

MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETAS
EKONOMIKOS IR FINANSŲ VALDYMO FAKULTETAS
EKONOMIKOS IR VERSLO INSTITUTAS

AUDRIUS KYBARTAS

LIETUVOS TRANSPORTO SEKTORIAUS
KONKURENCINGUMO TYRIMAS

Magistro baigiamasis darbas

Vadovas
doc. dr. Jusif Seiranov

VILNIUS, 2015

MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETAS
EKONOMIKOS IR FINANSŲ VALDYMO FAKULTETAS
EKONOMIKOS IR VERSLO INSTITUTAS

LIETUVOS TRANSPORTO SEKTORIAUS
KONKURENCINGUMO TYRIMAS

Verslo sistemų ekonomikos magistro baigiamasis darbas
Studijų programa 621L17002

Vadovas

_____ **doc. dr. Jusif Seiranov**

2015-12-

Recenzentas

2015-12-

Atliko

_____ **stud. A. Kybartas**

2015-12-

VILNIUS, 2015

TURINYS

ĮVADAS.....	6
1. SEKTORIAUS KONKURENCINGUMAS IR JĮ LEMIANŲ VEIKSNIAI	8
1.1. Konkurencingumo samprata	8
1.2. Sektoriaus konkurencingumą lemiantys veiksniai	12
1.3. Konkurencingumo vertinimo poreikis ir tikslai	15
2. SEKTORIAUS KONKURENCINGUMO VERTINIMO BŪDAI IR MODELIAI.....	17
2.1. Sektoriaus konkurencingumo vertinimo modeliai	17
2.2. Sektoriaus konkurencingumo rodikliai	25
3. LIETUVOS TRANSPORTO SEKTORIAUS KONKURENCINGUMO VERTINIMAS.....	30
3.1. Tyrimo metodika	30
3.2. Lietuvos transporto sektoriaus charakteristika.....	32
3.3. Šalies transporto sektoriaus konkurencingumo įvertinimas.....	35
3.3.1. Lietuvos transporto sektoriaus išorinės aplinkos analizė	35
3.3.2. Lietuvos transporto sektoriaus analizė pagal penkių konkurencinių jėgų modelį.....	41
3.3.3. Transporto sektoriaus konkurencingumo įvertinimas pagal Deimanto modelį	43
3.3.4. Lietuvos transporto sektoriaus konkurencingumo vertinimas tarptautinėje plotmėje.....	46
3.3.5. Konkurencingumo įvertinimas transporto įmonių vadovų požiūriu	48
3.3.6. Lietuvos transporto sektoriaus SSGG analizė.....	57
3.4. Lietuvos transporto sektoriaus konkurencingumo didinimo kryptys	58
IŠVADOS IR SIŪLYMAI	59
LITERATŪRA.....	61
ANOTACIJA	66
ANNOTATION	67
SANTRAUKA	68
SUMMARY	69
PRIEDAS	70

LENTELĖS

1 lentelė. Konkurencingumo apibrėžimai	10
2 lentelė. Konkurencingumo koncepcijų sistema	11
3 lentelė. Ūkio subjekto konkurencingumą lemiantys veiksniai	12
4 lentelė. Nacionalinį konkurencingumą lemiantys veiksniai	13
5 lentelė. Sektoriaus konkurencingumą lemiantys veiksniai	14
6 lentelė. M. Porter penkių jėgų modelio privalumai ir trūkumai	21
7 lentelė. Pagrindiniai sektoriaus ekonominės veiklos rezultatų rodikliai	26
8 lentelė. Sektoriaus konkurencingumo vertinimo rodikliai	28
9 lentelė. Keleivių vežimo dinamika 2010–2014 m., tūkst. keleivių	34
10 lentelė. Transporto sektoriaus sukuriamas BVP 2010–2014 m.	39
11 lentelė. PEST analizės veiksnių įvertinimai	40
12 lentelė. Dirbančiųjų transporto sektoriuje dinamika, tūkst.	43
13 lentelė. Kiekybiniai vidinių veiksnių įvertinimai	45
14 lentelė. Lietuvos, šalies transporto sektoriaus bei ES-28 transporto sektoriaus eksporto ir importo dinamika 2010–2014 m., mln. eurų	46
15 lentelė. ES eksporto dinamika 2010 – 2014 m., mln. eurų	47
16 lentelė. Respondentų pasiskirstymas pagal amžių (N=47)	48
17 lentelė. Respondentų pasiskirstymas pagal atstovaujamų įmonių darbuotojų skaičių, proc. (N=47)	50
18 lentelė. Respondentų pasiskirstymas pagal konkurencijos tarp Lietuvos transporto sektoriaus įmonių stiprumą (N=47)	51
19 lentelė. Transporto sektoriaus įmonių konkurencinių pranašumų kategorijos	53
20 lentelė. Respondentų pasiskirstymas pagal veiksnių svarbą transporto sektoriaus įmonės konkurencingumui, proc. (N=47)	54
21 lentelė. Respondentų pasiskirstymas pagal konkurencijos intensyvumo prognozes, proc. (N=47)	56
22 lentelė. Lietuvos transporto sektoriaus SSGG analizė	57

PAVEIKSLAI

1 pav. Ekonominės minties teorijos, kuriose nagrinėta konkurencingumo problematika	8
2 pav. Penkių konkurencinių jėgų modelis	19
3 pav. PwC pramonės konkurencingumo tyrimo modelis	22
4 pav. Šalies konkurencingumo veiksniai	23
5 pav. Devynių veiksnių modelis	24
6 pav. Lietuvos transporto sektoriaus konkurencingumo tyrimo etapai	30
7 pav. Krovinių vežimo visų rūšių transportu dinamika 2010 – 2014 m., tūkst. t.	34
8 pav. Lietuvos BVP dinamika 2010–2014 m.	38
9 pav. Transporto sektoriuje veikiančių ūkio subjektų skaičius metų pradžioje 2010–2015 m. ..	42
10 pav. Lietuvos bei ES transporto sektoriaus santykinio prekybos balanso dinamika 2010–2014 m.	47
11 pav. Atskleistojo santykinio pranašumo dinamika 2010 – 2014 m.	48
12 pav. Respondentų pasiskirstymas pagal patirtį transporto sektoriuje, proc. (N=47)	49
13 pav. Respondentų pasiskirstymas pagal atstovaujamų įmonių veiklos mastą, proc. (N=47)	50
14 pav. Respondentų pasiskirstymas pagal konkurencingumo Lietuvos transporto sektoriuje veiksnius, proc. (N=47)	52
15 pav. Vidutiniai transporto sektoriaus konkurencingumą lemiančių veiksnių įverčiai, balais (N=47)	55
16 pav. Respondentų atsakymų dėl konkurencingumo didinimo priemonių tikslingumo pasiskirstymas, proc. (N=47)	56

IVADAS

Temos aktualumas. Šiuolaikinėje dinamiškoje ir neretai chaotiškoje verslo aplinkoje, konkurencingumo siekimas tampa pagrindiniu pastovių pozicijų rinkoje garantavimo veiksmu. Konkurencingumas – tai neišvengiama problema, su kuria susiduria tiek verslo organizacijų vadovai, tiek konkurencingumo politikos formuotojai. Konkurencingumas – svarbi kategorija, atspindinti ekonominės politikos rezultatus. Konkurencingumo stiprinimas didina realiąsias pajamas bei pragyvenimo standartus (Kondev *et al.*, 2014, p. 515).

Konkurencingumo politikos kūrimas – vienas prioritetinių valstybės tikslų, į kurio įgyvendinimą įtraukiama daugybė institucijų (Stancheva-Gigov, Naumovska, 2015). Nacionalinei konkurencingumo politikai taip pat tenka svarbus vaidmuo, kadangi valstybėms tenka ieškoti sprendimų, kaip išlaikyti ir sustiprinti konkurencingumą. Šiam tikslui įgyvendinti valstybėse funkcionuoja nacionalinės konkurencingumo tarybos, atliekami konkurencingumo tyrimai, kuriamos strategijos.

Šiuolaikinėje ekonomikoje transportui tenka svarbus vaidmuo. Tik transporto dėka prekės ir paslaugos pasiekia vartotojus, transportas naudojamas ir pramogų tikslais. Moderni visuomenė gali efektyviai funkcionuoti tik turėdama konkurencingą transporto sistemą (Mačiulis *et al.*, 2009, p. 93). Kokią įtaką Lietuvos konkurencingumo politika turi transporto sektoriaus plėtrai ir, ar dalis transporto sektoriaus segmentų neišnyks, galima būtų įvertinti tiriant transporto sektoriaus konkurencingumą. Transporto sektoriaus konkurencingumo tyrimas būtinas, siekiant objektyviai įvertinti sektoriaus situaciją, atskleisti grėsmes, galimybes, išrasti priemonių grėsmėms eliminuoti ar bent jau mažinti neigiamą jų poveikį.

Temos iširtumas. Lietuvos mokslininkai tyrinėjo įvairius transporto sektoriaus aspektus – M. Išoraitė (2005) analizavo transporto veiklos vertinimo rodiklius, A. V. Vasiliauskas ir J. Barysienė (2008) tyrė šalies transporto sektoriaus plėtros galimybes, A. Žvirblis ir V. Zinkevičiūtė (2008) nagrinėjo transporto sektoriaus įmonių makroekonominę aplinką, I. Sprogytė ir V. Zinkevičiūtė (2008) vertino transporto įmonių kokybės vadybos sistemas. Iki šiol mažai tyrinėtas transporto sektoriaus, kaip atskiro ūkio segmento, konkurencingumas. Užsienio šalių mokslininkai, nagrinėdami transporto sektoriaus konkurencingumą apsiriboja kitomis ES valstybėmis, dėmesys Lietuvai nėra skiriamas. Lietuvoje tyrimus šioje srityje vykdė A. Žvirblis (2003), R. Palšaitis, D. Bazaras (2004), R. Palšaitis ir kt. (2004), N. Langvinienė, J. Seklinckienė (2007), A. Mačiulis ir kiti (2007), A. V. Vasiliauskas, J. Barysienė (2008), A. Mačiulis ir kt. (2009). Kaip matyti, paskutiniai transporto sektoriaus konkurencingumo tyrimai atlikti 2009 m. Nuo to laiko situacija šalies transporto sektoriuje reikšmingai pakito, tad transporto sektoriaus konkurencingumo tyrimai yra savalaikiai.

Tyrimo objektas – Lietuvos transporto sektoriaus konkurencingumas.

Problema. Mokslinėje literatūroje siūloma plati konkurencingumo vertinimo metodų įvairovė. Tačiau, kaip nurodo A. Gapšys (2013), šių metodų taikymas yra problemiškas dėl statistinių duomenų patikimumo, prieinamumo, operatyvumo, vertinimo proceso sudėtingumo, didelių darbo sąnaudų. Be to, mokslinėje literatūroje stokojama konkurencingumo vertinimo modelių, taikytinų transporto sektoriui, tad mokslinė problema gali būti formuluojama tokiais klausimais:

- ar tradiciniai konkurencingumo vertinimo modeliai taikytini transporto sektoriaus atveju?
- ar Lietuvos transporto sektorius yra konkurencingas?
- kaip vertinamas šalies transporto sektoriaus konkurencingumas Lietuvos konkurencingumo didinimo kontekste?
- kaip būtų galima didinti Lietuvos transporto sektoriaus konkurencingumą?

Tikslas – įvertinti Lietuvos transporto sektoriaus konkurencingumą.

Darbo uždaviniai:

- išanalizuoti sektoriaus konkurencingumo koncepciją ir veiksnius;
- atlikti sektoriaus konkurencingumo vertinimo būdų ir modelių analizę;
- įvertinti Lietuvos transporto sektoriaus konkurencingumą;
- parinkti tinkamas Lietuvos transporto sektoriaus konkurencingumo didinimo priemones.

Tyrimo metodai. Teoriniai duomenų tyrimo metodai: analizė, sintezė, dedukcija ir apibendrinimo metodas. Empiriniam prielaidų tikrinimui: anketinė apklausa ir statistinė jos rezultatų analizė. Statistinė analizė taikyta ir atliekant šalies transporto sektoriaus konkurencingumo vertinimą PEST, SSGG metodais, tyrinėjant užsienio prekybos rodiklius.

Praktinė darbo reikšmė. Praktiniu aspektu darbas reikšmingas tuo, kad jame įvertintas šalies transporto sektoriaus konkurencingumas. Atlikto tyrimo rezultatai naudingi tuo, kad remiantis tyrimo metu identifikuotais probleminiais aspektais, suformuluotos transporto sektoriaus konkurencingumo didinimo kryptys, kurios realiai gali būti taikomos šalies transporto sektoriuje.

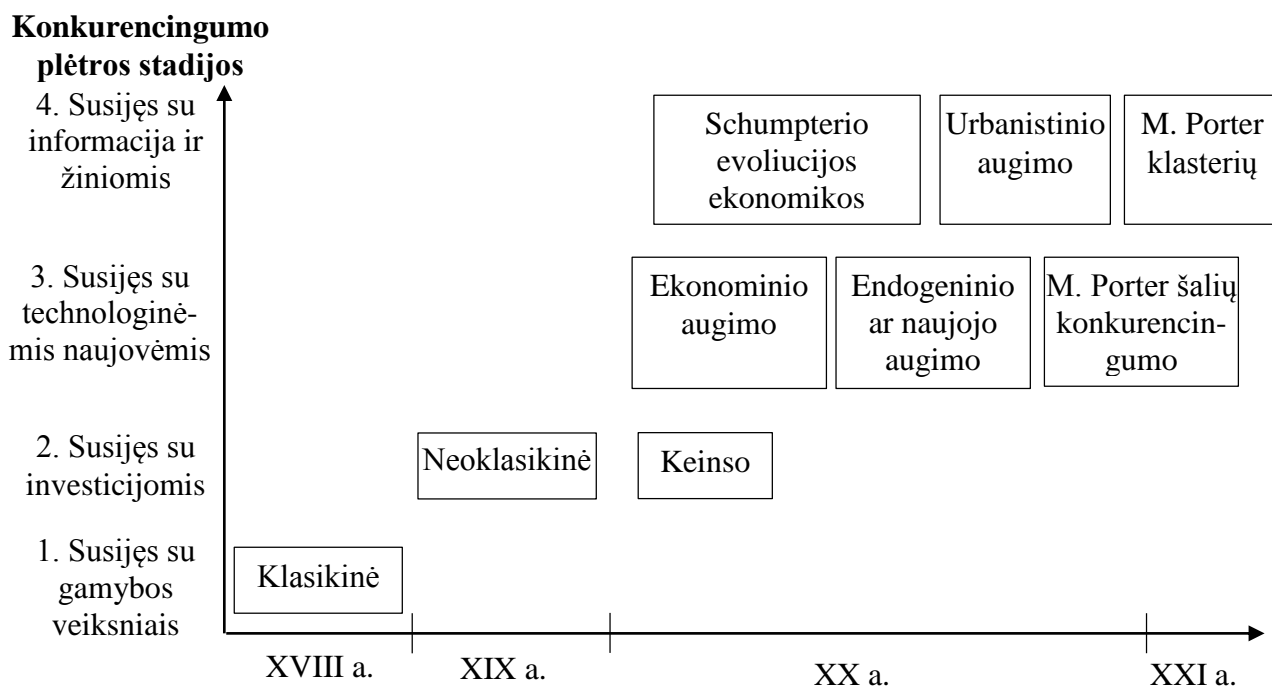
Darbo struktūra. Baigiamąjį darbą sudaro trys pagrindinės dalys. Pirmoji darbo dalis skirta sektoriaus konkurencingumo ir jį lemiančių veiksnių teoriniam pagrindimui: išanalizuota konkurencingumo samprata, sektoriaus konkurencingumą lemiantys veiksniai, atskleistas konkurencingumo vertinimo poreikis bei tikslai. Antroji darbo dalis, kuri skirta sektoriaus konkurencingumo vertinimo būdų ir modelių analizei, apima konkurencingumo rodiklių, ekonomikos sektorių konkurencingumo vertinimo teorinių prielaidų analizę. Šios analizės pagrindu suformuluota tyrimo metodika, kuri pateikta trečioje darbo dalyje. Trečioje darbo dalyje atlikta šalies transporto sektoriaus konkurencingumą lemiančių veiksnių analizė, nustatytas Lietuvos transporto sektoriaus konkurencingumas, parinktos Lietuvos transporto sektoriaus konkurencingumo didinimo priemonės.

1. SEKTORIAUS KONKURENCINGUMAS IR JŲ LEMIAMANTYS VEIKSNIAI

1.1. Konkurencingumo samprata

Šiuolaikinės ekonomikos esmę bei ūkį, kaip sistemą, skatinančią optimalų ekonominių išteklių paskirstymą ir efektyvų jų panaudojimą, atskleidžia ekonominių sąvokų triada, apimanti konkurenciją, konkurencinį pranašumą bei konkurencingumą (Liučvaitienė, Peleckis, 2011a, p. 182). Nors konkurencingumo koncepcija yra neatsiejama ir nuo konkurencijos bei konkurencinių pranašumų, šiame darbe koncentruojamasi ties konkurencingumo samprata.

Konkurencingumo ir konkurencinio pranašumo koncepcijos skirtinguose ekonominės minties plėtojimo etapuose buvo grindžiama įvairiais požiūriais. Kaip pažymi J. Činčikaitė ir R. Janeliūnienė (2010), konkurencingumo principų ištakos siekia XVII a. Autorės parengė ekonominės minties teorijų, kuriose nagrinėta konkurencingumo problematika ir konkurencingumo plėtros stadijų sąveiką atspindinčią vizualizaciją (žr. 1 pav.).



Šaltinis: Činčikaitė, Janeliūnienė, 2010, p. 3.

1 pav. Ekonominės minties teorijos, kuriose nagrinėta konkurencingumo problematika

Klasikinės mokyklos atstovai (A. Smith ir D. Ricardo) savo teorijose teigė, kad absoliutus (šalies, kuri pateikdama prekes žemiausiais kaštais pasaulyje, įgyja konkurencinį pranašumą) bei santykinis pranašumas (rinkos jėgos nukreipia išteklius ten, kur jie panaudojami efektyviausiai) sudaro konkurencingumo pagrindą (Liučvaitienė, Peleckis, 2011a, p. 185). Neoklasikinė bei Keinsio teorijos akcentavo investicijas, kaip konkurencinio pranašumo šaltinį. Lygiagrečiai su Keinsio teorija plėtojosi ir ekonominio augimo teorija, kuri konkurencinį pranašumą sieja su technologinėmis naujovėmis. Šias naujoves kaip konkurencinio pranašumo šaltinius akcentavo ir endogeninio ar naujojo augimo, M. Porter šalių konkurencingumo teorijos. Konkurencingumui užsitikrinti verslas turi nuolat vykdyti inovacinę veiklą ir didinti savo konkurencinį pranašumą. Tam užtikrinti svarbu darniai investuoti į materialų bei nematerialų turtą (Porter, Wayland, 1992, p. 65). XX a. taip pat išplėtotą ir Shumpterio evoliucijos ekonomikos teorija, kuri drauge su urbanistinio augimo ir M. Porter klasterių teorijomis orientuota į informaciją ir žinias. Apibendrinant ekonominės minties teorijose nagrinėtą konkurencingumo problematiką, galima teigti, kad priklausomai nuo laikotarpio, sektoriaus konkurencinio pranašumui realizuoti taikytos įvairios priemonės: sąnaudų mažinimas, diferenciacija, inovacijos ir kt.

Šiuo metu konkurencingumo terminas aktyviai vartojamas tarp verslo, akademinės bendruomenės bei politikos atstovų. Nepaisant aktyvaus susidomėjimo konkurencingumo koncepcija, jos sampratos apibrėžimas lieka vienu sunkiausių ir sudėtingiausių klausimų. Konkurencingumo termino apibrėžimą apsunkina sampratų įvairiapusiškumas, kadangi konkurencingumo reiškinys tiriamas įvairiose aplinkose, kontekstuose. Konkurencingumas yra kompleksinė kategorija, kuriai sudėtinga rasti vieną išbaigtą apibrėžimą. Kompleksiškumą įrodo tai, kad konkurencingumą apibūdina platus rodiklių, kurie grindžiami įvairiais konkurencinio pranašumo šaltiniais, sąrašas (Birsan, Susu, 2015, p. 189). Plati konkurencingumo apibrėžimų įvairovė atspindi 1 lentelėje.

Konkurencingumo sampratų įvairovę įrodo tai, kad koncepcija gali būti traktuojama įvairiais lygmenimis. M. Birsan ir S. Susu (2015) įvardija du lygmenis – makroekonominis bei mikroekonominis. Pagal L. Žitkų ir M. Mickevičienę (2013), „pirmine savo prasme konkurencingumo koncepcija buvo susijusi su įmonių (mikroekonominio) lygio ekonomikos subjektais. Laikui bėgant ji buvo pradėta taikyti ūkio sektoriams, visai šalies ekonomikai ar šalių teritoriniams vienetams (regionams) apibūdinti. Taip atsirado sektorių konkurencingumo, sisteminio konkurencingumo ar regioninio konkurencingumo koncepcijos“ (Žitkus, Mickevičienė, 2013, p. 432).

Anot F. Deng ir kitų (2013), konkurencingumas siejamas su įmone, sektoriumi ar valstybe. O A. Balkytės ir M. Tvaronavičienės (2010) teigimu, konkurencingumo lygmenys yra tokie: produkto, įmonės, valstybės. J. Činčikaitė ir R. Janeliūnienė (2010) be organizacinio, sektoriaus bei valstybės lygmenų įvardija dar ir individualų lygmenį. Apibendrinant konkurencingumo lygmenų analizę, galima teigti, jog pagrindiniai lygmenys yra keturi: 1) individualus; 2) organizacijos; 3) sektoriaus; 4) valstybės.

1 lentelė. Konkurencingumo apibrėžimai

Autorius(-iai)	Apibrėžimas
L. Jurgutis, R. Jucevičius (2004, p. 93)	Sugebėjimas kurti, gaminti bei parduoti tokias prekes ir paslaugas, kurių unikalių bruožų dėka yra įgyjami, sustiprinami ir išlaikomi konkurenciniai pranašumai, sudarantys prielaidas sėkmingai konkuruoti užsienio ir vidaus rinkose
G. Mitkutė, L. Nagreckaitė (2006, p. 15)	Prekės, paslaugos ar rinkos subjekto gebėjimas veikti rinkoje viename lygyje su jau esančiomis analogiškoms prekėms, paslaugomis ar konkuruojančiais rinkos subjektais
V. Barkauskas, D. Bačkaitis (2007, p. 676)	Šalies, šakos ar įmonės sugebėjimas gaminti prekes ir teikti paslaugas, kurios tenkintų vartotojų poreikius
A. Balkytė, M. Tvaronavičienė (2010, p. 343)	Verslo gebėjimas gaminti kokybiškus produktus ir teikti kokybiškas paslaugas tinkamoje vietoje ir tinkamu laiku
V. Navickas, A. Malakauskaitė (2010, p. 5), A. Grebliauskas, M. Stonys (2012, p. 52)	Reliatyvi, t. y. santykinė įmonės, ūkio šakos, regiono, šalies ar šalių grupės (ekonominė, socialinė, technologinė ir kt.) poziciją kitų įmonių, ūkio šakų, regionų, šalių bei jų grupių atžvilgiu
A. Liučvaitienė, K. Peleckis (2011a, p. 182)	Ūkio subjekto gebėjimas operuoti konkurenciniu pranašumu
G. Rakauskienė, R. Tamošiūnienė (2013, p. 168)	Šalies gebėjimas pasiekti aukštą našumą ir užtikrinti visapusišką gyventojų gerovę
L. Žitkus, M. Mickevičienė (2013, p. 432)	Nuolat augančių poreikių ir gebėjimo juos patenkinti išvestinė
D. Ghelase, L. Daschievici (2014)	Sektoriaus veiklos, nukreiptos į santykinio efektyvumo didinimą, užtikrinant darnią plėtrą
A. Haque ir kiti (2014, p. 35)	Valstybės gebėjimai gaminti prekes ir teikti paslaugas, tenkinančias tarptautinius poreikius, bei generuoti realias pajamas
G. Kondev ir kiti (2014, p. 515)	Tam tikro objekto atsakas į rinkos jėgas, siekiant tikslinės auditorijos dėmesio bei įveikiant konkurentus
M. Birsan, S. Susu (2015, p. 189)	Sistemos gebėjimai susidoroti su konkurencija tam tikroje aplinkoje bei vykdyti veiklą tam tikrame sektoriuje

Konkurencingumo sampratų įvairovė sudaro prielaidas konkurencingumo koncepcijas sujungti į sistemą. Tokia sistema apibūdinta 2 lentelėje.

2 lentelė. Konkurencingumo koncepcijų sistema

Vaidmenys	Ekonominis subjektas	Ūkio šaka	Šalis	Blokas	Globalus blokas
Subjektas	Verslas, verslininkai, kvalifikuoti darbuotojai, darbuotojų sąjungos	Veiklos lyderiai, politikai	Politikai	Bloko lyderiai	Globalūs lyderiai
Aplinka	Išorinė ir vidinė aplinka, giminingos ir palaikančios ūkio šakos, atsitiktiniai įvykiai		Atsitiktiniai įvykiai	Paklausa bloko lygyje, atsitiktiniai įvykiai	Atsitiktiniai įvykiai
Ištekliai	Įgyti ir sukurti ištekliai, kvalifikuoti darbuotojai		Įgyti ir sukurti ištekliai, išorinė ir vidinė aplinka, giminingos ir palaikančios ūkio šakos, vietinė paklausa, kvalifikuoti darbuotojai		
	-	Veiklos strategija	-	Makroekonominė politika	Bloko politika
Veiklos strategijos lygmuo	Ekonominio subjekto veikos strategija	Ūkio šakos politika	Makroekonominė politika, ūkio šakos politika	Bloko politika	Globali politika

Šaltinis: Liučvaitienė, Peleckis, 2011b, p. 200.

Apibendrinant atliktą konkurencingumo koncepcijos analizę, galima teigti, jog sektoriaus konkurencingumas – tai sektoriuje veikiančių ūkio subjektų gebėjimai gaminti, parduoti ir teikti tokias prekes ir paslaugas, kurių savybių dėka įgyjami, stiprinami ir išlaikomi sąnaudomis, diferenciacija ar inovacijomis grįsti konkurenciniai pranašumai, sudarantys prielaidas sėkmingai konkuruoti vidaus ir užsienio rinkose. Sėkmingą konkurenciją tiek vidaus, tiek užsienio rinkose lemia platus veiksmų sąrašas.

