

MAŽŲ TRANSPORTO ĮMONIŲ PROBLEMOS IR PLĖTRĄ LEMIANTYS VEIKSNIAI

Andželika PAŠKEVIČIŪTĖ, Vytauto Didžiojo universitetas, Žemės ūkio akademija, Bioekonomikos plėtros fakultetas, el. paštas andzelika.paskeviciute@vdu.lt

Santrauka

Straipsnyje analizuojama mažų transporto įmonių samprata ir įmonių problematikos teorinės prielaidos. Analizuoti užsienio ir lietuvių autorių moksliniai darbai, kurių pagrindu siekiama išsiaiškinti transporto įmonių plėtrą lemiančius veiksnius. Atlikus teorinę analizę nustatyta, kad mažos transporto įmonės susiduria su gana daug iššūkių, kaip antai: transportavimo išlaidos, verslo procedūrų sudėtingumas, klientų aptarnavimo kokybė, santykiai su tiekėjais, nepatikimi klientai, mažų įmonių nemokumo, susijusio su verslo ir asmeninėmis skolomis, problemos. Išanalizavus įmonių plėtrą lemiančius veiksnius nustatyta, kad mažų įmonių plėtrai įtakos gali turėti vidiniai ir išoriniai veiksniai.

Reikšminiai žodžiai: maža transporto įmonė, įmonių plėtra, plėtros veiksniai.

Įvadas

Ekonomikos augimas yra vienas iš pagrindinių ir svarbiausių visų valstybių ekonominės plėtros tikslų. Šiuo metu ir užsienio valstybėse, ir Lietuvoje mažos įmonės vaidina lemiamą vaidmenį plėtojant ekonomiką. Taip pat mokslinėje literatūroje akcentuojama, kad mažos įmonės mažina nedarbą šalyje (Hacini et al., 2022), mažina skurdą, skatina ekonominę plėtrą (Bruhn et al., 2017), didina šalies gamybą bei skatina eksportą (Gherghina et al., 2020), kuria ekonominę pridėtinę vertę, plėtoja ekonomines-ūkines veiklas (Spiriajevas, 2021).

Lietuvos banko ir LR konkurencijos tarybos (2021) duomenimis, labai mažos, mažos įmonės sudaro daugiau nei 99 proc. Lietuvos įmonių, kurios sukuria du trečdalius Lietuvos BVP ir jose dirba beveik trys ketvirtadaliai visų dirbančiųjų. Remiantis Lietuvos statistikos departamento duomenimis (2022), Lietuvoje 2021 metais įregistruota 13767 naujų mažų įmonių, arba 16 proc. daugiau nei analogišku laikotarpiu 2020 metais. Pasak M. Kalantos, J. Pesliakaitės (2018), vis didėjantis užregistruotų mažų įmonių skaičius skatina Lietuvos gyventojų verslumą. Tačiau remiantis bendrovės „Creditreform Lietuva“, „Sodros“ duomenimis, 2022 metais iš veikiančių transporto srityje įmonių mažų įmonių (10–49 darbuotojai) buvo 2513, tai 299 vnt. mažiau nei 2020 metais. Mažos įmonės, pasak J. Greblikaitės, N. Poškuriūtės (2014), susiduria su įvairiomis problemomis tiek steigiant savo veiklą, tiek ją plėtojant.

Tyrimo tikslas – išanalizavus mažų transporto įmonių problemas, pateikti plėtrą lemiančius veiksnius.

Tyrimo uždaviniai

1. Išanalizuoti mažų transporto įmonių problematiką;
2. Atskleisti plėtrą lemiančius veiksnius.

Tyrimų objektas ir metodai

Tyrimo objektas – mažų transporto įmonių problemos ir plėtrą lemiantys veiksniai.

Analizuojant mažų transporto įmonių problematiką ir plėtrą lemiančius veiksnius buvo naudota mokslinės literatūros sisteminė analizė, statistinių duomenų analizė, sisteminimo, apibendrinimo ir lyginimo metodai.

Mažų transporto įmonių sampratos analizė

Mažos įmonės yra svarbios ne tik kiekvienos valstybės, regiono ekonomikai, bet ir namų ūkiams. Nepaisant mažo dydžio, jų indėlis ir vaidmuo pasaulio ar šalies vystymuisi yra reikšmingas daugeliu aspektų. Mokslinėje literatūroje akcentuojama, kad mažos įmonės prisideda prie ekonomikos diversifikacijos, mažina nedarbą šalyje (Hacini et al., 2022), mažina skurdą, skatina ekonominę plėtrą (Bruhn et al., 2017), didina šalies gamybą bei skatina eksportą (Gherghina et al., 2020), kuria ekonominę pridėtinę vertę, plėtoja ekonomines-ūkines veiklas (Spiriajevas, 2021). A. Asgary ir kt. (2020) teigimu, mažos įmonės atlieka gyvybiškai svarbų vaidmenį vietos, nacionalinėje ir pasaulio ekonomikoje ir yra labai svarbios kuriant darbo vietas ir pajamas. D. Butavičius, K. Puleikienė (2019) apibrėžia mažų įmonių verslą kaip dinamiškiausią, nuolat besikeičiančią įmonių grupę, turinčią lemiamą įtaką ekonomikos augimui ir socialinių santykių stabilumui.

