

MAŽŲ LOGISTIKOS ĮMONIŲ PLĖTROS PROBLEMOS

Edvinas SACEVIČIUS, Vytauto Didžiojo universitetas, Žemės ūkio akademija, Bioekonomikos plėtros fakultetas, el. paštas: edvinas.sacevicius@stud.vdu.lt

Santrauka

Lietuvoje mažų logistikos srityje veikiančių įmonių yra kelis kartus daugiau nei didelių. Jos veikia skirtinguose regionuose, todėl yra labai svarbios tų regionų vystymui. Nepaisant svarbos, mažos įmonės susiduria su iššūkiais, kuriuos lemia ne tik jų dydis, bet ir išorinės aplinkos veiksnių kompleksiskumas bei dinamiškumas. Šiame straipsnyje atskleidžiamos mažų logistikos įmonių skaičiaus kitimo tendencijos Lietuvoje ir įvardijami mažų logistikos įmonių plėtros probleminiai aspektai. Tyrimui atlikti naudoti mokslinės ir profesinės literatūros analizės ir apibendrinimo, kokybinės turinio analizės, grafinio vaizdavimo metodai.

Reikšminiai žodžiai: maža įmonė, logistikos įmonė, plėtra, iššūkiai.

Įvadas

Lietuvos ir kitų valstybių ekonomikoje svarbų vaidmenį vaidina mažos ir vidutinės logistikos arba transporto įmonės, kurios užtikrina keleivių ir krovinių transportavimą (pervežimą) vietiniais ir tarptautiniais maršrutais. Lietuvos transporto sektorius sukuria apie 13 % šalies bendrojo produkto (BVP), apie pusę (6–7 %) BVP tenka kroviniams kelių transportui. Logistikos įmonių sukuriama BVP dažnai ekonomistų vadinamas valstybės ekonomikos būklės indikatoriumi (Transporto sektorius – ekonomikos būklės indikatorius, 2019). Nors šių įmonių svarba šalies ekonomikai akivaizdi, ypatingai mažos ir vidutinės įmonės susiduria su iššūkiais, nulemtais tiek jų dydžio, tiek išorinės aplinkos dinamiškumo ir kompleksiskumo.

Mažos ir vidutinės verslo įmonės kaip tyrimo objektas nėra retas (Pakulniewicz, 2023; Lysionak, 2023 a, b, c; Miknevičius, 2023; Islam, Siddiqui, 2019; kiti), tačiau kintant verslo aplinkos sąlygoms, tikėtina, kad veiksniai, lemiantys mažesnę jų atsparumą, taip pat yra kintantys. Visa tai lemia tyrimo svarbą ir aktualumą.

Tyrimo tikslas – atskleisti mažų logistikos įmonių skaičiaus kitimo tendencijas Lietuvoje ir identifikuoti jų plėtrą ribojančius veiksnius.

Išsikeltam tikslui pasiekti sprendžiami šie **uždaviniai**:

1. Atskleisti mažų logistikos įmonių būklę Lietuvoje.
2. Identifikuoti mažų logistikos įmonių plėtrą ribojančius veiksnius.

Tyrimų objektas ir metodai

Tyrimo objektas – mažos logistikos įmonės. Šiame straipsnyje maža įmone laikoma tokia įmonė, kurioje dirba mažiau kaip 50 darbuotojų ir įmonės metinės pajamos neviršija 10 mln. Eur. Mažų logistikos įmonių būklei Lietuvoje ištirti buvo naudoti antrinių informacijos šaltinių, tokių kaip Creditreform Lietuva ir Sodros informacija. Statistinė informacija analizuota už 2020–2022 m. laikotarpį. Problemoms identifikuoti naudoti šie metodai: mokslinės literatūros analizės ir apibendrinimo, kokybinė turinio analizė.

Tyrimų rezultatai ir jų aptarimas

Kaip pastebi Lysionak (2022), mažoms logistikos įmonėms Lietuvoje vis sunkiau konkuruoti su didelėmis logistikos įmonėmis. Tai galima matyti ir statistinėje informacijoje (žr. 1 lentelę).

1 lentelė. Logistikos įmonių skaičius Lietuvoje 2020–2022 metais (sudaryta autoriaus remiantis Lysionak (2022) informacija).

