



VILNIAUS GEDIMINO TECHNIKOS UNIVERSITETAS
TRANSPORTO INŽINERIJOS FAKULTETAS
TRANSPORTO VADYBOS KATEDRA

Erika Pervenis

VIETINIŲ KROVINIŲ VEŽIMŲ GELEŽINKELIU PERSPEKTYVŲ TYRIMAS
THE ANALYSIS OF PERSPECTIVES OF LOCAL FREIGHT
TRANSPORTATION DEVELOPMENT

Baigiamasis magistro darbas

Transporto inžinerinės ekonomikos ir vadybos studijų programa, valstybinis kodas 62403S120

Tarptautinių vežimų organizavimo specializacija

Vadybos ir verslo administravimo mokslo kryptis

Vilnius, 2008

VILNIAUS GEDIMINO TECHNIKOS UNIVERSITETAS
TRANSPORTO INŽINERIJOS FAKULTETAS
TRANSPORTO VADYBOS KATEDRA

TVIRTINU
Katedros vedėjas

(Parašas)

doc. Aidas Vasilis Vasiliauskas
(Vardas, pavardė)

(Data)

Erika Pervenis

VIETINIŲ KROVINIŲ VEŽIMŲ GELEŽINKELIU PERSPEKTYVŲ
TYRIMAS
THE ANALYSIS OF PERSPECTIVES OF LOCAL FREIGHT
TRANSPORTATION DEVELOPMENT

Baigiamasis magistro darbas

Transporto inžinerinės ekonomikos ir vadybos studijų programa, valstybinis kodas 62403S120

Tarptautinių vežimų organizavimo specializacija

Vadybos ir verslo administravimo mokslo kryptis

Vadovas

habil. dr., prof. R. Palšaitis

(Moksl. laipsnis, vardas, pavardė)

(Parašas)

(Data)

Konsultantas

lekt. A. Reikienė

(Moksl. laipsnis, vardas, pavardė)

(Parašas)

08-05-15

(Data)

Konsultantas

(Moksl. laipsnis, vardas, pavardė)

(Parašas)

(Data)

VILNIAUS GEDIMINO TECHNIKOS UNIVERSITETAS
TRANSPORTO INŽINERIJOS FAKULTETAS
TRANSPORTO VADYBOS KATEDRA

Socialinių mokslų sritis

Vadybos ir verslo administravimo mokslo kryptis

Vadybos ir verslo administravimo studijų kryptis

Transporto inžinerinės ekonomikos ir vadybos studijų
programa, valstybinis kodas 62403S120

Tarptautinių vežimų organizavimo specializacija

TVIRTINU

Katedros vedėjas



(Parašas)

doc. Aidas Vasilis Vasiliauskas

(Vardas, pavardė)

2008-04-16

(Data)

BAIGIAMOJO MAGISTRO DARBO

UŽDUOTIS

.....Nr.

Vilnius

Studentui (ei) Enkus Perrenis

(Vardas, pavardė)

Baigiamojo darbo tema: Vietinių keitimų reikšmės geležinkelio
perspektivų tyrimas

patvirtinta 2007 m. sausio 26 d. dekanų potvarkiu Nr.17ti

Baigiamojo darbo užbaigimo terminas 2008 m. geguotės 23 d.

BAIGIAMOJO DARBO UŽDUOTIS:

1. Atlikti literatūros analizę. 2. Įsipažinti
geležinkelio reikšmę Lietuvoje. 3. Įsipažinti
vietinių keitimų reikšmę problemą Lietuvoje.
4. Atlikti vietinių keitimų reikšmės geležinkelio
perspektivų tyrimą. 5. Paruošti ir apginti
parąšymus.

Baigiamojo darbo rengimo konsultantai:

Vadovas



(Paraša)

(Moksl. laipsnis, vardas, pavardė)

habil. dr. prof. R. Palšaitis

(Moksl. laipsnis, vardas, pavardė)

Užduotį gavau



(Parašas)

Enkus Perrenis

(Vardas, pavardė)

2008-04-16

(Data)

PATVIRTINIMAS APIE ATLIKTO DARBO SAVARANKIŠKUMĄ

Patvirtinu, kad įteikiamas baigiamasis darbas „*Vietinių krovinių
vežimų geležinkelio perspektyvų tyrimas*“
.....:

1. Autoriaus atliktas savarankiškai, jame nėra pateikta kitų autorių medžiagos kaip savos, nenurodant tikrojo šaltinio.
2. Nebuvo to pačio autoriaus pristatytas ir gintas kitoje mokymo įstaigoje Lietuvoje ar užsienyje.
3. Literatūros sąrašė yra nurodyti visi naudotos informacijos šaltiniai.

Liuka Pervenis

(studento vardas, pavardė)

[Signature]
(parašas)

2008 m. 05 mėn. 22 d.

Vilniaus Gedimino technikos universitetas
Transporto inžinerijos fakultetas
Transporto vadybos katedra

ISBN
Egz. sk.
Data

ISSN

Transporto inžinerinės ekonomikos ir vadybos studijų programos magistro darbas

Pavadinimas **Vietinių krovinių vežimų geležinkeliu perspektyvų tyrimas**

Autorius **Erika Pervenis**

Vadovas prof. habil.dr. **Ramūnas Palšaitis**

Kalba

☒ X

lietuvių

☐

užsienio

Anotacija

Šiame baigiamajame magistro darbe atliekamas vietinių krovinių vežimų geležinkeliu perspektyvų tyrimas.

Darbą sudaro šios dalys: įvadas, tyrimo objektas ir problemos aptarimas, analitinė–metodinė dalis, vietinių krovinių vežimų geležinkeliu perspektyvų tyrimas, išvados ir siūlymai, literatūros sąrašas.

Analitinėje–metodinėje dalyje aptariami vietiniai krovinių vežimai geležinkeliu Lietuvos Respublikoje bei kitose Europos Sąjungos šalyse. Šioje dalyje nuosekliai nagrinėjama esama geležinkelių transporto situacija, įvertinant išskirtinius geležinkelių transporto bruožus skirtingose šalyse, pateikiami vietinių krovinių vežimų geležinkeliu statistiniai rodikliai bei tų rodiklių kitimo tendencijos, taip pat vertinamas vietinių krovinių vežimų geležinkeliu konkurencingumas.

Tiriamąjoje dalyje atliekamas vietinių krovinių vežimų geležinkeliu perspektyvų tyrimas. Šioje dalyje atliekami du praktiniai tyrimai: vietinių krovinių vežimų geležinkeliu perspektyvų tyrimas, panaudojant empirinį tyrimo metodą – apklausą, bei vietinių krovinių vežimų kelių ir geležinkelių transportu lyginamoji analizė. Įvertinus analitinėje–metodinėje dalyje pateiktą medžiagą ir praktinių tyrimų rezultatus bandoma prognozuoti vietinių krovinių vežimų geležinkeliu tendencijas bei perspektyvas ateityje.

Darbo apimtis – 66 p. teksto be priedų, 19 iliustr., 7 lent., 36 bibliografiniai šaltiniai.

Atskirai pridedami darbo priedai.

Prasminiai žodžiai: geležinkelis, konkurencingumas, perspektyvos, analizė, veiklos rodikliai, infrastruktūra, vežimai, liberalizavimas, geležinkelių transporto įmonė, vežėjas.

Vilnius Gediminas technical university

Transport engineering faculty

Transport management department

ISBN

ISSN

No.of copies

Date

Final paper of **transport engineering economy and management** magistrates studies

Title **The analysis of perspectives of local freight transportation development**

Author **Erika Pervenis**

Supervisor prof. habil.dr. **Ramūnas Palšaitis**

Language

☒ X lithuanian

☐ foreign

Summary

In this final paper of master studies it is analysed local cargos transportations' perspectives.

There are these parts in this paper: introduction, research object and problem's discussion, analytical–methodical part, the analysis of perspectives of local freight transportation development, conclusions and proposals, list of literature.

In analytical–methodical part it is discussed local cargos transportations by railway in Lithuania and in other Europe Union countries. In this part it is coherently analysed present situation of railway transport in justice to exclusive railway transport features in different countries, introduced statistical figures, these figures' variation tendencies, also in this part it is assessed local freight transportations' by railway competitive ability.

In experimental part it is analysed local freight transportations' perspectives. In this part it is made two fields: local freight transportations' by railway perspectives analysis, using empirical research method – opinion poll, and local freight carriage by road and railway transport comparable analysis. In justice to material which is placed in analytical–methodical part and practical analysis results it is made an attempt to forecast local freight transportations' tendencies and perspectives for the future.

This paper of master studies consist of 66 pages of text without additions, 19 pictures, 7 tables, 36 literature sources.

Separately there are added paper's additions.

Basic words: railway, competitive ability, perspectives, analysis, activity indicators, infrastructure, transportation, liberalization, railway transport company, carrier.

TURINYS

PAVEIKSLŲ SĄRAŠAS.....	9
LENTELIŲ SĄRAŠAS.....	9
IVADAS.....	11
1. TYRIMO OBJEKTAS IR PROBLEMOS APTARIMAS.....	13
2. ANALITINĖ–METODINĖ DALIS.....	14
2.1. Literatūros analizė.....	14
2.2. Geležinkelių transporto raida Europoje ir Lietuvoje.....	18
2.3. Vietiniai krovinių vežimai geležinkeliu Lietuvos Respublikoje.....	22
2.3.1. Išskirtiniai Lietuvos geležinkelių bruožai.....	23
2.3.2. Siaurasis geležinkelis – vietiniams krovinių vežimams.....	26
2.3.3. AB „Lietuvos geležinkeliai“ veiklos sąlygos.....	27
2.3.4. Bendra Lietuvos geležinkelių transporto sektoriaus SWOT analizė.....	31
2.3.5. Privatūs vežėjai, veikiantys Lietuvos geležinkelių sistemoje.....	34
2.3.6. Krovinių rūšių, transportuojamų geležinkeliais Lietuvos Respublikoje, analizė.....	35
2.3.7. Vietinių krovinių vežimų geležinkeliais apimtys bei apimčių kitimo tendencijos.....	37
2.3.8. Lietuvos Respublikos geležinkelių reforma.....	41
2.4. Vietiniai krovinių vežimai geležinkeliu Europos Sąjungos šalyse.....	42
2.4.1. ES transporto politika ir vietiniai krovinių vežimai geležinkeliu.....	42
2.4.2. Europos šalių geležinkelių plėtros perspektyvos.....	43
2.4.3. Baltijos šalių vietinių krovinių vežimų geležinkeliu lyginamoji analizė.....	45
2.5. Vietinių krovinių vežimų geležinkeliu konkurencingumas.....	47
3. VIETINIŲ KROVINIŲ VEŽIMŲ GELEŽINKELIU PERSPEKTYVŲ TYRIMAS.....	49
3.1. Vietinių krovinių vežimų geležinkeliu perspektyvų praktinis tyrimas.....	49
3.1.1. Vietinių krovinių vežimų geležinkeliu perspektyvų tyrimas, panaudojant empirinį tyrimo metodą – apklausą.....	49
3.1.2. Vietinių krovinių vežimų kelių ir geležinkelių transportu lyginamoji analizė.....	56
3.2. Vietinių krovinių vežimų geležinkeliu perspektyvos ir prognozės.....	59
IŠVADOS IR SIŪLYMAI.....	62
LITERATŪROS SĄRAŠAS.....	64
1 priedas. Transporto rūšių palyginimas.....	67
2 priedas. Lietuvos geležinkelių tinklas.....	68
3 priedas. Geležinkelių vagonų rūšys.....	69
4 priedas. Apklausos telefonu klausimynas.....	70
5 priedas. Straipsnis 11-ajai Lietuvos jaunųjų mokslininkų konferencijai.....	74

SANTRUMPOS

1. AB – akcinė bendrovė
2. BVP – bendrasis vidinis produktas
3. ES – Europos Sąjunga
4. EST – Estija
5. Europos Sąjungos Komisija - Komisija
6. IT – informacinės technologijos
7. IS – informacinė sistema
8. LG – AB „Lietuvos geležinkeliai“
9. LLRI – Lietuvos laisvosios rinkos institutas
10. LR – Lietuva
11. LV – Latvija
12. UAB – uždaroji akcinė bendrovė

PAVEIKSLŲ SĄRAŠAS

1 pav. Lietuvos geležinkelių tinklo koridoriai.....	24
2 pav. Siaurukas.....	26
3 pav. AB „Lietuvos geležinkeliai“ valdymo struktūra.....	27
4 pav. Krovinių vagonų parko vidutinis amžius.....	29
5 pav. Krovinių rūšių, transportuotų geležinkeliais LR 2006–2007 m., apimtys, tūkst. t.....	37
6 pav. Vidaus vežimai geležinkeliu LR 2004–2007 metais, tūkst. t.....	38
7 pav. Vidaus vežimai geležinkeliu visų vykdytų krovinių vežimų geležinkeliu kontekste, tūkst. t*.....	39
8 pav. Vietinių krovinių vežimų geležinkeliu santykis su tranzito, importo, eksporto apimtimis geležinkelių transportu.....	40
9 pav. Vietinių krovinių vežimų geležinkeliu Baltijos šalyse dinamika, mln. t.....	46
10 pav. Vietinių krovinių, vežtų LR, kiekiai.....	49
11 pav. Geležinkelių transporto perspektyvos gabenant krovinius šalies viduje.....	51
12 pav. Privažiuojamųjų kelių prie gamybinių įmonių analizė.....	52
13 pav. Geležinkelio privažiuojamųjų kelių įtaka geležinkelių transporto pasirinkimui vežti vietinius krovinius.....	53
14 pav. Geležinkelių transporto privalumai gabenant krovinius geležinkelių transportu šalies viduje.....	54
15 pav. Geležinkelių transporto trūkumai gabenant krovinius šalies viduje.....	54
16 pav. Priemonės, kurios padėtų gerinti vietinių krovinių vežimų geležinkelių transportu perspektyvas Lietuvoje.....	55
17 pav. AB „Lifosa“ gamybos ir žaliavų bei pagamintos produkcijos transportavimo geležinkeliu schema.....	56
18 pav. Pusvagonis 12-119.....	58
19 pav. Vietinių krovinių vežimų geležinkeliu LR prognozės.....	61

LENTELIŲ SĄRAŠAS

1 lentelė. Krovinių rūšių, transportuotų geležinkeliais LR 2006–2007 m., apimtys.....	36
2 lentelė. Vietinių krovinių vežimų geležinkeliu apimtys 2000–2007 m., tūkst. t.....	38

3 lentelė. Vietinių krovinių vežimų geležinkeliu Baltijos šalyse dinamika, mln. t.....	46
4 lentelė. Krovinių vežimas įvairiomis transporto rūšimis, mln. t.....	47
5 lentelė. Vietiniai krovinių vežimai įvairiomis transporto rūšimis, mln. t.....	48
6 lentelė. 100 000 t dolomitinės skaldos transportavimo kainos maršrutu Pakruojis–Kaunas kelių ir geležinkelių transportu lyginamoji analizė.....	59
7 lentelė. Vietinių krovinių vežimų geležinkeliu LR prognozės.....	61

IVADAS

Anot profesoriaus A. Baublio, transportas yra gyvybiškai svarbus visuomenės funkcionavimui. Jis formuoja erdvę ir mūsų erdvės sampratą, formuoja bei atspindi mūsų gyvenimo būdą ir mūsų kultūrą, prisideda prie ekonomikos plėtros, nes ekonomika priklauso nuo gero transporto. Visuomenės funkcionavimas, būtent pati jos prigimtis, labai priklauso nuo transporto kokybės ir planavimo. Transportui tenka svarbus vaidmuo kuriant materialines vertybes, racionaliai išdėstant gamybinės jėgas, įsisavinant gamtos turtus, tenkinant gyventojų susisiekimo poreikius, keliant žmonių materialinio ir kultūrinio gyvenimo lygį, stiprinant gamybą. Transportas yra būtinas norint vežti krovinius tarp įmonių, rajonų, šalių, taip pat įmonių viduje⁴.

Geležinkelių transportas yra viena iš sausumos transporto šakų, galinti sėkmingai vežti didelius krovinių srautus dideliais nuotoliais. Ypač ši transporto rūšis tinkama didžiagabaričiams, santykiškai nedidelės vertės kroviniams transportuoti. Ji taip pat yra ekonomiška, saugi ir ekologiškai švari transporto šaka. Geležinkelių transportu galima vežti labai įvairaus spektro krovinius: nuo smulkių supakuotų prekių, sukrautų ant padėklų arba konteineriuose, iki suverstų ir biriųjų krovinių vežimo krovininiais vagonais arba skystųjų krovinių – cisternomis. Specialiai pagal krovinių fizines ir chemines savybes pritaikytos transporto priemonės⁵ užtikrina krovinių saugumą ir prekinės būklės išlaikymą vežimo, krovos ir su ja susijusių procedūrų metu. Vienas didžiausių šios transporto rūšies privalumų – maža transportavimo kaina. Pasak ekspedicinių įmonių, gabenant krovinius geležinkeliais transportavimo išlaidos vidutiniškai sumažėja trečdaliu, nei juos gabenant autotransportu. Taigi geležinkelių transportas – viena iš pranašiausių transporto rūšių, naudojama nepriklausomai nuo metų laiko ar klimato sąlygų. Visi šie privalumai geležinkelių transportą daro prioritetinį gabenant krovinius sausuma daugelyje pasaulio regionų. Pagrindinė geležinkelių transporto problema – lankstumo, galimybės aprūpinti klientus „nuo durų iki durų“ stoka. Šiuo atveju yra nusileidžiama kelių transportui. Tai lemia vis mažėjančius krovinių vežimus geležinkeliais ir didėjančią automobilių kelių apkrovimą sunkiasvoriais sunkvežimiais. Tiek Vakarų, tiek ir Centrinėje bei Rytų Europoje dėl to padidėja avaringumas, aplinkos tarša, triukšmas. ES šalys susirūpino šiuo neigiamu reiškiniu. Todėl daugelis ES pastangų yra nukreiptos į geležinkelių transporto atgaivinimą ir naujo potencialo jam suteikimą.

⁴ A. Baublys. Transporto sistema. Vilnius: „Technika“ 1996. 8 psl.

⁵ Žr. 3 priedą. Geležinkelių vagonų rūšys.

Taigi geležinkelių transportas kai kuriais aspektais yra priekyje, taip teigia ir József Rohács, Győző Simongáti, vidaus laivybą bei kitą vietinį transportą tyrinėjantys mokslininkai⁶.

AB „Lietuvos geležinkeliai“ (LG), teikianti krovinių transportavimo geležinkeliu paslaugas, savo internetinėje svetainėje⁷ teigia, kad geležinkelių transportas mūsų šaliai yra strateginis, jame persipina senosios ir šiuolaikinės technologijos. Nors nuo tos dienos, kai pajudėjo pirmasis traukinys, prabėgo du šimtmečiai, tačiau dėl savo poveikio geležinkelis vis dar yra laikomas perspektyvia transporto rūšimi.

Įvertinus visus ankščiau minėtus teiginius, geležinkelių transportui turi būti skiriamas ypatingas vaidmuo.

Šio **baigiamojo magistro darbo tema** – Vietinių krovinių vežimų geležinkeliu perspektyvų tyrimas. Minėtina, kad ši tema yra mažai tyrinėta transporto srities mokslininkų, tad ji reikalauja išsamios mokslinės analizės.

Darbo tikslas – numatyti vietinių krovinių vežimų geležinkeliu ateities tendencijas bei perspektyvas, įvertinus visus su vietinių krovinių vežimu geležinkelių transportu susijusius aspektus (vietinių vežimų geležinkelių transportu kainodarą; krovinių transportavimo šalies viduje geležinkelių transportu konkurencingumą lyginant su kitomis transporto rūšimis; geležinkelių transporto teikiamus privalumus ir trūkumus; galimas transportuoti geležinkeliu krovinių rūšis bei transportavimo apimtis ir apimčių kitimo tendencijas; šalies dydį ir ekonominę situaciją; kitų šalių patirtį, plėtojant geležinkelių transportą ir kita).

Darbo uždaviniai:

- Nuosekliai išnagrinėti vietinių krovinių vežimų geležinkeliu Lietuvos Respublikoje situaciją, ją palyginti su esama padėtimi kitose Europos Sąjungos šalyse.
- Išanalizuoti kaimyninių Baltijos šalių vietinius krovinių vežimus geležinkelių transportu ir šių vežimų kitimo tendencijas lyginamosios analizės su mūsų šalimi būdu bei įvertinti krovinių transportavimo apimčių kitimą lemiančias priežastis.
- Atlikti vietinių krovinių vežimų geležinkeliu konkurencingumo analizę.
- Atlikti praktinius tyrimus, kurie padėtų nustatyti priežastis, lemiančias geležinkelių transporto pasirinkimą ar nepasirinkimą vietinių krovinių transportavimui bei numatyti priemones, padėsiančias aktyviau rinktis geležinkelių transportą kroviniams vežti.
- Pateikti vietinių krovinių vežimų geležinkeliu LR apimčių prognozę 2008–2020 m. laikotarpiui.

⁶ József Rohács, Győző Simongáti. The role of inland waterway navigation in a sustainable transport system. Transport – 2007, Vol XXII, No 3, 153 psl.

⁷ AB „Lietuvos geležinkeliai“. www.litrail.lt.

- Pasiūlyti priemonių gerinti vietinių krovinių vežimų geležinkelių transportu perspektyvas.

Tema „Vietinių krovinių vežimų geležinkelių perspektyvų tyrimas“ yra aktuali, kadangi Lietuvoje dar laukiamas geležinkelių reformos įgyvendinimas (geležinkelio liberalizavimas bei kt.)⁸, kuris atneš daug permainų geležinkelio sektoriui, kurį reformuoti yra būtina dėl aštrios kitų transporto rūšių konkurencijos bei šiuo metu esančios neefektyvios geležinkelio sistemos veiklos. Dabartiniu metu esančios vienintelės realiai krovinių ir keleivių vežimus geležinkeliais vykdančios akcinės bendrovės „Lietuvos geležinkeliai“ gremėzdiška valdymo struktūra nėra pajėgi įdiegti naujų valdymo metodų ir efektyviai dirbti rinkos sąlygomis.

Kaip jau buvo minėta anksčiau, ši tema yra mažai nagrinėta kitų autorių, tad dėl šios priežasties ji yra įdomi bei tuo pačiu reikalaujanti nuodugnesnės mokslinės argumentacijos.

1. TYRIMO OBJEKTAS IR PROBLEMOS APTARIMAS

Šio baigiamojo magistro darbo tyrimo objektas – vietiniai krovinių vežimai geležinkeliu Lietuvoje ir kitose ES šalyse.

Tyrimo problemos:

1. Lietuvos geležinkelių tinklo⁹ tankumas leidžia gabenti beveik dvigubai daugiau krovinių per metus, nei šiuo metu gabenama. Tačiau esama AB „Lietuvos geležinkeliai“ valdymo struktūros būklė, esama geležinkelių infrastruktūra, pasenęs riedmenų parkas bei naujų technologijų stoka neleidžia pasiekti šių rodiklių.

2. Lietuvoje vis dar yra monopolizuotas geležinkelių transporto sektorius, o tai prieštarauja ES direktyvoms bei mažina geležinkelių transporto efektyvumą ir sugebėjimą konkuruoti su kitomis transporto rūšimis.

3. Kaip teigia J. Butkevičius ir A. Jaržemskis, straipsnio „Geležinkelių transporto plėtros Europoje perspektyvos“ autoriai, geležinkelių transportui turi būti skiriamas prioritetas, siekiant sumažinti susidariusius milžiniškus krovinių srautus kelių transporte. Tai sumažintų energetinių išteklių suvartojimą, aplinkos taršą ir triukšmą, padidintų vežimų saugumą¹⁰. Tačiau minėtina, kad Lietuvoje vis dar yra skiriama per mažai dėmesio geležinkelių transportui, vis dar laukiamas geležinkelių transporto reformos įgyvendinimas.

⁸ Specialistams užtrukus įvertinti didelį „Lietuvos geležinkelių“ turtą bei trūkstant lėšų Vyriausybė atidėjo geležinkelių reformos pabaigą iki 2011 m. pabaigos.

⁹ Žr. 2 priedą. Lietuvos geležinkelių tinklas.

¹⁰ J. Butkevičius, A. Jaržemskis. Geležinkelių transporto plėtros Europoje perspektyvos. ISSN 1392-1533. Transportas – Transport engineering. 2000, XV t., Nr. 6.

4. Vietinių krovinių transportavimo geležinkelių transportu konkurencingumo problema – vis dar nedaug užsakovų renkasi geležinkelių transportą vietiniams kroviniams vežti.

5. Vienodų konkurencinių sąlygų geležinkelių ir kelių transportui sudarymo problema bei krovinių vežimo geležinkelių transportu plėtojimo idėjos, akcentuojant geležinkelių transporto politinių, ekonominių, vadybos, technologinių ir techninių priemonių gerinimą, stoka.

6. Naujų veiklos modelių, paremtų rinkos veikimo mechanizmu, stoka geležinkelio srityje tiek Lietuvoje, tiek kitose Europos šalyse. Minėtina, kad kai kuriose Europos šalyse šie modeliai yra diegiami, tačiau dar nėra įsitvirtinę.

7. Geležinkelių transportas galėtų būti sėkmingai naudojamas multimodaliniuose vežimuose¹¹, ypač vietiniuose maršrutuose, tačiau tam dar skiriama per mažai dėmesio.

8. Kalbant apie vietinius krovinių vežimus geležinkeliu, daugelyje Europos valstybių yra paplitusi praktika transportuojant krovinius vietiniais maršrutais geležinkeliu naudoti vagonus kaip tarpinius sandėlius. Ši praktika yra mažai paplitusi Lietuvoje.

2. ANALITINĖ – METODINĖ DALIS

2.1. Literatūros analizė

Europos Bendrijų Komisijos išleista „Baltoji knyga“¹² nagrinėja Europos transporto sistemos optimizavimo galimybes. Ji turi būti pastovi ekonominiu, socialiniu ir aplinkosaugos atžvilgiu. „Baltoji knyga“ siūlo spręsti problemas pradedant kainų reguliavimu ir baigiant alternatyvių transporto rūšių atnaujinimu. Vienas iš pasiūlymų – geležinkelio sektoriaus atgaivinimas.

Remdamasi D. Griškevičienės mokomąja knyga „Geležinkelių transporto komercinė eksploatacija“¹³, nagrinėjau aktualius šiandienos Lietuvos geležinkelių klausimus – AB „Lietuvos geležinkeliai“ valdymą, geležinkelių infrastruktūros plėtrą. Knygoje supažindinama su šių klausimų problematika, analizuojami svarbiausi geležinkelių transporto sistemos elementai, pateikiamas komercinis požiūris.

¹¹ Kaip teigia E. Meirane straipsnyje „Research on the structure of cargo flow in Latvia“, „multimodalumas“ – tai nuoseklus krovinių transportavimas dviem ar daugiau transporto rūšių.

¹² Europos bendrijų komisija. Baltoji knyga. Briuselis, 2001.

¹³ D. Griškevičienė. Geležinkelių transporto komercinė eksploatacija. Vilnius: „Technika“ 2001.

Remdamasi A. Baublio mokomąja knyga „Transporto sistema“¹⁴, analizavau geležinkelių transporto vietą bendrojoje vežimų sistemoje, geležinkelių transporto ypatumus bei galimybes. Autorius šioje knygoje teigia, kad tik esant 330 km nuotoliui geležinkelių transporto privalumai pralenkia trūkumus. Taigi, remiantis šiuo teiginiu bei įvertinus Lietuvos dydį, galima daryti išvadą, jog vietiniai krovinių vežimai geležinkeliu mūsų šalyje turi miglotas perspektyvas. Tačiau, mano nuomone, net ir esant nedideliam atstumui (100–300 km), bet dideliems transportuojamų krovinių kiekiams (nuo 100 000 t), tokie vežimai gali būti ekonomiškai tikslingi ir perspektyvūs (svarbus yra ne tik transportavimo atstumas, bet ir krovinio dydis) – šį teiginį bandoma pagrįsti praktinėje šio darbo dalyje. Taip pat, autoriaus nuomone, kada nuotolis mažesnis negu 330 km, geležinkelių transporto privalumai gali būti realizuoti tik labai efektyviai dirbant terminalams. Taigi terminalų darbo efektyvinimas, ypač mažose šalyse, yra labai svarbi priemonė, siekiant padidinti vietinių krovinių vežimų geležinkelių transportu perspektyvas.

Remdamasi transporto srities specialistų moksliniais straipsniais analizavau įvairius su vietinių krovinių vežimu geležinkelių transportu susijusius aspektus, įvertindama skirtingą požiūrį į šiame baigiamajame magistro darbe nagrinėjamas problemas.

Remdamasi J. Butkevičiaus, K. Sakalausko, V. Jaržemskio, R. Rezgaičio moksliniu straipsniu „Lietuvos geležinkelio tinklo analizė“¹⁵ bei atlikto vietinių krovinių vežimų geležinkeliu perspektyvų praktinio tyrimo, panaudojant empirinį tyrimo metodą – apklausą, rezultatais, analizavau Lietuvos geležinkelio tinklo tinkamumą vykdyti vietinius vežimus geležinkeliu mūsų šalyje. Anot anksčiau minėto straipsnio autorių, būtina tobulinti geležinkelio kelių skirstymą – vietoj viešojo naudojimo geležinkelių ir privažiuojamųjų geležinkelio kelių turėtų būti trys geležinkelio kelių kategorijos: magistraliniai geležinkelio keliai, regioniniai geležinkelio keliai bei privažiuojamieji geležinkelio keliai. Taip pat šiame straipsnyje yra apibrėžtos šių geležinkelio kelių kategorijų sąvokos:

- Magistraliniai geležinkelio keliai – tai keliai, atitinkantys Europos transporto koridorius bei tie, kuriais vežami pagrindiniai krovinių srautai.
- Regioniniai geležinkelio keliai – tai keliai, turintys svarbią reikšmę atskirų šalies regionų ekonomikai.

