

MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETO
VALDYMO TEORIJOS KATEDRA

JURGITA TAMOŠAITIENĖ
Savivaldos institucijų administravimo programa

**GELEŽINKELIŲ TRANSPORTO PLĖTOJIMAS LIETUVOJE:
ADMINISTRAVIMO IR SAVIVALDOS TOBULINIMAS**

Magistro baigiamasis darbas

Darbo vadovas –
habil. dr., prof. B.Melnikas

Vilnius, 2007

TURINYS

ĮVADAS.....	3
I. VIEŠOJO ADMINISTRAVIMO IR SAVIVALDOS TOBULINIMAS, PLĖTOJANT GELEŽINKELIŲ TRANSPORTĄ – AKTUALI SOCIALINĖS-EKONOMINĖS RAIDOS PROBLEMA	6
1.1. Geležinkelių transportas ir jo raidos poveikis socialinei-ekonominei pažangai šiuolaikinėje visuomenėje.....	6
1.2. Geležinkelių transporto plėtojimo problemos ir jų sprendimo prioritetai	8
1.3. Viešajam administravimui ir savivaldai tobulinti plėtojant geležinkelių transportą skirtų tyrimų prioritetai.....	10
II. VIEŠAJAM ADMINISTRAVIMUI IR SAVIVALDAI TOBULINTI, PLĖTOJANT GELEŽINKELIŲ TRANSPORTĄ, SKIRTI TEORINIAI MODELIAI	13
2.1. Šiuolaikinė viešojo administravimo ir savivaldos teorija ir jos taikymo ypatumai, plėtojant geležinkelių transportą.....	13
2.1.1. Tradicinis viešojo administravimo modelis.....	13
2.1.2. Naujojo viešojo administravimo ir naujosios viešosios vadybos modelis	14
2.2. Viešojo administravimo ir savivaldos tobulinimui, plėtojant geležinkelio transportą, skirtų tyrimų metodika	19
III. VIEŠOJO ADMINISTRAVIMO IR SAVIVALDOS TOBULINIMUI, PLĖTOJANT GELEŽINKELIŲ TRANSPORTĄ LIETUVOJE, SKIRTI TYRIMAI.....	21
3.1. Geležinkelių transporto plėtros Europos Sąjungoje tendencijų analizė	21
3.2. Geležinkelių transporto plėtros Lietuvoje procesų analizė.....	29
3.2.1. Geležinkelių transporto Lietuvoje plėtros bendrųjų tendencijų analizė	29
3.2.2. Valstybės politikos, plėtojant geležinkelių transportą Lietuvoje, nuostatų analizė.....	31
3.3. Administravimo patirties tyrimai AB „Lietuvos geležinkeliai“ pavyzdžiu.....	42
3.3.1. AB „Lietuvos geležinkeliai“, kaip pagrindinio geležinkelių sektoriuje veikiančio ūkio subjekto Lietuvoje, veiklos charakteristika	42
3.3.2. AB „Lietuvos geležinkeliai“ veiklos SSGG analizė.....	48
3.3.3. AB „Lietuvos geležinkeliai“ veiklos ir raidos politikos analizė.....	50
3.3.3.1. Keleivių vežimo politikos analizė	51
3.3.3.2. Krovinių vežimo politikos analizė.....	57
3.3.3.3. Viešoji geležinkelių infrastruktūra ir jos plėtojimo politikos analizė.....	62
3.3.3.4. Pagrindiniai geležinkelių transporto sektoriaus modernizavimo ir plėtros tikslai bei jų analizė.....	63
3.3.3.5. Geležinkelių transporto plėtrai skirtų investicijų analizė	65
3.5. Administravimo ir savivaldos tobulinimo, plėtojant geležinkelių transportą Lietuvoje, galimybių analizė.....	67
IV. ADMINISTRAVIMUI IR SAVIVALDAI TOBULINTI, PLĖTOJANT GELEŽINKELIŲ TRANSPORTĄ LIETUVOJE SKIRTI SPRENDIMAI	73
IŠVADOS.....	78
PASIŪLYMAI	79
LITERATŪROS SĄRAŠAS	80
SANTRAUKA	85
SUMMARY	86
PRIEDAI	87

IVADAS

Integraciniai procesai Europoje, didėjantis rinkų atvirumas, auganti tarptautinė prekyba ir užsienio investicijos skatina konkurencijos didėjimą. Daugelis organizacijų, siekiant išsilaikyti rinkoje, transformuojamos ir pritaikomos darbui rinkos sąlygoms.

Atkūrus Lietuvos Respublikos nepriklausomybę pradėtas nuoseklus Lietuvos geležinkelių integravimas į Europos geležinkelių transporto sistemą. Geležinkelio reikšmė šaliai ūkiui pabrėžta Lietuvos Respublikos Vyriausybės Nacionalinėje transporto plėtros programoje, patvirtintoje 1994 metais, kurioje geležinkelių transportas apibūdinamas kaip pagrindinė Lietuvos transporto šaka, pervežant keleivius ir krovinius dideliais atstumais.

Dabartinis Lietuvos ir kitų Baltijos bei Centrinės Europos valstybių transporto sektorius, taip pat ir geležinkeliai, techniniu, technologiniu bei organizaciniu požiūriu tebėra gerokai izoliuoti nuo modernių ir tarpusavyje efektyviai sąveikaujančių Vakarų bei Šiaurės Europos transporto sistemų.

Siekiant padidinti geležinkelių konkurencingumą, spręsti aplinkos apsaugos, eismo saugumo problemas, integruotis į Europos transporto paslaugų rinką, sumažinti eksploatacines išlaidas, atsirado būtinybė pertvarkyti geležinkelių transporto sektorių, vadovaujantis geležinkelių transporto sektoriaus liberalizavimo, konkurencingos rinkos sukūrimo, infrastruktūros valdymo ir vežimo paslaugų atskyrimo principais.

Šio magistro baigiamojo *darbo tikslas* – išanalizuoti Lietuvos geležinkelių transporto administravimo ypatumus, uždavinius bei problemas, susijusias su Europos Sąjungos reglamentų kontekste vykdomomis reformomis, ir numatyti galimybes šio sektoriaus administravimo tobulinimui. Įvertinus šio darbo tikslą buvo pasirinktas darbo *objektas* – Lietuvos geležinkelių sektorius. Darbo dalykas – administravimas ir savivalda. Geležinkelių transporto sektoriaus savivalda darbe analizuojama ne vien vietos savivaldos prasme. Šio sektoriaus veikla analizuojama kaip savivaldaus transporto sistemos subjekto, kuris pats turi orientotis ekonominėje ir teisinėje aplinkoje. Analizuojamas ir galimas geležinkelių transporto sektoriaus ryšys su savivaldybėmis.

Galima išskirti šiuos *darbo uždavinius*:

1. Įvardinti pagrindines geležinkelių transporto sektoriaus problemas bei principines bendrosios Europos Sąjungos geležinkelių transporto sektoriaus politikos nuostatas.
2. Išsiaiškinti pagrindinius geležinkelių transporto sektoriaus administravimo kaitos veiksnius.
3. Išanalizuoti Europos Sąjungos teisės aktus, reglamentuojančius geležinkelių transporto sektoriaus administravimą bei organizacinę struktūrą.

4. Išanalizuoti Lietuvos geležinkelių transporto sektoriaus administravimo kaitos teisinį reglamentavimą.
5. Išanalizuoti viešojo administravimo tobulinimo plėtojant geležinkelių transportą galimybes.
6. Išanalizuoti administravimo tobulinimo geležinkelių transporto sistemos viduje galimybes.
7. Išanalizuoti savivaldos atskirose geležinkelių transporto sistemos grandyse galimybes.
8. Išnagrinėti Lietuvos geležinkelių transporto sektoriaus esamą padėtį bei sektoriaus konkurencingumo pokyčius, kuriems turės įtakos Europos Sąjungos bendrosios geležinkelių transporto politikos įgyvendinimas.

Pasirinkto darbo tema aktuali dėl pačios geležinkelių transporto specifikos, bendrųjų Europos Sąjungos geležinkelių transporto politikos tikslų ir uždavinių, Lietuvos geležinkelių transporto sistemos reformos ir integracijos į Europos Sąjungą. Bendroji Europos geležinkelių transporto politika dar formuojama, o ES politikos įgyvendinimo ir Europos integracijos procesai Lietuvoje šiuo metu vyksta.

Darbe taikomas loginis-analitinis, sisteminės analizės tyrimo metodai. Remiamasi esamos situacijos, Europos Sąjungos ir Lietuvos programinių dokumentų bei teisės aktų, susijusių su geležinkelių transporto sektoriaus administravimu, nuostatų analize ir jų poveikiu. Taip pat naudojamas kiekybinis vertinimas (ekonominė analizė ir prognozavimas).

Pagrindiniai tyrimo šaltiniai: mokslo darbai apie geležinkelių transporto raidą Europoje, Europos Sąjungos programiniai dokumentai, geležinkelių transporto sektorių reglamentuojančios direktyvos bei reglamentai, straipsniai apie geležinkelių transporto aktualijas, Lietuvos geležinkelių transporto veiklą reglamentuojantys teisės aktai bei analitiniai straipsniai apie Lietuvos geležinkelių transporto plėtrą.

Darbą sudaro: įvadas, keturi skyriai, išvados, rekomendacijos, naudotos literatūros sąrašas, santrauka ir priedai.

Pirmajame darbo skyriuje apžvelgiamos Europos Sąjungos bendrosios geležinkelių transporto politikos kūrimosi prielaidos, jos formavimas.

Antrajame darbo skyriuje nagrinėjama, kokie šiuolaikinio viešojo administravimo teoriniai modeliai gali būti taikomi geležinkelių transporto plėtojimui.

Trečiajame darbo skyriuje analizuojama Lietuvos geležinkelių transporto sektoriaus administravimo kaita: sektoriaus struktūra, jos dalių tarpusavio santykiai, administravimo uždaviniai. Nustatomi sektoriaus pokyčiai po įstojimo į Europos Sąjungą, kai buvo pradėta

įgyvendinti Europos Sąjungos bendroji transporto politika. Apžvelgiama būsimo 2007–2013 m. laikotarpio sektoriaus būklė ir perspektyvos.

Ketvirtame darbo skyriuje pateikiami administravimui ir savivaldai tobulinti plėtojant geležinkelių transportą Lietuvoje skirti sprendimai.

Pagrindinės sąvokos: geležinkelių transporto sektoriaus administravimas, liberalizavimas, restruktūrizacija, viešasis administravimas, geležinkelių transporto sektoriaus administravimo teisiniai pagrindai, administravimą įgyvendinančios institucijos, visuomenės aptarnavimo įsipareigojimai, viešoji infrastruktūra, vežėjai.

I. VIEŠOJO ADMINISTRAVIMO IR SAVIVALDOS TOBULINIMAS, PLĖTOJANT GELEŽINKELIŲ TRANSPORTĄ – AKTUALI SOCIALINĖS-EKONOMINĖS RAIDOS PROBLEMA

1.1. Geležinkelių transportas ir jo raidos poveikis socialinei-ekonominei pažangai šiuolaikinėje visuomenėje

Jau susiformavusią pasaulio transporto sistemą sudaro keliai, transporto įmonės ir priemonės. Transporto plėtotė tiesiogiai priklauso nuo šalies ekonomikos augimo. Sunku įsivaizduoti normalų valstybės ekonominį augimą, siekiant sukurti darbo vietas ir užtikrinti geras gyvenimo sąlygas, be veiksmingos transporto sistemos, suteikiančios galimybę pasinaudoti visais vidaus, Europos bei pasaulio prekybos rinkos privalumais.

Europos Sąjunga buvo pradėta kurti siekiant padidinti saugumą Europoje bei pagerinti šio regiono konkurencingumą pasaulio mastu. Konkurencingumui padidinti buvo iškeltas uždavinys sukurti Europoje bendrąją rinką – panaikinti kliūtis laisvam prekių, paslaugų, kapitalo ir žmonių judėjimui [23]. Tai neišvengiamai palietė transportą, kaip pagrindinį kapitalo bei paslaugų judėjimo būdą.

Bendrosios Europos Sąjungos transporto politikos tikslas – sukurti ekonominius, socialinius ir aplinkosaugos poreikius atitinkančias transporto sistemas. Siekiant užtikrinti šalies gerovę, veiksmingos transporto sistemos būtinos, nes jos daro poveikį ekonomikos augimui, socialinei ir aplinkos raidai. Transporto sektorius pats yra savaime svarbus ūkio sektorius, šiuo metu sukuriantis apie 7 proc. Europos BVP, ir jame dirba apie 5 proc. visų Europos Sąjungos dirbančiųjų. Skirtingų transporto rūšių disproporcija gan didelė. Nuo 1970 m. krovinių vežimo rinkoje geležinkelių transporto sektoriaus užimama dalis nuolat mažėjo nuo 20 proc. 1970 m. iki 8 proc. 2003 m. ir 10 proc. – 2005 m. Iš visų sausumos transporto rūšių geležinkelių transportui 2005 m. teko 17,4 proc. ES krovinių vežimo rinkos. Geležinkelių transportas iš bendro transportu vežtų keleivių skaičiaus vežė 5,8 proc.¹ Tai rodo, kad geležinkelių transportas, kaip ir visa transporto sistema, yra glaudžiai susijęs su šalies ekonomika ir gamyba. Prekių ir asmenų mobilumas yra esminė Europos pramonės ir paslaugų konkurencingumo sudedamoji dalis bei viena iš piliečių teisių.

Geležinkelių transportas visą laiką buvo ir yra viena iš labiausiai reguliuojamų sričių Europoje, taip pat ir Lietuvoje. Kiekviena šalis turi daugybę įstatymų, nutarimų, taisyklių, reguliuojančių viską – pradedant techniniais standartais, baigiant kainomis ir mokesčiais.

¹ Šaltinis: Eurostatas, UIC, ES Energetikos ir transporto sektorių statistiniai duomenys // http://europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/figures/pocketbook/2003_en.htm; prisijungimo laikas: 2007-10-10

Ypatingai didelis valstybinis reguliavimas daro įtaką geležinkelių įmonių darbui. Valstybinėms įstaigoms būdingas ilgas sprendimų priėmimo laikas, didesnis dėmesys apskaitai nei rezultatams, vangus operatyvių sprendimų priėmimas ir pan. Tai apsunkina geležinkelių konkurencines sąlygas su kitų rūšių transportu, taip pat ir efektyvią geležinkelio įmonių veiklą. Devintojo dešimtmečio pradžioje ekonominė Europos geležinkelių situacija buvo tokia bloga, kad šalių vyriausybės negalėjo su ja taikstyti. Viena iš „gelbėjimosi“ priemonių – 1991 m. priimta direktyva 91/440/EEC dėl Bendrijos geležinkelių plėtojimo, kuri nurodė iš esmės naujus principus, pagal kuriuos turi veikti geležinkelių transportas. Atsirado nuostata, kad geležinkelių transporto paslaugos turi būti teikiamos lygiomis teisėmis konkuruojančių rinkoje operatorių. Lygiateisei konkurencijai atsirasti direktyva numatė daug administracinių priemonių.

Europos Sąjungos geležinkelių transporto politika, nukreipta į liberalios ir konkurencingos rinkos formavimą, lėmė šalių geležinkelių transporto sektorių reformas. L. Thompson [26], J. Ludewig [12], G. V. Firsova, O. L. Forkačiova [8], A. Velondek [26] ir kiti autoriai, nagrinėjantys geležinkelių transporto sektoriaus pertvarką, nurodo pagrindines priežastis, lėmusias geležinkelių sektoriaus krizę: intensyvią automobilių, jūrų laivų ir oro transporto plėtrą, didesnę kelių infrastruktūros finansavimą iš valstybės biudžeto, nelanksčią kainų politiką, didelę sprendimų priėmimo politinę kontrolę, logistikos infrastruktūros plėtrą. Daugelis autorių atkreipia dėmesį į tai, kad, vykdant pertvarkymus, geležinkelių sektorius susiduria su keleivių vežimo nuostolingumu, investicijų į viešąją geležinkelių infrastruktūrą stoka, didele pertvarkymų priklausomybe nuo politinių sprendimų. Reikia pažymėti, kad nė vienoje iš šalių reformos neįvyko ir nevyksta sklandžiai. Pasak P. Goodvin [9], daug transporto moksle ir pertvarkoje naudojamų teorinių modelių pasirodė neįgyvendinami praktikoje dėl per didelės kainos, visuomenės pasipriešinimo ir pan.

Lietuvos transporto plėtros strateginės kryptys išdėstytos „Lietuvos transporto ir tranzito plėtros strategijoje“ [24]. Strategijoje suformuluoti pagrindiniai uždaviniai ir problemos, tačiau nėra rekomendacijų, kaip to pasiekti. Lietuvos ir Europos Sąjungos transporto politikos aspektai analizuojami R. Palšaičio, D. Griškevičienės, V. Ivankovo [14], J. Butkevičiaus darbuose [3]. Lietuvos geležinkelių transporto reformos klausimai kai kuriais aspektais analizuojami V. Obrazcovo, E. S. Savo, E. Jančiausko knygoje „Valstybės ir savivaldybių turto privatizavimas“ [13]. Strateginių studijų centro parengtoje studijoje „Lietuvos geležinkelių transporto sektoriaus liberalizavimo grėsmių nacionaliniam saugumui ir strateginių galimybių įvertinimas“ [59], Lietuvos laisvosios rinkos instituto studijoje „Lietuvos geležinkeliai: kaip ir kada reformuosime“ [60] pateikiama Europos Sąjungos direktyvų, liberalizuojančių Europos Sąjungos geležinkelių transporto sektoriaus veiklą, analizė, nagrinėjami Lietuvos geležinkelių transporto sektoriaus

galimi pokyčiai, liberalizavimo įtaka. Tačiau studijose nenagrinėjamas reformos modelių pritaikymas, socialiniai, ekonominiai reformų padariniai.

Pirmieji geležinkelio bėgiai buvo nutiesti 1825 m. Didžiojoje Britanijoje tarp Darligtono ir Stoktono. Geležinkelių turi 150 pasaulio valstybių, tačiau jie yra pasiskirstę nevienodai. Yra didžiulių plotų, kuriuose geležinkelių tinklas yra retas arba jų išvis nėra. Ilgiausią geležinkelių tinklą turi JAV ir Europos šalys, o tankiausią – Vakarų Europos valstybės (apie 10 km geležinkelių tenka 1000 km² teritorijos) [10].

Susisiekimo paklausa didėja dėl ekonominio augimo, rinkų atvėrimo, informacinių technologijų plėtros (telekomunikacijų, interneto), transporto paslaugoms imlios gamybos augimo. Dėl ekonominio augimo didėja ir žmonių mobilumas. Kasmet automobilių skaičius Europos Sąjungoje didėja beveik trimis milijonais. Prognozuojama, kad krovinių transporto srautai 2010 m., lyginant su 1998 metais, padidės 50 proc. [56].

Transporto efektyvumas yra viena iš konkurencingumo, ekonominio augimo ir gyvenimo lygio padidrinimo priemonių.

1957 m. Europos bendrijos steigimo (Romos) sutartyje transportui skirta atskira dalis numatė būtinybę sukurti bendrąją transporto politiką. Sutartyje daug dėmesio skirta transporto politikos priemonių sąryšiui su ekonomine ir socialine aplinka.

Praktiškai šios sutarties nuostatos nebuvo įgyvendinamos daugiau nei trisdešimt metų. Bendroji transporto politika pradėta formuoti ir įgyvendinti Europos Komisijos tik po 1985 m. Europos Teismo sprendimo, kuris įpareigojo Komisiją tai daryti.

1.2. Geležinkelių transporto plėtojimo problemos ir jų sprendimo prioritetai

Pagrindinės transporto problemos buvo susistemintos pirmojoje Europos Komisijos Baltojoje knygoje „Dėl Bendrosios transporto politikos“ (1992 m.) [63]:

- 1) susijusios su infrastruktūra (tinklai, jų kokybė, finansavimas, apmokestinimas);
- 2) susijusios su saugumu (žmonių ir aplinkos);
- 3) susijusios su socialiniu priimtinumu;
- 4) susijusios su vieningos transporto rinkos įgyvendinimu.

Iškeltoms problemoms spręsti buvo numatytos ir transporto politikos kryptys: transeuropinio tinklo sukūrimas, modalinis pasiskirstymas, t.y. srautų perskirstymas tarp skirtingų transporto rūšių, sugriežtinta taršos kontrolė, taikomi finansiniai mechanizmai, siekiant padidinti viešojo transporto naudojimą, gerinti infrastruktūrą, harmonizuoti jos standartus, įvesti profesinius bei finansinius reikalavimus įėjimui į transporto paslaugų rinką, vykdyti sutartyje numatytą liberalizaciją, užtikrinančią lygias konkurencijos sąlygas.