Table 1. Number of logistics companies in Lithuania in 2020–2022 (compiled by the author based on Lysionak (2022) information).

Įmonės tipas/Type of company	Metai / Years		Įmonių skaičiaus pasikeitimas / Change in the number of enterprises
	2020.03.01	2022.03.01	
Labai maža (1–9 darbuotojai) / Very small (1-9 employee)	2812	2512	-300
Maža (10–49 darbuotojų) / Small (10-49 employee)	1349	1316	-33
Vidutinė (50–249 darbuotojų) / Medium-sized (50-249 employee)	337	364	+27

Remiantis 1 lentelėje pateiktais duomenimis, 2022 m. palyginus su 2020 m., labai mažų logistikos įmonių skaičius sumažėjo 300, mažų atitinkamai 33. Vidutinėmis laikomų įmonių skaičius nagrinėjamu laikotarpiu didėjo, iš viso 27 arba 8 %. Šiam mažėjimui bene didžiausią įtaką padarė COVID-19 pandemija, vien 2022 m. kovo–balandžio mėnesiais mažų logistikos įmonių skaičius sumažėjo 26. Nuo pandemijos pradžios iš viso veiklą nutraukė daugiau kaip 300 labai mažų ir mažų logistikos srityje veiklą vykdžiusių įmonių. Vidutinėms ir didelėms logistikos įmonėms pandemija turėjo atvirkštinį poveikį, jų skaičius neženkliai, bet išaugo. Žinoma, dėl informacijos ribotumo vis tik sunku įvertinti tikrąsias pokyčių

tendencijas, nes gali būti, kad ir mažos įmonės išsiplėtė. Tačiau bet kokių atveju pandemini laikotarpis padarė neigiamą įtaką mažoms įmonėms, veikiančioms ne tik logistikos srityje. Remiantis tų pačių informacijos šaltinių duomenimis, darbuotojų skaičius šiose įmonėse taip pat turėjo tendenciją mažėti (Lysionak, 2022). Lietuvos nacionalinė vežėjų automobiliais asociacijos „Linava“ sekretorius Buivydas (2022) įvardijo šiuos mažų logistikos įmonių mažėjimo veiksnius: „mažos logistikos įmonės dėl savo žemo ekonominio pajėgumo nebesugeba konkuruoti su stambiomis logistikos verslo įmonėmis. Didelės logistikos įmonės sėkmingai dalyvauja ir laimi krovinių pervežimo konkursus, kurie yra finansiškai naudingiausi krovinių pervežimo įmonėms. Stambiosios logistikos įmonės, palyginus su smulkiomis ir mažomis, yra konkurencingesnės ir dėl to, kad jos dažnai be krovinių pervežimo paslaugų teikia ir kitas su logistika susijusias paslaugas, tokias kaip prekių paskirstymo, parkavimo, sandėliavimo. Dėl platesnio teikiamų paslaugų spektro, stambios logistikos įmonės potencialiems klientams yra patrauklesnės. Kitas stambių logistikos įmonių pranašumas yra tai, kad didelės logistikos įmonės gauna kur kas didesnes nuolaidas draudimui, kurui, tepalam ir kitiems būtinoms ištekliams įsigyti ir šios verslo įmonės įgyja konkurencinį pranašumą prieš mažas, smulkias ir vidutines“. Neatlaikius konkurencijos, smulkioms ir mažoms logistikos įmonėms bankrutuojant, buvę šių įmonių darbuotojai dažniausiai sudaro darbo sutartis su stambių logistikos įmonėmis ir tampa jų darbuotojais (Chang, Lu, Lai, 2021). Tokios pat nuomonės laikosi ir kiti autoriai (Lagore, 2020; Lookman, Pujawan, Nadlifatin, 2023), pažymėdami, kad stambesnės logistikos įmonės yra efektyvesnės ir ekonominiai pranašesnės, nes kuo didesnė logistikos įmonė, tuo mažesnės sąnaudos tenka vienam suteikiamos paslaugos vienetui. Stambios logistikos įmonės dažniausiai geresnėmis sąlygomis pasirašo sutartis su tiekėjais, jos dėl savo finansinio pajėgumo gali efektyviau optimizuoti sandėliavimo ir pervežimo procesus, sumažinant sąnaudas ir padidinant efektyvumą. Stambios logistikos įmonės gali lengviau įeiti į tarptautines rinkas ir efektyviau veikti tarptautinėje rinkoje dėl turimų didesnių finansinių išteklių. Stambios logistikos įmonės turi daugiau finansinių galimybių investuoti į technologines inovacijas, kurios gali pagerinti logistinių operacijų efektyvumą, sumažinti teikiamų paslaugų savikainą. Stambiose logistikos įmonėse, palyginus su mažomis, dažnai geriau užtikrinamas saugumas ir rizikų valdymas. Stambios logistikos įmonės gali pasiūlyti platesnį paslaugų spektrą (sandėliavimą, prekių paskirstymą, teikimo planavimą), klientams suteikdamos daugiau pasirinkimo galimybių. Tiek praktiškai, tiek mokslininkų akcentuojami didelių logistikos įmonių pranašumai prieš mažas šioje srityje veikiančias įmones lemia poreikį ieškoti ir teikti siūlymus, kad šios įmonės galėtų išlikti. Pripažįstama, kad smulkus ir vidutinis verslas yra svarbus vietos ir regionų ekonomikai.