Užsienio ir Lietuvos mokslinėje literatūroje maža įmonė dar yra įvardijama ir kaip smulki įmonė (Khatamova, 2022), „šeimos verslas“ (King et al., 2022), vidutinio verslo subjektas (Liustrovaitė, Martinkutė-Kaulienė, 2015). Pasak I. Strunkienės (2022, p.30), mažų įmonių samprata įvairiose valstybėse skiriasi todėl, kad tai „nulemta istorinių vystymosi sąlygų, geografinės padėties, gamtos išteklių, bendrosios ir verslo kultūros, teisinio reglamentavimo ir daugybės kitų

vidinių veiksmų, pavyzdžiui, net ir žmogaus biologinių ir genetinių duomenų“. M. Bayraktar, N. Algan (2019) teigimu, mažos įmonės yra labai nevienalytės savo dydžiu, sektoriumi, nuosavybe, verslo modeliais ir siekiais. M. Asif, W. Sajjad (2018) pažymi, kad daugelyje šalių įmonių dydis yra apibrėžiamas pagal darbuotojų skaičių. Indonezijoje Centrinis statistikos biuras apibrėžia mažas įmones, kuriose dirba nuo 5 iki 19 darbuotojų (Tambunam, 2019). O Europoje Europos Komisija juos apibrėžia kaip turinčius mažiau nei 250 darbuotojų (Stentoft et al., 2021), Jungtinėse Valstijose įmonės, kuriose dirba ne daugiau kaip 500 darbuotojų, yra mažos įmonės, pažymi Smulkaus verslo administracija (SBA).

Kiti autoriai analizuodami mažas įmones akcentuoja jų metinę apyvartą. Europoje mažų įmonių metinė apyvarta turi neviršyti 50 mln. Eur, o metinis balansas turi būti ne didesnis nei 43 mln. Eur (Stentoft et al., 2021; Iwasaki et al., 2022). Jungtinėse Valstijose įmonės, kurių metinės pajamos yra mažesnės nei 38,5 mln. USD. S. C. Gherghina ir kt. (2020) teigimu, jos yra orientuotos į pelno didinimą, o ne į verslo plėtrą, nes jų teisinis statusas dažniausiai yra nuosavybė arba bendrija, o šias įmones valdo individualiai jos savininkas, kuris pats priima sprendimus. S. C. Gherghina ir kt. teigimu, savininkai naudoja savo turtą savo verslui finansuoti, manydami, kad pelnas yra svarbesnis už investicijas ir verslo plėtrą.

Pasak užsienio ir Lietuvos autorių (Liustrovaitė, Martinkutė-Kaulienė, 2015; Dragnić, 2014; Cicea et al., 2019), teisiniu aspektu įmonės dydį nusako trys pagrindiniai rodikliai ar pagrindinės finansinės ir nefinansinės sąlygos, kaip antai: vidutinis metinis darbuotojų skaičius, įmonės metinės pajamos, įmonės turto balansinė vertė. LR įmonių atskaitomybės įstatymo (2022) 4 str. reglamentuoja, kad maža įmonė priskiriama tik tada, kai ne mažiau kaip du rodikliai paskutinę finansinių metų dieną neviršija tam tikrų dydžių, nurodytų 1 lentelėje.

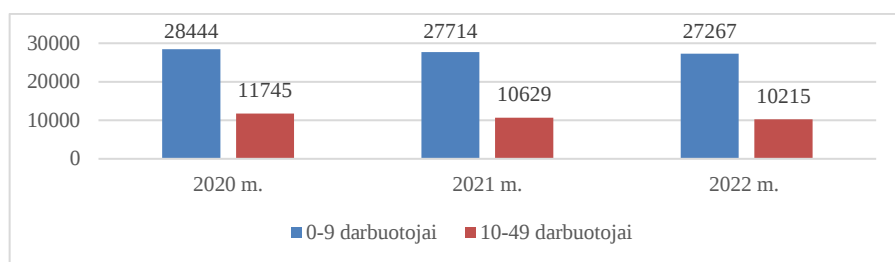
1 lentelė. Lietuvos įmonių skirstymo pagal dydį pagrindiniai rodikliai

Table 1. The main indicators of the distribution of companies by size in Lithuania

Rodikliai	LR smulkiojo ir vidutinio verslo plėtros įstatymas (2022)	LR įmonių atskaitomybės įstatymas (2022)
Darbuotojų skaičius	mažiau kaip 50 darbuotojų	
Įmonės metinės pajamos	neviršija 10 mln. eurų	
Įmonės balanse nurodyto turto vertė	neviršija 10 mln. eurų	4 000 000 eurų
Pardavimo grynosios pajamos		8 000 000 eurų