1996 m. išėjo tik geležinkelių transporto sistemos problemoms skirta Baltoji knyga „Strategija Bendrijos geležinkeliams atgaivinti“, kurioje plačiai nagrinėjamos geležinkelių transporto populiarinimo galimybės bei liberalizacija [57].

Europos Sąjungos transporto politikos tikslas – atgaivinti geležinkelių transportą – pasidarė labai svarbus, kai XX a. pabaigoje ES sistema susidūrė su rimtomis problemomis:

1. Labai išaugo transporto srautai.
2. Pagrindinis vaidmuo atiteko kelių transportui, kuris pasirodė geriau pritaikytas prie augančios ekonomikos reikmių (Europos Sąjungos viduje 44 proc. krovinių ir 85 proc. keleivių pervežama automobiliais).

Savo ruožtu automobilių transporto dominavimas taip pat kelia rimtų problemų:

1. Transporto grūstys pagrindiniuose keliuose ir miestuose (spūstys keliuose didėja ir Europos Sąjungoje jos kainuoja apie 1 proc. BVP) [14].
2. Žalingas poveikis aplinkai ir žmonių sveikatai (bendras vidaus transportas išmeta apie 21 proc. šiltnamio efektą sukeliančių dujų) [14].
3. Grėsminga nelaimingų atsitikimų keliuose statistika (2005 metais keliuose žuvo 41600 žmonių, 1,7 mln. buvo sužeista, tai rodo, kad automobilių transportas yra pati nesaugiausia transporto priemonė) [14].

Iškilusioms problemoms spręsti Europos Taryba ir Europos Komisija numatė:

1. Didinti mokesčius kelių transportui (visų pirma, kuro apmokestinimą ir mokesčius už infrastruktūros naudojimą).
2. Atnaujinti alternatyvias transporto priemones (skatinti naudotis jūrų ir vidaus vandens transportu, atgaivinti geležinkelius, plėtoti multimodalinius pervežimus).

Tarptautinės geležinkelių organizacijos (Tarptautinė geležinkelininkų sąjunga (UIC), Europos geležinkelių bendrija (CER), Tarptautinė viešojo transporto sąjunga (UITP) ir Europos geležinkelių pramonės Sąjunga (UNIFE)) susitarė 2000–2020 m.:

- padidinti geležinkeliams priskiriamą rinkos dalį – keleivių gabenimą – nuo 6 proc. iki 10 proc., o krovinių gabenimą – nuo 8 proc. iki 15 proc.;
- teršalų išmetimą sumažinti 50 proc. [57].

Geležinkeliams atgaivinti, t.y. krovinių ir keleivių vežimo rinką nukreipti geležinkeliams palankia linkme, Europos Sąjungos dokumentuose numatytas priemonės, galima būtų suskirstyti į dvi grupes:

Organizacinės priemonės, apimančios:

- geležinkelių restruktūrizavimą;
- geležinkelio įmonių licencijavimą ir saugos sertifikavimą;

- infrastruktūros pajėgumų paskirstymą, valstybinių reguliavimo institucijų (nediskriminacinei infrastruktūros pajėgumų paskirstymo tvarkai kontroliuoti) steigimą.

Organizacinės techninės priemonės, apimančios:

- transeuropinių transporto linijų tinklo (TEN-Tr) ir tarptautinių multimodalinių linijų tinklo (TEMA) sukūrimą, reglamentuojant daugelį šių tinklų charakteristikų: minimalų traukinių greitį, sienos kirtimo procedūrų bei tarpinėse stotyse atliekamų operacijų maksimalią trukmę ir t.t;

- ES šalių geležinkelių infrastruktūros ir riedmenų suderinamumo reikalavimus.

Pateiktos tik pagrindinės problemos, nes geležinkelių transporto sektorius yra didelė, daugelį elementų apimanti sistema, kurios išsamus tyrimas sudėtingas. Šiame darbe dėl ribotos apimties bus analizuojamas organizacinių geležinkelių sektoriaus plėtros priemonių taikymas.

1.3. Viešajam administravimui ir savivaldai tobulinti plėtojant geležinkelių transportą skirtų tyrimų prioritetai

Daugelį geležinkelių transporto plėtros problemų galima spręsti tobulinant viešąjį administravimą. Geležinkelių transporto plėtra labai susijusi su valstybės mokesčių sistema, biudžetu, konkurencijos, teritorijų planavimo, socialinės apsaugos ir kitomis sferomis. Ryšiai yra grįžtamieji. Neužtenka vien tik rasti geriausią transporto inžinerijos ar ekonomikos sprendimą, bet reikia žinoti, kaip į diegiamas naujoves reaguos visuomenė, kiek tos priemonės kainuos, kokia sėkmingo jų įgyvendinimo tikimybė. Be to, vykstantys globalizacijos procesai skatina ieškoti geležinkelio sektoriaus reformos būdų: valstybinio reguliavimo bei viešojo sektoriaus mažinimo, geležinkelio įmonių struktūrų, nuosavybės formų, valdymo principų kitimo. Kitaip sakant, geležinkelių transporto sektoriaus, kaip vieno iš viešojo sektoriaus segmentų, plėtros politika glaudžiai susijusi su viešosios politikos formavimu ir įgyvendinimu.

Terminas *viešoji politika* dažniausiai vartojamas apibūdinat valdžios institucijų, oficialių asmenų elgseną, veiksmus, veiklos kurso pasirinkimą ir praktinį jo įgyvendinimą politikos procese [19]. Viešoji politika dažniausiai suprantama kaip valdžios pastangos reguliuoti visuomenėje kylančius konfliktus tarp interesų grupių, skirstyti materialines vertybes ir paslaugas, vykdoma fiskaline politika reguliuoti biudžetą. Viešosios politikos turinį atspindi priimami sprendimai, turintys įtakos administracinio reguliavimo taisyklėms, potvarkiams ir pan.

Viešąjį administravimą ir viešąją politiką sieja įvairiapusė veikla, funkcijos, metodai, viešųjų programų, projektų rengimai, jų įgyvendinimo procedūros. Bet kurios valdymo formos, apimančios politiką ir administravimą, leidžia teigti, kad vykdomosios institucijos, remdamosi

administracinių struktūrų darbuotojų profesionalumu, realiai veikia politikos įgyvendinimą, veiklos vertinimą, dalyvauja rengiant viešosios politikos kryptis, strategijas, programas [19].

Viešasis administravimas – įstatymų ir kitų teisės aktų reglamentuojama viešojo administravimo subjektų veikla, skirta įstatymams ir kitiems norminiams teisės aktams įgyvendinti priimant administracinius sprendimus, teikiant įstatymų nustatytas administracines paslaugas, administruojant viešųjų paslaugų teikimą ir atliekant viešojo administravimo subjekto vidaus administravimą. Viešąjį administravimą ir viešąją politiką sieja įvairiapusė veikla, funkcijos, metodai, viešųjų programų, projektų rengimai, jų įgyvendinimo procedūros. Bet kurios valdymo formos, apimančios politiką ir administravimą, leidžia teigti, kad vykdomosios institucijos, remdamosi administracinių struktūrų darbuotojų profesionalumu realiai veikia politikos įgyvendinimą, veiklos vertinimą, dalyvauja viešosios politikos kryptių, strategijų, programų rengime [19]. Viešajame administravime įgyvendinant viešąją politiką yra žinomos trys administravimo metodų rūšys:

- politinis viešojo administravimo metodas, siejamas su įstatymų leidimo funkcija ir su konstitucionalizmo vystymusi, konstitucinių visuomenės garantijų užtikrinimu.
- vadybinis viešojo administravimo metodas, siejamas su vykdymo, sprendimų, projektų ir programų įgyvendinimo funkcijomis, apibūdinančiomis viešųjų institucijų organizavimą ir vadybą.
- teisinis viešojo administravimo metodas, siejamas su jurisdikcijos funkcijomis, kurios apibūdina administratorių vaidmenį taikant ir naudojant teisę valstybinio reguliavimo ir kitose sferose.

Viešojo administravimo sistemą sudaro:

- valstybinio administravimo subjektai (valstybės institucijos, įstaigos, tarnybos bei valstybės tarnautojai. Valstybinio administravimo subjektai yra centriniai ir teritoriniai);
- savivaldybių administravimo subjektai (savivaldybės taryba, savivaldybės kontrolierius, meras, valdyba, jiems pavaldžios įstaigos, tarnybos, savivaldybės tarnautojai);
- kiti administravimo subjektai (viešosios įstaigos bei ne vyriausybės organizacijos).

Visiems šiems subjektams įstatymai ar jų pagrindu priimti kiti teisės aktai įgaliojimus, pagrindinių viešojo administravimo sričių administravimui. Pagrindinės viešojo administravimo sritys: administracinis reglamentavimas; vidaus administravimas; viešųjų paslaugų teikimo administravimas.

Lietuvos Respublikos Konstitucijos 5 straipsnio nuostatos konstatuoja, kad valstybės valdžią Lietuvoje vykdo Seimas, Respublikos prezidentas, Vyriausybė, Teismas. Įstatymų leidžiamoji, vykdomoji ir teisminė valdžios yra atskirtos ir savarankiškos. Vyriausybei tenka

labai svarbi vieta valstybės valdžių sistemoje. Vyriausybė yra vykdomoji tvarkomoji šalies institucija, kurios pagrindinės veiklos kryptys numatytos šalies Konstitucijoje. Lietuvos Respublikos Vyriausybės įtaka vietos valdymui reiškiasi per apskritis. Vietos savivalda įstatymais laiduojama savivaldybėms. Vietos savivalda suprantama kaip valstybės teritorinio administracinio vieneto teisė laisvai ir savarankiškai tvarkytis pagal Lietuvos Respublikos Konstituciją ir įstatymus. Savivaldos institucijų veiklos funkcijas galima suskirstyti į socialinių ir komunalinių paslaugų. Funkcijos pagal sprendimų priėmimo laisvę suskirstomos į savarankiškasias, priskirtąsias (ribotai savarankiškas), valstybines (perduotas savivaldybėms), sutartines.

Administravimo problemų nustatymas bei joms spręsti skirtų būdų ir galimybių identifikavimas sudaro galimybes viešojo administravimo tobulinimo pagrindu modernizuoti geležinkelių transporto sektorių. Geležinkelių transporto sistemą galima analizuoti kaip viešojo administravimo sistemos posistemę, besirūpinančią ekonomine ir socialine raida.

Kiekvienai viešojo administravimo posistemėi būdingos šios charakteristikos:

- funkcijos, atliekamos visuomenės ir valstybės atžvilgiu;
- potencialas, kuris atspindi atitinkamose posistemėse sukonzentruotą galią bei galimybes;
- hierarchinę struktūrą, kuri atspindi kiekvienai posistemėi būdingas valdymo pakopas ir sąveiką bei santykius tarp šių pakopų;
- išoriniai ryšiai, atspindintys kiekvienos posistemės sąveiką ir santykius su socialine, ekonomine, informacine ir kitokio pobūdžio aplinka [20].

Geležinkelių transporto sektorius patyrė iššūkius beveik visose Europos valstybėse. Senasis transporto sistemos modelis, pagrįstas centralizuotu planavimu, valstybine nuosavybe, griežtu reguliavimu, nepasiteisino. Siekiant viešojo administravimo priemonėmis iš esmės pertvarkyti ir modernizuoti geležinkelių transporto sektorių, atsižvelgiant į jo raidą Europos Sąjungos integracijos ir plėtros sąlygomis, prioritetiniais uždaviniais laikytini:

- įvairių valdymo sistemų efektyvumo didinimo galimybių tyrimas ir apibendrinimas;
- valdymo efektyvumą lemiančių aplinkybių tyrimas;
- administravimo efektyvumo didinimas liberalios rinkos plėtros sąlygomis;
- marketingo metodų panaudojimas, plėtojant sektoriaus veiklą.

Tobulinant viešąjį administravimą, visos priemonės įgyvendinamos kompleksiskai.

Europos geležinkelių problemos yra būdingos ir Lietuvos geležinkelių transporto sektoriui. Šio transporto sektoriaus integracijos į ES ir restruktūrizacijos procesai tebevyksta. ES teisės aktai, reglamentuojantys geležinkelių sektoriaus pertvarką, Lietuvoje formaliai yra perimti. Atskira įmonė infrastruktūrai valdyti nėra įsteigta, sutartys dėl ilgalaikių valstybės įsipareigojimų

finansuojant infrastruktūrą nesudarytos, nuostolingos keleivių vežimo paslaugos pilnai nekompensuojamos, rinkoje veikia vienintelis keleivių bei krovinių vežėjas – AB „Lietuvos geležinkeliai“, Lietuvos, kaip ir daugumos kitų ES šalių, geležinkelių sektorius šiandien tebėra smarkiai politizuotas, jame nesukurtos rinkos sąlygos. Lietuvos geležinkelių sistema, palyginus su kitų ES šalių, pasižymi nedidele teritorija, retu tinklu ir mažu gyventojų tankiu, gerokai prastesnės kokybės infrastruktūra ir paslaugomis, orientacija į krovinių vežimą iš Rusijos, Ukrainos ir Baltarusijos į Klaipėdos uostą. Šiame darbe, nustačius pagrindines geležinkelių transporto sektoriaus problemas, analizuojama kokiomis priemonėmis galima pasiekti, kad geležinkelių transportas Lietuvoje liktų perspektyvia ir konkurencinga transporto rūšimi.

II. VIEŠAJAM ADMINISTRAVIMUI IR SAVIVALDAI TOBULINTI, PLĖTOJANT GELEŽINKELIŲ TRANSPORTĄ, SKIRTI TEORINIAI MODELIAI

Šiuolaikinė viešojo administravimo ir savivaldos teorija ir jos taikymo ypatumai, plėtojant geležinkelių transportą

2.1.1. Tradicinis viešojo administravimo modelis

Šiuolaikiniame viešajame administravime susipina klasikinio (tradicinio) ir naujojo viešojo administravimo (naujosios viešosios vadybos) bei naujojo viešojo valdymo modeliai. Tarp šių modelių nėra griežtos ribos, todėl analizuojant viešojo administravimo teorijos plėtojimo galimybes reikia sistemingai aiškintis klasikinius viešojo administravimo principus.

Viešojo administravimo kaip dalyko atsiradimą paskatino teorinių arba norminių principų rinkinys, suformuluotas tokių mokslininkų, kaip Johnas Stuartas Millis (*Representative Governmen,t* 1861), Woodrowas Vilsonas (*The Study of Administration*, 1887) ir Maxas Weberis (*Gesellschaft und Wirstchaft*, 1992). Viešojo administravimo mokslą taip pat veikė XX a. pradžioje besiformuojanti „mokslinės vadybos“ mokykla (F. W. Taylor, H. Fayol), taip pat pagrindiniai organizacijų teorijos darbai (Mintzberg, 1983; Morgan, 1986; Morgan, 1990) [17].

Apibendrinant minėtų autorių teorijas galima sudaryti idealų bendrąjį viešojo administravimo modelį, t.y. apibrėžti tai, kas yra tipiška viešojo administravimo sampratoje. Išskiriama dešimt pagrindinių viešojo administravimo principų, pagal kuriuos yra arba turėtų būti struktūruojamas viešasis sektorius:

1. Viešųjų institucijų uždavinius turi apibrėžti politikai, o vykdyti – administracijos darbuotojai, šitaip įgyvendindami racionalaus sprendimų priėmimo modelio reikalavimus.

2. Administravimas turi remtis priimtais dokumentais (įstatymais, nutarimais, sprendimais ir t.t.), kurių dėka įstaiga tampa šiuolaikinės valdžios šerdimi.
3. Viešojo sektoriaus uždaviniai formuojami ir vykdomi kaip nepertraukiamas, taisyklėmis apibrėžtas procesas.
4. Administravimo darbą reglamentuojančios taisyklės yra techninės arba teisinės. Abiem atvejais reikalinga tam tikra darbuotojų kvalifikacija.
5. Užduotys arba funkcijos skirstomos į funkcionaliai skirtingas sritis, kurių kiekvienai suteikta būtinos priemonės, kontrolė ir sankcijos.
6. Įstaigų vadybininkai surikiuoti hierarchiniu principu, apibrėžiamos kontrolės bei apskundimo teisės. Pirmenybė teikiama centralizavimui.
7. Organizacijų ir privačių struktūrų išteklių skiriasi.
8. Įstaigų negalima pertvarkyti į privačias struktūras.
9. Valstybės tarnautojai atlieka viešųjų interesų užduotis priklausomai nuo savo profesinio pasirengimo ar pareigos įsisąmoninimo.
10. Viešajame sektoriuje yra vienas vyraujantis interesas – visuomenės (viešasis) interesas, kuris nustato politikų bei administracijos darbuotojų asmeninių interesų įtakos ribas [17].

Toks viešojo administravimo modelis vertinamas trejopai. Dalis teoretikų traktuoja jį pirmiausia kaip norminį šiuolaikinės valstybės funkcionavimo modelį. Kiti kritikuoja jį dėl netikslumų. Pagaliau trečiuoju atveju, jis kritikuojamas dėl to, kad neįstengia nustatyti tų mechanizmų, nuo kurių priklauso viešojo sektoriaus našumas ir efektyvumas.

Tradicinis viešojo administravimo modelis buvo labai nuoseklus. XX a. pradžioje ir viduryje taisyklės, centralizavimas ir hierarchinė kontrolės grandinė buvo be galo svarbūs, kadangi naujausiąją informaciją galėdavo operuoti tik valdžios viršūnės, o adekvatūs sprendimai buvo priimami tik viršūnėse. Žmonės buvo pripratinti dirbti ne savo galvomis, t.y. protu, o rankomis. Rinka buvo vienalytė — žmonės norėjo tų pačių prekių, tų pačių paslaugų. Tad Vėberio modelis ilgą laiką tikrai veikė - ne todėl, kad buvo efektyvus, bet todėl, kad sprendė pagrindines problemas: užtikrino socialinę gerovę, suteikė stabilumo, leido pajauti teisingumo ir lygybės jausmą. Naujos viešojo sektoriaus teorijos orientavosi į tam tikrą povėberinę ar povilsoninę viešojo administravimo sampratą, siekdamas sukurti iš esmės kitokius nei klasikiniai modelius.

2.1.2. Naujojo viešojo administravimo ir naujosios viešosios vadybos modelis

Naujasis viešasis administravimas (NVA) – įdomus viešojo administravimo teorijos raidos etapas, prasidėjęs 1968 m. Kai kam atrodė, kad NVA buvo alternatyvos egzistuojantiems

viešojo administravimo tyrimų ir mokymo modeliams paieška, kitiems atrodė, kad tai ribotesnė sritis, nurodanti jau egzistuojančių teorijų problemas. Tačiau NVA yra labai svarbus viešojo administravimo sričiai, nes jis atskleidė tradicinių teorijų anomalijas. Autoriai, nagrinėjantys viešojo administravimo teoriją, „naujojo“ viešojo administravimo principus sistemina taip:

1. Siekis atskirti politiką nuo administravimo yra ne tik ne visai tinkamas, bet ir net abejotinas.

2. Racionalus sprendimų priėmimas viešose institucijose negalimas apsiribojus vien grynuoju racionalizmu.

3. Idealaus politikos įgyvendinimo modelio nėra, tuo labiau negali būti mechaninio viešojo sektoriaus tikslų ir uždavinių įgyvendinimo.

4. Viešajame administravime geriausiai tvarkosi besireguliuojančios grupės.

5. Viešųjų įstaigų administratoriai negali vadovautis vien taisyklėmis ir procedūromis, nesvarbu kokių tikslų ir efektyvumo jie siektų.

6. Esant griežtam centralizavimui, viešajame sektoriuje susiklosto palankios sąlygos drausmei ir hierarchijai įtvirtinti, tačiau tai nebūtinai sąlygoja politikos įgyvendinimo efektyvumą.

7. Kur kas efektyviau veikia decentralizuotos viešųjų institucijų sistemos.

8. Viešajame administravime gali įsigalėti iracionalios tendencijos, o tada rinkta pateikia netinkamas, nekokybiškas viešąsias paslaugas.

9. Viešųjų institucijų darbuotojai neturi ypatingų, kokių nors specialių motyvacijų; jie veikia siekdami kuo svaresnių asmeninių interesų - pagarbos, pripažinimo, pajamų, valdžios, prestižo ir t.t. [18].