Lysionak (2022) pažymi, kad Lietuvoje veikiančios mažosios logistikos įmonės siekia persiorientuoti į Vakarų rinkas, tačiau tam joms būtini nauji Euro-6 išmetamųjų dujų standartą atitinkantys vilkikai. Mažų logistikos įmonių nefinansuoja bankai ir kitos kredito įstaigos, todėl jos išperkamosios nuomos būdu negali įsigyti naujų transporto priemonių. Dėl šių priežasčių mažos įmonės nebegali sėkmingai konkuruoti rinkoje ir dėl to dažnai yra priverstos nutraukti savo veiklą. Mažos logistikos įmonės Lietuvoje krovinių pervežimo paslaugas teikia su senesnėmis transporto priemonėmis, o jų pervežimų kryptis dažniausiai būna Azijos valstybės ir Ukraina, kuriose nėra reglamentuoti griežti ekologiniai standartai. Prasidėjus Rusijos inicijuotam karui Ukrainoje, mažosios logistikos įmonės dėl Rusijai taikomų sankcijų nebeteko ir Baltarusijos, Rusijos, Kazachstano, Uzbekistano rinkų, o tai dar labiau apsunksina šių logistikos įmonių padėtį. Pažymėtina ir tai, kad su tokiais pat problemomis susiduria ir kitų Baltijos valstybių, tokių kaip Latvija, Estija mažosios ir smulkiosios logistikos įmonės, kurioms taip pat gana sudėtinga greitai atrasti ir persiorientuoti į naujas krovinių pervežimo rinkas Vakarų Europoje dėl aukštos ir vis augančios konkurencijos.

Profesinės ir mokslinės literatūros šaltiniuose (Pakulniewicz, 2023; 2023; Lysionak, 2023 a, b, c; Miknevičius, 2023; Jasiulevičienė, 2022; Mazanec, 2022; Islam, Srker, Noor, 2020; kt.) įvardytos tokios mažų logistikos įmonių veiklos problemos: didelė konkurencija, išteklių kainų augimas tarptautinėje rinkoje, augantys aplinkosaugos reikalavimai, siekiant mažinti šio sektoriaus neigiamą poveikį aplinkai, darbo jėgos trūkumas, ypatingai regionuose, mobilumo paketo suvaržymai, mažų įmonių lankstumo ribotumas, nestabili geopolitinė situacija, apyvartinių lėšų trūkumas ir kt.