¹⁴ A. Baublys. Transporto sistema. Vilnius: „Technika“ 1996.

¹⁵ J. Butkevičius, K. Sakalauskas, V. Jaržemskis, R. Rezgaitis. Lietuvos geležinkelio tinklo analizė. ISSN 1392-1533. Transportas – Transport engineering. 2001, XVI t., Nr. 2.

- Privažiuojamieji geležinkelio keliai – geležinkelio keliai, skirti krovinių siuntėjui (gavėjui) aptarnauti, sujungti su magistraliniais ar regioniniais geležinkelio keliais.

Atlikus praktinį tyrimą, paaiškėjo, jog jaučiamas privažiuojamųjų kelių prie gamybinių įmonių trūkumas. Siekiant šį trūkumą pašalinti anksčiau minėto straipsnio autoriai J. Butkevičius, K. Sakalauskas, V. Jaržemskis, R. Rezgaitis¹⁶ siūlo – privažiuojamuosius kelius, kurie reikalingi „Lietuvos geležinkelių“ veiklai palikti bendrovei, o visus kitus parduoti ar perduoti ūkio subjektams. Tačiau prof. habil. dr. A. Baublys¹⁷ tam prieštarauja, teigdamas, kad privatūs privažiuojamieji keliai yra nelabai naudingi, kadangi pramonės įmonės keičia savo geografinę vietą ir tik labai stambios įmonės gali sau leisti ekonominiais sumetimais turėti savo privažiuojamuosius kelius. Mano manymu, privažiuojamųjų kelių atidavimas į privačias rankas paskatintų šių kelių modernizavimą, plėtrą bei priežiūrą, tačiau šiuo atveju būtinas Vyriausybės įsikišimas.

Remdamasi V. Bagdono, O. Švėgždos straipsniu „Lietuvos geležinkelių tarpstočių automatikos problemos“¹⁸ bei anksčiau minėtu J. Butkevičiaus, A. Jaržemskio straipsniu¹⁹ analizavau vietinių krovinių vežimų geležinkeliu perspektyvų gerinimo priemones. Praktiškai visoje teorinėje literatūroje yra siūloma plėsti informacinių technologijų naudojimą geležinkelių transporte. Be abejonės, siekiant sėkmingai valdyti traukinių eismą, būtina sukurti respublikinę centralizuotą eismo valdymo sistemą – ši priemonė turėtų teigiamos įtakos krovinių judėjimui geležinkeliu bei palengvintų geležinkelio įmonių darbą. V. Bagdonas ir O. Švėgžda savo straipsnyje siūlo Lietuvos geležinkeliuose įdiegti ETCS (European Train Control System) trečiojo lygio funkcijas atliekančią automatikos sistemą, kuriai nereikia santykinai didelių techninių sąnaudų ir išlaidų. Na, o J. Butkevičius, A. Jaržemskis siūlo investuoti į naujas geležinkelio technologijas bei paslaugų kokybę; taip pat autoriai nubrėžė strategines Europos geležinkelių sistemos gaires: orientacija į vartotoją; bekompromisė rinka; žymus geležinkelių našumo padidinimas; žymus aptarnavimo kokybės gerinimas, didinant sistemos lankstumą ir keliant geležinkelių techninį lygį; platus informacinių technologijų panaudojimas; tiksliniai rinkos tyrimai; techninė geležinkelių plėtra; energetinių sąnaudų ir neigiamo geležinkelių poveikio aplinkai mažinimas. Anot J. Butkevičiaus, A. Jaržemskio svarbiausi vežimo geležinkeliu paslaugų kokybės rodikliai yra patikimumas ir punktualumas. Geležinkeliai turi sudaryti bendradarbiavimo sutartis su kitomis

¹⁶ J. Butkevičius, K. Sakalauskas, V. Jaržemskis, R. Rezgaitis. Lietuvos geležinkelio tinklo analizė. ISSN 1392-1533. Transportas – Transport engineering. 2001, XVI t., Nr. 2.

¹⁷ A. Baublys. Transporto sistema. Vilnius: „Technika“ 1996. 22 psl.

¹⁸ V. Bagdonas, O. Švėgžda. Lietuvos geležinkelių tarpstočių automatikos problemos. ISSN 1392-1533. Transportas – Transport engineering. 2000, XV t., Nr. 6.

¹⁹ J. Butkevičius, A. Jaržemskis. Geležinkelių transporto plėtros Europoje perspektyvos. ISSN 1392-1533. Transportas – Transport engineering. 2000, XV t., Nr. 6.

transporto rūšimis, kad savo klientams galėtų organizuoti pristatymo „nuo durų iki durų“ paslaugas. Pristatymo „nuo durų iki durų“ stoka – tai viena iš didžiausių geležinkelių transporto problemų – šį faktą patvirtino ir mano atliktas praktinis tyrimas²⁰. Todėl ypatingai svarbi yra intermodalinio transporto²¹ plėtra bei visų anksčiau minėtų priemonių įgyvendinimas.

Remdamasi R. Palšaičio, R. Burkovskio moksliniu straipsniu „Keleivių ir krovinių vežimo geležinkeliu tendencijų analizė“²² bei Statistikos departamento²³ pateiktais duomenimis apie krovinių vežimo vietiniais maršrutais apimtis, analizau vietinių krovinių vežimų geležinkeliu apimčių kitimo tendencijas bei prognozavau vietinių krovinių vežimų geležinkeliu numatomas apimtis ateities periodui (2008–2020 m.).

Statistiniai duomenys, reikalingi šiam darbui, buvo surinkti naudojantis LR Susisiekimo ministerijos, Lietuvos statistikos departamento prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės bei AB Lietuvos geležinkeliai pateikta medžiaga internete (ataskaitos, naujienos ir kita) bei šių institucijų metiniais pranešimais apie vietinius krovinių vežimus geležinkelių transportu bei šių vežimų apimčių kitimo tendencijas ir šias tendencijas lemiančias priežastis.

Šiam baigiamajam magistro darbui reikalingi praktiniai duomenys surinkti naudojantis internetinio puslapio www.apklausa.lt paslaugomis bei gamybinių, transporto/ekspedicinių įmonių, transporto srities specialistų apklausa telefonu.

²⁰ Žr. 3.1.1. skyrių „Vietinių krovinių vežimų geležinkeliu perspektyvų tyrimas, panaudojant empirinį tyrimo metodą – apklausą“.

²¹ Intermodalinio transporto sąvoka įprasmina įvairių transporto rūšių sąveiką, tam tikrą veiklos ir tikslų bendrumą. Kaip teigia I. Jaržemskienė straipsnyje „The evolution of intermodal transport research and its development issues“, terminas „intermodalinis“ buvo paminėtas jau 1980 m. Glaustajame Oxfordo anglų kalbos žodyne. Tais laikais „intermodalizmo“ terminas buvo toli nuo naujos koncepcijos. 1993 m. terminologijoje ši sąvoka buvo pakeista į „transporto priemonė/konteineris sistema“ (samdomas, tinkamas ar galimas pritaikyti arba transportuoti dvejomis ar daugiau transporto priemonių). 1999 m. žodyno leidime „intermodalizmas“ buvo paaiškintas dar detaliau, „įtraukiant dvi ar daugiau skirtingų rūšių transporto priemones“. Šiais laikais terminas „intermodalinis“ yra suprantamas kaip krovinių komplekto transportavimas nuo durų iki durų kelių rūšių transporto priemonėmis, kai vežamų krovinių nereikia perkrauti.

²² R. Palšaitis, R. Burkovskis. Keleivių ir krovinių vežimo geležinkeliu tendencijų analizė. ISSN 1392-1533. Transportas - Transport engineering. 1999, XIV t., Nr. 2.

²³ Lietuvos statistikos departamentas. www.stat.gov.lt.

2.2. Geležinkelių transporto raida Europoje ir Lietuvoje

Siekiant numatyti vietinių krovinių vežimų geležinkelių transportu perspektyvas ir ateities tendencijas, būtina išanalizuoti geležinkelių transporto raidą ir plėtrą (taip pat svarbu įvertinti geležinkelių plėtrą sąlygojusias priežastis).

Geležinkelių transporto raida Europoje.

Pirmieji geležinkelio bėgiai buvo nutiesti 1825 m. Didžiojoje Britanijoje. Jais ėmę važinėti pirmieji garvežiai atvertė naują puslapį ne tik transporto, bet ir pramonės plėtros ir miestų kūrimosi istorijoje. Taigi **pirmųjų traukinių Europoje paskirtis būtent ir buvo vietinių krovinių transportavimas.**

Iki antrojo pasaulinio karo geležinkelių ilgis sparčiai didėjo ir geležinkelių transportas buvo svarbiausia susisiekimo rūšis. Ji buvo naudojama kroviniams vežti, keleiviams susisiekti bei gynybai ar militaristinei strategijai. Taigi **iki antrojo pasaulinio karo geležinkelių transportui kaip susisiekimo priemonei buvo skiriamas ypatingas dėmesys**, tuo tarpu dabar didžiausias prioritetas skiriamas automobilių transportui. Tai ir yra didelė problema, siekiant mažinti spūstis keliuose, kelių apkrovimą taršą bei avaringumą.

Po antrojo pasaulinio karo geležinkelių reikšmė sumažėjo dėl prasidėjusios pokario ekonominės krizės. Tačiau vis dėlto imta jį atstatyti ir plėtoti tose valstybėse, kurios turėjo stiprią kalnakasybos, plieno ir metalų apdirbimo pramonę, stambias gamyklas. Taigi svarbu pastebėti, kad **geležinkelių transportas yra labai svarbus šalis, kuriose išvystyta gamyba, pramonė, kadangi ši transporto rūšis vaidina be galo reikšmingą vaidmenį transportuojant žaliavas / pagamintą produkciją į / iš gamyklų bei pramonės įmonių.**

Geležinkelius turi 150 pasaulio valstybių, tačiau jie yra pasiskirstę nevienodai. Yra didžiulių plotų, kuriuose jų tinklas yra retas arba jų išvis nėra. Ilgiausią geležinkelių tinklą turi JAV ir Europos šalys, o tankiausią – Vakarų Europos valstybės. **Ekonomiškai stiprių valstybių geležinkelių transportas (krovinių apyvarta, judėjimo greitis, intensyvumas) rodo šalies ekonomikos lygį.** Prancūzijoje, Italijoje, Vokietijoje daugeliu maršrutų traukiniai važiuoja vidutiniškai 200 km/h greičiu. Minėtina, kad Lietuvoje krovinių traukinių parkas yra gerokai pasenęs, todėl traukinių greitis yra kur kas mažesnis nei anksčiau minėtose ekonomiškai stipriose valstybėse. **Tai yra viena iš kliūčių, trukdančių vystyti vietinių krovinių transportavimą geležinkelių transportu Lietuvoje.**

Toliau kalbant apie geležinkelių transporto raidą Europoje, reiktų pasakyti, kad šeštąjį, septintąjį ir netgi aštuntąjį praėjusio amžiaus dešimtmečius Vakarų Europos šalys daugiausiai investavo

į automobilių kelių. Per tuos kelis dešimtmečius automobilių kelių tinklas išsiplėtė keturis kartus, o geležinkelių tinklas liko toks, kaip ir amžiaus pradžioje. Be abejo, buvo nutiestos kelios greitaeigių traukinių linijos, modernizuota technika, tačiau ekonominiame Europos žemėlapyje didesnių pasikeitimų nebuvo.

Geležinkelių transportas, kaip ir visa transporto sistema, yra labai glaudžiai susijęs su šalies ekonomika ir gamybos plėtra. Per pastaruosius 30–40 metų išryškėjo aiški tendencija – augant nacionaliniam produktui, didėja ir bendroji transporto apimtis, įvertinant keleivio kilometrus ir krovinių tonkilometrus. Taigi **viena iš priemonių, skatinančių vietinių krovinių vežimų geležinkelių plėtrą, galėtų būti gamybos bei pramonės plėtra.**

Nuo septintojo dešimtmečio absoliučiai ir santykinai sumažėjo krovinių vežimai geležinkelių transportu, palyginti su kelių transportu. Nors keleivių vežimų geležinkelių transportu apimtys didėja, tačiau šių vežimų dalis vežimų rinkoje mažėja. Didėjant vežimų poreikiui, kurį diktuoja bendrojo nacionalinio produkto Europoje augimas, vis didesnė vežimų dalis tenka kelių transportui. Taip susidaro transporto spūstys pagrindiniuose Europos keliuose. Kelių apkrovimą lydi eismo saugumo ir aplinkosaugos problemos. Didėjant kelių transporto eismo intensyvumui, kartu didėja atmosferos užterštumas, triukšmas, avaringumas. Užsienio specialistai prognozuoja, kad transporto eismo intensyvumai Vakarų Europoje po 20–40 metų išaugs dvigubai, o Rytų Europos šalyse tai atsitiks jau po 10 metų, taigi ekologiniai padariniai gali būti nenuspėjami, jei nebus imtasi kardinalių priemonių šioms problemoms spręsti. **Vienas efektyviausių sprendimo būdų – keleivių ir krovinių srautų nukreipimas nuo automobilių kelių į geležinkelius.** Tai yra vienodų konkurencinių sąlygų geležinkelių ir automobilių transportui sudarymas bei krovinių vežimo geležinkeliu plėtojimo idėja, akcentuojant geležinkelių transporto politinių, ekonominių, vadybos, technologinių ir techninių priemonių gerinimą.

Atsižvelgiant į tai, ekonominė politika geležinkelių srityje ES pradėta keisti iš esmės jau daugiau nei prieš 10 metų, kai tapo akivaizdu, kad senasis transporto politikos modelis, paremtas centralizuotu planavimu, dosnėmis subsidijomis arba labai griežtu, išsamiu reglamentavimu ir valstybine nuosavybe nebepasiteisina. Tačiau nauji veiklos modeliai, paremti rinkos veikimo mechanizmu ir gerokai nuosaikesniu reguliavimu, taip pat nėra visiškai įsitvirtinę.

Nuo XX a. pabaigos ES vieningoje rinkoje kryptingai siekiama sukurti sąlygas konkurencijai geležinkelių rinkoje, atskirti infrastruktūros valdymą ir vežimo paslaugas, pabrėžiama, kad reikia vadovautis konkurencijos principais ir riboti valstybės pagalbą, siekiama prisitaikyti prie mažėjančių srautų, kuriuos lėmė daugiausia pramonės struktūros ir susisiekimo paklausos pokyčiai. ES lygmeniu yra priimta nemažai teisės aktų, numatančių struktūrinę geležinkelių pertvarką, kurios tikslas – sukurti

šioje srityje konkurenciją, padidinti efektyvumą, susigrąžinti keleivius ir krovinius iš konkuruojančių transporto rūšių ir sumažinti našta nacionaliniams biudžetams. Jos esmė: suskaldyti esamą vertikalią monopoliją atskiriant vežėją nuo vėžės ir atveriant priėjimą prie vėžės naujiems vežėjams. Tačiau reformos daugumoje ES šalių vyksta lėtai ir dėl objektyvių priežasčių (pvz., sudėtinga infrastruktūra paskirstyti teisingai), ir dėl subjektyvių priežasčių (pvz., istorinių monopolistų protegavimo, nacionalinio geležinkelių uždaro, stiprios lobistinių grupių įtakos).

Geležinkelių reforma ES dalinama į tris etapus. Pirmasis etapas apima direktyvą 91/440, kuria reikalaujama atskirti infrastruktūros ir transporto paslaugų sąskaitas, direktyvą 95/18 dėl geležinkelių veiklos licencijavimo ir direktyvą 95/19 dėl geležinkelių infrastruktūros paskirstymo bei apmokestinimo.

Antrasis reformų etapas, dar vadinamas pirmuoju geležinkelių paketu, apima direktyvas, priimtas 2001 m. ir įsigaliojusias 2003 m. (2001/12, 2001/13, 2001/14, 2001/16). Šis paketas reglamentuoja tik krovinį transportą ir juo siekiama liberalizuoti per rinkos atvėrimą ir konkurencijos diegimą geležinkelių sektorių pradžioje dalyje tinklo, o 2006 m. (antrasis geležinkelių paketas) – ir visame tinkle. Jame numatyta, kad šalys narės turi užtikrinti, jog būtų įsteigta institucija – infrastruktūros valdytojas; kad geležinkelio įmonių valdymas, įskaitant finansus, būtų nepriklausomas nuo valstybės institucijų; kad infrastruktūros pajėgumus skirstytų įmonė, pati neužsiimanti geležinkelio vežimais; kad finansinė parama, skirta keleivių vežimo išlaidoms arba viešosioms paslaugoms kompensuoti būtų apskaityta atskirai ir negalėtų būti panaudota kitoms reikmėms; kad būtų įsteigtas nepriklausomas reguliatorius, kuris prižiūrėtų konkurenciją geležinkelio paslaugų rinkoje.

Trečiasis reformos paketas arba antrasis geležinkelių paketas pasirodė 2004 m. (reglamentas 881/2004, direktyva 2004/49, 2004/50, 2004/51). Juo siekiama harmonizuoti saugumo ir sertifikavimo reikalavimus ir įkurti vieningą Bendrijos Geležinkelių saugumo ir suderinamumo agentūrą.

2005 m. Komisija yra pasiūliusi trečiąjį geležinkelių paketą, kuris numato keleivių vežimo rinkos liberalizavimą iki 2010 m., mašinistų licencijų harmonizavimą, keleivių teisių bei krovinių vežimo kokybės reikalavimus.

Geležinkelių transporto raida Lietuvoje.

Lietuvoje pirmasis geležinkelis pradėjo veikti 1861 m. Tai buvo Peterburgo–Varšuvos geležinkelio atšaka Kaunas–Kybartai. Ši viešojo susisiekimo atšaka buvo atidaryta 1861 m. balandžio 28 dieną ir sujungė Kauną su Vokietija per Virbalį.

1862 m. baigta tiesti ir gegužės mėn. 9 dieną buvo oficialiai atidaryta per Lietuvą (per Dūkštą, Ignaliną, Švenčionėlius, Pabradę, Vilnių, Lentvarį, Varėną) einanti Peterburgo–Varšuvos geležinkelio dalis.

1871–1873 m. per Lietuvą (Mažeikius, Šiaulius, Radviliškį, Kėdainius, Kaišiadoris) nutiestas Liepojos–Romnų geležinkelis, 1873 m. nutiesti Mažeikių–Jelgavos ir Radviliškio–Panevėžio–Daugpilio geležinkeliai, 1884 metais Vilniaus–Rovno geležinkelis (per Lydą, Baranovičius). XIX a. pabaigoje nutiesta linija per Alytų, Simną, Suvalkus iki Gardino, prijungta prie Peterburgo–Varšuvos geležinkelio.

1895–1898 m. nutiestas siaurasis geležinkelis su Pagėgių–Lauksargių ir Klaipėdos–Bajorų atšakomis. Siaurojo geležinkelio²⁴ paskirtis buvo aptarnauti platųjį geležinkelį – **gabenti vietinius krovinius**, vežti keleivius. **Siauruoju geležinkeliu buvo gabenami linai, bekonai, cukriniai runkeliai, miltai, sviestas, sėmenys, miško medžiaga, smėlis.**

Lietuvos nepriklausomybės laikotarpiu imta kurti ir stiprinti geležinkelių eksploatavimo ir valdymo struktūras. 1919 m. vyriausybė geležinkelius perdavė valdyti susisiekimo ministerijai. Buvo suformuota geležinkelių valdybos struktūra. Lenkijai okupavus Vilniaus kraštą, valdant geležinkelius sukurta atskira Vilniaus administracija.

Nepriklausomoje Lietuvoje nutiestos šios geležinkelio linijos: 1921–1923 m. – Kazlų Rūdos–Šeštokų ruožas (58 km), 1924–1925 m. – Amalių–Telšių ruožas (58 km) ir 1930–1932 m. – Telšių–Kretingos geležinkelis (78 km). Pertvarkytas siaurųjų geležinkelių tinklas. 1939 m. pabaigoje Lietuvoje (be Klaipėdos krašto) buvo 1421 km plačiųjų ir 482 km siaurųjų geležinkelių.

Antrojo pasaulinio karo laikotarpiu okupuotoje Lietuvoje geležinkelių valdymas perėjo į karinės geležinkelių administracijos centrą Rygoje.

1944 m. sovietų okupacija įsteigė Lietuvos geležinkelių valdybą, pavaldžią TSRS susisiekimo kelių liaudies komisarui. Į valdybos sudėtį įėjo dvi geležinkelių apygardos: Vilniaus ir Šiaulių. 1953 m. įvykdyta geležinkelių valdymo reforma sujungiant trijų Pabaltijo respublikų geležinkelius į vieną Baltijos geležinkelį.

Karo pabaigoje baigtos atstatyti sugriautos linijos, kai kuriuose ruožuose nutiesti antrieji keliai, o 1974 m. praplatinta Utenos–Švenčionėlių siaurojo geležinkelio linija. 1975 m. – elektrifikuoti geležinkelio ruožai Vilnius–Kaunas, Lentvaris–Trakai ir Vilnius–Naujoji Vilnia. 1975 m. Lietuvoje buvo 2004 km geležinkelių.

1990 m. sausio mėn. Lietuvos vyriausybė pareikalavo iš TSRS Ministrų Tarybos atkurti geležinkelių savarankiškumą, buvusį iki 1940 metų. 1990 metais atkuriamą Lietuvos susisiekimo ministeriją, kuri suformuoja Geležinkelio skyrių (vėliau – Departamentą). 1991 m. buvo įsteigta valstybinė įmonė „Lietuvos geležinkeliai“.

²⁴ Plačiau apie siaurąjį geležinkelį pateikta 2.3.2. skyriuje „Siaurasis geležinkelis – vietiniams kroviniams vežimams“.

1991 m. atkūrus Lietuvos nepriklausomybę, didelę svarbą įgijo 22 km ilgio europinio standarto (1435 mm) vėžės atkarpa Šeštokai–Lietuvos siena su Lenkija. Šis ruožas tapo Lietuvos geležinkelių „langu į Europą“ – keleivius vežti šia linija pradėta 1992 m., o krovinius – 1994 m., pastatius Šeštokų krovinių terminalą.

Lietuvoje geležinkeliai buvo plėtojami pagal vienodą modelį su buvusiais Rusijos geležinkeliais. Buvo pristatyta Rusijos geležinkelių kelių ūkio tvarkymo sistema, kurią Lietuva numatė po 2000 m. keisti ir pereiti prie Vakarų Europos kelių ūkio tvarkymo sistemų.

1999 m. Lietuvos geležinkelių eksploatacinis ilgis sudarė 1996,8 km, iš jų: 1520 mm pločio vėžės – 1806,2 km, 1435 mm – 21,8 km, 750 mm pločio vėžės – 168,8 km, vieno kelio ruožų – 1432,0 km, dviejų kelių ruožų – 564,8 km. Visas bendras pagrindinių kelių ilgis sudarė 2598,8 km, visas bendras stočių ilgis – 1178,4 km, privažiuojamųjų kelių ilgis – 499,8 km. Elektrifikuotų kelių ilgis – 122 km (nuo Naujosios Vilnios iki Kauno ir nuo Lentvario iki Trakų), iš jų 117 km – dviejų kelių geležinkelių. Iš viso 1999 m. buvo 464 pervažos, 30 viadukų, 16 pėsčiųjų tiltų ir 18 saugomų tiltų.

Dabartinis linijų ilgis yra 1771,2 km, iš kurių 1370 km yra vienkelių ruožai, 402 km – dvikelių ruožai ir 2 km – trikelio ruožas. Didžioji linijų kelių dalis yra 1520 mm vėžės pločio, ir tik 27 km yra 1435 mm vėžės pločio. 1467 tinklo kilometrų sudaro stočių ir privažiuojamieji keliai²⁵.

2.3. Vietiniai krovinių vežimai geležinkeliu Lietuvos Respublikoje

Vidaus vežimas – tai vežimas tarp dviejų vietų (pakrovimo vietos ir iškrovimo vietos) esančių šalyje²⁶. Europos bendrijų komisija²⁷ pateikė platesnį bei pritaikytą geležinkelių transportui šios sąvokos apibūdinimą: „Vidaus vežimas – tai vežimas geležinkelių transportu tarp dviejų vietų (pakrovimo/išlaipinimo vietos ir iškrovimo/išlaipinimo vietos) esančių atsiskaitančioje šalyje. Judėjimas gali būti susijęs su tranzitu per kitos šalies teritoriją“.

Vidinių (vietinių) krovinių vežimų²⁸ geležinkeliu apimtys ir krovinių vežimo apyvarta priklauso nuo daugelio veiksnių. Didžiausią įtaką jiems turi įvairių transporto rūšių siūlomos krovinių vežimo paslaugos, tų paslaugų planavimo ir atlikimo kokybė, paslaugų atlikimo greitis, patikimumas bei prieinamumas, vykdoma kainų politika, vietinių pramonės ir žemės ūkio produkcijos apimtys ir struktūra, šalies gamybos jėgų pasiskirstymas ir tarprajoniniai ryšiai, vietos produkcijos tiekimo ir realizavimo organizavimas ir specializacija, susisiekimo kelių plėtra.

²⁵ LR susisiekimo sistema. <http://www.e-lietuva.net/LR-Susisiekimo-sistema.html>.

²⁶ Lietuvos statistikos departamentas. www.stat.gov.lt.

²⁷ Europos bendrijų komisija.. 2003 m. liepos 3 d. reglamentas Nr. 1192/2003.

²⁸ „Vietinis vežimas“ ir „vidaus vežimas“ šiame darbe yra suprantamos kaip sinoniminės sąvokos.

Vežimų įvairiomis transporto rūšimis, tame tarpe ir vietinių krovinių vežimų geležinkeliu, apimčių augimo tempai tiesiogiai siejasi su kitų ūkio šakų augimo tempais bei su bendru šalies ekonomikos vystymusi, kuris apibūdinamas tokiais pagrindiniais makroekonominiais rodikliais – bendrojo vidinio produkto (BVP), infliacijos kitimo tempais, vartotojų pajamų pokyčio ir mokesčių rodikliais.

Minėtina, kad vietinių krovinių vežimų geležinkelių transportu apimtims didelę įtaką turi kuro kainos. Kuro kainų kilimas didina kelių transporto (kelių transportas yra pirmaujanti vietiniuose krovinių vežimuose transporto rūšis tiek mūsų šalyje, tiek daugelyje kitų šalių) paslaugų kainas, o tai lemia aktyvesnį geležinkelių transporto pasirinkimą vietinių krovinių transportavimui.

Toliau bus aptariami ir analizuojami įvairūs aspektai, turintys reikšmingos įtakos vietiniams krovinių vežimams Lietuvos Respublikoje.

2.3.1. Išskirtiniai Lietuvos geležinkelių bruožai

Siekiant spręsti šiame darbe iškeltą problemą – „Lietuvos geležinkelių tinklo tankumas leidžia gabenti beveik dvigubai daugiau krovinių per metus, nei šiuo metu gabenama. Tačiau esama AB „Lietuvos geležinkeliai“ valdymo struktūros būklė, esama geležinkelių infrastruktūra, pasenęs riedmenų parkas bei naujų technologijų stoka neleidžia pasiekti šių rodiklių“, būtina išanalizuoti išskirtinius Lietuvos geležinkelių bruožus.

Kaip buvo minėta ankstesniame skyriuje, bendras Lietuvos geležinkelių tinklo²⁹ ilgis – 1771,2 km, iš kurių 1370 km yra vienkelių ruožai, 402 km – dvikelių ruožai ir 2 km – trikelio ruožas. 98,7 % geležinkelių yra Rusijos standarto (1520 mm pločio vėžė), o 1,3 % – atšaka nuo Lenkijos sienos iki Šeštokų – Europos standarto (1435 mm pločio vėžė).

Lietuvos geležinkelių sistema apima 461 tiltą, kurių bendras ilgis yra 12,2 km, ir vieną 1,3 km ilgio tunelį.

Lietuvos geležinkelių tankumas – apytikriai 26 km/1000 km².

Yra dvi elektrifikuotos linijos – Naujoji Vilnia–Vilnius–Kaunas ir Vilnius–Trakai, kurių bendras ilgis – 122 km ir kurios naudojamos tik keleiviams vežti elektriniais traukiniais vietoje.

Lietuvos geografinė padėtis lėmė, kad mūsų šalį kerta du visos Europos transporto koridoriai (1 pav.): I Šiaurės–Pietų krypties koridorius Talinas–Ryga–Kaunas–Varšuva ir jo atšaka IA Šiauliai–Kaliningradas–Gdanskas; IX Rytų–Vakarų krypties koridoriaus atšakos IXB Kijevas–Minskas–Vilnius–

²⁹ Žr. 2 priedą. Lietuvos geležinkelių tinklas.

Kaunas–Klaipėda ir IXD Kaunas–Kaliningradas. Šie koridoriai buvo patvirtinti Europos transporto konferencijose Kretoje ir Helsinkyje. Lietuvai įstojus į Europos Sąjungą, jie tapo visos Europos transporto tinklo dalimi.