Smulkiojo ir vidutinio verslo finansavimo ir galimybių tyrimo (2021) duomenimis, labai mažos, mažos ir vidutinės įmonės sudaro daugiau nei 99 proc. Lietuvos įmonių, jos sukuria du trečdalius Lietuvos BVP ir jose dirba beveik trys ketvirtadaliai visų dirbančiųjų. Smulkaus verslo administracijos (SBA) advokatų biuro duomenimis, Jungtinėse Valstijose yra 30,2 mln. mažų įmonių. Mažos įmonės sudaro 99,9 proc. visų JAV įmonių. Turkijoje mažos ir vidutinės įmonės 2016 m. sudarė 99,8 proc. Turkijos įmonių, jos eksportavo 55,1 proc. ir importavo 37,7 proc. (Kaya, Uzay, 2017). Japonijoje daugiau nei 99,7 proc. visų įmonių yra mažos, jose dirba daugiau nei 70 proc. darbo jėgos ir sukuria daugiau nei 50 proc. visos gamybos pramonės pridėtinės vertės (Yoshino, Taghizadeh-Hesary, 2018).

Remiantis Lietuvos statistikos departamento duomenimis (2022), Lietuvoje per 2020 m. mažų įmonių skaičius padidėjo 0,6 proc., o 2021 metais įregistruota 13767 naujų mažų įmonių, arba 16 proc. daugiau nei analogišku laikotarpiu 2020 metais. Galima daryti prielaidą, kad mažoms įmonėms Lietuvoje steigtis yra sudaromos vis palankesnės sąlygos. Remiantis bendrovės „Creditreform Lietuva“ duomenimis, 2022 metais iš veikiančių transporto srityje įmonių mažų įmonių (10–49 darbuotojų) buvo 2513, tai 299 vnt. mažiau nei 2020 metais (1 pav.).



Šaltinis: sudaryta pagal „Creditreform Lietuva“ duomenis, 2022

Source: according to „Creditreform Lietuva“ data 2022

1 pav. Darbuotojų skaičius mažose transporto įmonėse 2020–2022 m.

Fig.1. Number of employees in small transport companies in 2020–2022

Kaip matyti 1 paveiksle, 2021 ir 2022 metais labai mažose ir mažose transporto įmonėse darbuotojų skaičius mažėjo. E. Jasiulevičienės (2022) nuomone, darbuotojų mažėjimą galėjo lemti tokie veiksniai kaip blogėjantys demografiniai šalies rodikliai ir augantis darbingo amžiaus žmonių mobilumas. D. Viningienės, A. Anužio (2022) teigimu, darbuotojų skaičiaus mažėjimas transporto įmonėse galėjo būti susijęs ir su COVID-19 pandemija, kuri darė ir tebedaro didelį poveikį visam transporto sektoriui pasaulio mastu. Pasak D. Viningienės, A. Anužio, bendri transporto sektoriaus iššūkiai dėl pandemijos gana nemažai mažino darbo efektyvumą, lėmė įmonių bankrotą, darbo santykių pažeidimus.

Mažų transporto įmonių problematikos teorinės prielaidos

Mažos įmonės tiek užsienyje, tiek ir Lietuvoje vertinamos kaip reikšmingiausios, didelę naudą teikiančios ir atliekančios gyvybiškai svarbų vaidmenį vietos, nacionalinėje ir pasaulio ekonomikoje. Tačiau, anot E. Spiriajevo (2021, p. 113), jos gana dažnai „susiduria su nuožmia konkurencija vietinio, regioninio, nacionalinio verslo aplinkoje, o dėl ekonomikos globalizacijos – ir tarptautiniame versle“. Kad mažos įmonės susiduria su daugybe problemų, akcentuoja ir daugelis kitų autorių.

E. Spiriajevas (2021) teigia, kad pagrindinės problemos yra tiesiogiai susijusios su valdžios politika. S. Mago, F. S. Modiba (2022); P. Bongini ir kt. (2021); P. Asdrubali, S. Signore (2015), pažymi, kad mažos įmonės susiduria su iššūkiais *siekdamos gauti finansavimą*. Taip pat tyrimais nustatyta, kad mažos įmonės dažniau susiduria su didesniais *kredito apribojimais* (Bruhn et al., 2017), sudėtingesnėmis kredito sąlygomis (Asdrubali, Signor, 2015) ir didesnėmis skolinimo palūkanomis (Bayraktar, Algan, 2019) nei didesnės įmonės. Lietuvoje atliktame Smulkiojo ir vidutinio verslo finansavimo galimybių tyrime (2021, p. 51) nustatyta, kad mažoms įmonėms „galimybes gauti finansavimą bankuose riboja tai, kad jos yra mažos įmonės, jų finansinė būklė prastesnė, nei numato bankų reikalavimai, jos neturi tinkamo ar pakankamo užstato, bankai griežtai vertina daugelį aspektų, pavyzdžiui, įmonės vadovo asmeninę kredito istoriją“.