Šios tyrimais ir stebėjimais identifikuotos problemos apsunksina mažų logistikos įmonių veiklą ir gali privesti prie veiklos nutraukimo ar net bankroto. Mažosios logistikos įmonėse dirba labai nedidelis darbuotojų skaičius. Esant dideliems darbo krūviams, susitelkus į operatyvinių tikslų įgyvendinimą strateginiam veiklos planavimui ne visada lieka pakankamai laiko. Viena iš problemų – krovinių vežimo rinkos tendencijų prognozavimas. Tačiau minėta problema lemia ne tik įmonės dydį, bet ir daugelis kitų aplinkybių, tokių kaip ekonominės situacijos nepastovumas, politiniai sprendimai, technologinių inovacijų vystymo greitis, pokyčiai teisiniame reglamentavime, naujų dalyvių atėjimas į rinką ir kt. (Lysionak, 2023a). Krovinių pervežimo rinkai didelį poveikį turi šalių ekonominė padėtis. Finansų ir ekonomikos krizės ar kiti neprognozuojami įvykiai gali stipriai paveikti mažesnių logistikos įmonių veiklą, apriboti jų krovinių gabenimo rinkas, sumažinti jų teikiamų paslaugų paklausą, pakeisti nusistovėjusias krovinių gabenimų kryptis (Gherghina, Botezatu, Hosszu, Simionescu, 2020). Mažų ir vidutinių logistikos įmonių veiklai įtakos turi ir teisinio reguliavimo pokyčiai. Naujų įstatymų priėmimas ir su tuo susiję teisinio reguliavimo pokyčiai, pavyzdžiui, nauji vilkikų išmetamųjų dujų mažinimo reikalavimai, apsunksina mažų ir vidutinių logistikos įmonių veiklą, nes joms tenka priimti naujus sprendimus, diegti naujas technologijas, įsigyti naujus vilkikus, atitinkančius šiuos reikalavimus. Visa tai iš šių įmonių pareikalauja naujų investicijų, išorinio finansavimo, kurį tokioms įmonėms yra labai sunku užsitikrinti (Islam, Srker, Noor, 2020). Dar vienas iš svarbių veiksnių – technologinės inovacijos. Logistikos valdymo sistemų inovacijos gali daryti nemažą poveikį logistikos įmonių veiklai, siekiant prisitaikyti, rinkoje išlikti konkurencingomis. Tačiau mažose įmonėse, dažnai dėl apyvartinių lėšų stokos, inovacijos diegiamos ir rečiau, ir lėčiau. Auganti konkurencija, naujų įmonių atsiradimas rinkoje arba permainingos didžiųjų rinkos dalyvių struktūroje gali sukelti pokyčius, pavyzdžiui, sumažėti krovinių pervežimo paklausa, įmonės gali prarasti turėtą rinkas. Visi paminėti veiksniai gali apsunksinti mažų ir vidutinių įmonių veiklą, joms siekiant prisitaikyti prie naujų rinkos sąlygų (Lysionak, 2023a). Mobilumo paketo suvaržymai kabotažo operacijoms priklauso nuo tam tikroje šalyje ir/ar regione galiojančių transporto taisyklių. Pasak Miknevičiaus

(2022), „2022 metais pradėtas taikyti ir jau taikomo ES Mobilumo paketo, numatančio griežtesnės veiklos taisykles vežėjams, įgyvendinimas susiduria su sunkumais. Dėl skirtingos krovinių pervežimo krovininiais automobiliais tvarkos užsienio šalyse, logistikos įmonėms nuolat tenka mokėti kontrolierių skiriamas baudas, pasitaiko ir atvejų, kai būna sulaikomi vilkikai už administracinius pažeidimus“. Pasak Lysionak (2021), dėl ES Mobilumo paketo taisyklių įvedimo logistikos įmonės susiduria su krovinių pervežimo problemomis ES rinkoje. Šio teisinio reguliavimo pasekmė – 14 % sumažėjusi logistikos įmonių apyvarta.

