Microeconomics: A Modern Approach, Third Edition. New York: Norton.

PRIEDAI

1 PRIEDAS

Atskeisto santykinio rodiklio (RCA) skaičiavimas

Skaičiavimams atlikti naudojama formulė:

$$RCA = \frac{X_{ij} / \sum_i X_{ij}}{\sum_j X_{ij} / \sum_i \sum_j X_{ij}}$$

Čia: X_{ij} – eksportas iš sektoriaus i šalyje j

Naudojami Eurostat svetainėje pateikti 2013 metų duomenys.

Duomenys atskeistojo santykinio rodiklio apskaičiavimui ir apskaičiuotas RCA:

Paslaugų eksporto rūšys	Mln. Eur
ES šalių paslaugų eksportas iš viso	684.400
Lietuvos paslaugų eksportas iš viso	5.400
ES šalių transporto paslaugų eksportas	140.200
Lietuvos transporto paslaugų eksportas	2.400
RCA	2,1

$$RCA = \frac{2.400/5.400}{140.200/684.400} = 2,1$$

Santykinio prekybos balanso rodiklio (RTB) skaičiavimas

Skaičiavimams atlikti naudojama formulė:

$$RTB = \frac{X_i - M_i}{X_i + M_i}$$

Čia: X_i – eksportas; M_i – importas

Naudojami Eurostat svetainėje pateikti 2013 metų duomenys.

Duomenys santykinio prekybos balanso rodiklio apskaičiavimui ir apskaičiuotas RTB:

Paslaugų eksporto rūšys	Mln. Eur
Lietuvos transporto paslaugų eksportas	2.400
Lietuvos transporto paslaugų importas	1.200
ES šalių transporto paslaugų eksportas	140.200
ES šalių transporto paslaugų importas	115.800
RTB_{LT}	0,33
RTB_{ES}	0,09

$$RTB_{LT} = \frac{2.400 - 1.200}{140.200 - 115.800} = 0,33$$

$$RTB_{ES} = \frac{140.200 - 115.800}{140.200 + 115.800} = 0,09$$

Transporto ir saugojimo veikla užsiimančių įmonių finansiniai duomenys

		Pardavimo pajamos, tūkst. EUR	Pardavimo savikaina, tūkst. EUR	Bendras pelnas, nuostolis (-), tūkst. EUR	Įsipareigojimai, tūkst. EUR	Turtas iš viso, tūkst. Eur	Pelnas, nuostolis (-) prieš apmokestinimą, tūkst. EUR	Nuosavas kapitalas, tūkst. Eur
H Transportas ir saugojimas	2012K1	1362683	1130269	232414	1943705	6164712	66591	3555957
	2012K2	1489579	1229628	259951	2037813	6274246	89907	3557592
	2012K3	1611728	1328110	283619	2107925	6605132	127898	3753805
	2012K4	1631180	1385124	246056	2046108	6558761	62532	3694437
	2013K1	1596363	1328258	268105	2245890	6487393	71962	3555842
	2013K2	1709005	1430383	278623	2299371	6585134	91132	3592081
	2013K3	1768989	1460471	308517	2389012	6771838	121034	3754535
	2013K4	1839644	1557745	281899	2532725	7065797	65047	3803569
	2014K1	1687530	1413760	273770	2450426	6950069	72210	3739266
	2014K2	1843028	1556445	286583	2516141	7048915	85673	3746889
	2014K3	1851861	1542333	309528	2504368	7038036	89553	3686918
	2014K4	1893060	1558952	334108	2416608	7200745	126560	3848704
	2015K1	1673279	1373083	300111	2598511	7537580	89594	3959826
	2015K2	1851006	1551454	299552	2618135	7562237	90850	3946720
	2015K3	1854865	1530113	324751	2569115	7580150	107216	4108533
	2015K4	1891263	1568371	322891	2452690	7629280	82461	4223294
H49 Sausumos transportas ir transportavimas vamzdynais	2012K1	702130	570150	131980	1112878	3046924	30744	1438003
	2012K2	737248	596833	140415	1177604	3130118	50324	1440593
	2012K3	781630	646127	135502	1192519	3219781	55460	1481311
	2012K4	800831	657696	143135	1166987	3314149	39894	1517415
	2013K1	797621	658349	139272	1219802	3382876	23658	1672040
	2013K2	835602	682394	153208	1260463	3471843	39827	1706358
	2013K3	854726	698239	156487	1343976	3602034	44062	1818942
	2013K4	906150	754995	151156	1434093	3814936	33222	1839910
	2014K1	860330	712384	147947	1447269	3882492	22047	1852389
	2014K2	924611	764241	160369	1531907	4014956	40587	1859296
	2014K3	932423	774451	157972	1525258	4089510	39380	1878451
	2014K4	945234	758124	187110	1405255	4106962	32715	1929826
	2015K1	840942	671754	169188	1529637	4390309	56024	2036520
	2015K2	942179	792725	149454	1522884	4393439	30376	2029884
	2015K3	943354	784656	158698	1518615	4402031	41820	2137668
	2015K4	970397	808023	162374	1458418	4411378	21676	2159453
H50 Vandens transportas	2012K1	35964	37704	-1740	110492	361772	-1469	251280
	2012K2	38252	39781	-1529	114050	352408	-13516	238358
	2012K3	43922	38109	5813	104434	344330	1781	239896
	2012K4	37923	52446	-14523	100233	320694	-17909	220462
	2013K1	40371	40866	-495	108407	330709	-5719	222303
	2013K2	42950	42651	299	101790	321395	-1998	219605
	2013K3	47152	39644	7508	102288	327612	6170	225324
	2013K4	39944	38825	1119	97760	305842	-17643	208083
	2014K1	40869	40873	-5	95208	271158	-2036	175950
	2014K2	44324	41978	2346	100730	273174	-1157	172445
	2014K3	47453	41186	6267	96737	268137	-884	171400
	2014K4	39685	41077	-1392	87317	312664	54040	225348
	2015K1	40083	38968	1115	104417	318546	-8123	214129
	2015K2	43804	40566	3237	89846	302140	829	212294
	2015K3	46108	39825	6283	89980	308074	2386	218093
	2015K4	36469	36209	260	42893	268738	-8167	223351