E. Spiriajevas (2021) akcentuoja *apyvartinių lėšų stoką* mažose įmonėse. J. Mazanec (2022) atliktu tyrimu nustatė, kad dėl apyvartinių lėšų trūkumo mažose transporto įmonėse mažėja transporto įmonės veiklos efektyvumas, įmonės vertė. Kita ne mažiau akivaizdi problema, minima autorių (Spiriajevas, 2021; Jasiulevičienė, 2022; Paulavičiūtė, 2022; ir kt.) – *kvalifikuotos darbo jėgos trūkumas* mažose transporto įmonėse. Ch. Ji-Hyland, D. Allen (2022) teigia, kad kvalifikuotų ir profesionalių vairuotojų trūkumas krovinių gabenimo, transporto, paskirstymo ir logistikos sektoriuje tampa vis didesnį susirūpinimą keliančia sritimi Airijoje ir visoje žemyninėje Europos dalyje. A. McKinnon ir kt. (2017) tyrimais nustatyta, kad Kinijoje, Indijoje, JAV, Vietname, Pietų Korėjoje taip pat įmonėms sunku įdarbinti darbuotojus, turinčius reikiamą logistikos, tiekimo grandinės valdymo įgūdžių. Mokslinėje literatūroje nurodoma kvalifikuotų darbuotojų trūkumo priežastis – didelė sunkvežimių vairuotojų kaita, profesiniai santykiai su vadovais, darbuotojų darbo sąlygos ir darbo saugumas (Ji-Hyland, Allen, 2022), pandemija, geresnės darbo galimybės didesnėse įmonėse (LeMay et al., 2013).

Užsienio ir lietuvių autoriai mini ir kitas problemas, su kuriomis susiduria mažos transporto įmonės (2 lentelė).

2 lentelė. Problemos, su kuriomis susiduria transporto įmonės

Table 2. Problems faced by transport companies

Autoriai	Problemos, su kuriomis susiduria transporto įmonės
Paulavičiūtė, 2022	Biurokratija; problemos, susijusios su finansavimo šaltiniais; neapibrėžtumas ir neaiški tolimesnė paklausa; kvalifikuotų specialistų trūkumas.
Gečaitė, Kaveckė, 2020	Problemos, susijusios su transporto paslaugų kokybės užtikrinimu.
Xu Yang, 2013	Įmonės susiduria su tiekimo grandinės problemomis, klientų išlaikymu, sandėliavimo patalpų trūkumu.
Spiriajevas, 2021	Konkurencija su didelėmis įmonėmis bei sudėtingas paramos gavimo procesas.
Neagu, 2016	Ekonominės problemos; transporto būklė; žmogiškasis faktorius; sezoniskumas; konkurencija.
Mazanec, 2022	Plėtos galimybių stoka; transporto nuvertėjimas, kai sunkiau parduoti įsigytas transporto priemonės nuostoliams padengti; uždelsti mokėjimai.
Worthington, 2013	Apmokėjimas už paslaugas terminų atidėjimas; praradimai dėl kitų įmonių bankrotų.
Davulis, 2013	Pradedamas jausti darbuotojų trūkumas ir išlaidų darbo užmokesčiui augimas.
Stentoft et al., 2021	Vadovavimo kompetencijos ir darbuotojų kvalifikacijos kėlimo trūkumas.

Apibendrinant mažų transporto įmonių problematiką galima teigti, kad šios įmonės susiduria su gana daug iššūkių, problemų tiek steigiant savo veiklą, tiek ją plėtojant. Taip pat mažų įmonių veiklą stabdo daugelis aplinkos veiksnių ir sąlygų. Tačiau dažnai susidūrusios su šiais iššūkiais mažos įmonės randa ir sprendimus, kurie padeda sukurti našesnę ir efektyvesnę įmonės veiklą.

Transporto įmonių plėtrą lemiantys veiksniai

Vienas iš pagrindinių bet kurios įmonės tikslų – kad ji augtų pelningai. Norint tai pasiekti, labai svarbu suprasti aplinkos veiksnius, kurie gali prisidėti prie įmonės plėtos. D. Dragnić (2014, p. 123) nustatė veiksnius, kurie turi įtakos mažų įmonių greitai plėtrai tai „vadovo asmenybės savybės, verslo strategija, verslo subjekto ir išorinės aplinkos ištekliai ir galimybės“. D. Dragnić teigimu, tyrimai rodo, kad vadovas turi gana didelę įtaką įmonės veiklai bei įmonės plėtrai, ypač mažų įmonių. Mokslinėje literatūroje autoriai (Cicea et al., 2019; Indris, Primiana, 2015; Dragnić, 2014) išskiria vidinius ir išorinius veiksnius, kurie gali turėti įtakos mažų įmonių plėtrai.