Mažos logistikos įmonės susiduria ir su darbo jėgos trūkumo problema, šioms įmonėms sunku rasti darbuotojų arba juos išlaikyti. Šios įmonės veiklą dažniausiai vykdo mažesniuose miestuose ar atokesniuose regionuose, kur darbo išteklių suradimo klausimas dėl visuomenės senėjimo ir emigracijos išties yra labai opus. Ir ši problema egzistuoja jau daugelį metų, nes didelės logistikos įmonės turi daugiau resursų ir galimybių pasiūlyti didesnę darbo užmokestį, užtikrinti stabilumą ir kt. Didesnėse įmonėse darbuotojai jaučiasi saugesni. Stokojant vietinių darbuotojų šioje srityje veikiančioms įmonėms ypač svarbu, kad veiktų veiksminga užsieniečių įdarbinimo sistema. Tikėtina, kad tolimųjų reisų vairuotojų ateityje dar labiau stigs, nes didžiąją dalį tolimųjų reisų vairuotojų sudaro 50 ir vyresni amžiaus vyrai, kurie po dešimties metų išeis į pensiją. Dabartiniu metu ES valstybėse nebepakanka žmoniškųjų išteklių, siekiant sumažinti tolimųjų reisų vairuotojų trūkumą. Pastebėtina ir tai, kad mažėja vairuotojų iš trečiųjų šalių (Azijos, Indonezijos, Filipinų, Indijos) įdarbinimas (Lysionak, 2023a; Jasiulevičienė, 2022). Tarptautinės kelių transporto sąjungos pateiktoje ataskaitoje pažymima, kad 2028 m. visame pasaulyje truks apie 7 mln. vairuotojų. Vien Europoje tokių vairuotojų poreikis išaugs šešis kartus. 2023 m. Europoje trūko 233 tūkst. vairuotojų, JAV – 64 tūkst. sunkvežimių vairuotojų, o ES šalyse stokojama apie 7 % vairuotojų darbo vietų, atitinkamai Kinijoje – 12 %, Rusijoje – 14 %, Turkijoje – 16 %. Šie skaičiai rodo, kad ne tik dabar, tačiau ir ateityje mažos ir vidutinės logistikos įmonės susidurs su dideliu tolimųjų reisų vairuotojų trūkumu ir kol kas veiksmingų šios problemos sprendimo kelių nėra (Pakulniewicz, 2023). Dar viena identifikuota mažų ir vidutinių logistikos įmonių veiklos problema – kuro kainų svyravimas. Kuro kainų svyravimus lemia nemažai veiksnių, tokių kaip situacija rinkose, naftos kainos, naftos paklausa Kinijos rinkoje, ES sprendimas, uždraudžiantis importuoti rusišką naftą, naftos biržos kainos, OPEC sprendimai dėl naftos gamybos, taip pat kuro kainoms įtaką daro ir kitų energetikos išteklių, tokių kaip elektros kainų augimas (Rakauskė, 2022). Logistikos įmonės vis dar susiduria su prekių pristatymo laiku problema. Daugelis gamybos įmonių dabartiniu metu dirba remiantis „just in time“ (pristatymas laiku) principu. Transporto logistikos įmonių, teikiančių krovinių pervežimą, vienas iš tikslų yra pristatyti krovinius tiksliai adresu ir sutartyje numatytu laiku. Deja, vis dar susiduriama su krovinių pristatymu laiku problema, dėl kurios nukenčia ne tik gamybos įmonė, tačiau ir logistikos įmonė vežėja. Įmonė, kuri nevykdo savo įsipareigojimų, praranda klientų pasitikėjimą, prastėja įmonės reputacija ir įvaizdis: to pasekmė – sumažėję paslaugų užsakymai, mažesnės logistikos įmonės pajamos (Jurczak, 2019). Mažos ir vidutinės logistikos įmonės susiduria su didelės konkurencijos problema. Mažoms logistikos įmonėms ypatingai sunku konkuruoti su didesnėmis logistikos įmonėmis, įeiti į naujas rinkas dėl mažesnio finansinių pajėgumo. Kaip jau minėta, mažos logistikos įmonės negali vienodai konkuruoti su stambiomis logistikos įmonėmis dėl siauresnio teikiamų paslaugų spektro. Mažoms logistikos įmonėms ypatingai sunku dėl bankinio kreditavimo problemų, jos negali įsigyti naujų Euro-6 emisijos standartą atitinkančių vilkikų (Bongini ir kt., 2021; Bruhn ir kt., 2017). Mažų ir vidutinių logistikos įmonių veiklai problema gali tapti įvairūs veiksniai. Ekonominiai veiksniai, tokie kaip BVP, nedarbo lygis, infliacija, pasaulinės ekonominės sąlygos yra vieni svarbiausių. Augant BVP, ekonomikai, auga gyventojų pajamos, vartojimas, išauga logistikos įmonių teikiamų paslaugų paklausa. Nedarbo lygio augimas dėl mažėjančio vartojimo gali sumažinti logistikos įmonių teikiamų paslaugų paklausą. Augant infliacijai, auga produkcijos, paslaugų kainos, mažėja vartojimas, taip pat mažėja ir krovinių pervežimo užsakymų apimtys (Gherghina ir kt., 2020).