H51 Oro transportas	2012K1	14382	12760	1622	21517	19454	-912	-2063
	2012K2	25054	20205	4849	25944	24130	249	-1814
	2012K3	32155	26170	5985	27349	28650	3116	1302
	2012K4	16792	18924	-2132	15189	12472	-3536	-2717
	2013K1	18792	19378	-585	25801	19217	-4526	-6584
	2013K2	37323	29598	7725	28099	26610	5627	-1489
	2013K3	52938	44987	7951	29909	32222	4303	2313
	2013K4	30100	25765	4335	33733	37785	2229	4053
	2014K1	20661	18538	2123	29934	30491	-820	557
	2014K2	36306	30695	5611	24386	26025	2772	1639
	2014K3	50005	39224	10781	24927	34079	7513	9152
	2014K4	29368	27782	1586	22527	28662	-2127	6135
	2015K1	27014	30536	-3521	39786	39500	-7799	-286
	2015K2	58528	45402	13126	59618	62045	4570	2426
	2015K3	74554	59496	15058	64757	72635	8413	7878
	2015K4	49912	42281	7632	54519	59473	-428	4954
H52 Sandėliavimas ir transportui būdingų paslaugų veikla	2012K1	584871	488327	96544	657222	2651815	36733	1825585
	2012K2	664208	550717	113491	678139	2684399	52001	1839338
	2012K3	729914	596203	133711	739314	2926988	67144	1990224
	2012K4	745715	633148	112568	717521	2821885	41732	1915896
	2013K1	711131	583979	127152	841044	2655587	57746	1619916
	2013K2	764485	649575	114909	856139	2667441	47906	1622643
	2013K3	785655	652755	132900	858365	2716303	64699	1668761
	2013K4	829135	712819	116316	916083	2802171	40112	1697518
	2014K1	739671	618769	120902	823236	2667044	53066	1666264
	2014K2	810072	694053	116019	805453	2639231	42390	1671646
	2014K3	794519	674161	120358	799542	2549501	43490	1589011
	2014K4	842960	710758	132202	818621	2629318	40578	1647150
	2015K1	736022	608319	127618	861728	2684497	47965	1667694
	2015K2	775630	643792	131838	874349	2695263	54608	1664220
	2015K3	761053	619618	141435	821905	2687066	53362	1708424
	2015K4	797202	650731	146472	822989	2777027	67900	1796758
H53 Pašto ir pasiuntinių (kurjerių) veikla	2012K1	25335	21328	4007	41596	84748	1496	43152
	2012K2	24818	22092	2725	42074	83193	850	41118
	2012K3	24108	21501	2607	44308	85382	398	41072
	2012K4	29919	22911	7009	46178	89560	2350	43382
	2013K1	28448	25686	2762	50837	99003	803	48167
	2013K2	28645	26165	2481	52880	97845	-231	44964
	2013K3	28516	24846	3670	54474	93668	1801	39194
	2013K4	34315	25341	8974	51057	105063	7126	54006
	2014K1	26000	23197	2803	54779	98885	-46	44106
	2014K2	27715	25477	2238	53665	95529	1082	41864
	2014K3	27461	13311	14151	57903	96807	54	38904
	2014K4	35813	21211	14602	82888	123140	1354	40246
	2015K1	29218	23506	5712	62943	104729	1528	41769
	2015K2	30864	28968	1896	71438	109350	466	37896
	2015K3	29796	26519	3277	73858	110344	1234	36469
	2015K4	37282	31128	6154	73872	112665	1481	38777