Pasak S. Indris, I. Primiana (2015), vidiniai veiksniai daro tiesioginę įtaką įmonės plėtrai. C. Cicea ir kt. (2019) mano, kad vidiniai veiksniai (įmonės charakteristika, įmonės strategija ir kt.) lemia mažų įmonių veiklos rezultatus. X. A. Islami ir kt. (2018) nurodo kiek kitokius vidinius įmonės veiksnius, kurie daro gana didelę įtaką įmonės veiklos plėtrai, t. y. žmogiškieji ištekliai, fiziniai ištekliai, organizaciniai ištekliai. C. Cicea ir kt. (2019) išorinius veiksnius skirsto į mikro- ir makroveiksnius. Pagal X. A. Islami ir kt. (2018), vienas iš mikroveiksnių, kuris gali lemti mažų transporto įmonių plėtrą, – *klientai*. A. V. Vasiliausko ir kt. (2015) teigimu, transporto įmonės, siekiančios paslaugų plėtos, turi orientuotis į klientų poreikių patenkinimą. Kitas mikroveiksnys, darantis įtaką įmonės veiklos plėtrai – *konkurentai*. Pasak

E. Jasiulevičienės (2022), transporto sektoriuje vyrauja didelė konkurencija. E. Kavaliauskaitės (2022) teigimu, konkurencija transporto įmonėms daro didelį spaudimą greitai reaguoti į iškilančias problemas ir jas verčia ieškoti sprendimų, kaip pagerinti savo darbo procesus. Įmonės *tiekėjai* taip pat svarbus veiksnys. Dėl vykstančių svarbių logistinių procesų žaliavų tiekime, pasak D. Mikuckienės, D. Šateikienės (2022), transporto įmonės siekiamybė turėtų būti sukurti tvirtus ir ilgalaikius ryšius su tiekėjais.

C. Cicea ir kt. (2019) atliktu tyrimu nustatyta, kad makroveiksniai turi didelę įtaką mažų įmonių veiklos rezultatams ir įmonės plėtrai. *Makroveiksniai*. Analizuojant mokslinę literatūrą galima pastebėti, kad ekonominiai veiksniai turi gana didelę įtaką įmonių plėtrai. Pasak C. Cicea ir kt. (2019), mažų įmonių plėtrą gali paveikti šie *ekonominiai pokyčiai*: mokesčių tarifai, nedarbo lygis, palūkanų normos, infliacija. Kad mokesčiai yra pagrindinė kliūtis, teigia ir kiti autoriai. Pasak N. Elert ir kt. (2019), mokesčiai yra labai svarbūs skatinant įmonių verslą, tačiau autoriai pažymi, kad įmonių verslumą veikia gana daug skirtingų mokesčių. M. Kučinskienės, A. Marčinsko (2013) teigimu, ekonominių veiksmų įvertinimas mažoms įmonėms gali padėti apsaugoti nuo neigiamo poveikio, taip pat įmonėms gali padėti nuspręsti, kokių veiksmų reikėtų imtis planuojant įmonės veiklos plėtrą. *Politiniai, teisiniai veiksniai*. M. Kučinskienės, A. Marčinsko (2013) teigimu, politiniai veiksniai, parodo įmonių veiklos reguliavimo ribas ir pateikia teisinius pagrindus. Transporto įmonių teisinės aplinkos turinį sudaro įvairūs teisės aktai, licencijos, leidimai, kurie reglamentuoja krovinių pervežimą. Pasak M. Kalantos, J. Pesliakaitės (2018), skatinant mažų įmonių plėtrą yra pasitelkiamos politikos priemonės, tokios kaip darbuotojų kvalifikacijos kėlimo išlaidų kompensavimas, teikiamos įmonėms įvairios mokestinės lengvatos, paskolų garantijos bei lengvatinės paskolos ir kt. *Socialiniai, kultūriniai veiksniai*. M. Kučinskienės, A. Marčinsko (2013, p.100) teigimu, socialiniai „veiksniai, tokie kaip migracija, demografiniai pokyčiai, gyventojų požiūriai, įpročiai, nuostatos, politinės pažiūros, kiti socialiniai-kultūriniai veiksniai daro poveikį verslo įmonės veiklai ir jos ilgalaikiams sprendimams“. Todėl M. Kučinskienės, A. Marčinsko (2013) teigimu, siekiant gretai sureaguoti į socialinius veiksmus, reikia juos vis stebėti, nuolat vertinti ir nukreipti kryptingai sėkminga įmonės plėtros kryptimi.