Mažoms ir vidutinėms logistikos įmonėms sunkumų sukelia ir politinės, ir teisinės aplinkos pokyčiai, kaip pavyzdį galima pateikti naujų įstatymų, susijusių su taršos mokesčiais, arba reikalavimas išmetamų dujų emisijai priėmimas. Mažoms ir vidutinėms logistikos įmonėms tenka kuo greičiau prisitaikyti prie naujo, griežtesnio teisinio reglamentavimo ir tai yra susiję su papildomomis išlaidomis, investicijomis į žaliąsias technologijas, transporto parko atnaujinimu (Radavičiūtė, Jarašūnienė, 2019; Islam, Siddiqui, 2019). Mažos ir vidutinės logistikos įmonės susiduria su pelningumo išlaikymo problema. Įmonių pelningumui poveikį darys tokie veiksniai kaip lėtėjanti ekonomika, aukšta infliacija, palūkanų augimas, nestabilumas energetikos srityje, brangstantys degalai. Logistikos įmonėms teks spręsti išlaidų ir pajamų suregulavimo problemą, vykdant veiklą aukštos infliacijos sąlygomis mažėjant pervežimų apimtims, augant veiklos sąnaudoms. Mažoms ir vidutinėms logistikos įmonėms lėtėjančios ekonomikos sąlygomis sąlygomis gali būti ypač sunku prisitaikyti prie naujų Vakarų Europos rinkų, modernizuojant ir atnaujinant esamą vilkikų parką (Lysionak, 2023a). Mažos ir vidutinės logistikos įmonės susiduria su geopolitinių pokyčių inicijuotomis problemomis. Viena jų dėl Rusijos karo prieš Ukrainą įvestos tarptautinės sankcijos, rusiškos naftos eksporto draudimas, krovinių pervežimų į Rusiją, Baltarusiją atsisakymas. Iki karo Ukrainoje dauguma Lietuvoje veikiančių mažųjų ir vidutinių transporto logistikos įmonių vykdė krovinių pervežimus į Rusiją, Baltarusiją. Prasidėjus karui Ukrainoje, ES įvedus sankcijas Rusijai, mažoms ir vidutinėms logistikos įmonėms teko ir iki šiol tenka persiorientuoti į Vakarų Europos rinkas (Lysionak, 2023b). Mažos ir vidutinės logistikos įmonės susiduria su tvarumui augančių reikalavimų ir žaliosios logistikos principų taikymo problema. Mažos ir didelės logistikos įmonės, siekdamos konkuruoti su stambiomis logistikos įmonėmis, turi nuolat investuoti į tvarumą, diegiant šios žaliosios logistikos principus, tokius kaip alternatyvių degalų naudojimą, maršruto optimizavimą, ekologišką vairavimą, transporto priemonių atnaujinimą (Euro 6 standartas), intermodalinio transporto panaudojimą, sandėlio ploto optimizavimą (Zowada, 2020). Mažos ir vidutinės logistikos įmonės, siekdamos išlikti konkurencingomis rinkoje, įsigyja dujinius sunkvežimius, investuoja į ekologiškus sprendimus, tokius kaip vilkikus su elektrine pavara, investuoja į procesų skaitmenizavimą, naujausias informacines technologijas, naudojamų sistemų optimizavimą, į inovacijas, mažinančias anglies dvideginio išskyrimą į aplinką (Lysionak, 2023c). Šios įmonės susiduria

su apyvarntinių lėšų trūkumo, kreditavimo problema. Kredito įstaigos dėl šių įmonių veiklos rizikų dažnai nesuteikia kreditų apyvarntinių lėšoms ir naujiems vilkikams įsigyti, dėl ko šioms įmonėms sunku išlikti konkurencingomis rinkoje (Mazanec, 2022; Spiriajevas 2021).

Apibendrinant galima teigti, kad logistikos srityje veiklą vykdančios mažos įmonės susiduria su dideliu kiekiu įvairių problemų ir ne visos jos geba adaptuotis prie kintančių veiklos sąlygų. Jų prisitaikymas – tiek dėl objektyvių, tiek dėl subjektyvių priežasčių, yra lėtesnis, neretai reikalaujantis didesnių investicijų ir ilgesnio laikotarpio. O tai padaryti su ribotais ištekliais yra sudėtingiau.