Šaltinis: Statistikos departamentas (2016)

Apskaičiuoti transporto ir saugojimo veikla užsiimančių įmonių finansiniai santykiniai rodikliai

		Bendrojo pelningumo rodiklis, proc.	Vidutinis bendrasis pelningumas, proc., 2012 – 2015 m.	Įsiskolinimo koef.	Vidutinis įsiskolinimo koef., 2012 – 2015 m.	Turto pelningumo rodiklis (ROTA), proc.	Vidutinis turto pelningumo (ROTA) rodiklis, proc., 2012 – 2015 m.	Bendrojo mokumo koef.	Vidutinis bendrojo mokumo koef. 2012 – 2015 m.
H Transportas ir saugojimas	2012K1	17,06	16,74	0,32	0,34	1,08	1,30	1,83	1,61
	2012K2	17,45		0,32		1,43			
	2012K3	17,60		0,32		1,94			
	2012K4	15,08		0,31		0,95			
	2013K1	16,79		0,35		1,11			
	2013K2	16,30		0,35		1,38			
	2013K3	17,44		0,35		1,79			
	2013K4	15,32		0,36		0,92			
	2014K1	16,22		0,35		1,04			
	2014K2	15,55		0,36		1,22			
	2014K3	16,71		0,36		1,27			
	2014K4	17,65		0,34		1,76			
	2015K1	17,94		0,34		1,19			
	2015K2	16,18		0,35		1,20			
	2015K3	17,51		0,34		1,41			
	2015K4	17,07		0,32		1,08		1,72	
H49 Sausumos transportas ir transportavimas	2012K1	18,80	17,79	0,37	0,36	1,01	1,01	1,29	1,32
	2012K2	19,05		0,38		1,61			
	2012K3	17,34		0,37		1,72			
	2012K4	17,87		0,35		1,20			
	2013K1	17,46		0,36		0,70			
	2013K2	18,34		0,36		1,15			
	2013K3	18,31		0,37		1,22			
	2013K4	16,68		0,38		0,87			
	2014K1	17,20		0,37		0,57			
	2014K2	17,34		0,38		1,01			
	2014K3	16,94		0,37		0,96			
	2014K4	19,80		0,34		0,80			
	2015K1	20,12		0,35		1,28			
	2015K2	15,86		0,35		0,69			
	2015K3	16,82		0,34		0,95			
	2015K4	16,73		0,33		0,49		1,48	
H50 Vandens transportas	2012K1	-4,84	1,49	0,31	0,31	-0,41	-0,27	2,27	2,33
	2012K2	-4,00		0,32		-3,84			
	2012K3	13,23		0,30		0,52			
	2012K4	-38,30		0,31		-5,58			
	2013K1	-1,23		0,33		-1,73			
	2013K2	0,70		0,32		-0,62			
	2013K3	15,92		0,31		1,88			
	2013K4	2,80		0,32		-5,77			
	2014K1	-0,01		0,35		-0,75			
	2014K2	5,29		0,37		-0,42			
	2014K3	13,21		0,36		-0,33			
	2014K4	-3,51		0,28		17,28			
	2015K1	2,78		0,33		-2,55			
	2015K2	7,39		0,30		0,27			
	2015K3	13,63		0,29		0,77			
	2015K4	0,71		0,16		-3,04		5,21	
H51 C	2012K1	11,28	11,32	1,11	0,99	-4,69	1,05	-0,10	0,04
	2012K2	19,35		1,08		1,03		-0,07	