1.2. Sektoriaus konkurencingumą lemiantys veiksniai

Siekiant didinti transporto sektoriaus konkurencingumą, būtina įvertinti jo plėtrai poveikį darančius veiksniai. Mokslininkai (Porter, Linde, 1995; Liučvaitienė, Peleckis, 2011a; Mozūraitienė *et al.*, 2011; Čibinskienė, 2013; Rakauskienė, Tamošiūnienė, 2013; Kondey *et al.*, 2014; Birsan, Susu, 2015; Kristkova, Coque, 2015) mini įvairius sektoriaus konkurencingumą lemiančius veiksniai.

Analizuojant sektoriaus konkurencingumą lemiančius veiksniai, svarbu įvertinti ir atskirų ūkio subjektų konkurencingumo bei nacionalinio konkurencingumo veiksniai, kadangi bendruoju požiūriu tai yra sektoriaus aplinka (įmonių lygmuo – mikroaplinka, nacionalinis lygmuo – makroaplinka). Dėl minėtos priežasties, prieš pradėdant sektoriaus konkurencingumą lemiančių veiksniai analizę, apibūdinami ūkio subjektų bei nacionalinio konkurencingumo lygmens veiksniai.

Ūkio subjekto lygmuo. R. Mozūraitienės ir kitų (2011) teigimu, ūkio subjekto konkurencingumas priklauso nuo tokių veiksniai, kaip: 1) vadovas (ypatingai svarbus veiksnys verslo plėtros procese, nes vadovai turi surasti kelius, numatyti tikslus, kaip sumažinti savikainą ir išlaikyti gerą kokybę, kuri tenkintų vartotojus); 2) paslaugų kokybė (paslaugų pasiūlai nuolat augant, organizacijos stengiasi vartotojų poreikius tenkinti teikiant kuo kokybiškesnes paslaugas); 3) įvaizdis (organizacijos įvaizdis prisideda prie verslo sėkmės, padeda pritraukti naujus klientus ir partnerius, skatina pardavimus, didina įmonės galimybes pasinaudoti kitais konkurencingumo didinimo veiksniais).

Anot A. Liučvaitienės ir K. Peleckio (2011a), ūkio subjekto konkurencingumą rinkoje lemia išorinių ir vidinių ekonominių, technologinių, socialinių ir kitų veiksniai visuma. Detalesnis autorių rekomenduojamų veiksniai sąrašas pateiktas 3 lentelėje.

3 lentelė. Ūkio subjekto konkurencingumą lemiantys veiksniai

Veiksniai grupė	Veiksniai
Bendrieji veiksniai	Geopolitinė šalies padėtis, teisinė šalies sistema, ekonominė šalies padėtis, valstybės ekonominė ir socialinė politika, demografinė šalies padėtis, gamtinė-ekologinė šalies padėtis
Rinkos ekonomikos pagrindinės charakteristikos	Regionų skirtumai, produkcijos kaina, valstybės finansinė parama, rinkos talpumas ir vartotojų mokumas, mokesčių sistema
Veiklos infrastruktūros veiksniai	Nuosavybės forma, darbuotojų kvalifikacija, subjekto ekonominis pajėgumas, gamybinių struktūrų ir infrastruktūros pertvarkymas

Šaltinis: Liučvaitienė, Peleckis, 2011a, p. 186–187.

Nacionalinis lygmuo. Sektorius veikia tam tikroje platesnėje – nacionalinėje – aplinkoje. G. Rakauskienė ir R. Tamošiūnienė (2013), analizuodamos šalies konkurencingumą, siūlo atsižvelgti ir į tokius veiksnius, kaip institucinė aplinka, makroekonominė situacija, inžinerinė infrastruktūra, technologinė infrastruktūra, mokslinė infrastruktūra, švietimas, socialinė aplinka, produktų rinka, darbo rinka, finansų rinka, verslo pažanga. Šie veiksniai apibūdinti 4 lentelėje.

4 lentelė. Nacionalinį konkurencingumą lemiantys veiksniai

Veiksniai	Turinys
Institucinė aplinka	Teisiniai ir vyriausybės veiklos aspektai: teisinės ir reguliavimo sistemos efektyvumas ir kokybė, vyriausybės vykdomos veiklos skaidrumas ir veiksmingumas
Makroekonominė situacija	Makroekonominį stabilumą nusakantys aspektai: fiskalinė ir monetarinė politika, viešieji finansai
Inžinerinė infrastruktūra	Transporto (kelių, geležinkelių, uostų, oro uostų) ir energijos perdavimo infrastruktūros efektyvumas ir kokybė
Technologinė infrastruktūra	Informacinių technologijų ir telekomunikacijų prieinamumas ir naudojimas, naujausių technologijų prieinamumas, diegimas
Mokslinė infrastruktūra	Inovacijų kūrimo pajėgumai, mokslo institucijų kokybė, mokslo ir verslo bendradarbiavimas, žmogiškųjų mokslo išteklių prieinamumas, našumas
Švietimas	Pradinis ir aukštesnis švietimas, aukštasis mokslas ir darbuotojų mokymai
Socialinė aplinka	Sveikata ir sveikatos priežiūros kokybė, socialinė gerovė, ekologinė situacija, atsinaujinančioji energija
Produktų rinka	Produktų rinkos efektyvumą nusakančios konkurencijos sąlygos: procedūros, mokestinė ir teisinė bazė
Darbo rinka	Darbo rinkos efektyvumas ir lankstumas: teisinė ir reguliavimo sistema, rinkos dalyvių santykiai, našumas, talentų naudojimas, lygios teisės
Finansų rinka	Bankų ir vertybinių popierių rinkos veiklos efektyvumas, prieinamumas ir patikimumas
Verslo pažanga	Klasterių plėtra, įmonių atsakomybė, valdymo praktika, kultūra, strategijos

Šaltinis: Rakauskienė, Tamošiūnienė, 2013, p. 168–169.

Sektoriaus konkurencingumas. Sektorių konkurencingumas priklauso nuo daugelio kintamųjų, tokių kaip paklausos ir veiksnių sąlygos, pramonės konkurencingumas, įmonių strategija ir struktūra (Čibinskienė, 2013, p. 58). Sektoriaus konkurencingumas, anot M. E. Porter ir C. Linde (1995) kyla iš

aukšto produktyvumo, gaunamo tiek dėl žemesnių nei konkurentų sąnaudų, tiek dėl gebėjimo rinkai pateikti aukštos pridėtinės vertės produktą už teisingą kainą. M. E. Porter ir C. Linde (1995) atliktų detalių atvejų studijų įvairių sektorių pavyzdžiu analizė parodė, kad tarptautinį konkurencingumą galima užsitikrinti ne mažiausiomis sąnaudomis ar gaminant masiškai, bet nuolatiniu veiklos gerinimu bei inovacijomis. Anot G. Kondev ir kitų (2014), konkurencingumą lemia šie veiksniai: inovacijos, greita reakcija į aplinkos pokyčius (lankstumas), efektyvus žmogiškųjų išteklių valdymas, vertės sumažėjimo kompensavimas, kokybiški produktai ir kt. M. Birsan ir S. Susu (2015) įvardija tokius konkurencingumo veiksnius: žinias, inovatyvumą, informaciją, ryšius, vietą bei socialinę atsakomybę.

Z. S. Kristkova ir G. A. Coque (2015) teigimu, sektoriaus konkurencingumas priklauso nuo tokių veiksnių, kaip rinkos struktūra, reguliavimas, tiekimo grandinės koordinavimas, logistika, kokybė, pridėtinė vertė, sąnaudos ir bei vertės grandinės darna. Apibendrinant mokslininkų nuomones, parengta sektoriaus konkurencingumą lemiančius veiksnius apibendrinanti lentelė (žr. 5 lent.).

5 lentelė. Sektoriaus konkurencingumą lemiantys veiksniai

Veiksniai	Autoriai					Paminėta kartų
	M. E. Porter, C. Linde (1995)	A. Čibinskienė (2013)	G. Kondev ir kiti (2014)	M. Birsan, S. Susu (2015)	Z. S. Kristkova, G. A. Coque (2015)	
Produktyvumas	+					1
Nuolatinis veiklos gerinimas	+					1
Inovacijos	+		+	+		3
Paklausos veiksnių sąlygos		+				1
Įmonių strategija		+				1
Rinkos struktūra		+			+	2
Lankstumas			+			1
Efektyvus žmogiškųjų išteklių valdymas			+			1
Pridėtinė vertė			+		+	2
Aukšta kokybė			+		+	2
Žinios				+		1
Informacija				+		1

5 lentelės tęsinys kitame puslapyje

5 lentelės tęsinys

Ryšiai				+		1
Vieta				+		1
Socialinė atsakomybė				+		1
Reguliavimas					+	1
Tiekimo grandinės koordinavimas					+	1
Logistika					+	1
Sąnaudos					+	1
Veiksnių skaičius	3	3	5	6	7	24

Kaip rodo sektoriaus konkurencingumą lemiančių veiksnių suvestinė, mokslininkai mini nuo 19 skirtingų sektoriaus konkurencingumą lemiančių veiksnių. Pastebima didelė veiksnių įvairovė. Daugiau nei vieną kartą atskirose klasifikacijose paminėtos tik inovacijos, rinkos struktūra, pridėtinė vertė bei aukšta kokybė.

Kaip nurodo A. Liučvaitienė ir K. Peleckis (2011a), nepakanka vien tik nustatyti svarbiausius konkurencingumą lemiančius veiksnius, svarbu tinkamai parinkti esančių duomenų, rodiklių vertinimo metodus, padedančius atlikti nuoseklų ir daugiaspektį ūkio konkurencingumo vertinimą, numatant kryptis jam stiprinti (Liučvaitienė, Peleckis, 2011a, p. 182).

Atlikta konkurencingumą lemiančių veiksnių analizė parodė, kad sektoriaus konkurencingumo vertinimai negali būti atskirti nuo įmonės bei nacionalinio konkurencingumo konteksto. Sektoriaus konkurencingumo vertinimuose svarbu atkreipti dėmesį į rinkos struktūrą, pridėtinę vertę bei kokybę.

1.3. Konkurencingumo vertinimo poreikis ir tikslai

Konkurencingumo vertinimo svarbą lemia konkurencingumo reikšmės augimas. Anot L. Žitkaus ir M. Mickevičienės (2013), „bet kurio subjekto konkurencingumas yra nuolat augančių poreikių ir gebėjimo juos patenkinti išvestinė. Konkurencingumo reikšmės šiuolaikiniame pasaulyje augimo priežastys yra šios:

- atviros prekių, paslaugų, kapitalo, žmonių ir žinių judėjimui ekonomikos globalizacija, kuri yra stimuliuojama IKT, ir transporto sistemų tobulėjimas;
- gyventojų koncentracija urbanizuotuose regionuose, kuriuose susikaupęs potencialas sukuria naujus reikalavimus, poreikius ir galimybes;
- ekonominio ir visuomeninio gyvenimo tempo augimas, sukeltas efektyvesnio mokslo rezultatų išnaudojimo praktikoje“ (Žitkus, Mickevičienė, 2013, p. 432).

Konkurencingumo vertinimus dažniausiai atlieka tarptautinės organizacijos, nepriklausomų ekspertų grupės arba institutai, tyrinėjantys bei nustatantys atskirų pasaulio šalių reitingus pagal jų pasiektą konkurencinę padėtį atitinkamoje rinkoje, o taip pat atskirų valstybių ekspertai, kurie siekia nustatyti savo šalies ūkio subjektų konkurencingumą bei tolesnę plėtros kryptį (Liučvaitienė, Peleckis, 2011a, p. 187).

Kaip pažymi V. Navickas ir A. Malakauskaitė (2010), „konkurencingumo vertinimas ekonomiškai reikšmingas dėl kelių priežasčių: pirma, tai procesas, leidžiantis nustatyti analizuojamos šalies ekonomikos 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“ (Navickas, Malakauskaitė, 2010, p. 5).

Anot V. Navicko ir A. Malakauskaitės (2010), „konkurencingumo vertinimo metodikos, skirtingos savo aprėptimi ir paskirtimi, turi esminį bendrą bruožą - jos leidžia nustatyti vertinamo objekto santykinę poziciją kitų analogiškų (tos pačios rūšies) objektų atžvilgiu, remiantis sukurta vertinimo kriterijų ir rodiklių sistema“ (Navickas, Malakauskaitė, 2010, p. 5).

R. Tamošiūnienės ir G. Staskevičiūtės (2011) teigimu, gauti rezultatai sudaro prielaidas toliau įvardinti prioritetus, keliamus tikslus. Konkurencingumo vertinimai sudaro prielaidas nustatyti problemas ir parinkti tinkamas priemones jų eliminavimui (Kondev *et al.*, 2014, p. 515).

Kaip pažymi A. Mittal ir kiti (2013), konkurencingumo vertinimai leidžia nustatyti esamą sektoriaus poziciją bei planuoti tinkamus sprendimus ateičiai. Šio baigiamojo magistro darbo autoriaus nuomone, tai vienas svarbiausių sektoriaus konkurencingumo vertinimo poreikį atskleidžiančių argumentų, kadangi tik žinant konkrečias problemines sritis, ribojančias sektoriaus konkurencingumą, bus galima parinkti tinkamas konkurencingumo didinimo kryptis. Tam, kad vertinimai būtų pagrįsti, objektyvūs ir rezultatyvūs, svarbu taikyti įvairius sektoriaus konkurencingumo vertinimo būdus ir metodus.

2. SEKTORIAUS KONKURENCINGUMO VERTINIMO BŪDAI IR MODELIAI

2.1. Sektoriaus konkurencingumo vertinimo modeliai

Konkurencingumas – sudėtinga ekonominė kategorija, turinti makro- (šalies), mezo- (šakos) ir mikro- (įmonės) lygmenis. Konkurencingumo vertinimo metodikos yra įvairios, tačiau jos turi esminį bendrą bruožą – remiantis vertinimo kriterijų ir rodiklių sistema, jos leidžia nustatyti santykinę vertinamo objekto poziciją kitų tos pačios rūšies objektų atžvilgiu (Gapšys, 2013, p. 369).

Konkurencingumo vertinimo metodikų skirtumus aprėpties ir paskirties aspektu taip pat reikėtų akcentuoti. Anot A. Gapšio (2013), net tam pačiam objektui galimi skirtingi rezultatai, kai taikomos skirtingos metodikos. Viena iš praktinių konkurencingumo vertinimo problemų – metodikos laiko sąnaudos, mažinančios vertinimo lankstumą ir operatyvumą. Dalis statistinių rodiklių tampa prieinami tik po tam tikro laiko, per kurį kartais labai pasikeičia makroekonominės sąlygos (Gapšys, 2013, p. 369).

V. Navickas ir A. Malakauskaitė (2010) nurodo, kad konkurencingumo vertinimo metodikos gali būti dviejų tipų:

- 1) „kainų konkurencingumo vertinimo metodikos (analizuojami užsienio prekybos, valiutų kursų ir kt. rodikliai);
- 2) ne kainomis grįstos konkurencingumo vertinimo metodikos (analizuojami produkcijos patikimumo, kokybės ir kt. rodikliai). Šių rodiklių analizę ir vertinimą dažniausiai atlieka tarptautinės ekonominės institucijos, pvz., 1961 m. įsteigta Ekonominio bendradarbiavimo ir plėtros organizacija“.

V. Navickas ir A. Malakauskaitė siūlo taikyti tam tikrą sektoriaus konkurencingumo vertinimo metodikas. Viena iš tokių metodikų - M. E. Porter „deimanto“ modelis, Milken instituto (Kalifornija, JAV) pasiūlytas Globalus kapitalo prieinamumo indeksas (angl. Global Capital Access Index) ir kitos metodikos“ (Navickas, Malakauskaitė, 2010, p. 6).

Anot V. Navicko ir A. Malakauskaitės (2010), „plačiausiai taikomos mezolygmens (dažniausia – ekonomikos sektorių) konkurencingumo vertinimo metodikos gali būti suskirstytos į tris grupes:

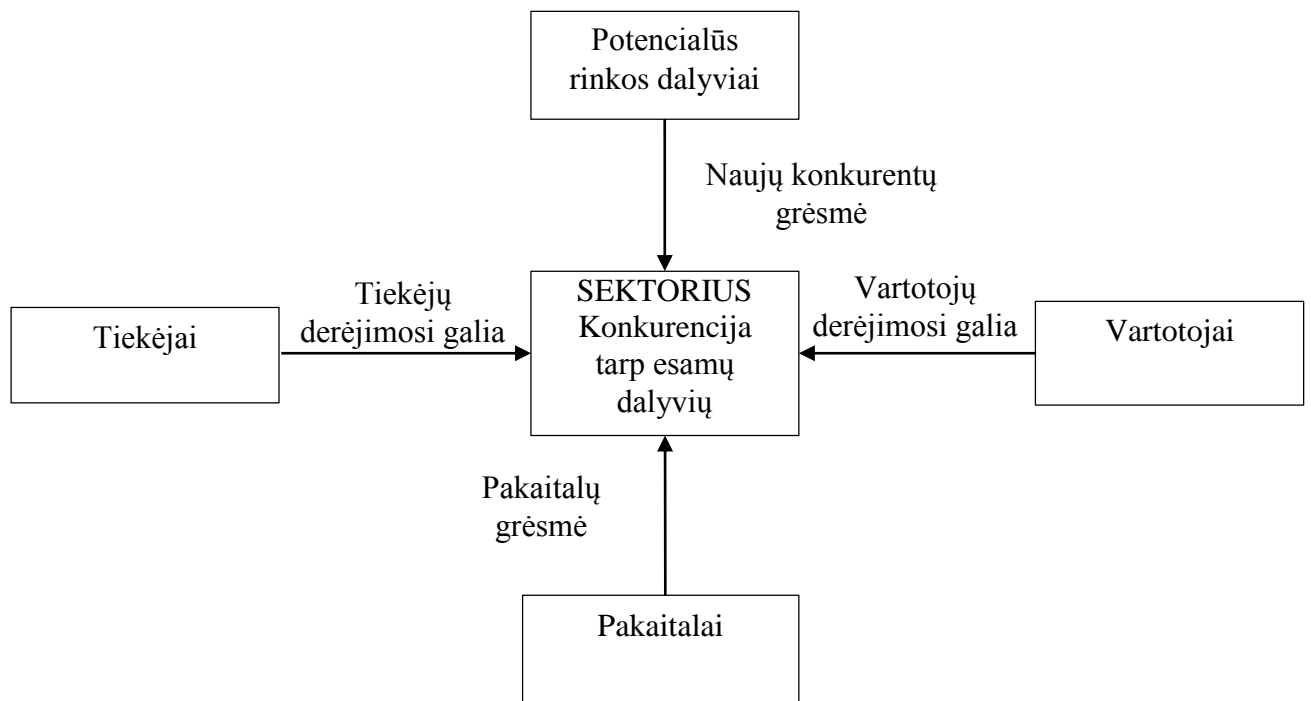
1. Makroekonominių ir šakos įmonių ekonominės veiklos rezultatų analizė. Pagal šią metodiką vertinami pagrindiniai makroekonominiai ir ūkio šakos rodikliai, pavyzdžiui, šakos pardavimo apimtis, generuojama pridėtinė vertė, darbuotojų skaičius, be to., šie rodikliai lyginami su pasaulio ar ES šalių vidutiniais šakiniais rodikliais. Galima pažymėti, kad ūkio šaka laikoma konkurencinga, jei jos lyginamoji dalis ir rodiklių vertės viršija pasaulio ar ES šalių atitinkamos

(pasirinktos) ūkio šakos vidutinę lyginamąją dalį ir rodiklių vertes. Šios metodikos privalumas – galimybė palyginti gautus rezultatus su didesnio ekonominio regiono rodikliais. Siekiant išsamesnių analizės rezultatų, reikėtų stebėti pasirinktų rodiklių dinamiką ilguoju laikotarpiu.

2. Lyginamoji analizė (angl. benchmarking). Ši metodika remiasi pasirinktų objektų konkurencingumo rodiklių lyginamąja analize (labiausiai paplitusi įmonių ir šalių rodiklių lyginamoji analizė). Pagrindinė metodikos problema - statistinių duomenų patikimumas. Taikyti šią metodiką konkrečių įmonių konkurencingumui vertinti yra sudėtinga, nes sunku gauti agreguotų patikimų šakos duomenų.
3. M. E. Porter „deimanto“ modelis. M. E. Porter metodika grindžiama pagrindinių keturių susijusių elementų, kurie lemia ekonomikos sektorių ir šalių konkurencinį pranašumą, analizė. Šiems elementams priklauso: veiksnų sąlygos, vietinės paklausos sąlygos (rinka), susijusios ir palaikančios šakos (klasteriai, tinklai ir verslo sistemos) bei įmonių strategijos ir valdymas. Be minėtų veiksnų, išskiriami du papildomi elementai, turintys netiesioginę įtaką konkurencingumui – valstybės vaidmuo bei atsitiktinės galimybės, arba „šansai“. Ši metodika sudaro galimybę išsamiai perteikti ūkio šakos konkurencingumo būklę, tačiau siūlomas konkurencingumo vertinimo modelis yra gana imlus laiko ir finansiniams ištekliams, todėl negali būti operatyviai stebima konkurencingumo rodiklių dinamika“ (Navickas, Malakauskaitė, 2010, p. 8).

Penkių konkurencinių jėgų modelis. Vienas iš dažniausiai taikomų sektoriaus konkurencingumo vertinimo modelių yra M. Porter penkių konkurencinių jėgų modelis. Kaip nurodo G. Mitkutė ir L. Nagreckaitė (2006), šis modelis buvo sukurtas 1990 m. M. E. Porter sukūrė naują konkurencingumo koncepciją, pagrįstą penkių rinkoje veikiančių jėgų sąveika. Šis naujas požiūris į konkurencingumą bei jo tyrimus buvo revoliucija ekonomikos teorijoje. Penkių konkurencinių jėgų modelis tinka įmonės, šalies ar pramonės šakos / segmento konkurencingumui tirti. Be abejo, yra daugybė mokslininkų, kurie taip pat domėjosi konkurencingumu, tačiau beveik visi šiuo metu žinomi konkurencingumo tyrimo modeliai remiasi M. Porter penkių konkurencinių jėgų modeliu (Mitkutė, Nagreckaitė, 2006, p. 15).

Penki pagrindiniai konkurencingumo veiksniai yra naujų konkurentų grėsmė, vartotojų derėjimosi galia, konkurencija tarp esamų konkurentų, pakaitalų grėsmė, tiekėjų derėjimosi galia (žr. 2 pav.). Šių veiksnų stiprumą lemia įvairios ekonominės ir technologinės charakteristikos. Minėtieji veiksniai gana stiprūs padangų, popieriaus, metalo sektoriuose, kuriuose organizacijos gauna didelę grąžą. Paslaugų, kosmetikos, parfumerijos sektoriuose, kuriuose grąža yra vidutinė, penkių konkurencinių jėgų raiška nebus labai stipri (Porter, 1980, p. 30).



Šaltinis: Porter, 1980, p. 31.

2 pav. Penkių konkurencinių jėgų modelis

Organizacijoms svarbu įvertinti penkias konkurencines jėgas, kad žinotų, kur nukreipti savo konkurencinę strategiją. Pagrindinių konkurencinių jėgų įvertinimas organizacijai atskleidžia sektoriaus patrauklumą ir galimas veiklos alternatyvas, išryškina pagrindines stiprybes ir silpnybes, identifikuoja sritis, kuriose strateginiai pokyčiai gali būti rezultatyviausi. Jungtinis penkių konkurencinių jėgų stiprumas lemia potencialų pelningumą. Pelningumas matuojamas kaip investuoto kapitalo grąža (Porter, 1980, p. 31).

Naujų konkurentų grėsmė. Nauji rinkos žaidėjai į sektorių žengia su naujomis galimybėmis, siekiu užkariauti rinkos dalį ir neretai disponuoja svarbiais ištekliais. Jie gali sumažinti kainas ar padidinti savikainą, taip mažindami pelningumą. Naujų konkurentų atsiradimą rinkoje gali stabdyti tokie barjerai didelių finansinių išteklių poreikis. Konkurentai taip pat ne taip intensyviai žengia į kapitalo rinkas ar į tokius sektorius, kuriuose gajį masto ekonomija. Svarbus barjeras gali būti ir paskirstymo kanalai. Jei šiuo metu rinkoje veikiančios dalyviai yra išplėtoję ilgalaikius ryšius su tarpininkais, naujiems rinkos dalyviams produktų paskirstymas gali tapti rimtu iššūkiu. Dar viena žengimo į naują rinką kliūtis gali būti produkto diferenciacija. Produkto diferenciacija reiškia, kad rinkoje veikiančių organizacijų prekės ženklo pažinimas ir vartotojų lojalumas yra stiprūs dėl reklamos, vartotojų aptarnavimo ar kitų produkto savybių. Vyriausybės politika taip pat gali riboti naujų konkurentų atsiradimą kai kuriose rinkose (Porter, 1980, p. 31–34).

Konkurencija tarp esamų rinkos dalyvių. Konkurencija tarp esamų rinkos dalyvių pasireiškia įvairiais veiksmais: kainos korekcijomis, reklamavimu, produkto pristatymais, vartotojų aptarnavimo

gerinimu, garantijomis ir kt. Konkurencija atsiranda tuomet, kai vienas ar keli rinkos dalyviai išvelgia pozicijos gerinimo galimybių. Lėtas rinkos augimas charakterizuojamas kaip konkurenciją destabilizuojantis veiksnys, kadangi tai įvelia rinkos dalyvius į „žaidimą“ dėl rinkos dalies. Kuomet sektoriaus augimas yra intensyvus, organizacijos gali pagerinti savo rezultatus augdamos drauge su rinka. Konkurencija yra intensyvi tose rinkoje, kurios pasižymi aukštomis nekintančiomis sąnaudomis. Kuomet produktas yra plataus vartojimo, vartotojų pasirinkimą dažniais atvejais lemia kaina, aptarnavimas, o tai kuria spaudimą konkuruoti šiais veiksniais. Diferenciacija tokiais atvejais kuria konkurencinį pranašumą. Konkurentai, kurie turi išskirtines strategijas, asmenybes, ryšius įgyja konkurencinį pranašumą, kadangi jie kelia išskirtinius tikslus, plėtoja įvairesnes idėjas apie tai, kaip konkuruoti. Neretai įvairovės įneša konkurentai iš užsienio, kadangi jie veikia kitokiomis aplinkybėmis ir kelia kitokius tikslus. Konkurencija tarp esamų rinkos dalyvių gali būti intensyvi ir dėl aukštų išėjimo barjerų. Tokie barjerai – tai veiksniai, kurie skatina sektoriaus dalyvius konkuruoti net ir tuomet, kai verslo pelningumas yra labai žemas arba neigiamas (Porter, 1980, p. 34–37).