Išvados

1. Mažų logistikos srityje veikiančių įmonių skaičius tiriamuoju laikotarpiu Lietuvoje sumažėjo 8 %. Šiam mažėjimui didžiausią įtaką turėjo COVID-19 pandemija, nes vien 2022 m. kovo–balandžio mėnesiais mažų logistikos įmonių skaičius sumažėjo 26 vienetais. Nuo pandemijos pradžios iš viso veiklą nutraukė daugiau kaip 300 labai mažų ir mažų logistikos srityje veiklą vykdančių įmonių.

2. Mažoms logistikos įmonėms sunkiau konkuruoti, išsilaikyti rinkoje ir vystytis dėl daugelio vidinės aplinkos veiksnių. Mažose logistikos įmonėse teikiamas mažesnis paslaugų asortimentas, mažesnė jų derybinė galia rinkoje, todėl didesnės sąnaudos, tenkančios suteikiamam paslaugos vienetui. Šių įmonių finansinis pajėgumas yra ženkliai mažesnis, todėl inovatyvios technologijos jose diegiamos rečiau ir lėčiau. Dėl šių priežasčių šios įmonės mažiau patrauklios rinkoje tiek kaip darbdaviai, tiek kaip paslaugų teikėjai, tiek kaip klientai, pavyzdžiui, kredito įstaigoms. Mažų logistikos įmonių vidinis potencialas mažiau adekvatus pokyčiams išorinėje aplinkoje.

3. Mažų logistikos įmonių plėtros problemos siejamos ir su išorinės aplinkos veiksniais, tokiais kaip mobilumo paketo įsigaliojimu, didele konkurencija, naujais reikalavimais, siekiant mažinti neigiamą šio sektoriaus poveikį aplinkai, darbo jėgos trūkumu bei nestabilia geopolitine situacija.

Literatūra

1. Bongini, P., Ferrando, A., Rossi, E., Rossolini, M. 2021. SME access to market-based finance across Eurozone countries. *Small Business Economics*. Vol. 56(4), p. 1667–1697.
2. 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.
3. Chang, C. H., Lu, C. S., Lai, P. L. 2021. Examining the drivers of competitive advantage of the international logistics industry. *International Journal of Logistics*. No. 25 (1), p. 1–19.
4. 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*. No. 12, p. 2–22.
5. Islam, Y., Siddiqui, D. A. 2019. The Effect of External Factors towards the Logistics Performance in Efficiency of Material Supply for the Pipeline Construction Based Projects: Evidence from the Oil and Gas Industry in Pakistan. Karachi University Business School. Prieiga per internetą: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3510617 (žiūrėta 2023 10 23).
6. Islam, H., Srker, R., Noor, A. 2020. Challenges of Small- and Medium-Sized Enterprises (SMEs) in Business Growth: A Case of Footwear Industry. *Journal of Operations and Strategic Planning*. No. 4 (1). doi.org/10.1177/2516600X20974.
7. Jasiulevičienė, E. 2022. Veiksniai, lemiantys darbuotojų organizacinį išpareigojimą 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 10 13).
8. Jurczak, R. 2019. Transportas ir logistika automobilių pramonėje. Tai ne tik „just in time“. Prieiga per internetą: <https://trans.info/lt/transportas-ir-logistika-automobiliu-pramoneje-tai-ne-tik-just-in-time-1-3-137432> (žiūrėta 2023 10 10).
9. Lagore, R. 2020. Pros & Cons of Working with Mid-Sized vs. Large Logistics Company. Prieiga per internetą: <https://blog.intekfreight-logistics.com/pros-cons-working-with-midsized-vs-large-logistics-company> (žiūrėta 2023 10 13).
10. Lysionak, A. 2021. Mobilumo paketas išgąsdino pusė vežėjų. Ką verslas planuoja daryti po jo įvedimo. Prieiga per internetą: <https://trans.info/lt/mobilumo-paketas-isingasdino-puse-vezēju-ka-verslas-planuoja-daryti-po-jo-ivedimo-223671>.
11. Lysionak, A. 2022. Kas mėnesį Lietuvos transporto įmonių mažėja dešimtimis. <https://trans.info/lt/kas-menesi-lietuvas-transporto-imoniu-mazeja-desimtimis-284917>.
12. Lysionak, A. 2023a. Logistikos įmonių plėtros iššūkiai ir tendencijos. Vakarai, technologijos ir žaliasis kursas. Prieiga per internetą: <https://trans.info/lt/logistikos-imoniu-pletros-issukiai-ir-tendencijos-2023-329587>. (žiūrėta 2023 09 13).
13. Lysionak, A. 2023b. Europos logistika dar nebuvo įveikusi pandemijos padarinių, kai ją ištiko kita katastrofa – konfliktas Ukrainoje. Karas ir sankcijos Rusijai ir Baltarusijai lėmė radikalius tiekimo grandinės pokyčius visame pasaulyje. Prieiga per internetą: <https://trans.info/lt/metai-po-karo-kaip-konfliktas-ukrainoje-paveike-rytu-europos-transporto-sektoriu-328142>. (žiūrėta 2023 10 13).