Kai kurie autoriai įvardina, kad naujasis viešasis administravimas akcentuoja tris angliškas „e“: economy, efficiency, effectiveness (ekonomiškumą, efektyvumą, našumą). Anot J.Carroll, naujasis viešasis administravimas tai - biurokratijos mažinimas ir pertvarkymas, rinkos mechanizmų taikymas valdžios veikloje, atsakomybės pasidalijimas organizacijos viduje ir už organizacijos, produktyvumo didinimas, kokybės tobulinimas ir klientų aptarnavimo gerinimas [7]. Naujasis viešasis administravimas gali padėti siekti skirtingų tikslų: mažinti politinę įtaką viešajam administravimui (tai tikslinga, pavyzdžiui, prieš politinės valdžios pasikeitimą); sudaryti privatizavimo sąlygas, kurios būtų naudingos tik tam tikrai grupei, ir kartu neprisiimti politinės atsakomybės; pasididinti atlyginimus ir t.t. Galima sakyti, kad naujasis viešasis administravimas yra toks viešasis administravimas, kuris sudaro prielaidas dinamiškai raidai, tačiau jo sėkmingumas labai priklauso nuo bendrosios politinės, personalinės kultūros, atsakingumo. Vienas iš būdingų bruožų naujam viešajam administravimui – valdžios įstaigų paslaugų teikimo funkcijų perdavimas sutartimis privačioms organizacijoms. Sėkmingai

tokiai sutartinei veiklai būtinas: aiškus paslaugų pirkėjų ir teikėjų identifikavimas; pirkėjai ir tiekėjai turi būti suinteresuoti sudaryti ir įgyvendinti optimalias sutartis. Naujųjų viešojo administravimo efektyvumas labai priklauso nuo konkrečioje valstybėje susiformavusių valdymo bei administravimo tradicijų, esamos įstatyminės bazės. Ne visada taikant naujuosius viešojo administravimo principus sulaukiama teigiamų rezultatų. Pavyzdžiui, viešojo administravimo paslaugų perdavimas privačiam verslui padidina tų paslaugų kainas, t.y. kainos požiūriu efektyvumas net sumažinamas; taip pat sunkesnė darosi tų funkcijų vykdymo kontrolė. Tai įvyksta dėl įvairių priežasčių: korupcijos, nepakankamos įstatyminės bazės, dažnos valdžių kaitos ir pan.

Sąvokos *naujasis viešasis administravimas* ir *naujoji viešoji vadyba* dažnai vartojamos kaip sinonimai. J.Denhardt ir R.Denhardt nurodo, kad „šios dvi sąvokos gali būti vartojamos kaip sinonimai ir dažnai taip yra, tačiau tarp jų galima įžiūrėti skirtumą, kad kalbant apie viešąją vadybą yra didesnis polinkis į vadybinės elgsenos ekonominę interpretaciją, o diskusijos apie viešąjį administravimą dažniausiai remiasi politikos mokslu, sociologija ir organizacijų analize" [7].

Naujosios viešosios vadybos (NVV) idėja – viešajame sektoriuje taikyti privataus sektoriaus verslo nuostatas. Anot T. Peters, kai nelanksti, intraversiška bei lėtai veikianti organizacija transformuojama į plokščią bei lanksčią organizaciją, didėja šios sistemos galimybės ir kompetencija susidoroti su naujomis problemomis jos viduje bei išorėje [16]. Nuo viešųjų organizacijų gebėjimo planuoti, efektyviai parengti ir priimti sprendimus, koordinuoti jų įgyvendinimą, telkiant išteklius ir galimybes priklauso visuomenės ekonominė situacija, plėtros galimybės, valstybės pajėgumas ir įvaizdis integracijos procesuose, galimybė naudotis pasaulio politinių ir finansinių institucijų parama [4]. Tai kelia naujų reikalavimų valstybės valdymui ir, remiantis organizacijų vadybos teorija ir praktika, skatina pertvarkyti viešąsias organizacijas bei tobulinti sprendimų priėmimo mechanizmus. Todėl į viešojo valdymo sistemą perkeliama geriausi verslo valdymo principai, kurie apibrėžiami kaip *naujoji viešoji vadyba* (NVV). Jos principų taikymas būdingas daugumai viešojo sektoriaus reformų, kurios nuo XX amžiaus 9-ojo dešimtmečio vykdomos įvairiose pasaulio šalyse. Šių reformų esmė ta, kad valstybės valdymo sistemos pertvarkymai remiasi sisteminiu požiūriu ir vadybos pagrindais, siekia optimizuoti viešųjų organizacijų funkcijas ir jų skaičių, standartizuoti vidinę struktūrą, sukuriant valstybės valdymo organizavimo ir veiklos priežiūros sistemas [15].

Reformas, grindžiamas NVV, lėmė šie veiksniai: neefektyvi bei neveiksminga viešojo sektoriaus veikla, finansinės problemos, per didelis biurokratizmas. Viešojo sektoriaus reformos buvo orientuotos į kaštų mažinimą, visuomenės paramos užsitikrinimą, viešųjų organizacijų veiklos modernizavimą.

Naujoji viešoji vadyba remiasi efektyvumo siekimu, decentralizacija, pranašumo siekimu, orientacija į viešąsias paslaugas.

Pagrindiniai NVV struktūriniai elementai:

1. Decentralizacija – viešųjų organizacijų skaidymas į atskiras, savarankiškas organizacijas, valdymo funkcijų decentralizacija, hierarchijos mažinimas. Decentralizavimas leidžia, kad viešosios paslaugos būtų teikiamos dėmesingiau ir sparčiau, labiau suderinus su vietiniais ir individualiais poreikiais. Jis leidžia atsirasti labiau patenkintam ir skatinamam personalui, kurio darbas praturtėja, prisiimant atsakomybę už rezultatus ir valdymą ir išvengiant pernelyg didelės centralizuoto valdymo naštos. Galimi įvairūs decentralizacijos variantai. Pirmasis variantas – tarp politinio decentralizavimo, kai centrinė valdžia perduoda įgaliojimus vietos valdžiai, ir administracinio decentralizavimo, kai įgaliojimai perduodami įvairioms specializuotoms administracinėms organizacijoms (pavyzdžiui, mokykloms). Antrasis – tarp valdžios perdavimo konkurso būdu pasirinktai organizacijai ir valdžios perdavimo be konkurso. Trečiasis – tarp vidinio decentralizavimo, kai valdžia perduodama organizacijos viduje ir išorinio decentralizavimo, kai valdžia perduodama nepriklausomoms, savarankiškomis organizacijoms [11].

2. Privatizacija – viešojo sektoriaus mažinimas, jo išlaidų optimizavimas, funkcijų perdavimas. Siekiant viešojo sektoriaus efektyvumo, siūloma mažinti viešąjį sektorių parduodant viešąsias įmones. Pagrindinės privatizavimo priemonės: mokesčių pakeitimas rinkliava; konkursų sutartims viešosioms paslaugoms teikti organizavimas, kai atsižvelgiama į keleto tiekėjų siūlomas kainas; viešojo turto nuoma paslaugas teikiančiam privačiam sektoriui; valstybinių įmonių perdavimas privataus sektoriaus atstovams; privačios vadybos metodų, tokių, kaip naujų biudžeto formavimo ir veiklos vertinimo sistemų, taikymas viešosiose organizacijose; konkurencijos sukūrimas viešajame sektoriuje, sistemingai lyginant sąnaudas su rezultatais ir taikant efektyvumo kriterijus. Privatizavimas gali reikšti esminį viešojo sektoriaus sumažinimą ir viešosios nuosavybės skirtingose pramonės šakose apribojimus. Skatinant viešųjų, privačių ir nevyriausybinių paslaugų teikėjų konkurenciją, sukuriamas didesnis efektyvumas, gebėjimas optimaliai reaguoti į aplinką, kurioje inovacijos atlyginamos.

3. Rinkos sąlygų formavimas – konkurencijos tarp paslaugų tiekėjų skatinimas, efektyvumo siekimas per sutarčių valdymą, orientacija į klientų poreikių tenkinimą. Rinkos modelis, pritaikytas viešajame sektoriuje, turi konkurencijos tarp viešojo ir privataus sektoriaus požymių, konkurencijos tarp privačių įmonių, besivaržančių dėl sutarčių su valstybe, konkurencijos tarp viešųjų organizacijų ir konkurencijos tarp vyriausybės padalinių, teikiančių paslaugas „vidaus vartotojams“, požymių. Rinkos modelis remiasi valdoma arba kontroliuojama konkurencija, kurioje valstybė išlaiko įgaliojimus ir atsakomybę už taisyklių, reglamentuojančių

sandorius, nustatymą. Rinkos modelio pagrindais vykdomos viešosios programos yra decentralizuotos, konkurencingos, reaguojančios į kintančias aplinkos sąlygas, leidžia vartotojui rinktis, išteklius tiesiogiai sieja su rezultatais. Pagrindinis trūkumas – komercializuojant daugelį viešojo sektoriaus teikiamų paslaugų, joms gali nebūti jokios alternatyvos arba jos gali būti tokios brangios, kad nebus prieinamos visiems.

4. Privataus sektoriaus valdymo metodai – optimalus išteklių valdymas, privataus sektoriaus apskaitos sistemų plėtojimas, kokybės vadybos metodų diegimas, naujų vadovavimo stilių taikymas, viešojo sektoriaus veiklos rezultatų matavimo rodiklių įvedimas, personalo ugdymas. Šio modelio esmė remiasi prielaida, kad visuomenė yra suinteresuota kontroliuoti viešųjų programų kūrimą ir įgyvendinimą. Visuomenei sunku daryti tokią įtaką esant biurokratinėms valdymo struktūroms, tad NVV reformų teikiamos galimybės sukuria realų pagrindą aktyviai dalyvauti tiek formuojant politiką, tiek ją įgyvendinant.

Naujojo viešojo administravimo ir naujosios viešosios vadybos modeliai, nors ir skiriasi nuo tradicinio viešojo administravimo modelio, tačiau jo nepaneigia, o tik papildo. Tobulinant konkrečios valstybės viešojo administravimo sistemą bei pasirenkant valdymo ir administravimo modelius, reikia atsižvelgti į šių sistemų raidos tendencijas bei įvertinti valstybės ekonominio bei kultūrinio išsivystymo sąlygas.

Analizuojant geležinkelių transporto raidą pasaulyje, pastebima, kad 70-80 – aisiais metais daugelio šalių geležinkelių įmonės pergyveno finansų ir valdymo krizę. Krizę įtakojo tiek objektyvios (visiškai nusidėvėjusi infrastruktūra, riedmenų parkas ir t.t.), tiek subjektyvios (efektyvaus valdymo stoka) priežastys. Geležinkelių įmonių valdymo struktūra - gremėzdiška, nelanksti, besiremianti Teiloro, Vėberio idėjomis. Geležinkelių transporto paslaugų rinka nekonkurencinga, darbo metodai neatitinka naujų reikalavimų, technologijos nešiuolaikiškos, geležinkelių transporto veikla reguliuojama valstybės institucijų. Geležinkelių transporto sektoriaus reforma tapo būtina. Reformos vyko ir dar daugelyje šalių tebevyksta. Galima būtų išskirti pagrindinius reformų bruožus: transporto šakos dereguliavimas (dalis sektoriaus privatizuota, dalis lieka valstybės nuosavybėje), rinkos mechanizmo diegimas, decentralizacija (perduota atsakomybė teikti visuomenės aptarnavimo paslaugas), funkcijų perskirstymas, į klientą orientuotos paslaugų sistemos diegimas, veiklos vertinimas, atsižvelgiant į rezultatus ir t.t. Atskirose valstybėse šie metodai buvo ar yra įgyvendinami skirtinga prioritetų tvarka. Rezultatai taip pat skiriasi, tačiau galima teigti, kad reformų katalizatorius naujosios viešosios vadybos idėjos.

Viešojo administravimo ir savivaldos tobulinimui, plėtojant geležinkelio transportą, skirtų tyrimų metodika

Administravimo ir savivaldos tobulinimui, plėtojant geležinkelių transportą Lietuvoje, skirtų tyrimų metodologija apims bendrą Lietuvos geležinkelių sektoriaus kaip administravimo tobulinimo tyrimų ir metodų visumą, kurios pagrindu bus nustatoma dabartinė šio sektoriaus būklė ir pageidaujama jos ateities būseną, pasitelkiant informacijos surinkimo ir apdorojimo metodikas. Siekiant tikslo, bus taikomas detalizavimo principas, nagrinėjant viso proceso dalių sprendimų praktinį įgyvendinimą šio sektoriaus atžvilgiu. Atliekant sektoriaus administravimo tobulinimo galimybių tyrimus AB „Lietuvos geležinkeliai“ pavyzdžiu, bus remiamasi šiais metodais:

1. Sisteminės analizės, kurios pagrindu autorė nuosekliai nagrinės administravimo sprendimams reikalingos informacijos visumą, per Lietuvos geležinkelių transporto sektoriaus vidinės ir išorinės aplinkos tyrimus bus siekiama esamą situaciją pakeisti į pageidautiną būseną.

2. Ekonominės analizės ir prognozavimo metodu, kuriuo remdamasi autorė identifikuos svarbiausius Lietuvos geležinkelių transporto sektoriaus raidos veiksnius, suformuos prielaidas geležinkelių sektoriaus rodiklių prognozei. Pagal apibrėžtas prielaidas įvertins geležinkelių sektoriaus veiklos rodiklius bei finansinius rezultatus, nustatydamą geležinkelių transporto administravimo kaitos įtaką geležinkelių transporto sektoriaus efektyvumui.

3. Loginiu-analitiniu tyrimo metodu, kurio pagalba autorė analizavo teisės aktų turinį, pateikdama išvadas bei pasiūlymus.

4. Matematinis statistinis metodu, kuriuo remdamasi autorė nustatys geležinkelių transporto sektoriaus administravimo tobulinimo efektyvumą lemiančių veiksnių parinkimą, apibendrindama gautų rezultatų duomenis. Tam naudojama koreliacinė analizė, kuri leidžia nustatyti priklausomybes tarp pasirinktų rodiklių. Kadangi administravimo ir savivaldos tobulinimui geležinkelių transporto sektoriaus veikloje skirti tyrimai yra neatsiejami nuo

statistinių duomenų, šiems statistiniams duomenims apdoroti darbe naudojamas koreliacinės regresinės analizės metodas ir naudojamos šios formulės

Statistinis koreliacijos koeficientas:

$$r = \frac{n \cdot \sum_{i=1}^n \cdot x_i \cdot y_i - \sum_{i=1}^n \cdot x_i \cdot \sum_{i=1}^n \cdot y_i}{\sqrt{n \cdot \sum_{i=1}^n \cdot x_i^2 - (\sum_{i=1}^n \cdot x_i)^2} \cdot \sqrt{n \cdot \sum_{i=1}^n \cdot y_i^2 - (\sum_{i=1}^n \cdot y_i)^2}}, \quad (1)$$

čia r - statistinis koreliacijos koeficientas, x ir y - atsitiktiniai dydžiai, jų priklausomybė, n - stebėjimų skaičius. Galimas koreliacijos koeficiento reikšmės yra: $-1 \leq \rho \leq 1$, kuo didesnė koeficiento reikšmė, tuo ryšys tarp tiriamų kintamųjų yra stipresnis. Koreliacijos laukas skaičiuojamas tiesinės regresijos lygčių sistemos pagalba:

$$\begin{aligned} n \cdot a_0 + a_1 \cdot \sum_i \cdot x_i - \sum_i \cdot y_i &= 0 \\ a_0 \cdot \sum_i \cdot x_i + a_1 \cdot \sum_i \cdot x_i^2 - \sum_i \cdot x_i \cdot y_i &= 0 \end{aligned}, \quad (2)$$

čia a_0 ir a_1 - konstantos, apskaičiuoti regresijos koeficientai (naudojami priklausomo kintamojo y reikšmėms nustatyti iš nepriklausomo kintamo x reikšmių).

Bendroji tiesinės regresijos lygties forma:

$$y = a_0 + a_1 \cdot x. \quad (3)$$

Antras būdas - netiesinė regresijos lygtis, kreivė (parabolė):

$$\begin{aligned} n \cdot a_0 + a_1 \cdot \sum_i \cdot x + a_2 \cdot \sum_i \cdot x^2 - \sum_i \cdot y &= 0 \\ a_0 \cdot \sum_i \cdot x + a_1 \cdot \sum_i \cdot x^2 + a_2 \cdot \sum_i \cdot x^3 - \sum_i \cdot x \cdot y &= 0 \\ a_0 \cdot \sum_i \cdot x^2 + a_1 \cdot \sum_i \cdot x^3 + a_2 \cdot \sum_i \cdot x^4 - \sum_i \cdot x^2 \cdot y &= 0 \end{aligned}, \quad (4)$$

Bendroji netiesinė regresijos kreivė (parabolė) aprašoma bus šia forma:

$$y = a_0 + a_1 \cdot x + a_2 \cdot x^2. \quad (5)$$

Minėta administravimo ir savivaldos tobulinimo skirtų tyrimų metodika išsiskiria įvairių tyrimo metodų ir informacijos rinkimo bei sutvarkymo priemonių naudojimo pakankamumu.

III. VIEŠOJO ADMINISTRAVIMO IR SAVIVALDOS TOBULINIMUI, PLĖTOJANT GELEŽINKELIŲ TRANSPORTĄ LIETUVOJE, SKIRTI TYRIMAI

3.1. Geležinkelių transporto plėtros Europos Sąjungoje tendencijų analizė

Kaip jau buvo minėta ankstesniuose skyriuose, Europos komisijos geležinkelių transporto plėtros prioritetas – sukurti vieningą Europos geležinkelių rinką – nurodytas Europos Sąjungos transporto politikai skirtame dokumente, „2001 metų Baltojoje knygoje“. Europos Sąjungai reikalinga integruota transporto sistema, kuri tarnautų tiek verslo, tiek individų poreikiams ir užtikrintų gerą ryšį tarp skirtingų jos dalių. Tam, kad būtų sukurta integruota transporto sistema, reikalingos bendrosios transporto politikos nuostatos, kurios suteiktų galimybę tarpusavyje sujungti ES šalių narių rinkas ir užtikrinti saugesnį, ekonomiškesnį, kokybiškesnį transportą. Skatinamas pramonės konkurencingumas, gyvenimo kokybės gerinimas, efektyvesnis Europos teritorinis planavimas, sujungiant Rytų Europą su Vakarų Europa, skatinant prekybos plėtrą.

Dabartinę Europos geležinkelių būklę nulėmė griežtas valstybės reguliavimas, prasidėjęs apie 1950 m. geležinkelių nacionalizavimu ir priartėjęs prie pabaigos apie 1990 m. su dereguliacijos pradžia [5]. Nuo XX amžiaus pabaigos geležinkelių sektorius pradėtas reformuoti daugelyje šalių, siekiant sukurti sąlygas konkurencijai geležinkelio rinkoje, atskirti infrastruktūros valdymą bei vežimo paslaugas ir pan. Reformą apsunkino tai, kad valstybės valdomi geležinkeliai negalėjo įdiegti reikiamų pakeitimų dėl politinių ir ekonominių priežasčių, dėl profesionalaus komercinio valdymo trūkumo. Be to, Europos geležinkelių transporto sektoriuje praktiškai nebuvo konkurencijos, kuri skatintų gerinti aptarnavimą ir kokybę.

Geležinkelių transportas turi daug privalumų, todėl visų šalių vyriausybės pritarė tam, kad geležinkelių transportas turi būti plėtojamas.

9-ojo dešimtmečio pradžios ekonominė Europos geležinkelių situacija buvo labai bloga, ši našta valstybių biudžetams tapo nebepakeliama. Pavyzdžiui, 1991 metais visų ES šalių valstybiniais geležinkeliams iš viso reikėjo 21.7 milijardų eurių subsidijoms [23].

Europos Sąjungos direktyva 91/440EEB dėl Bendrijos geležinkelių plėtros buvo pagrindas pradėti geležinkelio sektoriaus reformą. Šioje direktyvoje nurodyti pagrindiniai geležinkelių raidos principai:

- geležinkelių valdymo nepriklausomybė nuo valstybės;
- finansinė valstybės parama geležinkeliams, siekiant panaikinti senas geležinkelių skolas bei užtikrinti gerą pradžią verslo ir rinkos sąlygoms;
- infrastruktūros valdymo atskyrimas nuo paslaugų teikimo (bent sąskaitose);

- trečiųjų šalių priėjimas prie tinklo ir geležinkelių transporto sektoriaus liberalizacija.

Vėliau ši direktyva buvo pataisyta direktyvomis 2001/12/EB ir 2004/51/EB. Geležinkelių transporto sektoriaus reformų reikalavimai numatyti ir Tarybos direktyvoje 95/18/EEB dėl Geležinkelio įmonių licenzijavimo, šios direktyvos pataisymų direktyvose 2001/13/EB ir 2004/49/EB bei 95/19/EB dėl Geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo ir infrastruktūros mokesčio nustatymo, šios direktyvos pakeitimo direktyva 2001/14/EB, Komisijos sprendimu 2002/844. Minimi teisės aktai, susiję su geležinkelių transportu, geležinkelių sektoriaus pertvarka, bei jų taikymas detaliam analizuojami kitame skyriuje.