Be socialinių veiksmų įmonės plėtrai gali daryti įtaką ir kultūrinės aplinkos veiksniai. Pasak K. Čižiūnienės ir kt. (2016, p. 57), „skirtingi regionai pasižymi skirtinga socialine-kultūrine aplinka, kas neretai sukelia sunkumų vykdant tarptautinius sandorius, kurių logistinėje veikloje yra daug“. *Technologiniai veiksniai*. Pasak N. Lei (2021), technologiniai veiksniai turi didelę reikšmę mažų transporto įmonių plėtrai. Šiuolaikiniame versle mažos įmonės kaip ir didelės stengiasi naudoti įvairias technologijas. M. Kučinskienės, A. Marčinsko (2013) teigimu, technologijos gali suteikti įmonėms daugiausiai galimybių norintiems plėtoti verslą. M. Bayraktar, N. Algan (2019) taip pat akcentuoja, kad šiuolaikinės mažos įmonės dažniau naudoja aukštasias technologijas, kurios skatina inovacijas. E. Kavaliauskaitė (2022), išanalizavusi technologijų reikšmę logistikos įmonėse, nustatė, kad technologijos įmonėse padeda efektyviai dalytis informacija bei gauti vertingos informacijos, spartina operacijas, pagerina duomenų surinkimą, suteikia galimybę realiu laiku stebėti transporto srautus. *Gamtos, aplinkosauginiai veiksniai*. Kai kurie transporto įmonių veiklos procesai neišvengiamai kenkia aplinkai. D. Eiduko ir kt. (2021) nuomone, vykdant transporto įmonės veiklą vadovai turi tikslingai įvertinti ir atsakingai parinkti transportavimo priemones, nes tai gali turėti gana didelę įtaką kaip vystysis įmonės veikla ir kokių rezultatų pasieks transporto įmonė. Pasak C. N. Berg ir kt. (2016), įrodyta, kad įmonės, investavusios į automobilių atnaujinimą ir priežiūrą, sumažina transporto išlaidas ir oro taršą.

Išvados

1. Išanalizavus mažų transporto įmonių problematiką galima daryti išvadą, kad mažos transporto įmonės susiduria su gana daug iššūkių, problemų tiek steigiant savo veiklą, tiek ją plėtojant. Pagrindinės problemos yra tiesiogiai susijusios su valdžios politika. Darbuotojų trūkumas mažose transporto įmonėse yra ilgalaikė transporto pramonės problema. Mokslinėje literatūroje yra akcentuojamos ir kitos problemos, kaip antai: transportavimo išlaidos, verslo procedūrų sudėtingumas, klientų aptarnavimo kokybė, santykiai su tiekėjais atvirkštinė logistika, nepatikimi klientai, mažų įmonių nemokumo, susijusio su verslo ir asmeninėmis skolomis, problemos.

2. Atlikta mokslinės literatūros analizė parodė, kad gana didelę įtaką mažų transporto įmonių plėtrai turi įmonės vidiniai veiksniai (žmogiškieji, fiziniai ir organizaciniai ištekliai). Taip pat mažų įmonių plėtrą gali paveikti ekonominiai pokyčiai (mokesčių tarifai, nedarbo lygis, palūkanų normos, infliacija ir kt.), socialiniai-kultūriniai veiksniai, tokie kaip migracija, demografiniai pokyčiai, gyventojų požiūriai, įpročiai, nuostatos. Inovatyvių technologijų diegimas įmonėms leidžia įgyti konkurencinį pranašumą, padeda sumažinti darbo sąnaudas, gerina įmonių veiklos rezultatus.

Literatūra

1. Asif M., Sajjad W. 2018. Organizational Culture and Performance: An Empirical Study of SMEs in Pakistan. *Journal of Management and Research*. Vol. 5(2), p. 1–26.
2. Asgary A., Ozderim A. I., Ozyurek H. 2020. Small and Medium Enterprises and Global Risks: Evidence from Manufacturing SMEs in Turkey. *International Journal of Disaster Risk Science*, No. 11, p. 59–73. <https://doi.org/10.1007/s13753-020-00247-0>
3. Asdrubali P., Signore S. 2015. The Economic Impact of EU Guarantees on Credit to SMEs— Evidence from CESEE Countries. EIF Working Paper, 2015/29. Prieiga per internetą: <https://www.econstor.eu/bitstream/10419/176659/1/eif-wp-29.pdf> (žiūrėta 2022-12-10).