Pakaitalų grėsmė. Visos organizacijos pagal platųjį požiūrį konkuruoja su pakaitalų gamintojais. Pakaitalai apriboja sektoriaus pelno potencialą, užkeldami kainų lubas. Pakaitalai ne tik apriboja pelnus normaliuoju laikotarpiu, bet ir sėkmingu laikotarpiu. Pakaitalų identifikavimas – tai tas pačias funkcijas atliekančių produktų paieška. Vykdamt paiešką, svarbu įvertinti ir valstybinę reguliavimą, subsidijas, mokesčių politiką (Porter, 1980, p. 38).

Vartotojų derėjimosi galia. Vartotojai yra svarbi kainą koreguojanti jėga, nes jie gali mažinti kainą, reikalauti geresnės kokybės. Kiekvienos grupės vartotojų derėjimosi galia priklauso nuo daugybės charakteristikų, susijusių su jų situacija rinkoje ir jų pirkimų dalimi tam tikrame sektoriuje. Vartotojų grupės derėjimosi galia bus stipri, kuomet jų pirkimų apimtis sudarys didelę dalį pardavimų. Tai reiškia, kad vartotojų grupė yra finansiškai svarbi pardavėjui (Porter, 1980, p. 38–39).

Tiekėjų derėjimosi galia. Tiekėjai gali koreguoti savo konkurencingumą rinkoje keldami kainas ar suprastindami tiekiamų produktų kokybę. Tokie kainų padidinimai mažina sektoriaus pelningumą. Tiekėjų derėjimosi galia yra stipresnė tuomet, kai rinkoje dominuoja keli tiekėjai ir sektorius, kuriems jie tiekia yra koncentruotas. Tokiu atveju tiekėjų įtaka kainoms, kokybei ir terminams bus didelė (Porter, 1980, p. 39).

Nepaisant aktyvaus M. Porter penkių konkurencinių jėgų modelio taikymo praktikoje, jis turi ne tik privalumų, bet ir trūkumų (žr. 6 lent.).

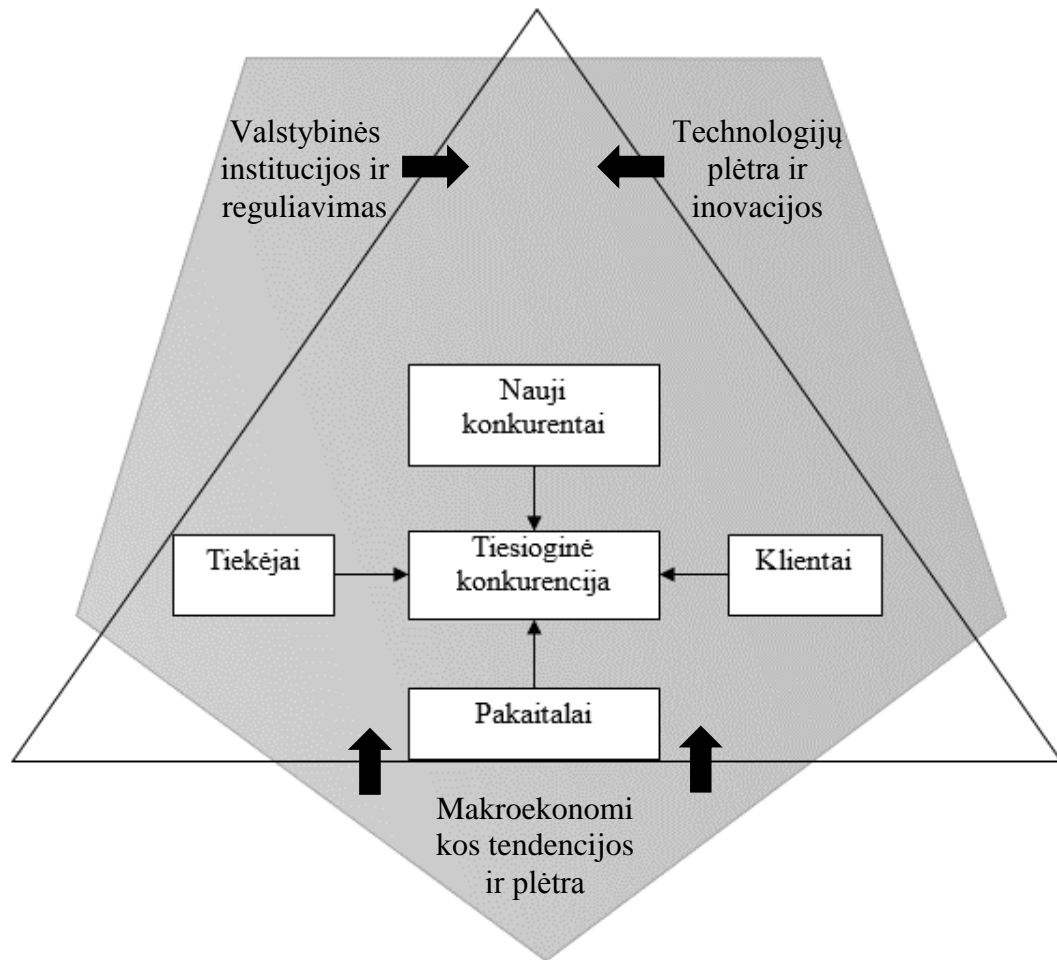
6 lentelė. M. Porter penkių jėgų modelio privalumai ir trūkumai

Privalumai	Trūkumai
<ul style="list-style-type: none"> • modelis nagrinėja penkis svarbiausias konkurencingumą lemiančias jėgas bei jų tarpusavio sąveiką; • modelis gali būti taikomas tiek įmonės, tiek pramonės šakos ar sektoriaus, tiek šalies konkurencingumui tirti. • galima nustatyti išsivysčiusių, stiprių šalių konkurencingumą bei pagrindines jo tendencijas. 	<ul style="list-style-type: none"> • modelis ne visuomet padeda nustatyti tikslią konkurencinę padėtį; • modelis apima ne visas konkurencingumą lemiančias jėgas; • dviejų šalių integruotos ekonomikos atveju Penkių jėgų modelis negali atskleisti konkurencingumą sąlygojančių veiksnių; • penkių jėgų modelis neįtraukia trijų išorinių jėgų (valstybinis sektorius, technologijų plėtra bei makroekonominės rinkos charakteristikos); • modelis ne visada gali būti naudojamas tarptautiniam konkurencingumui nustatyti, nes globalinėje rinkoje veikia daug daugiau jėgų; • modelis neįtraukia skirtingų profesijų žmonių įtakos konkurencingumui.

Šaltinis: sudaryta pagal Mitkutė, Nugreckaitė, 2006.

G. Mitkutės ir L. Nagreckaitės (2006) teigimu, M. Porter penkių konkurencinių jėgų modelis kritikuojamas dėl to, kad jis neįtraukia vieno svarbiausių veiksnių – valstybinių institucijų bei jų reguliavimo. Tai ypatingai aktualu besivystančioms šalims, nes valstybės valdymo institucijos gali nustatyti tam tikrus tarifinius ar netarifinius barjerus ir t.t. Be to, rinkoje egzistuoja daugybė veiksnių, kurie lemia konkurencinę aplinką, ir kurie negali būti numatyti iš anksto. Pavyzdys galėtų būti technologinė pažanga informacinių technologijų rinkoje, elektroninės prekybos atsiradimas ir staigus jos pakilimas, populiarėjimas. Minėtieji veiksniai darė poveikį tiek tarptautinei, tiek vietinei rinkoms, tačiau jų negalėjo nusakyti nei mokslininkai nei rinkos analitikai (Mitkutė, Nagreckaitė, 2006, p. 16). Šie trūkumai paskatino kitų konkurencingumo vertinimo modelių kūrimą.

PwC (Price Waterhouse Coopers“ pramonės struktūros konkurencijos tyrimo modelis. Šis modelis detalizuoja rinkoje veikiančias jėgas ir jų įtaką mezo – ekonominiu lygiu. PwC modelyje veikia šios pagrindinės jėgos: valstybės politika, technologinis augimas bei rinkos charakteristikos, kaip augimas, pagrindinės tendencijos ir panašiai (žr. 3 pav.). Sąveikaujant šioms jėgoms sektorius klesti, jei sugeba atlaikyti tiekėjų, pirkėjų spaudimą bei egzistuojančią konkurenciją tarp rinkoje esančių produktų ir jų pakaitalų (Mitkutė, Nagreckaitė, 2006, p. 18).



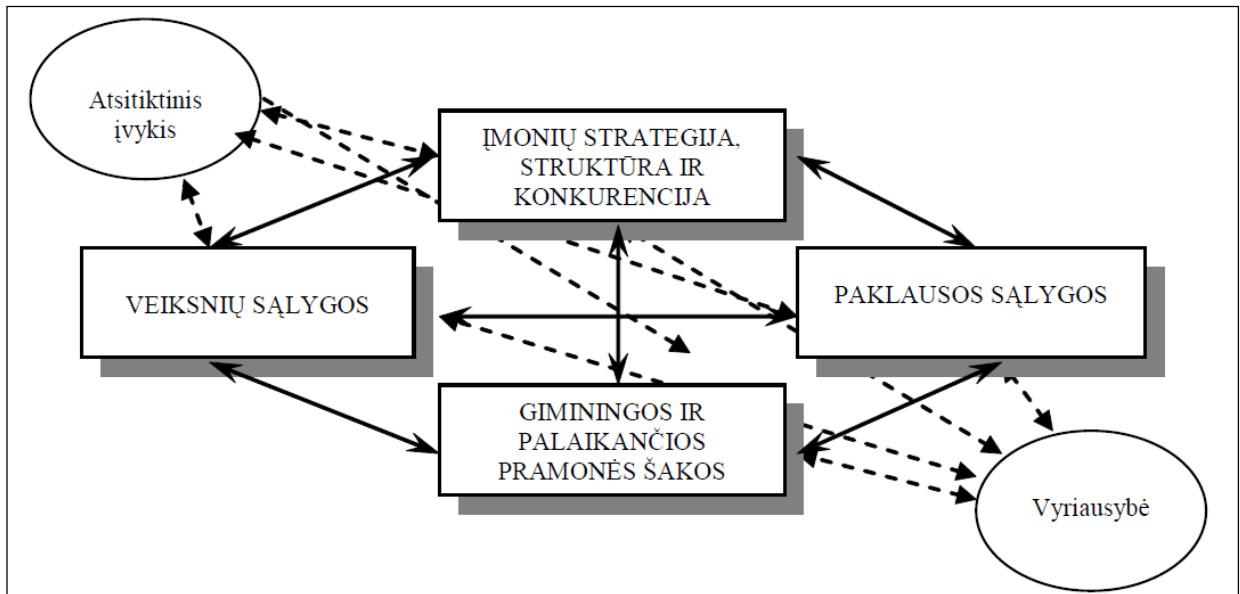
Šaltinis: Mitkutė, Nugreckaitė, 2006, p. 18.

3 pav. PwC pramonės konkurencingumo tyrimo modelis

PwC pramonės struktūros modelis apima M. Porter penkių konkurencinių jėgų modelį, kuris yra patalpintas į trikampį modelio viduje. Penkias jėgas koreguoja trys išoriniai veiksniai: valstybės politika, technologinis augimas bei rinkos pagrindinės tendencijos, augimas. Šios trys jėgos yra susijusios su pramonės sektoriumi ir trikampio viduje veikiančiomis jėgomis, tačiau veikia iš išorės. Šis modelis labiau taikytinas besivystančioms šalims, kadangi apima svarbiausius konkurencingumą lemiančius veiksniai. Modelis taikytas konkurencingumui vertinti Turkijoje, Kipre ir Maltoje. Modelio pagalba galima nustatyti ir išsivysčiusių šalių konkurencingumo lygį bei tendencijas. Išsivysčiusių šalių atveju daugiausiai dėmesio tikslinga skirti inovacijoms bei technologijoms, nes valstybės politika ir makroekonominė tokių šalių padėtis dažniausiai būna stabili (Mitkutė, Nagreckaitė, 2006, p. 18).

Deimanto modelis. M. Porterio deimanto modelis yra plačiai taikomas valstybių, regionų ir atskirų pramonės šakų konkurencingumo analizei (Mozūraitienė *et al.* 2011, p. 226). Šis modelis grindžiamas prielaida, kad šalies konkurenciniai pranašumai yra vietiniai, o pagrindiniai šių pranašumų kūrėjai – šalies įmonės ir vyriausybė. Skirtingos šalys turi tik joms būdingus konkurencinius

pranašumus, todėl nė viena šalis negali būti konkurencinga visose ar daugelyje pramonės šakų. Deimanto modelis sudaro prielaidas identifikuoti svarbiausius šalies konkurencinę aplinką formuojančius veiksniai (žr. 4 pav.).



Šaltinis: Simanavičienė *et al.* 2007, p. 70.

4 pav. Šalies konkurencingumo veiksniai

Pagal M. Porterio deimanto modelį tiriant pramonės šakų *veiksnių sąlygas* analizuojami veiksniai, ypatingai svarbūs sektoriaus konkurencingumui formuoti ir stiprinti (Sabonienė 2007, p. 37–38):

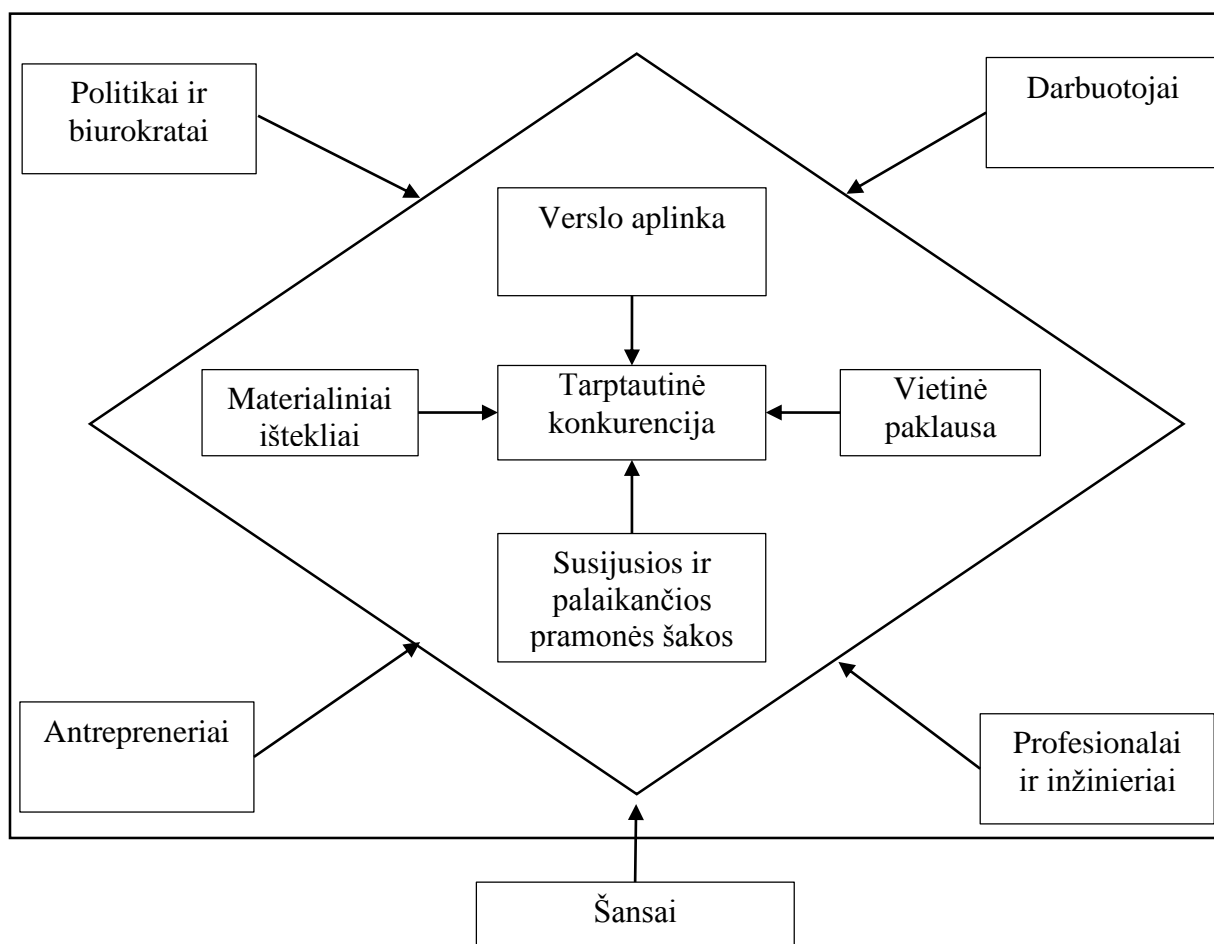
- šalyje išgaunami gamtiniai išteklių ir jų panaudojimo galimybės;
- darbo jėgos kvalifikacija;
- užmokesčio lygis;
- veikiančių įmonių skaičius ir jo kaita;
- darbuotojų skaičiaus kaita sektoriuje;
- materialinių investicijų apimtis;
- tiesioginės užsienio investicijos.

Pramonės šakų *struktūra, strategija bei konkurencija* tiriama pasitelkiant tokius rodiklius: šakos koncentracijos laipsnį, darbo produktyvumo rodiklį, bendrojo pelningumo rodiklį, inovacijų apimtį. Pramonės šakų *paklausos sąlygos* įvertinamos šiais rodikliais: parduota produkcija vietinėje ir užsienio rinkoje, rinkos dalis (Sabonienė 2007, p. 38).

Deimanto modelis rodo, kaip minėtieji veiksniai, veikdami kartu, sukuria verslo aplinkos dinamiką, skatina konkurenciją, o valstybės ekonominė politika turi taip tobulinti „Deimanto“ veiksniai, kad sektoriuje veikiančios ūkio subjektai galėtų daug sėkmingiau siekti didesnio produktyvumo (Peleckis

et al. 2011, p. 50). Anot V. Navicko ir A. Malakauskaitės (2010), šis modelis sudaro galimybę išsamiai perteikti ūkio šakos konkurencingumo būklę, tačiau siūlomas konkurencingumo vertinimo modelis yra gana imlus laiko ir finansiniams ištekliams, todėl negali būti operatyviai stebima konkurencingumo rodiklių kaita.

Devynių veiksnių modelis. Dar vienas svarbus konkurencingumo vertinimo modelis – devynių veiksnių (žr. 5 pav.).



Šaltinis: Mitkutė, Nugreckaitė, 2006, p. 20.

5 pav. Devynių veiksnių modelis

Šis modelis gali būti taikomas vertinant tiek išsivysčiusių, tiek besivystančių šalių konkurencingumą. Šis modelis yra plačiausias, t.y. jis apima ir analizuoja daugiausia veiksnių, lemiančių konkurencingumą. Šio modelio pranašumas tas, kad tiriant daugiau veiksnių gaunami tikslesni, išsamesni tyrimų rezultatai. Analizuojant konkurencingumą remiantis Devynių veiksnių modeliu svarbu išsamiai įvertinti tiek fizinius veiksnius, tiek žmogiškuosius veiksnius. Išsami veiksnių analizė parodo, kas stipriau veikia konkurencingumą. Pasitelkiant modelį galima įvertinti ir atsitiktinumus, t.y. šansus. Tai nenuspėjami, nuolat vykstantys pokyčiai rinkoje (valiutų kurso staigūs pasikeitimai, pasikeitę naftos

kainos, staigus naujų technologijų atsiradimas, politiniai pokyčiai ir t.t.) (Mitkutė, Nagreckaitė, 2006, p. 20).

Sektorių konkurencingumo vertinimui mokslininkai siūlo naudoti ir SSGG analizę (Shinno *et al.*, 2006; Kristkova, Coque, 2015).

2.2. Sektoriaus konkurencingumo rodikliai

Konkurencingumo rodikliai yra nukreipti į įvairių aspektų įvertinimą. A. Liučvaitienė ir K. Peleckis (2011b, p. 197–198) mini tokius aspektus:

- „santykinis pranašumas ir absoliutus pranašumas (pabrėžiama šaliai būdingų pranašumų, t.y. ekonominių charakteristikų, svarba; šalies konkurencingumas priklauso nuo jos gebėjimų panaudojant išteklius, minimizuojant gamybos kaštus);
- rinkos struktūros tipai ir jų poveikis konkurencingumui (nagrinėjami šie klausimai: monopolizacijos laipsnis ir poveikis konkurencijai, oligopolijos, tobulos konkurencijos įtaka rinkoje vykstantiems procesams);
- teoriniai ir empiriniai konkurencingumo tyrimai (išskiriami šie konkurencingumą lemiantys veiksniai: turimi ištekliai ir jų panaudojimas, gamybiniai pajėgumai, vyriausybės vaidmuo ir išlaidos, užimama rinkos dalis, masto ekonomija);
- konkurencinių strategijų formavimas (nagrinėjama išskirtinių kompetencijų svarba, produkto kokybė, inovacijos ir investicijos, informacinės sistemos);
- politiniai, teisiniai ir kultūriniai konkurencingumo aspektai (ekonominiu požiūriu vertinama konkurencingumo koncepcija neatsiejama nuo istoriškai susiformavusių politinių, kultūrinių, geografinių globalizacijos aspektu)“.

A. Liučvaitienės ir K. Peleckio (2011b) teigimu, siekiant išsamiai įvertinti konkurencingumą kiekviename ūkio posistemyje (šalies ūkyje, šakoje, subjekto ūkyje ir t.t.), būtina parinkti tinkamiausiai atspindinčius veiklos pobūdį rodiklius. Svarbiausi rodikliai skirstytini į tokias grupes: 1) konkurencinio pranašumo matavimo rodikliai, 2) pelningumo rodikliai, 3) valstybės pagalbos lygį apsprendžiantys rodikliai (Liučvaitienė, Peleckis, 2011b, p. 202).

Konkurencingumo vertinimą indeksu mokslininkai pripažįsta kaip vienas iš kompleksiškai problemą analizuojančių metodų (Bruneckienė, Činčikaitė, 2009, p. 700). Pagrindiniais konkurencingumo rodikliais įvardijami įmonės pelningumas, išlaidos, produktyvumas bei įgyta rinkos dalis“ (Dumčiuvienė ir kt., 2005, p. 64).

Šalies ūkio šakos konkurencingumui vertinti svarbu naudoti intensyvios konkurencijos, tarptautinio konkurencingumo šakoje ir lyginamojo pranašumo rodiklius (Gapšys, 2013, p. 369). A. Gapšys (2013), tirdamas žemės ūkio sektoriaus konkurencingumą, naudojo tokios vertinimo rodiklius,

apibūdinančius rinkos situaciją: kainas, apsirūpinimą produktais, eksporto ir importo balansą, produktų pardavimų apimtis. Šių rodiklių reikšmės, anot autoriaus, įprastai pateikiamos Europos Komisijos, Eurostato ir kituose statistiniuose leidiniuose.

V. Navickas ir A. Malakauskaitė (2010) siūlo pagrindinių sektoriaus ekonominės veiklos rezultatų rodiklių rinkinį (žr. 7 lent.). Anot autorių, sektoriaus konkurencingumo vertinimas turėtų apimti tokius rodiklius: šakos įmonių skaičių, šakos darbo jėgos kokybę, šakos našumą, šakos darbuotojų skaičių, šakos apyvartą, apyvartą vienam darbuotojui, šakos sukuriama BVP dalį, šakos sukuriama pridėtinę vertę, pridėtinę vertę vienam darbuotojui, tiesiogines užsienio investicijas į šaką, materialines investicijas į šaką.

7 lentelė. Pagrindiniai sektoriaus ekonominės veiklos rezultatų rodikliai

Rodikliai	Apibūdinimas
Šakos įmonių skaičius, proc.	Ūkio šakoje veikiančių įmonių skaičius. Įmonė laikoma veikiančia, jeigu joje dirba bent vienas darbuotojas ir(arba) per metus buvo uždirbta pajamų
Šakos darbo jėgos kokybė, proc.	Šakoje per ataskaitinį laikotarpį sukuriama pridėtinės vertės ir darbo jėgos kainos santykis
Šakos našumas, eur/val.	Šakoje per ataskaitinį laikotarpį sukuriama pridėtinės vertės ir darbo valandų santykis
Šakos darbuotojų skaičius, tūkst.	Įmonių darbuotojai, individualių įmonių savininkai (į darbuotojų skaičių įtraukiami asmenys, dirbantys ne visą darbo dieną, asmenys, kurių darbe nėra trumpą laiką, sezoniniai darbuotojai)
Šakos apyvarta, mln. eurų	Per ataskaitinį laikotarpį iš prekių pardavimo ir suteiktų paslaugų gautos tipinės veiklos pajamos (individualios įmonės atveju šias pajamas sudaro visos įplaukos)
Apyvarta vienam darbuotojui, eur/darb.	Šakos ataskaitinio laikotarpio apyvartos arba pajamų ir vidutinio šakoje dirbančių asmenų skaičiaus santykis
Šakos sukuriama BVP dalis	Šakos per ataskaitinį laikotarpį sukuriama BVP santykinė dalis, proc. nuo šalies BVP. Šalies sukuriama BVP procentinis pokytis skaičiuojamas lyginant einamųjų metų duomenis su praėjusio laikotarpio duomenimis

7 lentelės tęsinys kitame puslapyje

Šakos sukuriama pridėtinė vertė, mln. eurų	Šakos per ataskaitinį laikotarpį generuojama pridėtinė vertė skaičiuojama iš sukurto produkcijos vertės atėmus tarpinio vartojimo vertę
Pridėtinė vertė vienam darbuotojui, eur/darb.	Šakos ataskaitinio laikotarpio pridėtinės vertės ir vidutinio joje dirbančių asmenų skaičiaus santykis
Tiesioginės užsienio investicijos į šaką, mln. eur	Tiesioginėms užsienio investicijoms priskiriamas ne tik pirminis kapitalo investavimas, bet ir vėlesnės ekonominės operacijos tarp investuotojo bei tiesioginio investavimo įmonės
Materialinės investicijos į šaką, mln. eur	Išlaidos ilgalaikiam materialiajam turtui įsigyti, naujam turtui pastatyti ir esamam turtui remontuoti, t.y. pailginti turto naudingo naudojimo laiką ir (arba) pagerinti jo naudingąsias savybes

Šaltinis: Navickas, Malakauskaitė, 2010, p. 56.