	2012K3	18,61		0,95		10,88		0,05	
	2012K4	-12,70		1,22		-28,35		-0,18	
	2013K1	-3,12		1,34		-23,55		-0,26	
	2013K2	20,70		1,06		21,15		-0,05	
	2013K3	15,02		0,93		13,35		0,08	
	2013K4	14,40		0,89		5,90		0,12	
	2014K1	10,28		0,98		-2,69		0,02	
	2014K2	15,45		0,94		10,65		0,07	
	2014K3	21,56		0,73		22,05		0,37	
	2014K4	5,40		0,79		-7,42		0,27	
	2015K1	-13,04		1,01		-19,74		-0,01	
	2015K2	22,43		0,96		7,37		0,04	
	2015K3	20,20		0,89		11,58		0,12	
	2015K4	15,29		0,92		-0,72		0,09	
H52 Sandėliavimas ir transportui būdingų paslaugų	2012K1	16,51	16,48	0,25	0,30	1,39	1,87	2,78	2,17
	2012K2	17,09		0,25		1,94		2,71	
	2012K3	18,32		0,25		2,29		2,69	
	2012K4	15,10		0,25		1,48		2,67	
	2013K1	17,88		0,32		2,17		1,93	
	2013K2	15,03		0,32		1,80		1,90	
	2013K3	16,92		0,32		2,38		1,94	
	2013K4	14,03		0,33		1,43		1,85	
	2014K1	16,35		0,31		1,99		2,02	
	2014K2	14,32		0,31		1,61		2,08	
	2014K3	15,15		0,31		1,71		1,99	
	2014K4	15,68		0,31		1,54		2,01	
	2015K1	17,35		0,32		1,79		1,94	
	2015K2	17,00		0,32		2,03		1,90	
	2015K3	18,58		0,31		1,99		2,08	
	2015K4	18,37		0,30		2,45		2,18	
H53 Pašto ir pasiuntinių (kurjerių) veikla	2012K1	15,82	17,67	0,49	0,57	1,77	1,36	1,04	0,78
	2012K2	10,98		0,51		1,02		0,98	
	2012K3	10,81		0,52		0,47		0,93	
	2012K4	23,42		0,52		2,62		0,94	
	2013K1	9,71		0,51		0,81		0,95	
	2013K2	8,66		0,54		-0,24		0,85	
	2013K3	12,87		0,58		1,92		0,72	
	2013K4	26,15		0,49		6,78		1,06	
	2014K1	10,78		0,55		-0,05		0,81	
	2014K2	8,08		0,56		1,13		0,78	
	2014K3	51,53		0,60		0,06		0,67	
	2014K4	40,77		0,67		1,10		0,49	
	2015K1	19,55		0,60		1,46		0,66	
	2015K2	6,14		0,65		0,43		0,53	
	2015K3	11,00		0,67		1,12		0,49	
	2015K4	16,51		0,66		1,31		0,52	

Skaičiavimo pavyzdžiai:

Skaičiuojami 89 transport ir saugojimo veikla užsiimančių įmonių 2015 metų ketvirto ketvirčio finansiniai santykiniai rodikliai, o duomenys naudojami remiantis 3 priedu.

$$\text{Bendrasis pelningumas}_{2015K4} = \frac{1891263 - 1568371}{1891263} \times 100 = 17,07 \text{ proc.}$$

$$\text{Įsiskolinimo koef.}_{2015K4} = \frac{2452690}{7629280} = 0,32$$

$$\textit{Turto pelningumo rodiklis (ROTA)}_{2015K4} = \frac{82461}{7629280} \times 100 = 1,08 \textit{ proc.}$$