4. Bayraktar, M., Algan, N. 2019. The Importance Of SMEs On World Economies. *International conference on Eurasian economies*, p. 56-61.
5. Berg C. N., Deichmann U., Liu Y., Selod H. 2016. Transport Policies and Development. *The Journal of Development Studies*. Vol. 53, pP. 465-480. <https://doi.org/10.1080/00220388.2016.1199857>.
6. Bruhn M., Hommes M., Khanna M., Singh S., Sorokina A., Wimpey J. S. 2017. MSME finance gap: assessment of the shortfalls and opportunities in financing micro, small, and medium enterprises in emerging markets. The World Bank. Prieiga per internetą: <file:///C:/Users/rt/Downloads/121264-WP-PUBLIC-MSMEReportFINAL.pdf> (žiūrėta 2022-12-10)
7. Bongini P., Ferrando A., Rossi E., Rossolini M. 2021. SME access to market-based finance across Eurozone countries. *Small Business Economics*, No. 56, p. 1667–1697. <https://doi.org/10.1007/s11187-019-00285-z>.
8. Butavičius D., Puleikienė K. 2019. Smulkių ir vidutinių įmonių finansavimo šaltinių galimybės Lietuvos komerciniuose bankuose. *Akademinių jaunimo siekiai: ekonomikos, vadybos, teisės ir technologijų išvalgos. XVI-osios tarptautinės studentų mokslinės-metodinės konferencijos straipsnių rinkinys*. p. 89–96. Prieiga per internetą: https://www.ltvk.lt/file/repository/LEIDINYS_2019.pdf#page=89 (žiūrėta 2022-12-15)
9. Cicea C., Popa L., Marinescu C., Ștefan S. C. 2019. Determinants of SMEs' performance: evidence from European countries. *Economic Research-Ekonomska Istraživanja*, Vol. 32, p. 1602–1620. <https://doi.org/10.1080/1331677X.2019.1636699>.
10. Small Business Economics Dragnić D. 2014. Impact of internal and external factors on the performance of fast-growing small and medium businesses. *Management*. No. 19, P. 119–159.
11. Eidukas D., Mockevičius D., Rybelis L., Vaikutis T. 2021. Transportavimo veiklos organizavimas Europos Sąjungoje. *Verslo aktualijos būsimųjų specialistų požiūriu*, p. 153–156.
12. Elert N., Henrekson M., Sanders M. 2019. The Entrepreneurial Society A Reform Strategy for the European Union. *International Studies in Entrepreneurship*. Vol. 98. <https://doi.org/10.1007/978-3-662-59586-2>.
13. Indris S., Primiana I. 2015. Internal And External Environment Analysis On The Performance Of Small And Medium Industries (Smes) In Indonesia. *International journal of scientific & technology research*, No. 4, p. 188–196.
14. Islami X. A., Mulolli E., Mustafa N. 2018. The Effect of Industrial and Internal Factors to the Firm's Performance. *Asta universitatis danubius*. No. 5, P. 154–166.
15. Iwasaki I., Kočenda E., Shida Y. 2022. Institutions, financial development, and small business survival: evidence from European emerging markets. *Small Business Economics*. No. 58, p. 1261–1283.
16. Yoshino N., Taghizadeh-Hesary F. 2018. The role of smes in asia and their difficulties in accessing finance. *ADB Working Paper Series*, No. 911, p. 1–17.
17. Jasiulevičienė E. 2022. Veiksniai, lemiantys darbuotojų organizacinį išipareigojimą transporto paslaugų įmonėse: teorinis aspektas. *19-osios jaunųjų mokslininkų konferencijos pranešimų rinkinys*. p. 95–100. Prieiga per internetą: <https://ejournals.vdu.lt/index.php/jm2022/article/view/3190/2064> (žiūrėta 2023-01-15)
18. Ji-Hyland Ch, Allen D. 2022. What do professional drivers think about their profession? An examination of factors contributing to the driver shortage. *A Leading Journal of Supply Chain Management*, Vol. 3, p. 231–246, <https://doi.org/10.1080/13675567.2020.1821623>
19. Hacini I., Mohammedi K., Dahou K. 2022. Determinants of the capital structure of small and medium enterprises: Empirical evidence in the public works and hydraulics sector from Algeria. *Journal: Small Business International Review*. Vol. 6(1), p. 2–12. <https://doi.org/10.26784/sbir.v6i1.408>
20. Gherghina S. C., Botezatu M. A., Hosszu A., Simionescu L. N. 2020. Small and Medium-Sized Enterprises (SMEs): The Engine of Economic Growth through Investments and Innovation. *Sustainability*. Vol. 12, p. 2–22.
21. Greblkaitė J., Puškoriūtė N. 2014. Smulkių ir vidutinių įmonių skatinimas Lietuvoje, tobulinant viešojo sektoriaus paslaugų teikimą verslui. *Viešoji politika ir administravimas*. Nr. 1, p. 137-148.
22. Kaya H. P., Uzay S. 2017. The risks that will threaten going concern and control recommendations: Case study on SMEs. *The Journal of Accounting and Finance*, Special issue, p. 46–64.
23. Kalanta M., Pesliakaitė J. 2018. Labai mažos įmonės Lietuvoje: ekonominė reikšmė ir augimas, *Versli Lietuva*, p. 4–40. <https://doi.org/10.13140/RG.2.2.35553.56167>
24. Kavaliauskaitė E. 2022. Sumaniųjų technologijų sprendimų taikymas logistikos įmonėse. *19-osios jaunųjų mokslininkų konferencijos straipsnių rinkinys. Jaunasis mokslininkas*. p. 111–116. Prieiga per internetą: <https://ejournals.vdu.lt/index.php/jm2022/article/view/3202> (žiūrėta 2023-01-15)
25. King D. R., Meglio O., Gomez-Mejia L., Bauer F., De Massis A. 2022. Family Business Restructuring: A Review and Research Agenda. *Journal of Management Studies*, No. 59(1), p. 198–235.
26. Khatamova S. 2022. Management of Small Scale Business and its Organizational Aspects. *Journal of Ethics and Diversity in International Communication*, Vol.3, p. 29–32.
27. Kučinskienė M., Marčinskas A. 2013. Verslo plėtros galimybės vyriausybės programų kontekste. *Regional formation and development studies*, Nr. 2(10), p. 98–110. <https://doi.org/10.15181/rfds.v10i2.146>
28. Lei N. 2021. Intelligent logistics scheduling model and algorithm based on Internet of Things technology. *Alexandria Engineering Journal*. No. 61(1), p. 893–903. <https://doi.org/10.1016/j.aej.2021.04.075>
29. LeMay S. A., Johnson L., Williams Z., Garver M. 2013. The causes of truck driver intent-to-quit: a best-fit regression model. *International Journal of Commerce and Management*. No. 3, p. 262–272. <https://doi.org/10.1108/IJCoMA-03-2013-0028/full/html>