A. Gribkov ir kiti (2014) siūlo tokius rodiklius sektoriaus konkurencingumui vertinti: eksportuojamos produkcijos dalis, rinkos dalis šalyje.

A. Liučvaitienės ir K. Peleckio (2011b) teigimu, „sudarius nagrinėjamos šakos (-ų) konkurencingumą apibūdinančių rodiklių sistemą arba vieną kompleksinį rodiklį, nustatomas šakos (-ų) konkurencingumas tarptautinėse rinkose. Šio tyrimo tikslas - nustatyti konkurencingus šalies ūkio sektorius bei įvertinti jų plėtros perspektyvas tarptautinėse rinkose. Tam gali būti naudojami statistiniai duomenys apie užsienio prekybos rodiklius (eksporto ir importo apimtys, grynosios pajamos iš užsienio prekybos ir pan.) bei atskirų pramonės šakų veiklos ir finansiniai rodikliai (darbo produktyvumo, produkcijos apimtys, pridėtinės vertės rodikliai, investicijų apimtys, aukštos kvalifikacijos darbuotojų santykinė dalis ir pan.)“ (Liučvaitienė, Peleckis, 2011b, p. 202).

I. Kriščiukaitienė (2008) pabrėžia įvairių pelningumo rodiklių taikymo svarbą. Anot autorės, konkurencingumo vertinimai turėtų integruoti grynojo pelno normą, investicijų pelningumą, nuosavo kapitalo pelningumą ir kt.

M. Birsan ir S. Susu (2015) teigimu, sektoriaus konkurencingumo vertinimai turėtų apimti finansinį, komercinį, žmogiškųjų išteklių, techninį, vadybos bei organizacinį konkurencingumą. Kiekvieno šių tipų konkurencingumui vertinti autoriai siūlo tam tikrus rodiklius (žr. 8 lent.).

8 lentelė. Sektoriaus konkurencingumo vertinimo rodikliai

Rodiklių grupė	Rodikliai
Finansinio konkurencingumo	Pelno dydis, momentinio finansavimo galimybės, paskolų suma, nuosavo kapitalo pelningumas, mokumas
Komercinio konkurencingumo	Rinkos dydis, pelningumo riba, produkto pozicija gyvavimo cikle, vartotojų lojalumas, asortimentas, reklamos biudžetas
Žmogiškųjų išteklių konkurencingumas	Darbo jėgos gebėjimai, pravaikštos, noras dirbti
Techninis konkurencingumas	Techniniai pasiekimai (mokslinių tyrimų ir eksperimentinės plėtros svarba, automatizavimo lygmuo), ryšiai su tiekėjais, atsargų apyvartumas
Vadybos konkurencingumas	Lyderių profilis (amžius, patirtis, išsilavinimas, ugdymas), vadovavimo gebėjimai (gebėjimai paskirti užduotis, deleguoti, derėtis), vertės kūrėjai, komandinė dvasia
Organizacinis konkurencingumas	Organizacinės struktūros, hierarchinių lygmenų skaičius, sprendimų delegavimo pobūdis, decentralizacijos laipsnis, informacijos srautai, paslaugų integracija

Šaltinis: Birsan, Susu, 2015, p. 192.

Vertinant sektoriaus konkurencinį pranašumą tarptautinėse rinkose, pasiektą rezultatą demonstruoja užsienio prekybos rodikliai. Analizuojant sektoriaus prekių ar paslaugų grupių galimybes konkuruoti užsienio rinkose, įvertinami prekybos balanso rezultatai, skaičiuojami santykinio pranašumo rodikliai (Pukelienė *et al.* 2004). Vienas svarbiausių rodiklių – atskleistas santykinis pranašumas (angl. revealed comparative advantage, sutr. RCA). Skaičiuoti šį rodiklį rekomenduoja OECD. Jis taikomas Europos šalyse, dar vadinamas eksporto specializacijos rodikliu. Šis rodiklis leidžia nustatyti, kokios prekių grupės, užima svarbiausią dalį eksporto struktūroje. Rodiklis leidžia įvertinti importo prasiskverbimo lygį į vietinę rinką. RCA rodiklis identifikuoja tarptautinėse ir vietinėse rinkose sėkmingiausiai konkuruojančias produktų grupes RCA indekso originali Balassa formulė tokia (Pukelienė *et al.* 2004):

$$B_{ij} = \frac{(X_{ij} / X_{rj})}{(X_{is} / X_{rs})} \quad (1)$$

Čia: X – eksportas;

i – prekė;

j – šalis;

r – prekių grupė;

s – šalių grupė.

B (arba RCA) indeksas skaičiuojamas naudojant struktūrinius užsienio prekybos rodiklius. Jis leidžia palyginti tam tikro produkto dalį visų produktų eksporte tiriamojoje valstybėje su atitinkama jos dalimi tiriamojoje valstybių grupėje (tiriamojoje bazėje). Indekso reikšmė didesnė už vienetą, rodo, jog tam tikro produkto viso valstybės eksporto dalis didesnė už atitinkamą jo dalį nagrinėjamoje valstybių grupėje. Tai reiškia, jog valstybė specializuojasi tos prekės eksporte ir turi santykinį pranašumą tiriamosios bazės atžvilgiu. Jei rodiklio reikšmė lygi vienetui, valstybė turi neutralų santykinį pranašumą, reiškiantį, kad jos padėtis rinkose panaši į vidutinę padėtį tiriamojoje bazėje. Mažesnė už vienetą indekso reikšmė rodo prastesnę valstybės padėtį (Pukelienė *et al.* 2004).

Dar vienas labai svarbus užsienio prekybos rodiklis yra santykinis prekybos balansas (RTB - relative trade balance). Šis indeksas apskaičiuojamas taip (Pukelienė *et al.* 2004):

$$RTB = \frac{X_i - M_i}{X_i + M_i} \quad (2)$$

Čia: X – eksporto dydis;

M – importo dydis.

RTB indekso neutralus dydis yra 0, jis gali kisti diapazone nuo $-1 \leq RTB \leq 1$. RTB teigiamas ir aukštas dydis rodo stiprų konkurencingumą (Pukelienė *et al.* 2004).

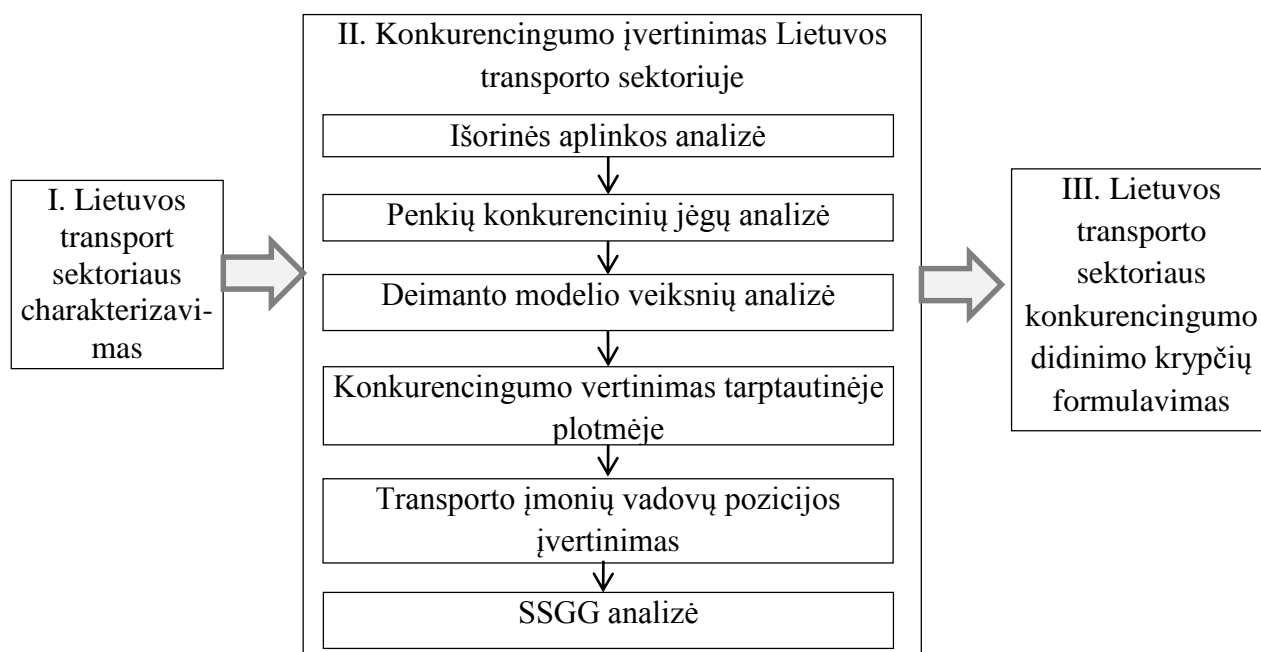
Atlikta sektoriaus konkurencingumo vertinimo rodiklių analizė parodė, kad šiam tikslui gali būti taikoma plati rodiklių įvairovė. Rodiklių rinkinys konkrečiau sektoriaus konkurencingumui vertinti turėtų būti sudaromas, atsižvelgiant į sektoriaus specifiką.

3. LIETUVOS TRANSPORTO SEKTORIAUS KONKURENCINGUMO VERTINIMAS

3.1. Tyrimo metodika

Kaip parodė atlikta teorinė konkurencingumo vertinimo būdų ir metodų analizė, priklausomai nuo tyrimo objekto bei siekiamų tikslų, konkurencingumo vertinimams gali būti naudojami skirtingi rodikliai. Tai reiškia, kad prieš atliekant rodiklių atranką, visų pirma, svarbu išgryninti tyrimo objektą bei tikslą. Atliekamo tyrimo objektas – Lietuvos transporto sektoriaus konkurencingumas. Transporto sektorius šiame darbe traktuojamas kaip ūkio šaka, apimanti keleivių bei krovinių vežimą įvairiomis transporto priemonėmis (geležinkelio, kelių, oro, vandens, vamzdynų). Tyrimo tikslas – įvertinti Lietuvos transporto sektoriaus konkurencingumą, ir pagal šių vertinimų rezultatus, identifikuoti konkurencingumą ribojančius aspektus bei numatyti jų eliminavimo kryptis.

Lietuvos transporto sektoriaus konkurencingumas tiriamas trimis pagrindiniais etapais (žr. 6 pav.).



6 pav. Lietuvos transporto sektoriaus konkurencingumo tyrimo etapai

Pirmajame tyrimo etape numatyta charakterizuoti Lietuvos transporto sektorių. Lietuvos transporto sektoriaus charakterizavimui naudojamas statistinės analizės metodas. Statistinės analizės

metodas naudojamas analizuojant Lietuvos statistikos departamento pateikiamus transporto sektoriaus rodiklius.

Antrajame etape vertinamas Lietuvos transporto sektoriaus įmonių konkurencingumas. Vertinant Lietuvos transporto sektoriaus konkurencingumą, pirmiausia atliekama išorinės aplinkos analizė (PEST), įvertinamos M. Porter identifiikuotos penkios konkurencinės jėgos. Atliekant „Deimanto“ modelio veiksnių analizę, priimta prielaida, kad visų veiksnių reikšmingumas yra vienodas – po 0,25. Analizės apibendrinimui taikoma 1 – 5 balų skalė (1 – labai blogai, 5 – labai gerai). Vėliau vertinamas konkurencingumas tarptautinėje plotmėje, tiriama transporto įmonių vadovų pozicija.

Siekiant nustatyti transporto sektoriaus konkurencingumą lemiančius veiksnius, atlikta transporto sektoriaus įmonių vadovų apklausa. Šio metodo pasirinkimą tyrimui atlikti lėmė gana dažnas metodo taikymas konkurencingumo vertinimuose (Ramanauskienė *et al.*, 2010; Deng *et al.*, 2013; Andrijauskas *et al.*, 2014; Shabaninejad *et al.*, 2014). Anketa sudaryta pagal mokslininkų (Deng *et al.*, 2013; Shabaninejad *et al.*, 2014) rekomendacijas. Anketa pradedama įvadine dalimi, kurioje respondentams pristatomas atliekamas tyrimas, pabrėžiamas anonimiškumo principo laikymasis tyrime, nurodoma, kaip žymėti pasirinktus atsakymo variantus. Pagrindinė tyrimo instrumento dalis – tai 12 klausimų, kurie skirstomi į tris blokus:

- demografinis blokas;
- įmonės blokas;
- diagnostinis blokas.

Anketa buvo patalpinta internetinėje apklausų sistemoje www.apklausk.lt. Anketos buvo skirtos transporto sektoriaus įmonių aukščiausiojo, viduriniojo bei žemesniojo lygio vadovams, siekiant užtikrinti, kad atsakymai atspindėtų realią įmonių veiklą ir nuomones tų asmenų, kurie yra atsakingi už įmonių strateginius sprendimus.

Tyrimui atlikti taikyta tikslinė respondentų atranka. Atrankos kriterijus – respondento vadovavimas transporto verslui. Parenkant tyrimo imtį, buvo svarbu, kad ji būtų reprezentatyvi ir atstovautų visai populiacijai. Imties nustatymui svarbu žinoti generalinę visumą. Generaline visuma šiuo atveju laikomi visų Lietuvos transporto sektoriaus įmonių vadovai. Lietuvos statistikos departamento duomenimis, 2015 m. pradžios mėn. duomenimis Lietuvoje veikė 7451 transporto verslo subjektai (Lietuvos statistikos departamentas, 2015). Reikalingų apklausti verslo subjektų atstovų skaičiui nustatyti naudota Panioto formulė (Jadov, 1987):

$$n = \frac{1}{\Delta^2 + \frac{1}{N}} \quad (1)$$

Čia: Δ - atrankos paklaida;

N – tiriamos visumos dydis;

n- imties dydis.

Tyrimo paklaida pasirinkus 15 proc., nustatyta, kad reikia apklausti 44 verslo subjektų atstovus. Tyrimas buvo atliekamas 2015 m. gruodžio mėn. Nuorodos su prašymais užpildyti anketą buvo išsiųstos 178 įmonių. Anketas užpildė 47 respondentų. Atsakomumo lygis siekia 26,40 proc. Anketos laikomos tinkamomis analizei atlikti, kuomet atsakomumo lygis viršija 20 proc. (Deng *et al.*, 2013, p. 437). Tiriamieji anonimizuoti. Atliekant tyrimą įgyvendinti bendrieji tyrimo etikos principai: laisvanoriškumas, privatumas, konfidencialumas, anonimiškumas ir pagarba asmeniui. Tiriamieji dalyvavo savanoriškai.

Apklaustos rezultatai apdoroti MS Excel ir SPSS programomis. Rezultatų analizei taikytas aprašomosios statistikos metodas. Respondentų atsakymų procentinis pasiskirstymas pateikiamas lentelėse bei paveiksluose. Procentai skaičiuojami nuo visų tyrime dalyvavusių respondentų skaičiaus.

Galiausiai, konkurencingumo vertinimo rezultatai sintezuojami SSGG analizėje. Šis metodas pasirinktas, remiantis H. Shinno ir kitų (2006), Z. S. Kristkova, G. A. Coque (2015) rekomendacijomis.

Tyrimui atlikti naudojami tiek pirminiai, tiek antriniai duomenys. Pirminių duomenų surinkimui naudojamas anketinės apklausos metodas, o antrinių duomenų šaltiniai – Lietuvos statistikos departamento, Eurostat duomenų bazės. Antrinių duomenų analizei pasirinktas 2008–2014 m. laikotarpis. A. Gapšio (2013) teigimu, konkurencingumui nustatyti pakanka septynerių metų laikotarpio.

Įvertinus konkurencingumą, trečiajame etape formuluojamos Lietuvos transporto sektoriaus konkurencingumo didinimo kryptys.

3.2. Lietuvos transporto sektoriaus charakteristika

Lietuvoje atkūrus nepriklausomybę buvo svarbu kuo greičiau užmegzti ekonominius santykius su užsienio šalimis, pašalinant fizinius susisiekimo barjerus su Vakarais bei išlaikant tradiciškai susiformavusius ryšius su Rytai. Per labai trumpą laiką Lietuvoje reikėjo atkurti transporto sistemą, pajėgią konkuruoti tarptautinėje plotmėje. Visa tai skatino formuoti aiškius nacionalinės transporto sistemos plėtros prioritetus. Tą reikėjo daryti sparčiai, tad Vyriausybė dar 1994 m. pradžioje patvirtino nacionalinę transporto plėtojimo programą. Taip pat reikėjo skubiai parengti ir įgyvendinti svarbiausius transporto infrastruktūros (automobilių kelių pritaikymo sunkiasvorių treilerių eismui, tranzitui skirtų geležinkelio linijų kapitalinio remonto, Klaipėdos uosto terminalų įrengimo, oro uostų rekonstrukcijos ir kt.) investicinius projektus. Transportas tuo metu išliko bene vienintelė ūkio šaka, kuri išvengė staigaus nuosmukio ir bankrotų bangos (Mačiulis ir kt., 2007, p. 101).

Vėliau prasidėjo realūs integracijos į ES procesai. 1996–1999 m. Europos Komisija iniciavo TINA (investicijų į transporto infrastruktūrą poreikio įvertinimo) procesą, kuriuo siekta, remiantis transportavimo poreikio prognozėmis nustatyti investicijų į busimosios išplėtosios ES transeuropinį

tinką (TEN-T) poreikį ir numatyti finansavimo galimybes (Mačiulis ir kt., 2007, p. 102). 2000 m., patvirtinus Lisabonos strategiją bei 2001 m. parengus Baltąją knygą „Europos transporto politika: laikas apsispręsti“, Lietuvoje buvo tęsiama aktyvi šalies transporto sektoriaus integracija į bendrąją rinką, siekiant laisvo piliečių, prekių, paslaugų bei kapitalo judėjimo užtikrinimo (Vinckas, Melnikas, 2016, p. 116).

2004 m. Lietuva įstojo į ES. Tuomet šalis drauge su kitomis naujomis ES narėmis prisiėmė įsipareigojimą siekti pagrindinio Romos sutartyje įtvirtinto tikslo – siekti laisvo asmenų, paslaugų, prekių bei kapitalo judėjimo užtikrinimo Bendrijos mastu. Be abejonės prie šio tikslo įgyvendinimo tiesiogiai turėjo prisidėti ir transporto sektorius. Kaip nurodo V. Vinckas ir B. Melnikas (2015), Lietuvai įstojus į ES, šalies transporto sektorius tapo neatskiriama Europos transporto sistemos dalimi, kuriai ėmė galioti bendri dėsniai, reikalavimai ir įstatymai. Tuo metu buvo priimtas Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas dėl ilgalaikės (iki 2025 metų) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategijos patvirtinimo (2005).

Lietuvai įstojus į ES gautos didelės paramos iš ES fondų lėšos, kurios buvo investuotos į svarbiausių transporto infrastruktūros objektų modernizavimą. Kaip nurodo A. Mačiulis ir kiti (2007), apie 70 proc. tuo metu išmokėtų ES lėšų teko transporto sektoriui, o visa kita dalis – likusiems sektoriams kartu paėmus. Šiomis investicijomis siekta priartinti šalies infrastruktūros objektų techninį lygį prie ES standartų.

2007–2013 m. laikotarpiu šalies transporto sektoriui modernizuoti skirta 5,4 mlrd. Lt dydžio parama iš ES struktūrinių fondų. Šios lėšos skirstytos į dvi veiksmų programas: 1) ekonomikos augimo; 2) sanglaudos skatinimo. Šių investicijų dėka buvo pagerinta Lietuvos kelių ir geležinkelių infrastruktūra, modernizuoti oro ir jūrų uostai, didžiuosiuose miestuose buvo diegiamas ekologiškas viešasis transportas (Vinckas, Melnikas, 2015, p. 117).

2008 m. šalyje prasidėjus ekonominiam nuosmukiui, transporto sektoriaus įmonės siekė dar efektyvesnio veiklos vykdymo (Vinckas, Melnikas, 2015, p. 118). Ir tą padaryti pavyko dėl ES suteiktos struktūrinės paramos.

E. Jarašūnienė (2011) transportą klasifikuoja į valstybinį, savivaldybinį bei privatų. Pagal atliekamų darbų pobūdį transportas gali būti krovininis ir keleivinis. Siekiant charakterizuoti šalies transporto sektorių, svarbu analizuoti abiejų transporto tipų srautus. Keleivių vežimo dinamika 2010–2014 m. pateikta 9 lentelėje. Kaip rodo lentelėje pateikti duomenys, keleivių srautai visų rūšių transportu analizuojamu laikotarpiu didėjo. Nustatyta, jog per 2010–2014 m. laikotarpį visų rūšių transportu vežtų keleivių skaičius padidėjo 38673,30 tūkst. arba 9,97 proc. Keleivių, pervežtų oro transportu, skaičius sumažėjo 310,80 tūkst. arba 37,53 proc. Tą galėjo lemti analizuojamu laikotarpiu įvykę pokyčiai oro transporto sektoriuje (bankrutavo FlyLAL). Tikėtina, kad ir artimiausiais metais keleivių, vežtų oro transportu, skaičius mažės dėl inicijuoto „Air Lituanica“ bankroto bei tikėtino „Air Baltic“ bankroto.

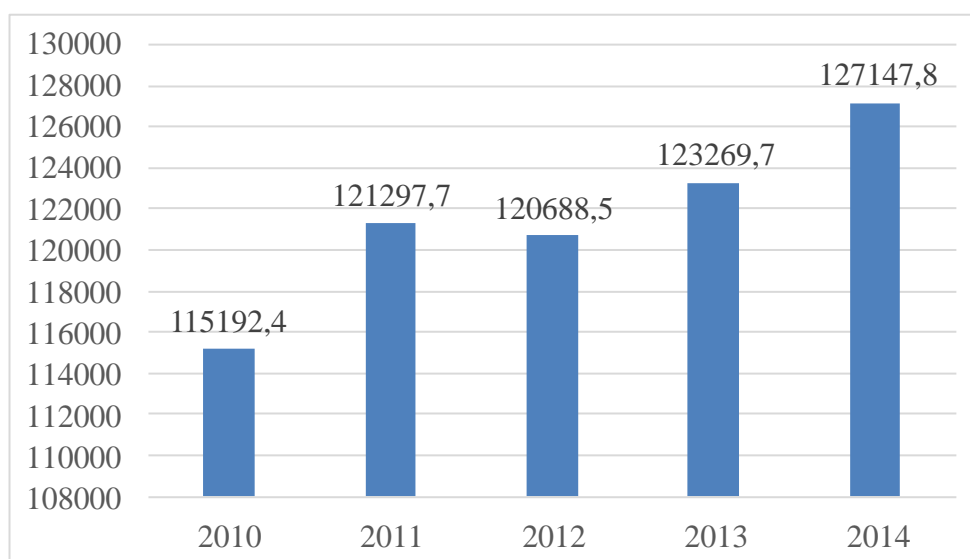
Keleivių vežimas geležinkelių, kelių ir vandens transportu visą analizuojamą laikotarpį didėjo. Daugiausia keleivių buvo pervežama kelių transportu.

9 lentelė. Keleivių vežimo dinamika 2010–2014 m., tūkst. keleivių

Transporto rūšys	Metai				
	2010	2011	2012	2013	2014
Geležinkelių transportas	4363,00	4655,20	4802,10	4844,10	4577,10
Kelių transportas	380 440,50	387124,80	387533,20	403580,10	418973,90
Vandens transportas	2123,80	2007,20	2086,80	2229,00	2365,40
Oro transportas	828,20	444,60	576,00	444,70	517,40
Visų rūšių transportu	387755,50	394231,80	394998,10	411097,90	426433,80

Šaltinis: sudaryta pagal Lietuvos statistikos departamentas, 2015.

Analizuojant Lietuvos transporto sektorių, svarbu įvertinti ir krovinių vežimo rodiklius. Bendro krovinių vežimo dinamika pastaruosius penkerius metus pateikiama 7 paveiksle. Paveiksle pateikti duomenys rodo, kad krovinių vežimas visų rūšių transportu 2010–2014 m. laikotarpiu didėjo. 2012 m. buvo vieninteliai metai per analizuojamą laikotarpį, kuomet krovinių vežimas visų rūšių transportu mažėjo (-0,50 proc.). 2013 m. situacija krovinių gabenimo sektoriuje stabilizavosi ir vėl ėmė didėti (2,14 proc.). 2014 m. krovinių vežimas visų rūšių transportu ir toliau didėjo.



Šaltinis: sudaryta pagal Lietuvos statistikos departamentas, 2015.

7 pav. Krovinių vežimo visų rūšių transportu dinamika 2010 – 2014 m., tūkst. t.

Apibendrinant atliktą transporto paslaugų rinkos analizę, galima teigti, kad pastaruosius penkerius metus transporto sektorius, tiek keleivių vežimo, tiek krovinių gabenimo aspektais plėtėsi. Šią plėtrą galimai skatino geografinis momentas. Lietuva dėl savo geografinės padėties yra svarbi tranzitinė šalis, jungianti Šiaurę ir Pietus, Rytus ir Vakarus. Lietuva užima svarbią poziciją, gabenant krovinius tarp Rusijos bei kitų NVS valstybių į Vakarų Europą. Palanki geografinė padėtis sudaro prielaidas šalies transporto sektoriui ne tik visiškai kontroliuoti transporto paslaugų rinką, bet ir įsilieti į transnacionalinius transporto tinklus.

3.3. Šalies transporto sektoriaus konkurencingumo įvertinimas

3.3.1. Lietuvos transporto sektoriaus išorinės aplinkos analizė

Egzistuoja daugybė susijusių išorinės aplinkos veiksnių, kurie vienaip ar kitaip veikia transporto sektoriaus konkurencingumą. Išorinės aplinkos analizei plačiai yra naudojama technika vadinama PEST analize, tad pagrindiniai tiriamieji veiksniai vertinant Lietuvos transporto sektoriaus įmonių makroaplinką yra politiniai, ekonominiai, socialiniai bei technologiniai.