1 pav. Lietuvos geležinkelių tinklo koridoriai

Dabartinis Lietuvos geležinkelių transporto sektorius, kaip ir daugelyje kitų Vidurio ir Rytų Europos šalių, palyginti su moderniomis ir tarpusavyje susijusiomis ES valstybių narių geležinkelių transporto sistemomis, gerokai atsilikęs techniniu, ekonominiu, technologiniu ir organizaciniu požiūriu. Keleivinių traukinių projektinis greitis pagrindinėse Lietuvos linijose – 120 km/h, krovinių traukinių – 100 km/h. Tačiau dėl blogos infrastruktūros būklės (vėluojantis kapitalinis geležinkelių, telekomunikacijų, signalizavimo ir elektros įrangos, naudojamos jau 30 metų, remontas) kai kuriose atkarpose greitis ribojamas iki 40 km/h³⁰.

³⁰ Lietuvos 2004–2006 metų bendrasis programavimo dokumentas. Patvirtintas Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. rugpjūčio 2 d. nutarimu Nr. 935. 65 psl.

Pagrindiniai tranzito srautai Rytų–Vakarų kryptimi yra tarp Klaipėdos, Kaliningrado ir Rusijos bei kitų NVS šalių uostų. Keleivių gabenimo geležinkeliais srautai ir su jais susiję veiklos rodikliai mažėja jau kelerius metus³¹.

Gamybos veiklos sumažėjimas, sukeltas Vidurio ir Rytų Europos šalių ekonominių reformų, paveikė ir Lietuvos geležinkelius. Tačiau vėlesniais metais, kaip ir daugelyje Europos šalių, Lietuvos geležinkeliais gabenamų krovinių kiekiai padidėjo.

Dabartinis geležinkelių tinklo tankumas, t. y. 26 km/1000 km², leistų gabėti iki 50 mln. t krovinių per metus, tačiau šio masto negalima pasiekti dėl nepatenkinamos geležinkelių infrastruktūros būklės (būtina remontuoti bėgius, modernizuoti signalizavimo ir telekomunikacijų sistemas) bei šiuo metu esančios vienintelės krovinių ir keleivių vežimus geležinkeliais vykdančios akcinės bendrovės „Lietuvos geležinkeliai“ grėmėzdiškos valdymo struktūros, kuri nėra pajėgi įdiegti naujų valdymo metodų ir efektyviai dirbti rinkos sąlygomis.

Apibendrinant minėtini tokie pagrindiniai Lietuvos geležinkelių saviti bruožai:

- Skirtingas nei Europos šalių geležinkelių vėžės plotis, kitų techninių parametų traukos riedmenys.
- Integravimasis į buvusios SSRS geležinkelių sistemą, įskaitant bendrą vagonų parko eksploatavimą. Ši sąsaja, nors ir daugeliu aspektu laikoma kliūtimi integruojantis į Europos geležinkelių transporto sistemą, sukuria papildomą galimybę būti tarpininku tarp dviejų sistemų.
- Didelės krovinių vežimo apimtys. Geležinkeliais gabenama 40 % visų Lietuvos teritorija vežamų krovinių (ES šalyse – apie 10 %). Pajamos iš krovinių vežimo sudaro 80–90 % visų geležinkelių transporto pajamų, tuo tarpu ES šalyse daugiau pajamų gaunama iš keleivių vežimo.
- Visgi šiuo metu dominuoja tarptautiniai krovinių vežimai³². 2007 m. tarptautiniai krovinių vežimai Lietuvos geležinkeliais sudarė apie 77 %, o 2001 m. – net 82 %. Tuo tarpu, pavyzdžiui, Lenkijoje vietiniai krovinių vežimai geležinkeliais sudaro daugiau kaip 70 %. Tačiau minėtina, kad mūsų šalyje per 2004–2005 metus vežimų geležinkeliais apimtys labiausiai didėjo būtent dėl didėjančių vietinių ir tranzitinių vežimų.

³¹ Lietuvos 2004–2006 metų bendrasis programavimo dokumentas. Patvirtintas Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. rugpjūčio 2 d. nutarimu Nr. 935. 65 psl.

³² Lietuvos statistikos departamentas savo internetinėje svetainėje www.stat.gov.lt pateikia tokį tarptautinių vežimų apibrėžimą: „Tarptautinis vežimas – tai vežimas tarp dviejų vietų (pakrovimo ir iškrovimo), esančių skirtingose šalyse“.

- Dar laukiamas geležinkelių reformos įgyvendinimas. Situacija yra šiek tiek paradoksali: reforma vykdoma labai pamažu, siekiama didesnio efektyvumo, nors krovinių vežimo dėka, AB „Lietuvos geležinkeliai“ dirba pelningai (ES šalyse keleivių vežimai geležinkeliu yra pelningi, tuo tarpu mūsų šalyje jie yra nuostolingi).

2.3.2. Siaurasis geležinkelis – vietiniams krovinių vežimams



2 pav. Siaurukas

Siaurukas – tai taip visų meiliai vadinamas Aukštaitijos siaurasis geležinkelis, šiuo metu skaičiuojantis jau antrąjį šimtmetį. Siaurasis geležinkelis Lietuvoje pradėtas tiesti XIX a. paskutiniame dešimtmetyje. Jo paskirtis buvo aptarnauti platųjį geležinkelį – gabenti krovinius, vežti keleivius. Siaurojo geležinkelio statyba buvo pigesnė, lengvesnės techninės sąlygos.

1899 m. sujungus 750 mm pločio siaurąjį geležinkelį su 1873 m. per Panevėžį nutiestu plačiuoju, 144 km Švenčionėlių–Panevėžio ruožu, pradėta gabenti pirmuosius krovinius. Tai buvo juodų garvežių ir medinių vagonėlių laikas. XX a. pirmoje pusėje siaurukas buvo pagrindinė transporto priemonė Aukštaitijoje, vežanti ir keleivius, ir krovinius. **Siaurojo geležinkeliu į Panevėžį iš apylinkių buvo gabenami linai, bekonai, cukriniai runkeliai, miltai, sviestas, sėmenys, miško medžiaga, smėlis. Ūkininkams siaurukas gabeno druską, trąšas, žibalą, anglis³³.**

Šiuo metu yra išlikusios kelios siauruko atkarpos:

- Panevėžys–Rubikiai.
- Panevėžys–Biržai.
- Joniškėlis–Linkuva.

³³ Aukštaitijos siaurasis geležinkelis. www.siaurukas.eu.

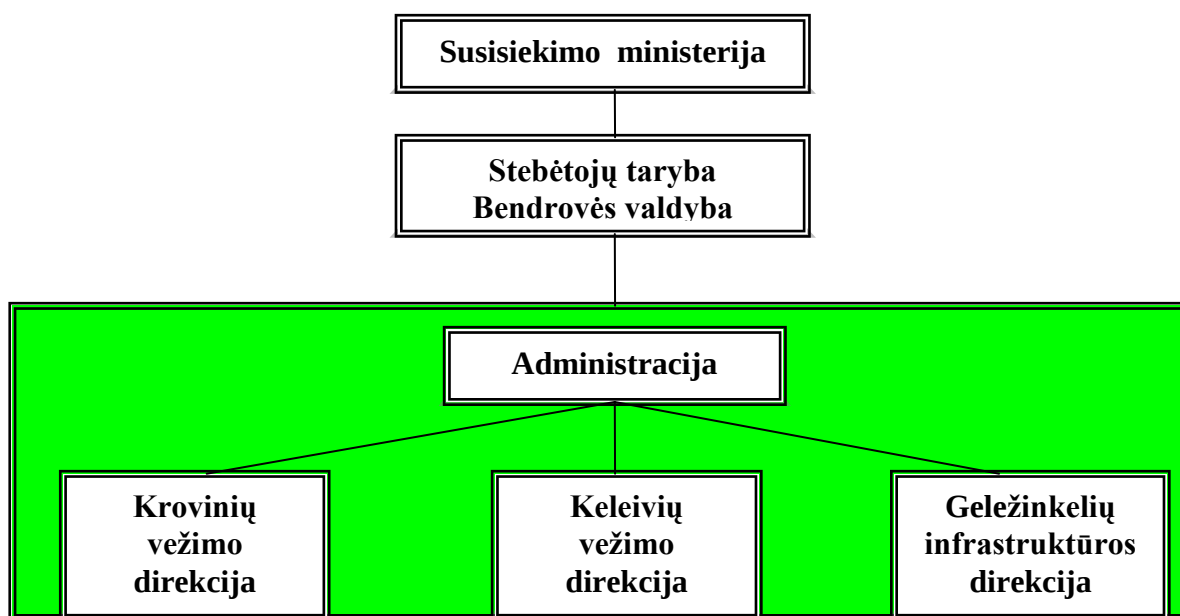
Dabartiniu metu tinkama naudoti tik Panevėžio–Rubikių atkarpa eina pro Taruškas, Raguvėlę, Surdegį, Troškūnus, Anykščius, Bičionis. Praėjus keliems metams po sovietmečio pabaigos, nutrūko krovinių – kvarcinio smėlio srautas šiuo geležinkeliu ir jis tapo nuostolingu, todėl buvo uždarytas ir dabar naudojamas tik užsakomiesiems reisams, turistams važioti. Nuo 2001 metų siaurasis geležinkelis nebenaudojamas kaip įprastas susisiekimo kelias ir dabar suvokiamas kaip vienas unikaliausių ir saugotinų Lietuvos Respublikos kultūros paveldo objektų.

2.3.3. AB „Lietuvos geležinkeliai“ veiklos sąlygos

AB „Lietuvos geležinkeliai“ yra vienintelė geležinkelių transporto įmonė Lietuvoje, realiai užsiimanti keleivių ir krovinių transportavimu geležinkeliu. Kitos licencijas turinčios įmonės³⁴ vežimų kol kas nevykdo. Bendrovė, vykdydama keleivių ir krovinių vežimą, atlieka ir riedmenų (vagonų ir traukos riedmenų) priežiūrą bei remontą, infrastruktūros priežiūrą ir modernizavimą.

LG paskirta viešosios geležinkelių infrastruktūros ir valstybinės žemės, priskirtos šiai infrastruktūrai, valdytoja. Bendrovė pastoviai plėtoja tarptautinius ryšius su užsienio partneriais, aktyviai dalyvauja tarptautinių geležinkelių organizacijų veikloje.

LG valdymo struktūra pateikta žemiau esančiame paveikslėlyje (3 pav.).



3 pav. AB „Lietuvos geležinkeliai“ valdymo struktūra

³⁴ Plačiau apie licencijas verstis atitinkama geležinkelių transporto ūkine komercine veikla turinčias LR įmones pateikta 2.3.5. skyriuje „Privatūs vežėjai, veikiantys Lietuvos geležinkelių sistemoje“.

LG – stambiausia šalies transporto paslaugų įmonė, tačiau šiuo metu balansuojanti ant nuostolingumo ribos, nes pelningi tik krovinių vežimai. Sudėtingą įmonės būklę lemia ir tai, kad bendrovė savo pajamomis turi finansuoti visas su bendrovės veikla susijusias išlaidas, infrastruktūros renovacijos ir plėtros projektus, nuostolingas keleivių vežimo paslaugas, vykdyti bendrovei nuostolingus valstybės įsipareigojimus.

Akcinės bendrovės „Lietuvos geležinkeliai“ veiklos sąlygos yra specifinės. Bendrovės teikiamų paslaugų mastai bei ekonominiai veiklos rodikliai priklauso nuo Lietuvos, Rusijos ir kitų kaimyninių valstybių užsienio politikos bei aukščiausiu valdymo lygiu priimamų politinių bei ekonominių sprendimų.

Kadangi, šiame darbe yra analizuojami vietiniai krovinių vežimai geležinkelių transportu, svarbu įvertinti AB „Lietuvos geležinkeliai“ turimą traukos riedmenų parką, krovinių vagonų parką bei pasirengimą vykdyti vietinius krovinių vežimus geležinkeliais.

AB „Lietuvos geležinkeliai“ **riedmenų ūkį** sudaro 249 lokomotyvai, 467 keleiviniai vagonai ir 9306 prekiniai vagonai. Riedmenų konstrukcija yra pagrįsta rusiškais standartais ir rusiškais techninėmis geležinkelių taisyklėmis ir dauguma jų yra pagaminti buvusios Sovietų Sąjungos ar Rusijos Federacijos įmonėse. Didžiausią riedmenų parko dalį sudaro kroviniai vagonai.

Traukos riedmenų parkas. Traukos riedmenų ūkis geležinkelių sistemoje yra vienas iš svarbiausių. Nuo jo techninės būklės labai priklauso krovinių ir keleivių vežimo intensyvumas, ekonomiškumas ir saugumas. Dėl prastos šilumvežių ir dyzelinių traukinių būklės didėja aplinkos tarša.

Visuose lokomotyvuose naudojami dyzeliniai varikliai su elektrinėmis pavaromis.

LG inventorinį traukos riedmenų parką sudaro šie traukos riedmenys: 139 prekiniai šilumvežiai (M62, 2M62), 91 manevrinis šilumvežis (TEM2, ČME3, TKG2), 15 keleivinių šilumvežių (TEP60, TEP70), 44 dyzeliniai traukiniai (D1, DR1A), 16 elektrinių traukinių (ER9M). Pagrindinis dyzelinių varomos traukos parko trūkumas yra jo vidutinis amžius – 164 riedmenų amžius viršija 20 metų (67,8 %). Tik 35 lokomotyvai yra 15-os ir mažiau metų senumo (14,5 %). Labai ilgas krovinių traukinių lokomotyvų amžius, iš kurių 133 riedmenys yra senesni nei 15 metų.

Ilgos lokomotyvų eksploatacijos rezultatas – tai daug energijos vartojantis didžiulis riedmenų parkas, itin dažni gedimai, didelis atsarginių dalių poreikis.

Kita vertus, kadangi yra tik keletas lokomotyvo tipų, jų priežiūra ir remontas gali būti organizuojami kur kas ekonomiškiau ir veiksmingiau. Šis privalumas labai akivaizdus krovinių lokomotyvų atžvilgiu, kadangi faktiškai yra naudojamas tik vienas jų tipas (2M62 yra dvigubas M62).

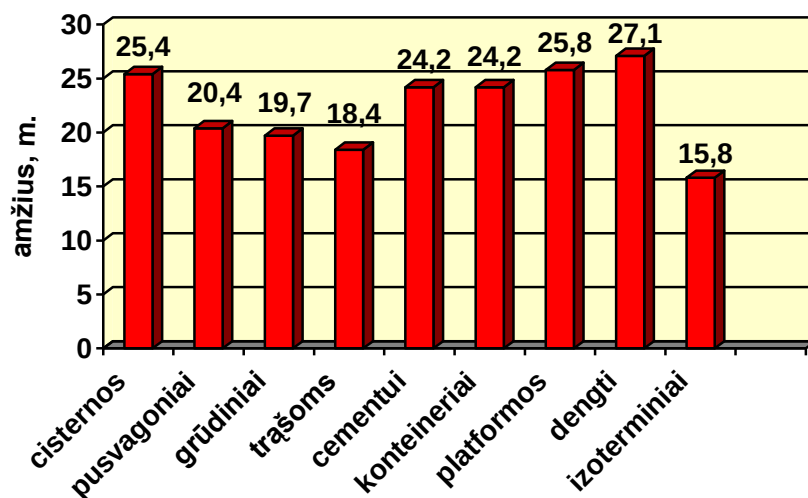
Krovinių vagonų parkas. AB „Lietuvos geležinkeliai“ krovinių vagonų parką sudaro:

- 1713 dengtųjų vagonų.

- 942 platforminiai vagonai.
- 1842 pusvagoniai.
- 1896 cisterniniai vagonai.
- 342 izoterminiai vagonai.
- 2757 kiti vagonai³⁵.

Krovininių vagonų parko vidutinį amžių galime pamatyti žemiau esančiame paveiksle:

Krovininių vagonų parko vidutinis amžius



4 pav. Krovininių vagonų parko vidutinis amžius

Didžiausias krovininių vagonų parko trūkumas, be ilgo amžiaus, yra krovininių vagonų pagrindinių rūšių išskirstymas į daugelį porūšių – tai buvusio sovietų Sąjungos parko pasidalijimo ir ilgų protarpių tarp vagonų įsigijimo pasekmė. Esamas parkas vargiai gali atitikti laisvos krovinų vežimo rinkos paklausą Lietuvoje.

Siekiant užtikrinti pagrindinės geležinkelių veiklos – krovinų gabenimo efektyvumą – reikalinga atnaujinti krovininių vagonų parką.

Naudojama infrastruktūra. Lietuvos geležinkelių infrastruktūra yra carinės Rusijos ir tuometinės Sovietų Sąjungos paveldas. Infrastruktūros konstrukcija yra pritaikyta vidutiniu greičiu gabenti tranzitinius sunkiasvorius traukinius.

³⁵ AB „Lietuvos geležinkeliai“. www.litrail.lt.

Kalbant apie LR geležinkelių infrastruktūrą, svarbu paminėti, kad didelė problema yra ta, jog dauguma tiltų (įeinančių į Lietuvos geležinkelių sistemą) buvo pastatyti prieš 50 ir daugiau metų, ir dabar nebetenkina šiuolaikinių apkrovų reikalavimų. Didėjant vežimų apimtims ir traukinių svariui, būtina šių tiltų rekonstrukcija.

Nuo infrastruktūros kokybės priklauso svarbiausi geležinkeliui keliami reikalavimai – traukinių greitis ir eismo saugumas. Todėl infrastruktūrai reikia nuolatinio dėmesio, nes ją nuolat būtina atnaujinti, tobulinti. Patikima geležinkelio kelių tinklo būklę galima laikyti tada, kai visos infrastruktūros sudėtinės dalys – bėgiai, pabėgiai, iešmai, kelio sankasa, tiltai, viadukai – veikia be sutrikimų, garantuoja saugų eismą bei geležinkelio pralaidumą.

Lietuvos geležinkelių infrastruktūros techninis lygis dar neatitinka europinio, todėl geležinkelių infrastruktūros modernizavimas ir plėtra yra esminė sėkmingo darbo Europos geležinkelių sistemoje sąlyga. Prioritetas teikiamas geležinkelių infrastruktūros renovacijai ir modernizavimui tarptautiniuose transporto koridoriuose. Pagrindinis dėmesys plėtojant geležinkelių infrastruktūrą skiriamas Lietuvos geležinkelių techninei sąveikai su Europos geležinkeliais užtikrinti, šiuolaikiniams saugos ir aplinkosaugos reikalavimams įgyvendinti, geležinkelio kelių apkrovai ir traukinių važiavimo greičiui didinti, kombinuotiems vežimams skatinti³⁶.

Vietinių krovinių vežimų geležinkeliu tarifų formavimo politika. LG taikomi krovinių vežimo tarifai skirstomi į vietinius ir tarptautinius tranzito. Vietiniai tarifai yra nustatomi taikant lanksčią sistemą, įvertinus krovinių vežimo savikainą, ekonominį naudingumą bei konkurencinės rinkos ypatumus. Vežant krovinius, konkretūs tarifai nustatomi LG maksimaliems (baziniams) tarifams taikant koeficientus, kurių dydžiai priklauso nuo vežamo krovinio rūšies, maršruto ir atstumo, vežimo apimčių, vagonų rūšies, geležinkelių transporto paslaugų rinkos konkrečių sąlygų ir tarifų skirtumų skirtingais maršrutais, krovinių vežimų kitomis transporto rūšimis paslaugų pasiūlos bei kainos, ir vežimo tarptautiniais transporto koridoriais arba kombinuotoju transportu. Jei sąlygos, pagal kurias nustatomi tarifai, yra vienodos, tarifai LG klientams taip pat turi būti vienodi. Tačiau paprastai derybos dėl tarifų yra vykdomos konfidencialiai tarp LG ir kliento, ir krovinių vežimo rinkodaros mechanizmas, koeficiento nustatymas, taikomos nuolaidos nėra skelbiami (išskyrus maksimalius (bazinius) tarifus), jie sutariami konkrečiai su krovinius siekiančia vežti puse.

Išaugę krovinių vežimo geležinkeliu mastai ir bendrovėje taikoma lanksti tarifų politika, orientuota į klientą, leido padidinti krovinių vežimo veiklos pajamas 17 %³⁷.

³⁶ LR Susisiekimo ministerija. www.transp.lt.

³⁷ 2007-tieji – AB“Lietuvos geležinkeliai“ sėkmės metai. <http://www.kelias.net/6077.html>.

LG specifinės veiklos sąlygos. Įvertinus LG specifines veiklos sąlygas, minėtina, kad dabartiniu metu Lietuvos geležinkelių transporto paslaugų rinka veikia neefektyviai – akcinė bendrovė „Lietuvos geležinkeliai“ dirba natūralios, valstybės sukurtos, monopolijos sąlygomis: veža visus krovinius geležinkeliu ir eksploatuoja turimais resursais pagal išskirtines sąlygas. Klientui, tai yra krovinio siuntėjui ar krovinio vežėjui, nesudaroma galimybė pasirinkti paslaugos teikėją bei patrauklesnę kainą, neišnaudojamos visos galimybės pritraukti papildomus krovinius. Todėl numatomas geležinkelių transporto paslaugų rinkos liberalizavimas, kuris sukurs konkurenciją vežimų geležinkeliais rinkoje, skatins efektyvesnę geležinkelių transporto subjektų veiklą, pritrauks daugiau krovinių, papildys LG vežamų krovinių apimtį. Tikimasi, kad bus surasti nauji krovinių formavimosi centrai ir papildomi srautai, didės infrastruktūros užimtumo lygis ir atsiras daugiau lėšų infrastruktūros priežiūrai.

LG 2007 metų veiklos rezultatai. LG 2007 metais dirbo pelningai. Ataskaitinio laikotarpio pelnas prieš apmokestinimą (neaudituotas) išaugo iki 160 mln. Lt (2006 m. – 141,9 mln. Lt). Bendrovė iš pagrindinės veiklos uždirbo 1,4 mlrd. Lt pajamų, t.y. 14 % daugiau nei 2006 m. Didžioji dalis pajamų (~90 %) uždirbta vežant krovinius. 2007 m. geležinkelių transportu pervežta 53,5 mln. tonų krovinių. Tai sėkmingiausi metai per visą Lietuvos geležinkelių savarankiškos veiklos laikotarpį. Lyginant su 2006 m., kuomet buvo pervežta 50,2 mln. tonų krovinių, vežimo apimtys išaugo 6,5 %. Pagrindiniai veiksniai, lėmę krovinių vežimo Lietuvos geležinkeliais apimčių augimą, – Lietuvos bei kaimyninių šalių ekonomikos augimas, sėkminga Klaipėdos uosto krovos kompanijų veikla bei AB „Lietuvos geležinkeliai“ krovinių vežimo veiklos efektyvumo didinimas³⁸. Investicijoms per 2007 metus panaudota 398,9 mln. Lt, iš jų 246,5 mln. Lt – nuosavos AB „Lietuvos geležinkeliai“ lėšos ir 132 mln. Lt – ES finansinės paramos lėšų bei kt³⁹.

2.3.4. Bendra Lietuvos geležinkelių transporto sektoriaus SWOT analizė

Potencialūs vidaus pranašumai (S)

AB „Lietuvos geležinkeliai“, vienintelė realiai krovinių vežimus LR vykdanči geležinkelių transporto įmonė, siekia sukurti integruotą informatikos ir ryšių priemonių, standartų, normatyvinių dokumentų ir organizacinių procedūrų visumą, įgalinančią sukaupti pagrindinius transporto sistemos informacinius resursus, suderintai juos apdoroti ir kompiuterinio ryšio priemonėmis operatyviai pateikti įvairaus pobūdžio, pavidalo ir paskirties informaciją technologinei veiklai, visapusiškai apskaitai,

³⁸ 2007-tieji – AB „Lietuvos geležinkeliai“ sėkmės metai. <http://www.kelias.net/6077.html>.

³⁹ LR Susisiekimo ministerija. www.transp.lt.

sprendimų priėmimui, taip pat valstybinių, valdymo ir administravimo institucijų darbuotojams, vadovams ir kitiems suinteresuotiems juridiniams bei fiziniams asmenims įstatymų numatytos kompetencijos ribose.

Šiuolaikinės informacinės sistemos reikalauja, kad duomenis būtų galima perduoti iš vietų, kur žmonės gauna pirminius dokumentus, į bendras duomenų bases. Kad tai būtų galima padaryti, turi būti tam tikri informacijos nešėjai – duomenų perdavimo tinklai. Iki 2006 metų pradžios LG jau buvo eksploatuojami duomenų perdavimo tinklai, tačiau nemaža jų dalis buvo technologiškai pasenusi, neužtikrino reikiamo duomenų srautų pralaidumo bei patikimumo, neapėmė visų reikalingų objektų. 2006 metų pavasarį daugiau nei 90 atskirų LG objektų buvo sujungti į globalų įmonės duomenų perdavimo tinklą. Modernizavus globalų LG duomenų perdavimo tinklą buvo išplėtotas ir užtikrintas patikimas ryšys tarp bendrovės objektų⁴⁰.

Taip pat, svarbu pastebėti, kad pastaraisiais metais intensyviai vykdomi geležinkelio infrastruktūros atnaujinimo ir modernizavimo projektai, turėsiantys teigiamos įtakos krovinių vežimo geležinkelių transportu apimtims.

Potencialūs vidiniai trūkumai (W)

Informacinės technologijos (IT). Vis dėlto, esamas AB „Lietuvos geležinkeliai“ IT lygis dar yra žemas. Silpnai plėtotą techninę bazę, nėra tinkamų techninių ir programinių priemonių duomenų apdorojimo technologiniams procesams realizuoti, informacijai surinkti, tvarkyti, saugoti. Krovinių vežimui valdyti sukurtos ir toliau tobulinamos bei naujai kuriamos informacinės sistemos:

- traukinių eismo grafikų formavimo kompleksinė sistema;
- operatyvi vežimų kompiuterinė informacinė sistema;
- vagonų skirstymo stoties kompiuterinė informacinė sistema;
- komercinių prekių stočių kompiuterinė informacinė sistema;
- vagonų perdavimo stoties kompiuterinė informacinė sistema ir kt.

Telekomunikacijos. Esama ryšių aparatūra yra morališkai pasenusi, todėl neatitinka šių dienų reikalavimų, neleidžia naudoti didelės spartos duomenų perdavimo technologijų. Nauja telekomunikacinė sistema, kur 2003–2008 m. planuojamas šviesolaidinių kabelių tiesimas ir įrangos montavimas, leis LG naudoti šiuolaikines skaitmenines įvairių duomenų bei telefonijos perdavimo technologijas, sąveiką su kaimyninių šalių analogiškėmis telekomunikacijų sistemomis, o tai leis

⁴⁰ „IBM Lietuva“ tęsia „Lietuvos geležinkeliai“ globalaus duomenų perdavimo tinklo modernizavimą.
http://www.ibm.com/news/lt/lt/2006/02/lt_lt_news_20060202.html.

operatyviau valdyti vežimų procesą, teikti kokybiškas ryšio paslaugas tiek žinybiniams vartotojams, tiek ir bendrojo tinklo abonentams, taip pat sumažės eksploatacijos išlaidos.

Pagrindiniai Lietuvos geležinkelių transporto sektoriaus trūkumai:

- Fiziškai susidėvėjusi geležinkelių infrastruktūra.
- Pasenęs geležinkelio riedmenų parkas.
- Nepakankamai išplėtotas elektrifikuotų geležinkelio linijų tinklas.
- Vis dar neįgyvendinta LR geležinkelių reforma. Neracionali Lietuvos geležinkelių organizacinė struktūra (infrastruktūra neatskirta nuo komercinės (operatyvinės) veiklos, o tai trukdo rinkos santykių plėtojimui geležinkelių sektoriuje).
- IT esminio modernizavimo problema.

Potencialios išorinės galimybės (O)

• Įgyvendinus LR geležinkelių reformą bei į geležinkelių transporto rinką atėjus naujiems vežėjams, transportavimo kaina dėl tarp vežėjų atsiradusios konkurencijos taps dar patrauklesnė.

• Padidinus prekių traukinių greitį iki 120 km/h, galima būtų sumažinti traukos riedmenų skaičių. Remonto bazių modernizavimas, šiuolaikinių vakarietiško riedmenų remonto technologijų diegimas, depų įrengimų ir įrangos atnaujinimas duotų galimybę prailginti lokomotyvų ir vagonų eksploatavimo laiką.

• Investicijų į geležinkelį skatinimui didesnę dėmesį turėtų skirti valstybė ir jos valdžios struktūros. Skiriant investicijas įvairiems projektams, susijusiems su transportu, svarbiu pasirinkimo kriterijumi turi tapti šio projekto įtaka aplinkai, ypač mažinant energijos, gamtinių išteklių naudojimą, neigiamą triukšmo poveikį, kenksmingų teršalų išleidimą ir išmetimą į aplinką. Būtent geležinkelių, lyginant su kitomis transporto rūšimis, mažesnis poveikis aplinkai verčia daugelį Europos valstybių skatinti investicijas į šią transporto rūšį bei jos modernizavimą ir išvystymą. LG, siekdama tapti ES transporto sistemos lygiaverte nare ir sėkmingai konkuruoti rinkoje, privalo optimizuoti valdymo procesus ir gamybos potencialą. Geležinkeliai naudoja ES fondų lėšomis bei tarptautinių finansinių kredito institucijų (EIB, Pasaulio banko) teikiamomis paskolomis. Minėti bankai palankiomis sąlygomis finansuoja geležinkelių infrastruktūros, traukos riedmenų modernizavimo projektus.