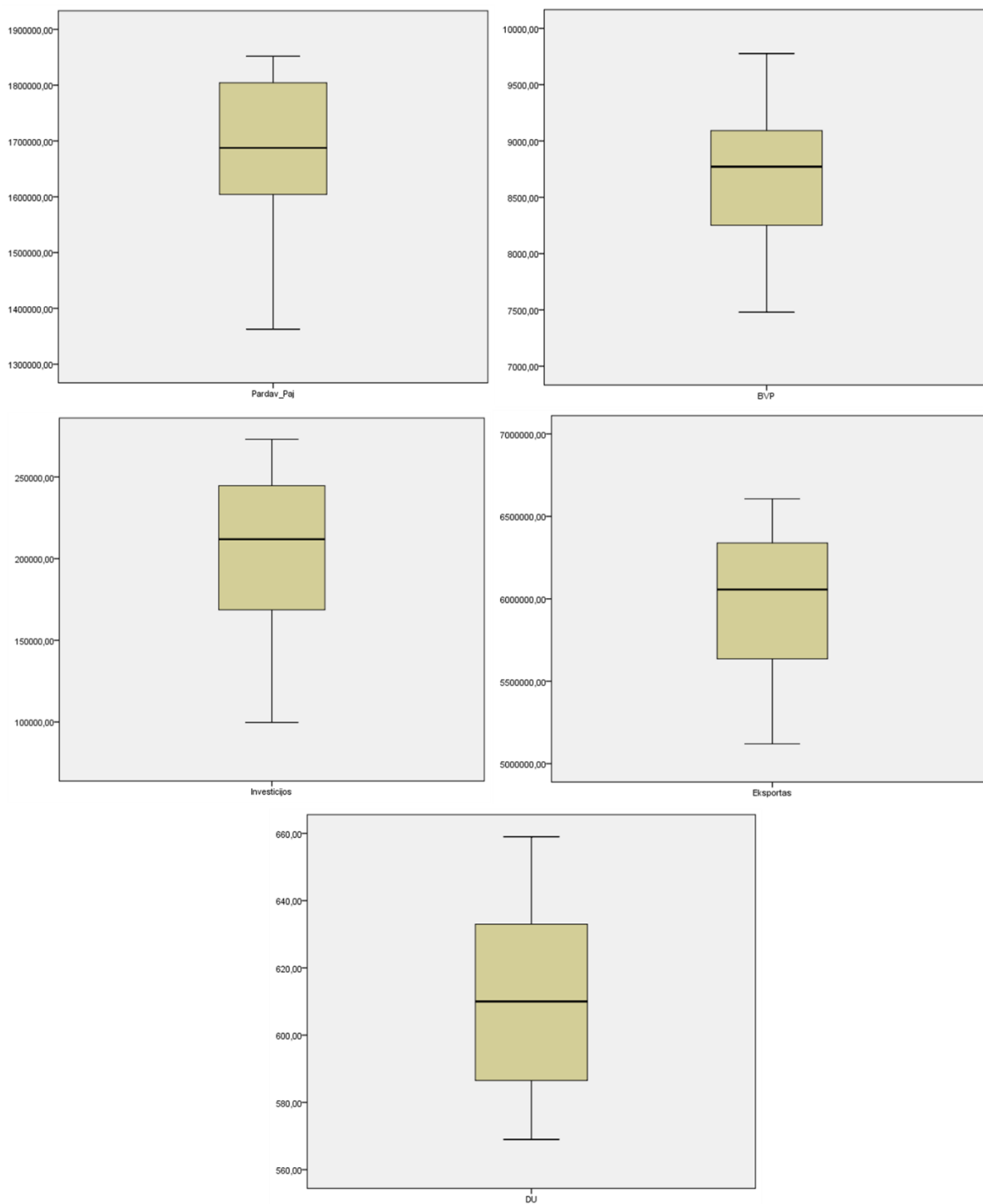
$$\textit{Bendrojo mokumo koef.}_{2015K4} = \frac{4223294}{2452690} = 1,72$$

Koreliacinei analizei atlikti naudojami transporto ir saugojimo veikla užsiimančių įmonių ir makroekonominiai duomenys