Politiniai-teisiniai veiksniai. Kaip nurodoma Europos Parlamento (2015) interneto svetainėje, „transporto politika – viena iš pirmųjų politikos sričių, kurios buvo įtrauktos į Romos sutartį. Be transporto rinkų atvėrimo ir vienodų konkurencijos sąlygų sudarymo, pastaraisiais metais vis svarbesnis tvaraus judrumo siekis, ypač turint omenyje nuolatinį šiltnamio efektą sukeliančių dujų išlakų kiekio didėjimą, trukdantį įgyvendinti Europos Sąjungos tikslus klimato srityje“. Iki 2010 m. ES transporto politika buvo formuojama pagal Baltojoje knygoje „Europos transporto politika iki 2010 m.: metas spręsti“ numatytas iniciatyvas (Commission of the European Communities, 2001). Šioje baltojoje knygoje prognozuota, kad transporto apimtys didės, kas didins ir apkrovą bei spūstis. 2011 m. parengta naujoji baltoji knyga dėl transporto ateities iki 2050 m. ji pavadinta „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“. Šioje baltojoje knygoje aprašytas perėjimas nuo senųjų prie naujųjų transporto uždavinių sprendimo ir numatytos priemonės jiems spręsti. Baltojoje knygoje numatyta iki 2050 m. sumažinti šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį ne mažiau kaip 60 %, palyginti su 1990 m., nestabdant transporto vystymosi ir nepakenkiant judrumui. „Šią rytdienos transporto viziją Komisija išsamiai išdėstė pagal 10 tikslų (pvz., iki 2030 m. 30 %, o iki 2050 m. – daugiau kaip 50 % sausumos keliais vežamų krovinių turėtų būti vežama geležinkelių arba vandens transportu; iki 2030 m. sparčiųjų geležinkelių tinklo ilgis turėtų padidėti triskart, o 2050 m. dauguma keleivių vidutinio ilgio atstumus turėtų važiuoti traukiniais; iki 2030 m. sukurti visiškai veikiantį daugiarūšį „bazinį tinklą“ TEN-T, o iki 2050 m. – aukštos kokybės

ir didelės talpos tinklą su atitinkamomis informavimo tarnybomis ir pan.)“ (Europos Parlamentas, 2015). ES transporto politika yra nukreipta į tokias tris pagrindines kryptis (Jaržemskis ir kt., 2012):

- 1) ES, kaip vieningos transporto rinkos, vietos pasaulinėje transporto rinkoje užtikrinimą;
- 2) ES valstybių narių tarpusavio santykių transporto srityje koordinavimą;
- 3) kiekvienos ES narės transporto politikos įgyvendinimas ir pritaikymas.

Šios pagrindinės kryptys Lietuvai, kaip ES narei, taip pat taikytinos. Lietuvos transporto sektoriui labai svarbi ne tik ES politika, bet ir politinis klimatas su Rusija, Baltarusija ir su visa NVS valstybių erdve. Lietuvos transporto sektoriui bendradarbiavimas su minėtomis rinkomis yra reikšmingas, nes būtent šiose rinkose istoriškai formuojasi pagrindinis krovinių gabenimo potencialas.

Lietuvos transporto sektoriui svarbi ne tik tarptautinė, bet ir nacionalinė politinė situacija. Lietuvoje transporto politiką formuoja ir įgyvendina LR susisiekimo ministerija. Ši ministerija yra viešas juridinis asmuo, biudžetinė įstaiga, finansuojama iš Lietuvos Respublikos biudžeto. Susisiekimo ministerija yra pagrindinė LR Vyriausybės institucija transporto, logistikos, elektroniniu ryšių, informacinės visuomenės bei pašto valdymo srityse. Pasinaudodama visa turima kompetencija ir pasitelkdama pavaldžių įstaigų administracinius gebėjimus, LR susisiekimo ministerija rengia ir tobulina norminių aktų bazę, yra atsakinga už procesus ir rezultatus jau minėtose veiklos srityse (Jaržemskis ir kt., 2012, p. 32).

LR susisiekimo ministerija, formuodama ir įgyvendindama transporto politiką, siekia tokių tikslų (Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas dėl Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos nuostatų patvirtinimo, 2010):

- „formuoti valstybės politiką transporto sistemos funkcionavimo ir visų rūšių transporto infrastruktūros plėtros srityje ir organizuoti, koordinuoti ir kontroliuoti jos įgyvendinimą;
- formuoti valstybės politiką keleivių ir krovinių vežimo geležinkelių, kelių, jūrų, vidaus vandenų, oro transportu srityje ir organizuoti, koordinuoti ir kontroliuoti jos įgyvendinimą;
- formuoti valstybės politiką visų rūšių transporto saugaus eismo srityje ir organizuoti, koordinuoti ir kontroliuoti jos įgyvendinimą;
- formuoti valstybės politiką kombinuoto vežimo, transporto tranzito ir logistikos srityse ir organizuoti, koordinuoti ir kontroliuoti jos įgyvendinimą;
- formuoti valstybės politiką elektroninių ryšių ir pašto srityse ir organizuoti, koordinuoti ir kontroliuoti jos įgyvendinimą;
- formuoti valstybės politiką informacinės visuomenės ir valstybės informacinių išteklių plėtros srityse ir organizuoti, koordinuoti ir kontroliuoti jos įgyvendinimą;
- formuoti bendrą valstybės politiką pavojingųjų krovinių vežimo automobilių, geležinkelių ir vidaus vandenų keliais ir su tuo susijusios veiklos srityse ir organizuoti, koordinuoti ir kontroliuoti jos įgyvendinimą“.

LR susisiekimo ministerijai yra pavaldžios šios institucijos (Jaržemskis ir kt., 2012, p. 33):

- 1) valstybinė kelių transporto inspekcija prie Susisiekimo ministerijos;
- 2) valstybinė geležinkelio inspekcija prie Susisiekimo ministerijos;
- 3) civilinės aviacijos administracija;
- 4) Lietuvos automobiliu keliu direkcija prie Susisiekimo ministerijos;
- 5) transporto investicijų direkcija;
- 6) pasienio kontrolės punktų direkcija prie Susisiekimo ministerijos.

Analizuojant politinius-teisinius veiksmus, svarbu įvertinti ir teises priemones. Anot V. Jaržemskio ir kitų (2012), teisinės priemonės apima ribojimus, draudimus, leidimus, kurie realizuojami išleidus teisinius aktus kaip kodeksus, įstatymus, nutarimus, Europos Sąjungos direktyvas, reglamentus, priėmus standartus ar paruošus taisykles ir kt. Lietuvos transporto politiką reglamentuoja tarptautiniai susitarimai, ES teisės aktai, LR įstatymai.

Lietuva yra ES narė, todėl šalies transporto sektoriui yra taikytina ES teisė. Visa tai apunkina sektoriaus efektyvumo siekį, kadangi išskyla daug suvaržymų bei papildomų paslaugų. Tai daro neigiamą poveikį šalies transporto sektoriui, kadangi didžiulis krovinių gabenimo verslo potencialas yra nukreiptas į Rytų rinkas, o sektoriui taikomas ES reglamentavimas.

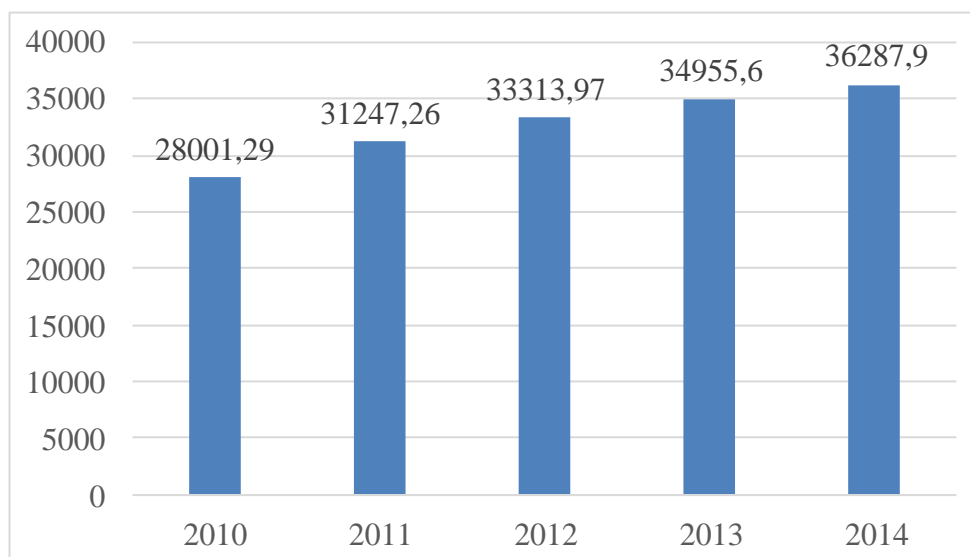
Nacionaliniu lygmeniu transporto sektorių reglamentuoja itin plati teisinė bazė. Transporto sektoriaus subjektų veiklą reguliuoja bendrieji teisės aktai: Lietuvos Respublikos finansinės apskaitos, mokesčių įstatymai ir nutarimai, įstatymai, reguliuojantys darbuotojo ir darbdavio santykius bei kiti. Sektorių reglamentuoja ir specifiniai teisiniai aktai. Jų paieška vykdyta Teisės aktų registre (www.tar.lt). Į paieškos lauką įvedus raktinį žodį „transport*“, pateikta 3180 rezultatų. Iš jų galiojantys – 2353. Pagal galiojančių teisės aktų rengėjus, nustatyta, kad transporto sektorius yra aktyviau reglamentuojamas savivaldybių lygmenyje, lyginant su valstybiniu lygmeniu. Teisės aktų registre publikuojamų galiojančių dokumentų imtyje dominuoja savivaldybių teisės aktai. Klasifikuojant transporto sektorių reglamentuojančius dokumentus pagal rūšis, matyti, jog jų imtyje daugiausia įsakymų, nutarimų, sprendimų. Akivaizdu, kad transporto sektorių reglamentuoja labai platus teisinių dokumentų spektras. Kadangi šiame darbe teisinė sektoriaus aplinka tiriama tik kaip vienas iš aplinkos vertinimo elementų, nuo detalesnės teisės aktų analizės atsiribojama, o aptariamai tik strateginės reikšmės dokumentai.

Nuo 2005 iki 2013 m. šalyje galiojo Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas dėl ilgalaikės (iki 2025 metų) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategijos patvirtinimo (2005). Šioje strategijoje Lietuvos transporto sektoriui buvo numatyta tokia vizija: „iki 2025 metų Lietuvoje turi būti sukurta moderni ir subalansuota multimodalinė transporto sistema, savo techniniais parametrais, sauga ir teikiamų paslaugų kokybe prilygstanti ES valstybių senbuvių lygiui. Efektyviai sąveikaudama su kaimyninių valstybių transporto sistemomis, ji leis verslo sektoriui sėkmingai plėsti veiklą, o Lietuvos gyventojams – minimaliai sugaištant, patogiai susisiekti su svarbiausiais Europos turizmo, kultūros ir

verslo centrais. Lietuvos transporto sektorius taps svarbiu Baltijos jūros pietinio regiono transporto sistemos elementu ir, teikdamas geros kokybės paslaugas, puikiai tarnaus bendriems Lietuvos ir išsiplėtusios ES poreikiams bei interesams“ (Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas dėl ilgalaikės (iki 2025 metų) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategijos patvirtinimo, 2005). 2013 m. strategiją pakeitė Nacionalinė susisiekimo plėtros 2014–2022 metų programa (2013). Šios programos strateginis tikslas – „sukurti konkurencingą, modernią, darnią ir didelę pridėtinę vertę kuriančią Lietuvos susisiekimo sistemą. Pasiekus strateginį tikslą, susisiekimo sistema užtikrintų kokybišką, efektyvą, nepertraukiamą ir darnų visuomenės narių judumą ir prekių transportavimą, aukštos kokybės logistikos ir pašto paslaugas“ (Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas dėl nacionalinės susisiekimo plėtros 2014–2020 metų programos patvirtinimo, 2013).

Apibendrinant politinių ir teisinių veiksnių analizę, galima teigti, kad Lietuvos transporto sektorius yra dviejų politinių sistemų sankirtoje. Jurisdikcijos prasme šalies transporto sektorius priklauso ES, tačiau ekonomine prasme Lietuvai svarbūs tvirti partnerystės ryšiai su Rusijos, Baltarusijos rinkomis. Tai reiškia, kad Lietuva turi taikyti gana lanksčią tarptautinio bendradarbiavimo politiką, siekiant išsaugoti ir plėtoti ryšius vakarinėje bei rytinėje transporto tinklų dalyse.

Ekonominiai veiksniai. Transporto sektoriaus plėtra labai priklauso nuo ekonominių veiksnių, todėl svarbu juos analizuoti. Ekonomikos pokyčius detalizuoja BVP. Šio rodiklio dinamika 2010–2014 m. pateikta 8 paveiksle.



Šaltinis: sudaryta pagal Lietuvos statistikos departamentas, 2015.

8 pav. Lietuvos BVP dinamika 2010–2014 m.

Kaip rodo lentelėje pateikti duomenys, šalies BVP 2010–2014 m. didėjo. Per analizuojamą laikotarpį BVP padidėjo 29,59 proc. Lietuvos ekonomikos pažangai reikšmingos įtakos turi ES parama.

Tai reiškia, kad ekonominis kontekstas, kuriame veikia transporto sektorius pastaruosius penkerius metus gerėjo. Analizuojant ekonominę aplinką, svarbu įvertinti, kokią dalį BVP sukuria būtent transporto sektorius. Transporto sektoriaus sukuriamas BVP pagal pajamų rūšis pateiktas 10 lentelėje.

Pažymėtina, kad ekonominiame kontekste transporto sektoriaus vaidmuo yra labai svarbus. Šis sektorius įneša didelį indėlį į nacionalinę ekonomiką. Vertinant BVP pagal visas pajamų rūšis, 2010 m. transporto sektorius sukūrė 10,73 proc. BVP. 2011 m. ši dalis padidėjo 0,06 proc. punkto. 2012 ir 2013 m. transporto sektoriaus sukurta BVP dalis dar didėjo ir 2013 m. pasiekė 11,35 proc. 2014 m. fiksuojamas rodiklio sumažėjimas iki 11,16 proc. Transporto sektoriaus svarbą ekonomikai rodo ir investicijų į šį sektorių grąža. Kaip nurodo V. Vinckas ir B. Melnikas (2015), „vienas litas, investuotas į transporto sektorių, generuoja 3,5 lito grąžą“. Svarbus visų transporto rūšių indėlis į ekonominį augimą, tačiau infrastruktūros aspektu pabrėžtinas Klaipėdos uosto vaidmuo. Pagal tyrimus, Klaipėdos uostas tiesiogiai ir netiesiogiai (per įtaką kitoms regioninėms ir šalies verslo struktūroms) generuoja 18 proc. Lietuvos BVP (Mačiulis ir kt., 2007, p. 101).

10 lentelė. Transporto sektoriaus sukuriamas BVP 2010–2014 m.

Pajamų rūšys	Metai				
	2010	2011	2012	2013	2014
Transporto sektoriaus sukuriamas BVP, mln. EUR	3005,70	3401,00	3714,90	3967,00	4050,60
Dalis nuo šalies BVP, proc.	10,73	10,88	11,15	11,35	11,16

Šaltinis: sudaryta pagal Eurostat, 2015.

Transporto sektoriaus dalyviai (tiek įmonės, tiek privatūs transporto priemonių valdytojai) moka mokesčius į valstybės biudžetą. Kaip nurodo V. Jaržemskis ir kiti (2012), „transporto infrastruktūros naudotojų apmokestinimas rinkliavomis arba mokesčiais už naudojimąsi tam tikrais transporto statiniais ir įrenginiais yra grindžiamas tuo, jog transporto infrastruktūros sukūrimo ir eksploatavimo išlaidos yra labai didelės, tuo tarpu jos generuojama nauda tenka tik tam tikroms ekonominėms ar socialinėms grupėms (prekių siuntėjams, ekspeditoriams, vežėjams, turistams ir pan.)“ (Jaržemskis ir kt., 2012, p. 67).

Taigi, ne tik ekonominė aplinka yra svarbi transporto verslo plėtrai, bet ir pats transporto verslas svarbus ekonomikos augimui. Reikšmingas transporto sektoriaus indėlis į valstybės biudžetą yra vertinama kaip vienas iš stipriųjų šalies ekonomikos aspektų.

Socialiniai-kultūriniai veiksniai. Transporto sektorius yra labai svarbus dėl įtakos darbuotojų produktyvumo augimui. Tai skatina darbuotojų pajamų ir jų gyvenimo kokybės augimą.

Kultūra netiesiogiai taip pat veikia transporto sektoriaus įmones. Kultūra, kuri reiškiasi nacionaliniame, regioniniame, funkciname ir profesiniame lygmenyse, koreguoja vartotojų poreikius. O nuo vartotojų priklauso transporto sektoriaus paslaugų paklausa.

Gamtosaugos problemos aktualios ir transporto sektoriui. Gamtosaugos problemų sprendimas yra svarbi sritis, kuriai daug dėmesio skiria ES. ES aiškiai išskyrė prioritetinę veiklos kryptis: siekti sukurti patrauklią, efektyvią, mažai gamtą teršiančią ir stabiliai veikiančią transporto sistemą (Sinkevičius, Lingaitis, 2011). Šia veiklos kryptimi siekiama sumažinti ir pasaulio šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimą. Be to, „ekologiškas bei gamtos išteklius tausojantis transportas ateityje turėtų tapti pagrindine prekių ir asmenų judėjimą užtikrinanti priemonė“ (Sinkevičius, Dailydka, 2012, p. 11–12).

Technologiniai veiksniai. Transporto technologijos – tai metodai, procedūros, metodikos, įranga, kuriuos taiko transporto sektoriaus specialistai, teikdami transporto paslaugas; taip pat pagalbinės technologijos transporto paslaugų teikimui. Transporto technologijų naudojimas plito itin sparčiu tempu per pastaruosius kelis dešimtmečius. Transporto technologijos įsiliejo į transporto sistemą. Transporto sektoriaus įmonės, turinčios ryškius technologinius pranašumus, gali greitai pagerinti savo pozicijas rinkoje bei greičiau adaptuotis naujose rinkose, todėl technologinės aplinkos veiksniai yra svarbūs analizuojamo sektoriaus įmonėms.

Atlikta PEST analizė apibendrinama 11 lentelėje.

11 lentelė. PEST analizės veiksnių įvertinimai

Aplinka	Palankumas
Politinė – teisinė	Vidutiniškai palanki
Ekonominė	Vidutiniškai palanki
Socialinė – kultūrinė	Vidutiniškai palanki
Technologinė	Palanki

Atliktos PEST analizės rezultatai parodė, kad Lietuvos transporto sektoriaus įmonėms vidutiniškai palankūs politinės-teisinės, ekonominės, socialinės-kultūrinės aplinkos veiksniai. Palankiausiai laikomi technologinės aplinkos veiksniai.

3.3.2. Lietuvos transporto sektoriaus analizė pagal penkių konkurencinių jėgų modelį

Transporto sektoriaus analizė pagal penkių konkurencinių jėgų modelį atliekama, įvertinant naujų konkurentų grėsmę, konkurenciją tarp esamų rinkos dalyvių, pakaitalų grėsmę, pirkėjų derybinę galią bei tiekėjų derybinę galią.

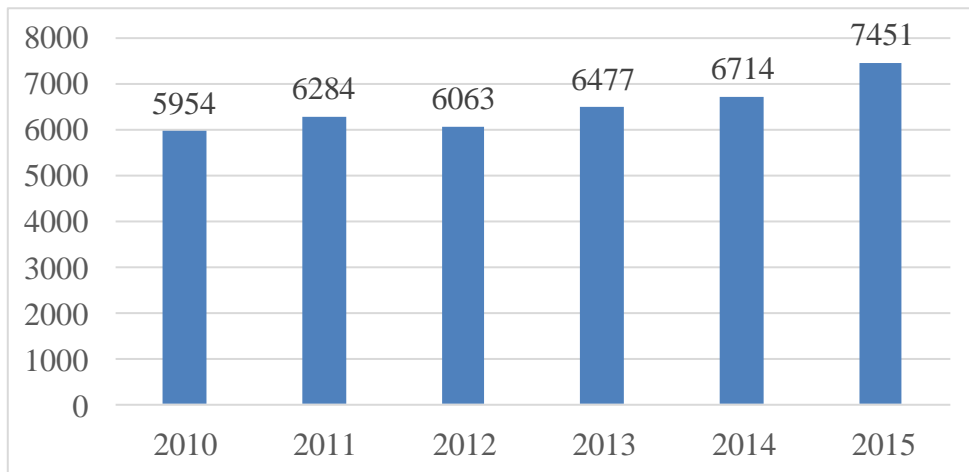
Naujų konkurentų grėsmė. Naujų konkurentų grėsmė vertinama pagal M. E. Porterio išskirtus pagrindinius įėjimo į rinką barjerus: masto ekonomiją, produktų diferenciaciją, finansinių lėšų poreikį, pakeitimo kaštus vartotojams, priėjimą prie platinimo kanalų, naujų konkurentų kaštų struktūros trūkumus.

Transporto sektoriuje masto ekonomijos raiška gana stipri. Masto ekonomija mažina paslaugų teikimo sąnaudas, todėl transporto sektoriuje įsitvirtinusioms įmonėms naujų konkurentų grėsmė nėra labai didelė. Tai, kad ši grėsmė nėra labai didelė atskleidžia ir tai, jog keletą pastarųjų metų pagrindiniai transporto paslaugų rinkos dalyviai nesikeičia.

Paslaugų diferenciacija nėra didelė, tačiau yra reikalingas didelis pradinių investicijų poreikis. Būtina turėti ir apyvartinių lėšų, kadangi dėl rinkos specifikos pirkėjai už transportavimo paslaugas ne visuomet atsiskaito iš karto.

Atsižvelgiant į minėtas aplinkybes, galima konstatuoti, jog įėjimo į rinką barjerai nėra itin aukšti, todėl naujų konkurentų grėsmė egzistuoja. Pažymėtina ir tai, kad naujų konkurentų grėsmė reikšmingai skiriasi priklausomai nuo transporto rūšių. Pavyzdžiui, transporto geležinkeliu srityje naujų konkurentų grėsmė beveik neegzistuoja, o kelių transporto sektoriuje naujų rinkos dalyvių atėjimas į rinką yra žymiai paprastesnis.

Konkurencija tarp esamų rinkos dalyvių. Konkurenciją tarp esamų rinkos dalyvių suponuoja didelis panašaus dydžio konkurentų skaičius, lėtas verslo šakos augimas, didelės fiksuotos sąnaudos, diferenciacijos ir pakeitimo sąnaudų vartotojams nebuvimas, aukšti išėjimo barjerai, strateginiai kai kurių dalyvių tikslai būti rinkoje. Konkurencijos tarp esamų rinkos dalyvių intensyvumą rodo sektoriuje veikiančių ūkio subjektų skaičius (žr. 9 pav.). Paveiksle pateikti duomenys rodo gana intensyvią konkurenciją transporto sektoriuje 2010–2015 m. laikotarpiu. 2010 m. transporto sektoriuje veiklą vykdė 5954 ūkio subjektai. Iki 2015 m. transporto sektoriaus ūkio subjektų skaičius padidėjo 25,14 proc. Analizuojamu laikotarpiu transporto paslaugų rinkoje nebuvo dominuojančio lyderio, kuris galėtų greitai sustabdyti bet kurį konkurento žingsnį. Tai leidžia teigti, jog Lietuvos transporto sektoriuje egzistuoja gana aktyvi konkurencija ir pastaruosius šešerius metus ji stiprėjo, nepaisant to, kad naujiems rinkos dalyviams svarbu gauti licenciją, dokumentus patvirtinančius tinkamą transporto priemonės būklę.



Šaltinis: sudaryta pagal Lietuvos statistikos departamentas, 2015.

9 pav. Transporto sektoriuje veikiančių ūkio subjektų skaičius metų pradžioje 2010–2015 m.

Pakaitalų grėsmė. Pagrindinės transporto sektoriaus dalyvių funkcijos yra krovinių gabenimas bei keleivių vežimas nacionaliniais ar tarptautiniais maršrutais, todėl svarbu įvertinti, kas be transporto sektoriaus įmonių galėtų užsiimti šių funkcijų įgyvendinimu. Egzistuoja nemaža tikimybė, kad dalis keleivių ir toliau naudosis nelegalių vežėjų paslaugomis (pavyzdžiui, tokių, kurie keleivių ieško autobusų stotyse). Tokie vežėjai, nemokėdami mokesčių valstybei, prieš sąžiningus vežėjus demonstruoja kaininį pranašumą. Nelegaliai veiklą vykdydantys keleivių vežėjai savo keleivių nedraudžia, kas taip pat sumažina veiklos sąnaudas. Nelegalūs vežėjai egzistuoja ir krovinių, ypač smulkiųjų, gabenime į/iš užsienio šalis. Egzistuoja nemaža tikimybė, kad dalis transporto paslaugų vartotojų ir toliau naudosis nelegalių vežėjų paslaugomis. Visgi, BVP augimas pastaraisiais metais leidžia tikėtis spartesnės ekonomikos plėtros, kas lems nelegalias vežimo paslaugas teikiančių asmenų darbo legalizavimą arba pačių vartotojų pasirinkimą rinktis legaliai dirbančius vežėjus.

Pirkėjų derybinė galia. Transporto sektoriuje pirkėjų derėjimosi galia yra nedidelė. Didesnė derėjimosi galia įgyjama tais atvejais, kai yra sudaromos ilgalaikio bendradarbiavimo sutartys, pavienių vežimų atveju pirkėjai nedisponuoja didele derėjimosi galia.

Tiekėjų derybinė galia. Tiekėjų derybinė priklauso nuo tiekėjų specifikos. Tiekėjais yra laikytini transporto priemonių paslaugas teikiantys asmenys, įmonės, transporto priemonių detalių, kuro prekybininkai. Paprastai kalbėdami apie tiekėjus turime mintyje įvairias įmones. Kita vertus, darbo jėga taip pat galėtų būti vertinama kaip tiekėjas. Šis „tiekėjas“ dažnai turi daug didesnę derybinę galią negu kiti tiekėjai. Darbo jėgai galioja veiksniai, lemiantys jos derybinę galią. Tai yra jos organizuotumo laipsnis ir pakeitimo (papildymo) galimybės. Transporto sektoriuje darbo jėga ilgą laiką buvo laikoma „stipriu“ tiekėju, kadangi ji yra koncentruota, o jos teikiamos paslaugos yra reikšmingos teikiamai paslaugai. Siekdamas mažinti šalies darbuotojų derybinę galią, transporto sektoriaus subjektai priima darbuotojų ir iš Rusijos, Baltarusijos, Ukrainos.

3.3.3. Transporto sektoriaus konkurencingumo įvertinimas pagal Deimanto modelį

Lietuvos transporto sektoriaus konkurencingumas analizuojamas pagal M. Porterio „Deimanto“ vidinius veiksnius: veiksnų sąlygas, paklausos sąlygas, įmonių strategiją, struktūrą ir konkurenciją bei giminingas ir palaikančias pramonės šakas. Šis modelis parodo, kaip šie veiksniai veikdami kartu sukuria transporto verslo aplinkos dinamiškumą, stimuliuoja ir intensyvina konkurenciją.