• Daugiau dėmesio skiriant kombinuotam krovinių transportui, būtų galima optimaliau išnaudoti geležinkelių transporto teikiamus privalumus.

• Taikant privataus ir visuomeninio (valstybinio) kapitalo partnerystės principus finansuojant transporto infrastruktūrą, būtų galima pasiekti puikių rezultatų infrastruktūros plėtoj.

- Siekiant padidinti vietinių krovinių pervežimų geležinkelių transportu perspektyvas, būtina efektyvinti terminalų darbą.

Potencialios išorinės grėsmės (T)

Nemažiau svarbus eismo saugumas ir su juo susiję įvairūs klausimai. Eismo saugumas apima daugelį infrastruktūros ir riedmenų ūkių komponentų, tokių kaip keliai, signalizacijos ir telekomunikacijų įrenginiai, ryšiai, riedmenų techninė būklė ir jų remonto kokybė, riedmenų ir infrastruktūros būklės monitoringas bei kiti techniniai organizaciniai klausimai. Tam mūsų šalyje vis dar skiriama per mažai dėmesio.

2.3.5. Privatūs vežėjai, veikiantys Lietuvos geležinkelių sistemoje

Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodekse teigiama, kad geležinkelio įmonė (vežėjas) yra licencijuota įmonė, keleiviams, bagažui ir (ar) kroviniams vežti naudojanti viešąją geležinkelių infrastruktūrą ir užtikrinanti trauką teisėtai valdomomis traukos priemonėmis, taip pat įmonė, kuri tik teikia traukos priemones.

Šiuo metu licencijos verstis atitinkama geležinkelių transporto ūkine komercine veikla yra išduotos (be AB „Lietuvos geležinkeliai“) šiems privatiems subjektams:

- **UAB „Unigela“** 1998 m. sausio 29 d. išduota licencija, suteikianti teisę vežti keleivius ir krovinius geležinkelių transportu tarptautiniais maršrutais, 2005 m. rugsėjo 9 d. Lietuvos Vyriausiojo Administracinio Teismo sprendimu 2006 m. sausio 30 d. pakeista į licenciją, suteikiančią teisę vežti keleivius ir bagažą geležinkelių transportu tarptautiniais maršrutais ir licenciją, suteikiančią teisę vežti krovinius geležinkelių transportu tarptautiniais maršrutais;

- **UAB „Eismina“** 1998 m. birželio 29 d. išduota licencija, suteikianti teisę vežti keleivius ir krovinius geležinkelių transportu tarptautiniais maršrutais (nepakeista);

- **UAB „Transachema“** 1998 m. lapkričio 2 d. išduota licencija, suteikianti teisę vežti keleivius ir krovinius geležinkelių transportu tarptautiniais maršrutais, 2004 m. gegužės 5 d. pakeista į licenciją, suteikiančią teisę vežti keleivius ir bagažą geležinkelių transportu tarptautiniais maršrutais ir licenciją, suteikiančią teisę vežti krovinius geležinkelių transportu tarptautiniais maršrutais;

- **UAB „Vestaka“** 1999 m. gegužės 24 d. išduota licencija, suteikianti teisę vežti keleivius ir krovinius geležinkelių transportu tarptautiniais maršrutais, atsižvelgus į 2005 m. rugsėjo 9 d. Lietuvos Vyriausiojo Administracinio Teismo sprendimą, 2006 m. sausio 30 d. pakeista į licenciją, suteikiančią

teisę vežti keleivius ir bagažą geležinkelių transportu tarptautiniais maršrutais ir licenciją, suteikiančią teisę vežti krovinius geležinkelių transportu tarptautiniais maršrutais;

- VŠĮ „Aukštaitijos siaurasis geležinkelis“ 2002 m. balandžio 16 d. išduota licencija, suteikianti teisę vežti keleivius ir krovinius geležinkelių transportu tarptautiniais maršrutais, 2004 m. gruodžio 21 d. pakeista į licenciją, suteikiančią teisę vežti keleivius ir bagažą geležinkelių transportu tarptautiniais maršrutais;

- UAB Klaipėdos jūrų krovinių kompanija „BEGA“ 2006 m. sausio 9 d. išduota licencija, suteikianti teisę vežti krovinius geležinkelių transportu tarptautiniais maršrutais.

Iš viso išduota 7 ūkio subjektams 11 licencijų suteikiančių teisę verstis geležinkelių transporto ūkine komercine veikla.

Tam, kad įgytų teisę naudotis viešąja geležinkelio infrastruktūra, be licencijos įmonė turi turėti saugos sertifikatą.

Saugos sertifikatus turi tik 3 geležinkelio įmonės: AB „Lietuvos geležinkeliai“, VŠĮ „Aukštaitijos siaurasis geležinkelis“ ir UAB „Transachema“. Vadinasi, iš visų anksčiau minėtų įmonių tik šios trys įmonės gali naudotis viešąja geležinkelių infrastruktūra.

Tačiau geležinkelių transporto paslaugų rinka nėra atverta: net ir gavę licenciją bei saugos sertifikatą potencialūs vežėjai negali planuoti savo verslo, nes rinkliava už naudojimąsi vėže nėra viešai paskelbta. Kadangi rinkliavos už naudojimąsi viešąja infrastruktūra bazinis dydis nėra nustatytas, jos iki šiol negali naudotis viešąja geležinkelių infrastruktūra. Vienintelis infrastruktūros naudotojas – vežėjas yra bendrovė „Lietuvos geležinkeliai“, kuri yra ir tos infrastruktūros valdytojas.

Kaip jau buvo minėta ankstesniame skyriuje, LG dirba natūralios, valstybės sukurtos, monopolijos sąlygomis: veža visus krovinius geležinkeliu ir eksploatuoja turimais resursais pagal išskirtines sąlygas. Klientui, tai yra krovinio siuntėjui ar krovinio vežėjui, nesudaroma galimybė pasirinkti paslaugos teikėją bei patrauklesnę kainą, neišnaudojamos visos galimybės pritraukti papildomus krovinius. Tai yra viena iš priežasčių kodėl tam tikri kroviniai, kurie galėtų būti sėkmingai gabenami geležinkelių transportu, šiuo metu yra gabenami autotransportu.

2.3.6. Krovinių rūšių, transportuojamų geležinkeliais Lietuvos Respublikoje, analizė

Krovinių vežimų struktūra charakterizuoja vieno ar kito krovinio vietą bendrame vežtų krovinių kiekyje ir krovinių apyvartoje. Geležinkelių transportui krovinių apyvartos struktūra turi svarbią

reikšmę, nes nuo jos priklauso vagonų parko sudėtis ir keliamoji galia, vidutinė traukinio masė, krovimo darbų mechanizavimo priemonės, įtaisų kroviniams stotyse talpinti konstrukcija ir kt. Krovinių struktūra ir vežimo sąlygos turi įtakos savikainai bei vežimo pajamoms⁴¹.

Pasak R. Palšaičio ir R. Burkovskio, geležinkeliais daugiausia gabenami kroviniai, kurie yra santykiškai nedidelės vertės, tačiau didelių gabaritų ar svorio⁴².

Didžiausią dalį, net apie 40 % vietiniuose kroviniuose, kurie yra gabenami geležinkeliu LR, sudaro nafta ir naftos produktai iš Mažeikių naftos perdirbimo įmonės; taip pat didelę dalį vietiniuose kroviniuose (apie 25 % vietinių krovinių, gabenamų geležinkeliu) sudaro cheminės ir mineralinės trąšos, gabenamos iš AB „Lifosa“ bei AB „Achema“ į Klaipėdą. Detalesnė vietinių krovinių apyvartos struktūra pateikta 1 lentelėje.

1 lentelė. Krovinių rūšių, transportuotų geležinkeliais LR 2006–2007 m., apimtys⁴³

Krovinių rūšys	Vidaus vežimai	
	2006 m.	2007 m.
iš viso, tūkst. t	13 346	12 332
iš to skaičiaus:		
nafta ir naftos produktai	5265	3026
akmens anglis ir koksas	23	19
juodieji metalai, įskaitant laužą	277	239
cheminės ir mineralinės trąšos	3286	3901
neorganiniai ir organiniai chemijos produktai	86	157
mineraliniai produktai	2992	3118
mediena, kamštiena ir jų dirbiniai	78	141
javai, malybos produktai, pašarai	907	1650
kiti kroviniai	432	81

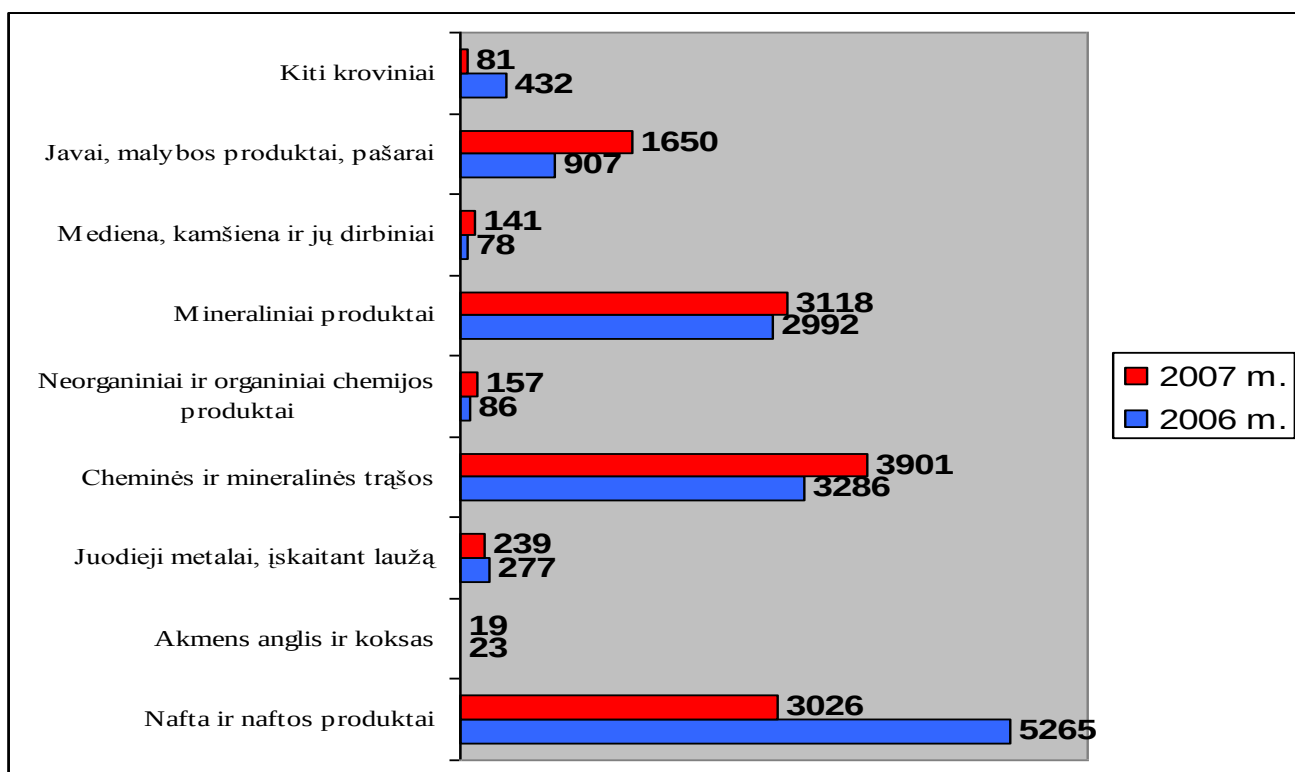
⁴¹ D. Griškevičienė. Geležinkelių transporto komercinė eksploatacija. Vilnius: „Technika“ 2001.

⁴² R. Palšaitis, R. Burkovskis. Keleivių ir krovinių vežimo geležinkeliu tendencijų analizė. ISSN 1392-1533. Transportas - Transport engineering. 1999, XIV t., Nr. 2.

⁴³ Lietuvos statistikos departamentas. www.stat.gov.lt.

Taigi 2007 m., lyginant su 2006 m., didėjo medienos, kamštienos ir jų dirbinių (apie 44,68 %), javų ir malybos produktų (apie 45,03 %) bei cheminių ir mineralinių trąšų (apie 15,76 %) transportavimo vietiniais maršrutais geležinkeliu apimtys – šiam transportavimo apimčių didėjimui teigiamos įtakos turėjo medienos, javų apdirbimo bei chemijos ir mineralinių trąšų pramonės įmonių gamybos apimčių augimas.

Svarbu pastebėti, kad pagrindinė priežastis, kuri lėmė vietinių krovinių vežimų geležinkeliu 2007 metais vežimo apimčių sumažėjimą yra sumažėjusios naftos ir naftos produktų transportavimo apimtys. Analizuojamu laikotarpiu naftos ir naftos produktų transportavimo apimtys sumažėjo apie 42,53 %, o tam turėjo įtakos toks trumpalaikio poveikio veiksnys – gaisras ir laikinos tiekimo problemos AB „Mažeikių nafta“.



5 pav. Krovinių rūšių, transportuotų geležinkeliais LR 2006–2007 m., apimtys, tūkst. t

2.3.7. Vietinių krovinių vežimų geležinkeliais apimtys bei apimčių kitimo tendencijos

Lietuvoje krovinių vežimai geležinkeliu yra itin svarbus ekonomikos segmentas, nuo kurio didelė dalimi priklauso prekių judėjimas šalies viduje ir jų transportavimas už šalies ribų, turintis

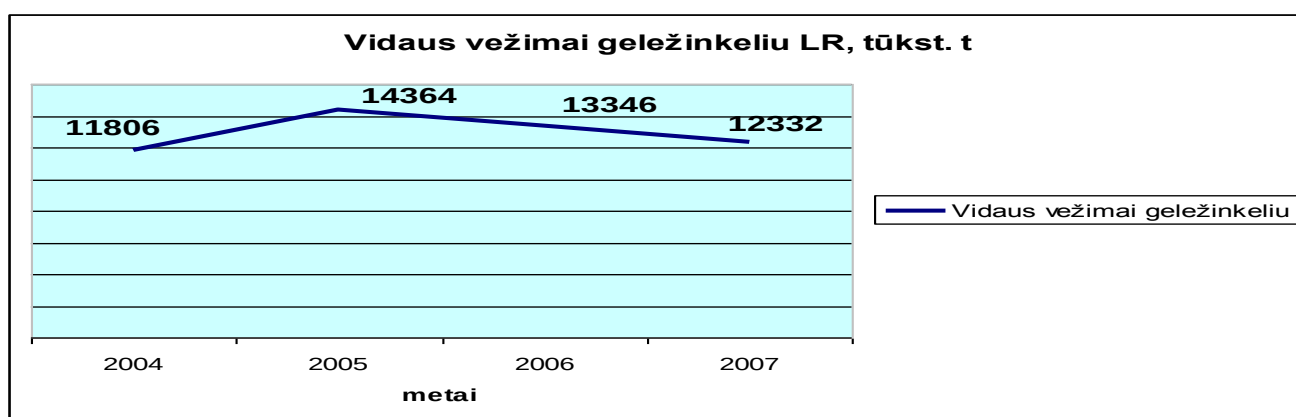
didelės įtakos visų šalies įmonių (krovinių siuntėjų ir gavėjų) ir susijusių verslų (pvz., krova Klaipėdos uoste, logistika, turizmo objektai ir pan.) konkurencingumui⁴⁴.

Vežimų apimtis ir krovinių apyvarta priklauso nuo daugelio faktorių. Didžiausią įtaką jiems turi pramonės ir žemės produkcijos apimtis ir struktūra, gamybos jėgų pasiskirstymas ir tarprajoniniai ryšiai, produkcijos tiekimo ir realizavimo organizavimas ir specializacija, vežimų planavimo kokybė, susisiekimo kelių plėtra ir krovinių paskirstymas tarp transporto rūšių⁴⁵.

2 lentelė. Vietinių krovinių vežimų geležinkeliu apimtys 2000–2007 m., tūkst. t⁴⁶

Vežta krovinių, tūkst. t	2000 m.	2001 m.	2002 m.	2003 m.	2004 m.*	2005 m.*	2006 m.*	2007 m. *
Vietiniai vežimai geležinkeliu LR	4 664	6 340	6 481	5 435	11 806	14 364	13 346	12 332

* Nuo 2005 m. sausio mėn 1 d. pakeista krovinių vežimo skaičiavimo metodika, vadovaujantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu Nr. 91/2003 ir Komisijos reglamentu Nr. 1192/2003. (2004 m. duomenys perskaičiuoti). 2004–2007 metų vidaus vežimo duomenys dėl šios priežasties negali būti lyginami su ankstesnių metų duomenimis.



6 pav. Vidaus vežimai geležinkeliu LR 2004–2007 metais, tūkst. t

⁴⁴ LLRI studija „Lietuvos geležinkeliai: kaip ir kada reformuosime“. Studijos santrauka. 2005-12-13. <http://www.lrinka.lt/Tyrimai/Privatiz/Gelezinkeliai.phtml>.

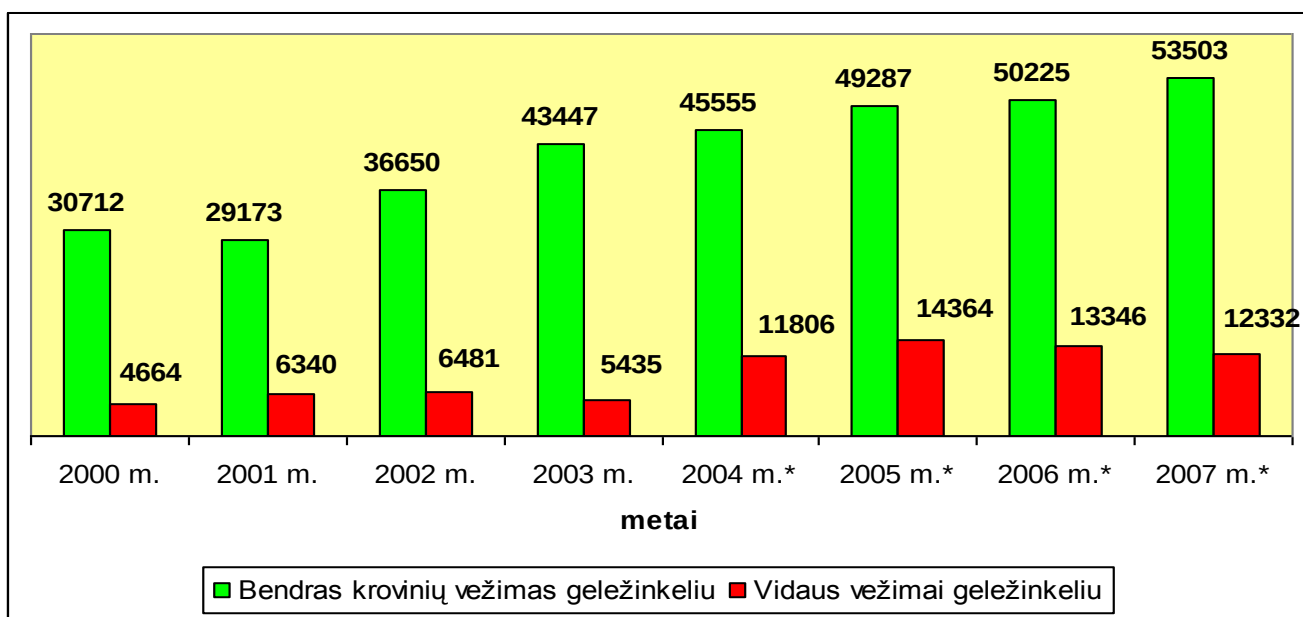
⁴⁵ D. Griškevičienė. Geležinkelių transporto komercinė eksploatacija. Vilnius: „Technika“ 2001.

⁴⁶ Lietuvos statistikos departamentas. www.stat.gov.lt.

Analizuojant vietinių krovinių vežimų geležinkeliu apimtis 2004–2007 metais, matyti, kad 2005 metais, lyginant su 2004 metais, vietinių krovinių, transportuojamų geležinkeliu, apimtys padidėjo 17,81 % (šis krovinių apimčių padidėjimas yra susijęs su mūsų šalies ekonomikos augimu), na, o 2006 metais, lyginant su 2005 metais, vietinių krovinių, transportuojamų geležinkeliu, apimtys sumažėjo 6,97 %.

Kalbant apie vietinių krovinių vežimus geležinkelių transportu 2007 metais, minėtina, kad krovinių vežimai vietiniais maršrutais sumažėjo 7,6 %, tam daugiausia įtakos turėjo dėl 2006 m. AB „Mažeikių nafta“ įvykusio gaisro bei žaliavų tiekimo problemų sumažėjusios šios įmonės gamybos apimtys. AB „Mažeikių nafta“ vežimai analizuojamu laikotarpiu mažėjo 23 %⁴⁷.

Įvertinus tai, kad naftos ir naftos produktų vežimai LR geležinkeliu vidaus maršrutais sudaro apie 40 % visų vidaus maršrutais geležinkeliais transportuojamų krovinių apimčių, bei tai, kad AB „Mažeikių nafta“ per 2007 metus atkūrė po gaisro, įvykusio 2006 metais, sumažėjusius gamybos pajėgumus, t. y. atstatė gaisro metu nukentėjusią vakuuminio distiliavimo koloną bei 2007 metų rudenį įvykdė didžiausią AB „Mažeikių nafta“ istorijoje kapitalinį remontą ir modernizavimo darbus⁴⁸, galima prognozuoti, jog 2008 metais vietinių krovinių vežimų apimtys geležinkeliu didės.



7 pav. Vidaus vežimai geležinkeliu visų vykdytų krovinių vežimų geležinkeliu kontekste, tūkst. t*

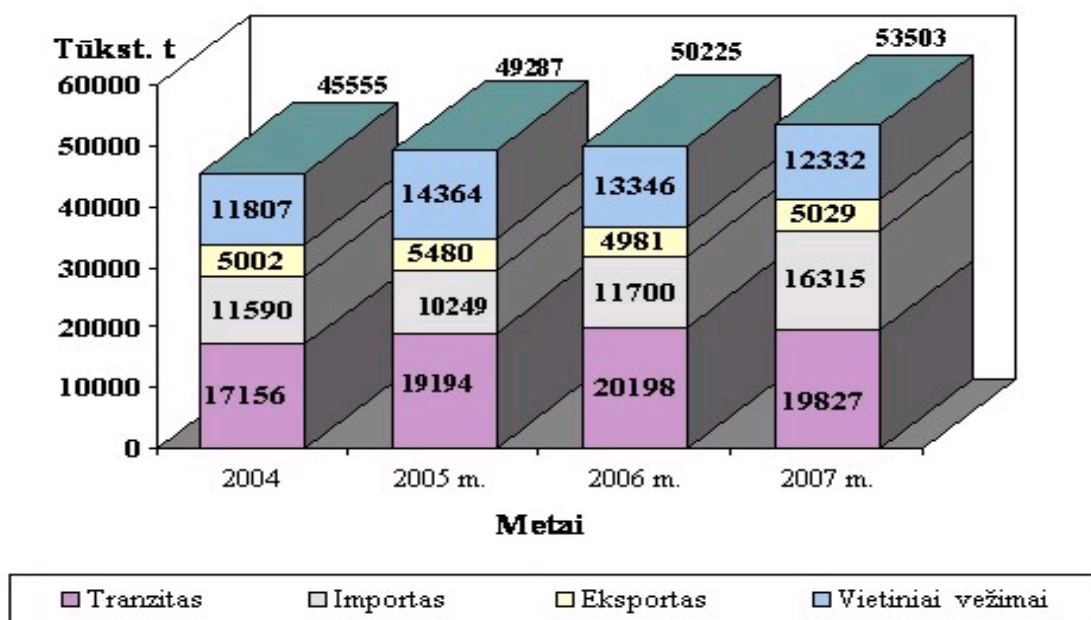
* Nuo 2005 m. sausio mėn 1 d. pakeista krovinių vežimo skaičiavimo metodika, vadovaujantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu Nr. 91/2003 ir Komisijos reglamentu Nr. 1192/2003. (2004

⁴⁷ LR Susisiekimo ministerija. www.transp.lt.

⁴⁸ AB „Mažeikių nafta“. www.nafta.lt.

m. duomenys perskaičiuoti). 2004–2007 metų vidaus vežimo duomenys dėl šios priežasties negali būti lyginami su ankstesnių metų duomenimis.

Įvertinus tai, kad mūsų šalies ekonomika auga (kartu auga ir krovinių vežimo apimtys geležinkeliu) ir tai, kad 2008–2009 m. numatomas nuoseklus ekonomikos augimo tempo lėtėjimas iki potencialaus lygio⁴⁹, bei tai, kad vietinių krovinių vežimų geležinkeliu apimčių sumažėjimą per paskutiniuosius metus daugiausia lėmė trumpalaikio poveikio veiksniai (pavyzdžiui, gaisras AB „Mažeikių nafta“), galima prognozuoti, kad vietinių krovinių vežimų apimtys 2008–2009 m. augs (mažiausiai 4–6 %), o nuo 2010 m. stabilizuosis arba augs labai nežymiai (0,5 %).



8 pav. Vietinių krovinių vežimų geležinkeliu santykis su tranzito, importo, eksporto apimtimis geležinkelių transportu⁵⁰

Anksčiau pateiktame paveiksle matyti, jog mūsų šalyje didžiausią dalį geležinkeliu transportuojamų krovinių sudaro tranzitas (apie 40 % visų Lietuvos geležinkeliais vežamų krovinių). Tam didžiausią įtaką turi mūsų šalies geografinė padėtis.

⁴⁹ Lietuvos bankas. 2008-01-24 makroekonominė prognozė. Lietuvos ekonomikos raida ir perspektyvos. http://www.lb.lt/lt/ekonomika/makroekonominės_prognozės/PranesimasSpaudai_20080124_LT.pdf.

⁵⁰ LR Susisiekimo ministerija. www.transp.lt.

2.3.8. Lietuvos Respublikos geležinkelių reforma

Norėdama išnaudoti geležinkelių sektoriaus potencialą ir sėkmingai konkuruoti dėl transporto šrautų ateityje, Lietuva turi neatidėliodama vykdyti struktūrinę geležinkelių sektoriaus reformą. Lietuvai taip pat derėtų greičiau įgyvendinti Europos Sąjungai duotus įsipareigojimus liberalizuoti geležinkelių sektorių⁵¹.

Geležinkelių transporto reforma prasidėjo dar 1996 metais. Šio ilgalaikio proceso tikslas – reformuoti Lietuvos geležinkelių struktūrą, kad jie būtų ne tik konkurencingi ir efektyviai veiktų rinkos sąlygomis, bet turėtų teisinės bei ekonomines prielaidas integruotis į ES ir jos transporto sistemas. Buvo numatyta, kad 2003-iaisiais metais bus sukurta atitinkama teisinė bazė, o visą reformą baigta 2005-aisiais metais⁵².

AB „Lietuvos geležinkeliai“ generalinis direktorius Stasys Dailydka, paklaustas apie tai, kodėl buksuoja geležinkelių reforma, atsakė: „Lietuvos geležinkeliai padarė beveik viską, ką buvo įsipareigoję. Visa kita priklauso ne nuo mūsų.“⁵³ Anot Laisvosios rinkos instituto eksperto Žilvino Šilėno, teisinimasis dėl geležinkelių reformos buksavimo, tėra formalus reformos vilkinimas, nes baiminamasi kapitalo iš Rytų atėjimo ar tiesiog stipraus konkurento rinkoje⁵⁴.

Specialistams užtrukus įvertinti didelį „Lietuvos geležinkelių“ turtą bei trūkstant lėšų Vyriausybė atidėjo geležinkelių reformos pabaigą iki 2011 m. pabaigos. Pagal anksčiau priimtą Vyriausybės nutarimą pirmojo geležinkelių transporto sektoriaus reformos įgyvendinimo etapo pabaiga buvo numatyta 2006 m. pabaigoje, o antrojo – 2007 m. pabaigoje. Dabar pirmojo etapo pabaiga atidėta iki 2010 m., o antrojo – iki 2011 m. pabaigos. Pirmojo geležinkelių transporto sektoriaus reformos etapo metu bendrovei „Lietuvos geležinkeliai“ pavesta užregistruoti viešosios geležinkelių infrastruktūros turtą kaip valstybės nuosavybę ir patikėjimo teisę į jį nekilnojamojo turto registre bei tvarkyti šio turto apskaitą, o prasidėjus antrajam etapui bus steigiama valstybės įmonė viešajai geležinkelių infrastruktūrai valdyti⁵⁵.

Anot LLRI viceprezidentės dr. Guodos Steponavičienės, šiandien vieni iš aktualiausių ir daugiausiai nusiskundimų keliančių klausimų yra vežimo tarifai ir privažiavimo keliai. Liberalizavus

⁵¹ Lietuvai tikslinga greičiau vykdyti geležinkelių sektoriaus reformą.

http://www.lrinka.lt/index.php/meniu/spaudai/pranesimai_spaudai/lietuvai_tikslinga_greiciau_vykdyti_gelezinkeliu_sektoriaus_reforma/2275.

⁵² Tarptautinis verslo žurnalas JŪRA MOPE SEA. Numeris 2003/1. Geležinkelių reforma.

http://www.jura.lt/contents/article_lit.php?id_year_issue=200301&id_num=2.

⁵³ Verslo žinių priedas „Mano verslas“. Interviu su AB „Lietuvos geležinkeliai“ generaliniu direktoriumi Stasiu Dailydka: automobilių kamščiai – galimybės geležinkeliams. 2007-08-27.