Šalys, motyvuodamos Europos Sąjungos sprendimu reformuoti geležinkelių transporto sektorių, pradėjo taikyti nepopuliarias priemones, tokias kaip pernelyg didelio geležinkelių darbuotojų skaičiaus mažinimą, neekonomiškų linijų uždarymą. Be to, buvo susitarta vis dar tebesančią valstybės atsakomybę už geležinkelius paskirstyti regionams, t.y. perkelti savivaldybėms, rajonams ar apskritims, ir taip apriboti valstybės subsidijas. Taip buvo paskirstyta atsakomybė už geležinkelio linijų pelningumo įvertinimą, jų efektyvumo didinimą ar neekonomiškų linijų uždarymą.

Visoms šalims tapo aktualu spręsti geležinkelių transporto sektoriaus problemas ir sekti ES Komisijos nustatyta kryptimi, tačiau daugelyje Europos šalių praktiniai veiksmai, pertvarkant valstybinį geležinkelių sektorių, labai išsiskyrė.

Daugelis manė, kad svarbiausių problemų sprendimas yra restruktūrizavimas ir privatizavimas. Taikant šias priemones, buvo išbandomi įvairiausi modeliai ir taikomi skirtingi metodai. Iš Europos šalyse ir pasaulyje taikytos praktikos galima išskirti kelis pagrindinius geležinkelių restruktūrizavimo ir privatizavimo metodus:

- nuoseklus visų geležinkelio organizacijų privatizavimas, atlikus reformas ir ypač racionalizavus veiklą (modelis taikytas JAV);
- geležinkelio veiklos suskirstymas į atskiras funkcijas ir atskiros veiklos bei linijų privatizavimas etapais (taikyta Didžiojoje Britanijoje);
- regioninis padalijimas ir lengvatų paskirstymas pagal regionus privačioms bendrovėms (taikyta Argentinoje);
- visiškas visos šalies geležinkelių sistemos privatizavimas (taikyta Naujojoje Zelandijoje, Japonijoje);
- geležinkelių reforma, kurios tikslas – pasiruošti privatizacijai, kuri būtų socialiai priimtina ir vykdoma etapais (taikyta Vokietijoje).

Tačiau tikroji privatizacija daugelyje Europos šalių nebuvo įvykdyta. Daugiausia privatizacija faktiškai reiškė „kompanizaciją“ (formalią privatizaciją), t.y. geležinkelių bendrovė

ir toliau lieka valstybės nuosavybė ir valstybės jai daro įtaką. Tokia privatizacija-„kompanizacija“ vyko Vokietijoje, Suomijoje. Tik Didžiojoje Britanijoje geležinkelių sektorius buvo suskaidytas į kompanijas ir privatizuotas.

Kitas metodas, taikomas tuo pačiu metu, buvo geležinkelių veiklos skaidymas į krovinių ir keleivių vežimo veiklos operacijas ir infrastruktūrą. Paprastai tai vyko valstybės nuosavybėje esančioje geležinkelių įmonėje įvedant atskiras sąskaitas. Dar kiti veiksmai, įskaitant ir visišką operacijų ir infrastruktūros atskyrimą organizacijoje, buvo atliekami Švedijoje ir Didžiojoje Britanijoje. Šis būdas buvo įdiegtas Vokietijoje, taikant holdingo tipo valdymo sistemą.

1997 metais tarptautinių konsultantų atliktoje studijoje „Europos geležinkelių restruktūrizavimo metodų, finansavimo modelių ir nuosavybės struktūros palyginimas“ geležinkelių reformų priemonės yra sugrupuotos į sunkias, vidutinio sunkumo ir lengvas, pagal kurias nustatomas atitinkamo metodo ryžtingumo laipsnis. Autorės nuomone, naujus pokyčius turi lemti organizacinis restruktūrizavimas, infrastruktūros ir operacijų atskyrimas bei vadovybės pakeitimai.

Šių metodų taikymo rezultatas yra tam tikras geležinkelių transporto efektyvumo išaugimas tose šalyse, kurios pasirinko „sunkias“ ir „vidutinio sunkumo“ priemones, pavyzdžiui, Švedijoje. Prancūzijoje, kuri pasirinko „lengvą“ restruktūrizavimo metodą, nuo 1985 iki 1990 geležinkelių transporto veikla sumažėjo 12 procentų, o nuo 1990 iki 1995 – dar 13 procentų. Tai paskatino Prancūzijos Vyriausybę 1997 m. pabaigoje priimti sprendimą įdiegti griežtesnius pakeitimus.

Atsižvelgiant į tai, jog beveik visos Europos geležinkelių įmonės stokoja profesionalaus komercinio vadovavimo, mažesni jų efektyvumą daugiausia lėmė tai, kad stambių pakeitimų įdiegti neleidžia politikai, kuriems daroma partijų, nepritariančių įmonių dydžio ir darbuotojų skaičiaus sumažinimui, įtaka. Tipiškas pavyzdys būtų Norvegija, kur vadovybė norėjo įdiegti daugybę pakeitimų, bet politikai priešinosi beveik visiems pasiūlymams. Rezultatas – dar mažesnis efektyvumas negu buvo anksčiau.

Europos Komisijos nuomone, lemiamas veiksnys atgaivinant, geležinkelių transporto sektorių, yra liberalizacija ir geležinkelių tinklo atvėrimas trečiosioms šalims. Trečiųjų šalių, ypač tokių, kurios yra tiesiogiai ar netiesiogiai susiję su esančiomis valstybinėmis geležinkelių bendrovėmis, skaičius kryptingai didėja. Tuo pat metu kuriasi naujos specializuotos bendrovės, siūlančios savo paslaugas tam tikriems pasirinktiems rinkos segmentams. Taigi, transporto politikos pagrindu buvo numatyta sukurti tikslingą sistemą, atveriančią laisvą rinką ir konkurenciją joje.

Nors Europoje valstybinių geležinkelių pavertimo į verslo bendroves bei infrastruktūros atskyrimo nuo operacijų, kiek tai susiję su apskaita, klausimais sutarimas daugiau ar mažiau pasiektas, tačiau iškyla problemų dėl geležinkelių transporto sektoriaus liberalizavimo.

Iki šiol nedaug Europos vyriausybių yra visiškai geležinkelių transporto liberalizacijos šalininkės – tai pasireiškia nenoru persitvarkyti šia linkme. Daugiau nei šimtmetį šalys buvo įpratusios neribotai kontroliuoti geležinkelius, paversti juos savo politinių interesų įrankiais ir traktuoti kaip valstybinį ramstį. Daugiau ar mažiau visose Europos šalyse pertvarkius geležinkelius į verslą buvo išsaugota 100 procentų valstybės nuosavybės teisės į geležinkelius, kalbant ir apie operacijas, ir apie infrastruktūrą. Valstybės geležinkelių monopolija buvo pakeista viena ar keliomis valstybės monopolinėmis bendrovėmis. Tačiau valstybės tarifai, kurių didinimas iki šiol yra politinis sprendimas, buvo panaikinti ir pakeisti laisva kainodara. Tai leidžia valstybinių bendrovių neefektyvumą užkrauti tiesiogiai ant vartotojo pečių. Tik keliose šalyse, pavyzdžiui, Vokietijoje ir Didžiojoje Britanijoje, valstybė visiškai perėmė senąsias skolas. Kitose valstybėse (Prancūzijoje, Ispanijoje ir Nyderlanduose) valstybė kol kas yra panaikinusi tik dalį buvusių skolų. Pastaruoju atveju vargu ar įmanoma efektyvi naujų įmonių veiklos pradžia.

Dar vieną problemą sukelia tai, kad valstybė vis dar daugiau ar mažiau kontroliuoja geležinkelių bendrovių valdymą. Nors valdymas ir tapo labiau nepriklausomas nuo sprendimų, susijusių su kasdiene bendrovės veikla, valstybė ir toliau daro įtaką daugeliui sprendimų. Netgi dabar šie sprendimai dažnai yra paverčiami politiniais instrumentais ir biurokratija.

Didžioji Britanija. 1993 metais šalies Vyriausybė priėmė Geležinkelių aktą, kuris reglamentavo šio sektoriaus liberalizavimą, restruktūrizavimą ir privatizavimą. Buvo pradėtos diegti priemonės, nukreiptos į veiklos efektyvumą, valstybės subsidijų mažinimą. Vyriausybė priėmė sprendimą atskirti infrastruktūrą nuo eksploatavimo, sukurti vieną visos infrastruktūros valdytoją (kompaniją „Railtrack“), suskaldyti į dvidešimt atskirų kompanijų, sukurti franšizės sistemą keleiviams (pagrindines pajamas British Railways generavo iš keleivių vežimo veiklos) aptarnauti. Visos įmonės buvo visiškai privatizuotos. Kompanija „Railtrack“ tapo visos infrastruktūros valdytoja. Tai vienintelė privati monopolija, perėmusi didžiąją Didžiosios Britanijos geležinkelių kelio, signalizacijos ir kitos infrastruktūros dalį. Pagrindinis kompanijos verslas – garantuoti traukinių eksploatuotojams priėjimą prie geležinkelių infrastruktūros. Kompanija atsakinga už traukinių eismo planavimą bei valdymą, taip pat už kelių tinklo saugumą, remontą bei atnaujinimą. Didžioji pajamų dalis buvo gaunama iš mokesčių už naudojimąsi infrastruktūra, kurią moka keleivius (85 proc. pajamų) ir krovinius (6 proc. pajamų) vežančios kompanijos. Vyriausybės subsidijos skiriamos tik saugumo reikalavimams užtikrinti. Ši įmonė neįveikė eismo saugumo užtikrinimo, traukinių organizavimo ir valdymo,

infrastruktūros modernizavimo, darbuotojų trūkumo problemų, ir 2001 metais kompanijos administravimą perėmė valstybė.

Po pertvarkos vietinį keleivių vežimą pradėjo vykdyti 25 atskiros traukinių eksploatacijos kompanijos, dar vadinamos maršrutus valdančiomis kompanijomis, kurios buvo privatizuotos. Franšizų sistema nederėjo su rinkos liberalizacija, kadangi konkuruojama buvo tik dėl franšizės.

Įkurtos trys naujos riedmenų lizingo kompanijos perėmė visų tipų riedmenis, kuriuos nuomojo maršrutus valdančioms kompanijoms. Jos taip pat atsakingos už riedmenų atnaujinimą bei kontraktų sudarymą su įmonėmis, atliekančiomis kapitalinį remontą bei vidaus apdailą.

Krovinių vežimas atiduotas privačiam verslui. Siekiant kuo didesnės konkurencijos, įkurtos šešios krovinių vežimo kompanijos, nors pajamos iš šios sektoriaus veiklos pajamų struktūroje tesudarė 6 proc. Vėliau penkios kompanijos buvo nupirktos JAV konsorciumo. Atvira konkurencija liko teorine. Faktiniai duomenys: daugiau kaip 80 procentų visų krovinių tenka vienai kompanijai.

Didžiosios Britanijos geležinkelių sektoriaus reforma, kurią galima laikyti viena iš pirmųjų ir radikaliausia, nebuvo sėkminga. Pasekmės lėmė ne tik infrastruktūros ir vežėjo atskyrimas, bet ir privatizavimas. Stambių objektų, ypač susijusių su socialinių paslaugų teikimu, privatizavimas savaime yra labai sudėtingas ir retai išvengia politinių veiksnių įtakos, todėl būna ekonomiškai neefektyvus. Reformos metu išryškėjo, kad nebuvo įvertintos reikalingos investicijos, mažėjantis specialistų skaičius, būtini saugumo reikalavimai, daugybės dalyvių bendrų sprendimų priėmimo sudėtingumas, nepakankamas geležinkelių infrastruktūros finansavimas dar iki privatizavimo.

Suomija. Suomijos vyriausybė, įgyvendindama ES direktyvų nuostatas, teikė prioritetą nacionaliniam vežėjui. Šalies geležinkelių transporto sistemos reforma buvo nukreipta į valstybinės holdingo tipo akcinės bendrovės sukūrimą, kai geležinkelių įmonė ir infrastruktūros valdytojas yra teisiškai atskiri, bet veikia koordinuotai ir sinchroniškai, infrastruktūra išlaikoma vieningai, kiti operatoriai dėl prieigos prie infrastruktūros veikia nediskriminaciniais pagrindais. 1995 metais susikūrė Nacionalinė geležinkelių administracija (Ritahallintokeskus RHK), kuriai priskirtas infrastruktūros ir eismo valdymas, o valstybiniai Suomijos geležinkeliai pertvarkyti į holdingą VR Group (VR Yhtymä) su keleivių, krovinių vežimo ir infrastruktūros įrenginių (signalizacijos ir ryšių) priežiūros kompanijomis. Iš viso VR Group vienija 21 holdingo ir antrines kompanijas, kurios apima didžiąją Suomijos geležinkelio rinkos dalį. Privačių operatorių beveik nėra.

Vietinis keleivių vežimas vykdomas parduodant franšizes. Kompanijos, be tiesioginių pajamų už keleivių vežimą, gauna kompensacijas iš biudžeto už vežimą mažai apgyvendintuose rajonuose bei kompensacijas iš Helsinkio municipaliteto – už vietinį keleivių vežimą.

Iš valstybės biudžeto skiriamos didelės investicijos infrastruktūros atnaujinimui. Dėl infrastruktūros plėtros sudaromos sutartys su regionais ir savivaldybėmis. Surenkami mokesčiai už infrastruktūrą skiriami kelių priežiūrai finansuoti.

Vokietija. Vokietijos geležinkelių transporto sektorius – didžiausias Europos Sąjungoje. Geležinkelių transportu keleivių per metus vidutiniškai pervežama apie 75 mlrd. keleivių-kilometrų, krovinių – 80 mlrd. tonkilometrų. Vokietijos geležinkelio sektoriaus pertvarką lėmė šalies istorinė raida. 1990 m. suvienijus Vokietiją į vieną kompaniją (Deutsche Eisenbahn) buvo apjungtos Vakarų Vokietijos ir Vokietijos Demokratinės Respublikos geležinkelių transporto įmonės. 1991 m. buvo priimti esminiai pertvarkos sprendimai – pakeista Konstitucija, valstybinė monopolija restruktūrizuota į holdingo kompaniją – akcinę bendrovę Vokietijos Geležinkelių Korporaciją (Deutsche Bahn AG), o buvusios monopolijos skolos, nereikalingas turtas buvo perduoti specialiai įsteigta ir federacinei Vyriausybei pavaldžiam geležinkelių transporto turto fondui (BEV). Naujoje kompanijoje valstybė išlaikė kontrolinį įmonių akcijų paketą ir veikė kaip infrastruktūros valdytojas, o vežimą vykdančios operatoriai buvo atskirti ir tarp jų atsirado konkurencija dėl vežimo ir infrastruktūros prieigų.

Deutsche Bahn AG, nors ir esant atskiroms infrastruktūros valdymo ir vežėjų funkcijoms, vykdydama savo veiklą, vadovavosi vieningos vadybos principu. Siekiant išsaugoti vertikalius ryšius tarp infrastruktūros kompanijos ir vežėjų, buvo įsteigta reguliuojanti institucija – Federalinis geležinkelių biuras. Šios institucijos funkcijos apėmė eismo grafikų tvirtinimą, pralaidumo pajėgumų skirstymą, ryšių tarp infrastruktūros ir keleivių bei krovinių vežimo operatorių palaikymą.

1999 metais Vokietijoje prasidėjo naujas reformų etapas. Jo metu visi Deutsche Bahn AG padaliniai tapo teisiškai nepriklausomi, t.y. tapo antrinėmis Deutsche Bahn AG kompanijomis. Federalinis Geležinkelių biuras dar labiau išplėstas, prieigos prie Vokietijos geležinkelių tinklo reguliavimas perkeltas Federalinei Telekomunikacijų, Pašto paslaugų reguliavimo agentūrai. Po šių pertvarkymų infrastruktūra buvo griežtai teisiškai atskirta nuo transporto veiklos, buvo atskirtos sąskaitos, subsidijų perskirstymas teisiškai tapo neįmanomas.

Vykdydama geležinkelio sektoriaus reformą, Vokietijos Vyriausybė sprendė infrastruktūros plėtros klausimus. Tai leido išsaugoti visas efektyvias ir veiksmingas sąsajas buvusioje monopolinėje sistemoje ir naują organizacinį modelį, sėkmingai įgyvendinti strateginius infrastruktūros plėtros tikslus. Kompanijos Deutsche Bahn AG keleivių ir krovinių

vežimo padaliniai pradėjo dirbti konkurencinėmis sąlygomis su kitais vežėjais, kuriems buvo sudarytos nediskriminacinės priegios prie infrastruktūros sąlygos. Vokietijos geležinkelių transporto reformos rezultatai: išaugęs vežėjų skaičius (šiuo metu 286), sumažėjęs darbuotojų skaičius iki 34,6 proc. (nuo 390 000 iki 255000), didžiulės valstybės biudžeto išlaidos. Vokietijos federalinio biudžeto išlaidos geležinkelių transporto sektoriui nuo 1994 m. iki 2004 m. siekė 165 mlrd. eurų. Nepaisant to, geležinkelio sektoriaus reforma Vokietijoje buvo rezultatyvesnė nei kitose Europos šalyse.

Estija. Estija kaip ir Didžioji Britanija pasirinko privatizavimo modelį. Pagrindiniai motyvai: susidėvėjusi infrastruktūra, pasenęs riedmenų parkas, didelės valstybės subsidijos sektoriaus veiklai, nedideli krovinių srautai. Buvo tikimasi, kad privatizacija šias problemas padės išspręsti. 1997 m. Estijos Parlamentas priėmė Estijos Transporto ministerijos parengtą ir Vyriausybės patvirtintą geležinkelių reorganizavimo ir privatizavimo planą. Pagal planą valstybinė geležinkelių įmonė buvo padalinta į kelias įmones. Pirmoji įmonė – Essti Raudtee (EVR), kuri užsiėmė pagrindinės geležinkelių infrastruktūros valdymu ir priežiūra, eismo valdymu bei krovinių vežimu. Antroji – Edelraudtee, užsiimanti vietinių keleivių vežimu dyzeliniais traukiniais. Trečioji – EVR Express, jungtinė keleivių vežimo įmonė tarp EVR ir Edelraudtee, užsiimanti tarptautiniu keleivių vežimu. Vėliau atsirado dar keletas privačių įmonių, kurios buvo privatizuotos po pagrindinės infrastruktūros privatizavimo. Po privatizacijos veiklos, susijusios su krovinių vežimu, rezultatai beveik nepakito, investicijų lygis išliko toks pats, tranzitinių krovinių apimtys išaugo, bet ne privatizavimo, o Estijos uostų dėka. Tačiau keleivių vežimui privatizavimas turėjo neigiamos įtakos: sumažėjo vežimo apimtys, valstybei nutraukus keleivių vežimo veiklos subsidijavimą, buvo panaikinti kai kurie vietiniai maršrutai.

Valstybė po privatizavimo daugelyje įmonių turėjo dalį akcijų, geležinkelių infrastruktūra, skirtingai nei kitose šalyse, valstybei ar jos kontroliuojamai įmonei nepriklausė (EVR 67 proc. akcijų buvo privatizuota) – tai sukėlė daug problemų užtikrinant laisvą prieigą prie infrastruktūros. Užsitęsę Estijos vyriausybės ir Essti Raudtee (EVR) ginčai dėl prieigos prie infrastruktūros paskirstymo plano, su kuriuo nesutiko Essti Raudtee (EVR), lėmė EVR pajamų, investicijų į infrastruktūrą mažėjimą, išaugusias skolas. Šiuo metu Estijos Vyriausybė ruošiasi EVR nacionalizacijai.

Reikia paminėti, kad Estijos geležinkelių sektoriaus plėtrai didelės įtakos turi ir susiklosčiusios politinės aplinkybės. Kaip žinia, pagrindinį Estijos geležinkelių krovinių srautą sudaro tranzitiniai kroviniai iš Rusijos į Talino uostą. Liberalizavus rinką, pagrindiniai pareiškėjai vežti krovinius buvo Rusijos arba su ja susijusios įmonės. Kaip Rusijos vykdoma politika daro įtaką šio sektoriaus veiklai, labai vaizdžiai iliustruoja šių metų gegužės mėnesio

įvykiai Estijoje, kai, kilus ginčui dėl paminklo sovietų kariams Taline, buvo nutrauktas geležinkelių eismas tarp Rusijos ir Estijos. „Rusijos geležinkelių“ atstovai traukinių eismo apribojimą aiškino remonto darbais, tačiau iš tikrųjų atsisakyti užsakymų gabenti naftos produktus per Estijos uostus pareikalavo Kremlius. Daug sako „Rusijos geležinkelių“ bendrovės vadovo V. Jakunino žodžiai: „Aš tęsiu dalykinį bendradarbiavimą su estais, bet niekada nelaikysiu jų draugais“.

