

MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETAS
POLITIKOS IR VADYBOS FAKULTETAS
POLITIKOS MOKSLŲ KATEDRA

JURGITA KVARACIEJŪTĖ

**TRANSPORTO POLITIKA LIETUVAI ĮSTOJUS Į
EUROPOS SĄJUNGĄ**

Magistro baigiamasis darbas

Vadovas
prof. dr. Šarūnas Liekis

Vilnius, 2011

MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETAS
POLITIKOS IR VADYBOS FAKULTETAS
POLITIKOS MOKSLŲ KATEDRA

TRANSPORTO POLITIKA LIETUVAI ĮSTOJUS Į EUROPOS SĄJUNGĄ

Europos Sąjungos politikos ir administravimo magistro baigiamasis darbas
Studijų programa 62603S203

Vadovas

prof. dr. Š. Liekis

2011 03

Recenzentas

2011 03

Atliko

ESAmis9-02 gr. stud.

J. Kvaraciejūtė

2011 03 21

Vilnius, 2011

Turinys

ĮVADAS	7
1. TRANSPORTO POLITIKA, JOS ESMĖ	9
1.1. ES transporto politika	11
1.2. Lietuvos transporto politika	12
1.2.1. Lietuvos transporto politika iki įstojimo į ES	12
1.2.2. Transporto politikos pokyčiai Lietuvai įstojus į ES	15
1.3. ES struktūrinė parama transporto infrastruktūros plėtrai Lietuvoje	18
2. INTERMODALINIS TRANSPORTAS	21
2.1. Intermodalinio transporto apibrėžimas ir esmė	21
2.2. Intermodalinio transporto privalumai ir trūkumai	22
2.3. Vakarų Europos šalių patirties intermodalinio transporto srityje analizė	25
2.3.1. Pagrindinių Europos intermodalinio transporto maršrutų analizė	26
2.3.2. Šaudyklis traukinys "Viking" (Klaipėda - Odesa / Ilyichovsk)	29
2.4. Europos intermodalinio transporto rinkos perspektyvos ir plėtotės kliūtys	30
2.5. Intermodalinio transporto ir transporto rūšių sąveikos Lietuvoje plėtojimo galimybės ..	33
2.6. Europos valstybių patirtis kuriant logistikos centrus	37
2.6.1. Logistikos centrai ir jų svarba Lietuvos transporto sistemos plėtrai	37
2.6.2. Multimodalinio transporto plėtra	38
3. INTERMODALINIO TRANSPORTO PLĖTROS LIETUVOJE EMPIRINIS TYRIMAS	39
3.1. Metodika	39
3.2. Rezultatai ir analizė	41
IŠVADOS	53
REKOMENDACIJOS	55
LITERATŪRA	56
ANOTACIJA	61
ANNOTACION	62
SANTRAUKA	63
SUMMARY	64
PRIEDAI	65

LENTELĖS

Lentelė 1. Tikslų ir užduočių įgyvendinimo kiekybiniai rodikliai ir jų pokyčių analizė

Lentelė 2. Intermodalinio transporto nauda transporto proceso dalyviams

Lentelė 3. ES BVP (milijardis Eurų) prognozė

Lentelė 4. Pagrindiniai vežimų rodikliai Lietuvoje, mln. TEU

Lentelė 5. Apskričių teritorija, gyventojai ir jų procentinis pasiskirstymas apskrityse 2004 m.

Lentelė 6. Bendro vidaus produkto procentinis pasiskirstymas apskrityse

Lentelė 7. Užsienio prekybos balansas

Lentelė 8. Apklausoje dalyvavusių respondentų duomenys

PAVEIKSLAI

Pav. 1. Transeuropiniai transporto koridoriai Rytų Europoje 2004 m.

Pav. 2. Transporto sektoriaus problemų medis

Pav. 3. Transporto sektoriaus ryšys su ekonomikos augimu

Pav. 4. Pagrindinės tendencijos, darančios įtaką intermodalinio transporto plėtrai

Pav. 5. UIRR vežamų krovinių apimčių Europoje pasiskirstymas, atsižvelgiant į vežimų pobūdį, mln. TEU

Pav. 6. Šaudyklinio traukinio Viking maršrutas

Pav. 7. Krovinių vežimo apyvartos tarp transporto rūšių JAV ir ES pasiskirstymas

Pav. 8. Krovinių vežimo apyvartos tarp sausumo ir vandens transporto rūšių Europoje pasiskirstymas

Pav. 9 Krovos apimčių dinamika Klaipėdos uoste (mln. t.)

Pav. 10 Konteinerių krovos dinamika Baltijos šalių uostose (tūkst. TEU) 2005 – 2010 m.

SANTRUMPOS

BJR	Baltijos jūros regionas
BPD	Bendrasis programavimo dokumentas
BVP	Bendrasis vidaus produktas
ECMT	Europos transporto ministrų konferencija
ERPF	Europos regioninės plėtros fondo
ES	Europos Sąjunga
ESTEP	Europos socialiniai, teisiniai ir ekonominiai projektai
ICF	Tarptautinė konteinerinių pervežimų organizacija (angl. Intercontainer - Interfrigo)
ISPA	Struktūrinės politikos instrumentas, skirtas šalims kandidatėms (pasiruošimui narystei ES) (angl. Instrument for Structural Policies for Prie – accession)
ITV	Intermodaliniai transporto vienetai
KT	Kombinuotas transportas
LG	Lietuvos geležinkeliai
LITTP	Lietuvos intermodalinio transporto technologinė platforma
TEN	Transeuropinis transporto tinklas
TEU	Dvidešimties pėdų ekvivalentas – standartinis 20 pėdų (6,10 m) ilgio ISO konteineris
TINA	Integruotas multimodalinis tinklas
TP	Transporto politika
UIRR	Tarptautinė kombinuotų vežimų kelių ir geležinkelių transportu įmonių organizacija (angl. International Union of Combined Road-Rail Transport Companies)

IVADAS

Darbo aktualumas. Transportas yra vienas pagrindinių šalies ūkio infrastruktūros elementų, turinčių esminės įtakos ekonominiams ir socialiniams procesams. Europos Sąjungos (ES) šalys, turinčios neefektyvias transporto ir komunikacijų sistemas, neintegruotas su kaimyninių šalių atitinkamomis sistemomis, rizikuoja likti izoliuotos. Palanki Lietuvos geografinė padėtis teikia geras perspektyvas šalies ekonomikai bei transporto sektoriaus plėtrai. Lietuva 2004 m. įstojusi į ES ir siekdama harmoningai įsijungti į europinę transporto sistemą, užtikrinančią laisvą asmenų, prekių, kapitalo ir paslaugų judėjimą pirmiausia turėjo aktyviai integruotis į Europos Sąjungą politiką, plėtoti intermodalinį transportą, kurti ir vystyti modernią multimodalinę transporto sistemą, savo techniniais parametrais ir teikiamų paslaugų kokybe prilygstančia senųjų Europos Sąjungos šalių lygiui. Tokia transporto sistema turi efektyviai sąveikauti su kaimyninių šalių transporto sistemomis ir užtikrinti Lietuvos gyventojams patogų susisiekimą su minimaliomis laiko sąnaudomis.

Lietuvos transporto sektoriui teko sudėtinga užduotis – tiesiogiai prisidėti įgyvendinant minėtą tikslą, prisitaikant prie Bendrijos transporto politikos siekių ir efektyviai tenkinant valstybės viešojo bei privataus sektorių poreikius. ES teisinės bei finansinės įtakų apraiškos strategiškai svarbiame Lietuvos transporto sektoriuje verčia įdėmiai aiškintis šių procesų priežastis ir pasekmes, galinčias teigiamai arba neigiamai sąlygoti pramonės, ūkio, prekybos, visos valstybės ekonomikos augimą, užtikrinti socialinį stabilumą, kartu aktyviai prisidėti prie gilesnės mūsų šalies integracijos Bendrijoje ir spartesnio ES transporto bei su ja susijusių regioninės plėtros, aplinkosaugos, konkurencingumo – politikų iškeltų tikslų bei numatytų uždavinių realizavimo Lietuvoje.

Tyrimo objektas – Lietuvos transporto politika kaip integruota ES transporto politikos dalis, intermodalinio transporto plėtra, derinant įvairių transporto rūšių privalumus.

Darbo tikslas – įvertinti Lietuvos transporto politiką, Lietuvai tapus ES nare, ES transporto politikos poveikį nacionaliniam transporto sektoriui bei intermodalinio transporto plėtrai Lietuvoje.

Tiksliui įgyvendinti išskirti **uždaviniai**:

1. išanalizuoti ES transporto politikos raidą, jos problematiką, ateities perspektyvas;
2. identifikuoti ir išnagrinėti Bendrijos transporto politikos veiksnius (poveikio būdus), įtakojančius Lietuvos transporto sektorių;
3. išnagrinėti ES transporto politikos poveikio pasekmes Lietuvos intermodalinio transporto plėtrai;
4. atlikti Lietuvos intermodalinio transporto plėtros empirinį tyrimą, naudojant atviro tipo klausimyną.

Darbe iškeliamas ginamasis teiginys, kurį bus siekiama įrodyti arba paneigti viso darbo metu – ES transporto politika prisideda prie Lietuvos transporto sektoriaus integracijos į bendrąją rinką, skatindama intermodalinio transporto plėtrą.

Tyrimo metodai. Darbe analizuota mokslinė literatūra, statistinė informacija, ES ir Lietuvos dokumentai bei teisės aktai, atliktas empirinis tyrimas, panaudojant atviro tipo klausimyną. Mokslinės literatūros, statistinės informacijos, ES ir Lietuvos dokumentų bei teisės aktų analizė buvo sistemingai vykdoma darbo rašymo proceso metu ir padėjo geriau suprasti ES transporto politikos ilgalaikius prioritetus, siekius, jų kaitos priežastis ir Lietuvos transporto sektoriaus vystymosi problematiką. Siekiant pagrįsti darbe iškeltą ginamąjį teiginį ir įsigilinti į ES transporto politikos poveikio Lietuvos intermodalinio transporto plėtrai problematiką, atliktas empirinis tyrimas. Taikytas tyrimo metodas, panaudojus atviro tipo klausimyną susidedantį iš dvylikos klausimų, sistemingai pasirinkti ir apklausti kompetentingi, Lietuvos transporto sektoriaus raidos procesus išmanantys respondentai. Empirinis tyrimas suteikė galimybę identifikuoti ES transporto politikos poveikį šalies transporto sistemai, išskirti teigiamus ir neigiamus aspektus, veikiančius intermodalinio transporto plėtrą bei valstybės integraciją į europinę transporto sistemą.

Darba sudaro įvadas, trys dalys ir išvados. Pirmoje darbo dalyje „Transporto politika, jos esmė“ nagrinėjamos mokslininkų pateiktos interpretacijos ES transporto politikos tema, analizuojama Bendrijos transporto politika, jos atsiradimo aplinkybės ir priežastys, raidos problematika.

Antroji darbo dalis „Intermodalinis transportas“ skirta Lietuvos intermodalinio transporto plėtrai ir ją apimančiam sektoriui, šią transporto rūšį reglamentuojančiai šalies įstatyminei bazei ir jos kaitai, dėl integracijos į ES susidariusių teisinių ir finansinių poveikių bei pasekmių nagrinėjimui.

Trečioji dalis „Intermodalinio transporto plėtros Lietuvoje empirinis tyrimas“ analizuoja kompetentingų, Lietuvos transporto sektoriaus raidos procesus išmanančių respondentų, atsakiusių į atviro tipo klausimyno klausimus, nuomones. Šis empirinis tyrimas padėjo susidaryti bendrą nuomonę apie Lietuvos transporto politiką ir intermodalinio transporto plėtrą, jos perspektyvas.

Darbo pabaigoje pateikiamos jį apibendrinančios išvados ir rekomendacijos.

Naudotos literatūros apžvalga. Darbe remiamasi Lietuvos ir užsienio mokslininkų išleistomis teorinėmis publikacijomis. Siekiant susidaryti nuomonę apie Lietuvos transporto sektorių, Lietuvai įstojus į ES, naudotasi Lietuvos mokslininkų publikuota literatūra, mokslinias straipsniais: Vilniaus Gedimino Technikos universiteto (VGTU), Kauno Technologijos Universiteto (KTU) mokslininkų – A. Baublio darbais *Transporto sistema* (1999 m.), *Krovinių vežimai* (2002 m.), A. Vasilio Vasiliausko disertacija *Kombinuotųjų vežimų Lietuvos teritorija plėtros technologinių galimybių tyrimas* (2004 m.), kitais leidiniais, interneto šaltiniais.

Hipotezė – Lietuvai įstojus į Europos sąjungą, transporto politika, skatindama intermodalinio transporto plėtrą, sparčiai integravosi į Bendrijos transporto sektorių.

1. TRANSPORTO POLITIKA, JOS ESMĖ

Transporto politika (TP) yra valstybės ūkinės politikos dalis, kurios pagalba valstybė realizuoja savo tikslus. Šiuolaikinė transporto politika kartu yra ir visuomenės politika, nes transporto funkcionavimas glaudžiai susijęs su daugelio visuomenės transporto poreikių tenkinimu. Dabartinė visuomenė nori turėti tokią transporto sistemą, kuri jos individams išsaugotų būtines sąlygas ir kartu duotų jiems savarankiškumą bei veiklos laisvę, sudarytų prielaidas darbo našumui augti, technikos pažangai ir ūkio vystimuisi kartu apribojant neigiamą transporto poveikį aplinkai¹.

TP priemonėmis stengiamasi tvarkyti ir vystyti transporto sistemą ar jos šakas taip, kad būtų tenkinami šalies ūkio ir gyventojų transportavimo poreikiai bei skatinamas valstybės ekonomikos vystymasis.

1.1. ES transporto politika

Europos Sąjungos (ES) transporto politika per pastaruosius 15 metų vystėsi sparčiai, tačiau jos pradžia buvo lėta. ES transporto politikos kryptys išryškėjo 1957 m. pasirašius Europos ekonominės bendrijos steigimo (Romos) sutartis. TP buvo viena iš trijų Europos Bendrijos bendrų politikos sričių, numatytų Romos sutartyje, kurios pagrindinis tikslas – atverti uždaras nacionalines transporto rinkas konkurencijai ir suvienyti Europą. Tačiau šalys narės nenoriai dalyvavo kuriant bendrąją transporto politiką, jos įgyvendinimas šalyse – narėse skyrėsi. Kiekviena šalis – narė rėmėsi skirtinga vidine politika: Norvegija ir Švedija ėmė mokesčius už nuvažiuotą atstumą; Didžiojoje Britanijoje skyrėsi ne tik eismo sąlygos, bet ir mažesnė leistinoji transporto priemonių masė; Vokietijoje įvesti laikini mokestiniai suvaržymai, ribojant privatų vežimą tolimalais nuotoliais; Prancūzijos transporto politika buvo lėtesnė ir atsargesnė, kelių transporto licencijų sistema naikinta palaipsniui, pradėdant nuo nedidelės keliamosios galios automobilių. Taigi, Europos vidaus transportas vis dar buvo susiskaldęs, o be vientisos transporto sistemos bendra rinka neįmanoma. Todėl 1984 m. Europos parlamentas pradėjo teisinį procesą dėl lėtai vykdomo transporto politikos tikslų įgyvendinimo. 1986 m. pasirašytas Bendrasis Europos Aktas dar kartą pabrėžė bendrosios transporto politikos principus².

Šiandieniniai ES transporto politikos tikslai buvo numatyti 1992 m. parengtoje Baltojoje transporto knygoje „Tolesnė bendrosios transporto politikos raida“³ bei vėliau - 2001 m. parengtoje Baltojoje knygoje „Europos transporto politika iki 2010 m.: metas spręsti“⁴. Šiuose dokumentuose buvo nuspręsta kurti operatyvias, veiksmingas transporto sistemas, kurios visoje Sąjungoje užtikrintų

¹ Baublys A., *Transporto politika*, Vilnius “Technika”, 1996, p.9

² Bazaras Ž., Markšaitis D., Sapragnas J., *Europos transporto sistemos*, Kaunas “Technologija”, 1999, p. 19

³ COM(92) 494 galutinis, 1992 12 2: „Tolesnė bendrosios transporto politikos raida“

⁴ COM(2001) 370 galutinis, 2001 9 12: „Europos transporto politika iki 2010 m.: metas spręsti“

piliečiams ir įmonėms aukšto lygio judrumą, tarptautinį susisiekimą. Tokiu būdu Sąjungos politika, dalyvaudama tarptautinių organizacijų veikloje, didintų judrumą, apsaugą ir inovacijas.

Pagrindinės problemos iškeltos 2001 m. Baltojoje knygoje buvo netolygus atskirų transporto rūšių vystymasis, spūstys pagrindiniuose keliuose, miestuose bei oro erdvėje ir transporto daromas neigiamas poveikis aplinkai. Minėtame dokumente buvo pateikti pasiūlymai suvienodinti atskirų transporto rūšių pasiskirstymą; pabrėžta būtinybė padidinti transeuropinio transporto tinklo (TEN) pralaidumą ir sumažinti nelaimingų kelių eismo įvykių skaičių. Jame taip pat buvo rekomenduojama vykdyti realaus infrastruktūrų naudojimo apmokestinimo politiką ir stiprinti Bendrijos vaidmenį tarptautinėse organizacijose.

Numatant Baltojoje knygoje keliamus tikslus buvo tikimasi didelio ekonomikos augimo, kurio realiai nebuvo sulaukta⁵. Šie Bendrijos TP tikslai laikui bėgant išliko tokie patys, tačiau pasikeitė bendras ES kontekstas. Po plėtros Europos Sąjunga tapo žemyno masto teritorija. Pailgėjus pagrindinėms europinio tinklo magistralėms, atsirado daugiau koridorių, ypač tinkamų geležinkelio ir vandens transportui.

Pagrindinė ES doktrina yra greitas, puikiai organizuotas, pigus žmonių ir prekių judėjimas, siekiant dinamiškos ekonomikos bei darnios visuomenės. Todėl Europos Sąjungos tvarios transporto politikos tikslas – sukurti transporto sistemas, atitinkančias ekonominius, socialinius ir aplinkosaugos poreikius. Nuo Romos sutarties įsigaliojimo 1958 m., TP buvo orientuota daugiausia šalinti sienas tarp valstybių narių ir taip prisidėti prie laisvo asmenų bei prekių judėjimo, kurio pagrindinis tikslas yra įgyvendinti vidaus rinką, užtikrinti tvarų vystymąsi, išplėsti transporto tinklus visoje Europoje, kiek įmanoma išnaudoti erdvę, didinti saugumą bei skatinti tarptautinį bendradarbiavimą. Veiksmingos transporto sistemos Europai būtinos, siekiant užtikrinti jos gerovę, nes tokios sistemos daro poveikį ekonomikos augimui, socialinei ir aplinkos raidai. Transporto sektorius pats savaime yra svarbus ūkio sektorius, o be to labai prisideda prie Europos ekonomikos veikimo. Jis sukuria apie 7% Europos bendro vidaus produkto (BVP), jame dirba apie 10 mln. žmonių arba apie 5% visų ES dirbančiųjų⁶. Prekių ir asmenų judumas yra esminė Europos pramonės ir paslaugų konkurencingumo sudedamoji dalis. Tai taip pat viena iš pagrindinių piliečių teisių. Tačiau nuolatinis mobilumo didėjimas labai apkrauna transporto sistemas. Dėl to susidaro grūstys, ypač kelių ir oro eismo, o tai mažina ekonominį efektyvumą, didina degalų vartojimą ir taršą.

Daugelis transporto politikos aspektų priklauso nacionalinių vyriausybių kompetencijai, tačiau bendrajai Europos rinkai tikslinga turėti vieningą transporto infrastruktūrą. Todėl visos ES šalys -

⁵ Tenesustos Europos pažanga. Užtikrinkime tvarų Europos judumą. Europos komisijos 2001 m. baltosios knygos dėl transporto politikos laikotarpio vidurio apžvalga, 2006, p. 9

⁶ Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Europos transporto politikos įgyvendinant Lisabonos strategiją po 2010 m. ir Tvaraus vystymosi strategiją (tiriamoji nuomonė) (2010/C 354/04) Pranešėjas Stéphane BUFFETAUT

narės atvėrė savo nacionalines transporto rinkas konkurencijai: pirmiausia kelių ir oro susisiekimo sektoriuose, kiek mažesniu mastu - geležinkelių susisiekimo sektoriuje. Liberalizavus oro susisiekimą, padidėjo konkurencija, sumažėjo kainos, tarp valstybių narių atsirado daugiau maršrutų. Po ilgų derybų 2007 m. ES patvirtino „atviros oro erdvės“ susitarimą su Jungtinėmis Amerikos Valstijomis, kuriuo leidžiami bet kurios ES oro susisiekimo bendrovės skrydžiai iš bet kurio ES oro uosto į bet kurį JAV miestą. Šio susitarimo teikiamą ES rinkų liberalizavimo naudą turėtų pajusti ir transatlantinių skrydžių keleiviai⁷.

Tačiau kelių įsišaknijusių problemų vien tik liberalizacija išspręsti nepavyksta. Šios problemos – tai automobilių kelių transporto dominavimas kitų rūšių transporto atžvilgiu, transporto sistemų susiskaidymas, blogas susisiekimas su atokiais regionais ir nepakankamai gerai susieti nacionaliniai tinklai. Automobilių keliais dabar vežama 44 % visų ES krovinių, o trumpais jūrų laivybos maršrutais - 39 % krovinių, geležinkeliais – 10 %, vidaus vandenų keliais – 3 %. Dar didesnis kontrastas yra keleivių vežimo sektoriuje: automobilių keliais vyksta 81 % keleivių (daugiausia – automobiliais), o geležinkeliais vežami 6 %, oro keliais – 8 %. Pagrindinis bet kokios tvarios transporto politikos elementas yra vežti krovinius ir keleivius ne automobiliais, o mažiau taršiomis transporto priemonėmis. Kitas prioritetas – sugebėjimas integruoti skirtingų rūšių transportą, t. y. vežti kombinuotai: automobilių keliais ir geležinkeliais, jūrų keliais ir geležinkeliais ar geležinkeliais ir oro keliais. Taip pat įvedami kelių perkrovos mokesčiai, kurie mokami už naudojimąsi menka infrastruktūra, pavyzdžiui, nauja tvarka 2003 m. pirmiausia įvesta Londone – imamas mokestis iš automobilių savininkų, važiuojančių į centrinis miestų rajonus.

Dabartine transporto politika siekiama, kad keleiviai ir kroviniai būtų vežami geležinkeliais, o ne keliais, kad tam tikra dalis trumpais atstumais vykstančių keleivių rinktųsi ne oro kelius, o geležinkelius. Tačiau demokratinėje rinkos ekonomikoje ES arba valstybių narių vyriausybės negali liepti (nors ir kaip tai būtų pageidautina) iš automobilių persėsti į traukinius. Geriausia tai atlikti skatinant, pavyzdžiui, taikant tikslines investicijas į kitų rūšių transportą, kuris galėtų susidoroti su antplūdžiu, bei tikrąsias kelių eksploatacijos išlaidas atspindinčią kainodarą, kuri „natūraliai“ paskatintų rinktis ne kelių, o kitų rūšių transportą. Dėmesio centre atsideria geležinkeliai. Šiuo metu krovininis traukinys ES vidutiniškai važiuoja 18 km/h greičiu. Todėl geležinkelių sektorius turi padidinti vidutinį traukinių greitį ir pagerinti paslaugų lygį, kad pritrauktų dalį krovinių vežimo rinkos iš automobilių kelių sektoriaus.

Transporto sektorius, visų pirma automobiliai, išskiria 28 % visų ES į atmosferą išmetamų CO₂ dujų, pagrindinių šiltnamio efekto sukėlėjų⁸. Siekiant sumažinti taršą imamasi priemonių - didinamas

⁷ Europa politikos srityje: transportas. Europos Sąjungos portalas, http://europa.eu/pol/trans/index_lt.htm

⁸ Barysienė J., Speičytė E. Darnaus transporto sistemos plėtojimo Lietuvoje analizė // Transporto inžinerija: mokslo darbai. – 2009, tomas 1, Nr. 6, p. 77 – 80

degalų suvartojimo efektyvumas, naudojama alternatyvių rūšių degalai, mažinama automobilių išmetamų dujų lygmuo.

1.2. Lietuvos transporto politika

1.2.1. Lietuvos transporto politika iki įstojimo į ES

Transportas – tai viena pagrindinių sąlygų sėkmingai kuriant bendrąją rinką, kuri padeda įgyvendinti svarbiausius tikslus: laisvą asmenų ir prekių judėjimą. Transporto politika derinama su kitomis pagrindinėmis ekonomikos, energetikos, aplinkos, apsaugos, socialinės ir regioninės politikos kryptimis⁹.

Lietuvoje ypatingą dėmesį valstybinei transporto politikai pradėta skirti nuo 1990 m.: sukurta Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerija, priimtas Transporto veiklos pagrindų įstatymas ir suformuota Lietuvos transporto sistema. Lietuvoje, kaip ir daugumoje Europos šalių, susisiekimo ministerija atlieka pagrindinį vaidmenį numatant ir įgyvendinant transporto politiką. 1994 m. Lietuvos Respublikos Vyriausybė nutarimu „Dėl Lietuvos Respublikos nacionalinės transporto plėtros programos“ pritarė programai, apimančiai laikotarpį iki 2010 m. ir siekiančiai, kad Lietuvos geležinkelių (įskaitant ir Europos standarto geležinkelių bėgių plėtrą), Klaipėdos valstybinio jūrų uosto, Valstybinės skrydžių valdymo tarnybos, Vilniaus ir Kauno oro ruoštų, greitkelio „Via Baltica“ ir esamų asfaltuotų kelių rekonstrukcija įgautų strateginę reikšmę, integruojant Lietuvos transporto sistemą į Baltijos jūros regiono ir Europos transporto tinklą bei transporto paslaugų rinką, tuo tikslu pritaikant valstybės teisinę bazę, reglamentuojančią nacionalinio transporto sektoriaus veiklą, prie ES teisės normų visumos (perimti „acquis communautaire“)¹⁰.

Bendrijos transporto politika Lietuvai aktuali tapo jau pirmaisiais metais po Lietuvos nepriklausomybės atkūrimo. Lietuvos vežėjai atkūrus nepriklausomybę ėmė aktyviai veržtis į ES rinką ir konkuruoti joje su ES valstybių vežėjais. Jie tapo bene pirmaisiais Lietuvos ūkio subjektais, kurie turėjo prisitaikyti prie ES rinkoje veikiantiems vežėjams keliamų reikalavimų¹¹.

Kaip šalis kandidatė, Lietuva sėkmingai naudojo ES paramą. Viena iš struktūrinių fondų programos, vykdomos Lietuvoje buvo ISPA (angl. Instrument for Structural Policies for Prie – accession). ISPA – pasirengimo narystei Europos sąjungoje struktūrinė priemonė, skirta valstybių kandidačių transporto ir aplinkos apsaugos infrastruktūrai plėtoti. ISPA transporto sektoriuje prioritetą skiriamas transporto infrastruktūrai, visų pirma, transporto tinklams, jungiantiems įvairias transporto rūšis ir susiejantiems nacionalinį tinklą su ES transporto sistema (geležinkeliai, automobilių

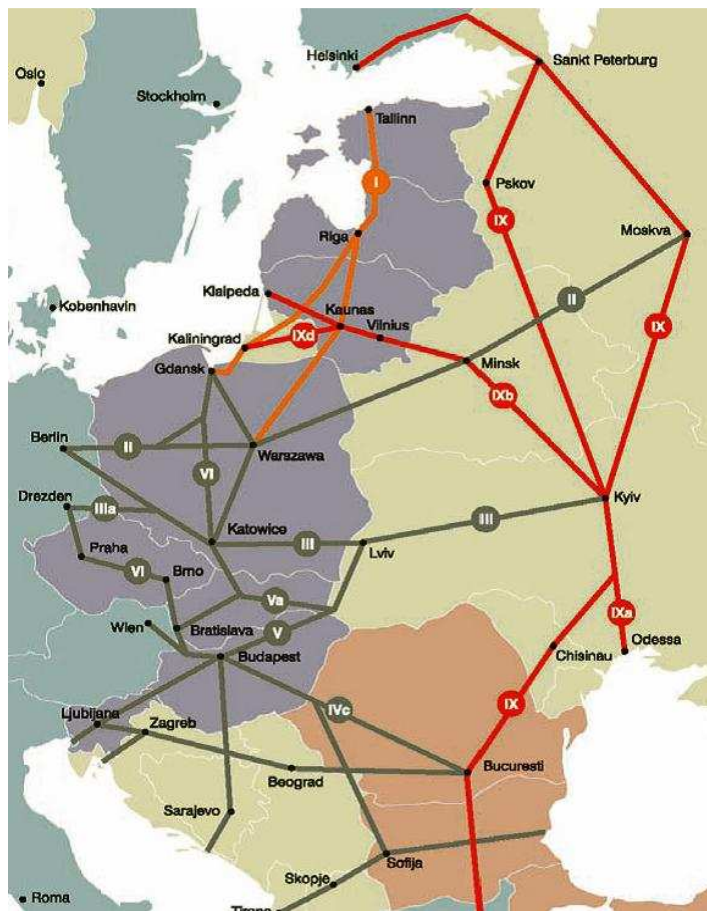
⁹ Baublys A., *Tarptautiniai vežimai kelių transportu*, Vilnius „Technika“, 1996, p. 128

¹⁰ LR Vyriausybės nutarimas *Dėl Lietuvos Respublikos nacionalinės transporto plėtros programos*, 1994 01 13, Nr. 15, Žin., 1994, Nr. 5 – 72

¹¹ Vitkus G., *Enciklopedinis žinydas*, Vilnius „Eugrimas“, 2008, p. 35 – 37

keliai, jūrų uostai, oro uostai). Transporto sektoriuje pagrindinis prioritetas –TEN vystymas kartu su prijungiamaisiais keliais. Taip buvo nuspręsta Europos Parlamento ir Tarybos 1996 m. liepos 23 dieną.

Transeuropinio transporto konferencijoje, vykusioje 1997 m. Helsinkyje, numatyta galimybė prijungti pagrindines Lietuvos magistrales prie tarptautinių transporto koridorių. Baltijos šalys buvo įtrauktos į Transporto infrastruktūros poreikių vertinimo (angl. Transport infrastructure needs assessment – TINA) programos Baltijos jūros regiono grupę. Lietuva, kaip ir jos kaimynės, numatė naujas regioninio bendradarbiavimo politikos kryptis, siekiant integracijos į ES, numatant naujas transporto vystymo Europoje kryptis ir žymių ekonominių santykių su Europos šalimis – Lenkija, Vokietija, Švedija bei Rusija – plėtotę. Iš patvirtintų devynių transeuropinių transporto koridorių Rytų Europos valstybių integracijai į Vakarų Europos kelių tinklą, du iš jų kerta Lietuvos teritoriją: šiaurės – pietų krypties I koridorius arba Via Baltica (Helsinkis – Talinas – Ryga – Kaunas – Varšuva), ir lygiagrečiai IA atšaka arba Via Hanseatica (Ryga – Šiauliai – Kaliningradas – Berlynas); vakarų – rytų krypties IXB koridorius (Kijevas – Minskas – Vilnius – Kaunas – Klaipėda). Taip pat yra ir geležinkelių sistemoje: I koridorius (Helsinkis – Talinas – Ryga – Kaunas – Varšuva), IXB koridorius (Kijevas – Minskas – Vilnius – Klaipėda) ir IXD koridorius (Kaišiadorys – Kaunas – Kaliningradas) (žr. 1 pav.).

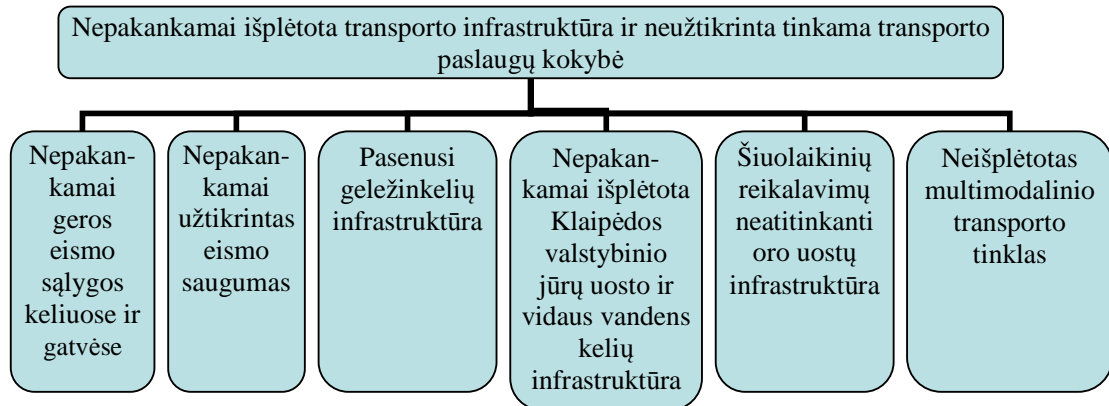


1pav. Transeuropiniai transporto koridoriai Rytų Europoje 2004 m. Čia:

- **IX** - transporto koridoriai ir jų numeriai;
- - Europos Sąjungos valstybės narės;
- - Naujosios ES valstybės narės nuo 2004 m. gegužės 1 d.;
- - šalys kandidatės ¹²

¹² <http://www.tid.lt/lt/pages/view/?id=130>

Lietuvos transporto sektoriaus būklę iki 2004 m. galima vertinti kaip problemingę. Apibendrintas mūsų valstybės sektoriaus „problemų medį“ pateikiamas 2 paveiksle.