Veiksnų sąlygos. Transportas – tai sektorius, kurio normaliam funkcionavimui užtikrinti reikia nemažai veiksnų. Vienas svarbiausių gamybos veiksnų yra žmogiškieji ištekliai. 2010–2014 m. Lietuvos transporto sektoriaus įmonėse dirbo 85,4–101,2 tūkst. samdomųjų darbuotojų (žr. 12 lent.).

12 lentelė. Dirbančiųjų transporto sektoriuje dinamika, tūkst.

Sektorius	Metai				
	2010	2011	2012	2013	2014
Privatusis	57,3	64,5	66,5	66	74,8
Valstybės	28,1	27	27,1	28,3	26,4
Iš viso	85,4	91,5	93,5	94,3	101,2

Šaltinis: sudaryta pagal Lietuvos statistikos departamentas, 2015.

Visą analizuojamą laikotarpį dirbančiųjų valstybiniame transporto sektoriuje dalis buvo mažesnė už dirbančiųjų privačiame sektoriuje. Kaip rodo lentelėje pateikti duomenys, dirbančiųjų privačiame sektoriuje dalis 2010–2014 m. laikotarpiu didėjo, o valstybiniame – priešingai – mažėjo.

Dar vienas svarbus veiksnys – infrastruktūra. Kaip nurodo G. Sinkevičius ir V. Lingaitis (2011), transporto naudotojai iki galo nepadengia paslaugos išlaidų, susijusių su infrastruktūros naudojimu, grūstimis, tarša ir avarijomis. Todėl susidaro kamščiai, dėl kurių per metus ES mastu prarandama apie 0,5 proc. BVP.

Paklausos sąlygos. Technologijų plėtra bei inovacinė veikla transporto sektoriuje yra susijusi su žinių sklaida. Ši žinių sklaida sudaro prielaidas transporto įmonėms dalintis įgyta patirtimi. O gerosios patirties sklaida ir dalijimasis įgyta patirtimi gerina paklausos sąlygas. Visgi, kaip pažymi G. Sinkevičius ir V. Lingaitis (2011), technologijų pritaikymas transporto sektoriuje nėra pakankamai geras.

Vienas iš paklausą formuojančių veiksnų yra siejamas su geležinkelių transporto vėžiomis. Lietuvos geležinkelių infrastruktūroje europinės vėžės sudaro tik mažą dalį. Tačiau trumpa europinės geležinkelių vėžės atkarpa atveria galimybes krovinius vežti iš Azijos į Vakarų Europos rinką. Perėjimas

tarp geležinkelių vėžių reikalauja krovinių perkrovimo. Tai reiškia, kad rinkoje atsiranda vietos krovinių logistikos bei distribucijos verslui.

Kiekvienas transporto sektoriaus dalyvis, siekiantis konkurencingumo, privalo analizuoti vartotojų poreikius. I. Sprogytė ir V. Zinkeičiūtė (2014) tyrė vartotojų poreikius transporto sektoriuje. Autorių atlikto tyrimo rezultatai parodė, kad transporto įmonėse net 29 proc. vartotojų įžvelgia vartotojų aptarnavimo kokybės trūkumus, 25 proc. susiduria su informacijos stoka, 20 proc. pasigenda dėmesio klientui. Tai reiškia, kad aptarnavimo kokybės gerinimas, informacijos sklaidos didinimas bei didesnio dėmesio klientui skyrimas šalies transporto sektoriui padidintų paklausą. Jau minėto tyrimo rezultatai taip pat parodė, kad užsakydami paslaugas transporto įmonėse, vartotojai labiausiai vertina paslaugų kokybę, operatyvumą bei kainas (Sprogytė, Zinkeičiūtė, 2014). Tokie tyrimo rezultatai reiškia, kad paslaugų kokybė, operatyvumas bei kainos yra vieni svarbiausių paklausą transporto sektoriuje formuojančių veiksnių.

Įmonių strategija, struktūra ir konkurencija. Transporto politika Lietuvoje vykdoma pagal strateginio planavimo sistemą, apimančią:

- 1) „tarpusavyje susiję pagrindiniai planavimo dokumentai, kurie suskirstomi į ilgą trukmę (apimančios ilgesnį nei 7 metų laikotarpį), vidutinę trukmę (nuo 3 iki 7 metų), trumpalaikius (iki 3 metų);
- 2) institucijos, atsakingos už priemonių parengimą;
- 3) priemonių rengimo, įgyvendinimo stebėsenos ir atsiskaitymo už rezultatus tvarka bei terminai“ (Jaržemskis ir kt., 2012, p. 47 – 48).

Anot A. Mačiulio ir kitų (2007), „Lietuvos transporto sistemos tolimesnei raidai esminės įtakos turės strateginių valdymo metodų efektyvus panaudojimas. Geoekonominio požiūrio, strateginio bendradarbiavimo ir suderintos politikos taikymas galimas tik subalansavus transporto sektoriaus strateginius tikslus su visos šalies strateginių tikslų sistema. Toks tikslų sistemos derinimas turi būti atliekamas nuolat ir apimti tiek trumpalaikes, tiek ir ilgalaikes strategijas“. Kaip nurodo V. Jaržemskis ir kiti (2012), „formuojant Lietuvos transporto politiką, susieta su geležinkelio transportu, buvo labai aktualios teisinės priemonės, nes reikėjo pertvarkyti pačią sistemą, integruojant ją į Europos geležinkelio transporto sistemą. Nuo 1998 m. atsisakyta senos tradicinės funkcinio tipo organizacinės struktūros, kuri centralizavo valdymą ir sunkiai pasiduodavo rinkos pokyčiams. Pereita prie naujos valdymo struktūros, leidžiančios efektyviai restruktūrizuotis ir dirbti komercinėmis sąlygomis“.

Konkurencija aktyviausiai reiškiasi tarp tam tikrų transporto rūšių. Anot G. Sinkevičiaus ir S. Dailydkos (2012), „nepaisant to, kad egzistuoja keletas transporto rūšių ir krovinių bei keleivių pervežimo būdų t.y. keleivių ir krovinių pervežimai vykdomi oro, sausumos ir vandens transportu, aršiausia konkurencinė kova vyksta tarp sausumos – autokelių ir geležinkelių transporto rūšių“ (Sinkevičius, Dailydka, 2012, p. 13).

Giminingos ir palaikančios pramonės šakos. Tai susijusių ar aptarnaujančių šakų sektoriai. Lietuvos transporto sektorius gali būti konkurencingas tik tuo atveju, jei šalyje yra susiję ir aptarnaujantys sektoriai ir jei yra glaudus jų bendradarbiavimas. Teigiamos įtakos transporto įmonių konkurencingumui turi Lietuvoje išvystyti gamybos sektoriai. Transporto įmonių bendradarbiavimą skatina ir įvairios asociacijos (Linava, Lineka). Šiuolaikinėje rinkoje bendradarbiavimas su kitais globalios transporto rinkos dalyviais tampa būtinybe.

Atliktos analizės apibendrinimui sudaroma palyginamoji lentelė, kurioje balais nuo 1 iki 5 įvertintas kiekvieno veiksnio palankumas (žr. 13 lent.).

13 lentelė. Kiekybiniai vidinių veiksnių įvertinimai

Veiksniai	Metai				
	2010	2011	2012	2013	2014
Veiksnių sąlygos	3	3	4	4	4
Paklausos sąlygos	4	4	4	4	3
Įmonių strategija, struktūra ir konkurencija	4	4	4	3	3
Giminingos ir palaikančios pramonės šakos	4	4	4	4	4
Vidutinis įvertis	3,75 (gerai)	3,75 (gerai)	4,00 (gerai)	3,75 (gerai)	3,50 (gerai)

Kaip matyti, veiksnių, paklausos sąlygos palankiausios Lietuvos transporto sektoriaus įmonėms buvo 2012 ir 2013 m. Giminingos ir palaikančios pramonės šakos vertinamos pakankamai neblogai visą analizuojamą laikotarpį. Įmonių strategija, struktūra ir konkurencija labiausiai buvo vertinta konkurencijos aspektu, ir nustatyta, jog silpniausia konkurencija buvo 2010–2012 m., o aktyviausiai įmonės konkuravo 2013 ir 2014 m.

Kiekvienam veiksniai priskyrus vienodą reikšmingumą (po 0,25), galima apskaičiuoti veiksnių įverčius kiekvieniems analizuotiems metams. Nustatyta, jog transporto sektoriaus įmonės aukščiausiu konkurencingumu pasižymėjo 2012 m. (4,00 balo), o silpniausiu – 2014 m. (3,50 balo).

3.3.4. Lietuvos transporto sektoriaus konkurencingumo vertinimas tarptautinėje plotmėje

Realų pasiektą transporto sektoriaus įmonių konkurencingumą parodo užsienio prekybos rodikliai. Svarbiausi jų – eksportas ir importas. Lietuvos, šalies transporto sektoriaus bei ES transporto sektoriaus eksporto ir importo dinamika 2010 – 2014 m. pateikiama 14 lentelėje.

14 lentelė. Lietuvos, šalies transporto sektoriaus bei ES-28 transporto sektoriaus eksporto ir importo dinamika 2010–2014 m., mln. eurų

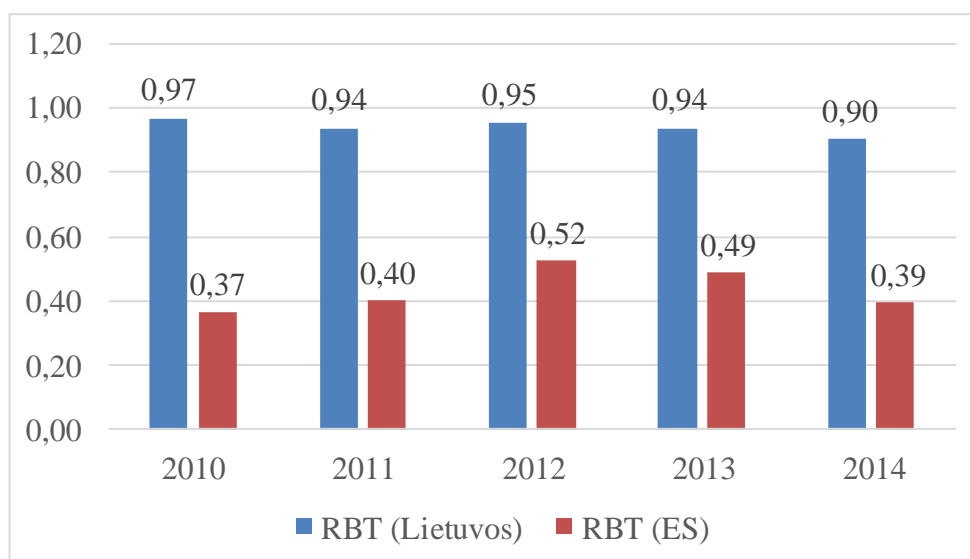
Regionas		ES-28		Lietuva			
Rodiklis		Transporto įmonių importas	Transporto įmonių eksportas	Transporto įmonių importas	Transporto įmonių eksportas	Eksportas	Importas
Metai	2010	3774,12	8146,50	1,34	87,34	6097,04	7659,60
	2011	4303,51	10011,01	3,99	123,70	7779,58	9870,76
	2012	3812,57	12207,75	3,78	158,61	9121,91	10537,65
	2013	3882,22	11229,26	6,07	189,17	10932,16	10398,88
	2014	4372,72	10034,16	5,75	111,44	11003,02	8907,32

Šaltinis: sudaryta darbo autoriaus pagal Export helpdesk, 2015.

Pastebima, jog analizuojamo sektoriaus eksportas Lietuvoje buvo didžiausias 2012 ir 2013 m. Tai reiškia, jog Lietuvos transporto įmonės ekonominio nuosmukio dėka atrado daugiau užsienio rinkų, partnerių jose. Didžiausias importas užfiksuotas 2013 ir 2014 m. Transporto sektoriaus eksporto ir importo rodiklių aptarimo nepakanka, nes tai tik absoliutūs dydžiai, susiję su šaka. Daugeliu atveju konkurencingos pramonės eksportas viršija importą. Tačiau importo perteklius gali susidaryti ir dėl gamybos žaliavų, įrenginių, technologijų importo apimčių, todėl konkrečiu atveju eksporto ir importo apimčių palyginimas negali būti laikomas tiksliu konkurencingumo įverčiu. Taigi iškyla poreikis apskaičiuoti santykinus atskleisto konkurencinio pranašumo rodiklius – santykinį prekybos balansą (RBT) ir atskleistą santykinį pranašumą RCA.

Santykinis prekybos balansas skaičiuojamas atskirai Lietuvai bei ES šalims 2010 – 2014 m., remiantis 14 lentelės duomenimis. Santykinio prekybos balanso dinamika atsispindi 10 paveiksle. Skaičiavimai rodo, jog Lietuvos santykinis prekybos balansas visą analizuojamą laikotarpį buvo geresnis negu ES. Ypač aukštas Lietuvos santykinis prekybos balansas buvo 2010 ir 2012 m., kuomet atitinkamai

siekė 0,97 ir 0,95. Tai reiškia, jog būtent minėtaisiais laikotarpiais Lietuvos transporto sektorius buvo konkurencingiausias, o ES transporto sektorius nebuvo toks konkurencingas.



10 pav. Lietuvos bei ES transporto sektoriaus santykinio prekybos balanso dinamika 2010–2014 m.

Lietuvos transporto sektorius didelę dalį savo paslaugų teikia ES šalyse, todėl tikslinga apskaičiuoti transporto atskleistą santykinį pranašumą ES atžvilgiu. Santykinio pranašumo ES atžvilgiu apskaičiavimui be 14 lentelėje pateiktų duomenų reikalingi ir viso ES eksporto duomenys; jie pateikti 15 lentelėje.

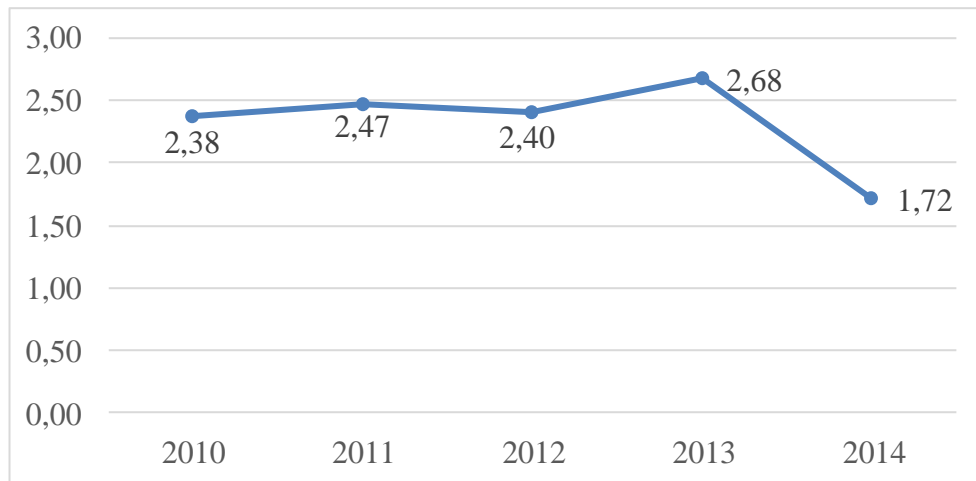
15 lentelė. ES eksporto dinamika 2010 – 2014 m., mln. eurų

Metai	ES eksportas	
	2010	1353196,20
2011	1554179,71	
2012	1684260,64	
2013	1736272,43	

Šaltinis: sudaryta pagal Export helpdesk, 2015.

Atskleistojo santykinio pranašumo dinamika 2010–2014 m. pateikiama 11 paveiksle. Atskleistojo santykinio pranašumo dinamika rodo, jog Lietuvos transporto sektorius visą analizuojamą

laikotarpį turėjo atskleistą santykinį pranašumą ES-28 atžvilgiu, nes rodiklio reikšmė buvo didesnė už 1. Didžiausias pranašumas buvo įgytas 2013 m.



11 pav. Atskleistojo santykinio pranašumo dinamika 2010 – 2014 m.

Apibendrinant Lietuvos konkurencingumo analizę tarptautiniu mastu, galima teigti, jog Lietuvos transporto pramonė konkurencingiausia buvo 2010 ir 2013 m.

3.3.5. Konkurencingumo įvertinimas transporto įmonių vadovų požiūriu

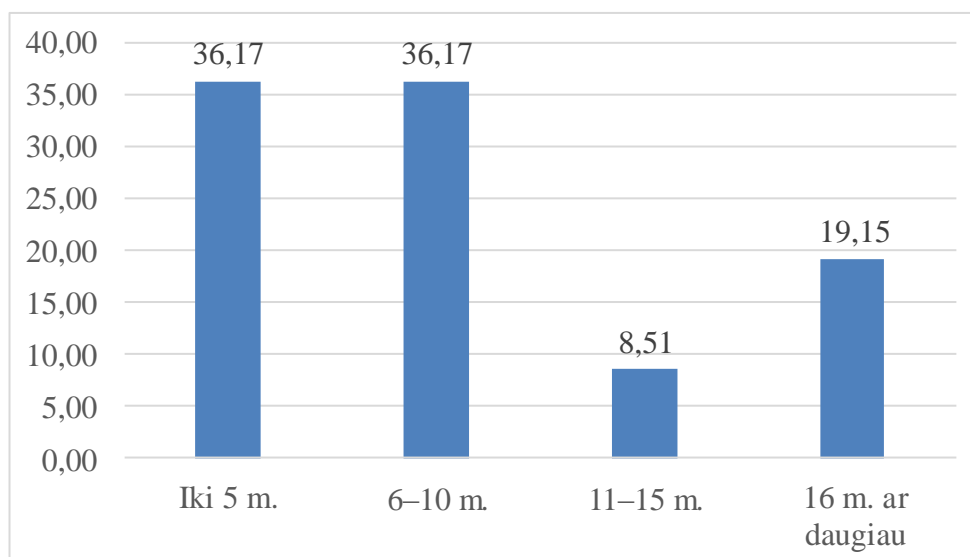
Konkurencingumo įvertinimui transporto įmonių vadovų požiūriu atlikta vadovų anketinė apklausa. Šios apklausos metu, transporto sektoriaus įmonių vadovų buvo prašoma nurodyti savo demografines charakteristikas. Tyrime dalyvavo 68,09 proc. vyrų ir 31,91 proc. moterų. Respondentų amžius – labai įvairus (žr. 16 lent.).

16 lentelė. Respondentų pasiskirstymas pagal amžių (N=47)

Atsakymo variantas	Respondentų sk.	Respondentų proc.
Iki 25 m.	2	4,26
26 – 40 m.	26	55,32
41 – 55 m.	17	36,17
Virš 55 m.	2	4,26
Viso	47	100,00

Nustatyta, jog transporto įmonių vadovų tarpe dominuoja 26–40 metų amžiaus vadovai (55,32 proc.). 36,17 proc. respondentų nurodė, kad jų amžius yra nuo 41 iki 55 metų. Po 4,26 proc. tiriamųjų yra jaunesni nei 25 metai ir vyresni nei 55 metai. Remiantis 14 lentelėje pateiktais duomenimis, apskaičiuota, kad vidutinis transporto sektoriaus įmonės vadovo amžius yra 39 metai.

Empiriniame tyrime dalyvavo skirtingos patirties transporto sektoriaus įmonėse turintys vadovai. Jų pasiskirstymas pagal patirties transporto sektoriuje trukmę pateikta 12 paveiksle.



12 pav. Respondentų pasiskirstymas pagal patirtį transporto sektoriuje, proc. (N=47)

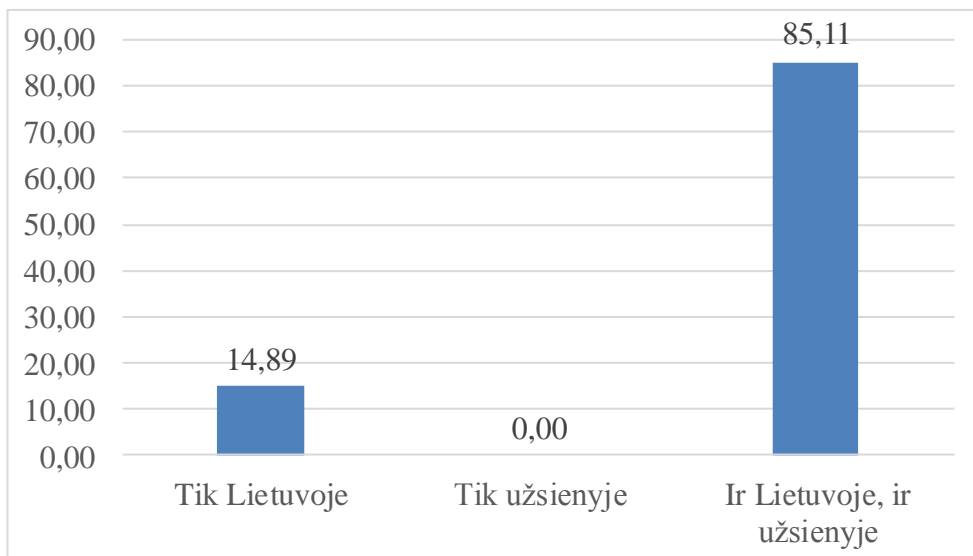
Tyrimo rezultatai rodo, kad daugumos transporto įmonių vadovų patirtis neviršija dešimties metų. 11–15 metų transporto sektoriuje dirba tik 8,51 proc. respondentų, o 16 metų ar ilgiau – 19,15 proc. tiriamųjų. Remiantis paveiksle pateiktu procentiniu pasiskirstymu, apskaičiuota, jog respondentų patirties transporto sektoriuje vidurkis yra 9 metai.

Atsakydami į ketvirtąjį anketos klausimą respondentai nurodė savo užimamas pareigas. Respondentai nurodė, jog jie dirba: vadovais, marketingo vadovais, pardavimų vadovais, grupės vadovais, projektų vadovais ir kt. Nustatyta, kad tyrime dalyvavo tiek aukščiausiojo, tiek viduriniojo, tiek žemesniojo lygio vadovai. Tyrimo respondentai vadovauja transporto įmonėms, kurios pagal darbuotojų skaičių taip pat gali būti priskiriamos įvairioms kategorijoms. 17 lentelėje pateiktas respondentų pasiskirstymas pagal transporto įmonių, kurias respondentai atstovauja, darbuotojų skaičių. Į tyrimą įtrauktų transporto įmonių vadovų tarpe dominuoja vadovai, kurie atstovauja įmones, įdarbinusias iki 20 darbuotojų (36,17 proc.) bei 61–80 darbuotojų (36,17 proc.). Tyrime nedalyvavo tų įmonių, kuriose dirba daugiau nei 100 darbuotojų, atstovų. Nustatyta, kad vidutinis transporto įmonės darbuotojų skaičius yra 48.

17 lentelė. Respondentų pasiskirstymas pagal atstovaujamų įmonių darbuotojų skaičių, proc. (N=47)

Darbuotojų skaičius	Respondentų sk.	Respondentų proc.
Iki 20 darbuotojų	17	36,17
21 – 40 darbuotojų	1	2,13
41 – 60 darbuotojų	5	10,64
61 – 80 darbuotojų	17	36,17
81 – 100 darbuotojų	7	14,89
Daugiau nei 100	0	0,00
Iš viso	47	100,00

Siekiant nustatyti, kokiame kontekste šalies transporto įmonės konkuruoja, tiriamųjų klausta, kur įmonė vykdo veiklą. Atsakymų į šį anketos klausimą pasiskirstymas pateiktas 13 paveiksle.



13 pav. Respondentų pasiskirstymas pagal atstovaujamų įmonių veiklos mastą, proc. (N=47)

Empirinio tyrimo rezultatai rodo, kad tik Lietuvoje veiklą vykdo maža transporto įmonių dalis (14,89 proc.). Dauguma transporto sektoriaus subjektų (85,11 proc.) orientuojasi į veiklą ne tik nacionaliniu, bet ir tarptautiniu mastu.

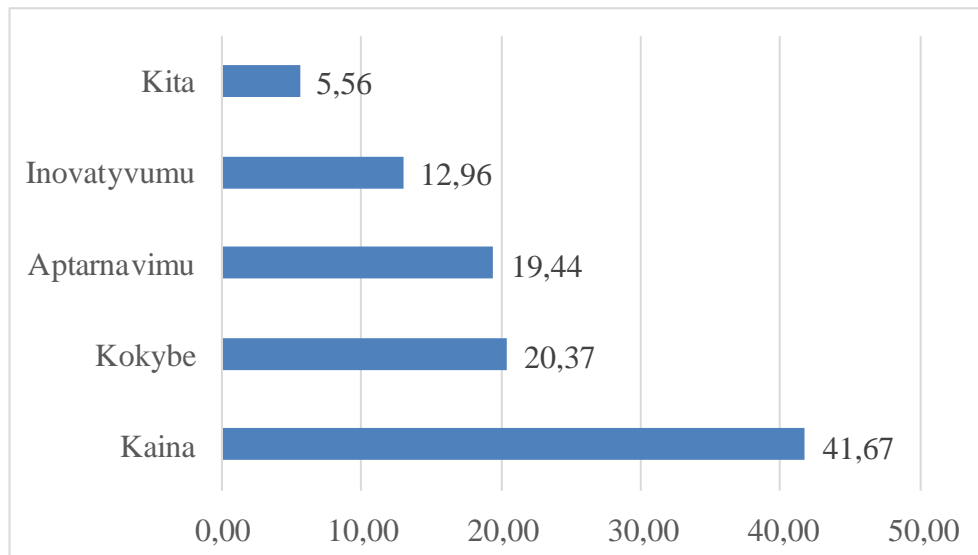
Šiame baigiamajame darbe konkurencinė situacija transporto sektoriuje jau vertinta įvairiais metodais, tačiau svarbu įvertinti ir transporto sektoriaus įmonių vadovų nuomonę konkurencijos sektoriuje stiprumo klausimu. Todėl atsakydami į septintąjį anketos klausimą respondentai išreiškė savo

nuomonę dėl konkurencijos tarp Lietuvos transporto sektoriaus įmonių stiprumo. Atsakymų į šį anketos klausimą rezultatai pateikti 18 lentelėje.