Latvija. Latvijos geležinkelių restruktūrizacija prasidėjo 1996 metais. Latvijos geležinkelio sektoriaus situacija labai panaši į Lietuvos. Pagrindinis skirtumas, kad nėra tranzitinių krovinių iš Rusijos į Kaliningradą srauto. Pradėjus sektoriaus reformą, iš valstybinės geležinkelių monopolijos buvo pereita prie specialiosios paskirties akcinės bendrovės. Vėliau pereita prie akcinės bendrovės, įsteigiant atskirus krovinių, keleivių vežimo, infrastruktūros, vagonų ir lokomotyvų bei aptarnavimo padalinius. 1999 metais buvo patvirtinti tolimesnės restruktūrizacijos pagrindiniai principai ir atitinkamai pagal juos pertvarkyta restruktūrizacijos veiklos programa. Skirtingai nei Estijoje, Latvijos vyriausybė pasirinko integruotą restruktūrizacijos modelį ir nusprendė steigti AB „Latvijas Dzelzceļš“ koncerną, kurį sudarytų pagrindinė ir trys antrinės-priklausomosios kompanijos.

2007 m. liepos mėnesį įvykdyta Latvijos geležinkelių reforma. Į antrines įmones atskirtos LDZ cargo, LDZ keleivių vežimo įmonės (vietinį ir tarptautinį keleivių vežimą vykdo atskiros įmonės), infrastruktūros priežiūrą vykdanči įmonė, riedmenų remonto ir kitos įmonės. Valstybinė akcinė bendrovė LDZ (koncerno motininė įmonė) vykdo infrastruktūros valdytojo funkcijas. Jos nuosavybėje viešosios geležinkelių infrastruktūros objektai. Taip pat LDZ (koncerno pagrindinės įmonės) nuosavybėje LDZ riedmenų parkas – lokomotyvai, vagonai. Antrinės įmonės (vežėjai) riedmenis nuomojasi, už infrastruktūrą moka infrastruktūros rinkliavą. Geležinkelių rinkos reguliuotojo funkcijas atlieka vykdančioji valstybinė įstaiga – Latvijos geležinkelių administratorius. Šis valdymo organas tvirtina infrastruktūros mokesčio rinkliavos skaičiavimo metodiką.

Latvijos geležinkelių rinka iš dalies liberalizuota. Rinkoje veikia du stambūs privatūs vežėjai – ekspedicinė kompanija „LSF Trans“ ir AB „Ventbunkers“. Licenzijas ir sertifikatus išduoda Geležinkelių inspekcija. Transporto ministerija kartu su LDZ (koncerno pirmine įmone) rengia normatyvinius dokumentus.

LDZ darbo principai po liberalizacijos iš esmės nepasikeitė. Dirbama vadovaujantis tais pačiais traukinių eismo organizavimo principais. Liberalizavus rinką, neatsirado naujų krovinių srautų. Taikoma ta pati tarifų sistema. Naujiems vežėjams sudarytos ypatingai palankios sąlygos, pavyzdžiui, rinkliavos struktūra labai palanki tranzitiniams sunkiasvoriams prekiniais traukiniais, t.y. vežimui, kurį šiuo metu vykdo privatūs vežėjai. Pastarieji nekelia reikalavimų

tiksliai apibrėžti jų teises, nereikalauja smulkių kompensacijų už eismo grafiko pažeidimus ir pan.

Apibendrinant galima teigti, kad visoje Europos Sąjungoje siekiama įgyvendinti geležinkelių sektoriaus reformą, pagrįstą infrastruktūros funkcinio-teisiniu-finansiniu atskyrimu nuo vežimo operacijų bei konkurencijos sukūrimu tarp krovinių ir keleivių vežimo operatorių. Reformos tikslas – rinkos liberalizavimas. Visi ES reikalavimai suformuluoti Europos Sąjungos teisės aktuose, tačiau pastarieji nurodo tik bendrąsias geležinkelių transporto pertvarkos priemones. Bendrojo reformos modelio nėra, todėl kiekviena valstybė narė bando modernizuoti geležinkelius pagal poreikius, galimybes, susiklosčiusią istorinę ir politinę situaciją. Šiandien iš 27 Europos Sąjungos valstybių narių tik šešios šalys (Didžioji Britanija, Danija, Olandija, Švedija, Estija ir Prancūzija) yra atskyrusios geležinkelių infrastruktūrą nuo vežimo operacijų. Ieškodamos geriausių reorganizavimo būdų, kitos valstybės to neskuba daryti. Praktika parodė, kad ne visos rekomenduojamos priemonės gali būti naudingos, todėl reikia jų poveikį įvertinti, atsižvelgiant į šalies socialinius ir ekonominius interesus, ir atitinkamai pritaikyti.

3.2. Geležinkelių transporto plėtros Lietuvoje procesų analizė

3.2.1. Geležinkelių transporto Lietuvoje plėtros bendrųjų tendencijų analizė

2002 m. birželio 12 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybė nutarimu Nr. 853 patvirtino Lietuvos ūkio (ekonomikos) plėtros iki 2015 metų ilgalaikę strategiją, kurioje numatytos ilgalaikės ekonominės politikos kryptys, būtinos šalies ūkio restruktūrizavimui paspartinti bei leidžiančios laiku adaptuotis prie vidinės ir tarptautinės situacijos pokyčių ir maksimaliai didinti bei efektyviai išnaudoti šalies ekonominį potencialą. Bendrąją ūkio (ekonomikos) strategiją sudaro 13 įvairių ūkio šakų ir krypčių strategijų. Viena iš jų – Transporto ir tranzito plėtotės strategija, apimanti kelių, geležinkelių, oro ir vandens transportą. Šiame dokumente numatyta iki 2015 metų Lietuvoje sukurti modernią multimodalinę transporto sistemą, savo techniniais parametrais ir teikiamų paslaugų kokybe prilygstančią Europos Sąjungos šalims. Tokia sistema, efektyviai sąveikaudama su kaimyninių šalių transporto sistemomis, turėtų užtikrinti Lietuvos gyventojams galimybę patogiai ir su minimaliomis laiko sąnaudomis susisiekti su svarbiausiais Europos turizmo, kultūros ir verslo centrais. Modernizuota Lietuvos transporto sistema, kaip integruota ES transporto sistemos dalis, teikdama kokybiškas transporto ir tranzito paslaugas, turėtų efektyviai tarnauti bendriems Lietuvos ir išsiplėtusios ES interesams, didinti Lietuvos ir ES konkurencinį pajėgumą tarptautinėse rinkose [24].

Ilgalaikėje (iki 2025 metų) Lietuvos transporto sistemos strategijoje numatomi geležinkelių transporto modernizavimo ir plėtros pagrindiniai tikslai:

- parengti teisinę bazę ir įsteigti rinkos reguliavimo institucijas, reikalingas Lietuvos integracijai į Europos Sąjungą;
- integruoti Lietuvos geležinkelių tinklus į TEN-T tinklą, užtikrinant jų techninę atitiktį Europos standartams;
- restruktūrizuoti geležinkelių įmonę;
- sukurti vieningą geležinkelių aplinkosaugos sistemą, apimančią visus taršos šaltinius ir t.t.

Strategija pateikia viso transporto sektoriaus SSGG (SWOT) analizę ir tikslus bei numato kiekvienos transporto rūšies strategijos įgyvendinimo svarbiausias priemones, siekiant užsibrėžtų tikslų, bei laukiamus rezultatus. Dokumente akcentuojama, kad esminės pažangos visame transporto sektoriuje, taip pat ir geležinkelių, nebus įmanoma pasiekti, jeigu nebus atlikti racionalūs minėtų sektorių struktūriniai pokyčiai. Analizuojant šį dokumentą, pastebimi kai kurie netikslumai. Autoriai SSGG analizėje kaip vieną iš stiprybių įvardija iš esmės baigtą transporto sektoriaus komercinių struktūrų privatizaciją, tačiau šiandien komercinių struktūrų privatizacija transporto sektoriuje dar nėra baigta, o geležinkelių sektoriuje ji net nepradėta ir nėra aiškios nuomonės dėl jos būtinumo. Tą toliau silpnybėse (3 p.) patvirtina ir patys autoriai: „neracionali Lietuvos geležinkelių organizacinė struktūra (infrastruktūra neatskirta nuo komercinės veiklos)”. Strategijos autoriai mano, kad tranzito apimčių didinimas labai priklauso nuo kuo efektyviau išnaudojamų modernizuojamų I-ojo ir IX-ojo Europos transporto koridorių galimybių, tačiau Lietuvos bei kaimyninių Baltijos šalių patirtis rodo, kad transporto apimčių didinimas yra susijęs ne vien tik su techninėmis problemomis, tačiau ir su politinėmis, kurių iki šiol nepajėgia išspręsti nei Lietuva, nei jos kaimynės. Geležinkelių infrastruktūros finansavimo problema strategijoje įvardijama kaip pagrindinis veiksnys, trukdantis atskirti geležinkelių infrastruktūrą nuo vežėjų. Autoriai prognozuoja, kad valstybės mastu nepadarius esminių struktūrinių pokyčių ir nereguliuojant nacionalinės teisinės bazės su ES teisine baze, jau 2007 metais Lietuvos geležinkelių sektoriaus, kuriam atstovauja AB „Lietuvos geležinkeliai“, skolos viršys 1 mlrd. Lt. Geležinkelių transporto plėtros strategijoje neužsimenama apie keleivių vežimą geležinkelių transportu vietiniais maršrutais. Šiuo metu keleivių vežimas geležinkeliu yra nuostolingas. Kaip ši paslauga bus teikiama ateityje, t.y. panaudojus naujas vežimo technologijas bei liberalizavus keleivių vežimo rinką, neaišku.

Išanalizavus transporto ir tranzito plėtotės strategiją, galima drąsiai teigti, kad struktūrinių pokyčių ir teisinės bazės klausimai turi būti sprendžiami operatyviai.

Lietuvos geležinkelių transporto politika yra bendrosios Europos Sąjungos transporto politikos dalis ir Lietuvos sprendimai dėl geležinkelių plėtros didžiąja dalimi turi atitikti ES reikalavimus. Tačiau reikia atkreipti dėmesį į Lietuvos geležinkelių sektoriaus specifiką. Pirmiausia, Lietuvos geležinkelių rinka izoliuota nuo senųjų ES šalių dėl techninių infrastruktūros skirtumų (europietiškos vėžės plotis – 1435 mm, o Lietuvos – 1520 mm), geležinkelių infrastruktūros ir ypač riedmenų techninis lygis yra žemesnis nei kitų ES šalių. Kitas mūsų šalies geležinkelių sektoriaus ypatumas – tranzitiniai kroviniai, gabenami Rytų–Vakarų kryptimis, sudaro daugiau nei 50 proc. visų pervežimų. Pagrindiniai tranzito partneriai – Rusija, Ukraina, Baltarusija, Vidurinės Azijos valstybės – šalys, kuriose dar nėra pažengusi rinkos ekonomika, vyrauja protekcionistinė, liberalizacijos nepripažįstanti ekonominė politika. Lietuva turi 1435 mm pločio geležinkelio vėžę, jungiančią Lietuvą su Lenkija, tačiau ir iš Lenkijos, ir iš Lietuvos pusės ši vėžė dėl istorinių aplinkybių nebuvo plėtojama, jos techninė būklė reikalauja didelių investicijų ir šiuo metu didesnės įtakos Šiaurės–Pietų koridoriui neturi. Skirtingai nuo senųjų ES šalių, Lietuvos geležinkeliai daugiausia pajamų gauna iš krovinių vežimo, o pajamos už keleivių vežimą nesiekia nei 5 proc. Lietuvos geležinkeliai neturi uždelstų įsiskolinimų nei valstybei, nei finansinėms institucijoms, bet valstybės finansinės paramos teikimas yra gerokai mažesnis nei ES senbuvėse šalyse.

Kitame skyriuje nagrinėjama, kaip valstybė siekia užsibrėžtų strateginių tikslų.

3.2.2. Valstybės politikos, plėtojant geležinkelių transportą Lietuvoje, nuostatų analizė

Valstybė visos transporto sistemos reguliavimą vykdo siekdama įgyvendinti transporto politikos tikslus. Transporto politika apima technikos (statybos, modernizavimo, infrastruktūros plėtros ir t.t.), eksploatacijos (transporto saugaus eismo užtikrinimo, reikalavimų transporto personalui, transporto tinklų kūrimo), organizacijos (transporto funkcionavimo šalyje, sąveikos su kitomis transporto sistemomis) sritis. Valstybė geležinkelių transporto politiką dažniausiai vykdo rengdama teisės aktų, reglamentuojančių geležinkelių transporto veiklą, sistemą. Ir vidaus, ir tarptautiniai teisės aktai daro įtaką geležinkelių transporto politikai. Pagal poveikio sritį teisės aktai skirstomi į tokias grupes:

- įėjimas į rinką, t.y. galimybės ir sąlygos pradėti transporto veiklą;
- konkurencija, t.y. kompanijų konkuravimo sąlygos;
- pagrindinės darbo sąlygos, t.y. taisyklės ir apribojimai, taikomi vežėjams.

Įstatymai, poįstatyminiai aktai, vyriausybės nutarimai gali daryti ir netiesioginę įtaką transporto šakos plėtrai.

Kadangi Lietuvos geležinkelių politika yra bendrosios Europos Sąjungos politikos dalis, sprendimai dėl geležinkelių plėtros turi atitikti Europos Sąjungos keliamus reikalavimus, todėl šiame skyriuje, analizuojant Lietuvos valstybės vykdomą geležinkelių transporto politiką, bus kartu analizuojami Europos Sąjungos teisės aktų reikalavimai bei jų poveikis Lietuvos geležinkelių transporto sektoriui.

Kaip jau buvo minėta ankstesniuose skyriuose, 1991 metais ES priimta direktyva 91/440/EEC dėl Bendrijos geležinkelių plėtojimo nurodė naujus principus, pagal kuriuos turi veikti geležinkelių transportas. Direktyva įtvirtino nuostatas, kad geležinkelių transporto paslaugos turi būti teikiamos lygiomis teisėmis rinkoje konkuruojančių operatorių. Lygiateisei konkurencijai atsirasti numatytos administracinės priemonės, kuriomis infrastruktūra atskiriama nuo paslaugų teikimo. 2001 m. vasario 26 d. buvo priimta Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/12/EC, kuri iš dalies pakeitė direktyvą 91/440/EEC. Jos atsiradimą lėmė lėta reformų ES šalių geležinkeliuose eiga, tai netenkino Bendrijos vidaus rinkos tolesnio plėtojimo principų. Naujasis dokumentas nustatė naują geležinkelių sektoriaus reguliavimą, atskiriant infrastruktūros valdymą nuo vežimo operacijų. Direktyva 91/440/EEC reikalavo tik infrastruktūros funkcionavimo ir vežėjų veiklos apskaitos atskyrimo, o naujoji direktyva nustatė, kad visos esminės infrastruktūros valdymo funkcijos turi būti vykdomos nepriklausomumo nuo vežimo veiklos principu, t.y. garantuojant nediskriminacines sąlygas visiems operatoriams. Turi būti užtikrintas geležinkelių įmonių teikiamų paslaugų ir infrastruktūros valdymo veiklos sąskaitų ir balansų atskiras tvarkymas. Valstybės lėšos, skirtos vienai iš šių dviejų veiklos rūšių, negali būti tarpusavyje perskirstytos. Jeigu direktyvoje 91/440/EEB buvo reikalaujama atskirti tik infrastruktūros ir vežimo veiklos sąskaitas, tai direktyva 2001/12/EC papildomai reikalavo krovinių ir keleivių vežimo veiklos atskyrimo. Lėšos, skirtos visuomenės aptarnavimo paslaugų apmokėjimui vežant keleivius, atitinkamose sąskaitose turi būti pateikiamos atskirai ir negali būti skiriamos kitai veiklai.

Valstybė turi užtikrinti eismo saugos normų ir taisyklių nustatymą. Jomis remiantis turi būti sertifikuojamos geležinkelių įmonės ir jų turimi riedmenys, tiriami incidentai ir avarijos. Visa tai privalo atlikti transportavimo paslaugų neteikianti įstaiga ar įmonė, garantuodama nediskriminuojantį operatorių priėjimą prie infrastruktūros. Naujoji direktyva nuo 2003 m. kovo 15 d. priėjimo teisę suteikė visoms geležinkelių įmonėms lygiavertėmis sąlygomis naudotis transeuropinio krovinių vežimo geležinkeliais tinklo infrastruktūra kitose valstybėse narėse. Nuo 2008 m. kovo 15 d. geležinkelio įmonėms lygiavertėmis sąlygomis krovinių vežimui suteikiamas priėjimas prie viso ES krovinių vežimo geležinkeliais tinklo, t.y. tarptautinio krovinių vežimo paslaugos yra visiškai liberalizuojamos. Geležinkelių įmonės, teikiančios vežimo paslaugas, su geležinkelio infrastruktūros valdytoju turi sudaryti būtinas administracines, technines ir

finansines sutartis. Sutartyse turi būti nustatytos nediskriminacinės sąlygos, atitinkančios 2001 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2000/14/EC dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo ir mokesčių už naudojamą geležinkelio infrastruktūrą nustatymo.

Pradėjus įgyvendinti Europos Sąjungos direktyvų 91/440/EEB ir 2001/12/EC reikalavimus, plėtojant geležinkelių transportą Lietuvoje, buvo priimta daug teisės aktų. Geležinkelių transporto sektoriaus pertvarkos pagrindai buvo įteisinti Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1996 m. rugpjūčio 22 d. nutarime Nr. 997, kurio pagrindu SPAB „Lietuvos geležinkeliai“ buvo paskirta viešojo naudojimo geležinkelių valdytoja (infrastruktūros valdytoja), prižiūrinti viešojo naudojimo geležinkelius ir teikianti su tuo susijusias paslaugas geležinkelio įmonėms. 2002 metų gegužės 8 dieną LR seimas priėmė įstatymą, kuriuo remiantis SPAB „Lietuvos geležinkeliai“ tapo akcine bendrove.

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2003 m. sausio 21 d. įsakymu Nr. 3-36 VĮ „Valstybinė geležinkelių inspekcija“ perduodamos reguliavimo institucijos funkcijos.

2004 m. balandžio 22 d. Lietuvos Respublikos Seimas priėmė Geležinkelių transporto kodekso patvirtinimo, įsigaliojimo ir taikymo įstatymą, pagal kurį Geležinkelių transporto kodeksas įsigaliojo nuo 2004 m. gegužės 1 d., išskyrus Kodekso 23 straipsnio 1 ir 3 dalis bei 24 straipsnio 2 dalį, kurios įsigalioja nuo valstybės įmonės viešajai geležinkelių infrastruktūrai valdyti įsteigimo dienos. Kodekso nuostatos visiškai atskyrė valstybės ir geležinkelių funkcijas.

2001 m. vasario 26 d. buvo priimta Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/13/EB, reglamentuojanti geležinkelių įmonių licencijavimą, iš dalies pakeitusi Tarybos direktyvą 95/18/EB. Pagrindiniai direktyvos tikslai – nustatyti vienodus geležinkelių įmonių licencijavimo bei abipusio šių licencijų pripažinimo valstybėse narėse principus; užtikrinti, kad būtų paskirta atsakinga institucija už licencijų išdavimą, kuri kontroliuotų licencijos išdavimui keliamų reikalavimų laikymąsi; suvienodinti geležinkelių įmonių patekimo į geležinkelių tinklą bei jų licencijavimo sąlygas, kad būtų pasiektas vienodai saugus ir efektyvus geležinkelių paslaugų teikimas visoje ES teritorijoje ir t.t.

Anksčiau galiojusi direktyva 95/18/EB reikalavo licencijuoti tik tarptautines geležinkelių grupes, vykdančias tarptautinio ir tranzito vežimo (įskaitant kombinuotus vežimus) paslaugas. Direktyvos 2001/13/EB nuostatos nustatė bendrą licencijavimo tvarką visoms geležinkelių įmonėms, atitinkančioms tam tikrus finansinio pajėgumo ir profesinės kompetencijos reikalavimus, kad būtų apsaugoti klientai ir trečiosios šalys, o paslaugos būtų teikiamos laikantis eismo saugos reikalavimų. Išduodamos pagal šią tvarką licencijos turi galioti visoje Bendrijoje, užtikrinant vežimo rinkoje galinčių funkcionuoti geležinkelių įmonių teisingą, skaidrą ir nediskriminuojantį traktavimą. Taip pat numatyti valstybių narių įsipareigojimai teikti

reguliarią informaciją Europos Komisijai ir kitoms ES valstybėms apie išduotas, laikinai suspenduotas, panaikintas ar pakeistas licencijas. Remiantis direktyva, licencijų išdavimo funkcijas gali atlikti tik tokia institucija, kuri pati neteikia transportavimo paslaugų ir yra nepriklausoma nuo tokia veikla užsiimančių įmonių.