2 pav. Transporto sektoriaus problemų medis

Iki įstojimo į ES Lietuvoje:

- Kelių ilgis buvo pakankamas, tačiau jų techninė būklė negalėjo patenkinti didėjančių eismo poreikių: augo transporto priemonių parkas, eismo intensyvumas ir vežimo apimtis, o tai lėmė blogėjančias eismo saugos sąlygas, didėjančias laiko sąnaudas ir neigiamą transporto poveikį aplinkai.
- Lietuvoje autoavarijose žūdavo dvigubai daugiau žmonių nei ES.
- Dėl nepakankamų geležinkelių pajėgumų ir pasenusio riedmenų ūkio nebuvo užtikrinamos optimalios krovinių vežimo apimtys (esamas geležinkelių tinklo tankumas leido per metus vežti daugiau krovinių). Eismo saugos priemonių stoka neleido užtikrinti pakankamo geležinkelių eismo saugos lygio, o dėl daugelyje ruožų ribojamo greičio didėjo traukiniais keliaujančių žmonių laiko sąnaudos. Dėl nepakankamos keleivių aptarnavimo kokybės geležinkeliais važiuojančių asmenų skaičius nuolat mažėjo.
- Dėl šiuolaikinių reikalavimų neatitinkančios Klaipėdos valstybinio jūrų uosto infrastruktūros, nepakankamai išplėtos sąveikos su kitomis transporto rūšimis, nebuvo pakankamai išnaudojamas krovinių gabenimo jūrų transportu potencialas. Klaipėdos valstybinio jūrų uosto infrastruktūra nebuvo pritaikyta keleiviams aptarnauti, nes trūko specialių keleivinių linijų, nebuvo užtikrinama pakankama paslaugų teikimo ir keleivių aptarnavimo kokybė, o tai užkirto kelią turizmo plėtrai.
- Dėl vientiso vidaus vandenų tinklo (Kaunas – Klaipėda) nebuvimo, pasenusios ir šiuolaikinių reikalavimų neatitinkančios infrastruktūros bei turizmo potencialą turinčių vietų nepanaudojimo vidaus vandenų svarba bendroje transporto sistemoje buvo menka, o jais gabenamų krovinių ir keleivių skaičius nuolat mažėjo.

- Šiuolaikinių reikalavimų neatitinkanti oro uostų infrastruktūra riboja tolesnę jų plėtrą, nes oro uostai nesugebėjo efektyviai aptarnauti augančių keleivių ir krovinių srautų. Dėl nepakankamo finansavimo oro uostuose buvo užtikrinti tik privalomi aviacijos saugumo ir skrydžių saugos reikalavimai. Prasta keleivių aptarnavimo kokybė ir nepakankamos galimybės aptarnauti augančius krovinių srautus stabdė Lietuvos oro uostų konkurencingumo augimą tarptautinėje rinkoje.
- Nepaisant didėjančių tarptautinėmis magistralėmis gabenamų krovinių srautų, Lietuvoje nebuvo sukurta atitinkama infrastruktūra ir įsteigti viešieji logistikos centrai, prisidedantys prie multimodalinio transporto tinklo plėtros. Dėl didelių investicijų į transporto infrastruktūrą poreikio buvo steigiami privatūs, vieną transporto rūšį (daugiausia kelių transportą) aptarnaujantys ir ribotas logistikos paslaugas teikiantys logistikos centrai. Viešųjų logistikos centrų nebuvimas apsunkino kelių, geležinkelių, o atskirais atvejais – oro ir vandens transporto paslaugų integravimo į vieningą sistemą galimybes¹³.

1.2.2. Transporto politikos pokyčiai Lietuvai įstojus į ES

Lietuvai įstojus į ES šalies vežėjai jau turi galimybę vystyti savo verslą 27 ES valstybių rinkoje, paremtoje laisvu asmenų, prekių, kapitalo ir paslaugų judėjimu. Lietuvai tapus ES nare teigiamai pasikeitė požiūris į Lietuvą kaip į valstybę – ES yra garantas, kad valstybė – jos narė, yra rimta ir patikima; pasikeitė makroekonominė aplinka – susidarė palankios sąlygos konkurencijai, verslo ryšių plėtrai, o kartu ir šalies transporto vystimuisi¹⁴.

Transportas yra vienas pagrindinių šalies ūkio infrastruktūros elementų, turinčių esminės įtakos ekonominiams ir socialiniams procesams. Palanki Lietuvos geografinė padėtis (ji yra tarptautinės reikšmės transporto koridorių kryžkelėje) teikia geras perspektyvas tiek šalies ekonomikai, tiek ir paties transporto plėtrai.

Aktyvi šalies integracijos į Europos Sąjungą politika, naujausios transporto plėtotės tendencijos Europoje ir pasaulyje (multimodalinio transporto plėtotė, telekomunikacijų ir naujausių informacijos technologijų priemonių taikymas transporto sistemų plėtojime, aplinkosaugos reikalavimų transporto sistemai didėjimas, tolesnis transporto paslaugų rinkos plėtojimas ir kt.) skatina kurti ir vystyti modernią multimodalinę transporto sistemą, savo techniniais parametrais ir teikiamų paslaugų kokybe prilygstančia Europos Sąjungos šalių lygiui, kuri efektyviai sąveikaudama su kaimyninių šalių transporto sistemomis, leistų Lietuvos gyventojams patogiai, su minimaliomis laiko sąnaudomis susisiekti su svarbiausiais Europos turizmo, kultūros ir verslo centrais¹⁵. Lietuvos Respublikos

¹³ 2004 – 2006 metų Europos Sąjungos paramos poveikio Lietuvos transporto sektoriui įvertinimas, 201-01-18, p. 23-24

¹⁴ Butkevičius J., *Lietuvos įstojimo į Europos Sąjungą poveikis šalie transporto sistemai ir transporto sistemos plėtra*, Vilnius „Technika“, 2008, p.145

¹⁵ Lietuvos ūkio (ekonomikos) plėtros iki 2015 metų ilgalaikė strategija, 2002-06-12 Nr.853, Žin. 2002, Nr. 60-2424, http://www.ukmin.lt/lt/strategija/ilgalaikė_ukio.php

Vyriausybė patvirtino ilgalaikę (iki 2025 metų) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategiją (patvirtinta 2005 m. birželio 23 d. LRV nutarimu Nr. 692), kuri buvo parengta iškilus poreikiui atnaujinti 2002 metais parengtą Lietuvos transporto ir tranzito plėtotės strategiją, sudėtinę Lietuvos ūkio (ekonomikos) plėtros iki 2015 metų ilgalaikės strategijos (pritarta LRV 2002 m. birželio 12 d. nutarimu Nr. 853) dalį¹⁶.

Remiantis valstybės ilgalaikės raidos strategijos įgyvendinimo 2003 – 2008 metų laikotarpiu ataskaitų duomenimis, galima apžvelgti transporto ir tranzito indėlį į konkurencingos ekonomikos didinimą, pasireiškiantį transporto infrastruktūros tinklo modernizavimu ir plėtra, jo integravimu į Europos transporto tinklus, atsižvelgiant į Europos Sąjungos techninius standartus. 2003 – 2004 metais parengtos transporto ir tranzito plėtrai svarbios strategijos ir programos: pagrindiniai Europos Sąjungos programiniai dokumentai finansinei paramai gauti - 2004–2006 m., Lietuvos bendrasis programavimo dokumentas, kiti svarbūs šios srities dokumentai. 2004 m. transporto sektoriuje buvo pasiektas rekordinis krovinių vežimas geležinkeliais nuo Nepriklausomybės atkūrimo – 45,6 mln. t krovinių (beveik 5% daugiau nei 2003 m.). 2004 metais modernizuojant transporto infrastruktūrą buvo investuota daugiau kaip 785 mln. Lt, neįskaitant lėšų, kurios perduodamos savivaldybėms iš Kelių priežiūros ir plėtros finansavimo programos (apie 170 mln. Lt). Iš viso transporto sektoriaus asignavimai 2004 m. sudarė 1,29 mlrd. Lt. 2004 m. pagerėjo transporto parko struktūra ekologiniu ir saugumo požiūriu. „Žalesnių ir saugių“ sunkvežimių padaugėjo 10,5%, palyginus su 2003 m., o „Euro 3 saugių“ – 38,5%.¹⁷

Lietuvos transporto sektorius sėkmingai naudojo ES paramos lėšas – tiek Sanglaudos fondo, tiek struktūrinių fondų paramą, padedančias plėtoti ūkio ateičiai svarbią transporto infrastruktūrą. 2005 m. buvo rekordiniai pagal pasiektus rezultatus daugelyje transporto sričių. Lietuvos transporto sektoriuje sukuriama BVP dalis buvo beveik du kartus didesnė nei ES vidurkis. Tačiau būtina pažymėti, kad nepakankama transporto infrastruktūros jungčių su ES ir trečiosiomis šalimis plėtra neleido tinkamai išnaudoti tranzito galimybių bei plėtoti daugiaryšio transporto paslaugų¹⁸.

2006 m. pavyko pasiekti svarbius tarpvalstybinius susitarimus dėl 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos patvirtinto 30 prioritetinių transporto projektų sąrašo įgyvendinimo. Į šį sąrašą įėjo ir vienas iš aktualiausių Lietuvai projektų – „Rail Baltica“ europinės vėžės geležinkelis, Rytų–Vakarų bei Šiaurės–Pietų transporto ašių plėtra ir modernizavimas išliko svarbiais transporto sektoriaus plėtros prioritetais. Moderni Šiaurės–Pietų transporto ašis, formuojama visos Europos

¹⁶ Trumpai apie ilgalaikę (iki 2025 metų) transporto sistemos plėtros strategiją, http://www.transp.lt/lt/veikla/planavimo_dokumentai/ilgalaike_iki_2025_metu_Lietuvos_transporto_sistemos_pletros_strategija_trumpai_apie_ilgalaike_iki_2025_metu_lietuvos_transporto_sistemos_pletros_strategija

¹⁷ Valstybės ilgalaikės raidos strategijos įgyvendinimo 2003, 2004 metais ataskaita, 2005, p. 94 – 97, <http://www.ukmin.lt/lt/strategija/index2.php>

¹⁸ Valstybės ilgalaikės raidos strategijos įgyvendinimo 2005 metais ataskaita, 2006, p. 108 – 111, <http://www.ukmin.lt/lt/strategija/index2.php>

transporto koridoriaus Varšuva–Kaunas–Ryga–Talinas pagrindu ir jungianti Baltijos šalis su Lenkija, leistų Lietuvos gyventojams, užsienio turistams ir verslo subjektams patogiai ir greitai susisiekti su kitų ES šalių kultūros, turizmo ir verslo centrais. Pradėti įgyvendinti projektai, kuriuos lydėjo sėkmingas Lietuvos įsiliejimas į Šengeno erdvę 2007 m.¹⁹.

Apibendrinant penkerių metų laikotarpio (2003-2008) valstybės ilgalaikės raidos strategijos tikslų ir uždavinių įgyvendinimą, galima teigti, kad Lietuvos transporto sektorius išlaikė stabilią įtaką šalies ekonomikai ir toliau buvo plėtojamas gana dinamiškai (žr. *1 lent.*). Lietuvos transporto sektoriaus įmonės per šį laikotarpį išliko konkurencingos ne tik Baltijos jūros regiono, bet ir visos ES mastu. Tačiau esami techniniai ir technologiniai transporto infrastruktūros parametrai vis dar neleidžia Lietuvai patenkinti didėjančios krovinių vežimo paklausos, užtikrinti reikiamos keleivių aptarnavimo kokybės, eismo saugumo, o nepakankama infrastruktūros plėtra ir jos kokybė neleidžia išnaudoti visų tranzito galimybių bei plėtoti multimodalinių vežimų ir logistikos paslaugų nei rytų-vakarų, nei šiaurės-pietų kryptimis. Skrydžių apimčių ir maršrutų mažėjimas, viešųjų logistikos centrų stoka stabdo transporto rūšių sąveiką ir intermodalinio transporto plėtrą. Todėl didėja neigiamas transporto poveikis aplinkai, blogėja socialinė aplinka, neišnaudojamos pridėtinės vertės kūrimo paslaugos logistikos versle. Būtina įgyvendinti ES bendro intereso „Rail Baltica“ projektą²⁰, taip pat toliau modernizuoti I ir IX multimodalinio transporto koridorius bei jų atšakas, gerinti jungtis su transeuropiniais tinklais, tęsti Klaipėdos jūrų uosto ir tarptautinių oro uostų modernizavimą, plėtoti trumpųjų nuotolių laivybą ir jūrų „greitkelius“, skatinti intermodalinio transporto plėtrą, kurti viešuosius logistikos centrus, diegti intelektines transporto sistemas bei eismo saugos priemones, išnaudoti rytų-vakarų transporto koridoriaus plėtros galimybes. Siekiant paspartinti viešųjų logistikos centrų steigimą būtina supaprastinti teritorijų planavimo, dokumentų rengimo, žemės paėmimo visuomenės poreikiams procedūras, nes šie procesai reikalauja didelių laiko bei finansinių sąnaudų, o tai trukdo sėkmingą projektų įgyvendinimo procesą.

¹⁹ Valstybės ilgalaikės raidos strategijos įgyvendinimo 2006 metais ataskaita, 2007, p. 128 – 132, <http://www.ukmin.lt/lt/strategija/index2.php>

²⁰ Europos Komisijos regioninės politikos generalinis direktoratas. Geležinkelio „Rail Baltica“ galimybių studija, 2007

1 lentelė. Tikslų ir užduočių įgyvendinimo kiekybiniai rodikliai ir jų pokyčių analizė²¹

Rodiklis/metai	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Siektini rezultatai	Paskutinė žinoma ES vid.reikšmė
1. Transporto ir sandėliavimo dalis BPV, %	9,2	9,4	9,3	9,6	9,9	10,4	10,2		
2. Vežimai: 2.1 Krovinių vežimai, tonkilometrai/ vienam gyventojui per metus	5903	6636	6964	8311	9142	10270	10472		2006 m. – 4710
2.2 Keleivių vežimai, keleivių kilometrai / vienam gyventojui per metus	5488	6487	8552	11273	12724	12649	12419		2006 m. – 11174
3. Krovos apimtys Klaipėdos uoste, mln. tonų	19,7	21,2	20,2	21,8	23,6	27,36	29,88		
3.1 Konteinerių krova Klaipėdos uoste, tūkst. TEU	71,61	118,4	174,2	214,3	231,5	321,4	373,3		
3.2. Ro-Ro krovinių (netto svoris) srautai Klaipėdos uoste, mln. t				1,7	2,12	2,15	1,97	2013 m. +50% (1,7 mln. t 2005 m.)	
4. Valstybinės reikšmės keliai su patobulinta danga, lyginamasis svoris visame valstybinės reikšmės kelių ilgyje, %	57,4	58,7	59,4	60,5	60,8	62,0	64,07	2013m. 67%	
5. Žvyrkelių dalis valstybės reikšmės kelių tinkle, %	42,6	41,3	40,6	39,5	39,2	38,0	35,93	2013m. 33%	
6. Lengvųjų automobilių skaičius (metų pabaigoje), vnt./1000-iui gyventojų	341	365	383	428	470	472	498		2006 m. – 466
7. Kelių eismo įvykiuose žuvusių žmonių skaičius, žuvusiųjų skaičius/100 tūkst. gyventojų	20,1	20,5	21,9	22,7	22,4	21,9	14,8	Iki 2010 m. 50% sumažinti žuvusiųjų keliuose (iki 10,9)	2007 m. – 8,7

Šaltinis: Valstybės ilgalaikės raidos strategijos įgyvendinimo 2008 metais ataskaita, 2009, p. 114 – 118

1.3. ES struktūrinė parama transporto infrastruktūros plėtrai Lietuvoje

Lietuvos transporto sektoriaus problemos, susijusios su nepakankamai modernizuota kelių, geležinkelių, vandens ir oro transporto infrastruktūra bei žema keleivių aptarnavimo kokybe, buvo sėkmingai sprendžiamos, panaudojant ES struktūrinių fondų paramą. Tai atskleidė ESTEP (Europos socialiniai, teisiniai ir ekonominiai projektai) atliktas vertinimas, kurio metu buvo išanalizuotas 2004–2006 m. ES struktūrinės paramos, teiktos pagal Lietuvos 2004–2006 m. bendrojo programavimo dokumento (BPD) 1.1 priemonę „Transporto infrastruktūros prieinamumo ir paslaugų kokybės gerinimas“, poveikis šalies transporto sektoriui.

ESTEP ekspertai atliko galutinį BPD 1.1 priemonės projektų ir jiems skirtų ES struktūrinių fondų bei bendrojo finansavimo lėšų panaudojimo transporto sektoriuje panaudojimo vertinimą, kurio metu buvo:

²¹ Valstybės ilgalaikės raidos strategijos įgyvendinimo 2008 metais ataskaita, 2009, p. 114 – 118, <http://www.ukmin.lt/lt/strategija/index2.php>

- išanalizuoti transporto sektoriaus projektų pasiekti kiekybiniai ir kokybiniai rezultatai, santykis tarp sąnaudų ir pasiekimų;
- įvertintas ES struktūrinės paramos transporto sektoriui panaudojimo rezultatyvumas, efektyvumas ir poveikis atskiroms transporto šakoms;
- įvertinta ES struktūrinės paramos panaudojimo transporto sektoriuje įtaka BVP pasikeitimui.

BPD 1.1 priemonės lėšomis buvo įgyvendinti 79 projektai, kuriems skirtas finansavimas siekė daugiau nei 641 mln. Lt Europos regioninės plėtros fondo (ERPF) ir nacionalinio biudžeto lėšų. Įgyvendinant BPD, transporto sektorius pirmavo pagal ES struktūrinės paramos įsisavinimo mastą. Vertinimo metu atliktas makroekonometrinis modeliavimas rodo, kad BPD 1.1 priemonės investicijos jau atsipirko. Pagal BPD 1.1 priemonę 2004–2008 m. investavus 567,93 mln. Lt į sausumos transporto sektorių papildomai buvo sukurta 882 mln. Lt pridėtinės vertės²². Vadinasi, per penkerius metus kiekvienas į transporto infrastruktūrą investuotas litas jau davė 1,5 Lt grąžos.

Investicijų į transporto infrastruktūrą teigiamas poveikis šalies ekonomikai neapsiriboja tik transporto sektoriaus plėtra ir įtaka ekonomikai per eksporto skatinimą. Šios investicijos mažina periferinių regionų atskirtį, leidžia optimaliau panaudoti turimus išteklius ir didina jų konkurencingumą. Apskaičiavus tiesioginį ir netiesioginį BPD 1.1 priemonės investicijų poveikį apskričių BVP augimui, nustatyta aukšta investicijų į transporto sektorių nauda regionams – vidutiniškai 1 Lt investicija generavo 3,5 Lt grąžą.

BPD 1.1 priemonės investicijų į transporto sektorių naudą pajus ir kiekvienas Lietuvos gyventojas, kadangi modernesnis gatvių tinklas leis greičiau pasiekti darbo ir mokslo vietas, atnaujinta kelių ir geležinkelių infrastruktūra sudarys galimybes greičiau ir saugiau keliauti tarp miestų ir kaimų. Sprendžiant miesto transporto problemas, mažinant spūstis bus gerinama aplinkos kokybė, mažinamas neigiamas transporto poveikis aplinkai. 2008 m. gruodžio mėnesį Finansų ministerijos atliktos apklausos rezultatai rodo, kad net 50 proc. Lietuvos gyventojų jau teigė jaučiantys asmeninę ES struktūrinės paramos, skirtos transporto sektoriui, naudą²³.

Transporto sektoriaus augimas yra glaudžiai susijęs su ekonomikos augimu. Kelių transportas auga greičiau negu ekonomika. Tai aiškinama jo lankstumu ir orientacija į vartotojų poreikius²⁴. Europos komisija tikisi, kad iki 2020 metų krovinių vežimo apimtys padidės 50%, o keleivių 35%. Lietuvos ekonomikai vystantis smarkiai greičiau negu augant ES vidurkiui, tikėtina, kad pervežimų apimtys padidės daug labiau. Prognozuojant krovinių srautus iki 2015, jie turėtų padidėti (lyginant su

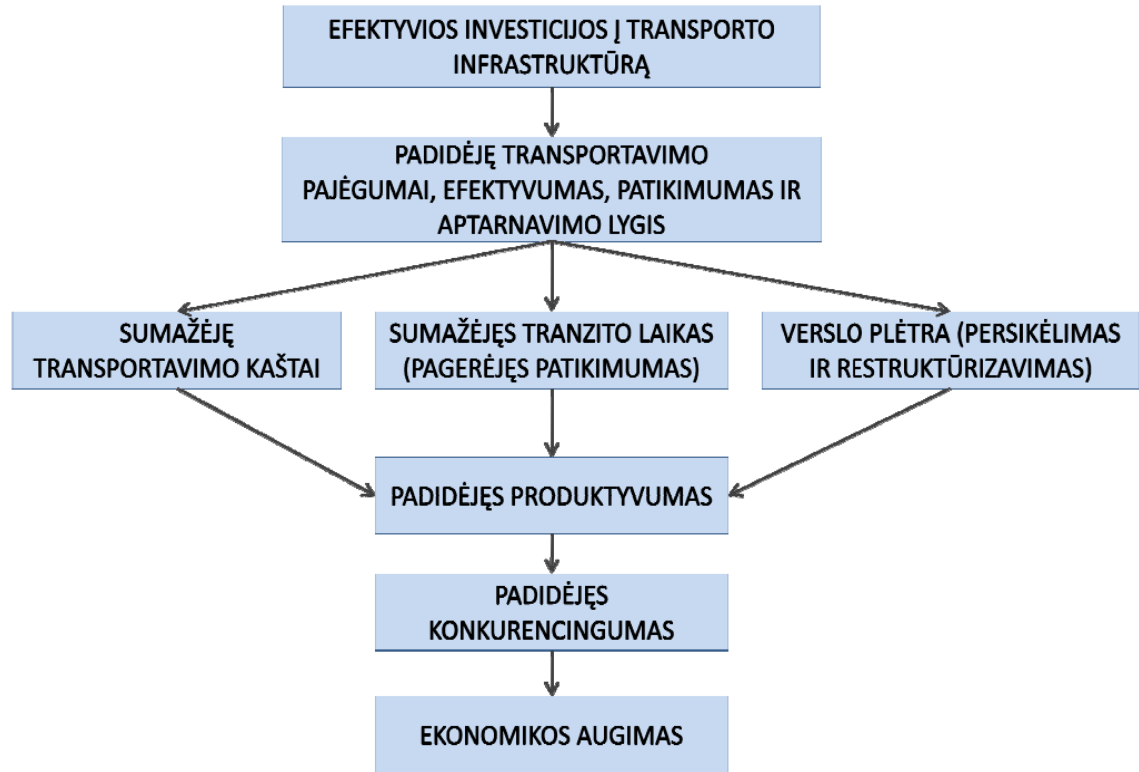
²² Galutinė BPD įgyvendinimo ataskaita.

http://www.esparama.lt/ES_Paramam/bpd_2004_2006m._medis/naujausi_duomenys_ir_ataskaitos/menesines_ataskaitos/files/Galutine__BPD_igyvendinimo_ataskaita.pdf

²³ Europos socialiniai, teisiniai ir ekonominiai projektai, 2010-01-18, <http://www.estep.lt/index.php?tid=4&sid=&aid=338>

²⁴ Lietuvos laisvosios rinkos institutas. Europos Sąjungos Lisabonos darbotvarkės ir jos poveikio Lietuvai įvertinimas. Ekonominės ir socialinės politikos sričių integracijos poveikio analizė. <http://www.lrinka.lt/Projektai/Lisab.pdf>

2005 metų krovinių srautais): 92% (pesimistinis scenarijus), 144% (vidutiniškas scenarijus), 169% (optimistiškas scenarijus). Transporto sektorius ypatingai svarbus Europoje, nes jo vystymas didina darbuotojų produktyvumą, ko pasekoje kyla darbuotojų pajamos ir jų gyvenimo standartai²⁵. 3 paveiksle matome kaip efektyvios investicijos į transporto infrastruktūrą prisideda prie ekonomikos skatinimo.



Šaltinis: Transporto sektoriaus įtakos Lietuvos ekonomikai bei gyvenimo kokybei studija, 2007 m.

3 pav. Transporto sektoriaus ryšys su ekonomikos augimu

²⁵ Transporto sektoriaus įtakos Lietuvos ekonomikai bei gyvenimo kokybei studija, 2007 m

2. INTERMODALINIS TRANSPORTAS

2.1. Intermodalinio transporto apibrėžimas ir esmė

Transporto ir tranzito plėtros strategijoje²⁶ Lietuvos transporto sektoriui siekiama transporto infrastruktūros techninį lygį priartinti prie ES lygio ir standartų, užtikrinant deramą sąveiką su kontinentinės Europos (per Lenkijos teritoriją) transporto infrastruktūra, suteikiant aukšto kokybės lygio paslaugas bei skatinant tranzito per Lietuvos teritoriją augimą. Šioje strategijoje daugiausia dėmesio skiriama intermodalinės Lietuvos transporto sistemos, paremtos atskirų transporto rūšių sąveika, sukūrimui bei plėtotei.

Pasaulinėje mokslinėje literatūroje galima aptikti gana skirtingą terminologiją, apibrėžiančią intermodalinį transportą, pavyzdžiui:

- multimodalinis transportas;
- intermodalinis transportas;
- kombinuotasis transportas.

Pačiu bendriausiu atveju **multimodalinis transportas** apibrėžiamas kaip *krovinių vežimo galimybė mažiausiai dviem skirtingomis transporto rūšimis*.

1993 m. Europos transporto ministrų konferencija (ECMT) **intermodalinį transportą** apibrėžė kaip *krovinių vežimą viename ir tame pačiame krovimo vienetė ar transporto priemonėje, kuri naudoja paeiliui keletą transporto rūšių, o patys kroviniai, keičiant transporto rūšį, nėra perkraunami*²⁷.

Norint, kad vežimų forma būtų apibrėžta kaip intermodalinis transportas, ji turi atitikti tokias sąlygas:

1. Krovinių vežimui naudojamos dvi ar daugiau transporto rūšys;
2. Krovinsys lieka viename ir tame pačiame krovimo vienetė (ITV) viso jo transportavimo metu. ITV yra 3 rūšių: konteineriai, keičiamos talpos ir puspriekabės.
3. Kai intermodaliniams vežimams naudojamas geležinkelių ar vandens transportas, jis pakeičia galimą ilgų nuotolių vežimą kelių transportu, o pastarasis yra naudojamas tik pradiniam/galutiniam krovinių surinkimui ir paskirstymui.

Atsižvelgiant į aukščiau išdėstytas sąlygas intermodalinis transportas gali būti suvokiamas kaip intermodalinių transporto vienetų (ITV), t. y. konteinerių (keičiamų talpyklų) ir puspriekabių vežimas iš eilės keliomis transporto rūšimis neperkraunant ITV iš vienos transporto rūšies į kitą.²⁸

Kartais praktikoje naudojamas terminas *kombinuotas transportas (KT)*. Dažniausiai jis Europoje yra tapatinamas su intermodaliniu transportu. Tačiau iš esmės tai yra ypatinga intermodalinio transporto koncepcija. Europos mastu kombinuotas transportas turi būti suprantamas kaip *bendra*

²⁶ Transporto ir tranzito plėtros strategija. www.ukmin.lt

²⁷ European Conference of Ministers of Transport. Terminology on combined transport. Brussels, 1993.

²⁸ Jaržemskienė I., Intermodalinio transporto plėtros klišys, Mokslas – Lietuvos ateitis. Transportas, 2007, p. 552

transporto rūšis, kuri maksimaliai išnaudoja atskirų žemės (keliai ir geležinkeliai) ir vandens transporto rūšių teikiamus privalumus, derinant šias transporto rūšis optimaliausiu būdu. KT yra intermodalinio transporto variantas, garantuojantis pristatymą “nuo durų iki durų”, perkeliant prekes iš vienos transporto rūšies į kitą (pradinėje ir galinėje vežimų atkarpoje naudojant kelių transportą; pagrindinėje vežimų atkarpoje naudojant geležinkelių ir/arba vandens transportą), nekeičiant krovinio vieneto.

Atsižvelgiant į pateiktus apibrėžimus, galima apibrėžti intermodalumo koncepciją. Multimodalumas suprantamas kaip transporto sistema, kurios pagrindinė charakteristika yra konkurencija tarp transporto rūšių tame pačiame koridoriuje. Kitaip tariant multimodalumas – tai transporto tinklo, kuriame mažiausiai dvi skirtingos transporto rūšys konkuruoja dėl krovinių vežimo galimybės tuo pačiu koridoriumi, charakteristika²⁹.

Tuo tarpu **intermodalumas** yra transporto sistemos, kurioje galimas bent dviejų skirtingų transporto rūšių panaudojimas vienam vežimui (vienai kelionei), charakteristika. Intermodalumas taip pat apima terminalų ir perkrovimo punktų išdėstymą, siekiant sumažinti integruotos transporto grandinės „pasipriešinimą“.

2.2. Intermodalinio transporto privalumai ir trūkumai

Įvairios transporto rūšys turi savas, joms vienoms būdingas savybes. Tuo tarpu intermodalinio transporto tikslas yra didinti transportavimo efektyvumą bei mažinti sąnaudas, sujungiant atskirų transporto rūšių privalumus, siekiant suteikti pristatymo „nuo durų iki durų“ paslaugas, atsižvelgus į vartotojo reikalavimus. Dėl sąveikos tarp transporto rūšių atsiradimo, intermodalinis transportas perima kai kurių modalinių transporto rūšių teigiamas ir neigiamas savybes.

Pasaulinėje literatūroje yra įvardijami tokie bendri intermodalinio transporto privalumai:

a) eksploatacinių infrastruktūros sąnaudų mažėjimas:

- mažesni kamščiai kelių tinkluose;
- efektyvesnis esamų transporto pajėgumų išnaudojimas.

b) socialinių sąnaudų mažėjimas:

- saugumo keliuose padidėjimas;
- taršos ir triukšmo sumažėjimas;
- energijos išteklių taupymas.

c) tiesioginė nauda vartotojui:

- kintamų sąnaudų mažėjimas;
- mažesnis įrangos nusidėvėjimas;

²⁹ Intermodalinio transporto plėtros galimybių analizė ir logistikos centrų valdymo principų nustatymo ataskaita, 2005, VGTU

- mažesnis transporto priemonių parko poreikis;
- atleidimas nuo kai kurių mokesčių.

d) netiesioginė nauda vartotojui:

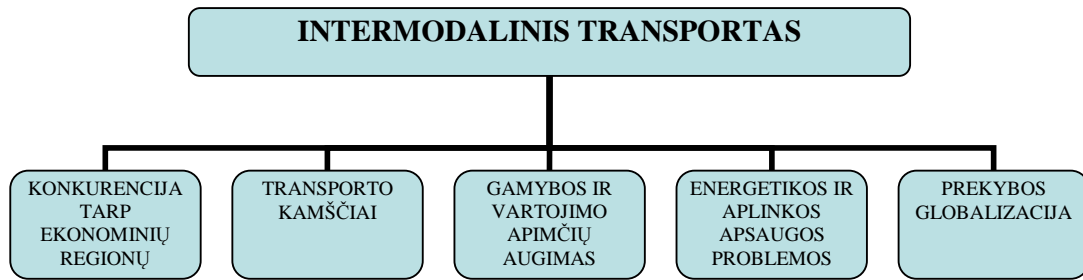
- paprastesnė sienos kirtimo procedūra;
- draudimų dirbti tam tikru paros metu ar savaitės dieną išvengimas.

Pagrindinis intermodalinio transporto privalumas yra tai, kad derinant įvairių transporto rūšių privalumus, veiksmingai pasiekiamas transporto išlaidų ir kelionės laiko balansas. Yra nustatyta, kad intermodalinio transporto plėtra naudinga visiems transportavimo proceso dalyviams (apibendrinimas yra pateiktas 2 lentelėje). Ji prisideda prie nuolatinio transporto pajėgumų augimo, o kartu ir prie bendros šalies ūkio būklės gerinimo.