⁵⁴ A. Malakauskaitė. Reformuoti šalies geležinkelių neskubama. <http://www.lrt.lt/news.php?strid=31489&id=3657172>.

⁵⁵ Geležinkelių reforma atidėta iki 2011-ųjų. <http://www.veidas.lt/lt/leidinys.full/46305211dbbfb?veidas=fbcd>.

rinką ir atsiradus naujiems vežėjams, veikiantiems konkurencinėmis sąlygomis, jie būtų suinteresuoti pasiūlyti sąlygiškai mažesnes kainas nei rinkos monopolis, nes kainos iš esmės kyla. Be to, krovinių vežimo kaina mažėtų restruktūrizavus geležinkelius, nes atskyrus keleivių ir krovinių vežimą krovinių vežėjai nebeturėtų į savo sąnaudas įtraukti socialinei funkcijai skiriamų lėšų⁵⁶. Tad, galima daryti išvadą, jog rinkos liberalizavimo dėka sumažėjusios krovinių vežimo geležinkelių transportu kainos leistų pritraukti naujų krovinių, kurie šiuo metu yra gabenami kelių transportu vietiniais maršrutais, į geležinkelių transporto rinką.

2.4. Vietiniai krovinių vežimai geležinkeliu Europos Sąjungos šalyse

2.4.1. ES transporto politika ir vietiniai krovinių vežimai geležinkeliu

Transportui skiriamas svarbus vaidmuo stiprinant ekonominę ir socialinę vienybę, glaistant skirtumus tarp skirtingai išsivysčiusių regionų. Transportas reikalingas ne tik plečiant realizacijos rinkas, bet ir tiesiogiai sudarant ekonomikos plėtros sąlygas. Tuo pačiu transporto politika yra viena dinamiškiausių, nes transporto vieta gamybos procese nėra stabili. Kuriant su transporto sektoriumi susijusius ateities planus, būtina atsižvelgti į jų ekonominę svarbą. Transportas sudaro daugiau nei 10 % bendrojo vidaus produkto. Sektoriuje dirba daugiau nei 10 milijonų žmonių. Jį sudaro tokia infrastruktūra ir technologijos, kurių sąnaudos visuomenės atžvilgiu neleidžia klysti priimant sprendimus.

Per pastaruosius 20 metų padėtis Europos transporto sistemoje gerokai pasikeitė. Europos šalių ekonomikos integracija, naujų šalių priėmimas labai paveikė ekonomikos struktūrą. Sumažėjo daug energijos reikalaujančių pramonės sričių, gamyba nutolo nuo vidaus rinkos. Pasikeitė padėtis ir darbo jėgos rinkose. Europos ekonomika turėjo prisitaikyti prie šių pokyčių. Gana ilgą laiką atrodė, kad esamas kelių tinklas patenkins poreikius, nors valstybės mažino išlaidas transporto infrastruktūrai kurti.

Pagrindinės priežastys, dėl kurių turėtų būti keičiama ES transporto politika:

- ES teritorijos išsiplėtimas.
- Globalizacija.
- Aukštųjų technologijų, inovacijų diegimo poreikis.
- Tarptautiniai įsipareigojimai tausoti aplinką.

⁵⁶ Tarptautinis verslo žurnalas JŪRA MOPE SEA. Numeris 2005/6. Lietuvos transportas Laisvosios rinkos instituto rankose. http://www.jura.lt/contents/article_lit.php?id_year_issue=200506&id_num=3.

- Energijos panaudojimo efektyvumo didinimo problema.
- Terorizmo grėsmė.

Svarbu pastebėti, kad ypač protinga turėtų būti valstybinė politika, iškilus konfliktui tarp atskirų transporto šakų vadinamaisiais transporto restruktūrizacijos laikotarpiais. Sparčiai tobulėjantis kelių transportas (ekonomiškai dyzeliniai varikliai, stabilūs ir greitai didžiakrūviai sunkvežimiai) pradėjo stumti iš transporto rinkos geležinkelių transportą.

ES Bendrosios transporto politikos tikslas – reformuoti geležinkelių sektorių liberalizacijos ir komercializacijos linkme. Nuo XX a. pabaigos ES vieningoje rinkoje kryptingai siekiama sukurti sąlygas konkurencijai geležinkelių rinkoje, atskirti infrastruktūros valdymą ir vežimo paslaugas, pabrėžiama, kad reikia vadovautis konkurencijos principais ir riboti valstybės pagalbą, siekiama prisitaikyti prie mažėjančių srautų, kuriuos lėmė daugiausia pramonės struktūros ir susisiekimo paklausos pokyčiai⁵⁷.

Taip pat svarbu pastebėti, kad krovinių vežimai geležinkeliais Europoje yra santykinai maži (geležinkeliais vežama apie 10 % visų krovinių), tačiau yra šalių, turinčių galias vietinių krovinių vežimo geležinkeliu tradicijas. Tai didžiosios (pagal plotą) ES šalys, kuriose yra gerai išvystyta gamyba bei pramonė. Tarp tokių šalių yra Vokietija (užimanti 357 021 km² plotą)⁵⁸, kurioje išvystyta metalurgijos pramonė ir kalnakasyba; Švedija (užimanti 449 964 km² plotą), kurioje taip pat puikiai išvystyta metalurgijos pramonė (apdorojama metalų rūda), naudingų iškasenų gavyba (cinkas), miško pramonė (pagrindiniai krovinių judėjimo srautai Švedijoje yra iš šalies šiaurės į pietus (į įvairius Švedijos miestus)); Suomija (užimanti 338 145 km² plotą), kurioje išvystyta medienos pramonė bei metalų gavyba; Norvegija (užimanti 324 220 km² plotą), kurioje išvystyta naftos pramonė; Lenkija (užimanti 312 685 km² plotą), kurioje išvystyta akmens anglies, plieno ir energetikos pramonė.

2.4.2. Europos šalių geležinkelių plėtros perspektyvos

Europos šalių vyriausybės bando palaikyti geležinkelio kompanijas, nes geležinkelių transportas turi nemažai vežimų privalumų palyginus su kitomis transporto rūšimis. Kai kroviniams vežti traukai naudojami šiluminiai varikliai, oro tarša 10–15 kartų mažesnė nei vežant automobiliais. Kitas svarbus momentas – žemesni tarifai. Be ekonomiško pasiekimo ir kitų efektų, pavyzdžiui, sumažinamas intensyvus eismas keliuose.

⁵⁷ LLRI studija „Lietuvos geležinkeliai: kaip ir kada reformuosime“. Studijos santrauka. 2005-12-13. <http://www.lrinka.lt/Tyrimai/Privatiz/Gelezinkeliai.phtml>.

⁵⁸ Palyginimui, Lietuvos plotas – 65 200 km².

Nuo 1970 metų bendrosios krovinių vežimų apimtys (kelių, vamzdynų, vidaus vandenų, geležinkelių transportu) Vakarų Europos šalyse turėjo didėjimo tendenciją. Per šį laikotarpį krovinių vežimo rinkoje išryškėjo **dvi pagrindinės plėtros tendencijos**:

- spartus ir nenutrūkstamas kelių transporto augimas;
- kitų rūšių transporto sąstingis (vamzdynų, vidaus vandenų, taip pat ir geležinkelių).

Krovinių vežimas autokeliais nuo 1970 metų Vakarų Europos šalyse beveik patrigubėjo. 1997 metais kelių transportu vežta apie 78 % vidaus rinkos krovinių, o geležinkeliais – apie 15 %, likę 7 % krovinių buvo gabenti vidaus vandenų ir vamzdynų transportu. Tuo tarpu, Rusijoje geležinkelių transportas yra transporto sistemos pagrindas; geležinkeliu ten vežama daugiau kaip 60 % krovinių⁵⁹.

Būtinumas grąžinti geležinkeliui pozicijas transporto rinkose privertė ES vyriausybės parengti specialias rekomendacijas, leidžiančias proteguoti vežimą geležinkeliais ir geležinkelių sistemos restruktūrizaciją.

Šiandien visame pasaulyje (ypač Europoje) nenuilstamai kalbama apie vieningą transporto sistemą įvairios paskirties kroviniams gabenti. Pavyzdžiui, sparčiai plėtojami konteineriniai vežimai, labai sumažinantys perkrovos darbų mastus iš vienos transporto rūšies į kitą ir transportuojamų krovinių pažeidžiamumą.

Geležinkelių transportas turi kai kurių privalumų lyginant su kitomis transporto rūšimis:

- Geležinkelis yra saugi transporto rūšis, lyginant autoavarijų skaičių su geležinkelių katastrofų skaičiumi.
- Greitas krovinių vežimas dideliais atstumais tarp svarbiausių miestų, naudojant multimodalinių vežimų sistemą (tačiau minėtina, kad geležinkelių transportas gali konkuruoti su kitomis transporto rūšimis tik gabendamas krovinius ilgesniais maršrutais (tarp nutolusių nuo vienas kito miestų)).
- Patogu, jeigu gavėjas turi savo privažiavimo kelius, ypač jeigu tokie keliai yra abiejose maršruto pusėse.
- Apmokėjimas už prastovas. Kroviniai gali būti palikti vagonuose visą parą, neskaičiuojant atvykimo dienos, be papildomo apmokėjimo.
- Didelis įkrovumas.
- Reti gedimai.

⁵⁹ В.И.Савин. Перевозки грузов. Москва: „Дело и Сервис“ 2003.

- Geležinkeliai gali vežti įvairius specializuotus krovinius (pavojingas medžiagas, greitai gendančius produktus).
- Geresni keliai.
- Traukinio tarifai sąlyginai mažesni, palyginti su kitomis transporto rūšimis.
- Vežimai nepriklauso nuo oro sąlygų.

Geležinkeliai yra efektyviausia transporto rūšis talpos, energijos sąnaudų ir laiko atžvilgiu tiek miesto, tiek užmiesčio transporto sistemose.

Taip pat, reiktų pastebėti, kad geležinkelių transportas turi nemažai privalumų gabenant sunkius ir pavojingus krovinius, lyginant su kitomis transporto rūšimis:

- Geležinkeliai turi galimybę vienu metu vežti didelės masės ir didelių gabaritų krovinius.
- Vežant krovinius geležinkeliu, kai traukai naudojami šiluminiai varikliai, oro tarša 10–15 kartų mažesnė nei gabenant automobiliais, kadangi 1 kilovatvalandė atlieka maždaug tiek pat kartų didesnę naudingą darbą. Žinia, kad elektrifikuotos geležinkelių linijos (tai padaryta jau daugelyje Vakarų Europos valstybių) šiuo požiūriu yra „švarios“.

Ateities transporto sistemoje geležinkeliui skiriama viena iš prioritetinių vietų. Žlugus Sovietų Sąjungai ir susikūrus Europoje daugeliui nepriklausomų valstybių iškilo būtinybė šiek tiek kitaip spręsti komunikavimo klausimus tarp Rytų ir Vakarų, negu tai buvo daroma iki šiol. Prognozuojama, kad iki 2015 metų krovinių srautas Europoje gali išaugti 1,5 karto, o keleivių vežimo mastai – 3 ar net 4 kartus. Todėl Vidurio Europos ir Baltijos šalių transporto infrastruktūros tinklai taps gyvybiškai svarbūs.

2.4.3. Baltijos šalių vietinių krovinių vežimų geležinkeliu lyginamoji analizė

Analizuojant vietinius krovinių vežimus geležinkeliais, svarbu palyginti esamą padėtį kaimyninėse šalyse bei nustatyti priežastis, kodėl vietinių krovinių vežimų geležinkeliais apimtys jose kinta skirtingai (kas tai lemia, įvertinus tai, kad ekonominė padėtis tose šalyse yra panaši).

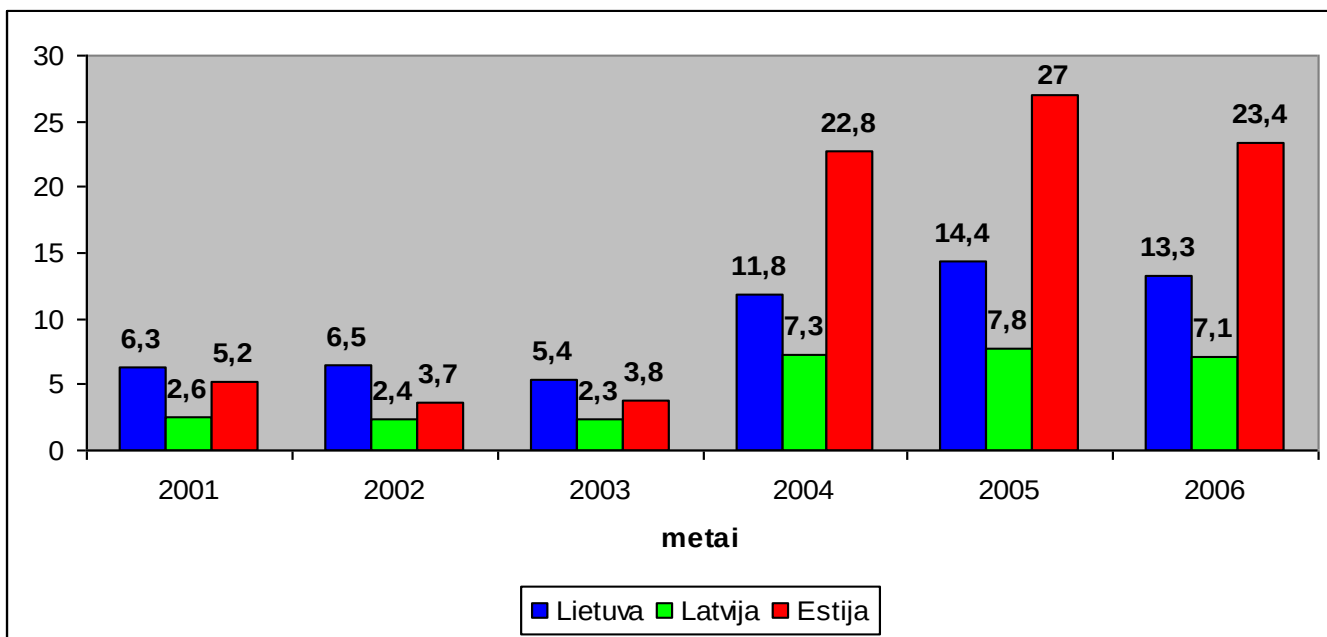
Toliau šiame skyriuje bus analizuojama vietinių krovinių vežimų geležinkeliu Baltijos šalyse dinamika.

Vietinių krovinių vežimų geležinkeliu Baltijos šalyse dinamika per 2001–2006 metus pateikta 3 lentelėje.

3 lentelė. Vietinių krovinių vežimų geležinkeliu Baltijos šalyse dinamika, mln. t⁶⁰

	2001 m.			2002 m.			2003 m.			2004 m.*			2005 m.*			2006 m.*		
	LT	LV	EST	LT	LV	EST	LT	LV	EST	LT	LV	EST	LT	LV	EST	LT	LV	EST
Vežimų apimtys	6,3	2,6	5,2	6,5	2,4	3,7	5,4	2,3	3,8	11,8	7,3	22,8	14,4	7,8	27	13,3	7,1	23,4

* Nuo 2005 m. sausio mėn 1 d. pakeista krovinių vežimo skaičiavimo metodika, vadovaujantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu Nr. 91/2003 ir Komisijos reglamentu Nr. 1192/2003. (2004 m. duomenys perskaičiuoti). 2004–2006 metais vidaus vežimo duomenys dėl šios priežasties negali būti lyginami su ankstesnių metų duomenimis.



9 pav. Vietinių krovinių vežimų geležinkeliu Baltijos šalyse dinamika, mln. t

Kaip matyti anksčiau pateiktame paveiksle, vietinių krovinių vežimai geležinkeliu labiausiai augo Estijoje. O tai susiję su šios šalies BVP augimu bei gausiomis tiesioginėmis investicijomis į Estijos ekonomiką. Estijos BVP augimas – antras pagal dydį Europos Sąjungoje. Vienam estui BVP

⁶⁰ A. Garalis. Lietuvos geležinkelio ir Klaipėdos uosto klasteris: naujos konkurencingumo didinimo galimybės Baltijos regione. <http://www.infobalt.lt/docs/Garalis.pdf>.

teko kone pusantro karto daugiau nei lietuviui. Tiesioginių užsienio investicijų vienam Estijos gyventojui 2006 metais teko beveik keturis kartus daugiau nei lietuviui⁶¹.

Svarbu pastebėti, kad tiek Latvijoje (kroviniai į uostus: Venspilio, Rygos, Liepojos), tiek Estijoje (kaip ir Lietuvoje) didžiąją vietinių krovinių gabenamų geležinkeliu, dalį sudaro miško medžiaga. Estijoje taip pat vietiniais maršrutais geležinkeliu labai intensyviai gabenamos naudingosios iškasenos (skalūnai).

2.5. Vietinių krovinių vežimų geležinkeliu konkurencingumas

Šiame skyriuje bus analizuojamas vietinių krovinių vežimas įvairiomis transporto rūšimis, įvertinus geležinkelių transporto vaidmenį vežant vidaus krovinius.

Transporto rūšių lyginamoji analizė pateikta šio darbo 1 priede „Transporto rūšių palyginimas“.

4 lentelė. Krovinių vežimas įvairiomis transporto rūšimis, mln. t⁶²

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Oro	0,0033	0,0033	0,0034	0,0037	0,0066	0,0076	0,0056
Vidaus vandenų	0,9	0,5	0,5	0,6	0,6	0,7	0,9
Jūrų	4,5	4,7	4,8	4,7	4,7	5,2	5,9
Geležinkelių	30,7	29,2	36,7	43,4	45,6	49,3	50,2
Kelių	45,0	45,1	45,0	52,2	51,5	55,3	56,0
IŠ VISO	81,1	79,5	87,0	100,9	102,4	110,5	113,0

Pastaraisiais metais augant mūsų šalies ekonomikos lygiui, sparčiai auga ir krovinių vežimai įvairiomis transporto rūšimis, įskaitant ir geležinkelių transportą. Įvertinus tai, kad 2008–2009 metais taip pat prognozuojamas ekonomikos augimas, tačiau lėtesnis, galima daryti išvadą, kad krovinių vežimai geležinkeliu ateityje taip pat augs; šiam augimui įtakos turės ir LR geležinkelių reforma, kurios įgyvendinimas turėtų būti baigtas 2011 metais.

⁶¹ Euroversle – apie Estijos ekonomiką. <http://www.lrt.lt/ekspresas/news.php?strid=16742&id=17213>.

⁶² AB „Lietuvos geležinkeliai“. www.litrail.lt.

Taip pat, įvertinus kelių transporto (didžiausio geležinkelių transporto konkurento vietiniuose maršrutuose) turimus trūkumus (didelę transportavimo kainą, aplinkos taršą, sukeltas spūstis šalies keliuose), tikėtina, kad ateityje dalis šiuo metu kelių transportu gabenamų krovinių atiteks geležinkelių transportui, ypač po LR geležinkelių reformos į geležinkelio rinką atėjus privatiems vežėjams.

5 lentelė. Vietiniai krovinių vežimai įvairiomis transporto rūšimis, mln. t

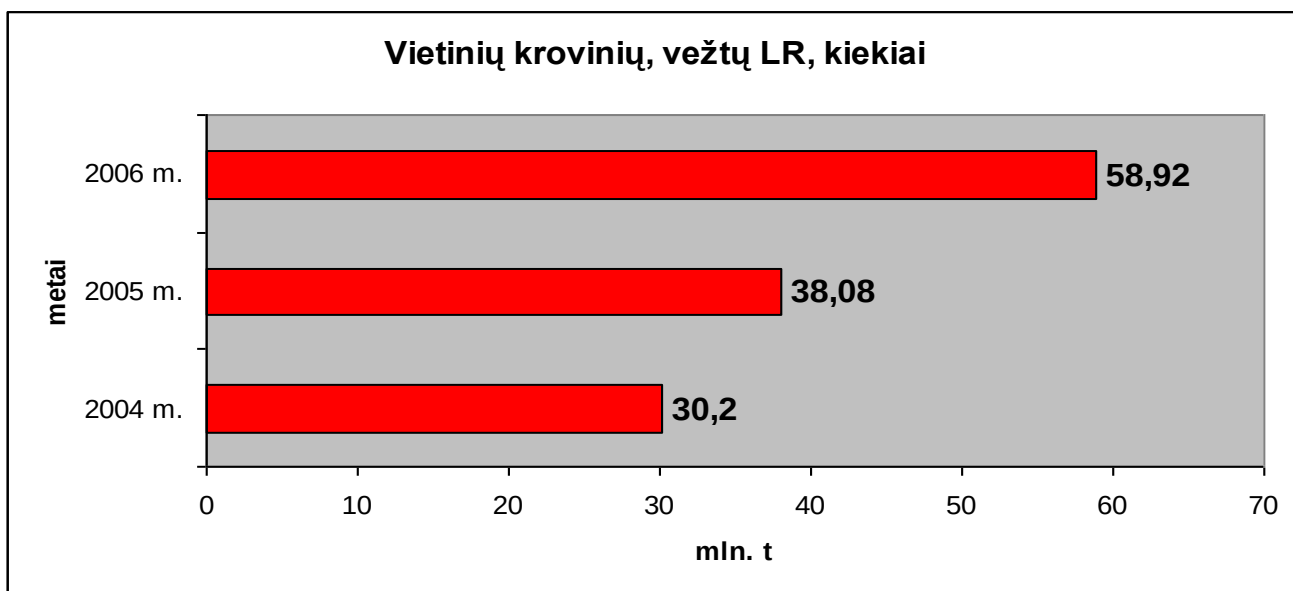
	2000	2001	2002	2003	2004*	2005*	2006*
Geležinkelių transportu	4,66	6,34	6,48	5,44	11,81	14,36	13,35
Kelių transportu	16,89	17,87	10,52	18,20	17,77	22,97	44,69
Vidaus vandenų transportu	0,85	0,54	0,52	0,65	0,62	0,75	0,88
Iš viso vežta geležinkelių, kelių ir vidaus vandenų transportu	22,4	24,75	17,52	24,29	30,20	38,08	58,92

* Nuo 2005 m. sausio mėn 1 d. pakeista krovinių vežimo skaičiavimo metodika, vadovaujantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu Nr. 91/2003 ir Komisijos reglamentu Nr. 1192/2003. (2004 m. duomenys perskaičiuoti). 2004–2006 metų vidaus vežimo duomenys dėl šios priežasties negali būti lyginami su ankstesnių metų duomenimis.

Kaip matyti iš pirmiau pateiktos lentelės, vietiniai kroviniai LR daugiausia yra gabenami kelių transportu. Tačiau, gabenant didžiagabaričius, didelių kiekių, santykiškai nedidelės vertės krovinius geležinkelių transportas yra nepakeičiama transporto rūšis (ir netgi vietiniuose maršrutuose, kuriuose vežimo atstumai nėra dideli).

Taip pat iš anksčiau pateiktos lentelės matyti, kad vietinių krovinių, vežamų įvairiomis transporto rūšimis LR, kiekiai kasmet auga⁶³, tad, panaudojant tinkamas priemones skatinti šių krovinių vežimą geležinkeliu, galima būtų padidinti vietinių krovinių transportavimo kiekius šia transporto rūšimi (ypač nukreipiant didžiagabaričius, didelių kiekių, santykiškai nedidelės vertės krovinius iš kelių transporto į geležinkelių).

⁶³ Žr. 9 pav. Vietinių krovinių, vežtų LR, kiekiai.



10 pav. Vietinių krovinių, vežtų LR, kiekiai

3. VIETINIŲ KROVINIŲ VEŽIMŲ GELEŽINKELIU PERSPEKTYVŲ TYRIMAS

3.1. Vietinių krovinių vežimų geležinkeliu perspektyvų praktinis tyrimas

3.1.1. Vietinių krovinių vežimų geležinkeliu perspektyvų tyrimas, panaudojant empirinį tyrimo metodą – apklausą

Siekiant išsiaiškinti vietinių krovinių vežimų geležinkeliu perspektyvas buvo atliktas praktinis tyrimas, panaudojant empirinį tyrimo metodą – apklausą.

Tyrimo tikslas – numatyti vietinių krovinių vežimų geležinkeliu ateities tendencijas bei perspektyvas, įvertinus visus su vietinių krovinių vežimu geležinkelių transportu susijusius aspektus.

Tyrimo hipotezė – vietiniai krovinių vežimai geležinkelių transportu yra perspektyvūs.

Tyrimui reikiamos informacijos rinkimo metodu buvo pasirinkta apklausa, kurios esmė yra paprasta: specialiai atrinktai grupei žmonių pateikiamas formalizuotas klausimynas, atsakymai į kurį yra analizuojami ir apibendrinami.

Specialiai atrinktą tikslinę grupę sudarė:

1. 50 gamybinių įmonių, transportuojančių žaliavas bei gatavą produkciją iš vieno Lietuvos miesto į kitą.

2. 20 transporto įmonių, siūlančių savo klientams krovinių vežimus įvairiomis transporto rūšimis šalies viduje.

3. 30 Vilniaus Gedimino technikos universiteto Transporto inžinerijos fakulteto transporto inžinerinės ekonomikos ir vadybos programos bakalauro studijų absolventų, iš kurių 10 tęsia šios programos magistrantūros studijas.

Iš viso buvo apklausta **100 respondentų**.

Anksčiau minėtam praktiniam tyrimui atlikti buvo pasirinktas šis apklausos atlikimo tipas – **apklausa telefonu (CATI)**. Apklausa telefonu buvo pasirinkta dėl šių priežasčių:

1. Ji yra sąlyginai pigi.
2. Tai yra pakankamai greitas apklausos atlikimo būdas.

Apklausos telefonu klausimynas yra pateiktas šio darbo 4 priede.

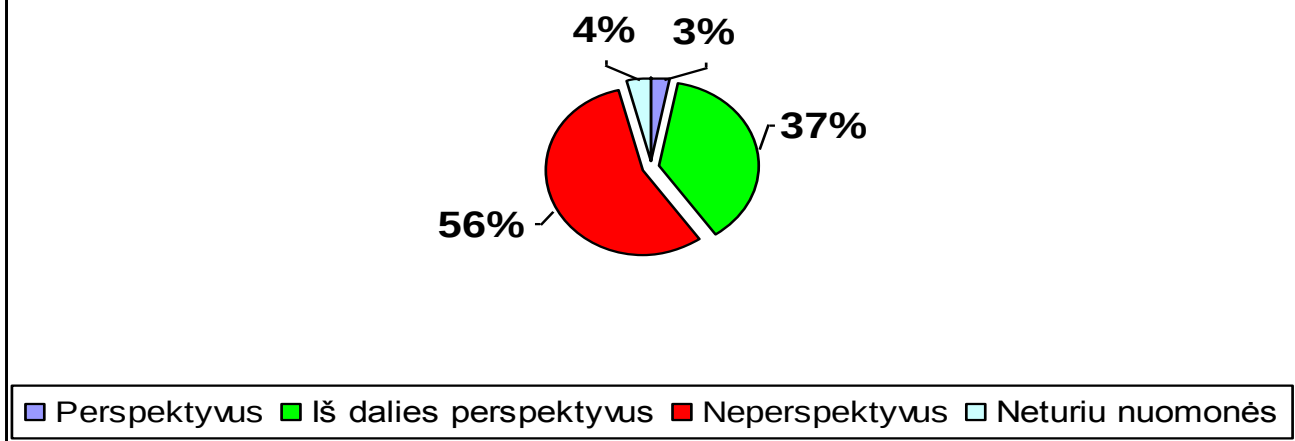
Toliau pateiksiu atliktos apklausos rezultatus.

Atlikus apklausą telefonu paaiškėjo, jog dauguma respondentų mano, kad renkantis transporto rūšį vietiniams kroviniams transportuoti svarbiausi kriterijai yra transportavimo kaina, kiti svarbūs kriterijai – pristatymo greitis ir saugumas.

Kalbant apie geležinkelių transporto perspektyvas gabenant krovinius šalies viduje, **56 % respondentų teigė, kad geležinkelių transportas yra neperspektyvus**, 37 % respondentų – iš dalies perspektyvus ir 3 % respondentų – perspektyvus. Minėtina, kad didžioji dalis (55 %) pasisakiusių, kad geležinkelių transportas yra neperspektyvus vietiniuose maršrutuose, yra gamybinės įmonės, kurios kaip vieną iš didžiausių šios transporto rūšies trūkumų įvardijo lankstumo, galimybės aprūpinti „nuo durų iki durų“ stoką (kai kurie respondentai šį trūkumą netgi paaiškino išsamiau – geležinkelių transportui nevežant „nuo durų iki durų“, krovinius reikia perkrovinti, dėl to didėja transportavimo sąnaudos bei ilgėja vežimo laikas) – šią problemą būtų galima spręsti aktyviau plėtojant intermodalinį transportą, efektyvinant terminalų darbą.

Įvertinus tai, kad vietiniai krovinių vežimai geležinkeliu yra ekonomiškai ir tikslingi tik vežant krovinius atstumais, ilgesniais nei 330 km, atsižvelgus į mūsų šalies dydį bei praktinio tyrimo (apklausos) rezultatus apie vietinių krovinių vežimo geležinkelių transportu LR perspektyvas, galima daryti išvadą, jog **mūsų šalis yra per maža, kad vietinių krovinių vežėjai rinktųsi geležinkelių transportą aktyviau už kelių transportą savo kroviniams transportuoti**, nors žinoma, didelės įtakos turi ir krovinio rūšis bei dydis.