30. LR įmonių atskaitomybės įstatymas. 2022. Prieiga per internetą: <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.154658/asr> (žiūrėta 2022-12-15)
31. LR smulkiojo ir vidutinio verslo plėtros įstatymas. 2022. Prieiga per internetą: <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.68516/asr> (žiūrėta 2022-12-15)
32. Lietuvos statistikos departamentas. 2022. Prieiga per internetą: <https://osp.stat.gov.lt/> (žiūrėta 2022-12-01)
33. Liustrovaitė J., Martinkutė-Kaulienė R. 2015. Smulkaus ir vidutinio verslo kreditavimo problemos Lietuvoje. *Mokslas-Lietuvos ateitis*. Nr. 7(2), p. 238–245. <https://doi.org/10.3846/mla.2015.751>
34. Mago S., Modiba F. S. 2022. Does informal finance matter for micro and small businesses in Africa? *Small Business International Review*. No. 1 (6), p. 1–16. <https://doi.org/10.26784/sbir.v6i1.415>
35. Mazanec J. 2022. Working Capital Management as Crucial Tool for Corporate Performance in the Transport Sector: A Case Study of Slovakia and the Czech Republic. *Mathematics*. No. 10(15), p. 1–22. <https://doi.org/10.3390/math10152584>
36. McKinnon A., Floetmann C., Hobert K., Busch C. 2017. Logistics Competencies, Skills, and Training: A Global Overview. *Copyright & Permissions*. <https://doi.org/10.1596/978-1-4648-1140-1>
37. Mikuckienė D., Šateikienė D. 2022. Teikimo grandinės valdymo tobulinimas UAB „HomeGroup“. *Mokslas ir edukaciniai procesai. Science and processes of education*, 2022. Nr. 1(34), p. 73–86.
38. Paulavičiūtė G. 2022. Inovatyvių produktų gamybos verslo plėtojimas Lietuvoje. *Mokslas -Lietuvos ateitis*. Nr. 14, p. 1–12.
39. Tambunam T. 2019. Recent evidence of the development of micro, small and medium enterprises in Indonesia. *Journal of Global Entrepreneurship Research*. No. 9, p. 2–15. <https://10.1186/s40497-018-0140-4>
40. Smulkiojo ir vidutinio verslo finansavimo galimybių tyrimas. 2021. *Analizė ir tyrimai, 11*. Prieiga per internetą: https://www.lb.lt/uploads/publications/docs/34092_c20fb83cb73fe98683369492592a17b4.pdf (žiūrėta 2022-11-15)
41. Spiriajevas E. 2021. Smulkiojo ir vidutinio verslo geografinės struktūra bei erdvinė sklaida Šilutės rajone. *Regional Formation and Developments studies*. Nr.1(33), p. 113–127. <https://doi.org/10.15181/rfds.v33i1.2203>
42. Stentoft J., Wickstrom K. A., Philipsen K., Haug A. 2021. Drivers and barriers for Industry 4.0 readiness and practice: empirical evidence from small and medium-sized manufacturers. *Production Planning & Control The Management of Operations*. Vol. 10, P. 811–828. DOI: <https://doi.org/10.1080/09537287.2020.1768318>
43. Strunkienė I. 2022. Individualios įmonės ir jos dalyvio bankroto procesų santykio problemos. Daktaro disertacija. Vilnius: RMU. Prieiga per internetą: https://repository.mruni.eu/bitstream/handle/007/18652/Disertacija_Strunkiene.pdf?sequence=1&isAllowed=y (žiūrėta 2023-01-22)
44. Vasiliauskas A. V., Vasilienė-Vasiliauskienė V., Matijošius J. 2015. Transporto įmonių veiklos kokybės gerinimo galimybių tyrimas. *Inžinerinės ir edukacinės technologijos*. Nr. 1, P. 114–123.
45. Viningienė D., Anužis A. 2022. Pandemijos poveikis transporto sektoriaus verslo aplinkai. *Tiltai*. Nr. 1, P. 160–177.

PROBLEMS OF SMALL TRANSPORT COMPANIES AND FACTORS DETERMINING THE DEVELOPMENT

Summary

The article analyzes the concept of small transport companies and the theoretical assumptions of the problems of companies. The scientific works of foreign and Lithuanian authors were analyzed, based on which the aim is to find out the factors that determine the development of transport companies. After conducting a theoretical analysis, it was found that small transport companies face quite a lot of challenges: transportation costs, complexity of business procedures, quality of customer service, relations with suppliers, unreliable customers, problems of insolvency of small companies related to business and personal debts. After analyzing the factors determining the development of companies, it was determined that the following factors can influence the development of small companies: internal and external factors.

Keywords: small transport company, enterprise development, development factors.