2 lentelė. Intermodalinio transporto nauda transportavimo proceso dalyviams.

Suinteresuota grandis	NAUDA
Vandens transportas	Paslaugų kokybės gerinimas, nauji klientai, naujo produkto sukūrimas ir naujų rinkų užėmimas (pajamos ir darbo vietos)
Krovinių siuntėjai	Mažesnės transportavimo išlaidos, daugiau transportavimo galimybių ir alternatyvų, didesnis patikimumas ir saugumas, geresnis priėjimas prie rinkos, naujų rinkų atsivėrimas
Geležinkeliai	Naujų paslaugų pasiūla potencialioje rinkoje ir segmentuose, efektyvesnė konkurencija su kelių transportu
Kelių transportas	Išaugęs ekonomiškumas, geresnės vairuotojų darbo sąlygos (remiantis vairavimo ir poilsio taisyklėmis)
Ekspeditoriai	Didesnis transporto alternatyvų ir galimybių pasirinkimas, mažesnės išlaidos kaitai (pajamos ir darbo vietos)
Kombinuotojo transporto operatoriai	Išaugęs ekonomiškumas, daugiau transportavimo alternatyvų, mažesnės išlaidos (pajamos ir darbo vietos)
Valstybė	Galimybė kontroliuoti eismo kamščius bei avaringumą, gamtos apsaugos gerinimas, auganti konkurencija, siūlanti ekonomišką paslaugas, didesnės rinkliavos

Tačiau reikia įvertinti faktą, kad visas transporto sektorius yra atvira sistema: iš vienos pusės šį sektorių kartu su visomis jo posistemėmis veikia išoriniai veiksniai; iš kitos pusės – nuolat kintantis transporto sektorius taip pat sąlygoja nemažai pokyčių. Dažniausias transportui keliamas uždavinys yra per kuo trumpesnę laiką pristatyti krovinius iš gamybos į vartojimo vietas kuo mažesne kaina. Todėl ir intermodalinio transporto, kaip ir kiekvienos kitos konkurencinėje kovoje dalyvaujančios transporto rūšies, plėtros pagrindinis veiksnys yra siekis pačiu efektyviausiu būdu pateikti vartotojams prekes (bendru atveju paslaugas) pagal jų poreikius ir paklausą. Bendrai intermodalinis transportas, kaip dinaminės transporto sistemos dalis, yra įtakojamas kintamų procesų, kuriuos lemia besivystanti pasaulio ekonomika ir bekeičianti valstybių politika. Pagrindinės tendencijos, darančios įtaką intermodalinio transporto plėtrai, pateiktos 4 paveiksle.



4 pav. **Pagrindinės tendencijos, darančios įtaką intermodalinio transporto plėtrai**

Tačiau reikia atsižvelgti ir į tai, kad intermodalinio transporto, kaip sąveikos tarp atskirų transporto rūšių užtikrinimo, atsiradimas siekiant visos transporto sistemos efektyvumo taip pat turėjo įtakos transporto sistemos, o kartu ir ją supančios aplinkos, pokyčiams. Apskritai, galima daryti tokias išvadas apie pokyčius transporto sektoriuje, kuriuos iš dalies ar visiškai lemia intermodalinio transporto atsiradimas³⁰:

1. Konkurencija transporto rinkoje verčia operatorius gerinti savo paslaugų lygį ir mažinti kainas;
2. Atsiranda naujos konkurencingos kompanijos;
3. Didėja transporto operatoriaus vaidmuo;
4. Naudojami nauji valdymo modeliai veiklos efektyvumui užtikrinti (pvz., ašinis valdymas bendras valdymas, atsakant už veiklą nuo pradinio taško iki galutinės krovinio pristatymo vietos);
5. Kintama rinka atveria kelią geresniems transportavimo modeliams atsirasti (šaudyklinių ir tiesioginių traukinių paslaugų teikimas);
6. Sukuriami atskiri savarankiški verslo padaliniai tam tikroms funkcijoms transporto grandinėje vykdyti;
7. Didėja operatorių veiklos apimtys (apimamas ne tik pats transportavimas, bet ir išsamus logistikos paslaugų paketas);
8. Plečiasi terminalų paskirtis nuo tradicinių perkrovimo ir sandėliavimo punktų iki logistikos centrų³¹.

Pateiktos transporto sektoriaus kaitos tendencijos leidžia geriau suformuluoti ne tik intermodalinio transporto privalumus ir trūkumus, tačiau ir jo plėtros galimybes bei jai išskylančias grėsmes:

A. Intermodaliniams vežimams priskiriami šie *privalumai*:

- (a) optimalus atskirų transporto rūšių stipriausių savybių išnaudojimas,
- (b) bendrų transportavimo išlaidų mažinimas,

³⁰ **Huub Vrenken et al.** Intermodal Transport in Europe: European Intermodal Association (EIA), Weissenbruch, Brussels, Belgiuk, 2005. – 7 p

³¹ Šakalys A., Palšaitis R. Development of intermodal transport in New European Union States // Transport: scientific papers. – 2006, Vol. XXI, No. 2 p. 148 – 153

- (c) aukšto paslaugų lygio (kainos, laiko, aptarnavimo kokybės atžvilgiu) garantavimas,
- (d) naujų paslaugų kūrimo skatinimas.

B. Intermodalinių vežimų *trūkumams* priskiriami:

- (a) nepašalintos atskirų transporto rūšių techninio suderinimo problemos,
- (b) nepakankamai standartizuotos ir suderintos transporto priemonės ir krovimo vienetai,
- (c) neadekvatus skirtingų transporto rūšių teikiamų paslaugų lygis.

C. Išskiriamos šios intermodalinių vežimų plėtros *galimybės*:

- (a) šalies ekonominės plėtros spartinimas,
- (b) susirūpinimas gamtosauginių problemų sprendimu,
- (c) transporto jungčių tarp tarptautinių ir regioninių centrų, skatinant rinkų globalizaciją, optimalus išnaudojimas.

D. Intermodalinių vežimų plėtros *grėsmėms* priskiriamos:

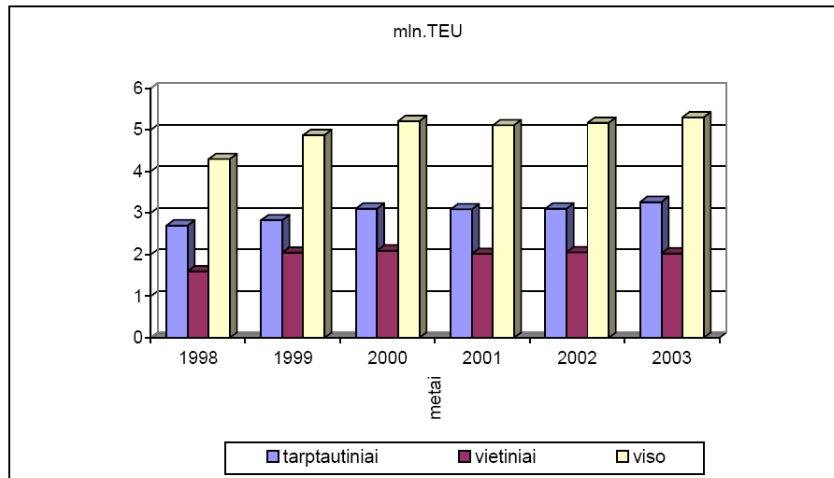
- (a) nepakankamos investicijos į infrastruktūrą,
- (b) valstybės biurokratiniai, instituciniai ir teisiniai trikdžiai,
- (c) nestabili atskirų šalių socialinė, politinė padėtis,
- (d) atskirų verslo vienetų lobistinė veikla nukreipta prieš intermodalinių vežimų plėtrą.

2.3. Vakarų Europos šalių patirties intermodalinio transporto srityje analizė

Nagrinėti intermodalinius vežimus ES sudėtinga, nes nėra vieningos statistikos apie šią transporto sistemos sritį, nei viena ES šalis nerenka statistinių duomenų apie vežimus keliomis transporto rūšimis bendroje transportavimo grandinėje. Todėl vienintelis duomenų šaltinis – atskirų operatorių Tarptautinei kombinuotų vežimų kelių ir geležinkelių transportu įmonių organizacijai (angl. *International union of combined rail-road transport companies*, UIRR) teikiamos metinės veiklos ataskaitos. Jomis remiantis UIRR teigia, kad jos narės – atskirų šalių operatoriai užima beveik 60 proc. Europos intermodalinių vežimų rinkos.

Intermodaliniai vežimai Vakarų Europoje KT naudojami jau kelis dešimtmečius. Šis vežimų būdas paprastai taikomas tarptautiniuose maršrutuose, nes jo konkurencingumas vietinių vežimų rinkose yra nedidelis dėl trumpų transportavimo nuotolių. ES, Centrinėse Europos valstybėse (Austrija, Šveicarija, Vokietija ir šiaurinė Italija) KT labai svarbus. Čia KT pervežama maždaug 10-12 % visų krovinių, vežamų ilgais nuotoliais. Pagrindinė priežastis – griežti apribojimai kelių transportui, KT paslaugų plėtotės politika, o taip pat galimybė panaudoti tik kelis maršrutus tranzitui per Alpes. Prancūzijoje, Belgijoje ir Nyderlanduose KT vežimų apimtys yra mažesnės, o ES pakraščių šalyse (Anglija, Ispanija ir Skandinavijos šalys) KT vežimų apimtys yra pačios mažiausios. Kombinuotieji vežimai, jungiant kelių bei geležinkelių transportą, yra svarbiausias KT tipas visoje Europoje. 5

paveiksle pateikti 1998 – 2003 metų statistiniai duomenys apie krovinių vežimo šiuo būdu kitimo tendencijas³².



33

Šaltinis: Vasilis Vasiliauskas A., Kombinuotųjų vežimų Lietuvos teritorija plėtros technologijų galimybių tyrimas, Vilnius, 2004, p. 52

5 pav. **UIRR vežamų krovinių apimčių Europoje pasiskirstymas, atsižvelgiant į vežimų pobūdį, mln. TEU.** Paprastai UIRR savo statistiką pateikia tūkst. krovinių. Krovinytis yra suprantamas kaip krovinio statistinis matas, lygus 2,3 TEU (1 TEU – dvidešimties pėdų ekvivalentas – standartinis 20 pėdų (6,10 m) ilgio ISO konteineris).

Pastebima, kad nacionalinis ir tarptautinis KT vystosi nevienodai. Galima konstatuoti, kad *tarptautinių vežimų apimtys* turi nežymaus augimo tendenciją. Taip pat reikia pažymėti, kad trys tarptautiniai maršrutai apima beveik 55 % visų vežimų apimčių. Tai Vokietija – Italija (30 %), Belgija – Italija (13 %) ir Vokietija – Austrija (12 %). Vidutinis tarptautinių vežimų nuotolis šiais maršrutais – 750 km. Kraunamo krovimo vieneto vidurkis – 26 t.

Nacionalinių vežimų apimtys nagrinėjamu laikotarpiu beveik nekinta. Vidutinis vietinių vežimų nuotolis buvo 550 km, o vidutinis krovimo vieneto svoris – 20 t.

2.3.1. Pagrindinių Europos intermodalinio transporto maršrutų analizė

Transportavimo apimtys (krovinių srautai) auga tolygiai su tarptautinės prekybos augimu Europoje. Kartu plėtojasi ir nauji prekybiniai maršrutai. Tačiau ne visuomet dideli tarptautinės prekybos srautai yra sukonzentruoti tam tikruose maršrutuose. Kai kurios šalys prekybą su kaimynėmis šalimis vykdo daugeliu maršrutų, iš kurių kiekvienu vežama tik maža dalis visų importo-eksporto prekių. Tačiau daugeliu atvejų prekybos srautai vis dėlto yra koncentruoti. Eismo koncentracija tam tikruose maršrutuose ypač gerai atitinka intermodalinio transporto idėją. Jis

³² International union of combined road-rail transport companies, <http://www.uirr.com/en/our-association/statistics/transported-volume.html>

³³ Vasilis Vasiliauskas A., Kombinuotųjų vežimų Lietuvos teritorija plėtros technologijų galimybių tyrimas, Vilnius, 2004, p. 52

užtikrina efektyvumą, sutelkdamas mažus krovimo vienetus – konteinerius, į didesnes transporto priemones – traukinius ar laivus. Tai leidžia taupyti infrastruktūros naudojimo ir valdymo išlaidas, energiją, mažina aplinkos taršą. Dėl šios priežasties didelė dalis Europos transporto jungčių yra intermodalumo plėtrą skatinantis veiksnys. Be to, daugelis tarptautinių transporto maršrutų Europoje yra ilgesni nei maršrutai šalių viduje. Ši aplinkybė taip pat skatina intermodalinio transporto plėtrą. Manoma, kad 300 – 500 km atstumas yra mažiausias, kad intermodalinis transportas būtų konkurencingas. Kai kurios Europos šalys turi tik kelis (jei iš viso turi) tokio ilgio didelių krovinių srautų maršrutus³⁴.

**Maršrutas Jungtinė Karalystė – Nyderlandai – Belgija - Vokietija – Austrija Vengrija
– Bulgarija – Rumunija – Graikija – Turkija**

Šis maršrutas prasideda pačiame Europos „viršuje“ Airijos Respublikoje. Eksportas ir importas vykdomi naudojant konteinerius ir puspriekabas, plukdomus RO-RO keltais (RO-RO keltas – tai keleivinis jūrų laivas su įrenginiais kelių transporto priemonėms arba geležinkelio transporto priemonėms įvažiuoti į laivą ir išvažiuoti iš jo, plukdantis daugiau kaip 12 keleivių)³⁵, kurie kursuoja tarp Airijos, Didžiosios Britanijos ir kontinentinės Europos. Iš kontinentinių uostų dalis krovos vienetų toliau gabenama kelių transportu į Vokietijos terminalus (Duisburgą, Kolonę), toliau per Miuncheną ir Zalcburgą į Pietryčių Europą. Kita krovos vienetų dalis vežama tuo pačiu maršrutu geležinkelių transportu arba vidaus vandens transportu iki Manheimo, o iš čia į Pietryčių Europą geležinkelių transportu. Plačiai išnaudojama Dunojaus upė (daugiausia nuo Regensburgo). Vis didėjančios intermodalinių vežimų apimtys nuo Pietryčių Vokietijos sienos per Austriją ir toliau į Pietryčių Europą yra gabenamos būtent šiuo keliu. Intermodalinio transporto konkurencija su kelių transportu šiame maršrute (bent jau Centrinėje Europoje) yra gana didelė, nes šio regiono šalys pasižymi gerai išplėtotu autokelių tinklu, todėl kelių transportui nekyla didelių problemų kertant kaimyninių šalių sienas.

Pagrindinės vežėjų problemos prasideda centrinės Europos šalyse, kur paprastai yra blogesnis greitkelių tinklas. Dalis šalių, esančių šiame maršrute, įvedė apribojimus ir papildomus mokesčius trečiosios šalies vilkikams, kertantiems jų teritoriją, siekdami apriboti tranzitinių vežimų skaičių ir gauti iš šių vežimų pakankami pelno, kurį būtų galima naudoti kelių infrastruktūros statybai ir priežiūrai. Dėl šios priežasties daugelis kelių transporto vežėjų naudojami intermodalinio transporto paslaugomis, kurias teikia „Hunarokombi“ ar „Okombi“ tranzitui per Vengriją ir Austriją, nes taip išvengiama didelių mokesčių už naudojimąsi keliais.

³⁴ Žr. į nuorodą Nr. 24

³⁵ Europos Sąjungos Tarybos reglamentas (EB) Nr. 3051/95, 1995-12-08, 2 str.

Maršrutas *Jungtinė Karalystė – Nyderlandai – Belgija – Prancūzija – Ispanija – Portugalija*

Šiame maršrute pastebimas kur kas mažesnis intermodalinių paslaugų naudojimas. Tai lemia:

- liberalesni aplinkosaugos apribojimai kelių transportui;
- mažesnis eismo intensyvumas, ypač pietinėje maršruto dalyje;
- sienų kirtimo problemos tarp Prancūzijos ir Ispanijos geležinkelių transportu, nes šių šalių geležinkelių vėžių plotis yra skirtingas.

Vis dėlto tai nėra visos problemos. Didelės krovinių apimtys yra gabenamos Amsterdamo-Roterdamo-Antverpeno-Briuselio-Paryžiaus maršrutu, tačiau čia beveik neteikiamos intermodalinio transporto paslaugos. Taip yra, matyt, dėl to, kad Ispanijos, Belgijos ir Nyderlandų vežėjai labai konkuruoja tarpusavyje, todėl kyla ir taip aukšta paslaugų lygio kokybė bei mažėja kainos. Dar reikėtų paminėti, kad Olandijos ir Belgijos geležinkeliai koncentruoja savo dėmesį į keleivių transportavimą, tad praktiškai nelieta laisvų laiko langų kroviniams traukiniams. Visi išvardyti veiksniai sukuria nepalankią aplinką intermodalinio transporto plėtrai.

Maršrutas *Skandinavijos šalys – Vokietija – Austrija – Šveicarija Italija*

Šiam maršrutui tenka didžiausia dalis kombinuotųjų vežimų, t. y. beveik pusė tarptautinių intermodalinio transporto vežimų Europos viduje. Pagrindinės priežastys yra šios:

- Skandinavijos šalių industrija yra imli naujoms logistikos sistemoms;
- visos trys tranzito šalys - Austrija, Vokietija, Šveicarija jau daugelį metų plečia KT kaip alternatyvą kelių transportui;
- Šveicarijoje dideli ir negabaritiniai kroviniai gali būti vežami tik KT;
- Austrijoje yra dideli kelių mokesčiai.

Šiame maršrute yra suderintos dvi intermodalinio transporto sėkmingo naudojimo prielaidos: puikios intermodalinio transporto paslaugos ir kelių transporto veiklą ribojanti politika. Maršruto dalyje, kuri driekiasi per Skandinavijos šalis, intermodalinio transporto krovimo vienetai paprastai vežami keliais iki Baltijos jūros uostų. Toliau krovimo vienetai vežami RO-RO laivais iš Baltijos jūros šiaurinių uostų į pietinius. Čia krovimo vienetai iškraunami iš laivų ir toliau gabenami į pietus traukiniais. Tuo tarpu didžioji dalis ISO konteinerių³⁶ vežama jūra ir yra iškraunama Šiaurės jūros uostuose, dažniausiai Hamburge. Iš čia jie vežami automobilių keliais, geležinkeliu bei jūros ir vidaus vandens keliais.

³⁶ ES Komisijos reglamentas (EB) Nr. 425/2007, 2007-04-19, II priedo II skirsnis. Konteineriai

Maršrutas Vokietija – Lenkija – Čekija – Slovakija – Ukraina – Rusija

Nuo tada, kai Rytų ir Centrinės Europos šalys nusprendė savo ekonomiką pertvarkyti pagal rinkos ekonomikos dėsnius, jų transporto rinka ėmė keistis labai greitai. Geležinkeliai prarado didžiąją dalį savo rinkos, o vežimų kelių transportu labai padaugėjo. Dėl tokių pokyčių pagrindiniai keliai perpildyti, o kertant sienas dažnai vėluojama. Geležinkelių transportas, priešingai, turi daug laisvų ir neišnaudotų galimybių. Dėl išvardytų priežasčių minėtos šalys rimtai svarsto galimybę plėtoti intermodalinį transportą ir į jį perkelti dalį tarptautinių kelių transporto srautų. Slovakijos Respublikos Vyriausybė 1998-2000 m. subsidijomis iš valstybės lėšų sudarė palankias sąlygas vežti konteinerius ir keičiamąsias talpyklas geležinkeliais. Projektas apėmė atkarpą nuo sienos su Ukraina iki Bratislavos. Tokiu būdu buvo siekiama apsaugoti unikalią Tatrų kalnų gamtą nuo taršos. Lydimosios KT teikiamos paslaugos sudaro galimybę išvengti ilgų prastovų kertant valstybių sienas. Vis daugiau nelydimųjų KT vežimų yra atliekama Rytų Vakarų maršrutu, nes yra prieinama vis daugiau specialios įrangos, didėja vežėjų patirtis, statoma daugiau terminalų. Dėl šių priežasčių didėja eismo srautai tarp Vokietijos, Lenkijos, Baltarusijos ir Rusijos bei tarp Vokietijos, Čekijos, Slovakijos ir tolimesnių rytinių valstybių. Rinka šiose valstybėse kinta, todėl sunku prognozuoti, kaip čia ateityje plėtosis intermodaliniai vežimai.

2.3.2. Šaudyklis traukinys "Viking" (Klaipėda - Odesa / Ilyichovsk)

Šaudyklinio traukinio "Viking" projektas yra bendras Lietuvos, Baltarusijos ir Ukrainos geležinkelių operatorių, krovos kompanijų ir Klaipėdos, Odesos Iljičiovsko jūrų uostų projektas. Traukinio operatoriai yra akcinė bendrovė "Lietuvos geležinkeliai", Ukrainos transporto paslaugų centras "Liski" ir Baltarusijos nacionalinio transporto ekspedijavimo kompanija "Belintertrans". Traukinio „Viking“ maršrutas yra 1735 km ilgio, einantis per Lietuvos, Baltarusijos ir Ukrainos teritorijas (žr. 6 pav.). Jis yra vienas iš sėkmingiausių intermodalinio transportinio projektų Rytų Europoje³⁷.

³⁷ Šakalys A. Pirmieji LITTP/ITLKC veiklos metai: pasiekimai, problemos, perspektyvos: pranešimas.



Šaltinis: Promit 3.2.10 Viking train.

6 pav. Šaudyklinio traukinio „Viking“ maršrutas

2003 m. pradėjus veikti „Viking“ traukiniui vežamas krovinių tūris buvo 175 TEU. Tačiau per 2003-2007 m. laikotarpį apimtys išaugo iki 40.066 TEU. Viking traukinys yra vienas iš sėkmingiausių intermodalinio traukinio sprendimų plačios vėžės tinkle. Projektas buvo sėkmingas dėl tvirtos politinės paramos, krovinių vežimo valdymo sistemos ir suinteresuotų valstybių bendradarbiavimo. 1999 m. Lietuvos ir Ukrainos transporto ministrai pasirašė susitarimo memorandumą, kuriuo įsipareigojo vystyti transporto jungtis IX Kretos koridoriu. 2002 m. Lietuvos, Baltarusijos ir Ukrainos geležinkelių įmonės pasirašė susitarimą, kuriuo įsipareigojo krovinių vežimo maršrutiniais pritraukti daugiau ITV, kiekvienais metais nustatyti konkurencingus tarifus, suspaprastinti sienų kirtimų procedūras, bendrai apsvarstyti ir priimti jungtinius reikalavimus kokybei ir transporto paslaugoms³⁸.

2.4. Europos intermodalinio transporto rinkos perspektyvos ir plėtotės kliūtys

Europos intermodalinio transporto perspektyvos (vežamų apimčių kitimas ateityje) buvo prognozuotos ne kartą. Tačiau visos jos darytos gana seniai. Nuo to laiko įvyko keletas reikšmingų pokyčių:

- susijungė abi Vokietijos;
- subyrėjo Tarybų Sąjunga;

³⁸ Permala A. et al. Promoting Innovative Intermodal Freight Transport: Project co-funded by the European Commission within the Sixth Framework Programme (2002-2006) // WP 5 / D5.3: Strategy and Recommendations. – 2009, p. 34. - TREN/06/FP6TR/S07.55976/019851

- atsirado daug atskirų valstybių Balkanų pusiasalyje;
- 1998 m. transporto sektorių sukrėtė Rusijos krizė;
- pereita prie bendros ES valiutos - euro;
- išsiplėtė ES bendra vidaus rinka.

Visi šie pokyčiai turėjo nemažos įtakos transporto sektoriui, nes pasikeitė vežamų krovinių kryptys, nuotoliai bei apimtys. Dėl šių priežasčių kito ir intermodalinio transporto rinka ES. Todėl vertinant šios vežimų formos ateities perspektyvas tikslinga atlikti naujas prognozes, susiejant krovinių vežimo apimtį su iš anksto prognozuojamomis BVP reikšmėmis, pateiktomis 3 lentelėje.

3 lentelė. ES BVP (milijardais Eurų) prognozė.

Faktiniai duomenys				Prognozė						
2000	2001	2002	2003	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2015
8939	8863	9625	9738	10290	10410	10620	10840	11060	11433	12947

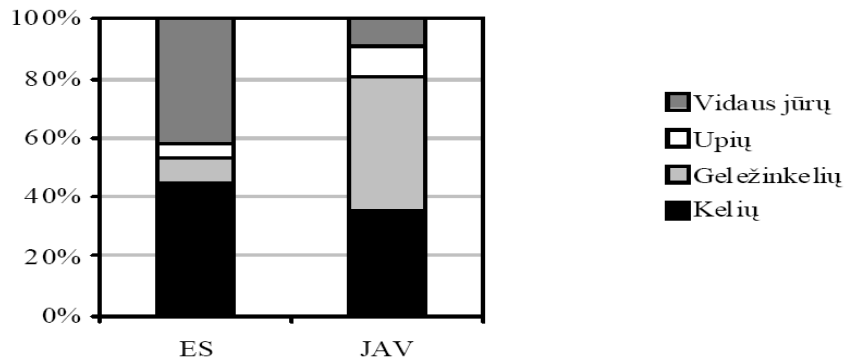
Taigi, atsižvelgiant į atliktą ES intermodalinio transporto rinkos esamos padėties ir perspektyvų analizę galima padaryti tokias apibendrinančias išvadas:

a) intermodalinei rinkai plėstis yra visos galimybės ir sąlygos. Tačiau transporto rūšių perskirstymas gali būti įgyvendintas tik tuomet, jei intermodaliniai operatoriai pasiūlys potencialaus kliento lūkesčius atitinkantį vežimų proceso organizavimą. Be to, tokios operatorių pastangos turėtų būti palaikomos politinių institucijų, kurios gali įdiegti priemones, reikalingas techninės įrangos ir infrastruktūros sąveikos užtikrinimui bei reikiamos teisinės aplinkos suformavimui.

b) siekiant visiškai realizuoti intermodalinio transporto potencialą reikėtų laikytis vieningos strategijos, kuri remtųsi 3 pagrindiniais principais:

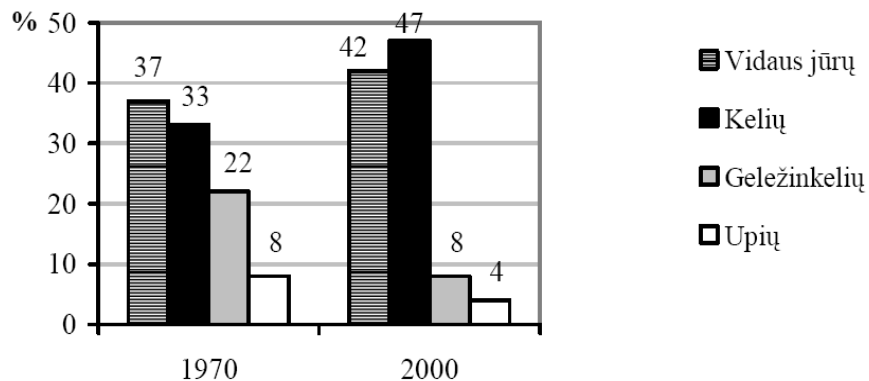
1. Organizacinė pagalba bei bendradarbiavimas tarp visų suinteresuotų šalių.
2. Bendri informacinių technologijų bei politinių priemonių pagrindai.
3. Bendras įrangos standartizavimas ir naudojimas.

ES transporto politika koncentruojasi į intermodalinį transportą kaip varomąją jėgą. Ši transportavimo būdą dėl ekonominių ir aplinkosauginių rodiklių skatina ne tik ES, bet ir JAV. Tačiau JAV vyrauja geležinkeliai, o Europoje kelių transportas (7 pav.). ES dauguma dauguma geležinkelių yra valstybiniai, o JAV – privatūs, orientuoti į rinką. Todėl JAV geriau išplėtotas ir intermodalinis vežimas, derinantis kelių ir geležinkelių transportą, t. y. privatus geležinkelių ir kelių verslas labiau susiję nei privatūs keliai ir valstybiniai geležinkeliai Europoje. Taip pat JAV geležinkeliai iš esmės yra aprūpinti šilumvežine trauka, ES svarbiausi ruožai – elektrifikuoti. JAV elektros linijų nebuvimas leidžia krauti konteinerius dviem aukštais ir pasiekti didesnio masto ekonomiją.



7 pav. Krovinių vežimo apyvartos tarp transporto rūšių JAV ir ES pasiskirstymas.

8 paveiksle pateikiamas krovinių vežimo apyvartos tarp sausumos ir vandens transporto rūšių Europoje pasiskirstymas 1970 – 2000 m. Matome, kad per 3 dešimtmečius, kelių transporto svarba Europoje didinant krovinių apyvartą išaugo beveik 1,5 karto ir užima pirmaujančias pozicijas.



8 pav. Krovinių vežimo apyvartos tarp sausumos ir vandens transporto rūšių Europoje pasiskirstymas.

Intermodaliniam transportui plėtoti yra skiriamos subsidijos, finansuojami intermodaliniai (*TEN-T, MoS, PACT, Marco Polo, Marco Polo II*), tiriamieji (*7FP, Interreg III* programos) projektai, tačiau nepašalinus toliau apibendrintų trūkumų, kelių transportas Europoje vyraus dar ilgai, nes:

1. mažai privataus kapitalo dalyvauja geležinkeliuose;
2. taikomi apribojimai traukinių apkrovai;
3. pirmenybė teikiama ekologiniams, o ne ekonominiams aspektams;
4. neteisingai įvardijami pagrindiniai intermodalumo veikėjai;
5. siekima apimti ir neapimamas rinkos nišas;
6. traukinių nereguliarumas ir vėlavimas;
7. geležinkelių tvarkaraščių ir kainodaros nelankstumas sezoniškumo prasme;
8. dažnai šalinami padariniai (pvz., subsidijuojant), o ne priežastys;
9. nesuderinti ISO konteinerių ir europadėklų standartai;

10. užuot sprendus organizacinius klausimus, pasirenkamas ITV lydimasis transportas, kuris esminės ekonominės naudos neduoda;

11. nėra technologinių ir ekonominių lengvatų puspriekabių vilkimui keliais, kai jos dalyvauja intermodalinėje grandinėje;

12. nėra realaus ir adekvataus išorinių išlaidų apskaičiavimo ir priskyrimo sistemos.

2.5. Intermodalinio transporto ir transporto rūšių sąveikos Lietuvoje plėtojimo galimybės

Įvertinus palyginti nedidelę Lietuvos teritoriją (270 km skersmuo šiaurės-pietų ir 360 km rytų-vakarų kryptimis) akivaizdu, kad kelių transporto dalyvavimas tranzitiniuose vežimuose yra nedidelis – ši transporto rūšis geriau pritaikytina trumpų ir vidutinių nuotolių vežimams (4 lentelė). Tą būtų galima realizuoti užtikrinant krovinių surinkimą ar galinį pristatymą bendroje intermodalinėje grandinėje. Tuo tarpu geležinkelių transporte pagrindinė vežimų dalis yra susijusi su tarptautiniais vežimais (ypač su tranzitiniais, kuomet krovinsys tik kerta Lietuvos teritoriją, čia nepasilikdamas). Statistiniai šaltiniai teigia, kad tranzitinių vežimų pasiskirstymas yra toks:

- a) per Klaipėdos uostą – 36,2 %;
- b) Kaliningrado kryptimi – 63,2 %;
- c) kitomis kryptimis – 0,6 %.

4 lentelė. Pagrindiniai vežimų rodikliai Lietuvoje, mln. TEU.

	2000	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Kelių transportas	45	51,4	55,3	56,0	62,2	59,4	44,7
Iš jų tranzitas	4,4	6,0	9,5	11,4	12,8	13,1	11,9
Geležinkelių transportas	30,7	45,5	49,3	50,2	53,5	55,0	42,7
Iš jų vietiniai	4,6	6,0	14,4	13,3	12,3	15,4	12,9
Tarptautiniai	26	39,5	34,9	36,9	41,2	39,6	29,7
Vidaus vandens transportas	0,9	0,6	0,7	0,9	1,0	1,0	0,9

Šaltinis: Lietuvos statistikos departamentas, 2011 m.

Deja, iš šių duomenų nieko negalima pasakyti apie intermodalinių vežimų būklę. Čia, kaip ir visoje Europoje, susiduriama su duomenų stoka. Iš Statistikos departamento, Susisiekimo ministerijos, Lietuvos geležinkelių, Linavos bei Klaipėdos uosto pateikiamų duomenų galima teigti, kad Lietuvos geležinkeliai vykdo konteinerių vežimus, kelių transporto vežėjai turi galimybes atlikti konteinerių ir kitų ITV vežimą, Klaipėdos uoste yra kraunami konteineriai bei Ro-Ro būdu vežamos kelių ir geležinkelio transporto priemonės, tačiau niekaip negalima išskirti, kokia šių vežimų dalis gali būti apibrėžiama kaip intermodalinis vežimas. Todėl analizuojant vežimų modelius ir atskirų transporto rūšių intermodalinį potencialą tenka priimti ir remtis tam tikromis bendro pobūdžio, ir specifinėmis prielaidomis.