18 lentelė. Respondentų pasiskirstymas pagal konkurencijos tarp Lietuvos transporto sektoriaus įmonių stiprumą (N=47)

Konkurencijos stiprumas	Respondentų sk.	Respondentų proc.
Labai stipri	19	40,43
Stipri	24	51,06
Vidutiniška	4	8,51
Silpna	0	0,00
Labai silpna	0	0,00
Nežinau	0	0,00
Iš viso	47	100,00

Nustatyta, kad transporto sektoriaus įmonių vadovų požiūriu konkurencija transporto sektoriuje yra gana intensyvi. Labai stiprią ją laiko 40,43 proc. tiriamųjų, stiprią – 51,06 proc. Tik 8,51 proc. šalies transporto sektoriaus įmonių vadovų nurodė, kad konkurencija jų atstovaujame sektoriuje yra vidutinė. Konkurencijos intensyvumą rodo tai, kad nei vienas iš tyrimo dalyvių nenurodė, kad konkurencija yra silpna ar labai silpna. Konkurencingumą šalies transporto sektoriuje lemia tam tikri veiksniai. Siekiant nustatyti, kokie veiksniai dominuoja, į tyrimo anketą buvo įtrauktas aštuntasis klausimas. Atsakymų į šį anketos klausimą pasiskirstymas pateiktas 14 paveiksle. Kaip rodo anketinės apklausos rezultatai, Lietuvos transporto sektoriuje dažniausiai konkuruojama kaina (41,67 proc.). Kokybė, kaip konkurencingumo veiksnys, įvardinta žymiai rečiau (20,37 proc.). Dar rečiau respondentai įvardijo aptarnavimą (19,44 proc.) ir inovatyvumą (12,96 proc.). Tyrimo dalyviai, neradę veiksnių, kuriais, jų nuomone, dažniausiai konkuruojama šalies transporto sektoriuje, įrašė savo veiksnius. Respondentai įvardijo tokius veiksnius: paslaugų kompleksiskumas, susitarimų laikymasis, turimas tinklas ir jo galimybės, didelė transporto pasiūla, sugebėjimas prisitaikyti prie kliento poreikių ir vykdyti sudėtingus projektus.



14 pav. Respondentų pasiskirstymas pagal konkurencingumo Lietuvos transporto sektoriuje veiksnius, proc. (N=47)

Kitu anketos klausimu respondentų buvo prašoma įvardinti pagrindinius atstovaujamos įmonės konkurencinius pranašumus. Kadangi šis anketos klausimas buvo atviras, visi respondentų pateikti atsakymai buvo suskirstyti į kategorijas (žr. 19 lent.):

- vieta;
- partneriai;
- kaina;
- kokybė;
- vertė;
- inovatyvumas;
- asortimentas;
- terminai;
- transporto parkas;
- lankstumas;
- patirtis;
- aptarnavimas;
- patikimumas;
- ryšiai;
- aktyvumas;
- profesionalumas;
- operatyvumas;
- konkurencinių pranašumų nėra.

19 lentelė. Transporto sektoriaus įmonių konkurencinių pranašumų kategorijos

Kategorijos	Patvirtinantys teiginiai
Vieta	„gera geografinė vieta“
Partneriai	„platus partnerių tinklas“, „draugiški santykiai su partneriais“, „platus partnerių tinklas visame pasaulyje“, „ilgalaikiai, pastovūs ir patikimi partneriai visame pasaulyje“, „partneriai užsienyje“, „didelis partnerių tinklas visame pasaulyje“
Kaina	„kaina“, „pigūs pervežimai“, „įmonė kol kas ne PVM mokėtoja“
Kokybė	„kokybė“, „teikiamų paslaugų kokybė“, „gera kokybė“, „darbo kokybė“
Vertė	„kainos ir kokybės santykis“
Inovatyvumas	„inovatyvumas“, „IT sistemos“
Asortimentas	„teikiamos ne vien transportavimo paslaugos, tačiau ir kita, t.y. sandėliavimas, muitinės paslaugos“, „nevengiama dalinių krovinių pervežimo“, „platus paslaugų spektras“, „krovinių pervežimas iš ES į kitas šalis (KZ, UZB) be perkrovimo su 120 m ³ automobiliais“
Terminai	„krovinių pristatymo terminai“, „pristatymo terminai“, „greitieji terminai“
Transporto parkas	„naujos mašinos“, „naujos transporto priemonės“
Lankstumas	„lankstumas“
Patirtis	„ilgametė patirtis“, „patirtis“, „ilgalaikė darbo patirtis šioje srityje“
Aptarnavimas	„aptarnavimo kokybė“, „susitarimų laikymasis“, „sutartinių įsipareigojimų laikymasis“, „aptarnavimas“, „geras aptarnavimas“, „garantijos“
Patikimumas	„stabilumas“, „patikimumas“
Ryšiai	„pažintys“, „platus klientų ratas“
Aktyvumas	„aktyvumas“
Profesionalumas	„profesionalumas“
Operatyvumas	„greitis“, „greiti ir tikslingi sprendimai įvairiose situacijose“
Nėra	„tokių nėra, tik konkurentai nespėjo pereiti visų klientų“, „nėra“, „mano įmonė nesivelia į konkurencinę kovą, nes ta kova yra pagrįsta mokesčių slėpimu, kadangi jau pigiau nėra kur trauktis tai kai kas bando konkuruoti nuslėpdami dalį mokesčių“

Tyrimo dalyviai vardijo labai įvairius jų atstovaujamų įmonių konkurencinius pranašumus. Visi pranešimai suklasifikuoti į tokius: vietos, partnerių, kainos, kokybės, vertės, inovatyvumo, asortimento,

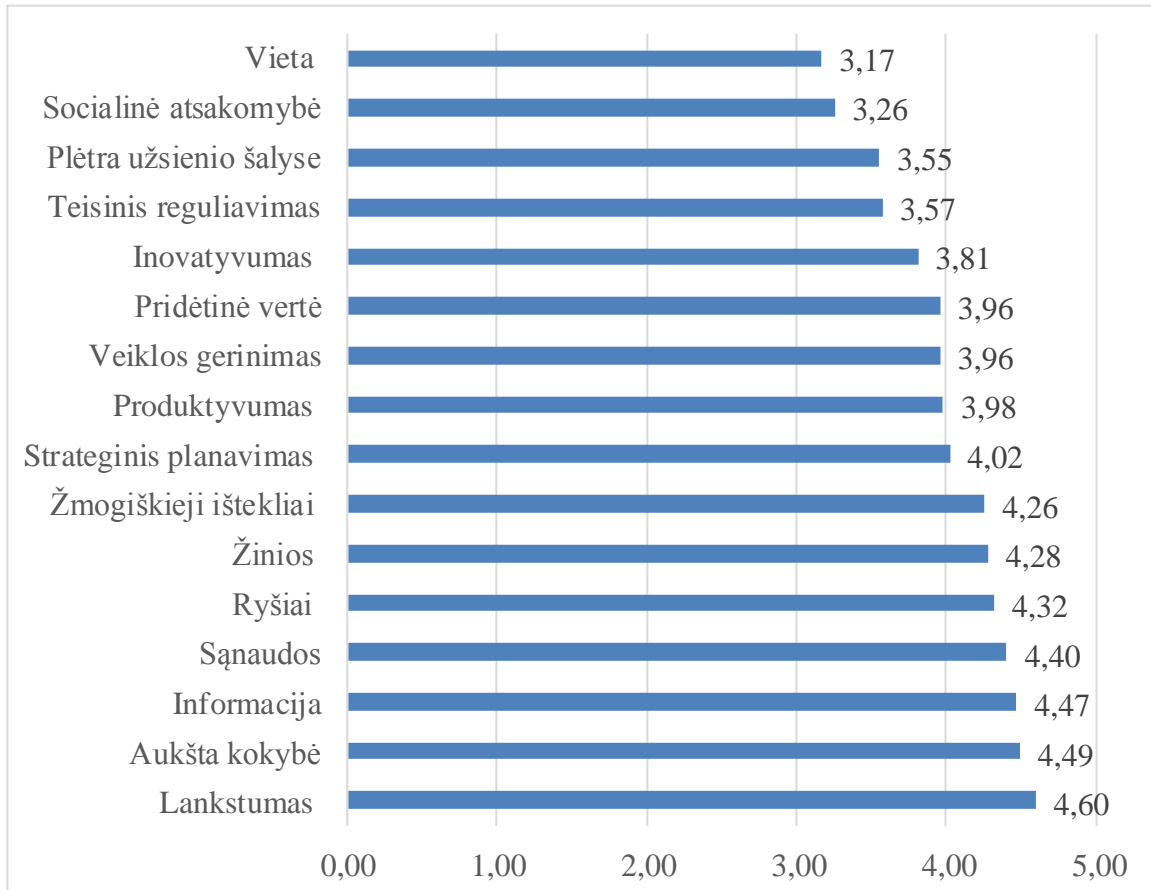
terminų, transporto parko, lankstumo, patirties, aptarnavimo, patikimumo, ryšių, aktyvumo, profesionalumo bei operatyvumo. Dažniausiai respondentai minėjo aukštą teikiamų paslaugų kokybę, patrauklią kainą, aptarnavimą, patirtį, patikimumą. Dalis respondentų nurodė, jog jų atstovaujama įmonė konkurencinių pranašumų neturi. O vieno tyrimo dalyvio teigimu, įmonė apskritai nesiekia konkuruoti.

Siekiant nustatyti, kokie veiksniai yra svarbūs šalies transporto sektoriuje, tyrimo dalyviams pateiktas dešimtas klausimas. Atsakydami į šį anketos klausimą respondentai įvertino įvairių veiksnių svarbą transporto sektoriaus įmonės konkurencingumui (žr. 20 lent.).

20 lentelė. Respondentų pasiskirstymas pagal veiksnių svarbą transporto sektoriaus įmonės konkurencingumui, proc. (N=47)

Veiksniai	Labai svarbu	Svarbu	Vidutiniškai svarbu	Nesvarbu	Visiškai nesvarbu	Nežinau
Teisinis reguliavimas	19,15	38,30	31,91	6,38	0,00	4,26
Produktyvumas	29,79	48,94	14,89	4,26	0,00	2,13
Sąnaudos	53,19	34,04	12,77	0,00	0,00	0,00
Veiklos gerinimas	21,28	61,70	12,77	0,00	4,26	0,00
Inovatyvumas	31,91	40,43	17,02	2,13	4,26	4,26
Plėtra užsienio šalyse	25,53	38,30	17,02	10,64	2,13	6,38
Strateginis planavimas	38,30	34,04	23,40	2,13	0,00	2,13
Lankstumas	72,34	21,28	4,26	0,00	0,00	2,13
Žmogiškieji ištekliai	51,06	36,17	6,38	2,13	2,13	2,13
Pridėtinė vertė	19,15	61,70	14,89	4,26	0,00	0,00
Aukšta kokybė	63,83	25,53	8,51	0,00	2,13	0,00
Žinios	51,06	36,17	6,38	4,26	0,00	2,13
Informacija	57,45	31,91	10,64	0,00	0,00	0,00
Ryšiai	46,81	40,43	10,64	2,13	0,00	0,00
Vieta	12,77	29,79	31,91	14,89	8,51	2,13
Socialinė atsakomybė	14,89	34,04	29,79	10,64	4,26	6,38

Pagal 20 lentelėje pateiktus rezultatus, galima teigti, kad labai svarbiais veiksniais daugiausia respondentų laiko lankstumą (72,34 proc.), aukštą kokybę (63,83 proc.) bei informaciją (57,45 proc.). Siekiant nustatyti veiksnių svarbą, kiekvienam veiksniai apskaičiuoti vidutiniai įverčiai, atsakymo variantams priskiriant balus („labai svarbu“ – 5, „svarbu“ – 4, „vidutiniškai svarbu“ – 3, „nesvarbu“ – 2, „visiškai nesvarbu“ – 1, „nežinau“ – 0). Vidutiniai įverčiai pateikti 15 paveiksle.



15 pav. Vidutiniai transporto sektoriaus konkurencingumą lemiančių veiksnių įverčiai, balais (N=47)

Tyrimo rezultatai parodė, kad svarbiausiais transporto sektoriaus įmonės konkurencingumo veiksniais yra laikomas lankstumas (4,60 balo), aukšta kokybė (4,49 balo) bei informacija (4,47 balo). Mažiausiai svarbiais veiksniais tyrimo dalyviai laiko vietą (3,17 balo), socialinę atsakomybę (3,26 balo) bei plėtrą užsienio šalyse (3,55 balo).

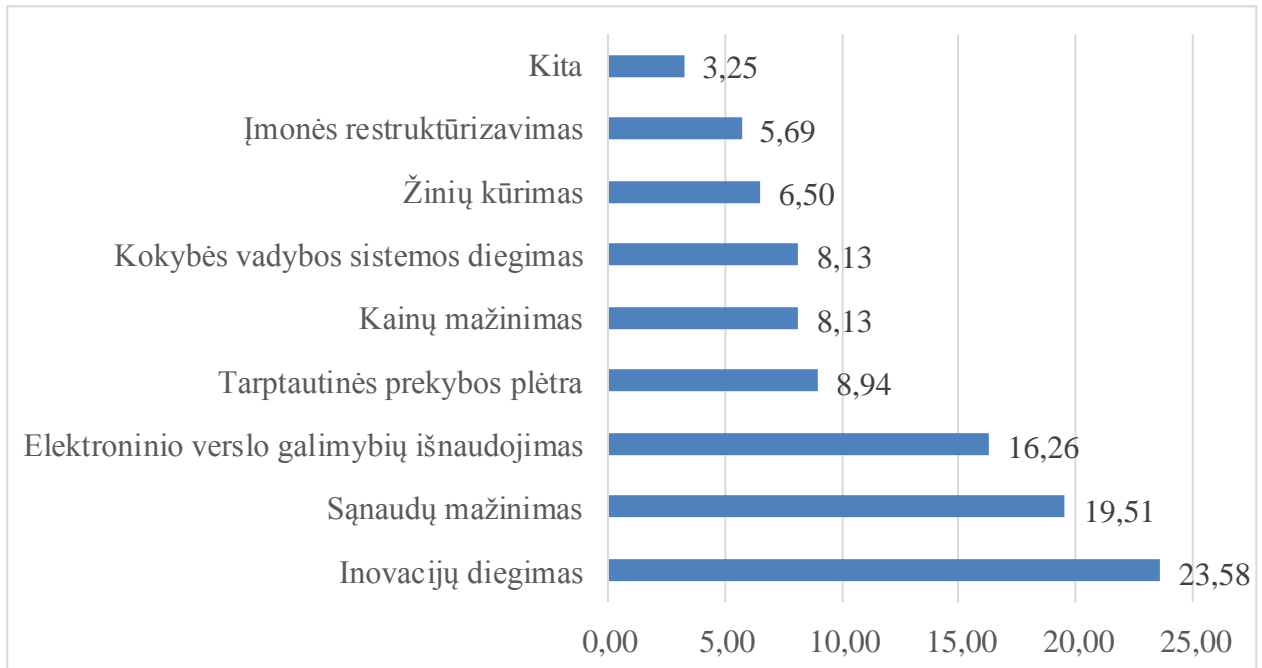
Tyrimo dalyvių teirautasi, kaip, jų nuomone, kis konkurencija šalies transporto sektoriuje artimiausius kelerius metus. Respondentų pasiskirstymas pagal atsakymų į šį anketos klausimą rezultatus pateiktas 21 lentelėje.

Remiantis 21 lentelės duomenimis, galima tikėtis konkurencijos šalies transporto sektoriuje stiprėjimo (70,21 proc.). 23,40 proc. transporto sektoriaus įmonių vadovų mano, kad konkurencija sektoriuje nekis, ir tik 6,38 proc. tyrimo dalyvių mano, kad konkurencija transporto sektoriuje silpnės.

**21 lentelė. Respondentų pasiskirstymas pagal konkurencijos intensyvumo prognozes, proc.
(N=47)**

Konkurencijos prognozės	Respondentų sk.	Respondentų proc.
Stiprės	33	70,21
Silpnės	3	6,38
Nekis	11	23,40
Iš viso	47	100,00

Paskutiniuoju tyrimo anketos klausimu transporto sektoriaus įmonių vadovų teirautasi, kokias konkurencingumo priemones, jų nuomone, būtų tikslinga įgyvendinti transporto įmonėse. Atsakymų į šį anketos klausimą pasiskirstymas pateiktas 16 paveiksle.



16 pav. Respondentų atsakymų dėl konkurencingumo didinimo priemonių tikslingumo pasiskirstymas, proc. (N=47)

Tyrimo dalyvių nuomone, siekiant didinti transporto sektoriaus įmonių konkurencingumą, tikslingiausia būtų diegti inovacijas, mažinti sąnaudas bei aktyviau išnaudoti elektroninio verslo galimybes. Konkurencingumo nesuteikiančiais sprendimais tiriamieji laiko restruktūrizaciją, žinių kūrimą bei kokybės vadybos sistemų diegimą.

Apibendrinant atlikto Lietuvos transporto sektoriaus įmonių vadovų tyrimo rezultatus, galima teigti, kad konkurencija sektoriuje yra intensyvi. Prognozuojama, jog artimiausius kelerius metus ji ir

toliau didės. Siekiant įgyti pranašumų tokioje konkurencingoje aplinkoje, transporto sektoriaus įmonėms svarbu diegti inovacijas, mažinti sąnaudas bei pasinaudoti elektroninio verslo galimybėmis.

3.3.6. Lietuvos transporto sektoriaus SSGG analizė

Atliktas Lietuvos transporto sektoriaus konkurencingumo įvertinimas sudarė prielaidas identifikuoti Lietuvos transporto sektoriaus stiprybes, silpnybes, grėsmes bei galimybes. Visa tai susisteminta 22 lentelėje.

22 lentelė. Lietuvos transporto sektoriaus SSGG analizė

Stiprybės	Silpnybės
<ul style="list-style-type: none"> • Patogi Lietuvos geografinė padėtis • Dauguma transporto sektoriaus įmonių veiklą vykdo tarptautiniu mastu • Aukšta paslaugų kokybė 	<ul style="list-style-type: none"> • Lietuvos transporto sektoriui taikomas ES reglamentavimas, tačiau krovinių srutai labiau orientuoti į rytų rinkas • Nepakankama technologinė pažanga
Grėsmės	Galimybės
<ul style="list-style-type: none"> • Nelegalių vežėjų dalies didėjimas • Mokesčių slėpimas 	<ul style="list-style-type: none"> • Nuoseklus ir proporcingas krovinių paskirstymas tarp transporto rūšių • Bendra informacinė sistema • Aktyvi internacionalizacija • Alternatyvių degalų rūšių naudojimas • Nekaininių konkurencingumo veiksnių potencialo panaudojimas • Inovacijų diegimas • Elektroninio verslo galimybių išnaudojimas

Atlikta transporto sektoriaus analizė rodo, kad Lietuvos transporto sektoriaus konkurencingumo didinimui tikslinga būtų išnaudoti galimybes, kurios iki šiol šalyje liko neišnaudotos.

3.4. Lietuvos transporto sektoriaus konkurencingumo didinimo kryptys

Siekiant didinti Lietuvos transporto sektoriaus konkurencingumą, tikslinga būtų sureguliuoti krovinių paskirstymą tarp transporto rūšių, sukurti ir realizuoti bendrą informacinę sistemą, skatinti transporto sektoriaus įmonių internacionalizaciją, alternatyvių degalų rūšių naudojimą, nekaininių konkurencinių pranašumų taikymą, inovacijų diegimą bei elektroninio verslo galimybių išnaudojimą.

Didėjant prekybos globaliose rinkose apimtims, iškyla poreikis sureguliuoti krovinių srautus taip, kad jie būtų nuosekliai ir proporcingai paskirstyti tarp transporto rūšių. Tokiu būdu būtų lygiagrečiai skatinamas konkurencingumas visuose transporto segmentuose pagal transporto rūšis.

Atliktos anketinės Lietuvos transporto sektoriaus įmonių vadovų apklausos rezultatai parodė, kad tvirtas ir platus partnerių tinklas – svarbus transporto sektoriaus įmonių konkurencinis pranašumas. Partnerių tinklo ir ryšių su partneriais plėtrai, tikslinga būtų sukurti bendrą informacinę sistemą.

Dar viena taikytina plėtros kryptis – internacionalizacijos skatinimas. Transporto sektoriaus įmonės, gebančios integruotis į tarptautinius krovinių gabenimo tinklus, įgyja potencialą konkurencingumo didinimui. Dar viena transporto sektoriaus konkurencingumo didinimo galimybė yra Europos ekologinių standartų griežtinimas.

Dar viena svarbi galimybė, kurią šalies transporto sektoriaus įmonės išnaudoja tik iš dalies – tai nekaininių konkurencingumo veiksnių potencialo panaudojimas. Šalies transporto sektoriaus analizė parodė, kad dalis įmonių nori konkuruoti kaina, tačiau jau yra pasiekusios tą ribą, kuomet nebėra kaip jos mažinti. Kai kurios įmonės renkasi nelegalų kelią ir slepia mokesčius. Siekiant vengti tokios praktikos, Lietuvos transporto verslo įmonėms rekomenduojama aktyvinti nekaininio konkurencingumo veiksnių potencialo panaudojimą. Vienu iš tokių veiksnių galėtų tapti stiprūs ryšiai su klientais.

Šalies transporto sektoriaus įmonėms taip pat rekomenduojama aktyvinti inovacijų diegimą. Inovacinės veiklos plėtojimas ir aktyvinimas įgalina įvairiapusiškai modernizuoti transporto paslaugų struktūras, tobulinti paslaugas bei naudojamas technologijas, didinti jų tarptautinį konkurencingumą. Šalies ūkio ir ekonomikos augimo pagrindas yra įmonės, įgyvendinančios inovacinius projektus ir orientuotos į naujausių žinių panaudojimą. Transporto sektoriuje santykinai nedaug įmonių bendradarbiauja su mokslo įstaigomis, tačiau labai svarbu stiprinti bendravimą tarp verslo, mokslo ir valdžios institucijų. Klasterių sukūrimas transporto sektoriuje pagerintų tiek įmonių, tiek paties sektoriaus prisitaikymą prie inovacijų, padėtų pasiekti sinergijos efektą pagrindinėse klasterio funkcinės veiklos srityse. Transporto įmonių klasteriai užtikrintų glaudžią mokslo tyrimo institucijų, universitetų ir verslo sąjungą bei spartų mokslinių atradimų pavertimą paslaugomis.

Svarbu didinti ir elektroninio verslo galimybių išnaudojimą. Aktyviai plintant elektroniniam verslui didelė dalis transporto įmonių vis dar to nevykdo ir net savo interneto svetainėse pateikia tik vienpusę ir minimalią informaciją apie savo veiklą.

IŠVADOS IR SIŪLYMAI

Išanalizavus teorinius konkurencingumo vertinimo aspektus ir atlikus Lietuvos transporto sektoriaus konkurencingumo analizę, daromos tokios **išvados**:

1. Transporto sektoriaus konkurencingumas – tai sektoriuje veikiančių ūkio subjektų gebėjimai gaminti, parduoti ir teikti tokias prekes ir paslaugas, kurių savybių dėka įgyjami, stiprinami ir išlaikomi sąnaudomis, diferenciacija ar inovacijomis grįsti konkurenciniai pranašumai, sudarantys prielaidas sėkmingai konkuruoti vidaus ir užsienio rinkose. Sėkmingą transporto sektoriaus konkurenciją tiek vidaus, tiek užsienio rinkose lemia platus veiksnių sąrašas. Šie veiksniai negali būti atskirti nuo įmonės bei nacionalinio konkurencingumo konteksto. Sektoriaus konkurencingumo vertinimuose ypatingai svarbu neignoruoti rinkos struktūros, pridėtinės vertės bei kokybės veiksnių.
2. Siekiant identifikuoti esmines konkurencingumo problemas, svarbūs konkurencingumo vertinimai. Šiam tikslui taikytina plati metodų įvairovė, apimanti PEST, SSGG analizes, penkių konkurencinių jėgų, pramonės struktūros konkurencijos tyrimo, deimanto, devynių veiksnių ir kitus modelius. Vertinant sektoriaus konkurencinį pranašumą tarptautinėse rinkose, pasiektą rezultatą demonstruoja užsienio prekybos rodikliai (atskleistas santykinis pranašumas bei santykinis prekybos balansas). Tinkamiausių konkurencingumo vertinimo metodų ir rodiklių parinkimas priklauso nuo sektoriaus specifikos, tačiau visi jie pasižymi bendru bruožu – sudaro prielaidas nustatyti sektoriaus santykinę poziciją kitų analogiškų sektorių atžvilgiu.
3. Konkurencingumo Lietuvos transporto sektoriuje įvertinimas, taikant įvairius metodus ir modelius, parodė, jog:
 - Lietuvos transporto sektoriaus įmonėms iš visų išorinės aplinkos veiksnių palankiausi yra technologinės aplinkos veiksniai;
 - iš penkių konkurencinių jėgų Lietuvos įmonėms mažiausiai palanki yra konkurencija tarp esamų rinkos dalyvių, tiekėjų (konkrečiai – darbo jėgos) derėjimosi galia;
 - Lietuvos transporto sektoriaus konkurencingumo įvertinimas pagal M. Porterio „Deimanto“ vidinius veiksnius (veiksnių sąlygas, paklausos sąlygas, įmonių strategiją, struktūrą ir konkurenciją bei giminingas ir palaikančias pramonės šakas) parodė, jog 2010–2014 m. laikotarpiu transporto sektoriaus įmonės aukščiausiu konkurencingumu pasižymėjo 2012 m., o silpniausiu – 2014 m.
 - Lietuvos transporto sektorius pagal sektoriaus santykinį prekybos balansą bei atskleistą santykinį pranašumą konkurencingiausias tarptautiniu mastu buvo 2010 ir 2013 m.;

- transporto sektoriaus subjektų vadovų požiūriu konkurencija transporto sektoriuje yra stipri. Lietuvos transporto sektoriuje dažniausiai konkuruojama kaininėmis priemonėmis, tačiau išskirtini ir tokie veiksniai, kaip kokybė, aptarnavimas, inovatyvumas, paslaugų kompleksiskumas, susitarimų laikymasis, turimas tinklas ir jo galimybės, didelė transporto pasiūla, sugebėjimas prisitaikyti prie kliento poreikių ir vykdyti sudėtingus projektus. Tyrimo rezultatai parodė, kad svarbiausiais transporto sektoriaus įmonės konkurencingumo veiksniais yra laikomas lankstumas, aukšta kokybė bei informacija. Transporto sektoriaus įmonių vadovų pozicija neleidžia abejoti, kad artimiausius kelerius metus konkurencija sektoriuje stiprės.