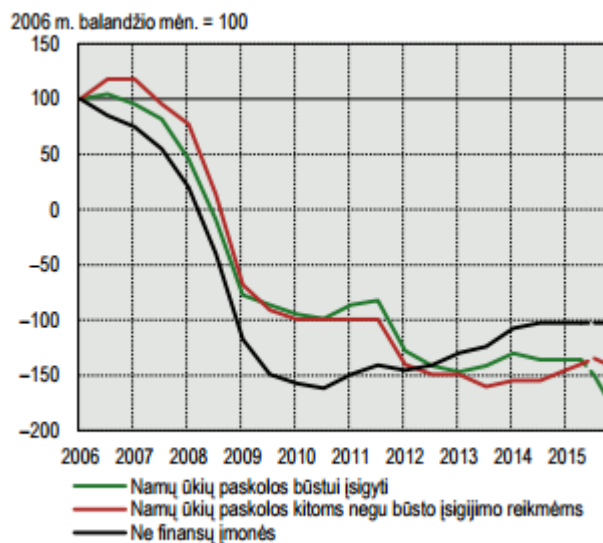
Laikotarpis	Pardavimo pajamos, tūkst. EUR	BVP, to meto kainomis, mln. EUR	Materialinės investicijos to meto kainomis į Transporto ir saugojimo veikla užsiimančias įmones, tūkst. EUR	Eksportas, tūkst. EUR	Mėnesinis bruto darbo užmokestis privačiame sektoriuje, EUR
2012K1	1362683	7480	99732	5119916	569
2012K2	1489579	8318	161088	5232584	575
2012K3	1611728	8960	176327	6087942	580
2012K4	1631180	8577	196160	6606919	593
2013K1	1596363	7695	132161	6014234	604
2013K2	1709005	8772	238425	5853028	610
2013K3	1768989	9515	232888	6303417	626
2013K4	1839644	8979	273064	6373925	634
2014K1	1687530	8185	211882	5418114	632
2014K2	1843028	9205	251144	6056362	644
2014K3	1851861	9777	250929	6449909	659
2014K4	1893060	9278	208724	6436949	674
2015K1	1673279	8251	205057	5144892	668
2015K2	1851006	9365	151301	5828083	681
2015K3	1854865	10072	210987	5891330	706
2015K4	1891263	9500	177761	6119312	725

Šaltinis: Statistikos departamentas (2016), Lietuvos bankas (2016)

Normalumo tikrinimas remiantis kvantilių diagramomis



Paskolų privačiam sektoriui teikimo sąlygos



Šaltinis: Lietuvos bankas (2016)

Bankų vertinamos įmonės pagal ekonominės veiklos rūšis finansinės būklės

	Esama padėtis									Raida						
	labai gera	gera	vidutinė	bloga	labai bloga	netaikytina	iš viso	procentų skirtumas	vidurkis	gerėjanti	stabili	blogėjanti	netaikytina	iš viso	procentų skirtumas	vidurkis
Apdirbamoji gamyba	0,0	50,0	50,0	0,0	0,0	0,0	100,0	50,0	2,5	10,0	90,0	0,0	0,0	100,0	10,0	2,1
Nekilnojamas turtas	0,0	50,0	50,0	0,0	0,0	0,0	100,0	50,0	2,5	10,0	80,0	0,0	10,0	100,0	11,1	2,1
Statyba	0,0	50,0	50,0	0,0	0,0	0,0	100,0	50,0	2,5	10,0	80,0	0,0	10,0	100,0	11,1	2,1
Prekyba	0,0	60,0	40,0	0,0	0,0	0,0	100,0	60,0	2,4	10,0	90,0	0,0	0,0	100,0	10,0	2,1
Transportas	0,0	0,0	90,0	10,0	0,0	0,0	100,0	-10,0	3,1	10,0	60,0	0,0	30,0	100,0	14,3	2,1
Viešbučiai ir restoranai	0,0	10,0	90,0	0,0	0,0	0,0	100,0	10,0	2,9	0,0	90,0	0,0	10,0	100,0	0,0	2,0
Žemės ūkis	0,0	60,0	40,0	0,0	0,0	0,0	100,0	60,0	2,4	20,0	70,0	0,0	10,0	100,0	22,2	2,2
Miškininkystė	0,0	30,0	70,0	0,0	0,0	0,0	100,0	30,0	2,7	0,0	100,0	0,0	0,0	100,0	0,0	2,0
Namų ūkiai	0,0	50,0	40,0	0,0	0,0	10,0	100,0	55,6	2,4	10,0	80,0	0,0	10,0	100,0	11,1	2,1

Šaltinis: Lietuvos bankas (2016)

Paskolos nefinansinėms įmonėms transporto ir saugojimo veikla užsiimančioms ir visoms įmonėms 2011-2015 metais, mln. Eur.