Direktyvų 95/18/EB ir 2001/13/EB nuostatas valstybė įgyvendino Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodekse, įsigaliojusiam nuo 2004 m. gegužės 1 d. bei Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimu Nr. 783 patvirtintose Keleivių, bagažo ir krovinių vežimo geležinkelio transportu licencijavimo taisyklėse. Remiantis anksčiau galiojusiais teisės aktais, t.y. 1996 m. kovo 29 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimu Nr. 406 (pakeitimai atlikti 1998 kovo 9 d. nutarime Nr. 295) ir 1998 m. sausio 20 d. susisiekimo ministro įsakymu Nr. 20 operatoriams buvo išduotos 6 licencijos vežti keleivius ir krovinius. Tačiau šių teisės aktų nepakako įgyvendinti Europos Sąjungos reikalavimus. Juose nebuvo numatytos reikiamos priemonės eismo saugai užtikrinti, licencijos turėtojo atsakomybė „už avarijų metu“ padarytą žalą, nereikalaujama įrodyti įmonės finansinį pajėgumą ir t.t. Pakoreguotos geležinkelių įmonių licencijavimo taisyklės patvirtintos 2003 m. birželio 17 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimu Nr. 783 1998 m. sausio 20 d.

2001 m. vasario 26 d. buvo priimta Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/14/EB dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo, mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo ir saugos sertifikavimo. Naujasis dokumentas pakeitė 1977 m. gruodžio 12 d. Tarybos reglamentą (EEB) Nr.2830/77 dėl būtinų priemonių, kad būtų pasiektas geležinkelių įmonių apskaitos sistemų ir metinės atskaitomybės panašumas, 1978 m. rugsėjo 19 d. Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 2183/78, nustatantį geležinkelių įmonėms vienodus išlaidų apskaitos principus, 1982 m. liepos 19 d. Tarybos sprendimą 82/529/EEB dėl tarptautinio prekių gabenimo geležinkeliais įkainių nustatymo 1983 m. liepos 25 d. Tarybos sprendimą 83/418/EEB dėl geležinkelių komercinio savarankiškumo teikiant tarptautinio keleivių ir bagažo vežimo paslaugas ir direktyvą 95/19/EB.

Direktyvoje aptariami principai ir procedūros, kurie turi būti taikomi nustatant ir imant geležinkelių infrastruktūros mokesčius, paskirstant geležinkelių infrastruktūros pajėgumus. Numatytos pagrindinės funkcijos, kurias turi atlikti infrastruktūros valdytojas, nustatyti ryšių tarp infrastruktūros valdytojo ir geležinkelių įmonės principai. Direktyvos nuostatos taikomos naudojantis geležinkelių infrastruktūra teikiant vidaus ir tarptautines vežimo geležinkeliais paslaugas.

Direktyvos nuostatos įpareigojo valdytoją parengti ir išleisti geležinkelių tinklo nuostatus, kurie turi pateikti visą informaciją apie geležinkelių infrastruktūrą, jos pajėgumą atskiromis linijomis, sąlygas ir reikalavimus naujiems operatoriams bei infrastruktūros teikiamas

paslaugas, apibrėžė mokesčio už naudojimąsi infrastruktūra skaičiavimo principus, išlaidų rūšis, įtraukiamas į mokesčio skaičiavimą. Direktyvoje taip pat numatyti infrastruktūros pajėgumo paskirstymo principai, paraiškų padavimo ir traukinių tvarkaraščių sudarymo tvarka.

Direktyvos 2001/14/EB nuostata – užtikrinti teisę nediskriminacinėmis sąlygomis naudotis Lietuvos geležinkelių infrastruktūra visiems ES registruotiems vežėjams – įgyvendinta Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodekso 28 straipsnio „Teisė naudotis viešąja geležinkelių infrastruktūra“ nuostatomis, t.y. geležinkelių įmonė (vežėjas), teisės aktų nustatyta tvarka įgijusi licenciją ir saugos sertifikatą bei su viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytoju sudariusi naudojimosi viešąja geležinkelių infrastruktūra sutartį, turi teisę naudotis viešąja geležinkelių infrastruktūra [38]. 2007 m. kovo mėn. oficialiai paskelbtas naudojimosi geležinkelių infrastruktūra rinkliavos dydis bei patvirtinti tinklo nuostatai.

2006 metais Lietuvos Respublikos Seimas inicijavo ES direktyvos 91/440/EB pataisą, pagal kurią tranzitas geležinkeliu iš trečiųjų šalių (ne ES) į trečiąsias šalis ES direktyvomis nereguliuojamas. Europos Komisijos pasiūlytai direktyvos pataisai pritarė Europos Taryba, tačiau šios pataisos priėmimo procedūra nebaigta.

2006 m. Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodekse įtvirtinta nuostata (28 str. 2 dalis), pagal kurią tranzitinius vežimus Lietuvos geležinkeliais gali vykdyti tik Lietuvos valstybei priklausantis vežėjas.

Geležinkelių transporto kodeksas reglamentuoja ir rinkliavų už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra nustatymą.

1. Visos geležinkelių įmonės (vežėjai) viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojui privalo mokėti rinkliavą už naudojimąsi viešąja geležinkelių infrastruktūra.
2. Rinkliavos už naudojimąsi viešąja geležinkelių infrastruktūra nustatymo taisyklės tvirtina Vyriausybė.
3. Rinkliavos už naudojimąsi viešąja geležinkelių infrastruktūra konkretų dydį nustato viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojas [38].

Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1993 m. gegužės 10 d. nutarimu Nr. 319 įsteigta Valstybinė geležinkelio inspekcija prie Susisiekimo ministerijos, kuriai be kitų funkcijų priskirta atsakomybė už saugos sertifikatų išdavimą bei jų reikalavimų vykdymo kontrolę.

2001 m. kovo 19 d. Europos Parlamentas ir Taryba priėmė direktyvą 2001/16/EC dėl transeuropinės paprastųjų geležinkelių sistemos sąveikos, kurios nuostatomis siekiama užtikrinti galimybę traukiniais naudotis be kliūčių visoje Bendrijoje, suderinti infrastruktūros ir riedmenų charakteristikas transeuropiniame tinkle, optimalias saugos sąlygas, paslaugų kokybę. Vykdydamos šiuos reikalavimus, valstybės geležinkelių transporto sistemą turi pertvarkyti pagal technines sąveikos specifikacijas, kad būtų įvykdyti esminiai transeuropinės paprastųjų

geležinkelių sistemos sąveikos techniniai reikalavimai. Techninės sąveikos specifikacijos taikomos riedmenims, eismo kontrolės sistemoms, naujai tiesiamoms, rekonstruojamoms ir modernizuojamoms linijoms. Šios direktyvos reikalavimai nėra perkelti į nacionalinę teisę, kadangi Lietuvoje egzistuoja dviejų standartų geležinkelių vėžė – siauroji (europinio standarto – 1435 mm) ir plačioji (rusiško standarto – 1520 mm). Numatoma, kad techninis suderinamumas bus vykdomas I-ajame transporto koridoriuje, į kurį įeina ir 22 km Europinės vėžės geležinkelio atkarpa Lenkijos–Lietuvos siena–Šeštokai. Kol kas ši atkarpa yra vienintelis tiesioginis susisiekimas su Europos geležinkelių sistema, todėl pirmiausia turėtų būti harmonizuojami techniniai standartai ir naudojami rekonstruojant bei modernizuojant šią geležinkelio atkarpa, o ateityje – tiesiant Europinės vėžės geležinkelio liniją iki Kauno. Lygiagrečiai turėtų būti rengiami ir nacionaliniai Lietuvos standartai, adaptuojant ES techninės sąveikos specifikacijas prie plačiosios vėžės geležinkelio linijų, esančių Lietuvoje, kad būtų pasiektas visiškas suderinamumas tarp dviejų Lietuvoje esančių skirtingo vėžės pločio geležinkelių. Ateityje techninės sąveikos specifikacijos turėtų būti adaptuojamos IX-ajame koridoriuje Rytų–Vakarų kryptimi. Ypač didelis dėmesys techninių sąveikų specifikacijų taikymui Lietuvoje turi būti skiriamas modernizuojant geležinkelių tinklą, vykdant rekonstrukciją, tiesiant naujas linijas, atnaujinat parką.

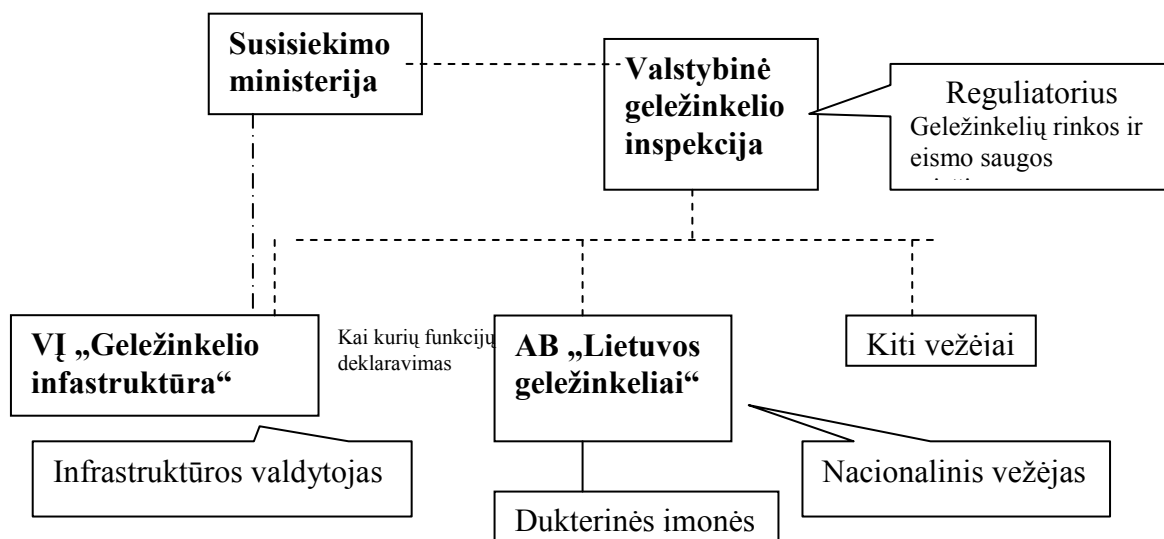
Daug teisės aktų buvo priimta ir dėl Lietuvos geležinkelių reformos. Kaip jau buvo minėta, Lietuvos teisė, reglamentuojanti geležinkelių transporto sektorių, orientavosi į Europos Sąjungos teisės reikalavimus dar iki įstojimo į Europos Sąjungą. Lietuvos Respublikos Vyriausybė 2001 m. gegužės 15 d. priėmė nutarimą „Dėl Lietuvos geležinkelių transporto reformos nuostatų ir pagrindinių krypčių patvirtinimo“. Nuostatose nurodyta, kad Lietuvos geležinkelio transporto reformos tikslas – sukurti Europos Sąjungos reikalavimus atitinkantį, konkurencingą Lietuvos geležinkelių transportą, teikiant prioritetą nacionaliniam vežėjui [28].

Lietuvos geležinkelių restruktūrizavimo kryptys buvo detalizuotos 2003 m. liepos 18 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarime Nr. 931 „Dėl Lietuvos geležinkelių transporto sektoriaus reformos 2003–2006 metais strategijos patvirtinimo“. Pagrindiniai uždaviniai, iškelti šioje strategijoje: įgyvendinti pagrindines Europos Sąjungos direktyvas geležinkelių transporto klausimais; pertvarkyti Lietuvos geležinkelių transporto sektorių; sudaryti ūkio subjektams vienodas sąlygas patekti į geležinkelių transporto vežimo rinką; užtikrinti geležinkelių transporto sektoriaus finansinį stabilumą [28]. Strategijoje pabrėžta, kad, reformuojant geležinkelių transporto sektorių, būtina: AB „Lietuvos geležinkeliai“ įsteigti keleivių vežimo paslaugų teikimo, krovinių vežimo paslaugų teikimo, geležinkelių infrastruktūros priežiūros ir valdymo, viešojo naudojimo geležinkelių infrastruktūros turto struktūrinius vienetus. Su

keleivių, krovinių vežimo, geležinkelių infrastruktūros priežiūra ir valdymu susijusios veiklos pelno (nuostolio) sąskaitos ir balansai apskaitomi atskirai. Valstybės ir kitų institucijų lėšos, skirtos vienai iš šių veiklos sričių, negali būti perkeltos į kitą sritį. Taip pat būtina atskirti valstybei nuosavybės teise priklausantį viešojo naudojimo geležinkelių turtą ir perduoti jį valdyti patikėjimo teise steigiamai naujai geležinkelių infrastruktūros valstybės įmonei.

AB „Lietuvos geležinkeliai“ buvo įsteigti atskiri struktūriniai vienetai, teikiantys keleivių bei krovinių vežimo teikimo paslaugas, geležinkelių infrastruktūros priežiūros ir valdymo bei viešojo naudojimo geležinkelių infrastruktūros turto padaliniai. Atskirų veiklų pelno (nuostolio) sąskaitos ir balansai pradėti apskaityti atskirai.

Minėtos strategijos 12.4. straipsnio nuostatos numatė naujos įmonės, kaip atskiro subjekto, geležinkelių infrastruktūrai valdyti steigimą, nors šio dokumento bendrųjų nuostatų 4 straipsnyje Lietuvos Respublikos Vyriausybė pripažino, kad užsienio valstybių narių pasirinkimas išlaikyti integralią geležinkelių sistemą (su atskirtomis veiklos sričių sąskaitomis) buvo sėkmingesnis. 2006 m. vasario 13 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybė nutarimu „Dėl geležinkelių transporto sektoriaus reformos įgyvendinimo etapų terminų nustatymo“ panaikino nutarimą Nr. 931 „Dėl Lietuvos geležinkelių transporto sektoriaus reformos 2003–2006 metais strategijos patvirtinimo“. Tačiau pastarosios strategijos pagrindu buvo priimtas Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto sektoriaus reformos įstatymas bei papildytas Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodeksas. Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto sektoriaus reformos įstatymas dar kartą patvirtina, kad valstybė pasirenko atskirtos organizacinės struktūros sektoriaus pertvarkos modelį. Ši struktūra pavaizduota 1 paveiksle.



1 pav. Lietuvos geležinkelių sektoriaus struktūra, numatyta teisės aktuose

Įstatymas numato du geležinkelių transporto sektoriaus reformos etapus:

- pirmasis etapas – įgyvendinamos priemonės, būtinos pasirengti steigti valstybės įmonę viešajai geležinkelių infrastruktūrai valdyti – inventorizuojamas ir registruojamas viešosios geležinkelių struktūros turtas;
- antrasis etapas – steigiama valstybės įmonė viešajai geležinkelių infrastruktūrai valdyti.

Pirmajame etape viešosios geležinkelių infrastruktūros valdymo funkcijas atlieka AB „Lietuvos geležinkeliai“. Kitų su infrastruktūros valdymu ir naudojimu susijusių funkcijų atlikimą įstatymas priskiria valstybės institucijoms. Antrajame etape minėtos infrastruktūros valdytojo funkcijas iš AB „Lietuvos geležinkeliai“ perduodamos naujai steigiamai valstybės įmonei viešajai geležinkelių infrastruktūrai valdyti. Įmonė steigiama jai perduodant AB „Lietuvos geležinkeliai“ patikėjimo teise valdomą viešosios geležinkelių infrastruktūros turtą, nuosavybės teise priklausantį valstybei. Perduoto turto vertės dydžiu sumažinamas bendrovės įstatinis kapitalas bei anuliuojamos valstybei nuosavybės teise priklausančios akcijos.

Lietuvos Respublikos įstatymuose geležinkelių transporto reformos terminai nenustatyti. 2006 metais Valstybės kontrolė atliko geležinkelių transporto sektoriaus reformos auditą. Savo išvadose Valstybės kontrolės specialistai teigia: „Audito metu nustatėme, kad šiuo metu AB Lietuvos geležinkeliai“ (toliau-bendrovė) dirba stabiliai ir pelningai, krovinių vežimo verslas bendrovei užtikrina finansinį stabilumą ir plėtros galimybes. Tačiau vykdant Geležinkelių transporto sektoriaus reformos įstatymo antrojo etapo nuostatas, t. y. atskiriant (steigiant) valstybės įmonę viešajai infrastruktūrai valdyti, planuojamas atskirtos organizacinės geležinkelių struktūros atvejis. Geležinkelių infrastruktūra, jos valdymas atskiriamas nuo krovinių ir keleivių vežimo geležinkeliais paslaugų. Valstybės įmonės viešajai geležinkelių infrastruktūrai valdyti steigimo ekonominis pagrindimas ir skaičiavimas, kiek valstybei ir bendrovei kainuos tokios įmonės steigimas ir jos funkcionavimas, neatliktas.

Audito metu pasigedome aiškios valstybinės politikos dėl keleivių vežimo geležinkelių transportu perspektyvų. Bendrovė, veždama keleivius jai nerentabiliais maršrutais, patiria nuostolių ir negauna pakankamos (Geležinkelių transporto kodekse įtvirtintos) kompensacijos už patirtus nuostolius.

Bendrovėje nėra realiai įgyvendinta direktyvos 91/440/EEB nuostata – atskirti geležinkelių transporto infrastruktūros ir komercinės veiklos sąskaitas.

Siekdami tobulinti geležinkelių transporto sektoriaus reformos įgyvendinimo eigą, Vyriausybei rekomenduojame inicijuoti Geležinkelių transporto sektoriaus reformos įstatyme numatyto antrojo reformos etapo svarstymą dėl reikalingumo ir pagrįstumo steigti valstybės įmonę viešajai infrastruktūrai valdyti.

Prieš priimant sprendimą dėl geležinkelių transporto sektoriaus reformos antrojo etapo įgyvendinimo, siūlome atlikti valstybės įmonės viešajai geležinkelių infrastruktūrai valdyti steigimo ekonominį pagrindimą. Tai pat Vyriausybei siūlome priimti valstybinį sprendimą dėl keleivių vežimo geležinkelių transportu perspektyvų“.

Atsižvelgdama į Valstybės kontrolės pasiūlymus bei įvertinus tai, kad viešosios geležinkelių infrastruktūros turto inventorizavimo ir registravimo procedūros gali būti užbaigtos ne anksčiau kaip iki 2010 m., 2007 m. balandžio 18 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybė nustatė geležinkelių transporto sektoriaus reformos įgyvendinimo terminus:

I-ojo etapo pabaiga – 2010 m. gruodžio 31 d.;

II-ojo etapo pradžia – 2011 m. sausio 1 d., pabaiga – 2011 m. gruodžio 31 d.

Susisiekimo ministerija turi iki 2009 m. liepos 1 d. atlikti geležinkelių transporto sektoriaus reformos teisinį ir ekonominį įvertinimą ir pateikti išvadas dėl valstybės įmonės geležinkelių infrastruktūrai valdyti tikslingumo.

Apibendrinant galima teigti, kad Europos Sąjungos teisės aktai, reglamentuojantys sektoriaus pertvarką formaliai perimti. Sutvarkyta teisinė bazė, leidžianti naujiems vežėjams ateiti į vežimo rinką: geležinkelio įmonė, įsigijusi licenciją ir saugos sertifikatą bei su viešuoju geležinkelių infrastruktūros valdytoju sudariusi naudojimosi viešąja geležinkelių infrastruktūra sutartį (t.y. gavusi viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus), turi teisę naudotis viešąja geležinkelių infrastruktūra. Likęs neišspręstas klausimas – geležinkelių sektoriaus pertvarkymas: vežimo geležinkelių transportu veiklos atskyrimas nuo viešosios geležinkelių infrastruktūros priežiūros, valdymo bei eismo valdymo veiklos.

Kaip jau buvo minėta anksčiau geležinkelių transportas yra viena iš labiausiai valstybės reguliuojamų sričių. Įgyvendindama šiame skyriuje analizuojamų įstatymų ir kitų teisės aktų nuostatas valstybė įgyvendina naujosios viešosios vadybos idėjas viešajame administravime, šiuo atveju administruodama geležinkelių transporto sektorių. Pagrindiniai reformos elementai – restruktūrizacija, rinkos atvėrimas, skaidrus socialinių paslaugų finansavimas, įgalina atitolinti valstybės politikos funkcijas nuo komercinių verslo valdymo funkcijų, kurios perduodamos geležinkelių transporto įmonei kaip savarankiškai veikiančiam verslo subjektui, t.y. savivaldai. Siekiant efektyvumo, rinkos poreikių tenkinimo, finansinio stabilumo reikalingas komercinis tikslas. Žinoma, geležinkelių sektoriaus reforma negarantuoja šio sektoriaus veiklos sėkmės, nes eliminuoja tik vieną iš daugelio neefektyvumo priežasčių. Geležinkelių transporto sektoriaus veikla gali būti nesėkminga dėl kitų transporto rūšių pranašumo, prastos vadybos įmonėse, neskaidraus viešųjų finansų mechanizmo (pvz. neaiškios taisyklės dėl socialinių funkcijų kompensavimo, jų dydis ir pan.), dideli reguliaciniai barjerai, per didelės rinkliavos už infrastruktūrą, rinkos regulatoriaus nepajėgumo ir pan. Kitaip sakant, ne tik priimtų įstatymų ir

kitų teisės aktų, reglamentuojančių geležinkelių sektoriaus reformą, skaičius sąlygoja jos efektyvumą, bet ir jų kokybę. Beje, diskutuojant geležinkelių pertvarką dažnai išgirstama nuomonių, kad ji vilkinama.