Bendrosios prielaidos yra susijusios su visos šalies ekonominiais rodikliais ir iš esmės skirtos nustatyti prekių traukos ir jų generavimo taškams šalies teritorijoje. Nustatant *galimus krovinių traukos centrus*, įvertinus gyventojų teritorinį pasiskirstymą, daroma prielaida, kad kuo daugiau gyventojų gyvena tam tikroje apskrityje, tuo daugiau produktų jie suvartoja ir tuo daugiau krovinių srautų pritraukia. Gyventojų pasiskirstymas apskrityse pateiktas 5 lentelėje. Galima teigti, kad didžioji dalis importuojamų prekių turėtų pasiskirstyti proporcingai gyventojų (vartotojų) skaičiui šalies teritorijoje. Tokiu būdu didžiausi krovinių traukos centrai tampa Vilniaus, Kauno, Klaipėdos, Šiaulių ir Panevėžio apskritys, kurie atitinkamai pritraukia 24, 20, 11, 10 ir 8% į šalį įvežamų krovinių srautų.

5 lentelė. Apskričių teritorija, gyventojai ir jų procentinis pasiskirstymas apskrityse 2004 m.

	Teritorija, km ²	Gyventojų skaičius	Gyventojų procentas apskrityje nuo visų respublikos gyventojų
Iš viso	65300	3445857	100
Alytaus apskritis	5425	184807	5
Kauno apskritis	8089	691445	20
Klaipėdos apskritis	5209	383250	11
Marijampolės apskritis	4463	186736	5
Panevėžio apskritis	7881	295161	8
Šiaulių apskritis	8540	364076	10
Tauragės apskritis	4411	132729	3
Telšių apskritis	4350	178141	5
Utenos apskritis	7201	181113	5
Vilniaus apskritis	9731	848399	24

Šaltinis: Lietuvos statistikos departamentas, 2004 m.

Nustatant *galimus krovinių generavimo taškus*, pasinaudojama atskirų šalies apskričių sukuriamu BVP, darant prielaidą, kad kuo daugiau apskritis pagamina, tuo didesnį BVP sukuria, tuo turi didesnį eksportinį potencialą. Šalies apskričių sukuriamo BVP pasiskirstymas pateikiamas 6 lentelėje.

6 lentelė. Bendro vidaus produkto procentinis pasiskirstymas apskrityse

Apskritys	Mln. Lt				BVP % pasiskirstymas apskrityse
	2000	2001	2002	Vidutiniškai	
Iš viso	45525,9	48378,7	51642,9	48515,8	
Alytaus	2008,8	2088,6	2148,7	2082	4,3
Kauno	8798,0	9528,7	9781,2	9369,3	19,3
Klaipėdos	5674,7	5906,8	6207,6	5929,7	12,2
Marijampolės	1798,0	1769,1	1860,1	1809	3,7
Panevėžio	3546,6	3705,6	3844,6	3699	7,6
Šiaulių	3744,9	3814,1	4057,2	3872	8
Tauragės	1075,8	1128,4	1150,9	1118,4	2,3
Telšių	2003,5	2165,9	2231,7	2133,7	4,3
Utenos	2061,5	2147,7	2265,0	2158	4,4
Vilniaus	14814,0	16123,7	18095,9	16344,5	33,7

Šaltinis: Lietuvos statistikos departamentas.

Įvertinant tai, kad BVP rodiklis parodo pagamintų prekių ir paslaugų prekinės kainos sumą per tam tikrą laikotarpį, galima teigti, kad išryškinti rajonai turi didžiausią eksportinį pajėgumą. Todėl daroma prielaida, kad būtent iš jų eis didžiausi eksportiniai srautai.

Galima pastebėti, kad krovinių generavimo ir traukos taškai šalyje sutampa: tai yra tie patys didieji miestai ir jų aplinkiniai rajonai – **Vilnius, Kaunas, Klaipėda, Šiauliai, Panevėžys**. Paskutinė prielaida taikytina kiekvienai transporto rūšiai (su sąlyga, kad ji dalyvauja tarptautiniuose prekių mainuose), yra importo/eksporto santykis. Kadangi dauguma pateikiamų duomenų šaltinių neišskiria krovinių vežimo kryptių, tenka daryti prielaidą, kad krovinių srautai pasiskirstys pagal bendrą užsienio prekybos balansą. Statistikos departamento duomenys atspindintys 2004-2010 metų balanso dinamiką pateikiami 7 lentelėje.

7 lentelė. Užsienio prekybos balansas, mln. Lt.

Bendroji prekybos sistema	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Eksportas	25819,6	32767,3	38888,3	43192,4	55511,0	40732,0	54264,3
Importas	34383,6	43151,9	53274,6	61503,5	73006,4	45311,0	60942,7
Balansas	-8564	-10384,6	-14386,3	-18311,1	-17495,4	-4579	-6678,4

Šaltinis: Eksportas ir importas, statistikos departamentas, 2011

Iš lentelėje pateiktų duomenų matyti, kad tiek importo tiek eksporto apimtys išlaiko augimo tendencijas. Atlikus papildomus paskaičiavimus, galima teigti, kad per nagrinėjamą laikotarpį vidutiniškai eksporto dalis sudaro 41,7 % , o importo – 58,3 % nuo visų prekių mainų. Tokiu būdu

prekių yra daugiau įvežama į šalį, nei išvežama iš jos, ir todėl perskaičiuojant krovinių srautus, kai nežinoma jų tiksli kryptis, bus naudojami **koeficientai 0,417 srautui iš šalies bei 0,583 srautui į šalį** patikslinti.

A. Šakalys teigia, kad globalizacijos veikiamų šalių ekonomikos konkurencingumas vis labiau priklauso nuo transportavimo ir paskirstymo sistemų išsivystymo kokybės lygio³⁹. Naujosios ES šalys, turinčios neefektyvias transporto ir komunikacijų sistemas, kurios yra neintegruotos su atitinkamomis kaimyninių šalių sistemomis, rizikuoja likti izoliuotos nuo ES praktinės integracijos ir pasaulinės globalizacijos procesų su jų iššūkiais ir teikiamais privalumais.

Būtų didelė klaida, jeigu Lietuva, tapusi ES nare, neišnaudotų vis labiau ryškėjančių tarptautinės prekybos srautų pokyčių nulemtų naujų galimybių, tiek globaliu mastu imant Europos-Azijos ašį, tiek regioniniu mastu – Baltijos jūros regioną (BJR), siekiant užimti kiek platesnį tarptautinės prekybos bei transportavimo paslaugų rinkos segmentą⁴⁰. Remiantis Švedijos transporto ekspertų atliktais tyrimais prognozuojama, kad transporto srautai BJR nuo 2003 iki 2020 m. padidės 47 proc. Tikimasi, kad BJR šalių eksportas minėtu laikotarpiu didės 48 proc., o importas – 41 proc. Numatoma, kad dėl didėjančios tarptautinės prekybos apimties (įvertinant ir prekybą su Kinija) BJR krovinių srautai, gabenami jūra, iki 2020 m. išaugs 64 proc., o sausumos (kelių ir geležinkelių) transportu – 26 proc.

Lietuvos transporto sistema turi būti pasirengusi būti konkurencinga, siekdama pritraukti ir aptarnauti papildomus tarptautinės prekybos srautus. Šiuo metu tiek mokslo tyrimų darbuose, tiek ES naujausiuose transporto politikos dokumentuose išryškinama ir pabrėžiama tiesioginė transportavimo-distribucijos procesų priklausomybė nuo įvairių transporto rūšių tarpusavio sąveikos gerinimo – intermodalumo plėtojimo. Nors praktiškai sunku suderinti individualius atskirų kompanijų interesus sudėtingoje transportavimo-distribucijos grandinėje: gamintojai – keliai/geležinkeliai – uostas – jūrų greitkeliai/keltų linijos – sausumos transporto tinklai – distribucijos centrai/vartotojai, tačiau tokia transportavimo - distribucinė grandinė būna konkurencinga ir gali efektyviai funkcionuoti tik tuo atveju, jeigu pavyksta tokius interesus suderinti. Kitaip sakant, visi konkrečios transportavimo - distribucinės grandinės dalyviai turi turėti naudos. Tačiau tą naudą globalioje erdvėje visuomet ribos aštri konkurencija: Lietuvos teritoriją rytų-vakarų kryptimi kertančio transporto koridoriaus Klaipėda/Kaliningradas-Vilnius-Minskas-Maskva/ Kijevas operatoriai nuolat konkuruoja ir konkuruos ateityje dėl tarptautinės prekybos srautų aptarnavimo su kitais transporto koridoriais: Ventspilis-Ryga-Maskva; Talinas-Sankt Peterburgas, taip pat su transporto koridoriumi Helsinkis-Sankt Peterburgas-Maskva.

³⁹ Šakalys A., Tarptautinis verslo žurnalas „Jūra.Mope.Sea, 2007/06

⁴⁰ Komisijos komunikato Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ir socialinių reikalų komitetui ir regionų komitetui dėl Europos Sąjungos Baltijos jūros regiono strategijos, COM(2009) 248

Tikimasi, kad Lietuvos gebėjimui konkuruoti tarptautinėse rinkose didelę įtaką turės efektyvaus intermodalinio transporto ir verslo centrų tinklo suformavimas šalia svarbiausių šalies industrinių centrų (Vilniaus, Kauno, Klaipėdos), kurie vienoje erdvėje koncentruotų transporto, informacinių technologijų, įvairaus verslo rūšių ir tyrimų paslaugas. Toks plataus spektro paslaugų tinklas įgalintų lanksčiai reaguoti į vietos ir tarptautinių rinkų poreikius.

2.6. Europos valstybių patirtis kuriant logistikos centrus

Visose Europos valstybėse viešieji logistikos centrai kuriami šalia magistralinių geležinkelių ir automobilių kelių. Logistikos centrų teritorijos užima nuo 50 ha iki 200 ha. Valdymo modeliai įvairūs: valdo valstybė, geležinkelių įmonės, konkurso būdu parinkti operatoriai, taikomi įvairūs partnerystės principai, tačiau visais atvejais viešųjų logistikos centrų valdyme lemiamą balsą turi valstybė. Esminė ir prioritetinga transporto šaka viešojoje logistikoje yra **geležinkelių transportas**. Visuose tokiuose centruose dirba papildomas paslaugas teikiančios institucijos ir įmonės, muitinė, bankai, degalinės, remonto dirbtuvės, viešbučiai ir kt. Logistikos centrų steigimas trunka nuo 5 iki 20 metų. Tam įtakos turi šalies teisinė bazė, skiriamų lėšų kiekis bei tinkamų teritorijų parinkimas ir suformavimas⁴¹.

2.6.1. Logistikos centrai ir jų svarba Lietuvos transporto sistemos plėtrai

Transporto infrastruktūros modernizavimas ir plėtra laikomi viena svarbiausių transporto politikos priemonių. Krovinius gabenančio transporto ir jo infrastruktūros paklausos didėjimą dažniausiai lemia Europos ekonomikos ir gamybos sistemos pokyčiai. Panaikinus sienas Europos Bendrijoje, nuo sandėlių buvo pereita prie operatyviai atnaujinamų atsargų gamybos sistemos. Tačiau trūkstamos transporto infrastruktūros tinklo jungtys riboja galimybes kurti naujas rinkas, o grūstys transporto magistralėse mažina šalių ekonominį konkurencingumą. Efektyvi transporto sistema, paremta intermodalumu, yra būtina prielaida Europos konkurencingumui. Keičiant vežimų schemas ir logistikos grandines didesnio efektyvumo link, vienas esminių transporto politikos punktų ir multimodalumo pagrindas - modernių logistikos centrų kūrimas, kurių nauda būtų akivaizdi:

- užtikrintų efektyvią skirtingų transporto rūšių saveiką;
- gerintų transporto paslaugų kokybę;
- sukurtų naujas darbo vietas;
- leistų panaudoti modernias informacines technologijas;
- skatintų vietinės transporto paslaugų rinkos plėtrą;
- sudarytų pagrindą plėtoti visų rūšių pridėtinės vertės paslaugas;
- užtikrintų mažoms įmonėms prieigą prie viešosios paskirties transporto ir logistikos infrastruktūros;

⁴¹ Viešųjų logistikos centrų plėtra Lietuvoje, studija // Užsakovas – Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija.

- mažintų neigiamą transporto poveikį aplinkai ir eismo saugumui;
- pritrauktų užsienio investicijas.

Naujosios kartos logistikos centrai („krovinių kaimeliai“) gali integruoti visus transporto sektorius: kelių, geležinkelių, oro ir vandens transportą. Įvairių rūšių integravimas sukuria naujas galimybes didinti krovinių mobilumą, efektyviau naudoti transporto priemones, gerinti krovinių gabenimo ir muitinės paslaugų kokybę. Dažniausiai tokie „krovinių kaimeliai“ moderniomis informacinių technologijų sistemomis sujungiami į tarptautinius tinklus, ir tai daro juos konkurencingesniais tarptautinėje transporto paslaugų rinkoje, pvz. Danijoje, Italijoje, Vokietijoje ir kitose ES šalyse⁴².

Baltijos jūros regionas, būdamas vienu iš sparčiausiai besiplėtojančių regionų transporto srityje, turi puikias galimybes suformuoti naujos kartos logistikos centrų tinklą, saveikaujantį su kitais Europiniais tinklais. Tai leistų realizuoti ne tik labai efektyvius transportavimo proceso sprendimus, bet ir užtikrinti transporto sektoriaus konkurencingumą ir sėkmingą integraciją į ES.

2.6.2. Multimodalinio transporto plėtra Lietuvoje

Rinkos dalis, kurią Lietuvoje užima geležinkeliais transportuojami intermodaliniai kroviniai, yra labai maža ir siekia 1,1–1,2 proc. Jūrų transportu gabenamų intermodalinių krovinių dalis siekia daugiau nei 30 proc. Pastaraisiais metais Lietuvoje nebuvo skiriama pakankamai paramos multimodalinio kelių-geležinkelių transporto plėtrai, kadangi kelių tinklas šalyje yra daug tankesnis, todėl krovinius gabenti patogiau būtų kelių, o ne geležinkelių transportu. Be to, europinių standartų neatitinkantis Lietuvos geležinkelių vėžės plotis apsunkina intermodalinių krovinių transportavimą geležinkeliais. Europinio pavyzdžio geležinkelių vėžė Lietuvoje tęsiasi tik 22 km nuo Šeštokų iki Lenkijos sienos. Multimodalinio transporto plėtra yra įvardijama kaip vienas iš esminių šalies transporto politikos prioritetų, tačiau tikslas išlieka deklaratyviu, jo įgyvendinimą stabdo strateginių sprendimų dėl konkrečių logistikos centrų ir infrastruktūros plėtros nepriėmimas⁴³. Pažymėtina, kad per 2000–2006 m. laikotarpį iš ERPF lėšų kitose ES šalyse iš viso buvo įsteigta daugiau nei 1500 logistikos centrų. Daugelis nacionalinio lygmens transporto sektoriaus projektų, įgyvendintų ERPF lėšomis, prisidėjo prie TEN-T tinklo modernizavimo. Paminėtina, kad ES struktūrinių fondų parama buvo skirta tik prieinamumo prie TEN-T tinklo gerinimui, kadangi TEN-T tinklo plėtra yra finansuojama iš Sanglaudos fondo. Lietuvoje ERPF lėšomis vykdytų projektų metu buvo rekonstruota tarptautinių oro uostų infrastruktūra, išplėstas geležinkelių mazgas Klaipėdos valstybinio jūrų uosto teritorijoje, prisidėjo prie vieningos vidaus sistemos sukūrimo.

⁴² Manomaitytė M. Logistikos centrai – privatūs, valstybiniai ar PPP // tarptautinis verslo žurnalas: [elektroninis išteklius]. 2005/01

⁴³ REKOMENDACIJOS Ilgalaikės (iki 2030 metų) Lietuvos susisiekimo sistemos plėtros strategijos gairėms parengti: galutinė ataskaita. <http://media.search.lt/GetFile.php?OID=209365&FID=610293>

3. INTERMODALINIO TRANSPORTO PLĖTROS LIETUVOJE EMPIRINIS TYRIMAS

3.1. Tyrimo metodika

Siekiant įvertinti ES transporto politikos poveikį Lietuvos transporto sektoriui – Bendrijos transporto politikos poveikio būdus ir jo pasekmes visai Lietuvos transporto sistemai ir vienai iš svarbiausių transporto politikos krypčių – intermodalinio transporto plėtrai – buvo sudarytas atviro tipo klausimynas bei atliktas empirinis tyrimas, kurio metu interviu būdu buvo apklausiami kompetentingi, Lietuvos transporto sektorių išmanantys asmenys.

Kokybinis tyrimas buvo pasirinktas tikslingai, siekiant patikslinti tyrimo problemą, darbo metu iškeltą hipotezę ir jos formulavimą. Be to, toks tyrimas tikslingas kaip savarankiškas informacijos rinkimo metodas esant ribotai arba mažai atrankai. Atliekant tokį tyrimą susiduriama su prieinamumo problema, nes tyrėjas negali paprasčiausiai nueiti į instituciją ir pradėti rinkti duomenis. Vienas iš būdų tai padaryti yra kreiptis į kompetentingą asmenį arba asmenų grupę, galinčių duoti leidimus tirti, užtikrinant informacijos gavimą legaliu būdu. Tik sulaukus teigiamo atsakymo, galima pradėti žmonių apklausą ir duomenų rinkimą⁴⁴.

Šiame darbe siekiant susidaryti reikalingą bendrą vaizdą apie Lietuvos transporto sistemą per visą laikotarpį nuo įstojimo į ES iki dabar bei ES transporto politikos tikslų įgyvendinimą Lietuvoje po įstojimą į ES, buvo atlikta apklausa interviu. Apklausiai buvo kryptingai pasirinkti respondentai, išmanantys Lietuvos transporto sektoriaus raidos specifiką, - valstybės tarnautojai, mokslo darbuotojai, politikai, kurie suteikė tyrimui reikiamą informaciją. Interviu metu respondentams buvo sudarytos palankios sąlygos atsakyti į tyrėjo užduodamus klausimus, laisvai reiškiant savo mintis.

Baigiamajame darbe atliktos apklausos ir jos analizės tikslas - pagrįsti arba paneigti ginamąjį teiginį - Lietuvai įstojus į Europos sąjungą, transporto politika, skatindama intermodalinio transporto plėtrą, sparčiai integravosi į Bendrijos transporto sektorių.

Šiam tikslui pasiekti buvo suformuluoti uždaviniai:

- įvertinti ES transporto politikos poveikį Lietuvos transporto sektoriui;
- nustatyti ES transporto politikos poveikio pasekmes intermodalinio transporto plėtrai Lietuvoje.

Atsižvelgiant į tyrimo tikslą ir suformuluotus uždavinius buvo sudarytas atviro tipo klausimynas, susidedantis iš dvylikos klausimų. Klausimyne pateikiami klausimai neturi galimų atsakymų variantų, nes apklausos metu buvo siekiama, kad respondentų atsakymai būtų individualūs, informatyvūs ir logiški.

⁴⁴ http://www.vgtu.lt/upload/vvf_vtk/naukonsp%202.pdf

Klausimyne respondentams pateikiami šie klausimai:

1. Kokius, Jūsų nuomone, svarbiausius pokyčius galėtumėte įvardinti Lietuvos transporto politikoje po įstojimo į Europos Sąjungą?
2. Lietuvos Respublikos Vyriausybės patvirtintoje ilgalaikės (iki 2025 metų) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategijoje viena iš svarbiausių Lietuvos transporto politikos krypčių yra įvardinta intermodalinio transporto plėtra. Kokie yra pasiekti rezultatai šioje srityje po įstojimo į Europos Sąjungą?
3. Kokius intermodalinio transporto privalumus ir trūkumus galėtumėte įvardinti?
4. Kokie veiksniai įtakoja intermodalinio transporto plėtrą Lietuvoje ir Europos Sąjungoje?
5. Kokios atskiros transporto rūšys naudojamos intermodaliniams vežimams Lietuvoje? Kuria transporto rūšimi pervežami didžiausi krovinių srautai?
6. Kaip priimti intermodaliniai sprendimai pakeitė intermodalinius krovinių vežimus Lietuvoje? Kokie dar galimi intermodaliniai sprendimai sąlygotų intermodalinių pervežimų augimą Lietuvoje?
7. Kaip kuriami naujos kartos viešieji logistikos centrai padidintų krovinių mobilumą, pagerintų krovinių ir muitinės paslaugų kokybę? Kokia numatoma tolimesnė šių centrų plėtra?
8. Koks yra Europos Sąjungos finansinis indėlis į Lietuvos transporto sistemą?
9. Kokią įtaką Lietuvos intermodalinio transporto plėtrai turi dalyvavimas Europos Sąjungos INTERREG III programos projekte „Rytų – Vakarų transporto koridorius“, Marco Polo programoje?
10. Kaip intermodalinio transporto plėtra padidintų konkurencingumą Baltijos jūros regione?
11. Kokia yra Europos Sąjungos šalių patirtis plėtojant intermodalinį transportą?
12. Kokie prognozuojami intermodalinio transporto srautai iki 2015 metų?

Interviu buvo paimtas iš šešių respondentų: dviejų valstybės tarnautojų, koordinuojančių Lietuvos transporto politikos įgyvendinimą; dviejų mokslo darbuotojų, atliekančių mokslinius tyrimus transporto sektoriuje; politiko, formuojančio Lietuvos transporto politiką šalies viduje ir už jos ribų bei verslo atstovo, tiesiogiai dalyvaujančio įgyvendinant nustatytus transporto politikos tikslus. Interviu dalyvavusių respondentų duomenys pateikiami 8 lentelėje.

8 lentelė. Apklausoje dalyvavusių respondentų duomenys

Eil. Nr.	Respondentas	Lytis	Išsilavinimas	Patirtis	Respondento kodas
1	2	3	5	6	7
1.	Mokslo darbuotojas	Vyr.	Aukštasis (technikos moksl. dr.)	12	MD1
2.	Mokslo darbuotojas	Vyr.	Aukštasis (technikos moksl. dr.)	37	MD2
3.	Valstybės tarnautojas	Vyr.	Aukštasis (magistras)	9	VT1
4.	Valstybės tarnautojas	Vyr.	Aukštasis (magistras)	9	VT2
5.	Politikas	Vyr.	Aukštasis	30	P1
6.	Verslo atstovas	Vyr.	Aukštasis	15	VA1

3.2. Rezultatai ir jų analizė

Išanalizavus literatūros duomenis apie Lietuvos transporto politiką iki ir po įstojimo į ES buvo sudarytas klausimynas, kuriuo, apklausus Lietuvos transporto sektorių išmanančius kompetentingus asmenis, siekta išanalizuoti respondentų nuomones apie ES transporto politikos poveikį Lietuvos transporto sektoriui bei intermodalinio transporto plėtrai.

Atsakydami į primąjį klausimyno klausimą - Kokius, Jūsų nuomone, svarbiausius pokyčius galėtumėte įvardinti Lietuvos transporto politikoje po įstojimo į Europos Sąjungą? - dauguma respondentų teigė, kad ES plėtra davė didžiulę ekonominę naudą tiek Lietuvai bei kitoms naujai įstojusioms šalims, tiek ES senbuvėms. Svarbiausiais pokyčiais Lietuvos transporto politikoje po įstojimo į Europos Sąjungą respondentai beveik vieningai įvardino didelius pasikeitimus nacionalinėse transporto struktūrose ir politikoje. Visų pirma reikėjo Lietuvos transporto sistemą reglamentuojančius teisės aktus suderinti su *acquis* – ES teisės normų – reikalavimais.

VT1 įvardino tai, kad įstojus į Europos Sąjungą Lietuva visų pirma pradėjo nuosekliai įgyvendinti Europos Sąjungos transporto politiką, kuri tuo metu skyrėsi nuo nacionalinės. Iki įstojimo į ES, Lietuvos transporto politika iš esmės buvo nukreipta į infrastruktūros plėtrą - modernizaciją, kelių tiesimą ir panašiai. Įstojus į Europos Sąjungą pirmiausia reikėjo perkelti visus teisės aktus į mūsų transporto sferą, įgyvendinti daugiau priemonių susijusių su klimato kaita, energijos efektyvumo didinimu transporte, liberalizuoti geležinkelių transporto rinką. Tai buvo pagrindiniai pokyčiai, nes nuo infrastruktūrinių priemonių buvo pereinama prie politikos priemonių mobilumo, paklausos priemonių formavimo. Atsirado daug didesnis poreikis „žalesniam“ ar „žaliam“ transportui, iškilo būtinybė plėtoti intermodalinį transportą. O tai iki įstojimo į Europos Sąjungą mūsų šalyje nebuvo taip stipriai skatinama. Įstojimas į Europos Sąjungą paskatino Lietuvos įsiliejimą į Šengeno erdvę, kuri

leido Lietuvos piliečiams laisvai keliauti supaprastintomis procedūromis šalių narių teritorijose⁴⁵. Aviacijos rinkos liberalizavimas leido piliečiams patiemis greičiau ir be problemų nuskristi į kitas šalis. To iki įstojimo į Europos Sąjungą negalima buvo daryti, nes skrydžiai tarp skirtingų šalių buvo vykdomi tik tarpusavio susitarimu. Laisvesniu tapo ir judėjimas geležinkelių bei kelių transportu⁴⁶.

VA1 nuomone, po įstojimo į Europos Sąjungą Lietuvai atsivėrė galimybė integruotis į Vakarų Europos transporto rinką, o šalies geografinė padėtis leido tapti tiltu tarp Rytų ir Vakarų. Tuo sėkmingai pasinaudojo transporto sektoriaus įmonės. Šiandieninė Lietuvos transporto politika grindžiama intermodalinių projektų plėtra, ekologiškumu, energijos resursų taupymu. AB „Lietuvos geležinkeliai“ yra stambiausia šalies transporto įmonė, turinti nusistovėjusius ryšius su Rytų šalimis. Po įstojimo į ES ėmė stiprėti Lietuvos geležinkelių ryšiai su Vakarų Europos valstybėmis.

Globalizacijos veikiamų šalių ekonomikų konkurencingumas vis labiau priklauso nuo transportavimo ir prekių paskirstymo sistemų išsivystymo lygio. Iki įstojimo į Europos Sąjungą Lietuva neturėjo efektyvios transporto ir komunikacijų sistemos, o tuo metu egzistavusios sistemos nebuvo integruotos su kaimyninių šalių atitinkamomis sistemomis. Globaliai Lietuva priklauso Europos – Azijos ašiai, regioniniame lygyje – Baltijos jūros regionui. Šiandieniniai transporto sistemai (ir geležinkelių transportui konkrečiai) keliami tikslai – užimti kuo platesnį prekybos ir transportavimo paslaugų rinkos segmentą⁴⁷.

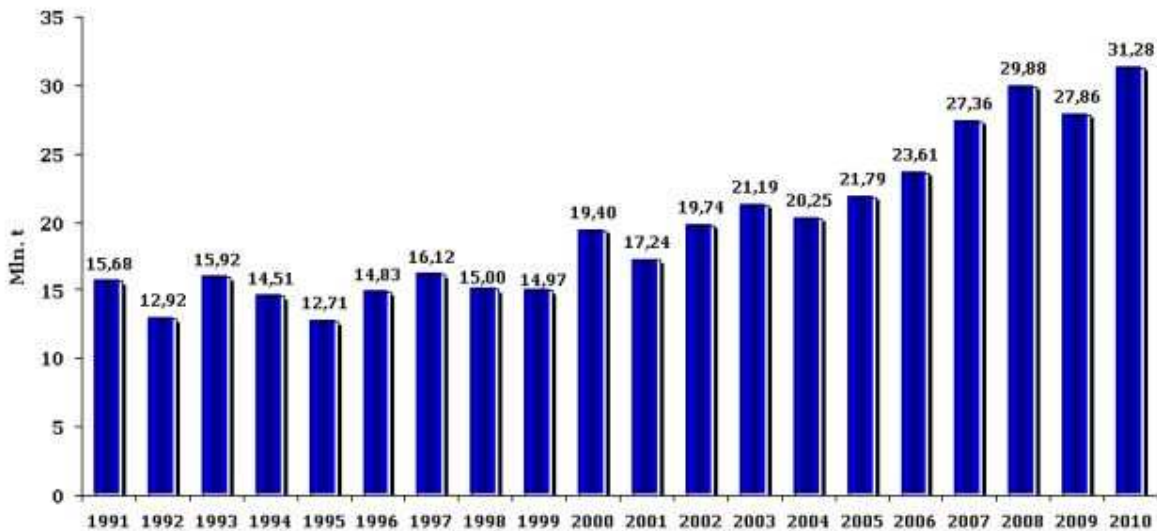
Taigi, Lietuvos įstojimas į ES ne tik stipriai pakeitė Lietuvos transporto politiką, bet davė didelę naudą visai visuomenei – atsirado daugiau „žalesnių“ transporto priemonių, todėl sumažėjo neigiamas poveikis aplinkai; lengviau tapo keliauti oro transportu, pasidarė laisvesnis judėjimas geležinkelių ir kelių transportu. O Lietuvos prisijungimas prie Šengeno erdvės užtikrino laisvą judėjimą šalių narių teritorijose.

Lietuvos Respublikos Vyriausybės patvirtintoje ilgalaikės (iki 2025 metų) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategijoje viena iš svarbiausių Lietuvos transporto politikos kryptių yra įvardinta intermodalinio transporto plėtra. Šioje srityje respondentai MD1, MD2 ir P1 po įstojimo į Europos Sąjungą negalėjo įvardinti didesnių pasiekimų. Iki šiol yra atlikta tik keletas mokslinių studijų, kuriose apžvelgta intermodalinė įranga bei šios transporto rūšies plėtojimo Lietuvoje galimybės. Lietuva yra tarptautinės reikšmės transporto koridorių kryžkelėje, o tai teikia dideles perspektyvas intermodalinio transporto plėtrai. Šio tipo vežimus tikslinga vystyti ir dėl turimų Klaipėdos valstybinio jūrų uosto intermodalinio terminalo, kurio pajėgumai didėja (žr. 9 pav.), bei šaudyklinio traukinio *Viking* maršrutu „Klaipėda–Odesa/Iļičiovsk“. Buvo bandyta paleisti analogišką traukinį *Mercurijus*, kuris

⁴⁵ Interviu su VT1, Vilnius, 2011-02-23

⁴⁶ Interviu su VT2, Vilnius, 2010-02-23

⁴⁷ Interviu su VA1, Vilnius, 2011-03-07



Šaltinis: VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uostų direkcija

9 pav. Krovos apimčių dinamika Klaipėdos uoste (mln. t).

kursuotų tarp Klaipėdos ir Kaliningrado (2K projektas) ir taip pat galėtų vykdyti intermodalinius vežimus. Tačiau šis projektas nebuvo toks sėkmingas kaip šaudyklinis traukinys Viking⁴⁸.

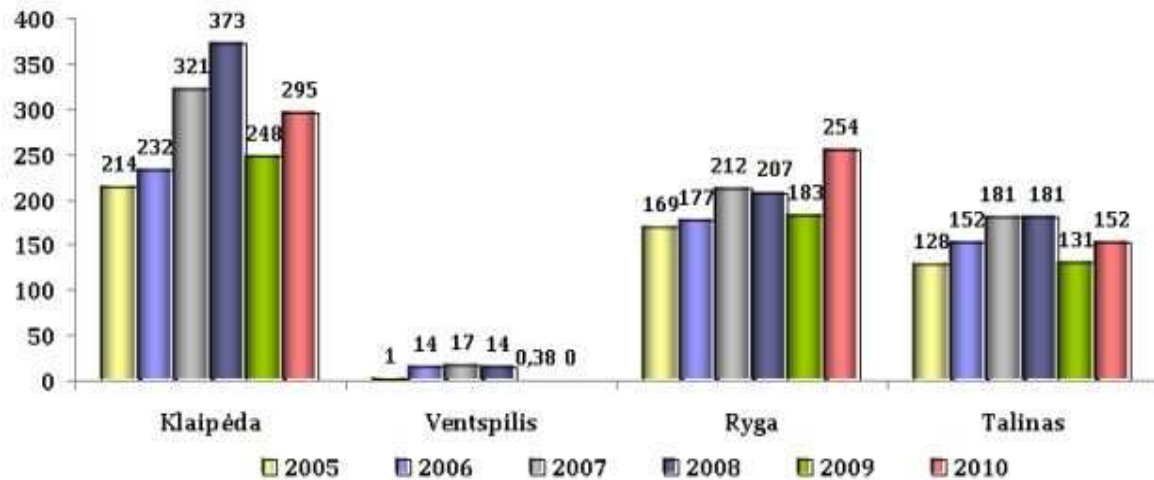
Su intermodaliniu transportu taip pat yra susiję ir logistikos centrai – grandis, turinti atlikti/užtikrinti intermodalinius krovinių vežimus⁴⁹.