Geležinkelių transporto perspektyvos gabenant krovinius šalies viduje



11 pav. Geležinkelių transporto perspektyvos gabenant krovinius šalies viduje

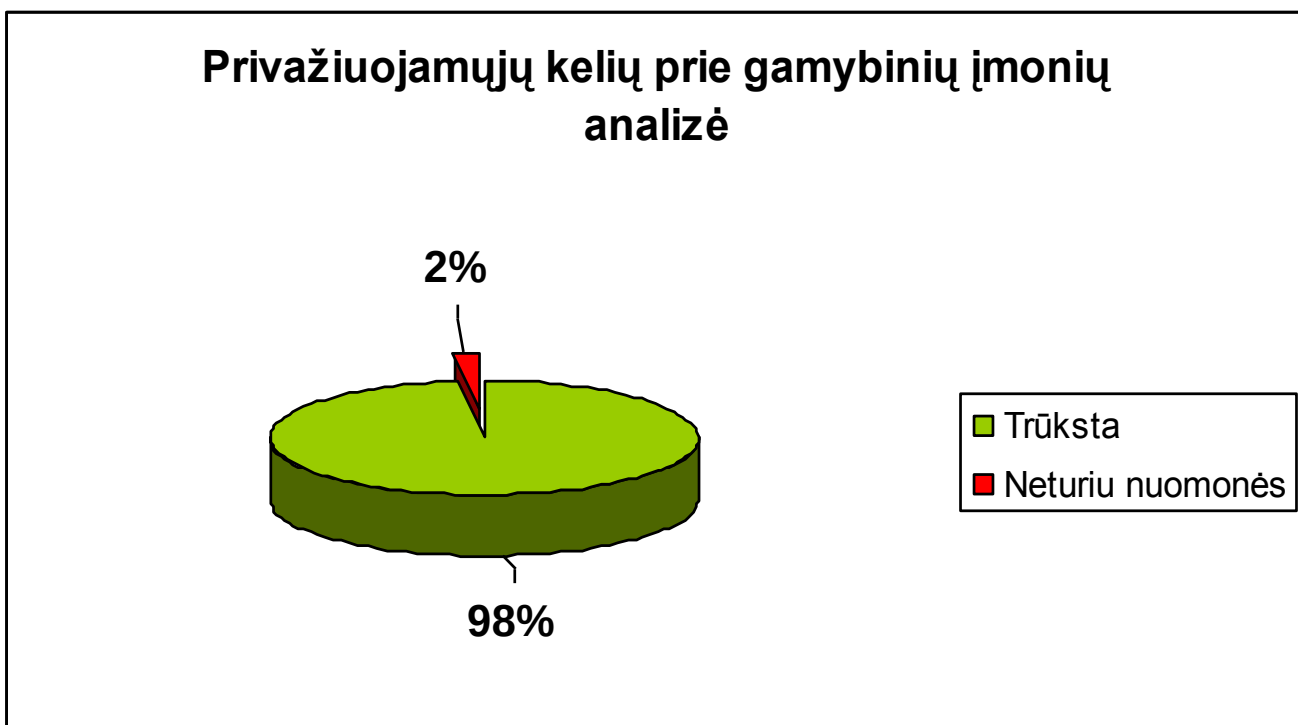
Analizuojant krovinių rūšis, kurias transportuojant šalies viduje geležinkelių transportas yra perspektyvus ir konkurencingas, paaiškėjo, jog, anot respondentų, ši transporto rūšis labiausiai tinkama gabenti naftą ir naftos produktus, chemines ir mineralines trąšas. 46 % respondentų mano, jog geležinkelių transportas yra konkurencingas ir perspektyvus transportuojant naftą ir naftos produktus, chemines ir mineralines trąšas, javus ir malybos produktus, miško medžiagą bei statybines medžiagas (visas anketoje pateiktas krovinių rūšis).

Analizuojant maršrutus, kurie yra perspektyvūs, gabenant krovinius geležinkelių transportu Lietuvos viduje, paaiškėjo, jog dauguma respondentų mano, kad perspektyviausi maršrutai yra Vilnius–Klaipėda / Klaipėda–Vilnius, Mažeikiai–Klaipėda bei Jonava–Klaipėda.

Analizuojant specializuotų prekių vagonų poreikį, paaiškėjo, kad 33 % respondentų mano, kad trūksta dengtų vagonų, 12 % respondentų – specialios paskirties vagonų, 7 % respondentų – trūksta tiek dengtų, tiek cisterninių vagonų. Mano manymu, mūsų šalyje taip pat jaučiamas pusvagonių trūkumas – ši problema išryškėjo atliekant vietinių krovinių vežimų kelių ir geležinkelių transportu lyginamąją analizę⁶⁴.

Kalbant apie geležinkelio privažiuojamuosius kelius prie gamybinių įmonių, respondentai buvo vieningi ir praktiškai visi (98 %) teigė, jog jaučiamas privažiuojamųjų kelių prie gamybinių įmonių trūkumas.

⁶⁴ Žr. 3.1.2. skyrių „Vietinių krovinių vežimų kelių ir geležinkelių transportu lyginamoji analizė“.



12 pav. Privažiuojamųjų kelių prie gamybinių įmonių analizė

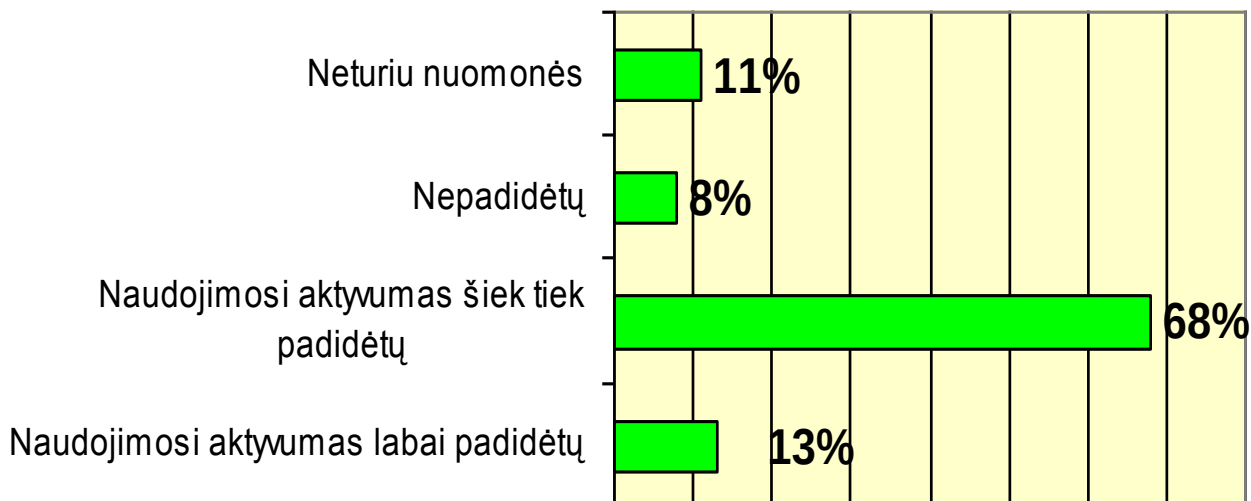
Kaip pateikta teorinėje literatūroje, siekiant pašalinti privažiuojamųjų kelių trūkumą, J. Butkevičius, K. Sakalauskas, V. Jaržemskis, R. Rezgaitis⁶⁵ siūlo privažiuojamuosius kelius, kurie reikalingi „Lietuvos geležinkelių“ veiklai palikti bendrovei, o visus kitus parduoti ar perduoti ūkio subjektams – tokiu būdu privažiuojamaisiais keliais būtų aktyviau rūpinamasi bei plečiamas jų tinklas. Tačiau prof. habil. dr. A. Baublys⁶⁶ tam prieštarauja, teigdamas, kad privatūs privažiuojamieji keliai yra nelabai naudingi, kadangi pramonės įmonės keičia savo geografinę vietą ir tik labai stambios įmonės gali sau leisti ekonominiais sumetimais turėti savo privažiuojamuosius kelius.

Anot apklaustų respondentų, geležinkelio privažiuojamųjų kelių prie gamybinių įmonių trūksta, tačiau dauguma apklaustųjų (68 %) mano, jog, net ir padaugėjus privažiuojamųjų kelių prie gamybinių įmonių, gamybinės įmonės tik šiek tiek aktyviau rinktųsi geležinkelių transportą vietiniams kroviniams transportuoti. Didesnio aktyvumo, renkantis geležinkelių transportą vietiniams kroviniams vežti, nebūtų. Didžioji dalis respondentų, teigusių, jog pastačius privažiuojamuosius kelius prie gamybinių įmonių, naudojimosi geležinkelių transportu aktyvumas labai padidės, buvo stambesnės gamybinės įmonės.

⁶⁵ J. Butkevičius, K. Sakalauskas, V. Jaržemskis, R. Rezgaitis. Lietuvos geležinkelio tinklo analizė. ISSN 1392-1533. Transportas – Transport engineering. 2001, XVI t., Nr. 2.

⁶⁶ A. Baublys. Transporto sistema. Vilnius: „Technika“ 1996. 22 psl.

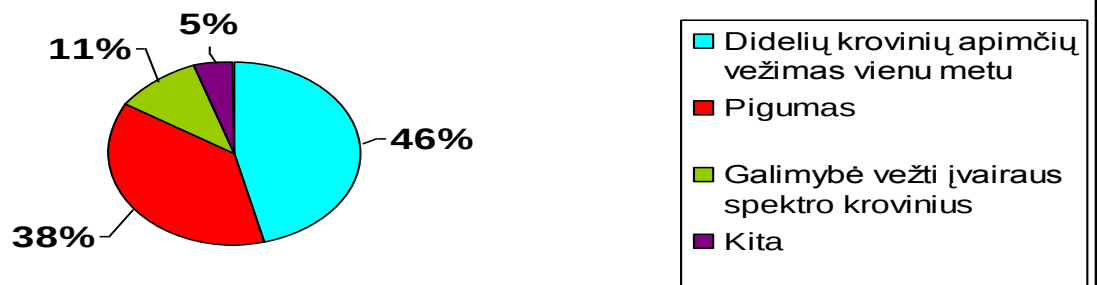
Geležinkelio privažiuojamųjų kelių įtaka geležinkelių transporto pasirinkimui vežti vietinius krovinius



13 pav. Geležinkelio privažiuojamųjų kelių įtaka geležinkelių transporto pasirinkimui vežti vietinius krovinius

Analizuojant krovinių transportavimo geležinkelių transportu šalies viduje privalumus, paaiškėjo, kad daugumai respondentų didžiausi geležinkelių transporto privalumai yra didelių krovinių apimčių vežimas vienu metu (taip mano 46 % respondentų), pigumas (38 % respondentų), galimybė vežti įvairaus spektro krovinius (11 % respondentų). Svarbu pastebėti, jog pigumo kriterijų, kaip didžiausią geležinkelių transporto privalumą, įvardijo išskirtinai tik transporto paslaugas teikiančios įmonės bei Vilniaus Gedimino technikos universiteto Transporto inžinerijos fakulteto transporto inžinerinės ekonomikos ir vadybos programos bakalauro studijų absolventai. Galima daryti išvadą, jog geležinkelių transportas krovinių vežimus organizuojančioms transporto įmonėms yra labai svarbi alternatyva gabenti krovinius, siekiant pasiūlyti klientams keletą galimybių (brangesnių, bet greitesnių, bei pigesnių) transportuoti krovinius. Na, o gamybinės įmonės didžiausią prioritetą teikė didelių krovinių apimčių vežimo privalumui.

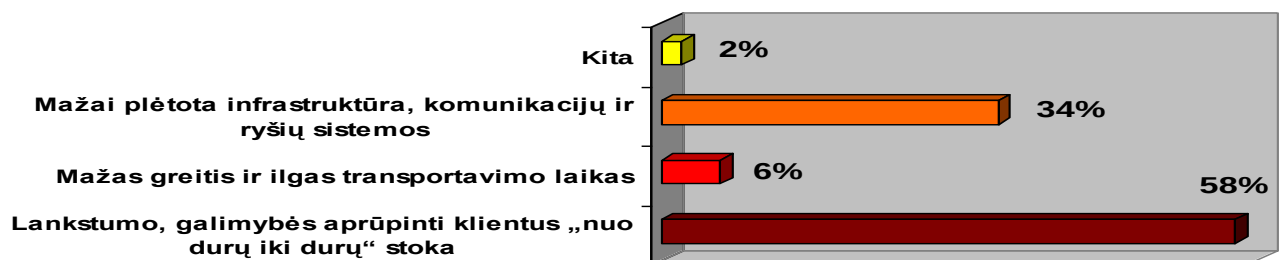
Geležinkelių transporto privalumai gabenant krovinius šalies viduje



14 pav. Geležinkelių transporto privalumai gabenant krovinius geležinkelių transportu šalies viduje

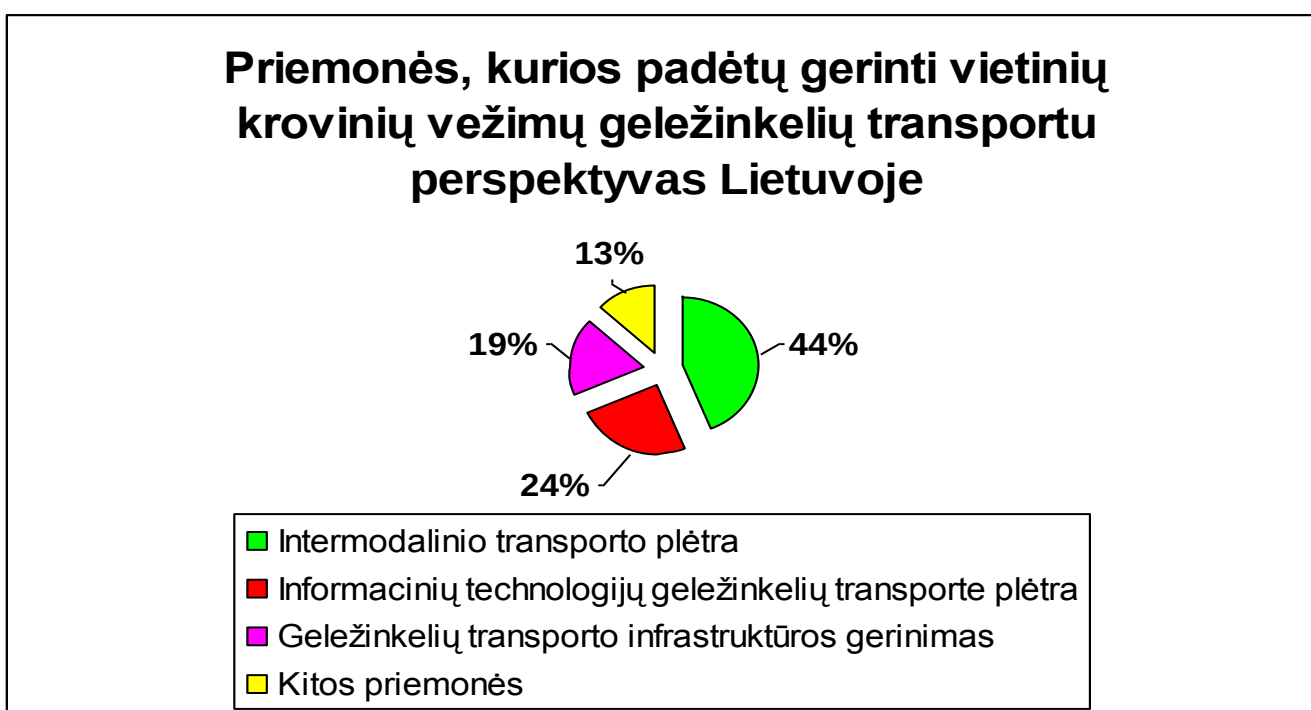
Na, o pagrindinius geležinkelių transporto trūkumus gabenant krovinius šalies viduje respondentai įvardijo kaip lankstumo, galimybės aprūpinti klientus „nuo durų iki durų“ stoką (58 % respondentų – daugelį jų gąsdina perkrovimai, transportuojant krovinius geležinkeliu); mažai plėtotą infrastruktūrą, komunikacijų ir ryšių sistemas (34 % respondentų – didžioji dalis šių respondentų buvo Vilniaus Gedimino technikos universiteto Transporto inžinerijos fakulteto transporto inžinerinės ekonomikos ir vadybos programos bakalauro studijų absolventai) bei mažą greitį ir ilgą transportavimo laiką (6 %).

Geležinkelių transporto trūkumai gabenant krovinius šalies viduje



15 pav. Geležinkelių transporto trūkumai gabenant krovinius šalies viduje

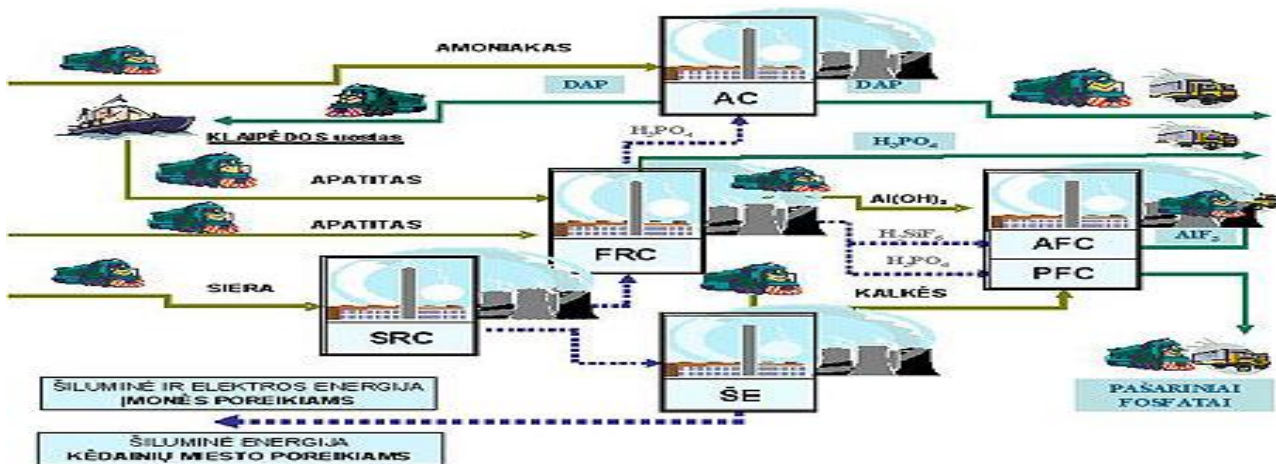
Kaip matyti 11 paveiksle, 56 % respondentų mano, kad vietiniai krovinių vežimai geležinkeliu yra neperspektyvūs. Respondentai teigė, kad vietinių krovinių vežimų geležinkelių transportu perspektyvas galėtų pagerinti šios priemonės: intermodalinio transporto plėtra (44 % respondentų); informacinių technologijų geležinkelių transporte plėtra (24 % respondentų) bei geležinkelių transporto infrastruktūros gerinimas (19 % respondentų). Tarp kitų priemonių, kurias nurodė patys respondentai (klausimas apie priemones, kurios padėtų gerinti vietinių krovinių vežimų geležinkelių transportu perspektyvas mūsų šalyje, buvo pusiau uždaro tipo), ryškiausios buvo terminalų darbo efektyvinimas bei vagonų kaip tarpinių sandėlių naudojimo praktikos plėtra (respondentai teigė, kad šiuo metu labai jaučiamas sandėlių trūkumas, o ir sandėliavimo sąnaudos yra gana didelės).



16 pav. Priemonės, kurios padėtų gerinti vietinių krovinių vežimų geležinkelių transportu perspektyvas Lietuvoje

Viena iš įmonių, pertvarkiusių savo logistikos sistemas ir pradėjusių gabenti krovinius geležinkelių transportu vietiniais maršrutais bei susilaukusi puikių rezultatų yra mineralinių trąšų gamintoja AB „Lifosa“ (Į minėtą bendrovę nutiesta geležinkelio atšaka, kuria gaunamos žaliavos, taip pat geležinkeliu išvežama didžioji dalis pagamintos produkcijos. Bendrovės teritorijoje yra 18 kilometrų geležinkelio tinklas⁶⁷). Tai vienas ryškiausių pavyzdžių, kurį pateikė respondentai.

⁶⁷ AB „Lifosa“. www.lifosa.com.



17 pav. AB „Lifosa“ gamybos ir žaliavų bei pagamintos produkcijos transportavimo geležinkeliu schema⁶⁸

Atlikus šį tyrimą, tyrimo pradžioje iškelta hipotezė buvo paneigta.

3.1.2. Vietinių krovinių vežimų kelių ir geležinkelių transportu lyginamoji analizė

Siekiant įvertinti vietinių krovinių transportavimo kelių ir geležinkelių transportu **finansinį tikslumą** (minėtina, kad atlikus vietinių krovinių vežimų geležinkeliu perspektyvų tyrimą, panaudojant empirinį tyrimo metodą – apklausą⁶⁹, paaiškėjo, kad vienas iš svarbiausių kriterijų renkantis transporto rūšį yra transportavimo kaina) buvo atlikta vietinių krovinių vežimų kelių ir geležinkelių transportu lyginamoji analizė.

Lyginamosios analizės tikslas – palyginti didžiagabaričių, didelių kiekių (nuo 100 000 t), santykiškai nedidelės vertės vietinių krovinių transportavimo sąnaudas, kurias patiria krovinių vežimo užsakovas, gabendamas krovinius vienu atveju – kelių transportu, kitu atveju – geležinkeliu.

Iškeliamą hipotezę – didžiagabaričių, didelių kiekių (nuo 100 000 t), santykiškai nedidelės vertės vietinių krovinių transportavimo sąnaudos yra mažesnės gabenant krovinius geležinkelių transportu negu kelių transportu, maršrutais, ilgesniais nei 150 km.

Vietinių krovinių vežimų kelių ir geležinkelių transportu lyginamajai analizei atlikti reikiamos sąlygos:

- Krovinių vežimo užsakovas – AB „Kauno tiltai“.

⁶⁸ AB „Lifosa“. www.lifosa.com.

⁶⁹ Žr. 3.1.1. skyrių „Vietinių krovinių vežimų geležinkeliu perspektyvų tyrimas, panaudojant empirinį tyrimo metodą – apklausą“.

- Užsakovo projektas – kelių tiesimo darbai Kauno mieste.
- Užsakovo projektui reikiama medžiaga - dolomitinė skalda.
- Užsakovo projektui reikiamas medžiagos kiekis – 100 000 t.
- Užsakovo projektui reikiamos medžiagos gavimo vieta – Pakruojo karjerai.

Taigi buvo pasirinktas toks krovinio (100 000 t dolomitinės skaldos) transportavimo maršrutas PAKRUOJIS (Pakruojo karjerai)–KAUNAS (užsakovo objektas Kaune).

Pasirinkto maršruto ilgis – 152 km, vežant kelių transportu; 145 km, vežant geležinkelių transportu (papildomai 20 km kelių transportu iš Pakruojo karjerų iki Pakruojo geležinkelio stoties bei iš Kauno geležinkelio stoties iki objekto Kaune).

Siekiant atlikti vietinių krovinių vežimų kelių ir geležinkelių transportu lyginamąją analizę, buvo išnagrinėtos dvi alternatyvos:

- **Pirmoji alternatyva** – pasirinktas krovinys buvo gabenamas kelių transportu (savivarčiais).
- **Antroji alternatyva** – pasirinktas krovinys buvo gabenamas geležinkelių transportu (iki pakrovimo geležinkelio stoties krovinys buvo atgabentas savivarčiais bei iš išsikrovimo stoties krovinys taip pat buvo išgabentas savivarčiais).

1. Pirmoji alternatyva – pasirinktas krovinys (100 000 t dolomitinės skaldos) buvo gabenamas kelių transportu (savivarčiais).

Pasirinkta kelių transporto priemonė – savivartis, keliamoji galia – 24 t.

100 000 t dolomitinės skaldos transportavimui numatytu maršrutu reikės 4167 savivarčių ($100\,000\text{ t} / 24\text{ t} = 4167$ savivarčiai).

Transportavimo kaina maršrutu Pakruojis–Kaunas/1 savivarčiui – 912 Lt ($24\text{ t} \times 152\text{ km} \times 0,25\text{ Lt/tkm} = 912\text{ Lt/savivartis}$).

Visa 100 000 t dolomitinės skaldos transportavimo kaina maršrutu Pakruojis–Kaunas – **3 800 304 Lt** ($912\text{ Lt/savivartis} \times 4167 = 3\,800\,304\text{ Lt}$).

2. Antroji alternatyva – pasirinktas krovinys (100 000 t dolomitinės skaldos) buvo gabenamas geležinkelių transportu (iki pakrovimo geležinkelio stoties krovinys buvo atgabentas savivarčiais bei iš išsikrovimo stoties krovinys taip pat buvo išgabentas savivarčiais).

Pasirinkta kelių transporto priemonė – savivartis, keliamoji galia – 24 t (iki pakrovimo geležinkelio stoties krovinyš buvo atgabentas savivarčiais bei iš išsikrovimo stoties krovinyš taip pat buvo išgabentas savivarčiais).

Maršruto ilgis iš Pakruojo karjerų iki Pakruojo geležinkelio stoties bei iš Kauno geležinkelio stoties iki objekto Kaune (bendras maršruto ilgis) – 20 km.

100 000 t dolomitinės skaldos transportavimui numatytu maršrutu (iš Pakruojo karjerų iki Pakruojo geležinkelio stoties bei iš Kauno geležinkelio stoties iki objekto Kaune) reikės 4167 savivarčių ($100\,000\text{ t} / 24\text{ t} = 4167$ savivarčiai).

Transportavimo kaina maršrutu Pakruojo karjerai–Pakruojo geležinkelio stotis ir Kauno geležinkelio stotis–objektas Kaune/1 savivarčiui – 120 Lt ($24\text{ t} \times 20\text{ km} \times 0,25\text{ Lt/tkm} = 120\text{ Lt/savivartis}$).

Visa 100 000 t dolomitinės skaldos transportavimo maršrutu Pakruojo karjerai–Pakruojo geležinkelio stotis ir Kauno geležinkelio stotis–objektas Kaune kaina – **500 040 Lt** ($120\text{ Lt/savivartis} \times 4167 = 500\,020\text{ Lt}$).

Pasirinkta geležinkelio transporto priemonė – pusvagonis 12-119, keliamoji galia – 60 t.



18 pav. Pusvagonis 12-119

$100\,000\text{ t} / 60\text{ t} = 1667$ pusvagoniai.

Krovinių transportavimo geležinkelių transportu kaina apskaičiuojama pagal tarifus, kuriuos vieneriems metams nustato geležinkelių transporto įmonė.

Geležinkelių transporto tarifai 1 pusvagoniui, kurio keliamoji galia – 60 t:

1. Pusvagonio padavimas – 22 Lt.
2. Pusvagonio naudojimo mokestis – 15,20 Lt.
3. Pusvagonio pakrovimas (3 Lt/t) – 180 Lt.
4. Vežimas Pakruojis–Kaunas – 507 Lt.

5. Pusvagonio iškrovimas (3 Lt/t) – 180 Lt.
 6. Eksploatavimo mokestis (leidimas išvežti krovinius automobiliais) – 55 Lt.
 7. Pusvagonio nuvarymas – 22 Lt.
- Iš viso už 1 pusvagonį: 981,2 Lt.

Visa 100 000 t dolomitinės skaldos transportavimo kaina geležinkelių transportu 981,2 Lt/pusvagonis x 1667 pusvagoniai = 1 635 660,40 Lt

Bendra tarnsportavimo kaina, kai pasirinktas kroviny (100 000 t dolomitinės skaldos) buvo gabenamas geležinkelių transportu (iki pakrovimo geležinkelio stoties kroviny buvo atgabentas savivarčiais bei iš išsikrovimo stoties kroviny taip pat buvo išgabentas savivarčiais) – **2 135 700,40 Lt** (500 040 Lt + 1 635 660,40 Lt).

6 lentelė. 100 000 t dolomitinės skaldos transportavimo kainos maršrutu Pakruojis–Kaunas kelių ir geležinkelių tranportu lyginamoji analizė

KELIŲ TRANSPORTU	GELEŽINKELIŲ TRANSPORTU
3 800 304,00 Lt	2 135 700,40 Lt

Taigi, vežant didžiagabaričius, didelių kiekių (nuo 100 000 t), santykiškai nedidelės vertės vietinius krovinius maršrutu, ilgesniu nei 150 km, transportavimo sąnaudos yra mažesnės gabenant geležinkelių transportu negu kelių transportu (išnagrinėtu atveju šios sąnaudos yra mažesnės 43,80 %).

Iškelta hipotezė pasitvirtino.

3.2. Vietinių krovinių vežimų geležinkeliu perspektyvos ir prognozės

Atlikus vietinių krovinių vežimų geležinkeliu teorinės ir praktinės medžiagos analizę, galima prognozuoti:

- Vietinių krovinių vežimų geležinkeliu apimtys LR kis nežymiai: 2008–2009 metais – 4–6 % didės, nes šalies ekonomika auga, nors ir prognozuojamas ekonomikos augimo tempo sulėtėjimas iki potencialaus lygio; 2010–2011 m. – krovinių vežimo apimtys stabilizuosis arba augs nežymiai (apie 1 %), o nuo 2012 metų vietinių krovinių vežimų geležinkeliu apimtys augs, tačiau augimas bus mažesnis, nei 2008–2009 metais, ir jis sieks apie 3 %. Vietinių krovinių

transportuojamų geležinkeliais, apimčių augimą po 2012 metų lems teigiami geležinkelių reformos rezultatai (naujų vežėjų atėjimas į geležinkelių transporto rinką, kuris lems krovinių vežimo geležinkelių transportu kainų mažėjimą). Svarbu pastebėti, kad šiemet, t. y. 2008 metais, AB „Lietuvos geležinkeliai“ bendrovės generalinis direktorius Stasys Dailyda prognozuoja bendrovės rezultatus būsiant tikrai ne prastesnius už pernykščius, o gal net 5–6 % geresnius⁷⁰.