14. Lysionak, A. 2023c. Žalioji logistika: tiekimo grandinių laukia revoliucija. Prieiga per internetą: <https://trans.info/lt/zalioji-logistika-tiekimo-grandiniu-laukia-revoliucija-320993> (žiūrėta 2023 10 13).
15. Lookman, K., Pujawan, N., Nadlifatin, R. 2023. Innovative capabilities and competitive advantage in the era of industry 4.0: A study of trucking industry. *Research in Transportation Business & Management*. Prieiga per internetą: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2210539523000032>. (žiūrėta 2023 11 03).
16. 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.
17. Miknevičius, L. 2022. Pirmieji Lietuvos vežėjų metai su Mobilumo paketu – nuolatinės baudos ir net sulaikomi vilkikai. Prieiga per internetą: <https://www.delfi.lt/verslas/transportas/pirmieji-lietuvos-vezeju-metai-su-mobilumo-paketu-nuolatinės-baudos-ir-net-sulaikomi-vilkikai-92616809> (žiūrėta 2023 10 23).
18. Pakulniewicz, M. 2023. Vairuotojų trūkumas? Tikrosios problemos dar neprasidėjo. Prieiga per internetą: <https://trans.info/lt/vairuotoju-trukumas-tikrosios-problemos-dar-neprasidejo-372341> (žiūrėta 2023 10 11).
19. Radavičiūtė, G., Jarašūnienė, A. 2019. Žaliosios logistikos taikymo reikšmė Kelių transporte. *Transporto Inžinerija ir vadyba*. P. 10–13.
20. Rakauskė, R. 2022. Dyzelino kainai artėjant prie 2 eurų ribos, ragina nusiteikti linksmiesiems kalneliams: turi patarimą vairuotojams. Prieiga per internetą: <https://www.delfi.lt/verslas/transportas/dyzelino-kainai-artejant-prie-2-euru-ribos-ragina-nusiteikti-linksmiesiems-kalneliams-turi-patarima-vairuotojams-91525733> (žiūrėta 2023 12 11).
21. 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>.
22. Transporto sektorius – ekonomikos būklės indikatorius (2019). Elektroninis išteklius. Prieiga per internetą: <https://www.vz.lt/transportas-logistika/2019/09/19/transporto-sektorius--ekonomikos-bukles-indikatorius> (žiūrėta 2023 11 14).
23. Zowada, K. 2020. Green Logistics: The Way to Environmental Sustainability of Logistics. Empirical Evidence from Polish SMEs. Prieiga per internetą: https://www.researchgate.net/publication/347795953_Green_Logistics_The_Way_to_Environmental_Sustainability_of_Logistics_Empirical_Evidence_from_Polish_SMEs (žiūrėta 2024 01 21).

PROBLEMATIC ASPECTS OF THE DEVELOPMENT OF SMALL LOGISTICS ENTERPRISES

Summary

In Lithuania, there are several times more small logistics companies than large ones. They operate in different regions and are therefore very important for the development of those regions. Despite their importance, small enterprises face challenges not only due to their size, but also due to the complexity and dynamism of external environmental factors. This paper reveals trends in the number of small logistics enterprises in Lithuania and identifies problematic aspects of the development of small logistics enterprises. The methods of scientific and professional literature analysis and summary, qualitative content analysis, graphical representation were used to conduct the research.

Keywords: small enterprise, logistics enterprise, development, challenges.