Buvo atliktas tyrimas, naudojant porinės koreliacinės analizės metodus ir išnagrinėta Seimo plenarinių posėdžių skaičiaus įtaka priimtų teisės aktų skaičiui. Remiantis Seimo kronikos statistine medžiaga buvo sudaryta 1 lentelė. Visų pirma nustatytas statistinis koreliacijos koeficientą pagal (1) formulę, kuris lygus $r=0,1$. Gautas koreliacijos koeficientas parodo, kad posėdžiai ir teisės aktai yra teigiamai susieti, t.y. vienam didėjant, kitas irgi didėja. Toliau, norint nustatyti šį ryšį, pasinaudojus (2) lygtimi, sudaroma 2-jų lygčių sistema:

$$14 \cdot a_0 + a_1 \cdot 961 - 2876 = 0;$$

$$a_0 \cdot 961 + a_1 \cdot 67789 - 198106 = 0.$$

Iš čia $a_0=179.4829$; $a_1=0.3779$. Porinės koreliacinės analizės pagrindu, gautoji tiesinė regresinė lygtis pagal (3) formulę: $y=179.4829+0.37798 \cdot x$ leidžia padaryti tokią išvadą:

padidėjus posėdžių kiekiui vienu vienetu, teisės aktų būtų priimta 0.4 vienetų daugiau. Kadangi koreliacijos koeficientas nėra arti vieneto, tai reiškia, kad tarp šių dydžių ryšys nelabai stiprus, tačiau priklausomybė egzistuoja.

1 lentelė

Seimo (2000 02 17 – 2007 07 09) posėdžių kiekio įtaka priimtų teisės aktų skaičiui²

Sesijos	Posėdžiai x	Teisės aktai y	x ²	y ²	xy	x ³	x ⁴	x ² y	y ² tiesinė regresija	y ² parabolinė regresija
I	61	93	3721	8649	5673	226981	13845841	346053	202.5397	206.7104
II	81	160	6561	25600	12960	531441	43046721	1049760	210.0993	205.5624
III	78	164	6084	26896	12792	474552	37015056	997776	208.9653	205.7244
IV	79	190	6241	36100	15010	493039	38950081	1185790	209.3433	205.67
V	82	241	6724	58081	19762	551368	45212176	1620484	210.4773	205.5092
VI	61	226	3721	51076	13786	226981	13845841	840946	202.5397	206.7104
VII	84	192	7056	36864	16128	592704	49787136	1354752	211.2332	204.404
I	41	144	1681	20736	5904	68921	2825761	242064	194.9801	204.0184
II	59	272	3481	73984	16048	205379	12117361	946832	201.7837	206.834
III	63	249	3969	62001	15687	250047	15752961	988281	203.2956	206.5884
IV	63	216	3969	46656	13608	250047	15752961	857304	203.2956	206.5884
V	71	234	5041	54756	16614	357911	25411681	1179594	206.3195	206.1164
VI	66	251	4356	63001	16566	287496	18974736	1093356	204.4296	207.4084
	961	2876	67789	623936	198106	4890115	359412169	13967888	2875.999	2887.904

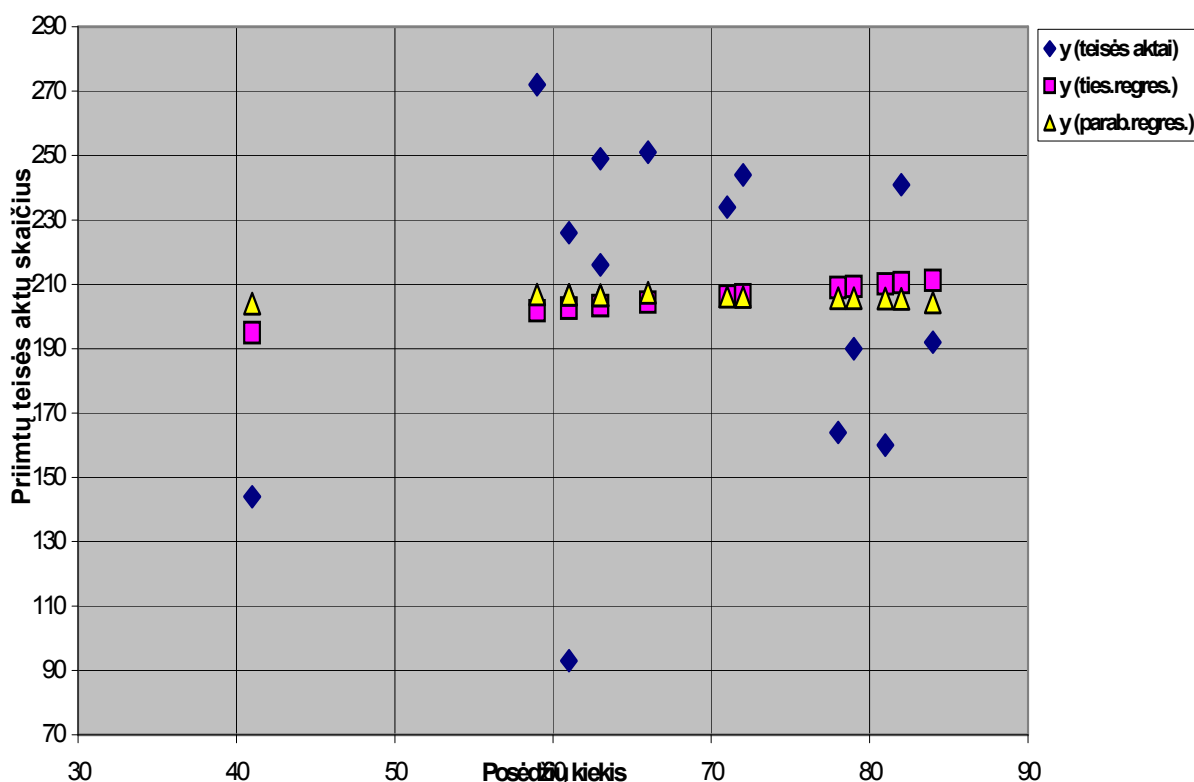
² Lietuvos statistikos metraštis. Vilnius: Statistikos departamentas prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės, 2006, 2007.

Autorė, norėdama tiksliau nustatyti duomenis, atliko porinę koreliacinę analizę priimdama parabolinę lygtį pagal (3) formulę. Užrašius šios lygties koeficientų nustatymui sistemą pagal (4) formulę, gaunama tokia lygčių sistema:

$$\begin{aligned} 14 \cdot a_0 + a_1 \cdot 961 + a_2 \cdot 67789 &= 2876 ; \\ 961 \cdot a_0 + a_1 \cdot 67789 + a_2 \cdot 4890115 &= 198106 ; \\ 67789 \cdot a_0 + a_1 \cdot 4890115 + a_2 \cdot 359412169 &= 13967888 , \end{aligned}$$

kur $a_0 = -309,40183$; $a_1 = 15,96$; $a_2 = -0,11993$.

Iš gautos pagal 5 formulę regresijos lygties $y = 211,2 - 0,0858 \cdot x + 0,0002 \cdot x^2$ matome, kad posėdžių kiekio įtaka priimtų teisės aktų skaičiui yra tikslesnė. Iš jos matome, kad padaugėjus vienam posėdžiui, priimtų teisės aktų skaičius padidėtų $15,96 \times 1$ ir sumažėtų $0,12 \times 1^2$. Galutinė reikšmė - apie 15 teisės aktų turėtų padidėti. Grafiškai šie tyrimai parodyti 2 paveiksle.



2 pav. Posėdžių kiekio įtaka priimtų teisės aktų skaičiui

Akivaizdu, kad posėdžių skaičiaus didėjimas nedidina priimtų teisės aktų skaičiaus, t.y. suaktyvius posėdžių skaičių vienu vienetu, priimtų teisės aktų skaičius sumažėja 0,08 vieneto padidėja labai nežymiai, t.y. $0,0002 \times 1^2$ vieneto. Ši tendencija išlieka ir esant x-ui daugiau kaip vienas. Darome išvadą, kad posėdžių skaičiaus didėjimas kelia priimtų teisės aktų kokybę, o ne jų kiekį.

Kitame darbo skyriuje analizuojamos administravimo tobulinimo galimybės, remiantis AB „Lietuvos geležinkeliai“ pavyzdžiu.

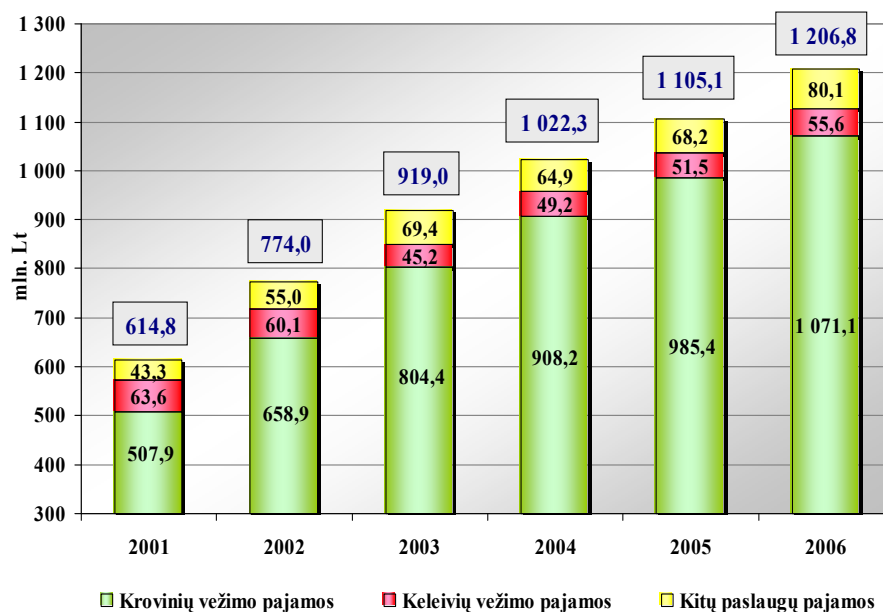
3.3. Administravimo patirties tyrimai AB „Lietuvos geležinkeliai“ pavyzdžiu

3.3.1. AB „Lietuvos geležinkeliai“, kaip pagrindinio geležinkelių sektoriuje veikiančio ūkio subjekto Lietuvoje, veiklos charakteristika

AB „Lietuvos geležinkeliai“ – įmonė, teikianti krovinių ir keleivių vežimo paslaugas geležinkelių transportu Lietuvoje. Tai viena iš geležinkelių transporto sektoriaus veikėjų, geležinkelių politikos formuotojų, infrastruktūros valdytoja. Įmonė sukuria maždaug 2 proc. šalies bendrojo vidaus produkto. Jos apyvarta – daugiau kaip milijardas litų.

Dėl patogios geografinės padėties (tranzito kraštas) ir neužšalancio Klaipėdos jūrų uosto Lietuva laikoma svarbia prekybos tarp Rytų ir Vakarų partnere. Lyginant su kitomis transporto šakomis geležinkelių transportas užima apie 44 proc. krovinių vežimo Lietuvos teritorija rinkos.

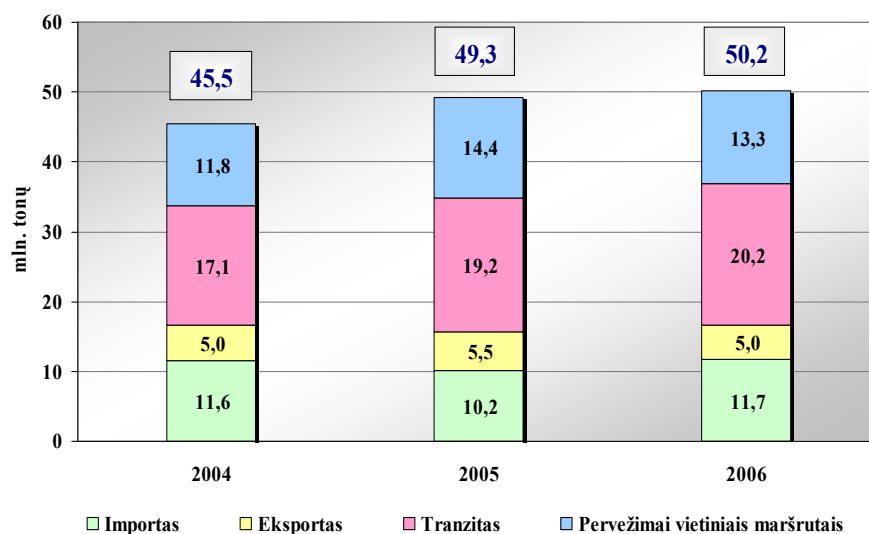
Duomenys, pateikti 2 paveiksle, rodo, kad bendrovės ūkinės finansinės veiklos rezultatams didelės įtakos turi krovinių vežimas. Šios veiklos pajamos bendrovės pajamų struktūroje 2006 metais sudarė 85,9 proc. ir išaugo iki 1071,1 mln. Lt. Akivaizdu, kad įmonės perspektyvos yra tiesiogiai susijusios su krovinių vežimu.



3 pav. AB „Lietuvos geležinkeliai“ pagrindinės veiklos pajamos 2001–2006 metais

AB „Lietuvos geležinkeliai“ 2006 metais vežė 50,2 mln. tonų krovinių, tai yra 0,9 mln. tonų daugiau nei 2005 metais (žr. 4 pav.). Krovinių vežimo masto padidėjimą lėmė mūsų valstybės ir aplinkinių šalių, kurių kroviniai gabenami tranzitu per Lietuvos teritoriją,

ekonomikos augimas. Krovinių vežimo mastai galėjo būti dar didesni, jei ne avarija AB „Mažeikių nafta“, kurios kroviniai sudaro didelę dalį AB „Lietuvos geležinkeliai“ vežamų krovinių. Per 2006 metus šiek tiek pasikeitė krovinių vežimo apimčių struktūra. Mažiausiai vežta eksportuojamų krovinių – 5,0 mln. tonų (9,9 proc.), daugiausia – 20,2 mln. tonų (40,2 proc.) tranzitinių, vietiniais maršrutais gabenta 13,3 mln. tonų (26,6 proc.), importuota 11,7 mln. tonų krovinių (23,3 proc.). Palyginti su 2005 m., krovinių srautai vietiniais maršrutais sumažėjo 7,1 proc., o tarptautiniai padidėjo 5,6 proc.



4 pav. AB „Lietuvos geležinkeliai“ krovinių vežimo apimtys 2004–2006 metais

Daugiausia geležinkelių transportu vietiniais maršrutais 2006 metais buvo vežama naftos ir naftos produktų – 5,3 mln. t (2005 m. – 6,1 mln. t), tačiau dėl avarijos AB „Mažeikių nafta“ naftos ir jos produktų vežimo mastai, palyginti su 2005 m. sumažėjo 13,4 proc. Sumažėjo ir kitų pagrindinių krovinių srautai vietiniais maršrutais: augalinės kilmės produktų vežta 1,0 mln. tonų, t.y. 24,1 proc. mažiau negu 2005 m., cheminių ir mineralinių trąšų – 3,3 mln. tonų, t.y. 11,7 proc. mažiau negu 2005 m.

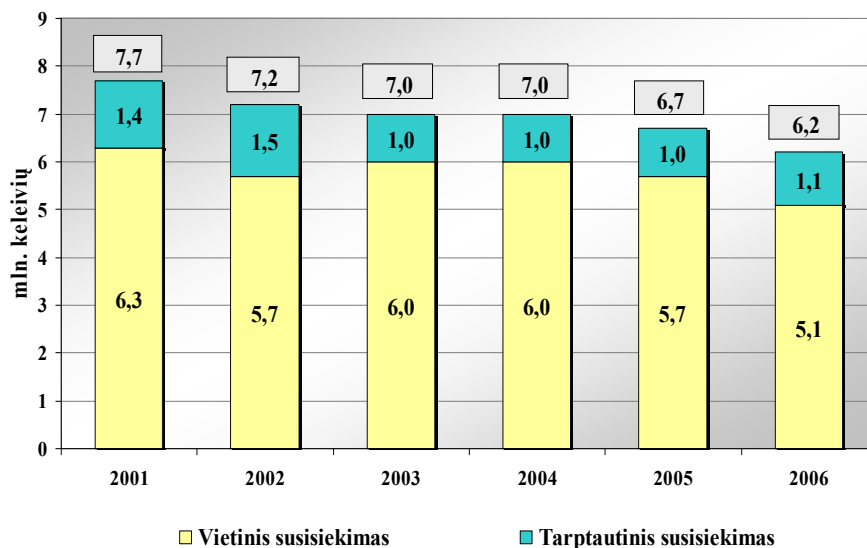
Importuojamų krovinių vežta 11,7 mln. tonų, tai yra 14,2 proc. daugiau negu 2005 m., kai buvo gabenta 10,2 mln. tonų. Iš importuojamų krovinių 20,1 proc. padidėjo cheminių ir mineralinių trąšų, 57,0 proc. – naftos ir naftos produktų vežimo mastai. 18,6 proc. sumažėjo mineralinių produktų, 9,1 proc. – juodųjų metalų vežimo mastai.

Eksportuojamų krovinių vežta 5,0 mln. tonų, tai yra 9,1 proc. mažiau negu 2005 m., 3,7 proc. sumažėjo naftos ir naftos produktų, 23,6 proc. – maisto pramonės produktų vežimo mastai. 33,4 proc. padidėjo juodųjų metalų ir 7,3 proc. – mineralinių produktų vežimo mastai.

Pagrindiniai Lietuvos klientai, lemiantys esminius pokyčius vietinio vežimo, eksporto ir importo rinkose, yra AB „Mažeikių nafta“, AB „Lifosa“, AB „Achema“, AB „Dolomitas“, AB „Akmenės cementas“, AB „Milsa“.

Tranzitinių krovinių mastai 2006 m. padidėjo 5,2 proc. ir buvo 20,2 mln. tonų. Daugiausia jų Lietuvos geležinkeliais vežta iš (į) Rusijos ir Baltarusijos. Didžiausią tranzitinių krovinių dalį sudarė nafta ir naftos produktai – 58,0 proc., juodieji metalai – 11,1 proc. ir kietasis mineralinis kuras – 10,2 proc. Pagrindinis tranzitinių krovinių srautas buvo Kaliningrado srities kryptimi: 2006 m. vežta 17,3 mln. tonų. Tranzitinių krovinių, vežamų per Tarptautinę jūrų perkėlą – vienintelę Baltijos šalyse esančią tarptautinę geležinkelio keltą liniją, mastai 2006 m. padidėjo 17,0 proc. ir buvo 109,7 tūkst. tonų. Tranzitas kitomis kryptimis 2006 m. sudarė 2,8 mln. tonų, iš jų 2,6 mln. tonų – nafta ir naftos produktai, vežami maršrutu Stasylos–Joniškis.

2006 metais geležinkelių transportu naudojosi 6193, 8 tūkst. keleivių, iš jų: 5134,0 tūkst. – vietiniais maršrutais, 1059,8 tūkst. – tarptautiniais traukinių maršrutais.

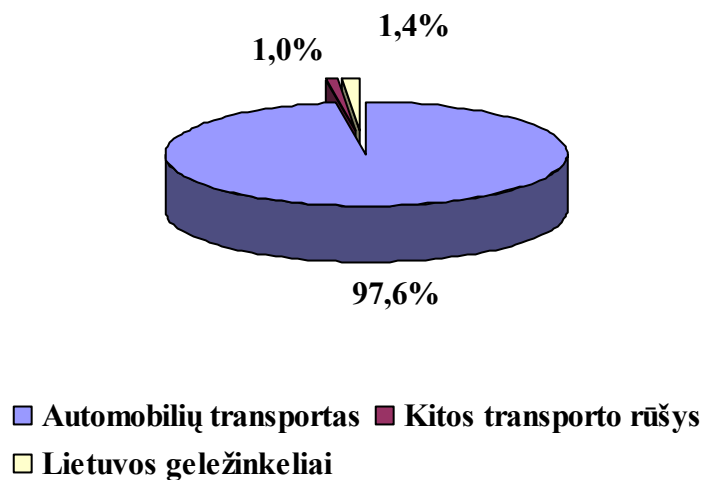


5 pav. AB „Lietuvos geležinkeliai“ keleivių vežimo apimtys 2001–2006 metais

Keleiviai buvo vežami 163 traukiniais: 131 – AB „Lietuvos geležinkeliai“ vietinio ir 32 bendrovės bei kitų šalių geležinkelių tarptautinio susisiekimo traukiniais.