Laikotarpis	Transporto ir saugojimo veikla, mln. Eur	Iš viso, mln. Eur
2011K3	384	8364,1
2011K4	337,5	7814,1
2012K1	346,9	7738,5
2012K2	335,8	7874,8
2012K3	332,4	7884,8
2012K4	310,1	7839,6
2013K1	300,4	7748,3
2013K2	279,7	7317,7
2013K3	291,1	7299,5
2013K4	429,6	7526,6
2014K1	368,1	7484,7
2014K2	366,4	7579,3
2014K3	374,7	7540,7
2014K4	368,9	7389,7
2015K1	345,8	7262
2015K2	351,4	7463,2
2015K3	383,4	7665,7
2015K4	440,9	7624,6

Šaltinis: Lietuvos bankas (2016)

Klaipėdos jūrų uosto charakteristikos 2015 metais

Bendros uosto charakteristikos	Plotas/ilgis
Uosto teritorija	538,7 ha
Uosto akvatorija	877,2 ha
Bendras uosto krantinių ilgis	27,6 km
Uosto geležinkelių ilgis	90 m
Šiaurinio bangolaužio ilgis	733 m
Pietinio bangolaužio ilgis	1374 m

Šaltinis: Klaipėdos uostas (2016)

Klaipėdos uoste esančios infrastruktūros pajėgumas sandėliuoti krovinius 2015 metais

Sandėliavimo galimybės	plotas/masė
Dengtų sandėlių plotas generaliniams kroviniams	99 380 m ²
Birių krovinių sandėliavimo pajėgumai	933 700 t
Šaldytų krovinių sandėliavimo pajėgumai	66 000 t
Atvirų saugojimo aikštelių plotas	1 045 879 m ²
Rezervuarai, skirti skystų krovinių sandėliavimui	749 000 m ³

Šaltinis: Klaipėdos uostas (2016)

Valstybinės reikšmės automobilių kelių tinklas Lietuvoje 2015 metais

Dangos	Valstybinės reikšmės keliai			
	Magistraliniai	Krašto	Rajoniniai	Iš viso
Asfalto dangos	1686,124	4926,549	7372,076	13984,75
Cementbetonio dangos	59,883	-	1,371	61,254
Žvyro dangos	-	-	7198,593	7198,593
Grindinys	0,252	-	7,203	7,455
Iš viso	1746,259	4926,549	14579,243	21252,05

Šaltinis: Statistikos departamentas (2016)

Geležinkelio transporto riedmenų skaičius 2014 metų pabaigoje

Riedmenų rūšis	Skaičius, vnt.
Lokomotyvai	239
Šilumvežiai	237
Garvežiai	2
Dyzeliniai, elektriniai traukiniai bei automotrisos	51
Prekiniai vagonai	8784

Šaltinis: Statistikos departamentas (2016)

Kelių transporto priemonių skaičius 2014 metų pabaigoje pagal transporto priemonės tipą

Kelių transporto priemonės	skaičius, vnt.	proc.
Krovininiai automobiliai	76169	
Pirmą kartą šalyje įregistruoti krovininiai automobiliai	8081	10,6
Puspriekabių vilkikai	23510	
Pirmą kartą šalyje įregistruoti puspriekabių vilkikai	2979	12,7
Puspriekabės	25256	
Pirmą kartą šalyje įregistruotos puspriekabės	3058	12,1
Priekabos	14709	
Pirmą kartą šalyje įregistruotos priekabos	1286	8,7

Šaltinis: Statistikos departamentas (2016)

Namų ūkių finansinės padėties prognozės artimiausiems 12 mėn., proc.

Padėties prognozavimas	Amžiaus grupės	Namų ūkių finansinės padėties prognozė artimiausiems 12 mėn., proc.
Labai pagerės	16–29	1
	30–49	1
	50–64	
	65 ir vyresni	
Truputį pagerės	16–29	31
	30–49	22
	50–64	12
	65 ir vyresni	4
Nesikeis	16–29	53
	30–49	58
	50–64	63
	65 ir vyresni	68
Truputį pablogės	16–29	10
	30–49	12
	50–64	14
	65 ir vyresni	18
Labai pablogės	16–29	
	30–49	2
	50–64	4
	65 ir vyresni	5

Šaltinis: Statistikos departamentas (2016)