Respondentai VT1, VT2 bei VA1 pateikė kitokią nuomonę apie intermodalinio transporto plėtrą. Jų nuomone, intermodalinio transporto srityje pasiekta nemažai rezultatų. Tai jau minėtas šaudyklinis traukinys *Viking*, vykstantis iš Klaipėdos į pramoninį Ukrainos miestą Iljičiovsk, kuris veikia pakankamai gerai ir prisideda prie gerų intermodalinio transporto politikos formavimo rezultatų. Privatių transporto įmonių iniciatyva kuriami privatūs intermodaliniai terminalai, kurie taip pat skatina intermodalinius procesus. Pagrindinis vaidmuo intermodalinių vežimų grandinėje tenka Klaipėdos valstybiniam jūrų uostui, kuriame nuosekliai didėja perkrautų konteinerių skaičius. Jis pirmauja tarp visų Baltijos šalių uostų, nukonkuruodamas Ventspilio ir Rygos uostus, jungtinį Talino uostą, susidedantį iš 5 uostų⁵⁰ (žr. 10 pav.).

⁴⁸ Interviu su VT2, Vilnius, 2011-02-23

⁴⁹ Interviu su MD2, Vilnius, 2011-02-17

⁵⁰ Interviu su VT1, Vilnius, 2011-02-23



Šaltinis: VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uostų direkcija

10 pav. **Konteinerių krovos dinamika Baltijos šalių uostuose (tūkst. TEU) 2005 - 2010 m.**

AB „Lietuvos geležinkeliai“ taip pat nuosekliai vysto intermodalinius projektus: steigia viešuosius logistikos centrus Vilniuje, Kaune ir Klaipėdoje, glaudžiai bendradarbiauja su Klaipėdos valstybinio jūrų uosto kompanijomis, asociacijomis. Intermodalinių pervežimų plėtra – Lietuvos geležinkelių plėtros prioritetas⁵¹.

Atskiras Lietuvos transporto mazgas arba atskira transporto kompanija turi ribotas galimybes konkuruoti dėl didesnių transportavimo paslaugų apimčių. Todėl intermodalumas, kai sujungiamos kartais ne tik Lietuvos, bet gretimų valstybių (regionų) pastangos, duoda žymiai efektyvesnius rezultatus. Būtent todėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės patvirtintoje ilgalaikės (iki 2025 metų) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategijoje išryškinama ir pabrėžiama tiesioginė transportavimo-distribucijos procesų priklausomybė nuo įvairių transporto rūšių tarpusavio sąveikos gerinimo – intermodalumo plėtojimo. Tampa aišku, kad vien Lietuvos geležinkelių pastangų neužtenka konkurencingai kovoti su gretimai esančiais transporto mazgais. Todėl Lietuvos transporto sektoriaus įmonės priverstos plėtoti intermodalinio transporto paslaugas⁵².

Taigi, respondentų nuomonės apie intermodalinio transporto plėtrą Lietuvoje skiriasi. Apibendrinus galima daryti išvadą, kad Lietuvos transporto politika nepakankamai efektyviai dirba šioje srityje. Būtina ne tik remtis geležinkelių transporto bei Klaipėdos valstybinio jūrų uosto plėtra, bet ir efektyviau steigti grandis, užtikrinančias intermodalinius vežimus – logistikos centrus, didinti sąveiką su kitomis transporto rūšimis.

⁵¹ Interviu su VA1, Vilnius, 2011-03-07

⁵² Ten pat.

Intermodalinio transporto pagrindinis tikslas yra, įvertinus išorinius kaštus, užtikrinti optimalų visų transporto rūšių panaudojimą gabenant krovinius. Tačiau, kaip ir kiekviena transporto rūšis, intermodalinis transportas turi savų, tik jai vienai būdingų savybių - ne tik privalumų, bet ir trūkumų. Remiantis respondentų išsakytomis nuomonėmis, intermodalinio transporto privalumais galima įvardinti Lietuvos gerą geopolitinę padėtį (koridorius tarp Rytų ir Vakarų), didėjančius krovinių srautus iš Kinijos, Kazachstano, Uzbekistano, Ukrainos, Turkijos, mažesnius kamščius kelių tinkluose, esamų transporto pajėgumų geresnį išnaudojimą, saugumo keliuose padidėjimą, taršos ir triukšmo sumažėjimą, energijos išteklių taupymą, mažesnę įrangos nusidėvėjimą, mažesnę transporto priemonių parko poreikį, atleidimą nuo kai kurių mokesčių, paprastesnę sienų kirtimą, didėjančią krovinių pristatymo greitį. Gabenant krovinius intermodaliniu transportu stengiamasi naudoti ekologiškai švaresnes transportavimo priemones, parengti optimalius maršrutus, garantuojančius pristatymą „nuo durų iki durų“. Kaip pagrindinį intermodalinio transporto privalumą galima paminėti galimybę formuoti logistikos grandinės konfigūraciją, kuri leistų padidinti transporto paslaugų efektyvumą ir kartu sumažinti visuomenės kaštus gamtosaugai ir saugumui. Intermodalinėje transporto grandinėje svarbu ne tik kiekvienos transporto rūšies panaudojimo efektyvumas, bet ir sąveikos tarp atskirų transporto rūšių transporto mazguose harmonizavimas bei pačių transporto mazgų veiklos tobulinimas⁵³.

Vienu pagrindinių intermodalinio transporto trikdžių yra įvardijama Lietuvos teritorija, nedideli atstumai. Manoma, kad intermodalinis transportas būtų konkurencingas mažiausias atstumas turi būti 300 – 500 km, o Lietuvos teritorija apima 270 km skersmuo šiaurės – pietų ir 360 km rytų – vakarų kryptimis. Todėl pastarajai kryptiai ir turi būti skiriamas ypatingas dėmesys plėtojant intermodalinius vežimus. O šiaurės – pietų kryptimi reiktų transporto plėtros strategijas derinti su kaimyninių valstybių transporto sektoriumi. Tačiau čia bus susiduriama suderinti atskirų kompanijų (ne tik Lietuvos) interesus sudėtingoje transportavimo grandinėje. Sėkmingą šios transportavimo rūšies vystimąsi riboja nepakankamas atskirų transporto rūšių techninis suderinimas, nepakankamai standartizuotos ir suderintos transporto priemonės ir krovimo vienetai, neadekvatus skirtingų transporto rūšių teikiamų paslaugų lygis. Viena iš problemų (bet ne trūkumų), su kuria susiduriama vystant intermodalinį transportą - suderinti atskirų transporto kompanijų interesus sudėtingoje transportavimo grandinėje. Šiuo metu aktualus valstybės valdomų geležinkelių, Klaipėdos uosto (privačios kompanijos), Lietuvos gamintojų (4 stambios įmonės) ir autotransporto kompanijų (privačios įmonės) interesų suderinimas. Intermodalinė logistinė pervežimų grandinė neveiks, jeigu nors viena iš joje dalyvaujančiųjų šalių iškels savo interesus virš kitų.

⁵³ Interviu su VA1, Vilnius, 2011-03-07

Intermodalinio transporto plėtra tiek Lietuvoje, tiek ir Europos Sąjungoje yra įtakojama visų pirma globalių veiksnių – pasaulinių prekybos ir transporto tendencijų. Tebesitęsianti ekonomikos krizė verčia transporto sektoriaus įmones jungtis, dalyvaujant logistinėse grandinėse. Nuolat plečiasi ir tarptautinis bendradarbiavimas, tarptautinės transporto organizacijos nuolat ieško galimybių kurti naujus transporto koridorius, atverti naujas galimybes transporto įmonėms. Stengiamasi suderinti įvairių transporto rūšių įmonių interesus ir nukreipti pastangas geresniam, greitesniam krovinių aptarnavimui⁵⁴.

Intermodalinio transporto plėtrą veikia ir toks veiksnys kaip geležinkelio ir kelių transporto sąveika. Geležinkelių sistemos Europoje neharmonizuotos. Įvertinus palyginti nedidelę Lietuvos teritoriją akivaizdu, kad kelių transportas geriau pritaikytas trumpiems ir vidutinių nuotolių vežimams, o geležinkelių transportas susijęs su tarptautiniais vežimais, taip pat bendrų technologijų naudojimu. Pasak VT2, Rytų Europos šalių vyriausybės turėtų geriau derinti ekonominius ir politinius veiksnius. Europoje intermodalinį transportą labai stabdo sudėtingos ir neharmonizuotos muitinės procedūros, reikia kirsti daug sienų, skirtingi veterinariniai, sanitariniai ir kt. reikalavimai. Nėra „one – stop shop“ arba „vieno langelio“, kuris pagreitintų visas šias procedūras. Jūros, natūralu, yra geografiniai apribojimai. Šiaurės šalyse, virš Klaipėdos link Šiaurės ašigalio, visi uostai užšąla. Šiaurės jūros ir Viduržemio jūros uostai yra perkrauti. Tai irgi labai stabdo intermodalinio transporto plėtrą. Šie uostai praktiškai jau pasiekė savo įsotinimo ribą, todėl Baltijos jūra lieka vienintelė, kurios uostai neapkrauti ir galima plėtra. Taigi, Lietuva būdama geroje geopolitinėje padėtyje gali ženklai prisidėti prie intermodalinio transporto plėtros ne tik Lietuvoje, bet ir visoje Europos Sąjungoje.

Lietuvoje vyrauja trys transporto rūšys naudojamos intermodaliniams vežimams – kelių, geležinkelių transportas bei krovinių vežimai jūra. Skirtingų respondentų pateikiami duomenys apie šiomis transporto rūšimis pervežamų krovinių kiekį kiek skiriasi, tačiau visi apklausti respondentai sutinka, kad didžiausia pervežamų krovinių dalis tenka pirmosioms dviems transporto rūšims: kelių transportu pervežama nuo 44 iki 52 proc., geležinkelių – 46 - 48 proc., o jūrų transportu – tik apie 6 proc. visų krovinių. Tačiau situacija keičiasi analizuojant krovinių judėjimą iš Klaipėdos jūrų uosto. Iš čia apie 80 proc. intermodalinių krovinių toliau išvažiuoja geležinkelių platformomis ir tik 20 proc. – kelių transportu.

Intermodalinių pervežimų augimas Lietuvoje labai priklauso nuo vykdomos transporto politikos. Šaudyklinis traukinys Viking pakeitė intermodalinio vežimo struktūrą. Buvo keletas Viking maršrutų su puspriekabėm, tačiau didesnis potencialas yra konteinerių vežimai. Galimi sprendimai siekiant padidinti šiuos vežimus yra logistikos centrų kūrimasis⁵⁵, Klaipėdos valstybinio jūrų uosto išgilinimas.

⁵⁴ Interviu su VA1, Vilnius, 2011-03-07

⁵⁵ Interviu su VT1, Vilnius, 2011-02-23

Išgilinti uostą dabartinėje teritorijoje nėra galimybių, todėl turi būti statomas naujas uostas už uosto ribų, jūroje, supilant salą. Tokio uosto gylis turi būti ne mažesnis nei 17 m, jis jau galėtų priimti didelio tonažo ir grimzlės laivus, pavyzdžiui, „Baltmax“ tipo laivai. Plaukiojimas mažais laivais, atvežant į šalį nedidelį kiekį konteinerių, nesudaro sąlygų vystyti centrointermodalinį transportą, iš kurio būtų galimas paskirstymas į kitus uostus. Nesant tinkamo gylio, infrastruktūros, krantinių, kranų, personalo užtikrinančio atitinkamą aptarnavimą, didelio tonažo laivai tikrai neplauks⁵⁶. Krovinių sektoriuje intermodalinio transporto koncepcija realizuojama plečiant 3 tipų transporto mazgus: jūrų ir upių uostus bei sausumos uostais vadinamus naujosios kartos viešuosius logistikos centrus („krovinių kaimelius“).

Geros Lietuvos intermodalinio transporto plėtros perspektyvos prognozuojamos ir Europos Komisijos iniciatyva atliktos INTERMODA studijos rezultatuose. Lietuva pagal savo galimybes yra ketvirtoji tarp 15 Vidurio ir Rytų Europos valstybių, plečiančių intermodalinį transportą Rytų – Vakarų kryptimi. Kuriant transporto sistemos informacinę infrastruktūrą, reikia atsižvelgti ir į bendruosius Europos reikalavimus, ir į dvišalius bei daugiašalius susitarimus su kaimyninėmis valstybėmis. Kuriant informacinius projektus, būtina atsižvelgti į ES institucijų iniciatyvos ir Europos transporto ministrų konferencijos rezoliucijas (dėl GALILEO satelitinės radijo navigacinės sistemos, vežėjų sekimo sistemos EUTELTRAC, duomenų perdavimo standarto EDIFACT naudojimo ir kitus). Naujas telematikos pritaikymas pagrįstas palydovinėmis navigacijos sistemomis. Europos pasaulio tinklo palydovinė navigacijos sistema (GALILEO projektas) bus svarbiausia iš įvairių telematikos projektų. GALILEO projektas bus naudojamas visose transporto šakose: navigacijai, eismo ir transporto priemonių parko vadybai, stebėjimui, srautų sekimui, priežiūros ir gelbėjimo sistemoms. Šis projektas - pagrindinis ateities intermodalinio eismo sistemos valdymo elementas. Jis gali suteikti naują plačią erdvę moksliniams tyrimams ir verslo taikymui transporto telematikos bei logistikos srityse. Kuriant projektus, taip pat reikia įvertinti prisijungimą prie Europoje veikiančių transporto telematikos projektų, kurie įgyvendinami pagal Europos transporto telematikos plėtros programą DRIVE.

Atsižvelgiant į tai, kad Europos Komisijos transporto politikoje (Baltoji knyga: Europos transporto politika iki 2010 m.: metas spręsti)⁵⁷, daug dėmesio skiriama atskirų transporto rūšių plėtros subalansavimui bei jų efektyviai sąveikai per intermodalinių transportavimo procesų plėtotę, atsiranda poreikis parengti palankią teisinę bazę modernioms įvairių transporto rūšių technologijoms ir procesams plėtoti. Skatinant šiuolaikinių intermodalinio transporto technologijų diegimą, reikia įteisinti valstybės paramą kofinansuojant inovacijas ir mokslo tiriamuosius darbus šioje srityje.

Tobulinant transporto sektoriaus reguliavimo teisinę bazę, derėtų reikiamą dėmesį skirti:

⁵⁶ Interviu su VT2, Vilnius, 2011-02-23

⁵⁷ COM(2001) 370 galutinis, 2001 9 12: „Europos transporto politika iki 2010 m.: metas spręsti“

- teisės aktų, skatinančių privataus ir viešojo kapitalo partnerystės principo taikymą, finansuojant transporto infrastruktūros plėtrą, rengimui;
- sukurti valstybės paramos sistemą, skirtą kombinuotojo transporto plėtrai ir šios transporto rūšies skatinimui (remiantis atitinkamomis ES direktyvomis, planinio laikotarpio pradžioje reikia parengti norminius aktus, kurie skatintų privačią iniciatyvą ir leistų pritraukti investicijas intermodalinio ir kombinuotojo transporto logistikos centrams, ateityje turėsiantiems svarbią reikšmę tranzitinio vežimo plėtrai, steigti);
- kurti bendras (intermodalines) paslaugas teikiančią sistemą, tobulinti įvairių keleivių vežimo transporto rūšių tarpusavio sąveiką, steigti bendrus įvairių transporto rūšių paslaugų terminalus, keleivių patogumui įdiegti vieno elektroninio bilieto koncepciją.

Vienas iš sprendimų, skatinančių intermodalinių vežimų augimą, yra viešojo logistikos centro steigimas. Viešuoju logistikos centru vadinamas logistikos centras turi būtinai susisieti ne mažiau kaip dvi transporto rūšis, skirtas vykdyti intermodalinius vežimus. Šiuo metu numatyti keturi viešieji logistikos centrai: Vilniuje, Kaune, Šiauliuose ir Klaipėdoje, kurie galėtų veikti ir kaip „sausieji uostai“, ir kaip distribucijos centrai. Lietuvoje jų kūrimąsi stabdo biurokratinės kliūtys: sklypo įsigijimas, leidimai ir kt. Yra atliktos Kauno ir Klaipėdos viešųjų logistikos centrų studijos. Šie logistikos centrai reikalingi tam, kad neprarastume lėšų, kurias gali atnešti tranzitinis krovinių srautas. Šiuo metu tranzitas „eina“ ir „praeina“ Lietuvos teritoriją, vsai nepalikdamas ar palikdamas minimalias lėšas. Iš kitos pusės tranzitinis transportas teršia aplinką, gadina kelių infrastruktūrą. Įsteigus aukštos klasės viešuosius logistikos centrus, juose galima būtų suteikti pridėtinės vertės paslaugas, pvz.: pakavimo, markiravimo, prekių žymėjimo, krovinių distribucijos, galutinės gamybos (kaip tai daro didieji Vokietijos ar Danijos distribucijos centrai). Tai duotų daugiau pajamų šaliai ir leistų plėstis logistikos verslui. Iš tikrųjų logistikos poreikis yra didelis, nes Lietuva yra Rytų – Vakarų transporto koridoriuje. Tokiai šaliai kaip Lietuva užtektų 3 – 4 logistikos centrų, kurie galėtų tarpusavyje ne konkuruoti, o kiekvienas atlikti savo funkciją. Tarkim, Klaipėda – Šiauliai galėtų tarnauti kaip „sausasis uostas“ arba uostas žemyne, kuris aptarnautų Klaipėdą. Kaunas ir Vilnius galėtų veikti kaip distribucijos centrai ir teikti aukštą pridėtinę vertę kuriančias paslaugas. AB „Lietuvos geležinkeliai“ yra įgaliota steigti Vilniaus (VLC) ir Kauno (KLC) viešuosius logistikos centrus, kurie turi paskatinti intermodalinio transporto vystymąsi Lietuvoje ir visame regione.

Europos Sąjungos finansinis indėlis Lietuvos transporto sistemai labai svarbus. Būtent Europos Sąjungos parama - ISPA, Sanglaudos fondas (SF), Europos regioninės plėtros fondas (ERPF), suteikė didelį postūmį vystant visą multimodalinio transporto sistemą, ypač transeuropinį kelių tinklą, kuriam galima buvo naudoti ISPA ir Sanglaudos fondo paramos lėšas. Respondento VT1 nuomone, ES

finansinis indėlis buvo labai žymus ir tikrai paskatino Lietuvos transporto sistemos priartėjimą prie išsivysčiusių Europos Sąjungos valstybių techninių parametrų vidurkio.

Nuo 2004 m. didžiąją į transporto sektorių investuojamų lėšų dalį sudaro Europos Sąjungos parama. Valstybė skiria tik iki 15 proc. lėšų. Įgyvendindamos projektus įmonės taip pat prisideda savo lėšomis. Tačiau Europos Sąjungos lėšos sudaro apie 80 proc. finansuojamo projekto vertės. Jeigu projektai nebūtų finansuojami Europos Sąjungos lėšomis, Lietuva pati savo jėgomis negalėtų taip sparčiai vystyti transporto infrastruktūros. Tačiau kalbėti apie Europos Sąjungos indėlį visai Lietuvos transporto sistemai yra sudėtinga. Autotransporto, jūrų transporto įmonės (Lietuva nebeturi laivyno) gal būt tai pajuto greičiau, dauguma autotransporto kompanijų sėkmingai dirba būtent Europos rinkoje. Lietuvos geležinkeliai (LG), panaudodami Europos Sąjungos lėšas vykdė ir vykdo infrastruktūros modernizavimo, lokomotyvų ir vagonų parko atnaujinimo ir kitus darbus. Šio finansavimo dėka Lietuvos geležinkeliai šiuo metu yra viena iš moderniausių geležinkelio įmonių Vidurio ir Centrinėje Europoje. Nuo 1999 m. LG įsisavino daugiau kaip 850 mln. Lt Europos Sąjungos struktūrinių fondų lėšų.

Teigiama įtaką Lietuvos intermodalinio transporto plėtrai turi ne tik Europos Sąjungos finansinė parama, bet ir dalyvavimas Europos Sąjungos INTERREG III programos projekte „Rytų – Vakarų transporto koridorius“. Būtent šis projektas sąlygojo, kad Lietuvoje susikūrė Lietuvos intermodalinio transporto technologinė platforma (LITTP)⁵⁸, kuri turi didelę įtaką intermodalinio transportavimo plėtrai. LITTP veikia kaip platforma, vienijanti subjektų, dirbančių kelių, geležinkelių, vandens bei intermodalinio transporto logistikos srityse, interesus; užtikrinanti bendradarbiavimą su kitomis analogiškomis institucijomis ES; siekianti, kad Lietuvos transporto ir logistikos ūkis būtų sėkmingai įjungtas į Europos inovacinę ir ūkinę erdvę⁵⁹. Šios platformos sukūrimo tikslas – sutraukti visų transporto rūšių struktūrų atstovus į vieną organizaciją. 2007 m. pradėta Lietuvos intermodalinio transporto politikos platforma yra vienas iš progresyviausių tokio pobūdžio nacionalinių susivienijimų Europoje. LITTP labai svarbus žingsnis plėtojant intermodalumo idėjas, vienijant mokslo, verslo ir valdžios institucijų pastangas įgyvendinant pažangius transporto paslaugų sprendimus, šalinant kliuvinius intermodalinio transporto plėtrai. Ji suvienija į vieną platformą ne tik Lietuvos kompanijas, kurios veikia transporto versle, bet ir Švedijos, Kazachstano, Rusijos ekspeditorius, vežėjus, valstybines institucijas, transporto įmones. Tai padeda gerinti verslo santykius, derėtis dėl supaprastintų procedūrų ir pan. Lietuvos technologinė platforma administruoja ir koordinuoja Rytų – Vakarų (EAST-WEST) koridoriaus plėtrą, kuri atliekama ES INTERREG III B programos rėmuose. LITTP reikšmė šio koridoriaus srautų plėtrai yra labai svarbi. Realizuojant Rytų-Vakarų transporto koridoriaus projektą, bendradarbiaujama su Švedijos ir Danijos atstovais. Siekiama bendromis jėgomis

⁵⁸ Kur susitinka transporto rūšys. <http://www.ccitl-littp.lt/index.php/pageid/461>

⁵⁹ Šakalys A. Pirmieji LITTP/ITLKC veiklos metai: pasiekimai, problemos, perspektyvos: pranešimas.

sukurti transporto tinklą ir infrastruktūrą Rytų-Vakarų kryptimi. Šio projekto tikslas - siekti, kad Baltijos pietų subregione teikiamos kokybiškos paslaugos galėtų konkuruoti su šiaurinio Baltijos jūros subregiono uostų ir transporto mazgų bei tinklų paslaugomis. Transporto ir logistikos sektoriams šiandien išgyvenant ne pačius lengviausius laikus, LITT platformai tenka atremti daug iššūkių, iš kurių svarbiausias – transporto ir logistikos sektoriaus konkurencingumo didinimas.

Atsižvelgiant į Europos Sąjungos iniciatyvą remti „žaliųjų“ transporto koridorių plėtrą, ypatingas dėmesys skiriamas „draugiškai aplinkai“ geležinkelių transporto plėtotei, nes geležinkeliai yra saugi ir aplinkos neteršianti transporto rūšis. Todėl geležinkelių transportas gali labai prisidėti prie tausaus transporto plėtros Europoje⁶⁰. AB „Lietuvos geležinkeliai“ jau ne pirmus metus dalyvauja Europos Komisijos Marko Polo programos, skatinančios krovinių gabenimą ekonomiškesnėmis ir ekologiškesnėmis transporto priemonėmis, finansuojamuose projektuose. Jai pradžią davė *kombinuoto transporto eksperimentinės veiklos programa (angl. PACT) baigta 2001 m. pabaigoje. 2003 m. rugpjūtį ją pakeitė nauja programa - „Marko Polo“⁶¹. Ši nauja programa yra platesnė nei jos pirmtakė, nes pagal ją subsidijuojami visų trumpųjų nuotolių laivybos sričių, geležinkelio ir vidaus vandens kelių transporto veiksmai. „Marko Polo“ programai keliamas ambicingas uždavinys - per metus 12 milijardų tonkilometrių iš kelių transporto perkelti į kitas transporto rūšis. 2003-2006 m. naujosios programos biudžetui buvo skirta 100 mln. eurų⁶². Dar geresnių rezultatų tikimasi, įgyvendinus pradėtą tarptautinį projektą „Rytų Vakarų transporto koridorius II“ (EWTC II), kuris, tikimasi, užtikrins sklandų ir nenutrūkstamą krovinių srautų judėjimą tarp Pietinės Baltijos šalių per Lietuvą, Baltarusiją iki Rusijos, Ukrainos, Kaukazo, Centrinės Azijos, Kinijos ir kitų Tolimųjų Rytų šalių, panaudojant įvairių transporto rūšių privalumus. Vilniaus ir Kauno viešųjų logistikos centrų steigimas, europinės vėžės „Rail Baltica“ bei kiti Lietuvos geležinkelių plėtros projektai užtikrins efektyvesnį krovinių srautų judėjimą tiek Rytų-Vakarų, tiek Šiaurės-Pietų kryptimis⁶³.*

Intermodalinio transporto plėtra Lietuvoje juda labai mažais tempais ir tai tikrai nedidina konkurencingumo. Svarbiausia yra kainos ir kokybės santykis. Šiuo metu Baltijos jūros regionas yra vienas patraukliausių Kinijai ir kitoms augančioms ekonomikoms - Indijai, Kazachstanui ir kt., nes tai yra uostai, kurie nėra perkrauti, turi dideles plėtros galimybes, t. y. dideles pakrantes - Rusijos Uslugos jūrų uosto plėtra, naujasis Vosari uostas Helsinkyje, Harlina, Potka, kiti didieji Suomijos uostai turi didžiules galimybes plėstis. Baltijos jūra nėra pilnai apkrauta ir gali pritraukti daugiau krovinių. Jeigu nebūtų diskriminacinės Rusijos politikos, Baltijos jūros regionas vystytųsi sparčiau.

⁶⁰ Komisijos komunikatas Bendrijos gairės dėl valstybės pagalbos geležinkelio įmonėms (2008/C 184/07)

⁶¹ Barysienė J. „Marco Polo“ programos poveikio intermodalinio transporto plėtrai Europoje analizė, 2007, p. 515 – 519

⁶² Komisijos komunikatas Tarybai, Europos Parlamentui, Europos Ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir regionų komitetui apie trumpųjų nuotolių laivybą {SEK(2004) 875} /* KOM/2004/0453 galutinis */

⁶³ Interviu su VA1, Vilnius, 2011-03-07

Suprantama, kad Lietuvos intermodalinio transporto ir distribucijos sektorius turi efektyviai įsikomponuoti į BJR transportavimo-distribucijos sistemą. Tačiau tai įgyvendinti galima tik tarpregioninio ir tarptautinio bendradarbiavimo pagrindu. Norint pakeisti situaciją reikia bent kiek subalansuoti transporto srautus Baltijos jūros regione. Pasiiekti, kad Rytų kaimynai savo dėmesį kreiptų ne vien į šiaurinę Baltijos jūros pusę, bet ir į pietinę regiono dalį, kad vis didesni transporto srautai iš Rytų pasuktų per Lietuvą į Daniją, Švediją, Vokietiją ir t.t. Tam gali būti išnaudojama tiek Klaipėdos uosto keltų linija su Mukranu, tiek Šeštokų geležinkelio stotis.

Analizuojant Europos Sąjungos šalių patirtis plėtojant intermodalinį transportą galima paminėti, kad intermodalumas tapo svarbia politine priemone tik XX a. pabaigoje. Intermodalumo politikos poreikis smarkiai išaugo dėl susirūpinimo aplinkosaugos problemomis, poreikio koordinuoti atskirų transporto rūšių veiklą, siekiant bendro naudingumo ir pelno, taip pat dėl būtinybės subalansuoti augančius transporto srautus. Intermodalinis transportas suprantamas kaip konkurencinga transporto forma, kuri gali būti naudojama kaip alternatyva kelių transportui. Pagrindinė vieta Europos Sąjungoje, kurioje intermodalinis transportas šiandien jau sėkmingai funkcionuoja, yra Alpių regionas.

Plėtojant intermodalinį transportą visos Europos Sąjungos šalys prisideda prie transporto infrastruktūros gerinimo⁶⁴. Didesnės šalys, galinčios plėtoti intermodalinį transportą ilgesniais atstumais, pasinaudodamos įvairiomis programomis, pavyzdžiui Marco Polo, iš tikrųjų taiko kombinuotus būdus. Pasak VT1, visas transporto sektoriaus finansavimas Lietuvoje yra suskirstytas į keturias pagrindines sritis, kurios remiasi sėkmingais intermodalinio transporto pavyzdžiais: krovinių gabenimas jūra (angl. motorways of the sea); modalinis perkėlimas (angl. modal shift); visapusiš mokymasis (angl. common learning); katalizuojantys veiksmai (angl. catalyst action). Kitos šalys remiasi kita koncepcija, vadinamaisiais jūrų greitkeliais „Motor of the seas“. Lietuva taip pat yra prisijungusi prie Baltijos jūros greitkelio. Be šio, dar egzistuoja Viduržemio jūros greitkelis, Šiaurės jūros greitkelis ir t.t. Europos Sąjungoje labai smarkiai dominuoja kelių transportas, o geležinkeliais visada buvo pervežama tik nedidelė dalis krovinių. Ji svyruoja tarp 7-10 procentų. Lietuvoje geležinkeliais pervežama gerokai daugiau - apie 48 proc. krovinių. Taigi, iš vienos pusės Europos Sąjungos patirtis yra geresnė, o iš kitos pusės, geresni rezultatai yra Lietuvoje, ypač vežant „žalesnėmis“ transporto rūšimis. Tačiau kitos ES šalys turi daugiau elektrifikuotų geležinkelių. Lietuvoje yra tik dvi elektrifikuotos linijos⁶⁵, kurių ilgis 122 km. Todėl natūralu, kad net ir mažesnė pervežta keleivių ar krovinių dalis atsiliepia geresniam taršos mažinimui.

Prognozuojama, kad iki 2015 metų intermodaliniai pervežimai turėtų augti sparčiau negu bendri pervežimai geležinkeliais. Intermodalinio transporto plėtra yra vienas iš pagrindinių dabartinės

⁶⁴ Vasilis Vasiliauskas A., disertacija, 2004

⁶⁵ Interviu su VT1, Vilnius, 2011-02-23

Lietuvos transporto politikos prioritetų. Strateginė partnerystė tarp skirtingų transporto rūšių yra raktas į konkurencingumą ateityje. Intermodalinio transporto potencialo išnaudojimas neįmanomas be bendradarbiavimo tarp visų suinteresuotų šalių, kompanijų, asociacijų, valstybinių institucijų. Tarp šalių tai yra problematiška, nes Lietuva konkuruoja tiek su Lenkija, tiek su Latvija: dėl „Rail Baltic“ projekto kiekviena šalis mato savus interesus.

Pastaraisiais metais, Europos transporto politikoje išryškėjo nauja transporto politikos kryptis – tai bendro Europos krovinio transporto logistikos⁶⁶ tinklo formavimas. Tokio tinklo formavimas remiasi glaudžios kooperacijos tarp įvairių transporto - logistikos proceso dalyvių principu. Mokslininkai iš Danijos, Švedijos ir Lietuvos atlieka Rytų-Vakarų transporto koridoriaus esamos infrastruktūros pajėgumų analizę bei jos pagrindu modeliuoja galimus šio koridoriaus plėtotės scenarijus. Kartu išryškina BJR pietinės Rytų-Vakarų koridoriaus dalies silpnosios vietos bei verslo struktūrų praktinis požiūris į minėto koridoriaus tolesnės plėtotės perspektyvas. Svarbiausias šio projekto tikslas – parengti bendrą Rytų-Vakarų intermodalinio transporto koridoriaus Beniliukso šalys/Jungtinė Karalystė-Danija-Švedija-Lietuva-Baltarusija-Rusija/Ukraina (koridoriaus pagrindas yra transporto grandinė Esbjergas-Vilnius) plėtotės strategiją iki 2030 metų. Rytų-Vakarų koridoriaus plėtotės strategijos projekte yra išskirti trys plėtotės lygmenys: transporto mazgų plėtotė, transporto jungčių plėtotė ir Rytų-Vakarų koridoriaus⁶⁷ vaidmens didinimas visos Europos transporto sistemos mastu. Kalbant apie pirmąjį plėtotės lygmenį, ypatingas dėmesys yra skiriamas Esbjergo, Taulovo-Fredericijos, Malmės-Kopenhagos, Karlshamno, Klaipėdos, Vilniaus, Kauno ir Kaliningrado, kaip svarbiausių transporto mazgų pagrindinėje Rytų-Vakarų koridoriaus grandinėje (Vilnius-Esbjergas) plėtotei. Strategijoje taip pat numatoma svarbiausių jungčių tarp minėtų transporto mazgų plėtra bei jų modernizavimas ypatingą akcentą skiriant gamtai draugiškoms transporto jungtims. Visos Europos lygmuo išryškina potencialus Rytų-Vakarų koridoriaus vaidmuo prekyboje tarp Azijos ir Europos, ypatingą dėmesį skiriant jungtims su Rusija, Juodosios jūros regionu bei jungtims tarp Skandinavijos ir kitų Europos regionų.