- Krovinių vežimai LR šia transporto rūšimi bus perspektyvūs tik gabenant tam tikrus didelius kiekius krovinių tam tikrais maršrutais: dolomitinę skaldą iš Pakruojo į įvairius Lietuvos miestus; cementą iš Akmenės; mineralines trąšas iš Kėdainių ir Jonavos, naftą iš Mažeikių, didelės apimties statybines medžiagas į įvairius Lietuvos miestus ir kt.
- Perspektyvūs maršrutai gabenant krovinius vietiniais maršrutais LR išliks Vilnius–Klaipėda / Klaipėda–Vilnius; Mažeikiai–Klaipėda; Jonava–Klaipėda; Kėdainiai–Klaipėda.
- Įmonės, kurioms bus aktualios vietinių krovinių vežimo geležinkeliu paslaugos, išliks šios: naftos įmonės (AB „Mažeikių nafta“), kelių ir gatvių tiesimo įmonės (UAB „Žemaitijos keliai“, AB „Kauno tiltai“ įmonių grupė, AB „Panevėžio keliai“, UAB „Tilsta“), grūdų perdirbimo įmonės (AB „Kauno grūdai“, AB „Malsena“, AB „Šiaulių grūdai“), mineralinių trąšų bei chemijos produktų gamybos įmonės (AB „Lifosa“, AB „Achema“), smėlio ir žvyro karjerų eksploatavimo įmonės (UAB „Žvyro karjerai“, UAB „Kurklių karjeras“), medienos perdirbimo įmonės, statybinių medžiagų tiekimo įmonės ir kt.
- Didelę svarbą vietiniams krovinių vežimams geležinkeliu LR turės didelės apimties statybų projektai (ypač kelių, magistralių tiesimo projektai), kurių metu didelių apimčių statybinės medžiagos bus transportuojamos į įvairiausius Lietuvos miestus (kaip jau buvo įrodyta tiriamojoje dalyje, tokių vežimų srityse geležinkelių transporto panaudojimas didžiagabaričiams, didelių kiekių, santykiškai nedidelės vertės kroviniams transportuoti yra ekonomiškai ir tikslingas). Vienas iš tokių projektų – „VIA BALTICA“ (2007–2013 metais į „VIA BALTICA“ plėtrą Lietuvos teritorijoje planuojama investuoti apie 97 milijonus eurų). Minėtina, kad šiais metais numatoma atlikti gerokai daugiau kelių, magistralių tiesimo ir rekonstravimo darbų nei praeitais metais (Vilnius–Kaunas–Klaipėda kelyje bus stiprinama danga ir kelkraščiai, rekonstruojami Klaipėdos–Liepojos bei Grigiškių kelių ruožai, Jakų bei Marvelės sankryžos, stiprinamas bei platinamas kelias ties Radviliškio, o kelyje Kaunas–

⁷⁰ Dienraštis „Verslo žinios“. S. Migonytė. „Lietuvos geležinkeliai“ žada milijardinių užsakymų. 2008-03-05.

Zarasai-Daugpilis dviejuose ruožuose platinama ir stiprinama danga ir kt.), o tai galėtų būti puiki prielaida didinti vietinius krovinių vežimus geležinkeliu. Taip pat svarbu pastebėti, kad Lietuvos vietiniams keliams gerinti, saugaus eismo priemonėms įrengti ir vietinių kelių infrastruktūrai plėtoti LR 2008 m. papildomai skirta beveik 80 mln. litų. Tai rezervinės Kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo lėšos, kurias LR Vyriausybė paskirstė atsižvelgdama į Susisiekimo ministerijos ir šalies savivaldybių siūlymus. Rezervinės lėšos papildys 2008 metais Lietuvos keliams jau skirtas Kelių priežiūros ir plėtros programos lėšas⁷¹.

Vietinių krovinių vežimo geležinkeliu LR prognozės pateiktos toliau esančioje lentelėje.

7 lentelė. Vietinių krovinių vežimų geležinkeliu LR prognozės

	2008 m.	2009 m.	2010 m.	2011 m.	2012 m.	2020
Vietinių krovinių vežimas geležinkeliu, tūkst. t	13 071,92	13 594,80	13 730,74	13 868,05	14 284,09	17 567,64



19 pav. Vietinių krovinių vežimų geležinkeliu LR prognozės

⁷¹ LR Susisiekimo ministerija. www.transp.lt.

IŠVADOS IR PASIŪLYMAI

IŠVADOS

- Geležinkelių transportas – perspektyvus bei konkurencingas būdas sumažinti krovinių eismą perpildytuose keliuose ir taip pagerinti eismo sąlygas bei sumažinti transporto priemonių keliamą taršą.
- Išanalizavus bei apibendrinus visą teorinėje medžiagoje pateiktą informaciją matyti, jog vietiniai krovinių vežimai geležinkeliu yra ekonomiškai ir tikslingi tik vežant krovinius atstumais, didesniais nei 330 km. Tad įvertinus mūsų šalies dydį bei maršrutų ilgį, galima daryti išvadą, jog vietiniai krovinių vežimai Lietuvoje turi miglotas perspektyvas.
- Gauti praktinio tyrimo rezultatai patvirtino teiginį, jog vietiniai krovinių vežimai geležinkeliu mūsų šalyje yra perspektyvūs tik gabenant tam tikrus krovinius (didžiagabaričius, didelių kiekių, santykiškai nedidelės vertės krovinius) tam tikrais maršrutais. Jei krovinių kiekiai yra labai dideli (nuo 100 000 t), geležinkelių transportas yra perspektyvesnis ir pranašesnis už kelių transportą (didžiausią konkurentą vietiniuose maršrutuose), net ir esant nedideliam atstumui (100–330 km). Kitais atvejais vietiniai krovinių vežimai geležinkeliu yra neperspektyvūs.
- Vietinių krovinių vežimų geležinkeliu apimtys tiek Lietuvoje, tiek ir kitose Europos šalyse tiesiogiai priklausys nuo gamybos plėtos, ekonomikos augimo (BVP dydžio, infliacijos kitimo tempo). Todėl, stebint ekonomikos plėtrą tiek mūsų šalyje, tiek kitose Europos šalyse, galima teigti, jog šių krovinių transportavimo apimtys ateityje turėtų kisti nežymiai.
- Vietiniai krovinių vežimai geležinkeliu LR yra perspektyvūs šiais maršrutais: Vilnius–Klaipėda / Klaipėda–Vilnius; Mažeikiai–Klaipėda; Jonava–Klaipėda; Kėdainiai–Klaipėda.
- Vietiniai krovinių vežimai geležinkeliu LR yra perspektyvūs gabenant šiuos krovinius: naftą ir naftos produktus, inertines, statybines bei miško medžiagas.

SIŪLYMAI

- Šiuolaikinėje ekonomikoje lankstus ir greitas kelių transportas pritraukia vis daugiau srautų. Todėl norint pasiekti, kad geležinkelių sektoriaus potencialas būtų kiek galima geriau išnaudotas, reikia didinti šios transporto rūšies lankstumą ir greitį. Tam reikalinga struktūrinė reforma.
- Kalbant apie vietinius krovinių vežimus geležinkelių transportu Lietuvos mastu, būtų tikslinga plačiau naudoti vagonus kaip tarpinius sandėlius, plėtoti intermodalinį transportą, efektyvinti terminalų darbą, plėsti geležinkelių transporto tinklą (tačiau pastaroji priemonė yra brangi).
- Išanalizavus praktinio tyrimo rezultatus, paaiškėjo, jog jaučiamas privažiuojamųjų kelių prie gamybinių įmonių trūkumas. Privažiuojamieji keliai, tenkinantys privačius vieno arba kelių privačių ūkio subjektų interesus, turi būti komercializuoti. Privažiuojamųjų kelių atidavimas į privačias rankas paskatintų šių kelių modernizavimą, plėtrą bei priežiūrą, tačiau šiuo atveju būtinas Vyriausybės įsikišimas.
- AB „Lietuvos geležinkeliai“, vienintelės realiai krovinių vežimus LR vykdančios geležinkelių transporto įmonės, IT lygis vis dar yra žemas. Silpnai plėtota techninė bazė, nėra tinkamų techninių ir programinių priemonių duomenų apdorojimo technologiniams procesams realizuoti, informacijai surinkti, tvarkyti bei saugoti. Na, o Lietuvai tapus visateise ES nare, iškilo nauji reikalavimai ir geležinkeliams. Per artimiausią dešimtmetį, iki 2015 metų, Lietuvos geležinkelių IT lygis privalės pasiekti ES šalių lygį. Siekiant didinti krovinių srautus geležinkelių transportu bei lengvinant didelės, turinčios gremėzdišką struktūrą, geležinkelių transporto įmonės darbą, siūlau aktyviau taikyti e. verslo sprendimus LG veikloje.
- Minėtina, kad apie 80 % visų krovinių į Klaipėdos valstybinį jūrų uostą atvežama geležinkeliu. Todėl augant uosto krovos pajėgumams didelis dėmesys turėtų būti skiriamas geležinkelio privažiavimo kelių pralaidumui.

LITERATŪROS SĄRAŠAS

Knyga

1. A. Baublys, D. Griškevičienė, J. Lazauskas, R. Palšaitis. Transporto ekonomika. Vilnius: „Technika“ 2003.
2. A. Baublys. Krovinių vežimai. Vilnius: „Technika“ 1998.
3. A. Baublys. Transporto sistema. Vilnius: „Technika“ 1996.
4. D. Griškevičienė. Geležinkelių transporto komercinė eksploatacija. Vilnius: „Technika“ 2001.
5. R. Palšaitis. Logistikos vadybos pagrindai. Vilnius: „Technika“ 2005.
6. В. И. Савин. Перевозки грузов. Москва: „Дело и Сервис“ 2003.

Dokumentas

7. Europos bendrijų komisija. Baltoji knyga. Briuselis, 2001.
8. Europos bendrijų komisija. 2003 m. liepos 3 d. reglamentas Nr. 1192/2003.
9. Lietuvos 2004–2006 metų bendrasis programavimo dokumentas. Patvirtintas Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. rugpjūčio 2 d. nutarimu Nr. 935.

Mokslinis straipsnis

10. J. Butkevičius, A. Jaržemskis. Geležinkelių transporto plėtros Europoje perspektyvos. ISSN 1392-1533. Transportas – Transport engineering. 2000, XV t., Nr. 6.
11. J. Butkevičius, K. Sakalauskas, V. Jaržemskis, R. Rezgaitis. Lietuvos geležinkelio tinklo analizė. ISSN 1392-1533. Transportas – Transport engineering. 2001, XVI t., Nr. 2.
12. V. Bagdonas, O. Švėgžda. Lietuvos geležinkelių tarpstočių automatikos problemos. ISSN 1392-1533. Transportas – Transport engineering. 2000, XV t., Nr. 6.
13. I. Jaržemskienė. The evolution of intermodal transport research and its development issues. ISSN 1648-4142. Transport - 2007, Vol XXII, No 4.
14. E. Meirane. Research on the structure of cargo flow in Latvia. ISSN 1648-4142. Transport – 2007, Vol XXII, No 3.
15. R. Palšaitis, R. Burkovskis. Keleivių ir krovinių vežimo geležinkeliu tendencijų analizė. ISSN 1392-1533. Transportas - Transport engineering. 1999, XIV t., Nr. 2.
16. József Rohács, Győző Simongáti. The role of inland waterway navigation in a sustainable transport system. ISSN 1648-4142. Transport – 2007, Vol XXII, No 3.

KITŲ INFORMACIJOS ŠALTINIŲ SĄRAŠAS

Informacijos šaltinis - internetas

17. AB „Lietuvos geležinkeliai“. www.litrail.lt.
18. AB „Lifosa“. www.lifosa.com.
19. AB „Mažeikių nafta“. www.nafta.lt.
20. Aukštaitijos siaurasis geležinkelis. www.siarukas.eu.
21. A. Garalis. Lietuvos geležinkelio ir Klaipėdos uosto klasteris: naujos konkurencingumo didinimo galimybės Baltijos regione. <http://www.infobalt.lt/docs/Garalis.pdf>.
22. A. Malakauskaitė. Reformuoti šalies geležinkelių neskubama. <http://www.lrt.lt/news.php?strid=31489&id=3657172>.
23. Euroversle – apie Estijos ekonomiką. <http://www.lrt.lt/ekspresas/news.php?strid=16742&id=17213>.
24. „IBM Lietuva“ tęsia „Lietuvos geležinkeliai“ globalaus duomenų perdavimo tinklo modernizavimą. http://www.ibm.com/news/lt/lt/2006/02/lt_lt_news_20060202.html.
25. Lietuvai tikslinga greičiau vykdyti geležinkelių sektoriaus reformą. http://www.lrinka.lt/index.php/meniu/spaudai/pranesimai_spaudai/lietuvai_tikslinga_greiciau_vykdyti_gelezinkeliu_sektoriaus_reforma/2275.
26. Lietuvos bankas. 2008-01-24 makroekonominė prognozė. Lietuvos ekonomikos raida ir perspektyvos. http://www.lb.lt/lt/ekonomika/makroekonominės_prognozes/PranesimasSpaudai_20080124_LT.pdf.
27. Lietuvos statistikos departamentas. www.stat.gov.lt.
28. LLRI studija „Lietuvos geležinkeliai: kaip ir kada reformuosime“. Studijos santrauka. 2005-12-13. <http://www.lrinka.lt/Tyrimai/Privatiz/Gelezinkeliai.phtml>.
29. LR Susisiekimo ministerija. www.transp.lt.
30. LR susisiekimo sistema. <http://www.e-lietuva.net/LR-Susisiekimo-sistema.html>.
31. Tarptautinis verslo žurnalas JŪRA MOPE SEA. Numeris 2003/1. Geležinkelių reforma. http://www.jura.lt/contents/article_lit.php?id_year_issue=200301&id_num=2.
32. Tarptautinis verslo žurnalas JŪRA MOPE SEA. Numeris 2005/6. Lietuvos transportas Laisvosios rinkos instituto rankose. http://www.jura.lt/contents/article_lit.php?id_year_issue=200506&id_num=3.

33. Geležinkelių reforma atidėta iki 2011-ųjų.

<http://www.veidas.lt/lt/leidinys.full/46305211dbbfb?veidas=fbcd>.

34. 2007-tieji – AB „Lietuvos geležinkeliai“ sėkmės metai. <http://www.kelias.net/6077.html>.

Informacijos šaltinis - periodinė spauda

35. Dienraštis „Verslo žinios“. S. Migonytė. „Lietuvos geležinkeliai“ žada milijardinių užsakymų. 2008-03-05.

36. Dienraščio „Verslo žinios“ priedas „Mano verslas“. Interviu su AB „Lietuvos geležinkeliai“ generaliniu direktoriumi Stasiu Dailidka: automobilių kamščiai – galimybės geležinkeliams. 2007-08-27.

1 PRIEDAS

TRANSPORTO RŪŠIŲ PALYGINIMAS

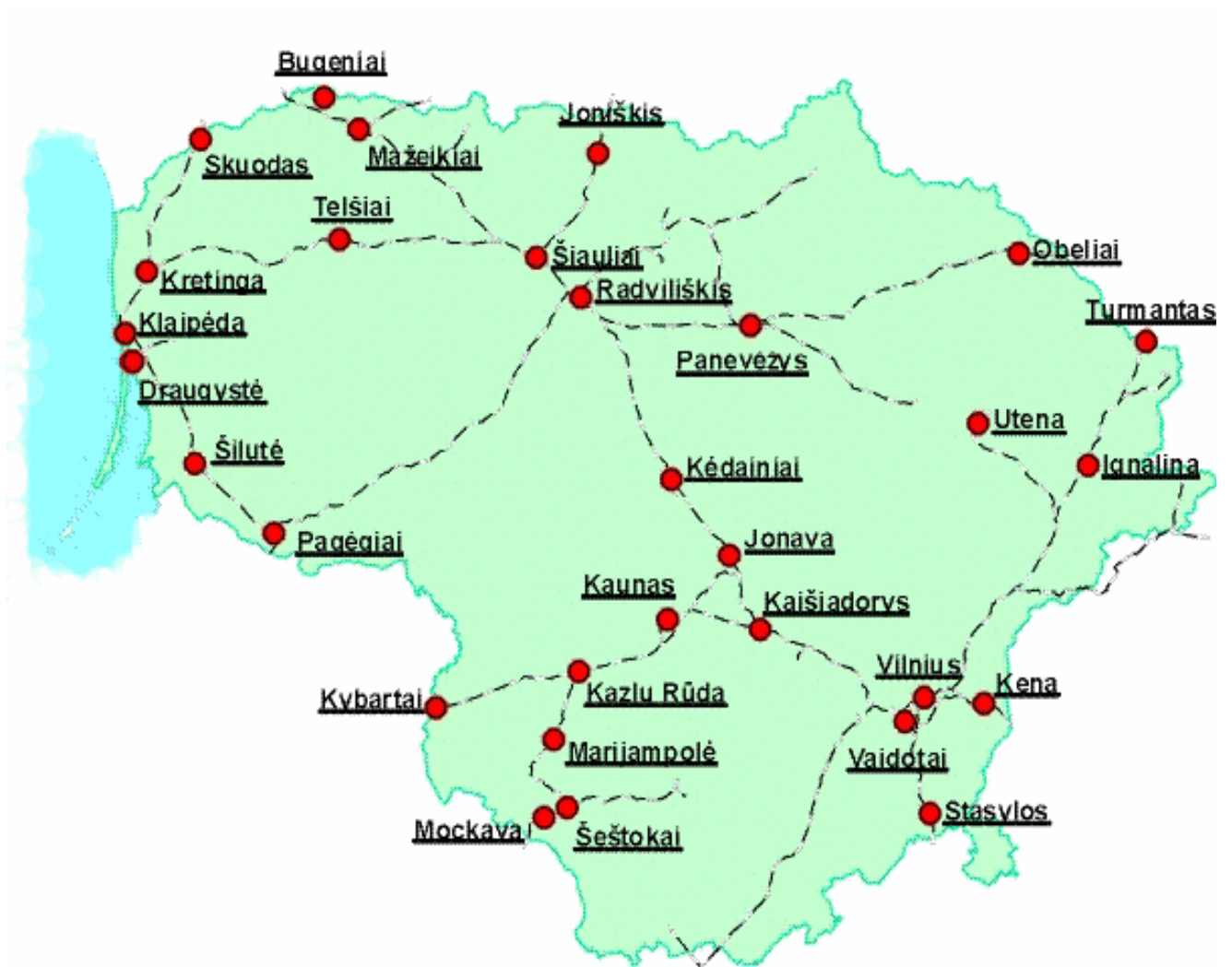
Transporto rūšių palyginimas

	Kelių transportas	Geležinkelių transportas	Oro transportas	Vandens transportas	Vamzdynų transportas
Ekonominės charakteristikos					
Kaina	vidutinė	nedidelė	didelė	nedidelė	nedidelė
Paslaugos rinkoje	taškas – taškas	terminalas – terminalas	terminalas – terminalas	terminalas – terminalas	terminalas – terminalas
Konkurencijos laipsnis	aukštas	vidutinis	vidutinis	žemas	žemas
Vyraujantys kroviniai	visų tipų	mažos arba vidutinės vertės, vidutinio arba didelio tankio	didelės vertės, mažo arba vidutinio tankio	mažos vertės, didelio tankio	mažos vertės, didelio tankio
Vežamas tūris, tonomis	10 – 25	50 – 12000	5 – 125	1 – 500000	10000 – 1000000
Aptarnavimo charakteristikos					
Vežimo laikas	vidutinis	ilgas	trumpas	ilgas	ilgas
Galimybė pasinaudoti	labai gera	vidutinė	vidutinė	nedidelė	nedidelė
Kaip laikomasi numatyto pristatymo laiko	tiksliai	vidutiniškai	tiksliai	nesilaikoma arba laikomasi vidutiniškai	tiksliai
Krovinių nuostoliai	maži	vidutiniai arba dideli	maži	maži arba vidutiniai	maži
Lankstumas	didelis	vidutinis	mažas arba vidutinis	mažas	mažas

2 PRIEDAS

LIETUVOS GELEŽINKELIŲ TINKLAS

Lietuvos geležinkelių tinklas

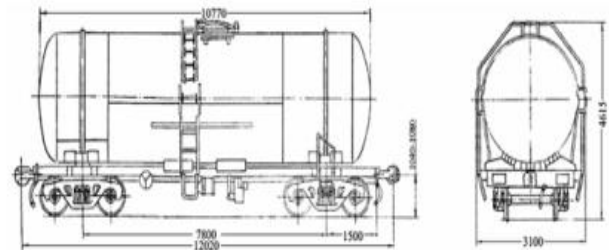


3 PRIEDAS

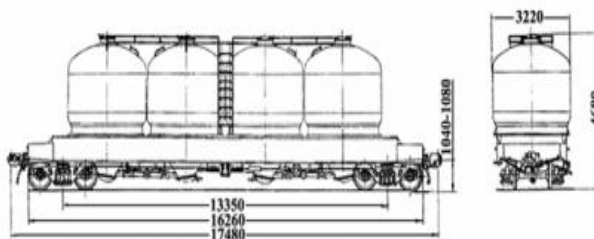
GELEŽINKELIŲ VAGONŲ RŪŠYS

Geležinkelių vagonų rūšys

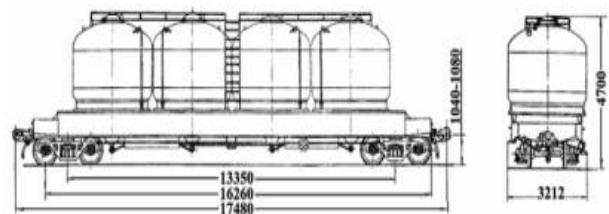
4 AŠIŲ CISTERNA NAFTOS PRODUKTAMS, MODELIS 15-1001



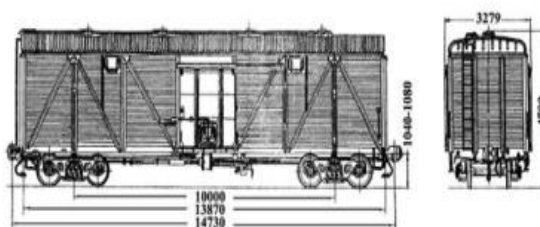
4 AŠIŲ VAGONAS MILTAMS, MODELIS 17-486



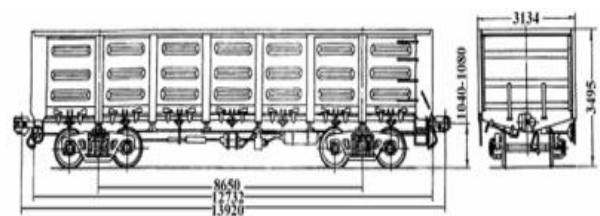
4 AŠIŲ VAGONAS POLIMERINĖMS ŽALIAVOMS, MODELIS 17-917



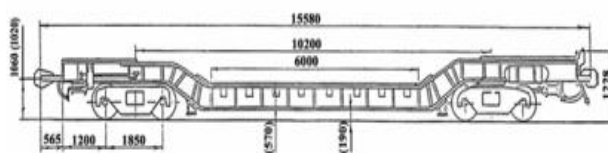
4 AŠIŲ DENGTA VAGONAS, MODELIS 11-066



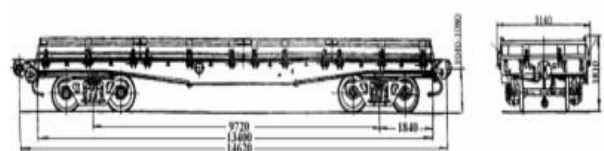
4 AŠIŲ PUSVAGONIS, MODELIS 12 - 119



4 AŠIŲ TRANSPORTERIS (62 t pakrova), MODELIS 14 - T115



4 AŠIŲ UNIVERSALI PLATFORMA, MODELIS 13-401



4 PRIEDAS

APKLAUROS TELEFONU KLAUSIMYNAS

Apklauros telefonu klausimynas:

Tyrimo ir atliekančiojo tyrimą pristatymas:

Laba diena. Esu Vilniaus Gedimino Technikos Universiteto Transporto inžinerijos fakulteto transporto inžinerinės ekonomikos ir vadybos magistrantūros studentė Erika Pervenis.

Atlieku tyrimą, siekdama išsiaiškinti vietinių krovinių vežimų geležinkelių transportu perspektyvas. Norėčiau Jums užduoti keletą klausimų. Gautus atsakymus kruopščiai išanalizuosiu, apibendrinsiu ir Jus su jais supažindinsiu. Tikiuosi jie bus naudingi Jūsų veiklai!

Instrukcijos kaip atsakinėti į klausimus:

Į kiekvieną klausimą galimi keli atsakymo variantai.

1. Kokie, Jūsų nuomone, kriterijai yra svarbūs renkantis transporto rūšį vietinių krovinių transportavimui:

- ☐ svarbiausias kriterijus – transportavimo kaina, poto – pristatymo greitis, patogumas, saugumas;
- ☐ svarbiausias kriterijus – pristatymo greitis, poto – transportavimo kaina, patogumas, saugumas.
- ☐ transportavimo kaina, pristatymo greitis, patogumas, saugumas yra vienodai svarbūs kriterijai.
- ☐ _____
_____.

2. Kokia, Jūsų nuomone, transporto rūšis dažniausiai naudojama vietiniams kroviniams vežti Lietuvoje:

- ☐ automobilių transportas;
- ☐ geležinkelių transportas;
- ☐ vidaus vandenų transportas;
- ☐ oro transportas;

☐ neturiu nuomonės.

3. Ar, Jūsų nuomone, geležinkelių transportas yra perspektyvus gabenant krovinius šalies viduje:

- ☐ perspektyvus;
- ☐ iš dalies perspektyvus;
- ☐ neperspektyvus;
- ☐ neturiu nuomonės.

4. Kokius, Jūsų nuomone, krovinius transportuojant šalies viduje geležinkelių transportas yra konkurencingas ir perspektyvus:

- ☐ naftą ir naftos produktus;
- ☐ chemines ir mineralines trąšas;
- ☐ javus ir malybos produktus;
- ☐ miško medžiagą;
- ☐ statybines medžiagas;
- ☐ _____.

5. Kokie maršrutai yra perspektyvūs, gabenant krovinius geležinkelių transportu mūsų šalies viduje:

- ☐ Vilnius–Kaunas / Kaunas–Vilnius;
- ☐ Vilnius–Klaipėda / Klaipėda–Vilnius;
- ☐ Kėdainiai–Klaipėda / Klaipėda–Kėdainiai;
- ☐ Mažeikiai–Vilnius / Vilnius–Mažeikiai;
- ☐ Jonava–Klaipėda / Klaipėda–Jonava;
- ☐ nei vienas maršrutas neperspektyvus;
- ☐ _____.

6. Ar, Jūsų nuomone, šiuo metu trūksta specializuotų prekinų vagonų (jei trūksta, tai kokių):

- ☐ trūksta dengtų vagonų;
- ☐ trūksta pusvagonių;
- ☐ trūksta platforminių vagonų;
- ☐ trūksta cisterninių vagonų;
- ☐ trūksta izoterminių vagonų;
- ☐ trūksta specialios paskirties vagonų;

- ☐ prekių vagonų netrūksta;
- ☐ neturiu nuomonės.

7. Ar, Jūsų nuomone, šiuo metu trūksta geležinkelio privažiuojamųjų kelių prie gamybinių įmonių:

- ☐ trūksta;
- ☐ netrūksta;
- ☐ neturiu nuomonės.

8. Ar, Jūsų nuomone, gamybinės įmonės aktyviau naudotųsi geležinkelių transportu vietiniams kroviniams transportuoti, jei padaugėtų privažiuojamųjų kelių prie gamybinių įmonių:

- ☐ taip, naudojimosi aktyvumas labai padidėtų;
- ☐ naudojimosi aktyvumas turėtų šiek tiek padidėti;
- ☐ ne;
- ☐ neturiu nuomonės.

9. Kokius matote pagrindinius privalumus gabenant krovinius geležinkelių transportu šalies viduje:

- ☐ pigumas;
- ☐ didelių krovinių apimčių vežimas vienu metu;
- ☐ galimybė vežti įvairaus spektro krovinius;
- ☐ saugumas ir vežamos produkcijos prekinės būklės išlaikymas;
- ☐ krovinių transportavimas nepriklausomai nuo metų laiko bei klimato sąlygų;
- ☐ tai ekonomiškai, saugi ir ekologiškai švari transporto rūšis;

☐ _____

_____.

10. Kokius matote pagrindinius trūkumus gabenant krovinius geležinkelių transportu šalies viduje:

- ☐ lankstumo, galimybės aprūpinti klientus „nuo durų iki durų“ stoka;
- ☐ mažas greitis ir ilgas transportavimo laikas;
- ☐ nėra pasirinkimo galimybės, nes nėra konkurencijos geležinkelių transporto rinkoje;
- ☐ mažai plėtota infrastruktūra, komunikacijų ir ryšių sistemos;
- ☐ žema klientų aptarnavimo kokybė;

☐ _____

11. Kokios priemonės padėtų pagerinti vietinių krovinių vežimų geležinkelių transportu perspektyvas Lietuvoje:

- ☐ geležinkelių transporto infrastruktūros gerinimas;
- ☐ krovinių vagonų parko atnaujinimas;
- ☐ privačių vežėjų atėjimas į geležinkelių transporto rinką;
- ☐ intermodalinio transporto plėtra;
- ☐ informacinių technologijų geležinkelio transporte plėtra;

- ☐

12. Gal žinote sėkmingų pavyzdžių, kai įmonės, pertvarkiusios savo logistikos sistemą bei pradėjusios gabenti krovinius geležinkelių transportu vietiniais maršrutais susilaukė puikių rezultatų? Pateikite pavyzdžius.