Siekiant didinti Lietuvos transporto sektoriaus konkurencingumą, suformuluoti tokie **siūlymai**:

1. Sureguliuoti krovinių srautus taip, kad jie būtų nuosekliai ir proporcingai paskirstyti tarp transporto rūšių. Tokiu būdu būtų lygiagrečiai skatinamas konkurencingumas visuose transporto segmentuose pagal transporto rūšis.
2. Partnerių tinklo ir ryšių su partneriais plėtrai, siūloma sukurti bendrą informacinę sistemą.
3. Nacionalinėje transporto politikoje įtvirtinti siekį skatinti šalies transporto sektoriaus internacionalizaciją.
4. Lietuvos transporto verslo įmonėms rekomenduojama aktyvinti nekaininio konkurencingumo veiksnių potencialo panaudojimą. Vienu iš tokių veiksnių galėtų tapti stiprūs ryšiai su klientais.
5. Šalies transporto sektoriaus įmonėms taip pat svarbu aktyvinti inovacijų diegimą. Šiam procesui skatinti įmonėms svarbu jungtis į klasterius.
6. Transporto įmonėms rekomenduojama didinti ir elektroninio verslo galimybių išnaudojimą.

LITERATŪRA

1. Andrijauskas R., Jasienė M., Staroselskaja J. Komerinių bankų konkurencingumo didinimas inovacijų pagrindu, *Vadybos mokslas ir studijos – kaimo verslų ir jų infrastruktūros plėtrai*, Nr. 36(4), 2014, p. 730–745.
2. Balkytė A., Tvaronavičienė M. Perception of competitiveness in the context of sustainable development: facets of „sustainable competitiveness“, *Journal of Business Economics and Management*, No. 2(11), 2010, p. 341–365.
3. Barkauskas V., Bačkaitis D. Konkurencingumo įtaka šalies ūkiui, *Ekonomika ir vadyba*, No. 12, 2007, p. 676–680.
4. Birsan M., Susu S. Pharmaceutical companies between crisis and competitiveness sectoral diagnosis, *The USV Annals of Economics and Public Administration*, No. 1(21), 2015, p. 189–203.
5. Bruneckienė J., Činčikaitė R. Šalies regionų konkurencingumo vertinimas regionų konkurencingumo indeksu: tikslumo didinimo aspektas, *Ekonomika ir vadyba*, Nr. 14, 2009, p. 700–708.
6. Commission of the European Communities. *White Paper. European transport policy for 2010: time to decide*. 2001. Prieiga per internetą:
<http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/doc/2001_white_paper/lb_com_2001_0370_en.pdf> (žiūrėta 2015 12 01).
7. Čibinskienė A. Miesto turizmo konkurencingumo vidinės aplinkos veiksniai, *Ekonomika ir vadyba: aktualijos ir perspektyvos*, Nr. 2(30), 2013, p. 57–66.
8. Činčikaitė R., Janeliūnienė R. Įmonių konkurencingumas žinių ekonomikos sąlygomis, *Business, Management and Education 2010: tarptautinė mokslinė konferencija: Vilnius, 2010 11 18*, prieiga per internetą <http://leidykla.vgtu.lt/conferences/BME_2010/005/pdf/Art-Cincikaite_Janeliuniene.pdf>.
9. Deng F., Liu G., Jin Z. Factors formulating the competitiveness of the Chinese construction industry: empirical investigation, *Journal of Management in Engineering*, No. 4(29), 2013, p. 435–445.
10. Dumčiuvienė D., Meilienė E., Snieška V. Konkurencingumo ir sanglaudos ryšiai Europos Sąjungos politikos kontekste, *Viešojo politika ir administravimas*, Nr. 13, 2005, p. 64–73.

11. European Commission. *Export Helpdesk*, 2015. Prieiga per internetą: <http://exporthelp.europa.eu/thdapp/display.htm?page=st%2fst_Statistics.html&docType=main&languageId=en>.
12. Europos Parlamentas. *Faktų apie Europos Sąjungą suvestinės*, 2015. Prieiga per internetą: <http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/lt/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.1.html> (žiūrėta 2015 12 02).
13. Eurostat. *National Accounts aggregates by industry (up to NACE A*64)*, 2015. Prieiga per internetą: <<http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/submitViewTableAction.do>> (žiūrėta 2015 12 04).
14. Gapšys A. Žemės ūkio sektorių tarptautinio konkurencingumo vertinimas, *Vadybos mokslas ir studijos – kaimo verslų ir jų infrastruktūros plėtrai*, Nr. 35(3), 2013, p. 368–373.
15. Ghelase D., Daschievici L. Technical-economical competitiveness of food industry, *Annals of the University Dunarea de Jos of Galati: Fascicle XIV, Mechanical Engineering*, No. 1, 2014, p. 35–38. 4p.
16. Grebliauskas A., Stonys M. Lietuvos pramonės eksporto konkurencingumo vertinimas, *Taikomoji ekonomika: sisteminiai tyrimai*, Nr. 6/2, 2012, p. 49–72.
17. Gribkov A., Zakharchenko D., Kornieko A. Competitiveness of Russian machine-tool industry, *Problems of Economic Transition*, No. 57(4), 2014, p. 53–69.
18. Haque A., Sultana S., Momen A. Export performance of Malaysian furniture industry: rethinking competitiveness, *Middle East Journal of Business*, No. 1(9), 2014, p. 33–40.
19. Išoraitė M. Analysis of transport performance indicators, *Transport*, No. 3, 2005, p. 111–116.
20. Jadov V. *Sociologičeskoje issledovanije: programa, metodologija, metody*, Maskva, 1987.
21. Jarašūnienė E. *Specialybės įvadas. Transporto inžinerinė ekonomika ir vadyba*, Vilnius: Technika, 2011, 196 p.
22. Jaržemskis, V., et al., *Transporto politikos pagrindai*, Vilnius: Technika, 2012, 211 p.
23. Jurgutis L., Jucevičius R. Lietuvos pramonės konkurencingumo didinimas, panaudojant ES struktūrinius fondus, *Organizacijų vadyba: sisteminiai tyrimai*, Nr. 31, 2004, p. 91–102.
24. Kondev G., Tenchev D., Vasileva P. An open innovation model in the context of improving the competitiveness of the chemical and metallurgical industries, *Journal of Chemical Technology and Metallurgy*, No. 49(5), 2014, p. 515–519.
25. Kristkova Z. S., Coque, G. A. Competitiveness of the EU beef sector – a case study, *Agris on-line Papers in Economics and Informatics*, No. 2(7), 2015, p. 77–92.
26. Kriščiukaitienė I. Lietuvos ūkių konkurencingumas ir ES paramos įtaka, *Vadybos mokslas ir studijos – kaimo verslų ir jų infrastruktūros plėtrai*, Nr. 13(2), 2008, p. 85–92.

27. Langvinienė N., Seklinckienė J. Competitiveness of Lithuanian freight transport service sector in the context of the European Union, *Ekonomika*, 80, 2007, p. 22–39.
28. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas dėl ilgalaikės (iki 2025 metų) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategijos patvirtinimo, *Valstybės žinios*, 2005, Nr. 79-2860.
29. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas dėl Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos nuostatų patvirtinimo, *Valstybės žinios*, 2010, Nr. 125-6402.
30. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas dėl nacionalinės susisiekimo plėtros 2014–2020 metų programos patvirtinimo, *Valstybės žinios*, 2013, Nr. 136-6918.
31. Lietuvos statistikos departamentas. *BVP pajamų metodu 64 EVRK 2 red. veiklos, to meto kainomis*. 2015. Prieiga per internetą: <<http://osp.stat.gov.lt/statistiniu-rodikliu-analize1>>.
32. Lietuvos statistikos departamentas. *Keleivių vežimas visų rūšių transportu*. 2015. Prieiga per internetą: <<http://osp.stat.gov.lt/statistiniu-rodikliu-analize1>>.
33. Lietuvos statistikos departamentas. *Kelių transporto priemonių skaičius metų pabaigoje*. 2015. Prieiga per internetą: <<http://osp.stat.gov.lt/statistiniu-rodikliu-analize1>>.
34. Lietuvos statistikos departamentas. *Pagrindiniai šalies rodikliai*. 2015. Prieiga per internetą: <<http://osp.stat.gov.lt/statistiniu-rodikliu-analize/?hash=4d71c5ac-8896-4110-93c4-a29ed03414f2&portletFormName=visualization>> (žiūrėta 2015 12 02).
35. Lietuvos statistikos departamentas. *Užimti gyventojai*. 2015. Prieiga per internetą: <<http://osp.stat.gov.lt/statistiniu-rodikliu-analize1>>.
36. Lietuvos statistikos departamentas. *Veikiantys ūkio subjektai metų pradžioje*. 2015. Prieiga per internetą: <<http://osp.stat.gov.lt/statistiniu-rodikliu-analize1>>.
37. Liučvaitienė A., Peleckis K. Konkurencinio pranašumo formavimas globalioje rinkoje: teorinės prielaidos ir vertinimo galimybės, *Contemporary Issues in Business, Management and Education ' 2011*. Vilnius: Vilniaus Gedimo Technikos Universitetas, 2011a, p. 181–194.
38. Liučvaitienė A., Peleckis K. Šiuolaikinio verslo konkurencingumo formavimo ir vertinimo teoriniai modeliai ir jų taikymo galimybės, *Contemporary Issues in Business, Management and Education ' 2011*. Vilnius: Vilniaus Gedimo Technikos Universitetas, 2011b, p. 195–210.
39. Mačiulis A., Smilga E., Zurba S. Transporto sistemos strateginio valdymo ir konkurencinio potencialo ugdymo uždaviniai, *Organizacijų vadyba: sisteminiai tyrimai*, Nr. 41, 2007, p. 99–112.
40. Mačiulis A., Vasiliauskas A. V., Jakubauskas G. The impact of transport on the competitiveness of national economy, *Transport*, No. 24(2), 2009, p. 93–99.
41. Mačiulis, A., Smilga, E., Zurba, S. Transporto sistemos strateginio valdymo ir konkurencinio potencialo ugdymo uždaviniai, *Organizacijų vadyba: sisteminiai tyrimai*, Nr. 41, 2007, p. 99–112.

42. Mitkutė G., Nagreckaitė L. *Konkurencingumo tyrimo modelių analizė*, 2006. Prieiga per internetą:
<http://elibrary.lt/resursai/Konferencijos/KTU_PI/KNYGA2005%20PDF/straipsniai/Plenarinis/Mitkute,%20Nagreckaite.pdf> (žiūrėta 2015 11 19).
43. Mittal A., Mitra M. P., Roy D. Global competitiveness: world passenger car industry, *Journal of Indian Management*, No. 10(4), 2013, p. 75–85. 11p.
44. Mozūraitienė R., Jasinskas E., Simanavičienė Ž. Šakių ir Jurbarko sporto klubų konkurencingumą didinantys veiksniai, *Ekonomika ir vadyba*, Nr. 16, 2011, p. 225–230.
45. Mozūraitienė R., Jasinskas E., Simanavičienė Ž. Šakių ir Jurbarko sporto klubų konkurencingumą didinantys veiksniai, *Ekonomika ir vadyba*, Nr. 16, 2011, p. 225–230.
46. Navickas V., Malakauskaitė A. Konkurencingumo vertinimo metodologinės problemos ir ribotumas, *Verslas: teorija ir praktika*, Nr. 11(1), 2010, p. 5–11.
47. Palšaitis R., Bazaras D. Analysis of the perspectives of intermodal transport and logistics centres in Lithuania, *Transport*, No. 19(3), 2004, p. 119–123.
48. Palšaitis R., Bazaras D., Labanauskas G. The comparative analysis of lithuanian and Latvian transit transport, *Transport*, 19(1), 2004, p. 9–14.
49. Peleckis K., Peleckienė V. Statybos sektoriaus, kaip Lietuvos ūkio šakos, vaidmuo ir plėtros tyrimas, *Mokslas – Lietuvos ateitis* Nr. 3(4), 2011, p. 49–56.
50. Porter M. E. Industry structure and competitive strategy: keys to profitability, *Financial Analysis Journal*, No. 36(4), 1980, p. 30–41.
51. Porter M. E., Linde C. Toward a new conception of the environment-competitiveness relationship, *Journal of Economic Perspectives*, No. 9(4), 1995, p. 97–118.
52. Porter M. E., Wayland R. Capital disadvantage: America's failing capital investment system, *Harvard Business Review*, No. 70(5), 1992, p. 65–82.
53. Pukelienė V., Sabonienė A. Produkcijos konkurencingumo rodiklių svarba pramonės įmonių strategijos ir šalies pramonės politikos formavimui Europos Sąjungos bendrojoje rinkoje, *Organizacijų vadyba: sisteminiai tyrimai*, Nr. 30, 2004, p. 81–92.
54. Rakauskienė G., Tamošiūnienė R. Šalies konkurencingumo pokyčio optimizavimas, *Verslo sistemos ir ekonomika*, Nr. 3(2), 2013, p. 167–176.
55. Ramanauskienė J., Astromskienė A., Andriūnas V. Lietuvos kaimo turizmo verslo konkurencingumo didinimo priemonės, *Vadybos mokslas ir studijos – kaimo verslų ir jų infrastruktūros plėtrai*, Nr. 5(24), 2010, p. 136–146.
56. Sabonienė A. *Pramonės restruktūrizacija ir konkurencingumas*. Kaunas: Technologija, 2007.

57. Shabaninejad H., Mehralian G., Rashidian A., Baratimarnani A., Rasekh H.R. Identifying and prioritizing industry-level competitiveness factors: evidence from pharmaceutical market, *Journal of Pharmaceutical Sciences*, No. 22, 2014, p. 1–7.
58. Shinno H., Yoshioka H., Marpaung S., Hachiga S. Quantitative SWOT analysis of global competitiveness of machine tool industry, *Journal of Engineering Design*, No. 17(3), 2006, p. 251–258.
59. Simanavičienė Ž., Šimberova I., Bruneckienė J. Regionų konkurencingumo vertinimo teoriniai aspektai, *Ekonomika*, Nr. 77, 2007, p. 68–81.
60. Sinkevičius, G., Dailydka, S. Internacionalizavimo procesai geležinkelių transporte: nauda ir perspektyvos, *Viešasis administravimas*, Nr. 2(34), 2012, p. 8–15.
61. Sinkevičius, G., Lingaitis, V. Geležinkelių transportas Europos Sąjungoje: raida, tendencijos ir šiuolaikiniai iššūkiai, *Viešasis administravimas*, Nr. 4(32), 2011, p. 71–81.
62. Sprogytė I., Zinkevičiūtė V. Transporto įmonės kokybės vadybos sistemos projektavimas, įvertinant vartotojų poreikius, *Verslas XXI amžiuje*, Nr. 6(1), 2014, p. 1–8.
63. Sprogytė, I., Zinkevičiūtė, V. Transporto įmonės kokybės vadybos sistemos projektavimas, įvertinant vartotojų poreikius, *Mokslas – Lietuvos ateitis*, Nr. 6(1), 2014, p. 1–8.
64. Stancheva-Gigov I., Naumovska E. Indicators for competitiveness in the Republic of Macedonia – analysis and challenges, *Economic Development*, No. 1–2, 2015, p. 209–225.
65. Stankevičiūtė G., Čiarnienė R. E-verslo konkurencingumo teorinis modelis, *Studijos šiuolaikinėje visuomenėje*, Nr. 6(1), 2015, p. 247–257.
66. Tamošiūnienė R., Staskevičiūtė G. Nacionalinio konkurencingumo politikos formavimo praktika, *Socialinių mokslų studijos*, Nr. 3(2), 2011, p. 487–503.
67. Vasiliauskas A. V., Barysienė J. Analysis of Lithuanian transport sector possibilities in the context of European-Asian trade relations, *Transport*, No. 23(1), 2008, p. 21–25.
68. Vasiliauskas A. V., Barysienė J. Analysis of Lithuanian transport sector possibilities in the context of European-Asian trade relations, *Transport*, No. 23(1), 2008, p. 21–25.
69. Vinckas, V., Melnikas, B. Europos Sąjungos ekonominės integracijos poveikis Lietuvos transporto sektoriui, *18-osios Lietuvos jaunųjų mokslininkų konferencijos „Mokslas – Lietuvos ateitis“ teminė konferencija medžiaga: Vilnius, 2015 02 05*.
70. Žitkus L., Mickevičienė M. Konkurencingumas kaip regiono plėtros veiksnys, *Viešoji politika ir administravimas*, Nr. 12(3), 2013, p. 430–441.
71. Žvirblis A. The principles of analysis of competitiveness and control schemes in transport services, *Transport*, 18(2), 2003, p. 57–60.
72. Žvirblis A., Zinkevičiūtė V. The integrated evaluation of the macro environment of companies providing transport services, *Transport*, No. 23(3), 2008, p. 266–272.

Kybartas A. *Lietuvos transporto sektoriaus konkurencingumo tyrimas / Verslo sistemų ekonomikos magistro baigiamasis darbas*. Vadovas doc. dr. Jusif Seiranov. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, Ekonomikos ir finansų valdymo fakultetas, 2015.

ANOTACIJA

Magistro baigiamajame darbe išanalizuotas ir įvertintas Lietuvos transporto sektoriaus konkurencingumas. Pirmajame skyriuje išanalizuoti teoriniai sektoriaus konkurencingumo ir jį lemiančių veiksnių pagrindai: atskleista konkurencingumo samprata, sektoriaus konkurencingumą lemiantys veiksniai, išnagrinėtas konkurencingumo vertinimo poreikis bei tikslai. Antrasis darbo skyrius skirtas sektoriaus konkurencingumo vertinimo būdų ir modelių analizei. Skyrius apima ir konkurencingumo rodiklių, ekonomikos sektorių konkurencingumo vertinimo teorinių prielaidų analizę. Šios analizės pagrindu suformuluota tyrimo metodika, kuri pateikta trečiajame skyriuje. Trečiajame darbo skyriuje atlikta šalies transporto sektoriaus konkurencingumą lemiančių veiksnių analizė, nustatytas Lietuvos transporto sektoriaus konkurencingumas, parinktos Lietuvos transporto sektoriaus konkurencingumo didinimo priemonės.

Pagrindiniai žodžiai: konkurencija, konkurencingumas, sektoriaus konkurencingumas, konkurencingumo vertinimas, transportas, transporto sektorius.

Kybartas A. *Survey of the competitiveness of Lithuanian transport sector* / Master thesis of business systems economics. Supervisor doc. dr. Jusif Seiranov. – Vilnius: Mykolas Romeris university, the faculty of economics and finance management, 2015.

ANNOTATION

Master thesis analyses and evaluates the competitiveness of Lithuanian transport sector. The first part analyses theoretical aspects of sector competitiveness and its factors. This part analyses the concept of competitiveness, its factors and the demand and purposes of competitiveness evaluation. The second part analyses ways and methods of competitiveness evaluation. The part involves the evaluation of competitiveness measures, presumptions for competitiveness evaluation. This analysis provided the methodology for survey methodology, which is provided in the third part. The third part involves the evaluation of competitiveness factors, also measures for the development of the competitiveness of Lithuanian transport sector are proposed.

Key words: competition, competitiveness, sector competitiveness, competitiveness evaluation, transport, transport sector.

Kybartas A. *Lietuvos transporto sektoriaus konkurencingumo tyrimas* / Verslo sistemų ekonomikos magistro baigiamasis darbas. Vadovas doc. dr. Jusif Seiranov. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, Ekonomikos ir finansų valdymo fakultetas, 2015.

SANTRAUKA

Baigiamojo magistro darbo tema – „Lietuvos transporto sektoriaus konkurencingumo tyrimas“.

Šiuolaikinėje ekonomikoje transportui tenka svarbus vaidmuo. Tik transporto dėka prekės ir paslaugos pasiekia vartotojus, transportas naudojamas ir pramogų tikslais. Moderni visuomenė gali efektyviai funkcionuoti tik turėdama konkurencingą transporto sistemą. Transporto sektoriaus konkurencingumo tyrimas būtinas, siekiant objektyviai įvertinti sektoriaus situaciją, atskleisti grėsmes, galimybes, išrasti priemonių grėsmėms eliminuoti ar bent jau mažinti neigiamą jų poveikį.

Pagrindinis darbo tikslas – įvertinti Lietuvos transporto sektoriaus konkurencingumą. Šiam tikslui įgyvendinti, numatyti tokie uždaviniai: išanalizuoti sektoriaus konkurencingumo koncepciją ir veiksnius; atlikti sektoriaus konkurencingumo vertinimo būdų ir modelių analizę; įvertinti Lietuvos transporto sektoriaus konkurencingumą; parinkti tinkamas Lietuvos transporto sektoriaus konkurencingumo didinimo priemones. Minėtieji uždaviniai realizuoti taikant analizės, sintezės, dedukcijos, apibendrinimo, anketinės apklausos, statistinės analizės metodus.

Atlikto tyrimo rezultatai parodė, kad konkurencija šalies transporto sektoriuje yra stipri. Lietuvos transporto sektoriuje dažniausiai konkuruojama kaininėmis priemonėmis, tačiau išskirtini ir tokie veiksniai, kaip kokybė, aptarnavimas, inovatyvumas, paslaugų kompleksiskumas, susitarimų laikymasis, turimas tinklas ir jo galimybės, didelė transporto pasiūla, sugebėjimas prisitaikyti prie kliento poreikių ir vykdyti sudėtingus projektus. Siekiant didinti Lietuvos transporto sektoriaus konkurencingumą, tikslinga būtų sureguliuoti krovinijų paskirstymą tarp transporto rūšių, sukurti ir realizuoti bendrą informacinę sistemą, skatinti transporto sektoriaus įmonių internacionalizaciją, nekaininių konkurencinių pranašumų taikymą, inovacijų diegimą bei elektroninio verslo galimybių išnaudojimą.

Pagrindiniai žodžiai: konkurencija, konkurencingumas, sektoriaus konkurencingumas, konkurencingumo vertinimas, transportas, transporto sektorius.

Kybartas A. *Survey of the competitiveness of Lithuanian transport sector* / Master thesis of business systems economics. Supervisor doc. dr. Jusif Seiranov. – Vilnius: Mykolas Romeris university, the faculty of economics and finance management, 2015.

SUMMARY

The topic of the master thesis is “Survey of the competitiveness of Lithuanian transport sector”.

Transport is very important in modern economics. Transport is useful for the products and services to reach the customers. Transport also is used for entertainment. The condition for effective functioning of modern society is competitive transport system. The survey of transport competitiveness is essential if willing to evaluate situation objectively, to reveal threats, opportunities, to find out measures of threats elimination and minimization of their impact.

The main purpose of the research was to evaluate the competitiveness of Lithuanian transport sector. This purpose was realised through the following tasks: to analyse the concept and factors of sector competitiveness; to perform the analysis of sector competitiveness methods and models; to evaluate the competitiveness of Lithuanian transport sector; to choose appropriate measures for the development of competitiveness increase. These aims were implemented through the methods of analysis, synthesis, deduction, generalization, questionnaire survey, statistical analysis.

Results of the research presented that competition in transport sector is strong. Majority of competitiveness measures are based on prices, however quality, service, innovativeness, complexity of services, abundance of agreements, network and its possibilities, supply of transport, ability to satisfy customer needs and execute complex projects are also exceptional. The development of transport sector competitiveness could be achieved through the regulation of freight distribution through different types of transport. Also, it would be purposeful to create and realize united informational system, to stimulate the internationalization of transport companies, to adopt competitive advantages based on non-price measures, i. e. innovations, e-business.

Key words: competition, competitiveness, sector competitiveness, competitiveness evaluation, transport, transport sector.

PRIEDAS

ANKETA

Gerb. Respondente,

Tiriamas Lietuvos transporto sektoriaus konkurencingumas. Jūsų nuomonė yra labai svarbi šio tyrimo tikslui pasiekti. Apklausa yra ANONIMINĖ, gauti duomenys bus naudojami baigiamajam magistro darbui parengti.

Prašome pažymėti Jums priimtina klausimo atsakymo variantą(-us).
Dėkojame už sugaištą laiką.

1. Jūsų lytis:

- vyras; moteris.

2. Jūsų amžius:

- iki 25 m.; 26 – 40 m.; 41 – 55 m.; virš 55 m.

3. Jūsų patirtis transporto sektoriuje:

- iki 5 m.; 6–10 m.; 11–15 m.; 16 m. ar daugiau.

4. Jūsų pareigos (įrašykite):

5. Įmonėje, kuriai atstovaujate, šiuo metu dirba:

- iki 20 darbuotojų; 21 – 40 darbuotojų; 41 – 60 darbuotojų; 61 – 80 darbuotojų;
 81 – 100 darbuotojų; daugiau nei 100.

6. Įmonė, kurią atstovaujate, veiklą vykdo:

- tik Lietuvoje; tik užsienyje; ir Lietuvoje, ir užsienyje.

7. Kaip apibūdintumėte konkurenciją tarp Lietuvos transporto sektoriaus įmonių?

- labai stipri; stipri; vidutiniška; silpna;
 labai silpna; nežinau.

8. Kuo dažniausiai konkuruojama Lietuvos transporto sektoriuje? Galite žymėti daugiau negu vieną atsakymo variantą.

- kaina; kokybe; aptarnavimu; inovatyvumu;
 kita (įrašykite)

9. Kaip manote, kokie yra pagrindiniai Jūsų atstovaujamos transporto sektoriaus įmonės konkurenciniai pranašumai? Įrašykite:

10. Įvertinkite šių veiksnių svarbą Jūsų atstovaujamos transporto sektoriaus įmonės konkurencingumui:

Veiksniai	Labai svarbu	Svarbu	Vidutiniškai svarbu	Nesvarbu	Visiškai nesvarbu	Nežinau
Teisinis reguliavimas						
Produktyvumas						
Sąnaudos						
Veiklos gerinimas						
Inovatyvumas						
Plėtra užsienio šalyse						
Strateginis planavimas						
Lankstumas						

Žmogiškieji ištekliai						
Pridėtinė vertė						
Aukšta kokybė						
Žinios						
Informacija						
Ryšiai						
Vieta						
Socialinė atsakomybė						

11. Kaip manote, kaip kis konkurencija šalies transporto sektoriuje artimiausius kelerius metus?

- stiprės; silpnės; nekis.

12. Kaip manote, kokią(-ias) konkurencingumo didinimo priemonę(-es) būtų tikslinga įgyvendinti Jūsų atstovaujamoje įmonėje?

- sąnaudų mažinimas; inovacijų diegimas;
 įmonės restruktūrizavimas; žinių kūrimas;
 kainų mažinimas; tarptautinės prekybos plėtra
 kokybės vadybos sistemos diegimas; elektroninio verslo galimybių išnaudojimas;
 kita (įrašykite)

.....
.....
.....

LABAI AČIŪ UŽ PAGALBĄ! 