⁶⁶ Komisijos komunikatas Tarybai, Europos parlamentui, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir regionų komitetui. Krovinio transporto logistika – tvariojo judumo pagrindas. KOM(2006) 336 galutinis

⁶⁷ Rytų-Vakarų transporto koridorius – RVTK. portofklaipeda.lt/uploads/EWTCasocLT.doc

IŠVADOS

ES transporto politika koncentruojasi į intermodalinį transportą kaip varomąją jėgą. Ši transportavimo būdą dėl ekonominių ir aplinkosauginių rodiklių skatina ne tik ES, bet ir JAV. Formuojasi nauja Europos transporto politikos kryptis, kurios tikslas – sukurti bendrą Europos krovinio transporto logistikos tinklą.

Lietuvai įstojus į Europos Sąjungą, transporto politika pasikeitė iš esmės: nuo infrastruktūrinių priemonių plėtros pereita prie priemonių susijusių su klimato kaita, energijos efektyvumo didinimu transporte, geležinkelių transporto rinkos liberalizavimu ir kt., įgyvendinimo. Šios politikos rezultatas - atsirado daugiau „žalesnių“ transporto priemonių, todėl sumažėjo neigiamas poveikis aplinkai; lengviau tapo keliauti oro transportu, pasidarė laisvesnis judėjimas geležinkelių ir kelių transportu. O Lietuvos prisijungimas prie Šengeno erdvės užtikrino laisvą asmenų judėjimą šalių narių teritorijose.

Intermodalinio transporto plėtrą stipriai veikia geležinkelio ir kelių transporto sąveika, tačiau geležinkelių sistemos Europoje yra neharmonizuotos. ES smarkiai dominuoja kelių transportas, o geležinkeliais pervežama tik 7-10 proc. krovinių. Lietuvoje kelių ir geležinkelių transportas – dvi vyraujančios transporto rūšys, kuriomis pervežama panaši krovinių dalis: kelių transportu pervežama nuo 44 iki 52 proc., geležinkelių – 46 - 48 proc. Įvertinus palyginti nedidelę Lietuvos teritoriją akivaizdu, kad kelių transportas geriau pritaikytas trumpiems ir vidutinių nuotolių vežimams, o geležinkelių transportas susijęs su tarptautiniais vežimais.

Baltijos jūros regionas yra vienas iš sparčiausiai besiplėtojančių regionų transporto srityje, kuris turi puikias galimybes suformuoti naujos kartos logistikos centrų tinklą, sąveikaujantį su kitais Europiniais tinklais. Tokio tinklo suformavimas leistų realizuoti ne tik labai efektyvius transportavimo proceso sprendimus, bet ir užtikrinti transporto sektoriaus konkurencingumą ir sėkmingą integraciją į ES.

Intermodalinio transporto plėtra – įrankis padedantis sėkmingai integruotis Lietuvos transporto sektoriui į Bendrijos transporto sistemą. Tačiau, atlikus Lietuvos transporto sektoriaus raidos procesus išmanančių respondentų apklausą, nustatyta, kad šioje srityje Lietuvos transporto politika dirba nepakankamai efektyviai. Būtina ne tik remti geležinkelių transporto bei Klaipėdos valstybinio jūrų uosto plėtrą, bet ir efektyviau steigti grandis, užtikrinančias intermodalinius vežimus – logistikos centrus, didinti sąveiką su kitomis transporto rūšimis.

Išnagrinėjus mokslinę Lietuvos ir užsienio literatūrą, LR, ES įstatymus, teisės aktus ir kitus dokumentus, Lietuvos ekspertų nuomones, patvirtinta iškelta tyrimo hipotezė, kad *Lietuvai įstojus į Europos Sąjungą, transporto politika, skatindama intermodalinio transporto plėtrą, sparčiai*

integruojasi į Bendrijos transporto sektorių. Nuolat plečiasi tarptautinis bendradarbiavimas, tarptautinės transporto organizacijos taip pat nuolat ieško galimybių kurti naujus transporto koridorius, atverti naujas galimybes transporto įmonėms.

REKOMENDACIJOS

Įvertinus tai, kad transporto sektorius generuoja dešimtadalį šalies BVP, tikslinga ir toliau stiprinti šio sektoriaus konkurencingumą tiek ES, tiek ir kitose globaliose rinkose, aktyviai plėtoti įvairių transporto rūšių, ypač mišrųjį transportą.

Būtina ne tik remtis geležinkelių transporto bei Klaipėdos valstybinio jūrų uosto plėtra, bet ir efektyviau steigti grandis, užtikrinančias intermodalinius vežimus – logistikos centrus, kuriuos ateityje galima būtų sujungti į logistikos centrų tinklą, sąveikaujantį su kitais Europiniais tinklais.

Tikslinga kurti naujosios kartos logistikos centrus („krovinių kaimeliai“), kurie gali integruoti visus transporto sektorius: kelių, geležinkelių, oro ir vandens transportą. Toks įvairių rūšių integravimas sukuria naujas galimybes didinti krovinių mobilumą, efektyviau naudoti transporto priemones, gerinti krovinių gabenimo ir muitinės paslaugų kokybę.

Intermodalinio transporto plėtrą stipriai veikia ir toks veiksnys kaip geležinkelio ir kelių transporto sąveika, tačiau geležinkelių sistemos Europoje yra neharmonizuotos. Įvertinus palyginti nedidelę Lietuvos teritoriją akivaizdu, kad kelių transportas geriau pritaikytas trumpiems ir vidutinių nuotolių vežimams, o geležinkelių transportas susijęs su tarptautiniais vežimais, taip pat bendrų technologijų naudojimu.

Siekiant išnaudoti intermodalinio transporto potencialą, svarbus nuolatinis bendradarbiavimas ir sutarimas tarp visų suinteresuotų šalių, kompanijų, asociacijų, valstybinių institucijų. Europinių standartų neatitinkantis Lietuvos geležinkelių vėžės plotis apsunkina intermodalinių krovinių transportavimą geležinkeliais. Valstybiniame lygmenyje turi būti įvardinti ir suderinti Lietuvos, Latvijos bei Lenkijos interesai, siekiant sėkmingai įgyvendinti „Rail Baltic“ projektą.

Viešieji logistikos centrai tik praddami kurti. Jų kūrimąsi stabdo biurokratinės kliūtys: sklypo įsigijimas, leidimai ir kt. Todėl būtina priimti naujus bei įgyvendinti jau esamus teisės aktus, siekiant supaprastinti teritorijų planavimo, dokumentų rengimo, žemės paėmimo visuomenės poreikiams procedūras, nes šie procesai reikalauja didelių laiko bei finansinių sąnaudų, o tai trukdo sėkmingą projektų įgyvendinimo procesą.

Rekomenduojama populiarinti susisiekimą geležinkeliais, kad trumpais atstumais vykstančių keleivių dalis rinktųsi būtent šią transporto rūšį, ne oro ar kelių transportą.

LITERATŪRA

Moksliniai veikalai

1. **Baublys A.** Transporto politika: vadovėlis. – Vilnius: Technika, 1996. – 9 p. – ISBN 9986-05-257-2
2. **Baublys A.** Tarptautiniai vežimai kelių transportu: knyga. – Vilnius: Technika, 1996. – 128 p. – ISBN 9986-05-271-8
3. **Baublys A.** Transporto sistema:vadovėlis. – Vilnius: Technika, 1996. – 137 p. – ISBN 9986-05-276-9
4. **Bazaras Ž. ir kt.** Europos transporto sistemos: mokomoji knyga. – Kaunas: Technologija, 1999. – 19 p. – ISBN 9986-61-369-70
5. **Butkevičius J.** Lietuvos įstojimo į Europos Sąjungą poveikis šalies transporto sistemai ir transporto sistemos plėtra: monografija. – Vilnius: Technika, 2008. – 145 p. – ISBN 9789-95-528-21-50
6. **Vitkus G.** Europos Sąjunga: enciklopedinis žinynas. – Vilnius: Eugrimas, 2008. – 35-37 p. – ISBN 978-9955-790-05-1
7. **Huub Vrenken et al.** Intermodal Transport in Europe: European Intermodal Association (EIA), Weissenbruch, Brussels, Belgiuk, 2005. – 7 p. – ISBN: 9090199136

Teisės aktai ir kiti rašytiniai dokumentai

8. Komisijos komunikatas Tarybai ir Europos Parlamentui – Europos Komisijos 2001 m. baltosios knygos dėl transporto politikos laikotarpio vidurio apžvalga – Tolesnė bendrosios transporto politikos raida // {SEC(2006) 768 } COM(92) 494 galutinis. [žiūrėta 2011-01-28].
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2006:0314:FIN:LT:HTML>
9. Komisijos komunikatas – Europos kelių eismo saugumo veiksmų programa – laikotarpio vidurio ataskaita – Europos transporto politika iki 2010 m.: metas spręsti // COM(2001) 370 galutinis. – [žiūrėta 2011-01-28].
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2006:0074:FIN:LT:PDF>
10. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1994 m. sausio 13 d. nutarimas Nr. 15 “Dėl Lietuvos Respublikos nacionalinės transporto plėtros programos“ // Valstybės žinios. 1994, Nr. 5 – 72.
11. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. birželio 12 d. nutarimas Nr. 853 „Dėl Lietuvos ūkio (ekonomikos) plėtros iki 2015 metų ilgalaikės strategijos“ // Valstybės žinios, 2002, Nr. 60-2424.
12. **Trumpai apie ilgalaikę (iki 2025 metų) transporto sistemos plėtros strategiją.**
http://www.transp.lt/lt/veikla/planavimo_dokumentai [žiūrėta 2011-01-28]

13. **Buffetaut S.** Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Europos transporto politikos įgyvendinant Lisabonos strategiją po 2010 m. ir tvaraus vystimosi strategiją (tiriamoji nuomonė). 2010/C 354/04.
14. **Europos Sąjungos Tarybos** 1995 m. gruodžio 8 d. **reglamentas** (EB) Nr. 3051/95 „Dėl ro-ro tipo keleivinių keltų (ro-ro keltų) saugaus valdymo“ 2 str. – OL L 320, 30.12.1995, p. 14 [žiūrėta 2011-01-28]
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:1995R3051:20021219:LT:PDF>
15. **Europos Sąjungos Komisijos reglamentas** (EB) Nr. 425/2007, 2007-04-19, II priedo II skirsnis. Konteineriai
16. **Komisijos komunikatas** Bendrijos gairės dėl valstybės pagalbos geležinkelio įmonėms (2008/C 184/07) [žiūrėta 2011-01-28]
17. **Komisijos komunikatas** Tarybai, Europos Parlamentui, Europos Ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir regionų komitetui apie trumpųjų nuotolių laivybą {SEK(2004) 875} /* KOM/2004/0453 galutinis */ [žiūrėta 2011-01-28]
18. **Žalioji knyga.** TEN-T politikos peržiūra siekiant geriau integruoto transeuropinio transporto tinklo įgyvendinant bendrąją transporto politiką: KOM(2009) 44 galutinis. – Briuselis, 4.2.2009. [žiūrėta 2011-01-21]
19. **Komisijos komunikatas** Tarybai, Europos parlamentui, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir regionų komitetui. Krovinio transporto logistika – tvariojo judumo pagrindas. KOM(2006) 336 galutinis. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2006:0336:FIN:LT:PDF>
20. **Komisijos komunikato** Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ir socialinių reikalų komitetui ir regionų komitetui **dėl Europos Sąjungos Baltijos jūros regiono strategijos veiksmų planas**, COM(2009) 248 [žiūrėta 2011-01-28]
http://ec.europa.eu/regional_policy/cooperation/baltic/index_en.htm

Moksliniai tyrimai, projektai ir ataskaitos

21. **Tenesustos Europos pažanga – užtikrinkime tvarų Europos judumą** – Europos komisijos 2001 m. baltosios knygos dėl transporto politikos laikotarpio vidurio apžvalga – Liuksemburgas: Europos Bendrijų oficialiųjų leidinių biuras, 2006, 9 p. – ISBN 92-79-02319-5
22. **ISPA transporto projektai Lietuvoje** (išleista Europos Komisijos delegacijos Lietuvoje lėšomis) – Vilnius: UAB „Ex Arte“, 2004. 2,6 p. – ISBN 9955-9591-4-2
23. **VšĮ „ESTEP“.** 2004 – 2006 metų Europos Sąjungos paramos poveikio Lietuvos transporto sektoriui įvertinimas: galutinė vertinimo ataskaita / Užsakovas: Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerija.

- http://www.esparama.lt/es_parama_pletra/failai/fm/failai/Vertinimas_ESSP_Neringos/Ataskaitos_2009MVP/Transporto_sektorius_ataskaita.pdf
24. **Valstybės ilgalaikės raidos strategijos įgyvendinimo 2003, 2004 metais ataskaita.**
<http://www.ukmin.lt/lt/strategija/index2.php> [žiūrėta 2011-01-28]
 25. **Valstybės ilgalaikės raidos strategijos įgyvendinimo 2005 metais ataskaita.**
<http://www.ukmin.lt/lt/strategija/index2.php> [žiūrėta 2011-01-28]
 26. **Valstybės ilgalaikės raidos strategijos įgyvendinimo 2006 metais ataskaita.**
<http://www.ukmin.lt/lt/strategija/index2.php> [žiūrėta 2011-01-28]
 27. **Valstybės ilgalaikės raidos strategijos įgyvendinimo 2008 metais ataskaita.**
<http://www.ukmin.lt/lt/strategija/index2.php> [žiūrėta 2011-01-28]
 28. **Transporto infrastruktūros plėtrai skirtos ES struktūrinės paramos nauda jaučiama visoje Lietuvoje:** [elektroninis išteklius]. 2010-01-18.
<http://www.estep.lt/index.php?tid=4&sid=&aid=338>
 29. **Baublys A. ir kt.** Intermodalinio transporto plėtros galimybių analizė ir logistikos centrų valdymo principų nustatymo ataskaita / Užsakovas: Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerija.
http://www.transp.lt/files/uploads//final_LC_Studija_2005_03_31.pdf
 30. **UAB „Ekonominės konsultacijos ir tyrimai“.** Transporto sektoriaus įtakos Lietuvos ekonomikai bei gyvenimo kokybei studija: ataskaita / Užsakovas: Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija. <http://www.transp.lt/files/uploads/client/gatutine-ataskaita.pdf> [žiūrėta 2011-01-20]
 31. **Rekomendacijos** Ilgalaikės (iki 2030 metų) Lietuvos susisiekimo sistemos plėtros strategijos gairėms parengti galutinė ataskaita / Užsakovas: Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija.
<http://media.search.lt/GetFile.php?OID=209365&FID=610293> [žiūrėta 2011-03-15]
 32. **Lietuvos laisvosios rinkos institutas.** Europos Sąjungos Lisabonos darbotvarkės ir jos poveikio Lietuvai įvertinimas Ekonominės ir socialinės politikos sričių integracijos poveikio analizė. [žiūrėta 2011-01-28] <http://www.lrinka.lt/Projektai/Lisab.pdf>
 33. **Europos Komisijos regioninės politikos generalinis direktoratas.** Geležinkelio „Rail Baltica“ galimybių studija; svarbiausios išvados ir rekomendacijos / 2007 m. sausis. [žiūrėta 2011-01-28]
http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/evaluation/railbaltica/concl_lt.PDF
 34. **Šakalys A. ir kt.** Transporto ir tranzito plėtotės strategija: taikomasis mokslinis tyrimas / Užsakovas: Lietuvos Respublikos ūkio ministerija. [žiūrėta 2011-01-21]
www.ukmin.lt/.../6.%20transporto%20ir%20tranzito%20pletotes%20strategija.doc
 35. **Galutinė BPD įgyvendinimo ataskaita.**
http://www.esparama.lt/ES_Paramam/bpd_2004_2006m._medis/naujausi_duomenys_ir_ataskaitos/menesines_ataskaitos/files/Galutine__BPD_igyvendinimo_ataskaita.pdf [žiūrėta 2011-01-28]

Straipsniai ir pranešimai

36. **Barysienė J.** „Marco Polo“ programos poveikio intermodalinio transporto plėtrai Europoje analizė, 2007, p. 515 – 519.
http://www.vgtu.lt/leidiniai/leidykla/JMK_TRANSPORTAS_2007/Pagalbiniai/PDF/VGTU-Transportas-515-519.pdf
37. **Barysienė J., Speičytė E.** Darnaus transporto sistemos plėtojimo Lietuvoje analizė // Transporto inžinerija: mokslo darbai. – 2009, tomas 1, Nr. 6, p. 77 – 80. ISSN 2029-2252
38. **Jaržemskienė I.** Intermodalinio transporto plėtros kliūtys // Pranešimas iš dešimtosios Lietuvos jaunųjų mokslininkų konferencijos „Mokslas – Lietuvos ateitis. Transportas“, 2007, 552 p.
39. **Manomaitytė M.** Kauno viešojo logistikos centro plėtra. Logistikos centrai – privatūs, valstybiniai ar PPP // tarptautinis verslo žurnalas Jūra Mope Sea: [elektroninis išteklius]. 2005/01
http://www.jura.lt/contents/article_lit.php?id_year_issue=200501&id_num=6 [žiūrėta 2011-01-20]
40. **Šakalys A.** Tarptautinis verslo žurnalas „Jūra.Mope.Sea, 2007/06. <http://www.jura.lt/> [žiūrėta 2011-01-20]
41. **Šakalys A.** Pirmieji LITTP/ITLKC veiklos metai: pasiekimai, problemos, perspektyvos; pranešimas
42. **Šakalys A., Palšaitis R.** Development of intermodal transport in New European Union States // Transport: scientific papers. – 2006, Vol. XXI, No. 2 p. 148 – 153

Magistriniai darbai ir disertacijos

43. **Aliukonis M.** Europos Sąjungos transporto politikos poveikis Lietuvos kelių transporto sektoriui: magistro darbas: 02S – Viešasis administravimas. – Kaunas: Vytauto Didžiojo universitetas, 2010. – 50 p.
http://aleph.library.lt/F/MEHXB36C7GGABCBHDH4XD17PK9C184LTDGKL5K4V9R5BA8RH7M-85359?func=full-set-set&set_number=058455&set_entry=000001&format=999
44. **Pleškienė A.** Europos Sąjungos transporto politika: kelių transporto veiklos priežiūra, užtikrinant konkurencingumą bei eismo saugumą: magistro darbas: 02S – Politikos mokslai. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2007. – 10 p.
http://aleph.library.lt/F/C1G3EDMR7L7HQSQPIDKCDB9SNGTI5BE7JA8XBS3XPHRYAH48JH-12670?func=findb&request=ple%C5%A1kien%C4%97&find_code=WRD&adjacent=N&local_base=&x=0&y=0&filter_code_1=WLN&filter_request_1=&filter_code_2=WYR&filter_request_2=&filter_code_3=WYR&filter_request_3=&filter_code_4=WDA&filter_request_4=&filter_code_5=WSF&filter_request_5=&filter_code_6=WPR&filter_request_6

45. **Vasilis Vasiliauskas A.** Kombinuotųjų vežimų Lietuvos teritorija plėtros technologinių galimybių tyrimas: daktaro disertacija: technologijos mokslai, transporto inžinerija (03T). – Vilnius: Vilniaus Gedimino technikos universitetas, 2004. – 52 p.

Internetiniai šaltiniai

46. Transporto investicijų direkcija. <http://www.tid.lt/lt/pages/view/?id=130>
47. **Europa politikos srityje: transportas.** Europos Sąjungos portalas. http://europa.eu/pol/trans/index_lt.htm [žiūrėta 2011-01-28]
48. **International union of combined road – rail transport companies.** <http://www.uirr.com/en/our-association/statistics/transported-volume.html>
49. **Viešųjų logistikos centrų plėtra Lietuvoje.** <http://www.ccitl-littp.lt/index.php/pageid/460> [žiūrėta 2011-01-28]
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0044:FIN:LT:PDF>
50. **Kur susitinka transporto rūšys.** <http://www.ccitl-littp.lt/index.php/pageid/461>
51. **Rytų-Vakarų transporto koridorius – RVTK.** *portofklaipeda.lt/uploads/EWTCasocLT.doc*
52. **Užsienio prekybos eksportas ir importas.** <http://db1.stat.gov.lt/statbank/default.asp?w=1280> [žiūrėta 2011-03-11]

Interviu

53. Interviu su MD1, Vilnius, 2011-02-17. – 1 priedas, p. 68-70
54. Interviu su MD2, Vilnius, 2011-02-17. – 2 priedas, p. 71-73
55. Interviu su VT1, Vilnius, 2011-02-23. – 3 priedas, p. 74-77
56. Interviu su VT2, Vilnius, 2011-02-23. – 4 priedas, p. 78-81
57. Interviu su VA1, Vilnius, 2011-03-07. – 5 priedas, p.82-90

Kvaraciejūtė J. Transporto politika Lietuvai įstojus į Europos Sąjungą / Europos Sąjungos politikos ir administravimo magistro baigiamasis darbas. Vadovas prof. dr. Š. Liekis. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, Politikos ir vadybos fakultetas, 2011. – 61 p.

ANOTACIJA

Magistro baigiamajame darbe išanalizuota ir įvertinta transporto politika Lietuvai įstojus į Europos Sąjungą, Lietuvos transporto politikos integracija į ES, intermodalinio transporto plėtra, pasiekti rezultatai. Pirmoje darbo dalyje apžvelgiama Europos Sąjungos transporto politika, jos tikslai, Lietuvos transporto politika prieš ir po įstojimo į ES, ES finansinė parama Lietuvos transporto sektoriui. Antroje darbo dalyje nagrinėjamas intermodalinis transportas Lietuvoje ir ES, jo plėtra, transeuropinių tinklų vystymasis. Trečioje darbo dalyje pateikiama empirinė analizė, atskleidžianti padėtį transporto sektoriuje po Lietuvos įstojimo į ES, jo plėtros perspektyvas, spręstinus klausimus.

Raktiniai žodžiai: transporto politika, intermodalinis transportas, Lietuvos transporto sektorius, transeuropiniai tinklai.

Kvaraciejūtė J. Transport policy after Lithuania's accession to the European Union / Master's thesis in European Union Policy and Administration. Supervisor prof. dr. Š. Liekis. – Vilnius: Faculty of politics and management, Mykolas Romeris University, 2011. – 62 p.

ANNOTATION

In this master's thesis there were analyzed and evaluated the transport policy after Lithuania's accession to the European Union Magistro as well as integration of national transport policy to the EU, and development of intermodal transport.

In the first part the European Union's transport policy and its objectives, transport policy before and after Lithuania's accession to the European Union, the EU financial support provided to Lithuanian transport sector were analyzed.

The second part of this work deals with intermodal transport in Lithuania and the EU, its objectives and the development of the Trans-European transport networks.

The third section presents an empirical analysis, which reveals the position of the transport sector after Lithuania's accession to the EU and its development prospects.

Key words: transport policy, intermodal transport, Lithuanian transport sector, trans-european networks.

Kvaraciejūtė J. Transporto politika Lietuvai įstojus į Europos Sąjungą / Europos Sąjungos politikos ir administravimo magistro baigiamasis darbas. Vadovas prof. dr. Š. Liekis. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, Politikos ir vadybos fakultetas, 2011. – 63 p.

SANTRAUKA

Transportas yra vienas pagrindinių šalies ūkio infrastruktūros elementų, turinčių esminės įtakos ekonominiams ir socialiniams procesams. Europos Sąjungos (ES) šalys, turinčios neefektyvias transporto ir komunikacijų sistemas, neintegruotas su kaimyninių šalių atitinkamomis sistemomis, rizikuoja likti izoliuotos. Palanki Lietuvos geografinė padėtis teikia geras perspektyvas šalies ekonomikai bei transporto sektoriaus plėtrai. Lietuva 2004 m. įstojusi į ES ir siekdama harmoningai įsijungti į europinę transporto sistemą, užtikrinančią laisvą asmenų, prekių, kapitalo ir paslaugų judėjimą pirmiausia turėjo aktyviai integruotis į Europos Sąjungą politiką, plėtoti intermodalinį transportą, kurti ir vystyti modernią multimodalinę transporto sistemą, savo techniniais parametrais ir teikiamų paslaugų kokybe prilygstančia senųjų Europos Sąjungos šalių lygiui. Tokia transporto sistema turi efektyviai sąveikauti su kaimyninių šalių transporto sistemomis ir užtikrinti Lietuvos gyventojams patogų susisiekimą su minimaliomis laiko sąnaudomis.

Darbo tikslas – įvertinti Lietuvos transporto politiką, Lietuvai tapus ES nare, ES transporto politikos poveikį nacionaliniam transporto sektoriui bei intermodalinio transporto plėtrai Lietuvoje.

Darbe analizuojama mokslinė literatūra, statistinė informacija, ES ir Lietuvos dokumentai bei teisės aktai, atliktas empirinis tyrimas, panaudojant atviro tipo klausimyną, padėjo įvertinti ES transporto politikos ilgalaikius prioritetus, siekius, jų kaitos priežastis ir Lietuvos transporto sektoriaus vystymosi problematiką, ES transporto politikos poveikį mūsų šalies transporto sistemai, išskirti teigiamus ir neigiamus aspektus, veikiančius intermodalinio transporto plėtrą bei valstybės integraciją į europinę transporto sistemą. Visa tai leido patvirtinti iškeltą tyrimo hipotezę, kad Lietuvai įstojus į Europos sąjungą, transporto politika, skatindama intermodalinio transporto plėtrą, sparčiai integravosi į Bendrijos transporto sektorių.

Darbo pabaigoje siūlomos priemonės galinčios pagerinti intermodalinio transporto sektoriaus plėtrą Lietuvoje.

Kvaraciejūtė J. Transport policy after Lithuania's accession to the European Union / Master's thesis in European Union Policy and Administration. Supervisor prof. dr. Š. Liekis. – Vilnius: Faculty of politics and management, Mykolas Romeris University, 2011. – 64 p.

SUMMARY

Due to Lithuania's geographic location, the transport sector, particularly freight transit, plays a key role in the economy of the country. European Union (EU) countries with inefficient transport and communications systems could remain isolated. The main task after Lithuania's accession to the European Union was to harmoniously integrate the Lithuanian transport sector into the European transport system and ensure the free movement of persons, goods, capital and services. The current mission of the Lithuanian transport system is to guarantee a sustained mobility of society members and carriage of goods by maintaining a dynamic development of the national economy and increasing a competitive capacity of Lithuania and the enlarged EU in international markets. Such transport system has to interact with the neighboring countries' transport systems effectively.

The purpose of this master's thesis is to analyze the issues concerning transport policy after Lithuania's accession to the European Union, the effect of EU transport policy on the transport sector and the development of intermodal transport in Lithuania.

The literature of both foreign and Lithuanian authors has been studied in the project in order to help to indicate and set the tasks for this work and to support the validity of choosing the topic. In order to evaluate the EU transport policy long-term priorities, goals, and changes as well as Lithuanian transport sector development issues, EU transport policy impact on our country's transport system, to identify positive and negative aspects affecting intermodal transport development and integration into the European transport system, the analysis of legal (and other types) documents of Lithuanian Republic, European Union and empirical study has been undertaken. All this has brought the study to confirm the hypothesis that after accession to the EU Lithuania's transport policy, promoting the development of intermodal transport, rapidly integrated into the European transport sector.

The project is concluded with the suggestions to improve the development of intermodal transport sector in Lithuania.

PRIEDAI

Interviu su respondentu MD1

1. Kokius, Jūsų nuomone, svarbiausius pokyčius galėtumėte įvardinti Lietuvos transporto politikoje po įstojimo į Europos Sąjungą?

MD1: „Mano nuomone, vieną iš svarbiausių pokyčių Lietuvos transporto politikoje po įstojimo į ES įvardinčiau teisinę bazę, t. y. Lietuvos transporto sistemą reglamentuojančių teisės aktų suderinimą su acquis – ES teisės normų – reikalavimais.“

2. Lietuvos Respublikos Vyriausybės patvirtintoje ilgalaikės (iki 2025 metų) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategijoje viena iš svarbiausių Lietuvos transporto politikos krypčių yra įvardinta intermodalinio transporto plėtra. Kokie yra pasiekti rezultatai šioje srityje nuo įstojimo į Europos Sąjungą pradžios?

MD1: „Lietuvos transporto sistemos plėtros strategijoje yra įvardinta intermodalinio transporto plėtra, tačiau Lietuvoje daugiausia apsiribojama intermodalinio transporto kaip naujos transportavimo formos aprašymu. Yra atlikta keletas studijų (daugiausiai VGTU mokslininkų), kurie apžvelgia intermodalinę įrangą ir galimybes vykdyti šiuos vežimus Lietuvoje, juolab, kad Lietuva yra tarptautinės reikšmės transporto koridorių kryžkelėje ir tai teikia perspektyvą transporto plėtrai.“

3. Kokia yra Europos Sąjungos šalių patirtis plėtojant intermodalinį transportą? Pateikite pavyzdžių.

MD1: „XX a. pabaigoje intermodalumas tapo svarbia politine priemone. Intermodalumo politikos poreikis smarkiai išaugo dėl susirūpinimo aplinkosaugos problemomis, dėl poreikio koordinuoti atskirų transporto rūšių veiklą siekiant bendro naudingumo ir pelno, taip pat dėl būtinybės subalansuoti augančius transporto srautus. Intermodalinis transportas suprantamas kaip konkurencinė transporto forma, kuri gali būti naudojama kaip alternatyva kelių transportui. Pagrindinė vieta, kur Europos Sąjungoje intermodalinis transportas funkcionuoja sėkmingai yra Alpių regionas.“

4. Kokius intermodalinio transporto privalumus ir trūkumus galėtumėte įvardinti?

MD1: „Intermodalinio transporto privalumais įvardinčiau mažesnius kamščius kelių tinkluose, esamų transporto pajėgumų geresnį išnaudojimą, saugumo keliuose padidėjimą, taršos ir triukšmo sumažėjimą, energijos išteklių taupymą, mažesnę įrangos nusidėvėjimą, mažesnę transporto priemonių parko poreikį, atleidimą nuo kai kurių mokesčių, paprastesnę sienų kirtimą, o trūkumais – nepašalintas atskirų transporto rūšių techninis suderinimas, nepakankamai standartizuotos ir suderintos transporto priemonės ir krovimo vienetai, neadekvatus skirtingų transporto rūšių teikiamų paslaugų lygis.“

5. Koks yra Europos Sąjungos finansinis indėlis į Lietuvos transporto sistemą?

MD1: „Konkretaus skaičiaus dabar negalėčiau įvardinti. Šiuo metu įgyvendinama yra 2007 – 2013 metų Europos Sąjungos struktūrinės paramos programa, skirta transporto infrastruktūros gerinimui.“

6. Kokie veiksniai įtakoja intermodalinio transporto plėtrą Lietuvoje ir Europos Sąjungoje?

MD1: „Vienu iš veiksnių įvardinčiau geležinkelio transporto ir kelių transporto sąveiką. Įvertinus palyginti nedidelę Lietuvos teritoriją (270 km skersmuo šiaurės - pietų ir 360 km rytų – vakarų kryptimis) akivaizdu, kad kelių transportas geriau pritaikytas trumpiems ir vidutinių nuotolių vežimams, o geležinkelių transportas susijęs su tarptautiniais vežimais. Kitu veiksnium įvardinčiau bendrų technologijų naudojimą. Rytų Europos šalių vyriausybės turėtų geriau derinti ekonominius ir politinius veiksnius.“

7. Kokios atskiros transporto rūšys naudojamos intermodaliniams vežimams Lietuvoje? Kuria transporto rūšimi pervežami didžiausi krovinių srautai?

MD1: „Intermodaliniams vežimams naudojamos ir didžiausius krovinių srautus perveža tik kelių transportas.“

8. Kokie prognozuojami intermodalinio transporto srautai iki 2015 metų?

MD1: „2001 m. parengtoje Baltojoje knygoje „Europos transporto politika iki 2010 m.: metas spręsti“ buvo numatyti ES transporto politikos tikslai. Tačiau niekas neįvertino, kad išstiks ekonominė krizė. Todėl dabar prognozuoti ir pasakyti, kokie intermodalinio transporto srautai bus iki 2015 metų iš ties sudėtinga.“

9. Kaip priimti intermodaliniai sprendimai pakeitė intermodalinius krovinių vežimus Lietuvoje?

Kokie dar galimi intermodaliniai sprendimai sąlygotų intermodalinių pervežimų augimą Lietuvoje?