Į klausimus atsakiusio respondento pasas:

Jūsų amžius:

- ☐ 18–25 metai;
- ☐ 26–35 metai;
- ☐ 36–45 metai;
- ☐ 46–55 metai;
- ☐ 56–65 metai;
- ☐ 66 metai ir daugiau.

Jūsų išsilavinimas _____

Jūsų darbovietė (jei dirbate):

- ☐ gamybinė įmonė;
- ☐ transporto/ekspedicinė įmonė;
- ☐ kita.

Jūsu pareigos īmonēje (jei dirbate) _____

Padēka:

Ačiū, kad padējote ir suteikēte informāciju.

STRAIPSNIS 11-AJAI LIETUVOS JAUNŲJŲ MOKSLININKŲ KONFERENCIJAI

Vietinių krovinių vežimų geležinkeliu perspektyvų tyrimas

Erika Pervenis

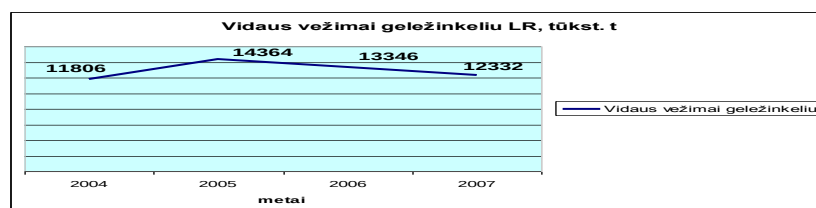
Vilniaus Gedimino technikos universiteto Transporto inžinerijos fakulteto Transporto vadybos katedros magistrantė

1. Įvadas

Geležinkelių transportas yra viena iš sausumos transporto šakų, galinti sėkmingai vežti didelius krovinių srautus dideliais nuotoliais. Geležinkelių transportu galima vežti labai įvairaus spektro krovinius: nuo smulkių supakuotų prekių, sukrautų ant padėklų arba konteineriuose, iki suverstų ir biriųjų krovinių vežimo krovininiais vagonais arba skystųjų krovinių – cisternomis. Vienas didžiausių šios transporto rūšies privalumų – maža transportavimo kaina.

2. Vietinių krovinių vežimų geležinkeliais apimtys bei apimčių kitimo tendencijos

Lietuvoje krovinių vežimai geležinkeliu yra itin svarbus ekonomikos segmentas [6].

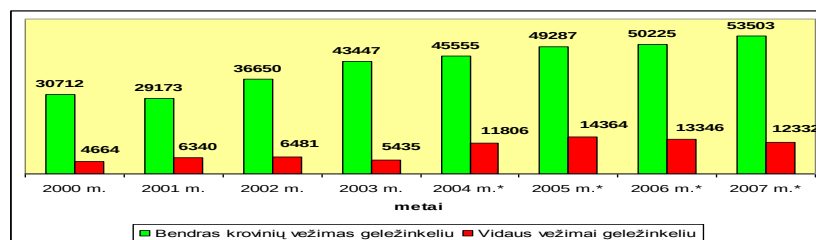


1 pav. Vidaus vežimai geležinkeliu LR 2004 – 2007 metais, tūkst. t

Analizuojant vietinių krovinių vežimų geležinkeliu apimtį 2004–2007 metais, matyti, kad 2005 metais, palyginti su 2004 metais, vietinių krovinių, transportuojamų geležinkeliu, apimtys padidėjo 17,81 % (šis krovinių apimčių padidėjimas yra susijęs su mūsų šalies ekonomikos augimu), na, o 2006 metais, palyginti su 2005 metais, vietinių krovinių, transportuojamų geležinkeliu, apimtys sumažėjo 6,97 %.

2007 m. krovinių vežimai vietiniais maršrutais sumažėjo 7,6 %, tam daugiausia įtakos turėjo dėl 2006 m. AB „Mažeikių nafta“ įvykusio gaisro bei žaliavų tiekimo problemų sumažėjusios šios įmonės gamybos apimtys [7].

Įvertinus tai, kad naftos ir naftos produktų vežimai LR geležinkeliu vidaus maršrutais sudaro apie 40 % visų vidaus maršrutais geležinkeliais transportuojamų krovinių apimčių, bei tai, kad AB „Mažeikių nafta“ per 2007 metus atkūrė po gaisro, įvykusio 2006 metais, sumažėjusius gamybos pajėgumus [2], galima prognozuoti, jog 2008 metais vietinių krovinių vežimų apimtys geležinkeliu didės.



2 pav. Vidaus vežimai geležinkeliu visų vykdytų krovinių vežimų geležinkeliu kontekste, tūkst. t*

* Nuo 2005 m. sausio mėn. 1 d. pakeista krovinių vežimo skaičiavimo metodika, vadovaujantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu Nr. 91/2003 ir Komisijos reglamentu Nr. 1192/2003. (2004 m. duomenys perskaičiuoti). 2004–2007 metų vidaus vežimo duomenys dėl šios priežasties negali būti lyginami su ankstesnių metų duomenimis.

3. Krovinių rūšių, transportuojamų geležinkeliais Lietuvos Respublikoje, analizė

Krovinių struktūra ir vežimo sąlygos turi įtakos savikainai bei vežimo pajamoms [3].

Pasak R. Palšaičio ir R. Burkovskio, geležinkeliais daugiausia gabenami kroviniai, kurie yra santykiškai nedidelės vertės, tačiau didelių gabaritų ar svorio [8].

Didžiausią dalį, net apie 40 % vietinių krovinių, kurie yra gabenami geležinkeliu LR, sudaro nafta ir naftos produktai iš Mažeikių naftos perdirbimo įmonės; taip pat didelę dalį vietinių krovinių (apie 25 % vietinių krovinių, gabenamų geležinkeliu) sudaro cheminės ir mineralinės trąšos, gabenamos iš AB „Lifosa“ bei AB „Achema“ į Klaipėdą.

1 lentelė. Krovinių rūšių, transportuotų geležinkeliais LR 2006 m., apimtys [5]

Krovinių rūšys	Vidaus vežimai
iš viso, tūkst. t	13 346
iš to skaičiaus:	
nafta ir naftos produktai	5265
akmens anglis ir koksas	23
juodieji metalai, įskaitant laužą	277
cheminės ir mineralinės trąšos	3286
neorganiniai ir organiniai chemijos produktai	86
mineraliniai produktai	2992
mediena, kamštiena ir jų dirbiniai	78
javai ir malybos produktai	907
kiti kroviniai	432

4. Vietinių krovinių vežimų kelių ir geležinkelių transportu lyginamoji analizė

Lyginamosios analizės tikslas – palyginti didžiagabaričių, didelių kiekių (nuo 100 000 t), santykiškai nedidelės vertės vietinių krovinių transportavimo sąnaudas, kurias patiria krovinių vežimo užsakovas, gabendamas krovinius vienu atveju – kelių transportu, kitu atveju – geležinkeliu.

Iškeliamą hipotezę – didžiagabaričių, didelių kiekių (nuo 100 000 t), santykiškai nedidelės vertės vietinių krovinių transportavimo sąnaudos yra mažesnės gabenant krovinius geležinkelių transportu negu kelių transportu maršrutais, ilgesniais nei 150 km.

Vietinių krovinių vežimų kelių ir geležinkelių transportu lyginamajai analizei atlikti reikiamos sąlygos: krovinių vežimo užsakovas – AB „Kauno tiltai“; užsakovo projektas – kelių tiesimo darbai Kauno mieste; užsakovo projektui reikiama medžiaga – dolomitinė skalda; užsakovo projektui reikiamas medžiagos kiekis – 100 000 t; užsakovo projektui reikiamos medžiagos gavimo vieta – Pakruojo karjerai.

Siekiant atlikti vietinių krovinių vežimų kelių ir geležinkelių transportu lyginamąją analizę, buvo išnagrinėtos dvi alternatyvos:

1. Pirmoji alternatyva – pasirinktas krovins (100 000 t dolomitinės skaldos) buvo gabenamas kelių transportu (savivarčiais).

Pasirinkta kelių transporto priemonė – savivartis, keliamoji galia – 24 t.

100 000 t dolomitinės skaldos transportavimui numatytu maršrutu reikės 4167 savivarčių (100 000 t / 24 t į vieną savivartį = 4167 savivarčiai).

Transportavimo kaina maršrutu Pakruojis–Kaunas/1 savivarčiui - 912 Lt (24 t x 152 km x 0,25 Lt/tkm = 912 Lt/savivartis).

Visa 100 000 t dolomitinės skaldos transportavimo kaina maršrutu Pakruojis–Kaunas – **3 800 304 Lt** (912 Lt/savivartis x 4167 = 3 800 304 Lt).

2. Antroji alternatyva – pasirinktas krovins (100 000 t dolomitinės skaldos) buvo gabenamas geležinkelių transportu (iki pakrovimo geležinkelio stoties krovins buvo atgabentas savivarčiais bei iš išsikrovimo stoties krovins taip pat buvo išgabentas savivarčiais).

Pasirinkta kelių transporto priemonė – savivartis, keliamoji galia – 24 t (iki pakrovimo geležinkelio stoties krovins buvo atgabentas savivarčiais bei iš išsikrovimo stoties krovins taip pat buvo išgabentas savivarčiais).

Maršruto ilgis iš Pakruojo karjerų iki Pakruojo geležinkelio stoties bei iš Kauno geležinkelio stoties iki objekto Kaune (bendras maršruto ilgis) – 20 km.

100 000 t dolomitinės skaldos transportavimui numatytu maršrutu (iš Pakruojo karjerų iki Pakruojo geležinkelio stoties bei iš Kauno geležinkelio stoties iki objekto Kaune) reikės 4167 savivarčių (100 000 t / 24 t į vieną savivartį = 4167 savivarčiai).

Transportavimo kaina maršrutu Pakruojo karjerai–Pakruojo geležinkelio stotis ir Kauno geležinkelio stotis–objektas Kaune/1 savivarčiui – 120 Lt (24 t x 20 km x 0,25 Lt/tkm = 120 Lt/savivartis).

Visa 100 000 t dolomitinės skaldos transportavimo maršrutu Pakruojo karjerai–Pakruojo geležinkelio stotis ir Kauno geležinkelio stotis – objektas Kaune kaina – **500 040 Lt** (120 Lt/savivartis x 4167 = 500 040 Lt).

Pasirinkta geležinkelio transporto priemonė – pusvagonis 12-119, keliamoji galia – 60 t.

100 000 t / 60 t į vieną pusvagonį = 1667 pusvagoniai.

Krovinių transportavimo geležinkelių transportu kaina apskaičiuojama pagal tarifus, kuriuos vieneriems metams nustato geležinkelių transporto įmonė.

Geležinkelių transporto tarifai 1 pusvagoniui, kurio keliamoji galia – 60 t:

8. Pusvagonio padavimas – 22 Lt.

9. Pusvagonio naudojimo mokestis – 15,20 Lt.

10. Pusvagonio pakrovimas (3 Lt/t) – 180 Lt.

11. Vežimas Pakruojis–Kaunas – 507 Lt.

12. Pusvagonio iškrovimas (3 Lt/t) – 180 Lt.

13. Eksploatavimo mokestis (leidimas išvežti krovinius automobiliais) – 55 Lt

14. Pusvagonio nuvaymas – 22 Lt.

Iš viso už 1 pusvagonį: 981,2 Lt.

Visa 100 000 t dolomitinės skaldos transportavimo kaina geležinkelių transportu 981,2 Lt/pusvagonis x 1667 pusvagoniai = 1 635 660,40 Lt

Bendra tarnsportavimo kaina, kai pasirinktas krovins (100 000 t dolomitinės skaldos) buvo gabenamas geležinkelių transportu (iki pakrovimo geležinkelio stoties krovins buvo atgabentas savivarčiais bei iš išsikrovimo stoties krovins taip pat buvo išgabentas savivarčiais) – **2 135 700,40 Lt** (500 040 Lt + 1 635 660,40 Lt).

2 lentelė. 100 000 t dolomitinės skaldos transportavimo kainos maršrutu Pakruojis–Kaunas kelių ir geležinkelių tranportu lyginamoji analizė

KELIŲ TRANSPORTU	GELEŽINKELIŲ TRANSPORTU
3 800 304,00 Lt	2 135 700,40 Lt

Taigi, vežant didžiagabaričius, didelių kiekių (nuo 100 000 t), santyikiškai nedidelės vertės vietinius krovinius maršrutu, ilgesniu nei 150 km, transportavimo sąnaudos yra mažesnės gabenant geležinkelių transportu negu kelių transportu (išnagrinėtu atveju šios sąnaudos yra mažesnės 43,80 %).

Iškelta hipotezė pasitvirtino.

5. Išvados, prognozės, pasiūlymai

Atlikus vietinių krovinių vežimų geležinkeliu analizę, galima prognozuoti:

- Vietinių krovinių vežimų geležinkeliu apimtys LR kis nežymiai: 2008–2009 metais – 4–6 % didės, nes šalies ekonomika auga, nors ir prognozuojamas ekonomikos augimo tempo sulėtėjimas iki potencialaus lygio; 2010–2011 m. – krovinių vežimo apimtys stabilizuosis arba augs nežymiai (apie 1 %), o nuo 2012 metų vietinių krovinių vežimų geležinkeliu apimtys augs, tačiau augimas bus mažesnis nei 2008–2009 metais, ir jis sieks apie 3 %. Vietinių krovinių, transportuojamų geležinkeliais, apimčių augimui po 2012 metų įtakos turės teigiami geležinkelių reformos rezultatai.

- Krovinių vežimai LR šia transporto rūšimi bus perspektyvūs tik gabenant tam tikrus didelius kiekius krovinių tam tikrais maršrutais: dolomitinę skaldą iš Pakruojos į įvairius Lietuvos miestus; cementą iš Akmenės; mineralines trąšas iš Kėdainių ir Jonavos, naftą iš Mažeikių, didelės apimties statybines medžiagas į įvairius Lietuvos miestus ir kt.

- Didelę svarbą vietiniams krovinių vežimams geležinkeliu LR turės didelės apimties statybų projektai (ypač kelių, magistralių tiesimo projektai), kurių metu didelių apimčių statybinės medžiagos bus transportuojamos į įvairiausius Lietuvos miestus.



3 pav. Vietinių krovinių vežimo geležinkeliu LR prognozės, tūkst. t

Pasiūlymai gerinti vietinių krovinių vežimų geležinkeliu perspektyvas:

- Norint pasiekti, kad geležinkelių sektoriaus potencialas būtų kiek galima geriau išnaudotas, reikia didinti šios transporto rūšies lankstumą ir greitį. Tam reikalinga struktūrinė reforma.

- Kalbant apie vietinius krovinių vežimus geležinkelių transportu Lietuvos mastu, būtų tikslinga plačiau naudoti vagovus kaip tarpinius sandėlius, plėtoti intermodalinį transportą, plėsti geležinkelių transporto tinklą (tačiau pastaroji priemonė yra brangi).
- Privažiuojamieji keliai, tenkinantys privačius vieno arba kelių privačių ūkio subjektų interesus, turi būti komercializuoti.

Literatūra

1. AB „Lietuvos geležinkeliai“. www.litrail.lt.
2. AB „Mažeikių nafta“. www.nafta.lt.
3. D. Griškevičienė. Geležinkelių transporto komercinė eksploatacija. Vilnius: „Technika“ 2001.
4. Lietuvos bankas. 2008-01-24 makroekonominė prognozė. Lietuvos ekonomikos raida ir perspektyvos. http://www.lb.lt/lt/ekonomika/makroekonominės_prognozes/PranesimasSpaudai_20080124_LT.pdf.
5. Lietuvos statistikos departamentas. www.stat.gov.lt.
6. LLRI studija „Lietuvos geležinkeliai: kaip ir kada reformuosime“. Studijos santrauka.
7. LR Susisiekimo ministerija. www.transp.lt.
8. R. Palšaitis, R. Burkovskis. Keleivių ir krovinių vežimo geležinkeliu tendencijų analizė. ISSN 1392-1533. Transportas - Transport engineering. 1999, XIV t., Nr. 2.

The analysis of perspectives of local freight transportation development

Erika Pervenis

Student of Master degree (Transport engineering economy and management), Vilnius Gediminas technical university (VG TU), Saulėtekio al. 11, LT-10223 Vilnius. E-mail: Erika.Pervenis@inbox.ru

Summary

The study is based on statistical data. The best perspectives in transportation by railway in local routes have big amount, large clearance and comparative small value cargos. Local freight and flow forecasts were made till 2020. It is calculated that in 2008–2009 local freight flow will annually rise by about 4–6 percent and in 2010 and 2011 freight flow will stabilize or rise very marginally and after 2012 freight flow will rise, but a little bit slower than in 2008–2009, the rise will be around 3 percent per year and it will be based on good results of Lithuanian railway reform.



Vietinių krovinių vežimų geležinkeliu perspektyvų tyrimas

Erika Pervenis

*Vilniaus Gedimino technikos universitetas
magistrantė*



TIKSLAI IR UŽDAVINIAI

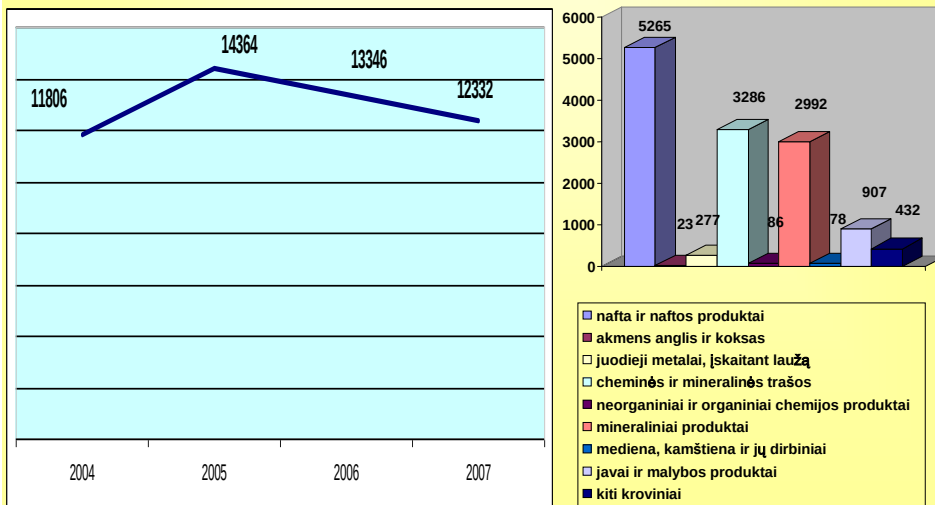
TIKSLAS

Numatyti vietinių krovinių vežimų geležinkeliu ateities tendencijas bei perspektyvas.

UŽDAVINIAI:

- Atlikti literatūros analizę.
- Išnagrinėti geležinkelių raidą Europoje ir LR.
- Išnagrinėti vietinių krovinių vežimų problemą LR.
- Atlikti vietinių krovinių vežimų geležinkeliu perspektyvų tyrimą.
- Pateikti vietinių krovinių vežimų geležinkeliu LR apimčių prognozę.
- Pateikti išvadas ir pasiūlymus.

Vietinių krovinių vežimai geležinkeliais LR, tūks. t



Bendra Lietuvos geležinkelių transporto sektoriaus SWOT analizė



Potencialūs vidaus pranašumai (S)

- AB „Lietuvos geležinkeliai“ siekia sukurti integruotą informatikos ir ryšių priemonių, standartų, normatyvinių dokumentų ir organizacinių procedūrų visumą.
- AB „Lietuvos geležinkeliai“ investuoja į geležinkelių infrastruktūrą.

Potencialūs vidiniai trūkumai (W)

- Fiziškai susidėvėjusi geležinkelių infrastruktūra.
- Pasenęs geležinkelio riedmenų parkas.
- Nepakankamai išplėtotas elektrifikuotų geležinkelio linijų tinklas.
- Vis dar neįgyvendinta LR geležinkelių reforma.
- IT esminio modernizavimo problema.



Bendra Lietuvos geležinkelių transporto sektoriaus SWOT analizė

Potencialios išorinės galimybės (O)

- Įgyvendinus LR geležinkelių reformą, dėl atsiradusios konkurencijos **mažės vežimo geležinkeliu kaina**.
- Aktyviau naudojant kombinuotą transportą, būtų galima **optimaliau išnaudoti geležinkelių teikiamus privalumus**.
- Taikant privataus ir valstybinio kapitalo partnerystės principus, būtų galima pasiekti **puikių rezultatų infrastruktūros plėtroj**.
- Efektyvinant terminalų darbą, būtų galima **padidinti vietinių krovinių vežimų geležinkeliu perspektyvas**.

Potencialios išorinės grėsmės (T)

- **Eismo saugumui** ir su juo susijusiems klausimams mūsų šalyje vis dar skiriama per mažai dėmesio.



Vietinių krovinių vežimų kelių ir geležinkelių transportu lyginamoji analizė

Lyginamosios analizės tikslas – palyginti didžiagabaričių, didelių kiekių (nuo 100 000 t), santykiškai nedidelės vertės vietinių krovinių transportavimo sąnaudas, kurias patiria krovinių vežimo užsakovas, vežant krovinius vienu atveju – kelių transportu, kitu atveju – geležinkeliu.

Vietinių krovinių vežimų kelių ir geležinkelių transportu lyginamosios analizės rezultatai

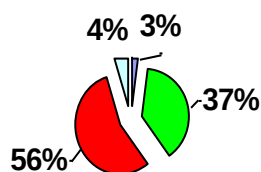
Išnagrinėtas atvejis - 100 000 t dolomitinės skaldos vežimas maršrutu Pakruojis - Kaunas

KELIŲ TRANSPORTU	GELEŽINKELIŲ TRANSPORTU
3 800 304.00 Lt	2 135 700.40 Lt

Vežant geležinkeliu sąnaudos yra **mažesnės 43,80 %**

Vietinių krovinių vežimų geležinkeliu perspektyvų tyrimas, panaudojant empirinį tyrimo metodą – apklausą

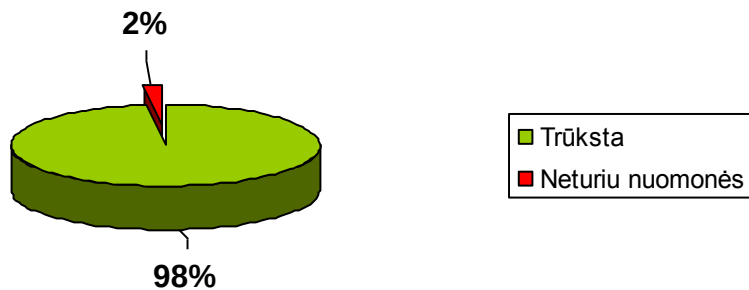
Geležinkelių transporto perspektyvos vežant krovinius šalies viduje



■ Perspektyvus
 ■ Iš dalies perspektyvus
 ■ Neperspektyvus
 ■ Neturiu nuomonės

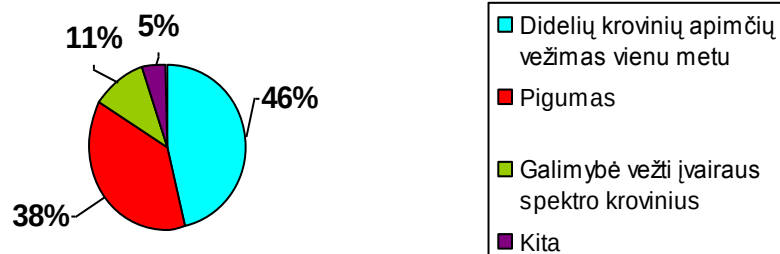
Vietinių krovinių vežimų geležinkeliu perspektyvų tyrimas, panaudojant empirinį tyrimo metodą – apklausą

Privažiuojamųjų kelių prie gamybinių įmonių analizė



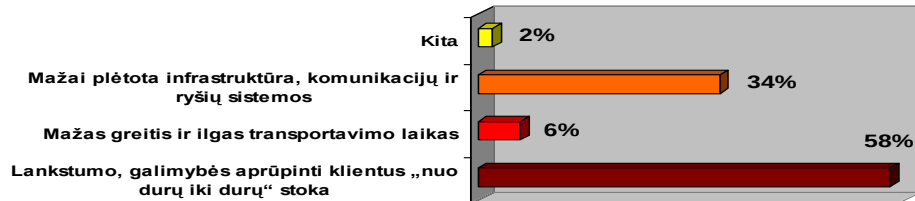
Vietinių krovinių vežimų geležinkeliu perspektyvų tyrimas, panaudojant empirinį tyrimo metodą – apklausą

Geležinkelio transporto privalumai vežant krovinius šalies viduje



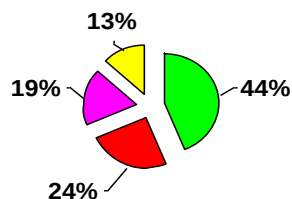
Vietinių krovinių vežimų geležinkeliu perspektyvų tyrimas, panaudojant empirinį tyrimo metodą – apklausą

Geležinkelių transporto trūkumai gabenant krovinius šalies viduje



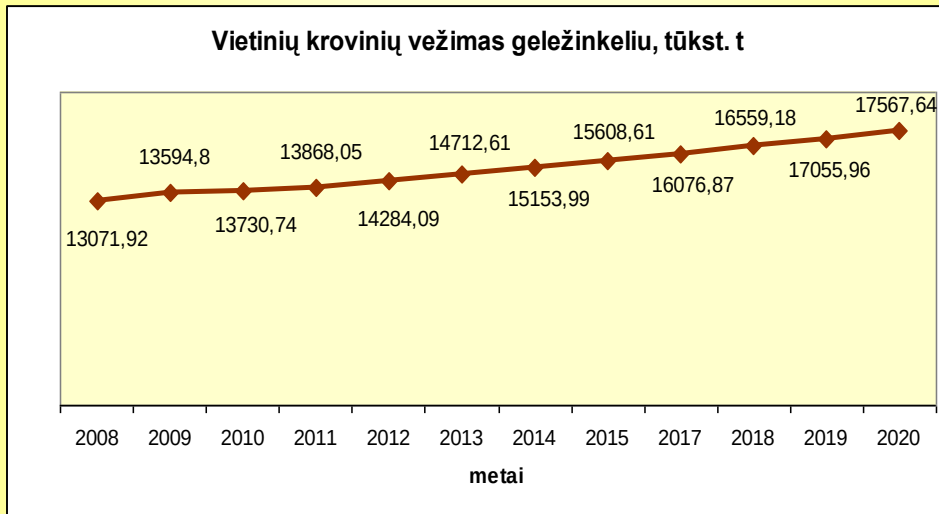
Vietinių krovinių vežimų geležinkeliu perspektyvų tyrimas, panaudojant empirinį tyrimo metodą – apklausą

Priemonės, kurios padėtų gerinti vietinių krovinių vežimų geležinkelių transportu perspektyvas Lietuvoje



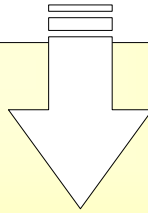
- Intermodalinio transporto plėtra
- Informacinių technologijų geležinkelių transporte plėtra
- Geležinkelių transporto infrastruktūros gerinimas
- Kitos priemonės

Vietinių krovinių vežimų geležinkeliu prognozės



IŠVADOS

Vietiniai krovinių vežimai geležinkeliu yra ekonomiškai ir tikslingi tik vežant krovinius atstumais, didesniais nei 330 km (teorinėje literatūroje).



Taigi įvertinus mūsų šalies dydį bei maršrutų ilgį, galima daryti išvadą, jog vietiniai krovinių vežimai Lietuvoje **turi ribotas perspektyvas.**

IŠVADOS

Vietiniai krovinių vežimai geležinkeliu **LR yra perspektyvūs šiais atvejais:**

- gabenant tam tikrus didžiagabaričius, didelių kiekių, santykiškai nedidelės vertės krovinius (*naftą ir naftos produktus, inertines, statybines bei miško medžiagas*)
- tam tikrais maršrutais (*Vilnius–Klaipėda / Klaipėda–Vilnius; Mažeikiai–Klaipėda; Jonava–Klaipėda; Kėdainiai–Klaipėda*)

Jei krovinių kiekiai yra labai dideli, geležinkelių transportas yra perspektyvesnis ir pranašesnis už kelių transportą, net ir esant nedideliam atstumui (< 330 km).

Pasiūlymai gerinti vietinių krovinių vežimų geležinkeliu perspektyvas:

- Didinti šios transporto rūšies lankstumą ir greitį (*tam reikalinga struktūrinė reforma*).
- Plačiau naudoti vagonus kaip tarpinius sandėlius, plėtoti intermodalinį transportą, efektyvinti terminalų darbą bei plėsti geležinkelių transporto tinklą (*tačiau pastaroji priemonė yra brangi*).
- Privažiuojamieji keliai, tenkinantys privačius vieno arba kelių privačių ūkio subjektų interesus, turi būti komercializuoti.



Ačiū už dėmesį!!!