MD1: „Tiesą pasakius šaudyklinio traukinio Viking projektas nedavė tokių didelių rezultatų, kokių buvo tikimasi. O intermodalinių pervežimų augimas priklauso nuo Lietuvoje vykdomos transporto politikos.“

10. Kokią įtaką Lietuvos intermodalinio transporto plėtrai turi dalyvavimas Europos Sąjungos INTERREG III programos projekte „Rytų – Vakarų transporto koridorius“, Marco Polo programoje?

MD1: „INTERREG III programos projekte „Rytų – Vakarų transporto koridorius“ Lietuvos intermodalinio transporto sistemos dalyviai bendradarbiauja su kitų šalių partneriais. Šiai programai finansuoti skiriama ES parama. Marco Polo programa skirta verslo grupėms, siekiant pagerinti transporto sistemos aplinkosauginę būklę, prisidėti prie darnios transporto sistemos sukūrimo.“

11. Kaip intermodalinio transporto plėtra padidintų konkurencingumą Baltijos jūros regione?

MD1: „Intermodalinio transporto plėtra Lietuvoje juda labai mažais tempais ir tai tikrai nedidina konkurencingumo.“

12. Kaip kuriami naujos kartos viešieji logistikos centrai padidintų krovinių mobilumą, pagerintų krovinių ir muitinės paslaugų kokybę? Kokia numatoma tolimesnė šių centrų plėtra?

MD1: „Lietuvoje logistikos centrai yra tik privatūs. Viešųjų logistikos centrų kol kas Lietuvoje nėra, todėl kalbėti, kaip jie padidintų krovinių mobilumą, pagerintų krovinių ir muitinės paslaugų kokybę nėra galimybės.“

Interviu su respondentu MD2

1. Kokius, Jūsų nuomone, svarbiausius pokyčius galėtumėte įvardinti Lietuvos transporto politikoje po įstojimo į Europos Sąjungą?

MD2: „Svarbiausius pokyčius Lietuvos transporto politikoje po įstojimo į ES įvardinčiau infrastruktūros gerinimo programą, t. y. infrastruktūros plėtrą ir modernizavimą, kuri apima visas transporto rūšis: kelių, geležinkelių, jūrų, oro. Taip pat galima įvardinti vieną iš pokyčių – Lietuvos prisijungimą prie su Šengeno erdvės, laisvą judėjimą šalių narių teritorijose. Taip pat įvardinčiau administracinius gebėjimus, ES teisės aktų perkėlimą į nacionalinę teisę.“

2. Lietuvos Respublikos Vyriausybės patvirtintoje ilgalaikės (iki 2025 metų) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategijoje viena iš svarbiausių Lietuvos transporto politikos kryptių yra įvardinta intermodalinio transporto plėtra. Kokie yra pasiekti rezultatai šioje srityje nuo įstojimo į Europos Sąjungą pradžios?

MD2: „Didelių pasiekimų nėra. Daug kalbama ir mažai daroma. Tačiau kaip pasiekimus galėčiau įvardinti du dalykus: pirma, Klaipėdos valstybinio jūrų uosto intermodalinis terminalas, jo pajėgumai didėja, reikėtų patikslinti pgl. statistiką; antra: šaudyklinis traukinys. Su intermodaliniu transportu susiję ir logistikos centrai (tai grandis, kuri turėtų atlikti intermodalinius krovinių vežimus).“

3. Kokia yra Europos Sąjungos šalių patirtis plėtojant intermodalinį transportą? Pateikite pavyzdžių.

MD2: „Šiuo klausimu galėčiau pasakyti tik tiek, kad visos Europos Sąjungos šalys prisideda prie transporto infrastruktūros gerinimo plėtojant intermodalinį transportą.“

4. Kokius intermodalinio transporto privalumus ir trūkumus galėtumėte įvardinti?

MD2: „Intermodalinio transporto privalumą galėčiau įvardinti tai, kad krovinyms gavėją pasiekia greičiau ir garantuoja pristatymą „nuo durų iki durų“. Tačiau trūkumas yra tas, kad tai pabrangina intermodalinio transporto vienetą (ITV) (intermodalinis transportas gali būti suvokiamas kaip intermodalinio transporto vienetą). Nors gali ir atpiginti, jei imsime pavyzdžiui JAV. Taip pat trūkumas yra tai, kad nėra susitarimo tarp atskirų transporto rūšių.“

5. Koks yra Europos Sąjungos finansinis indėlis į Lietuvos transporto sistemą?

MD2: „2007 – 2013 Europos sąjungos struktūrinės paramos programa, skirta geležinkelių, kelių, jūrų, oro uostų infrastruktūrai ir valdymo sistemai gerinti. Projektams skirto finansavimo ES vertė yra apie 3 mln. Lt. (pgl. finansų ministerijos pateiktus duomenis).“

6. Kokie veiksniai įtakoja intermodalinio transporto plėtrą Lietuvoje ir Europos Sąjungoje?

MD2: „Būtinybė plėtoti intermodalinį transportą. Veiksniais įvardinčiau infrastruktūros plėtojimą, kad atsirastų ryšiai, padaryti jungtis, suvienodinti technologijas, dokumentaciją. Geriausias

pavyzdys yra Klaipėdos valstybinio jūrų uosto terminalas – geras privažiuojamas geležinkeliais, įvažiuojamas ir išvažiuojamas kelių transportu, krovinių sandėliavimo aikštelės. Kaunas turi tik geležinkelį ir kelius, Vilnius – taip pat.“

7. Kokios atskiros transporto rūšys naudojamos intermodaliniams vežimams Lietuvoje? Kuria transporto rūšimi pervežami didžiausi krovinių srautai?

MD2: „Krovinių srautus perveža tiek geležinkelių transportas (apie 45 proc.), tiek kelių transportas (apie 49 proc.). Nors didžiąją dalį intermodalinio transporto vienetų iš Klaipėdos uosto „išstempia“ keliai. Tai nėra gerai, nes tenka papildomai investuoti į aplinkkelius, nes gatvės nepajėgios aptarnauti tokių didelių srautų.“

8. Kokie prognozuojami intermodalinio transporto srautai iki 2015 metų?

MD2: „Buvo numatytas intermodalinių srautų augimas iki 2015 metų, tačiau ištikus krizei transporto sektorius grįžo į 2007 metus lyginant pgl. BVP. Tik dabar transporto sektorius pradeda atsigauti.“

9. Kaip priimti intermodaliniai sprendimai pakeitė intermodalinius krovinių vežimus Lietuvoje? Kokie dar galimi intermodaliniai sprendimai sąlygotų intermodalinių pervežimų augimą Lietuvoje?

MD2: „Jau priimti intermodaliniai sprendimai didelės įtakos intermodaliniams krovinių vežimams Lietuvoje neturi. Tiesiog trūksta įdirbio. Manau potencialas yra Kinija. Mes geriau nei Rusija panaudojame mokslinius tyrimus intermodalinio transporto srityje. Jei verslui, siunčiančiam krovinį į ES, bus pasiūlyta mažesnėms laiko sąnaudomis ir greitą pristatymą per Latviją, jis ten ir nukreips savo krovinį. Taip Lietuva prarastų savo kaip geografiškai palankios tranzitinės valstybės padėtį. Turėtų būti mažiau biurokratinių dalykų.“

10. Kokią įtaką Lietuvos intermodalinio transporto plėtrai turi dalyvavimas Europos Sąjungos INTERREG III programos projekte „Rytų – Vakarų transporto koridorius“, Marco Polo programoje?

MD2: „Marco Polo programai skiriamas ES finansavimas. Ji skirta plėtoti intermodalinį transportą, krovinių srautus iš kelių transporto perkelti į geležinkelių ir jūrų kelių transportą, sutvarkyti informacijos valdymo sistemas.“

11. Kaip intermodalinio transporto plėtra padidintų konkurencingumą Baltijos jūros regione?

MD2: „Svarbiausia yra kainos ir kokybės santykis: kuo mažesnė kaina ir kuo geresnė kokybė.“

12. Kaip kuriami naujos kartos viešieji logistikos centrai padidintų krovinių mobilumą, pagerintų krovinių ir muitinės paslaugų kokybę? Kokia numatoma tolimesnė šių centrų plėtra?

MD2: „Kad logistikos centras būtų vadinamas viešuoju logistikos centru turi būtina susieiti ne mažiau kaip dvi transporto rūšys ir turi būti vykdomi intermodaliniai vežimai. Lietuvoje viešųjų

logistikos centrų kūrimąsi stabdo biurokratinės kliūtys: sklypo įsigijimas, leidimai ir kt. Yra atliktos Kauno ir Klaipėdos viešųjų logistikos centrų studijos.“

Interviu su respondentu VT1

1. Kokius, Jūsų nuomone, svarbiausius pokyčius galėtumėte įvardinti Lietuvos transporto politikoje po įstojimo į Europos Sąjungą?

VT1: „Visų pirma, įstojus į Europos Sąjungą Lietuva pradėjo nuosekliai įgyvendinti Europos Sąjungos transporto politiką, kuri buvo šiek tiek skirtinga. Prieš tai transporto politika buvo iš esmės nukreipta į infrastruktūrinę plėtrą, infrastruktūrinių priemonių plėtrą, tai reiškia modernizaciją, kelių tiesimas ir panašiai, o įstojus į Europos Sąjungą visiškai pasikeitė politika, dėl to, kad reikėjo visų pirma perkelti visus teisės aktus į mūsų transporto sferą daugiau įgyvendinti priemonių susijusių su klimato kaita, energijos efektyvumo didinimo transporte, liberalizuoti geležinkelių transporto rinką. Tai čia buvo pagrindiniai pokyčiai, nes nuo infrastruktūrinių priemonių perėjom prie politikos priemonių mobilumo, paklausos formavimo priemonių, visų pirma aišku atsirado daug didesnis poreikis žaliajam ar žalesniam transportui, visų pirma intermodaliniam transportui, kas iki įstojimo į Europos Sąjungą nebuvo taip stipriai skatinama mūsų šalyje. Įstojimas į Europos Sąjungą paskatino įstojimą ir į Šengeno erdvę, kuri leido Lietuvos piliečiams keliauti laisvai supaprastintomis procedūromis.“

2. Lietuvos Respublikos Vyriausybės patvirtintoje ilgalaikės (iki 2025 metų) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategijoje viena iš svarbiausių Lietuvos transporto politikos krypčių yra įvardinta intermodalinio transporto plėtra. Kokie yra pasiekti rezultatai šioje srityje nuo įstojimo į Europos Sąjungą pradžios?

VT1: „Viena iš intermodalinio transporto rūšių ar vienas iš būdų yra kombinuotas transportas. Iš tikrųjų pasiekta yra daug rezultatų. Turėjome keletą linijų, viena iš kurių vadinasi viking, tai traukinys iš Klaipėdos į pramoninį Ukrainos miestą Iljičovsk. Veikia labai gerai, iš tikrųjų prisideda prie mūsų intermodalinio transporto politikos formavimo gerų rezultatų formavimo. Kombinuotas transportas yra viena iš intermodalinio transporto rūšių arba mūsų teisinė bazė jis vadinamas mišrusis transportas. Taip pat buvo privačių transporto įmonių iniciatyva kuriami privatūs intermodaliniai terminalai, kurie irgi paskatino intermodalinius procesus. Pagrindinį vaidmenį veikia mūsų Klaipėdos uostas, kuriame nuosekliai didėdavo perkrautų konteinerių skaičius. Jis pirmauja iš visų Baltijos šalių uostų, nukonkuruotas Ventspilis ir Ryga, jungtinis Talino uostas, kuris susideda iš 5 uostų. Žinoma, kad Klaipėdos vaidmuo čia buvo esminis, nes geležinkeliai iš esmės transportuoja tuos konteinerius. Kai atvažiuoja jūra, tai intermodalinio transporto esmė iš tikrųjų pokyčiai buvo labai ženklūs. Ir ypač po įstojimo į Europos Sąjungą.“

3. Kokia yra Europos Sąjungos šalių patirtis plėtojant intermodalinį transportą? Pateikite pavyzdžių.

VT1: „Šalys, kurios yra didesnės, kurios gali plėtoti intermodalinį transportą didesniais atstumais, iš tikrųjų jos taiko tokius kombinuotus būdus, pavyzdžiu naudoja Marco Polo programą, kuri leidžia finansuoti nuostolius, jeigu būtų transportuojama keliais. Tai reiškia, kad šiek tiek galima subsidijuoti per tokias programas kaip Marco Polo. Kitos šalys remiasi kita koncepcija, vadinamaisiais jūrų greitkeliais „Motor of the seas“. Mūsų šalis taip pat yra prisijungusi prie Baltijos jūros greitkelio, taip pat yra viduržemio jūrų greitkelis, šiaurės jūros greitkelis ir t.t. Mūsų šaliai gal taip nėra aktualu, kadangi ir atstumai mažesni, tačiau tai aktualu Europos Sąjungai. Kelių transportas yra labai smarkiai dominuojantis, geležinkeliais niekada nebuvo pervežama didelė dalis krovinių. Ji svyruoja tarp 7-10 procentų. Mūsų šaly geležinkeliais pervežama apie 48 procentus. Tai dėl to Europos Sąjungos patirtis iš vienos pusės ji yra geresnė, iš kitos pusės rezultatai yra geresni pas mus vežant žalesnėmis transporto rūšimis. Tačiau kitos šalys turi daugiau elektrifikuotų geležinkelių, natūralu, kad net ir mažesnė pervežta keleivių ar krovinių dalis atsiliepia geresniam taršos mažinimui, nes pas mus yra tik dvi elektrifikuotos linijos šalyje.“

4. Kokius intermodalinio transporto privalumus ir trūkumus galėtumėte įvardinti?

VT1: „*Pagrindinis trūkumas* yra maži atstumai. Kitas trūkumas – trūksta didelių logistikos centrų, krovinių kaimelių ar distribucijos centrų, kad palengvinti krovinių surinkimą ir išsiuntimą iš intermodalinių terminalų. Vienas iš trūkumų yra labai netankus geležinkelių transporto linijų tinklas, turim tik vieną uostą, kuris sakykim irgi turi ribotus pajėgumus. *Privalumai* tai iš esmės, kad mes esam labai geroj geopolitinėje padėtyje. Mes esam tokiam kaip ir koridoriuje tarp Rytų ir Vakarų. Mes visą laiką turėsime tranzitinį krovinių srautą, kurį galėsime apdoroti mūsų logistikos centruose ir visada gauti pelną, teikti pridėtinės vertės paslaugas. Didėja krovinių iš Kinijos, Kazachstano, Uzbekistano, Ukrainos, Turkijos. Mes turime gerai veikiančią „Vikingą“ – kombinuotą šaudyklinį traukinį. Tai iš tikrųjų ko gero būtų pagrindiniai privalumai ir aišku Klaipėdos uostas.“

5. Koks yra Europos Sąjungos finansinis indėlis į Lietuvos transporto sistemą?

VT1: „Reiktų paminėti, kad būtent Europos Sąjungos parama tiek ISPA, tiek Sanglaudos fondas (SF), tiek Europos regioninės plėtros fondas (ERPF) suteikia didelį postūmį vystyti visą multimodalinio transporto sistemą, ypač transeuropinį kelių tinklą, kuriam galima buvo naudoti ISPA ir Sanglaudos fondo paramos lėšas. Mano kaip eksperto nuomone, tas finansinis indėlis buvo labai ženklus, žymus ir tikrai paskatino Lietuvos transporto sistemą priartėti arčiau tų techninių parametru vidurkio Europos Sąjungos išsivysčiusių valstybių.“

6. Kokie veiksniai įtakoja intermodalinio transporto plėtrą Lietuvoje ir Europos Sąjungoje?

VT1: „Kažkiek įtakoja teisinę bazę, bet daugiau įtakoja galimybę vežti alternatyviais maršrutais. Čia labiausiai įtakoja. Jeigu nėra alternatyvių maršrutų, tai nėra kaip ir vežti. Kitas dalykas, kad labai stabdo intermodalinį transportą Europoje sudėtingos muitinės procedūros, neharmonizuotos procedūros, reikia kirsti daug sienų, skirtingi reikalavimai: veterinariniai, sanitariniai ir pan. Nėra to

vadinamo „One – stop shop“ arba „vieno langelio“ tai ilgai užtrunka ir taip ta transporto rūšis nėra ganėtinai lanksti, tai čia, kas stabdo geležinkelius. Jūros, tai natūralu, kad yra geografiniai apribojimai, Šiaurės šalyse virš Klaipėdos visi uostai užšąla, reikia ledlaužių. Tai sakykim stabdo. Šiaurės jūros ar Viduržemio jūros uostai yra perkrauti, tai irgi labai stabdo, praktiškai uostai jau pasiekė savo saturaciją, soties ribą, iš tikrųjų Baltijos jūra praktiškai lieka vienintelė, kurios uostai neapkrauti ir galima dar ilgai vystyti. Sakyčiau geležinkelių tinklo tankis šiek tiek stabdo ir skirtingos geležinkelių sistemos Europoje neharmonizuotos ir aišku geografiniai apribojimai jūrų transporte.“

7. Kokios atskiros transporto rūšys naudojamos intermodaliniams vežimams Lietuvoje? Kuria transporto rūšimi pervežami didžiausi krovinių srautai?

VT1: „Dažniausiai krovinių srautai pervežami keliais, t. y. apie 52 procentai, geležinkeliais – apie 46-48 procentus. Galima sakyti, kad situacija pas mus yra labai gera. Tik reikia nepamiršti, kad 50 procentų geležinkeliais vežamų krovinių yra tranzitiniai, kurie dažniausiai vežami į Kaliningradą.“

8. Kokie prognozuojami intermodalinio transporto srautai iki 2015 metų?

VT1: „Klausimas nėra visiškai teisingas, nes neaišku, kas tie intermodaliniai transporto srautai. Į šį klausimą sunkiai kas nors atsakys. Galima bandyti atsakyti, kokie prognozuojama geležinkelių arba jūrų transporto dalis bendroje krovinių struktūroje. Bet pasakyti, kad tai yra intermodalinio transporto srautas yra labai sunku. Nes toks klausimas suponuotų mintį, kad kažkur yra perkraunama ir vežama kita transporto rūšimi, nes intermodalinis transportavimas yra vieno ir to paties krovinio vežimas dvejomis arba daugiau transporto rūšimis. Tai reiškia, kad konteineris iškraunamas ir vežamas kažkur, nekeičiant taros, neišiminėjant palečių ir pan. Sunku atsakyti į tokį klausimą, nežinau, ar jis išmatuojamas lengvai. Bet kokių atveju aš sakyčiau, kad tie srautai didėja, dėl to, kad daugėja atvežamų konteinerių į Klaipėdos uostą.“

9. Kaip priimti intermodaliniai sprendimai pakeitė intermodalinius krovinių vežimus Lietuvoje? Kokie dar galimi intermodaliniai sprendimai sąlygotų intermodalinių pervežimų augimą Lietuvoje?

VT1: „Visų pirma, mes turime Klaipėdoje du stiprius konteinerių terminalus, kurie plečiasi, modernizuojasi. Tai stipriai pakeitė intermodalinio vežimo struktūrą, kadangi sakykim puspriekabės kol kas nepasiteisina dedant į tuos taip vadinamus kišeninius vagonus ir vežant. Buvo keletas Viking maršrutų su puspriekabėmis, bet daugiau potencialo yra konteinerių vežimui. Galimi sprendimai – tai aišku logistikos centrų kūrimasis. Kol kas yra numatyti keturi viešieji logistikos centrai: Vilniuje, Kaune, Šiauliuose ir Klaipėdoje, kurie galėtų veikti ir kaip sausieji uostai, ir kaip distribucijos centrai.“

10. Kokią įtaką Lietuvos intermodalinio transporto plėtrai turi dalyvavimas Europos Sąjungos INTERREG III programos projekte „Rytų – Vakarų transporto koridorius“, Marco Polo programoje?

VT1: „INTERREG III programos projektas Rytų – Vakarų koridorius, yra du projektai, tas projektas buvo tęstinis: „East West transport corridor I“ ir „East West transport corridor II“. Būtent šis projektas sąlygojo, kad Lietuvoje susikūrė Lietuvos intermodalinio transporto technologinė platforma dėl to, kad buvo to projekto rėmuose žiūrimos perspektyvos iš ESGO ar Danijos uosto ir Klaipėdos tame koridoriuje pervežti krovinius į kontinentinę dalį, tai pat į atlantinę dalį. Buvo tas projektas labai sėkmingas, nutarta jį tęsti. Šiuo metu yra susikūrusi Rytų – Vakarų tarptautinė asociacija pernai metų birželio mėnesį. Tai iš tikrųjų intermodaliniam transportavimui turi didelę įtaką. Marco Polo programa – klausimas sunkiai atsakomas dėl to, kad nei viena Lietuvos kompanija nėra gavusi, ir net ko gero nėra dalyvavusi dėl Marco Polo finansavimo. Marco Polo finansavimui gauti reikia numatyti alternatyvų maršrutą, kuriuo tu vėžei, daryti paskaičiavimus, bet iš tikrųjų vežėjams tai galbūt nėra tokia aktualu, nes į Vakarų Europą jie vežti iš esmės turi tik du kelius: vežti keliais arba keltais. Tokiu maršrutu gal ir galėtų gauti paramą, bet kol kas taip nėra. Tiesiog įtakos neturėjo, nes nebuvo nei vieno projekto.“

11. Kaip intermodalinio transporto plėtra padidintų konkurencingumą Baltijos jūros regione?

VT1: „Nežinau, ar intermodalinio transporto plėtra padidintų konkurencingumą, tačiau Baltijos jūros regionas yra vienas patraukliausių šiuo metu Kinijai ir augančiom ekonomikom, galbūt Indijai, Kazachstanui, kadangi tai yra uostai, kurie nėra perkrauti, turi dideles plėtros galimybes, t. y. dideles pakrantes, Rusijos Uslugos jūrų uostų plėtra, naujasis Vosari uostas Helsinkyje, Harlina, Potka, kiti didieji Suomijos uostai turi didžiules galimybes plėstis. Šalys ir konkuruoja tarpusavyje ir tuo pačiu produktyviu savo darbu neapkrauta Baltijos jūra gali pritraukti ir daugiau krovinių. Tai reiškia ir padeda viena kitai.“

12. Kaip kuriami naujos kartos viešieji logistikos centrai padidintų krovinių mobilumą, pagerintų krovinių ir muitinės paslaugų kokybę? Kokia numatoma tolimesnė šių centrų plėtra?

VT1: „Na visų pirma, šie logistikos centrai reikalingi tam, kad neprarastume lėšų, kurias gali atnešti tranzitinis srautas. Šiuo metu tranzitas „eina“ ir „praeina“ per Lietuvą, nepaliekami pinigai, nebent minimaliai, o tarša daroma didelė, gadinami keliai. Jeigu mes turėtume aukštos klasės logistikos centrus, kuriuose galėtume suteikti pridėtinės vertės paslaugas, pvz.: pakavimo, markiravimo, žymėjimą, krovinių distribuciją, galutinę gamybą (sumėtyti rozetes buitinės technikos pagal šalį, instrukcijos pagal tą šalį, į kurią toliau keliaus, kaip tai daro didieji Vokietijos ar Danijos distribucijos centrai). Tai duotų daugiau pajamų ir šaliai, ir leistų plėstis logistikos verslui šalyje. Iš tikrųjų yra didelis logistikos poreikis, kadangi mes esam Rytų – Vakarų transporto koridoriuje. Tokiai šaliai kaip Lietuva užtektų 3 – 4 logistikos centrų, kurie galėtų tarpusavyje ne konkuruoti, bet kiekvienas atlikti savo funkciją. Tarkim Klaipėda – Šiauliai galėtų tarnauti kaip sausasis uostas arba uostas žemyne, o ne jūroje, kuris aptarnautų Klaipėdą. Kaunas ir Vilnius galėtų tarnauti kaip distribucijos centrai, teikti aukštos pridėtinės vertės paslaugai.“

Interviu su respondentu VT2

1. Kokius, Jūsų nuomone, svarbiausius pokyčius galėtumėte įvardinti Lietuvos transporto politikoje po įstojimo į Europos Sąjungą?

VT2: „Aš manau, kad pagrindinis principas dėl ko mes stojom į Europos Sąjungą – tai laisvas keleivių ir krovinių judėjimas, aviacijos liberalizavimas, rinkos leidžia piliečiams patiems greičiau ir be problemų nuskristi į kitas šalis, atsirado aviacijos įmonėms taip vadinami aštuoni laipsniai, pagal kuriuos aštuntas yra didžiausias, kai galima vykdyti kabotažą tarp skirtingų šalių, nors pats aviacijos operatorius yra trečiosios šalies. To iki Europos Sąjungos negalima buvo daryti, nes skrydžiai tarp skirtingų šalių buvo vykdomi tik tarpusavio susitarimu. Laisvesnis geležinkelių ir kelių transporto judėjimas.“

2. Lietuvos Respublikos Vyriausybės patvirtintoje ilgalaikės (iki 2025 metų) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategijoje viena iš svarbiausių Lietuvos transporto politikos kryptių yra įvardinta intermodalinio transporto plėtra. Kokie yra pasiekti rezultatai šioje srityje nuo įstojimo į Europos Sąjungą pradžios?

VT2: „Pagrindiniai rezultatai pasiekti - buvo atidarytas traukinys Viking, dar buvo atidarytas traukinys Merkurijus, tarp Klaipėdos ir Kaliningrado (2K projektas), jis truputėlį apmiręs, bet tikimasi, kad jis bus atnaujintas. Pasiiekti rezultatai tokie, kad Klaipėdos uoste investuota daugiau lėšų, kad intermodalinis transportas galėtų vystytis (būtų pervežama daugiau intermodalinių krovinių).“

3. Kokia yra Europos Sąjungos šalių patirtis plėtojant intermodalinį transportą? Pateikite pavyzdžių.

VT2: „Marco Polo, jūrų greitkelių projektai, aviacijos srity tokio kaip intermodalinio transporto negali įvardinti, yra intermodalinis keleivių transportas, atidaryta linija iš Vilniaus oro uosto traukiniu iki geležinkelio stoties. Žiūrint keleivio atžvilgiu, atsikridęs jis gali sėst į traukinį, nuvažiuot iki geležinkelio stoties ir sėst į trečią transporto priemonę ir visą savo kelionę pratęsti atitinkamai trimis transporto priemonėmis. Tai vieningas bilietas.“

4. Kokius intermodalinio transporto privalumus ir trūkumus galėtumėte įvardinti?

VT2: „Trūkumus aš matyčiau, kad pvz. paėmus Europos Sąjungos šalis, jos yra per mažos kaip pačios šalys, o Lietuva yra per daug maža, atstumai nedideli, kiekvieną šalį galima įveikti min per dieną, todėl toje šaly dažniausiai netgi neužsilieka kažkokie srautai. To negalima būtų pasakyti apie Jungtines Valstijas, 50 valstijų, bet kiekviena šalis be jokių muitinės procedūrų ir trukdžių ant sienų, ką patiria vežėjai ar keliaujantys žmonės. Kitas kaip trūkumas – tai trūksta pačios infrastruktūros elementų. Lietuvos atžvilgiu intermodaliniam transportui didžiausią įtaką daro geležinkeliai. Lietuvos geležinkelių tinklas tikrai nėra išvystytas, dar sovietų laikais nutiestas daugiausiai tik viena kryptimi iš

Rusijos į Klaipėdos uostą, eina per didžiuosius miestus, o kiti miestai vienintelė alternatyva yra sujungimo tik tais keliais. Todėl intermodalinio transporto tokios kaip plėtros ir nelabai yra.“

5. Koks yra Europos Sąjungos finansinis indėlis į Lietuvos transporto sistemą?

VT2: „Finansinis indėlis yra toks, kad nuo 2004 m. kai prasidėjo Europos Sąjungos finansinė parama galima sakyti, kad į transporto sektorių investuojama vien tik Europos Sąjungos parama, jeigu imant procentaliai, valstybė savo lėšų skiria max iki 15 procentų. Prie projektų įgyvendinimo prisideda pačios įmonės savo uždirbtais pinigais, bet jeigu vertinant procentaliai nuo įstojimo į Europos Sąjungą, tai poveikis 80 procentų Europos Sąjungos. Jeigu tų lėšų nebūtų, tai mes galima sakyti tokiu procentu nevystytume savo infrastruktūros, neturėtume tokių finansinių galimybių.“

6. Kokie veiksniai įtakoja intermodalinio transporto plėtrą Lietuvoje ir Europos Sąjungoje?

VT2: „Kaip ir minėjau prie 4 klausimo, tai per mažos šalys, kitas dalykas sistemų skirtumai, pvz.: geležinkelių: imant Ispaniją, Suomiją, Lietuvą ir Lenkiją, skirtingos vėžios, skirtingos signalizacijos. Dabar skiriama parama ir diegiamos technologijos taip, kad atitiktų daugumoj šalių, kad nebūtų skirtumų. Tai būtų pagrindinis intermodalinio transporto plėtros trūkumas, sunku vežti „nuo durų iki durų“, ką lengva daryt kelių transportui.“

7. Kokios atskiros transporto rūšys naudojamos intermodaliniams vežimams Lietuvoje? Kuria transporto rūšimi pervežami didžiausi krovinių srautai?

VT2: „Pervežimai geležinkeliais ir keliais procentas yra labai panašus. Galima sakyti, kad pervežama ir viena, ir kita transporto rūšimi, bet intermodalinių krovinių, manau, pervežimas yra didžiausias geležinkeliais, nes iš Klaipėdos uosto, atrodo, yra 80 procentų intermodalinių krovinių išvažiuoja geležinkelių platformomis, tik 20 procentų sunkvežimiais. O kadangi neturim logistikos centrų, tai pasakyti, kad intermodalinis vyksta šalies viduje ir eitų didelis procentas automobiliais, tokių duomenų nėra. Ir jie tikrai būtų nežymūs, didelės įtakos neturi.“

8. Kokie prognozuojami intermodalinio transporto srautai iki 2015 metų?

VT2: „Konteinerizacija tik didėja, į Klaipėdos uostą atplaukia pats didžiausias konteinvežis per visą istoriją. Tai manau, kad konteinerių srautas tai tik didės, tai yra labai greitas pakrovimas ir iškrovimas, pakuotės nesugadinimas, stengiamasi įvairias prekes ar krovinius vežti tik tokiais konteineriais. Manau apimtys tik didės, bet ar bus tam sudarytos sąlygos. Vien tik konteinerį pakraut nieko nereiškia, jį reikia ant kažko uždėt ir nuvežt iki galutinio taško.“

9. Kaip priimti intermodaliniai sprendimai pakeitė intermodalinius krovinių vežimus Lietuvoje?

Kokie dar galimi intermodaliniai sprendimai sąlygotų intermodalinių pervežimų augimą Lietuvoje?

VT2: „Pirmas dalykas – reikalingas uosto išgilinimas, kad galėtų priimti didelio tonažo ir didelės grimzlės laivus, kurie veža didelius kiekius konteinerių, nes plaukiojimas mažais laivukais, atvežimas į šalį nedidelį kiekį konteinerių nesudaro sąlygų vystyti taip vadinamą centrointermodalinį, iš kurio būtų

paskirstymas į kitus uostus. Jeigu nebus atitinkamo gylio, infrastruktūros, krantinių, kranų, personalo tam dalykui užtikrinti, tai lavai tikrai neatplauks. Kitas dalykas yra trūkumas pačių logistikos centrų, uosto teritorija maža ir krauti didelius kiekius konteinerių nėra galimybės, tai reiškia, kad jie turi būti greitai išvežti iš uosto. Tai reikalingi logistikos centrai, kas yra numatoma. Turi būti atitinkamai ir geležinkelio platformų ar automobilių greitam išvežimui ir paskirstymui. Svarbiausia dalykas yra ko reikia klientui, kam reikalingas kroviny, intermodalinio į priekį nepastumsim niekaip. Kitas dalykas tai Rusijos diskriminacinė politika kitų šalių atžvilgiu. Jei jos politika nediskriminuotų, tai tikrai didesnis kiekis intermodalinių srautų keliautų per Baltijos šalis, o ne išskirtinai per Rusijos uostus. Kaip jau minėjau trūksta gylio, o išgilint uosto nėra galimybių dabartinėje teritorijoje, todėl turi būti statomas toks uostas už uosto ribų, jūroje, supilant salą, kuriame gylis būtų 17 m ir galėtų atplaukti didieji „Baltmax“ laivai.“

10. Kokią įtaką Lietuvos intermodalinio transporto plėtrai turi dalyvavimas Europos Sąjungos INTERREG III programos projekte „Rytų – Vakarų transporto koridorius“, Marco Polo programoje?

VT2: „Teigiama įtaka INTERREG III programoje, bet kiek žinau, Lietuva Marco Polo programoje nedalyvauja, nes ten atitinkamos veiklos, dalyvauja daugiau verslas, ne valstybinio sektoriaus (prancūzai, vokiečiai). Esmė, kad geležinkelių ar vidaus vandens transportas konkurencingas kelių transportui tik tuomet, kai atstumas didesnis 700-800 km, o mūsų valstybė 350 km. Nėra poreikio kažką keisti valstybės viduje, o jei nori keisti tarptautiniam kontekste keisti, tai turi surasti partnerių, pvz.: Latvija, Lenkija Estija, teikti bendrą paraišką, numatyti maršrutą, tinkantį visiems.“

11. Kaip intermodalinio transporto plėtra padidintų konkurencingumą Baltijos jūros regione?

VT2: „Jeigu nebūtų diskriminacinės Rusijos politikos, Baltijos jūros regionas geriau vystytųsi. Taip pat priklauso ir nuo Kinijos pozicijos. Jeigu rusai pagaliau modernizuotų transsibiro magistralę, kad joje galima būtų vežti krovinius saugiai ir greitai, labai paskatintų. Dabar kiniečiai krovinius plukdo jūromis per Sueco kanalą Raudonąją jūrą, kuris yra visiškai užkimštas. Tai užima tikrai ilgą laiką, jei ne kanalu, tai aplink visą Afriką, tai užima 42 dienas. O sausuma būtų žymiai greičiau ir tai užimtų iki 20 dienų, gal greičiau. Tai labai priklauso nuo Rusijos tinklo vystymo ir Kaukazo šalių, kurios yra įsijungusios į tinklą Traceca (Transporto Europos, Kaukazo ir Azijos tinklas). Mes labai bendradarbiaujam su Traceca šalimis ir tai gali labai paskatinti intermodalinio transporto plėtrą, ypač kroviniams iš Kaukazo, Turkijos. Trečiosios šalys Baltijos jūros regione norėtų investuoti į infrastruktūrą, leisti investuoti, kad jie turėtų savo intermodalinius terminalus, per kuriuos galėtų gabenti prekes, O Europos Sąjungoje trečiųjų šalių kapitalo įsiliejimas yra apribotas tiek kinams, tiek Kazachstanui.“

12. Kaip kuriami naujos kartos viešieji logistikos centrai padidintų krovinių mobilumą, pagerintų krovinių ir muitinės paslaugų kokybę? Kokia numatoma tolimesnė šių centrų plėtra?

VT2: „Lietuvoj numatyti 4 centrai. Pateikta Šiaulių logistikos centro paraiška Europos Sąjungos paramai gauti, šiuo metu vertinama parengti visai techninei dokumentacijai, nėra jokių problemų su žeme, nereikia išpirkti visuomenės reikmėms. Dėl Kauno – neapsisprendžiama dėl vietos. Yra dvi vietos: Palemone (valstybinė žemė, nereikia išpirkti, intermodalinis terminalas) ir Karmėlavoj (darant Karmėlavoj, reikalingas žemės išpirkimas, neaišku, kiek tai užtruktų). Europos Sąjungos programavimo periodas yra 2007 – 2013, tai turi būti atitinkamai sudarytos sutartys iki 2013 metų pabaigos. Dėl logistikos centro Klaipėdoje šiuo metu yra rengiam studija dėl vietos parinkimo.“

Interviu su respondentu VAI

1. Kokius, Jūsų nuomone, svarbiausius pokyčius galėtumėte įvardinti Lietuvos transporto politikoje po įstojimo į Europos Sąjungą?

VAI: Po Lietuvos įstojimo į Europos Sąjungą Lietuvai atsivėrė galimybės integruotis į Vakarų Europos transporto rinką, šalies geografinė padėtis lėmė tapti tiltu tarp Rytų ir Vakarų. Tuo sėkmingai pasinaudojo transporto sektoriaus įmonės. Lietuvos transporto politika grindžiama intermodalinių projektų plėtra, ekologiškumu, energijos resursų taupymu. AB „Lietuvos geležinkeliai“ yra stambiausia šalies transporto įmonė ir turi nusistovėjusius ryšius su Rytų šalimis. Po įstojimo į Europos Sąjungą ėmė stiprėti Lietuvos geležinkelių ryšiai su Vakarų Europos valstybėmis.

Globalizacijos veikiamų šalių ekonomikų konkurencingumas vis labiau priklauso nuo transportavimo ir prekių paskirstymo sistemų išsivystymo kokybės lygio. Iki įstojimo į Europos Sąjungą neturėjo efektyvios transporto ir komunikacijų sistemos, egzistavusios nebuvo integruotos su kaimyninių šalių atitinkamomis sistemomis. Globaliai Lietuva egzistuoja Europos – Azijos ašyje, reginiame lygyje – Baltijos jūros regione. Tikslai, keliami transporto sistemai (ir geležinkelių transportui konkrečiai – užimti kuo platesnį prekybos ir transportavimo paslaugų rinkos segmentą.

2. Lietuvos Respublikos Vyriausybės patvirtintoje ilgalaikės (iki 2025 metų) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategijoje viena iš svarbiausių Lietuvos transporto politikos kryptių yra įvardinta intermodalinio transporto plėtra. Kokie yra pasiekti rezultatai šioje srityje nuo įstojimo į Europos Sąjungą pradžios?

VAI: Lietuvos Respublikos Vyriausybės patvirtintoje ilgalaikės (iki 2025 metų) Lietuvos transporto sistemos strategijoje viena iš svarbiausių Lietuvos transporto politikos kryptių yra įvardinta intermodalinio transporto plėtra. Nuo įstojimo į Europos Sąjungą AB „Lietuvos geležinkeliai“ nuosekliai laikosi nuostatos vystyti intermodalinius projektus. Kaip pavyzdžius galima paminėti intermodalinio traukinio „Vikingas“ paleidimą, Viešųjų logistikos centrų įsteigimą Vilniuje, Kaune ir Klaipėdoje. Glaudus bendradarbiavimas su Klaipėdos uosto kompanijomis, asociacijomis. Intermodalinių pervežimų plėtra Lietuvos geležinkelių – Lietuvos geležinkelių plėtros prioritetas.

Atskiras Lietuvos transporto mazgas arba atskira transporto kompanija turi ribotas galimybes konkuruoti dėl didesnių transportavimo paslaugų apimčių. Todėl intermodalumas (kai sujungiamos kartais ne tik Lietuvos, bet gretimų valstybių (regionų) pastangos duoda žymiai efektyvesnius rezultatus.

Būtent Lietuvos Respublikos Vyriausybės patvirtintoje ilgalaikės (iki 2025 metų) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategijoje išryškinama ir pabrėžiama tiesioginė transportavimo-distribucijos procesų priklausomybė nuo įvairių transporto rūšių tarpusavio sąveikos gerinimo –

intermodalumo plėtojimo darosi aišku, kad vien Lietuvos geležinkelių pastangų neužtenka konkurencinėje kovoje su gretimai esančiais transporto mazgais, jau vien todėl Lietuvos transporto sektoriaus įmonės priverstos plėtoti intermodalinio transporto paslaugas.

3. Kokia yra Europos Sąjungos šalių patirtis plėtojant intermodalinį transportą? Pateikite pavyzdžių.

VA1: Vienas iš veiksmingiausių Europos Sąjungos valstybių patirties pavyzdžių plėtojant intermodalinį transportą yra Europos Komisijos sukurta Marco Polo programa, kurios pagrindinis tikslas yra kuo daugiau krovinių perkelti nuo kelių transporto ant ekologiškesnio geležinkelių, jūrų ar vidaus vandenų transporto modų. Visas finansavimas yra suskirstytas į keturias pagrindines sritis, paremtas sėkmingais intermodalinio transporto pavyzdžiais: krovinių gabenimas jūra (angl. motorways of the sea); modalinis perkėlimas (angl. modal shift); visapusis mokymasis (angl. common learning); katalizuojantys veiksmai (angl. catalyst action).

4. Kokius intermodalinio transporto privalumus ir trūkumus galėtumėte įvardinti?

VA1: Intermodalinio transporto privalumai akivaizdūs: padidėja krovinių pristatymo greitis, krovinius stengiamasi gabenami ekologiškai švaresnėmis transportavimo priemonėmis, parenkami optimalūs maršrutai ir t.t.

Viena iš problemų (bet ne trūkumų) su kuria susiduriama vystant intermodalinį transportą - suderinanti atskirų kompanijų interesus sudėtingoje transportavimo grandinėje. Šiuo metu aktualus geležinkelių (kurie valdomi Valstybės) ir Klaipėdos uosto (privачios kompanijos), Lietuvos gamintojų (4 stambios įmonės) ir autotransporto kompanijų (privачios įmonės) interesų suderinimas. Intermodalinė logistinė pervežimų grandinė neveiks, jeigu nors viena iš joje dalyvaujančiųjų šalių iškels savo interesus virš kitų.

Intermodalinio transporto pagrindinis tikslas - užtikrinti optimalų, įvertinant išorinius kaštus, visų transporto rūšių panaudojimą gabenant krovinius. Todėl intermodalinio transporto pagrindinis privalumas būtų galimybė formuoti logistikos grandinės konfigūraciją, kuri leistų padidinti transporto paslaugų efektyvumą ir kartu sumažinti visuomenės kaštus gamtosaugai, saugai ir saugumui. Intermodalinėje transporto grandinėje svarbu ne tik kiekvienos transporto rūšies panaudojimo efektyvumas, bet ir sąveikos tarp transporto rūšių transporto mazguose harmonizavimas bei pačių transporto mazgų veiklos tobulumas.

5. Koks yra Europos Sąjungos finansinis indėlis į Lietuvos transporto sistemą?

VA1: Apie Europos Sąjungos indėlį visai Lietuvos transporto sistemai kalbėti yra sudėtinga, autotransporto, jūrų transporto įmonės (Lietuva nebeturi laivyno) gal būt tai pajuto greičiau, dauguma autotransporto kompanijų sėkmingai dirba būtent Europos rinkoje. Lietuvos geležinkeliai naudojant Europos Sąjungos lėšas vykde ir vykdo infrastruktūros modernizavimo, lokomotyvų ir vagonų parko atnaujinimo ir kitus darbus.

To dėka Lietuvos geležinkeliai šiuo metu viena iš moderniausių geležinkelio įmonių Vidurio ir Centrinėje Europoje. Nuo 1999 m. LG įsisavino daugiau kaip 850 mln. Lt Europos Sąjungos struktūrinių fondų lėšų.

6. Kokie veiksniai įtakoja intermodalinio transporto plėtrą Lietuvoje ir Europos Sąjungoje?

VA1: Intermodalinio transporto plėtra Lietuvoje ir Europos Sąjungoje įtakojama visų pirma globalių veiksnių – pasaulinių prekybos ir transporto tendencijų. Tebesitęsianti ekonomikos krizė verčia transporto sektoriaus įmones jungtis dalyvaujant logistinėse grandinėse. Nuolat plečiasi ir tarptautinis bendradarbiavimas, tarptautinės transporto organizacijos taip pat nuolat ieško galimybių kurti naujus transporto koridorius, atverti naujas galimybes transporto įmonėms. Stengiamasi suderinti įvairių transporto rūšių įmonių interesus ir nukreipti pastangas geresniam, greitesniam krovinių aptarnavimui.

7. Kokios atskiros transporto rūšys naudojamos intermodaliniams vežimams Lietuvoje? Kuria transporto rūšimi pervežami didžiausi krovinių srautai?

VA1: Lietuvoje daugiausia krovinių vežama geležinkelių transportu (2010m. duomenys) – 48 % visų krovinių, automobiliais vežama 44 %, ir jūrų transportu – 6 % visų vežamų krovinių.

8. Kokie prognozuojami intermodalinio transporto srautai iki 2015 metų?

VA1: Prognozuojama, kad iki 2015 metų intermodaliniai pervežimai turėtų augti sparčiau, negu bendri pervežimai geležinkeliais.

9. Kaip priimti intermodaliniai sprendimai pakeitė intermodalinius krovinių vežimus Lietuvoje? Kokie dar galimi intermodaliniai sprendimai sąlygotų intermodalinių pervežimų augimą Lietuvoje?

VA1: Ilgalaikėje (iki 2025 metų) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategijoje (toliau vadinama – ši Strategija), kuri atitinka Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004–2008 metų programą, kuriai pritarta Lietuvos Respublikos Seimo 2004 m. gruodžio 14 d. nutarimu Nr. X-43 (Žin., 2004, Nr. 181-6703) numatyta eilė priemonių intermodalinio transporto spartesnei plėtotei:

- Krovinių sektoriuje intermodalinio transporto koncepcija realizuojama plečiant 3 tipų transporto mazgus: jūrų ir upių uostus bei sausumos uostais vadinamus naujosios kartos logistikos centrus („krovinių kaimelius“);
- Lietuvos intermodalinio transporto plėtros geros perspektyvos prognozuojamos ir Europos Komisijos iniciatyva INTERMODA studijos rezultatuose. Lietuva pagal savo galimybes yra ketvirtoji tarp 15 Vidurio ir Rytų Europos valstybių, plečiančių intermodalinį transportą vakarų–rytų kryptimi.
- Kuriant transporto sistemos informacinę infrastruktūrą, reikia atsižvelgti į bendruosius Europos reikalavimus ir į dvišalius bei daugiašalius susitarimus su kaimyninėmis valstybėmis. Kuriant informacinius projektus, būtina atsižvelgti į ES institucijų iniciatyvos ir Europos transporto

ministrų konferencijos rezoliucijas (dėl GALILEO satelitinės radijo navigacinės sistemos, vežėjų sekimo sistemos EUTELTRAC, duomenų perdavimo standarto EDIFACT naudojimo ir kitus). Naujas telematikos pritaikymas pagrįstas palydovinėmis navigacijos sistemomis. Europos pasaulio tinklo palydovinė navigacijos sistema (GALILEO projektas) bus svarbiausia iš įvairių telematikos projektų. GALILEO projektas bus naudojamas visose transporto šakose: navigacijai, eismo ir transporto priemonių parko vadybai, stebėjimui, srautų sekimui, priežiūros ir gelbėjimo sistemoms. GALILEO projektas bus pagrindinis ateities intermodalinio eismo sistemos valdymo elementas. Jis gali suteikti naują plačią erdvę moksliniams tyrimams ir verslo taikymui transporto telematikos ir logistikos srityse. Kuriant projektus, reikia taip pat įvertinti prisijungimą prie Europoje veikiančių transporto telematikos projektų, kurie įgyvendinami pagal Europos transporto telematikos plėtros programą DRIVE.

- Atsižvelgiant į tai, kad Europos Komisijos transporto politikoje (Baltoji knyga: Europos transporto politika iki 2010 metų. – 2001), taip pat šioje Strategijoje ypač daug dėmesio skiriama atskirų transporto rūšių plėtros subalansavimui bei jų efektyviaisąveikai per intermodalinių transportavimo procesų plėtotę, atsiranda poreikis parengti palankią teisinę bazę modernioms įvairių transporto rūšių technologijoms ir procesams plėtoti. Skatinant šiuolaikinių intermodalinio transporto technologijų diegimą, reikia įteisinti valstybės paramą kofinansuojant inovacijas ir mokslo tiriamuosius darbus šioje srityje. Be to, tobulinant transporto sektoriaus reguliavimo teisinę bazę, derėtų reikiamą dėmesį skirti teisės aktų, skatinančių privataus ir viešojo kapitalo partnerystės principo taikymą finansuojant transporto infrastruktūros plėtrą, rengimui;
- Sukurti valstybės paramos kombinuotojo transporto plėtrai ir šios transporto rūšies skatinimo sistemą (remiantis atitinkamomis ES direktyvomis, planinio laikotarpio pradžioje reikia parengti norminius aktus, kurie skatintų privačią iniciatyvą ir leistų pritraukti investicijas intermodalinio ir kombinuotojo transporto logistikos centrums, ateityje turėsiantiems svarbią reikšmę tranzitinio vežimo plėtrai, steigti);
- Kurti bendras (intermodalines) paslaugas teikiančią sistemą, tobulinti įvairių keleivių vežimo transporto rūšių tarpusavio sąveiką, steigti bendrus įvairių transporto rūšių paslaugų terminalus, keleivių patogumui įdiegti vieno elektroninio bilieto koncepciją.

10. Kokią įtaką Lietuvos intermodalinio transporto plėtrai turi dalyvavimas Europos Sąjungos INTERREG III programos projekte „Rytų – Vakarų transporto koridorius“, Marco Polo programoje?

VA1: Realizuojant Rytų-Vakarų (EAST-WEST) transporto koridoriaus projektą, kuris atliekamas ES INTERREG III B programos rėmuose, dirbame su švedais ir danais. Norėtume pasitelkti partnerystei ir vokiečius, kad bendromis jėgomis kurtume transporto tinklą ir infrastruktūrą rytų-vakarų kryptimi, taip pat, kad Baltijos pietų subregione sukurtume ir teiktume tokios kokybės

paslaugas, kurios būtų konkurencingos šiaurinio Baltijos jūros subregiono uostų ir transporto mazgų bei tinklų paslaugoms.

Atsižvelgiant į Europos Sąjungos iniciatyvą remti „žaliųjų“ transporto koridorių plėtrą, ypatingas dėmesys „draugiško aplinkai“ geležinkelių transporto plėtotei. AB „Lietuvos geležinkeliai“ jau ne pirmus metus dalyvauja Europos Komisijos Marko Polo programos, skatinančios krovinių gabenimą ekonomiškėmis ir ekologiškėmis transporto priemonėmis, finansuojamuose projektuose. Dar geresnių rezultatų tikimasi įgyvendinus pradėtą tarptautinį projektą „Rytų Vakarų transporto koridoriaus II“ (EWTC II), kuris užtikrins sklandų ir nenutrūkstamą krovinių srautų judėjimą tarp Pietinės Baltijos šalių per Lietuvą, Baltarusiją iki Rusijos, Ukrainos, Kaukazo, Centrinės Azijos, Kinijos ir kitų Tolimųjų Rytų šalių, panaudojant įvairių transporto rūšių privalumus. Vilniaus ir Kauno viešųjų logistikos centrų steigimas, europinės vėžės „Rail Baltica“ bei kiti Lietuvos geležinkelių plėtros projektai užtikrins efektyvesnį krovinių srautų judėjimą tiek Rytų-Vakarų, tiek Šiaurės-Pietų kryptimis.

AB „Lietuvos geležinkeliai“ dalyvaudama „Rytų – Vakarų transporto koridorius II“ projekte išplėtė bendradarbiavimą su projekto partneriais iš Švedijos, Danijos, Vokietijos, sudarė galimybes užmegzti dalykinius santykius su potencialiais krovinių savininkais bei ekspedicinėmis kompanijomis šiose šalyse. Bendros EWTC geležinkelių koncepcijos kūrimas paskatino ieškoti svarbiausių kriterijų ir veiklos rodiklių, geležinkelių transporto veiklai apibūdinti ir sąveikai tarp skirtingos vėžės geležinkelių harmonizuoti, išsiaiškinti svarbiausius kliuvinius geležinkelių transporto veiklai koridoriuje ir numatyti veiksmų planą jiems pašalinti.

Bendrovė realizuoja Telematikos priemonių kroviniams gabenti techninių sąveikos specifikacijų pritaikymo Lietuvos geležinkelių tinklui pagal ES reglamentą uždavinį. Tai pirmas bandymas pritaikyti šį reglamentą 1520 mm vėžės pločio geležinkelių tinklui, kuris būtinas norint harmonizuoti skirtingų vėžių geležinkelių sąveiką, diegti informacines sistemas, skirtas EWTC geležinkelių transporto sistemos vartotojams.

Projekte nagrinėjamos galimybės šaudyklinių traukinių iš Klaipėdos/Kaliningrado rytų link paleidimui, o bendrovė deda konkrečias pastangas tokiems šaudyklinių traukinių projektams įgyvendinti.

11. Kaip intermodalinio transporto plėtra padidintų konkurencingumą Baltijos jūros regione?

VA1: Suprantama, kad Lietuvos intermodalinio transporto ir distribucijos sektorius turi efektyviai įsikomponuoti į BJR transportavimo-distribucijos sistemą. Tačiau tai įgyvendinti galima tik tarpregioninio ir tarptautinio bendradarbiavimo pagrindu. Norint pakeisti situaciją reikia bent kiek subalansuoti transporto srautus Baltijos jūros regione: pasiekti, kad Rytų kaimynai savo dėmesį kreiptų ne vien į šiaurinę Baltijos jūros pusę, bet ir į pietinę regiono dalį, kad vis didesni transporto srautai iš Rytų pasuktų ir per Lietuvą į Daniją, Švediją, Vokietiją ir t.t.

Tam gali būti išnaudojama tiek Klaipėdos uosto keltų linija su Mukranu, tiek Šeštokų geležinkelio stotis.

12. Kaip kuriami naujos kartos logistikos centrai padidintų krovinių mobilumą, pagerintų krovinių ir muitinės paslaugų kokybę? Kokia numatoma tolimesnė šių centrų plėtra?

VA1: AB „Lietuvos geležinkeliai“ valdžios institucijų yra įgaliota steigti Vilniaus ir Kauno viešuosius logistikos centrus (VLC), kurie turi paskatinti intermodalinio transporto vystymąsi Lietuvoje ir visame regione.

a. Atsižvelgiant į tai, kad VLC pagal savo apibrėžimą turi turėti prieigą prie mažiausiai dviejų transporto rūšių, konteinerinis geležinkelių terminalas tampa pagrindine VLC dalimi. Šis sausumo konteinerinis terminalas pagal kuriamą koncepciją pirmiausiai bus orientuotas į importo, ateinančio devintu transporto koridoriumi paskirstymo funkciją. Tuo pačiu bus praplėstos Klaipėdos uosto aptarnaujamos rinkos ribos, perkeltas jas toliau į sausumą. Terminalas taip pat puikiai tarnaus ne tik importo paskirstymui į Lietuvos, Lenkijos, Baltarusijos, Rusijos ir kitų šalių prekybinius centrus, bet ir atliks eksporto perkrovos funkciją, atliekant terminale konteinerių pildymą eksportuojama produkcija.

b. Tačiau siekiant tinkamai išnaudoti visą intermodalinio transporto išvystymo naudą yra siekiama VLC padaryti kaip pilnai integruotą logistikos parką, kuris pilnai atliktų tiek importo paskirstymo, tiek eksporto perkrovimo ir konteinerių saugojimo, remonto ir nuomos bei kitas funkcijas. Norint įgyvendinti šį principą šalia pastatyto konteinerinio terminalo atsiras ir daugybė logistika, transportavimu ir kita pridėtinę vertę kuriančią veikla užsiimančių kompanijų. Būtent dėl šios priežasties yra siekiama sukurti geras sąlygas (prisijungimą prie pagrindinių kelių ir geležinkelių, reikalingų komunikacijų ir kitos infrastruktūros) tokioms kompanijoms įsikurti VLC.

c. Tikime, kad ši VLC koncepcija suteiks intermodalinio transporto paslaugų plėtotei Lietuvoje reikalingą struktūrą ir organizaciją. O Intermodalinio transporto išplėtojimas leis perkelti daugiau krovinių, vežti labiau gamtą tausojančiomis ir ekonomiškesnėmis transporto priemonėmis dėl ko naudą pajus ne tik transporto operatoriai, bet ir visuomenė. Pavyzdžiui, Danijoje, Suomijoje, Prancūzijoje, Vokietijoje, Italijoje, Ispanijoje ir Švedijoje modernūs logistikos centrai ir intermodalinės technologijos leido sumažinti krovinių gabenimo išlaidas net 20–30 procentų.

Vilniaus VLC

Atsižvelgus į atliktoje Vilniaus VLC galimybių studijoje prognozuojamą paklausą ir privačių žemės sklypų padėtį numatomoje teritorijoje, projektas buvo suskirstytas į 3 pagrindinius etapus. Pirmu etapu bus vystoma Vilniaus miesto savivaldybės administracinėse ribose esanti 57 ha teritorijos dalis. Šioje teritorijoje, esančioje šalia Vaidotų geležinkelio skirstymo stoties, bus statomas konteinerinis geležinkelių terminalas, suteiksiantis intermodalinio transporto vystymuisi Lietuvoje ir

aplinkiniuose regionuose trūkstantį grandį bei sukursiantis Vilniaus VLC kaip „sausumos uosto“ koncepciją.

Be kokybiškų perkrovimo paslaugų iš traukinių į vilkikus ir atvirkščiai, terminale bus galima sandėliuoti konteinerius ir laikyti transporto priemonės bei vykdyti konteinerių priežiūros ir remonto darbus. Terminalą sudarys: 4 kelių geležinkeliai (apie 1000 m ilgio, iš jų 2 bus pabaigti per pirmąjį statybų etapą, o likę 2 – per vėlesnius plėtros etapus; 2 ožiniai konteinerių kranai, kurių kiekvieno maksimali keliamoji galia – 40 t; sandėliavimo talpa – iki 960 TEU (sąlyginis konteinerių vienetas) su galima plėtra iki dar 180 TEU.

Prognozuojama, kad pirmaisiais metais šio terminalo krova sieks apie 17 tūkst. TEU, o vėliau palaipsniui augs dėl didesnio klientų informuotumo apie terminalo galimybes bei kylančio konteinerizacijos lygio.

Be terminalo Vilniaus VLC teritorijoje bus kuriama infrastruktūra sandėliavimo ir kitą pridėtinę logistikos vertę sukuriančių patalpų statybai. Bus vykdomi nuo Vilniaus Pietinio aplinkkelio iki suprojektuoto konteinerinio terminalo ir investuotojams formuojamų žemės sklypų einančio kelio pagerinimo darbai. Prie teritorijos bus priversti ir reikiami inžineriniai tinklai: vandentiekis, elektra, telekomunikacijos, dujos ir pan.

2011 m. pradžioje AB „Lietuvos geležinkeliai“ Valdyba apsvarstė ir priėmė sprendimą steigti Viešąją įstaigą „Vilniaus viešasis logistikos centras“ (toliau – VŠĮ „Vilniaus VLC“). Ji užsiims sudedamosios cento dalies logistikos parko plėtra ir valdymu. Nutarta, kad šios įstaigos steigėjomis bus tik AB „Lietuvos geležinkeliai“ ir Vilniaus miesto savivaldybė.

Prognozuojama, kad per 2012–2017 m. už žemės sklypų nuomą VŠĮ „Vilniaus VLC“ uždirbs apie 2,9 mln. Lt. pajamų. Vilniaus VLC galimybių studijoje atliktus skaičiavimus, logistikos centro intermodalinis terminalas, kuris bus steigiamas kartu su logistikos parku, AB „Lietuvos geležinkeliai“ kasmet duotų daugiau nei po 4 mln. Lt pajamų. „Taip pat tai leistų netolimoje ateityje formuoti mažiausiai po vieną konteinerinį traukinį per dieną tarp Vilniaus ir Klaipėdos viešųjų logistikos centrų.

„Vilniaus VLC“ atsiradimas paskatins miesto infrastruktūros bei smulkiojo ir vidutinio verslo plėtrą, sukurs daug naujų darbo vietų, pagerins verslo sąlygas regione. Praėjusių metų pabaigoje atliktoje galimybių studijoje nustatyta, kad per visą šio projekto gyvavimo laikotarpį įvairių mokesčių pavidalu į valstybės biudžetą papildomai turėtų būti surinkta apie 55 mln. litų bei sukurta apie 1 300 naujų tiesioginių ir daugybė netiesioginių darbo vietų. Projekto nauda, turint galvoje ir tai, kad daugiau krovinių bus perkelta vežti ekologiškesnėmis ir ekonomiškesnėmis transporto priemonėmis ir kad tiekimo grandinė taps efektyvesnė, siekia daugiau nei 370 mln. Lt.

Verta paminėti, kad dar prieš pradėdant rengti teritorijų planavimo dokumentus siekiama detaliai išsiaiškinti visus suinteresuotų institucijų poreikius būsimajame VLC. Su keturiais potencialiais investuotojais jau pasirašyti ketinimų protokolai dėl susidomėjimo ne tik steigties formuojamoje

teritorijoje, bet ir naudotis konteineriniu terminalu importui ir eksportui. Pokalbiai su susidomėjusiomis logistikos, transporto ir pramonės įmonėmis vyks ir toliau, kol bus rengiami teritorijų planavimo ir techninio projektavimo dokumentai.

„Prognozuojame, kad per 2012–2017 m. už žemės sklypų nuomą VšĮ „Vilniaus VLC“ uždirbs apie 2,9 mln. Lt pajamų“, – sakė AB „Lietuvos geležinkeliai“ Viešųjų logistikos centrų sektoriaus viršininkas Mindaugas Butnorius. Pasak jo, pagal Vilniaus VLC galimybių studijoje atliktus skaičiavimus, logistikos centro intermodalinis terminalas, kuris bus steigiamas kartu su logistikos parku, AB „Lietuvos geležinkeliai“ kasmet duotų daugiau nei po 4 mln. Lt pajamų. „Taip pat tai leistų netolimoje ateityje formuoti mažiausiai po vieną konteinerinį traukinį per dieną tarp Vilniaus ir Klaipėdos viešųjų logistikos centrų.

Š.m. gegužės 25 d. AB „Lietuvos geležinkeliai“ su Muitinės departamentu prie Finansų ministerijos bei Valstybine maisto ir veterinarijos tarnyba pasirašo bendradarbiavimo susitarimus kuriais išreiškiamas ketinimas Vilniaus viešajame logistikos centre įkurdinti šių tarnybų filialus ir teiktų dokumentų formavimo ir patikros paslaugas.

Kauno VLC

Pirmiausia reikėtų atkreipti dėmesį, kad Kauno VLC bus steigiamas dviejų geležinkelio vėžių (plačiosios ir siaurosios) sankirtos taške, todėl Kauno VLC projektas yra glaudžiai susijęs su kitu Susisiekimo ministerijos vykdomu projektu „Rail Baltica“. Dviejų vėžių susikirtimo taške bus įrengtas intermodalinis terminalas užtikrinsiantis sklandų ir greitą intermodalinių krovinių perkrovimą tarp skirtingo pločio vėžių bei skirtingų transporto rūšių.

Kauno VLC projekto įgyvendinimas bus finansuojamas iš ES struktūrinių paramos fondo lėšų, numatyta skirti apie 64 mln.Lt.

Kauno VLC projektas prisidės prie ES politikos įgyvendinimo, t.y. plėtoti intermodalinį transportą, daugiau krovinių perkeliant vežti ekonomiškėmis ir ekologiškėmis transporto priemonėmis. Taip pat mažins aplinkos taršą, grūstis ir eismo įvykius kelyje bei kitą sunkiųjų transporto priemonių keliamą neigiamą poveikį aplinkai šalia Kauno miesto, be to sukurtos papildomos darbo vietos padės spręsti socialinius klausimus Kauno regione.

VLC koncepcija yra tokia, kad netoli įrengto intermodalinio terminalo turėtų koncentruotis ir visa su transportu ir logistika susijusi veikla tam, kad vienoje vietoje efektyviai ir taupant laiką būtų galima atlikti visas pridėtinę vertę kuriančias paslaugas. Labai svarbu, kad intermodalinis terminalas ir vėžių susikirtimo taškas atsirastu netoli jau dabar veikiančių tiek logistikos ar pramonės objektų. Tai sukurtų palankias investicines sąlygas šalia steigtis naujoms tiek Lietuvos, tiek užsienio kompanijoms pasistatant ten savo sandėlius ar tikus su logistika susijusius objektus ir vykdyti per terminalą atsivežtų krovinių sandėliavimą ir distribuciją į aplinkinius regionus.

Remiantis geriausia užsienio valstybių praktika ir siekiant neiškreipti konkurencinių sąlygų valstybė užtikrins visiems vienodas sąlygas veikti VLC – sukurdamą reikiamą infrastruktūrą (privažiuojamuosius geležinkelių ir automobilių kelius, intermodalinį terminalą, komunikacijas) ir suteikdama galimybę verslui įsikurti VLC teritorijoje lygiomis teisėmis ir sąlygomis. Verslas turės pats priimti sprendimus kokią veiklą jis vykdys, statys sandėlius, teiks logistines paslaugas, ar kita su VLC susijusią veiklą.

Parenkant vietą VLC steigimui būtina įvertinti labai daug faktorių, kurie gali iš esmės įtakoti VLC steigimo vietos parinkimą. Visų pirma reikia konstatuoti tai, kad visi VLC bus steigiami tarptautinių koridorių sankirtose, ten kur yra didžiausi krovinių srautai. Parenkant tikslią Kauno VLC steigimo vietą, bus būtina įvertinti esamą geležinkelio, kelių transporto ir kitą infrastruktūrą, esamą komunikacijų tinklą, veikiančius pramonės, logistikos, prekybos ir kt. objektus. Taip pat svarbus veiksnys parenkant viešojo logistikos centro steigimo vietą yra laisvi valstybinės žemės sklypai, nes tai leidžia ženkliai atpiginti projekto įgyvendinimą.



Rytų-Vakarų transporto koridorius Pietinio Baltijos regiono dalyje



Interreg IIIB project RAIL BALTIC