Lyginant su kitomis transporto šakomis geležinkelių transportas užima tik apie 1,4 proc. keleivių vežimo Lietuvos teritorija rinkos.

Vietinio susisiekimo traukiniais vežta 10,8 proc. keleivių mažiau nei 2005 m. Keliaujančių tarptautiniais skaičius 2006 m. išaugo 10,2 proc. Per Lietuvą tranzitu vežama apie 66 proc. visų tarptautinio susisiekimo keleivių.

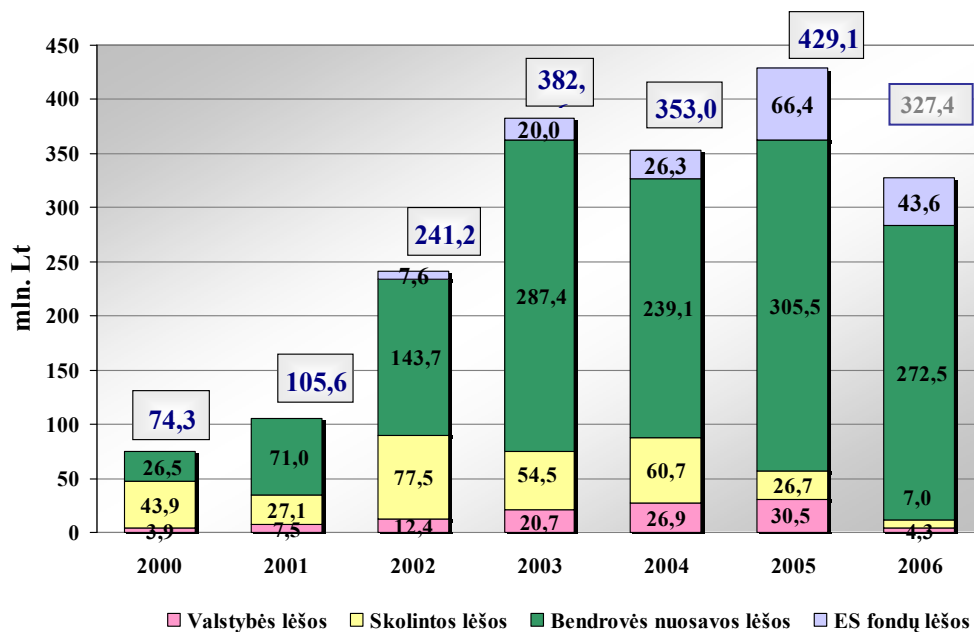


6 pav. Keleivių vežimas Lietuvos Respublikoje pagal transporto rūšis 2006 metais

Skirtingai nei kitose Europos Sąjungos šalyse keleivių vežimo geležinkelių transportu paslaugų teikimas Lietuvos Respublikoje nuostolingas. Bendrovės patirti nuostoliai iš šios veiklos sudarė 121,9 mln. Lt (2005 m.) ir 125,9 mln. Lt (2006 m.), tačiau jų kompensavimui lėšų skirta atitinkamai 2005 m. – 7,05 mln. Lt, iš kurių negaunamų pajamų, vežant keleivius lengvatinėmis sąlygomis atlyginimui panaudota 3,98 mln. Lt ir nuostoliams, patirtiems dėl keleivių vežimo vietiniais maršrutais, kompensuoti teko 3,07 mln. Lt. 2006 m. bendrovei skirta tik 9,18 mln. Lt, iš kurių negaunamų pajamų, vežant keleivius lengvatinėmis sąlygomis atlyginimui skirta 4,25 mln. Lt ir nuostoliams, patirtiems dėl keleivių vežimo vietiniais maršrutais, kompensavimui tenka 4,93 mln. Lt. Panaši situacija ir 2007 metais, kai preliminariais duomenimis keleivių vežimo veiklos nuostoliai gali siekti 128,0 mln. Lt, o valstybės biudžeto lėšomis dengiama tik 19,2 mln. Lt.

Bendrovė per 2006 metus investicinės programos vykdymui panaudojo 327,4 mln. Lt, iš jų: 272,5 mln. Lt – savo lėšų, 43,6 mln. Lt – Europos Sąjungos fondų lėšų, 4,3 mln. Lt valstybės biudžeto lėšų ir 7,0 mln. Lt paskolų su valstybės garantija. AB „Lietuvos geležinkeliai“ investicijų programos tikslas – užtikrinti stabilų geležinkelių funkcionavimą, siekti, kad vežimo geležinkeliais mastai Lietuvoje didėtų. Vienas iš bendrovės prioritetų yra geležinkelių infrastruktūros atstatymas. Per 2004–2006 metus IX-ajame transporto koridoriuje kapitališkai suremontuota daugiau kaip 208 km kelių, baigti modernizuoti telekomunikacijų įrenginiai,

signalizacijos, elektros tiekimo linijos ir t.t. Modernizuoti infrastruktūros ruožai leidžia padidinti krovinių greitį, linijų pralaidumą, užtikrinti eismo saugumą. Palyginti su 2005 m. linijų pralaidumas padidėjo 15–20 proc. Iš viso 2004–2006 m. į Lietuvos geležinkelius investuota 1109,5 mln. Lt: iš jų 61,8 mln. Lt – valstybės biudžeto, 94,3 mln. Lt – valstybės vardu ir su valstybės garantija paimtų paskolų, 136,3 mln. Lt – Europos Sąjungos fondų ir 817,1 mln. Lt – bendrovės lėšų.



7 pav. AB „Lietuvos geležinkeliai“ investicijos 2000–2006 metais

2006 metų pabaigoje bendrovėje dirbo 10827 darbuotojai. Vidutinis darbuotojo mėnesio darbo užmokestis sudarė apie 1904 Lt.

Bendrovės įstatinis kapitalas 2006 metų pabaigoje sudarė 1574,52 mln. Lt. Visos AB „Lietuvos geležinkeliai“ akcijos priklauso valstybei. Pati bendrovė valdo 100 procentų akcinio kapitalo UAB „Gelmagis“, UAB „Geležinkelio tiesimo centras“, UAB „Vilniaus lokomotyvų remonto depas“, UAB „Gelsauga“, turi 34 proc. UAB „VAE Legetecha“ akcijų.

AB „Lietuvos geležinkeliai“ 2006 m. balandžio 1 d., įgyvendinant Geležinkelių transporto sektoriaus reformos įstatymo pirmojo etapo reikalavimus, buvo pakeista organizacinė struktūra. Bendrovėje įsteigtos Geležinkelių infrastruktūros, Krovinių vežimo, Keleivių vežimo direkcijos, Geležinkelių apsaugos ir Informacinių technologijų centrai. 2007 metų birželio 21 d. bendrovės Valdyba patvirtino naują AB „Lietuvos geležinkeliai“ valdymo struktūrą (žr. 1 priedą).

Bendrovės struktūriniai padaliniai įsteigti pagal jų vykdomos veiklos tikslus ir ekonominės veiklos rūšis. Struktūrinių padalinių veiklos tikslus ir rodiklius nustato, finansavimą

skiria bendrovės vadovas. Kiekvieno struktūrinio padalinio (direkcijos) veiklai užtikrinti juose įsteigti atitinkami padaliniai: ekonomikos ir finansų, technikos, saugos, personalo, teisės, rinkodaros, analizės ir kiti. Už savo veiklos rezultatus struktūriniai padaliniai atsiskaito bendrovės vadovui arba juos kuriojančiam generalinio direktoriaus pavaduotojui.

Geležinkelių infrastruktūros direkcija, teisės aktais užtikrindama bendrovei pavestą geležinkelių infrastruktūros valdytojo funkcijų vykdymą, valdo ir prižiūri, modernizuoja ir plėtoja viešąją ir jos veiklą užtikrinančią geležinkelių infrastruktūrą, užtikrina, kad geležinkelių infrastruktūra ir jos objektų pagrindiniai parametrai atitiktų norminius, techninius ir eksploatacinius, eismo saugos, aplinkosaugos ir kitus reikalavimus, sudaro nediskriminacines sąlygas teikiant paslaugas visoms geležinkelio įmonėms, besinaudojančioms viešąja geležinkelių infrastruktūra, sudarydama sąlygas efektyviam investicijų į viešąją geležinkelių infrastruktūrą panaudojimui, rengia geležinkelių infrastruktūros modernizavimo ir plėtros projektus bei įgyvendina juos skirto finansavimo ribose ir kt.

Keleivių vežimo direkcija vykdo bendrovės, kaip licencijuotos geležinkelio įmonės, keleivių ir bagažo vežėjo veiklą Lietuvos Respublikos teritorijoje ir tarptautiniais maršrutais, naudojant viešąją geležinkelių infrastruktūrą ir užtikrinant trauką teisėtai valdomomis priemonėmis, atlieka riedmenų remontą, eksploataciją ir techninę priežiūrą bei teikia kitas, su keleivių vežimu susijusias paslaugas.

Krovinių vežimo direkcija vykdo bendrovės, kaip licencijuotos geležinkelio įmonės, krovinių vežėjo veiklą Lietuvos Respublikos teritorijoje ir tarptautiniais maršrutais, naudojant viešąją geležinkelių infrastruktūrą ir užtikrinant trauką teisėtai valdomomis priemonėmis, atlieka riedmenų remontą, eksploataciją ir techninę priežiūrą, vykdo rinkodarą, teikia krovinių ekspedijavimo bei kitas su krovinių vežimu susijusias paslaugas.

Informacinių technologijų centras vykdo bendrovės veiklos informacinį aprūpinimą, kuria, diegia ir eksploatuoja informacines sistemas.

Išvados:

1. Lietuvos geležinkeliai užima apie 44 proc. visos krovinių rinkos. Krovinių vežimo veikla pelninga, dominuoja krovinių vežimai kryptimi Rytai–Vakarai.
2. Per Lietuvą geležinkelių transportu vykdomas krovinių ir keleivių tranzitas Kaliningrado srities kryptimi.
3. Keleivių vežimas sudaro santykinai mažą (5 proc. pajamų), bet labai nuostolingą veiklos dalį.
4. Bendrovė veikia pelningai ir iš gautų pajamų užtikrina Lietuvos geležinkelių sektoriaus finansinį stabilumą bei plėtrą, vykdo investicinius infrastruktūros plėtros projektus, užtikrina visuomenės išsipareigojimų vykdymą.

5. Valstybės parama infrastruktūros plėtojimui bei visuomenės aptarnavimo įsipareigojimams vykdyti minimali.

3.3.2. AB „Lietuvos geležinkeliai“ veiklos SSGG analizė

Charakterizuojant AB „Lietuvos geležinkeliai“, kaip vieną iš transporto sektoriaus ūkio subjektų, reikia apžvelgti ir jo stiprybes, silpnybes, galimybes ir grėsmes. SSGG analizė pagrįsta bendrovės strateginiu 2007–2010 metų planu.

Stiprybės:

1. Ilgalaike AB „Lietuvos geležinkeliai“ vežimo geležinkeliais ir su tuo susijusių paslaugų teikimo patirtis, sukurtas turtas, išplėtotą visą Lietuvos geležinkelių tinklą apimanti geležinkelių paslaugų infrastruktūra, kvalifikuotas personalas, įdiegtos informacinės sistemos – šie veiksniai sudaro prielaidas bendrovei tinkamai tenkinti augantį krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų poreikį, išlaikant stiprias konkurencines pozicijas į rinką ateinant naujiems geležinkelių vežėjams.

2. Palanki tranzitui geležinkeliais šalies geografinė padėtis:

- Lietuvos teritoriją kerta IX-ojo Paneuropinio transporto koridoriaus atšakos IXB ir IXD;
- Lietuvos teritoriją kerta I-ojo Paneuropinis transporto koridorius ir jo atšaka IA;
- neužšalantis Klaipėdos jūrų uostas.

3. AB „Lietuvos geležinkeliai“ vykdoma trečiųjų šalių krovinių ir keleivių tranzito veikla užtikrina bendrovei stabilias pajamas.

Silpnybės:

1. Didelė įmonės veiklos rezultatų priklausomybė nuo trečiųjų šalių (ypač Rusijos) vykdomos politikos vežimo klausimais.

2. Lietuva geografiškai per maža ir urbanistiniu požiūriu nepalanki šalis geležinkelių vidaus vežimui (ypač keleivių vežimui).

3. Geležinkelių infrastruktūrai, lyginant su kelių transportu, būdinga didesnė raidos inercija, todėl sunku konkuruoti su automobilių transportu. Esama Lietuvos geležinkelių infrastruktūra netenkina keleivių vežimo paslaugų teikimo poreikį – per maži greičiai, nėra patogaus privažiavimo.

4. Susidėvėjęs, fiziškai ir morališkai pasenęs turimas keleivinių riedmenų parkas.

5. Nepakankamas valstybės finansavimas, skiriamas keleivių vežimui (veiklos nuostoliui dengti, riedmenų parko atnaujinimui). Kadangi AB „Lietuvos geležinkeliai“ iš

krovinių vežimo veiklos finansuoja keleivių vežimą ir negauna pakankamos kompensacijos iš valstybės, įmonė krovinių vežimo rinkoje veikia prastesnėmis sąlygomis už esamus konkurentus (tiek autotransportą, tiek užsienio šalių geležinkelių vežėjus) ir potencialius konkurentus (naujus geležinkelių vežėjus).

6. Lietuvos geležinkelių vežėjai netiesiogiai finansuoja konkurentą – autotransportą. Geležinkelių vežėjai, pirkdami dyzelinį kūrą, apmoka akcizą, kurio didžioji dalis tenka Kelių priežiūros ir plėtros programai, skirtai autokelių priežiūrai ir plėtrai finansuoti. Geležinkelių sektoriui šios lėšos neskiriamos. Tai mažina Lietuvos geležinkelių konkurencingumą autotransporto atžvilgiu.

Galimybės:

1. Augant Lietuvos ir kaimyninių šalių ūkiui, atitinkamai didėja krovinių vežimo Lietuvos geležinkeliais poreikis.

2. Plėtojant tarptautinių multimodalinių vežimų tinklą, dalį autotransportu gabenamų krovinių gali perimti geležinkeliai.

3. Lietuvos valstybei didinant nuostolingos keleivių vežimo veiklos finansavimą, bendrovės finansinė našta sumažėtų ir atsirastų galimybė skirti daugiau lėšų turto atnaujinimui bei plėtojimui, didinant įmonės, kartu ir viso Lietuvos geležinkelių sektoriaus veiklos efektyvumą.

4. Išsprendus problemą dėl geležinkelių vežėjų apmokamo akcizo už kūrą (priėmus sprendimą atleisti nuo akcizo geležinkelių riedmenims naudojamą kūrą arba gražinti šį akcizą geležinkelių sektoriui), būtų pagerinta Lietuvos geležinkelių finansinė būklė, kartu padidintas konkurencingumas autotransporto bei kitų šalių geležinkelių atžvilgiu.

5. AB „Lietuvos geležinkeliai“ investicijos:

- kartu su naryste ES gerokai padidintas geležinkelių sektoriaus modernizavimo ir plėtros projektų finansavimas ES lėšomis. Tai didina Lietuvos geležinkelių sektoriaus atnaujinimo, modernizavimo ir plėtros galimybes. Investicijos į Lietuvos viešąją geležinkelių infrastruktūrą leidžia pagerinti infrastruktūros būklę, reikalingą traukinių pralaidumui ir eismo saugumui užtikrinti, padidinti traukinių greičius ir svorius;

- intensyviai modernizuojamas prekinių riedmenų parkas leidžia didinti krovinių vežimo veiklos efektyvumą (pavyzdžiui, mažinant kuro sunaudojimo normas, iš dalies kompensuojama kuro kainų augimo neigiama įtaka krovinių vežimo veiklos rezultatui);

- ES ir/ar valstybės lėšų skyrimas keleivinių riedmenų atnaujinimo programai paspartintų keleivinių riedmenų parko atnaujinimo ir modernizavimo procesą. Padidinus keleivinių traukinių greitį, galima būtų pritraukti papildomus keleivių srautus.

Grėsmės:

1. Liberalizavus krovinių vežimo geležinkeliais rinką, nauji operatoriai sieks perimti AB „Lietuvos geležinkeliai“ vykdomą pelningą krovinių vežimą. Užsienio šalių praktika rodo, kad didžiosios šalys (jų stambūs operatoriai) užima mažesnių valstybių geležinkelių rinkas, o vietinis verslas praranda pajamas. Taip pat yra grėsmė iš Latvijos geležinkelių vežėjų pusės (ypač dėl jų siekio perimti AB „Mažeikių nafta“ eksportuojamą produkciją, nukreipiant ją į Latvijos jūrų uostus).

2. Rusijos vyriausybės politika, proteguojanti krovinių vežimą per savo uostus, gali daryti neigiamą įtaką krovinių srautų tranzitui geležinkeliais per Lietuvą.

3. Nepakankamas konkurencingumas ir patrauklumas vežant keleivius, palyginti su kitais transporto būdais (lengvaisiais automobiliais, autobusais) Lietuvoje ir kituose pagrindiniuose geležinkelių maršrutuose Baltijos šalyse. Kitos transporto rūšys plėtoja savo paslaugas greičiau nei Lietuvos geležinkelių sektorius.

4. Su kaimyninėmis šalimis nesuderinta ir nekoordinuota geležinkelių tarifų politika.

3.3.3. AB „Lietuvos geležinkeliai“ veiklos ir raidos politikos analizė

Įvertinę AB „Lietuvos geležinkeliai“ stipriąsias ir silpnąsias puses, nagrinėsime bendrovės vykdomą veiklos politiką.

AB „Lietuvos geležinkeliai“ yra stambiausia transporto paslaugas teikianti įmonė šalyje, siekianti užtikrinti pakankamą, patikimą ir saugią geležinkelių infrastruktūrą, tenkinti rinkos poreikius transportavimo paslaugoms, didinti veiklos produktyvumą ir efektyvumą, gerinti teikiamų paslaugų kokybę ir užtikrinti integraciją į ES transporto sistemą.

Šiuo metu pagrindinis Lietuvos geležinkelių tikslas – integruotis į Europos Sąjungos transporto sistemą (Transeuropinį transporto tinklą - TEN) ir įsitvirtinti tarptautinėje transporto paslaugų rinkoje. Sėkmingai įgyvendinti užsibrėžtus uždavinius padeda pagrindinių veiklos politikos principų bei priemonių nustatymas.

Taigi, geležinkelių transporto veiklos politika yra principai ir priemonės, kuriomis stengiamasi tvarkyti ir vystyti geležinkelių transporto sistemą taip, kad būtų tenkinami šalies ūkio ir gyventojų transportavimo poreikiai bei skatinamas valstybės ekonomikos vystymasis.

AB „Lietuvos geležinkeliai“ veiklos politikos tikslas – įdiegti laisvos rinkos santykius geležinkelių transporto sektoriuje, liberalizuoti vežimą geležinkeliais ir aptarnaujančias veiklas, padaryti Lietuvos geležinkelio transportą konkurencingą kitų geležinkelių ir kitų transporto rūšių atžvilgiu, atskiriant infrastruktūros eksploatavimo, keleivių ir krovinių vežimo funkcijas, tenkinti

visuomenės ir šalies ekonomikos vežimo reikmes, integruotis į Europos transporto sistemą ir įsitvirtinti joje.

Pagrindiniai veiklos uždaviniai: geležinkelių transporto dalyvavimas ekonomikos vystyme bei efektyvi bendrovės veikla, konkurencingumo didėjimas, aprūpinimas darbo vietomis, didelė geležinkelių transporto įtaka subalansuotam šalies vystymuisi, harmoningas geležinkelių transporto vystymas, aplinkos apsaugos ir eismo saugumo gerinimas, klientų poreikių tenkinimas.

Galima būtų išskirti tokius pagrindinius bendrovės veiklos politikos principus: verslumą, konkurencingumą, ekonominį efektyvumą, veiklos išgryninimą, finansinės apskaitos ir santykių skaidrumą, kokybę, laisvą priėjimą prie infrastruktūros, suderinamumą su Europos Sąjungos ir kitų išorinių geležinkelių sistemomis.

Taikomos veiklos politikos priemonės: geležinkelių valdymo nepriklausomybė nuo valstybės; infrastruktūros valdymo atskyrimas nuo paslaugų teikimo; finansinė valstybės parama geležinkeliams; kai kurios teisės geležinkelių įmonėms, kad jos patektų į infrastruktūrą ir galėtų teikti tarptautines paslaugas. Šios priemonės atspindi svarbius geležinkelių organizacinės struktūros bei jos santykių su valstybe pokyčius.

Nustatę pagrindinius veiklos politikos principus bei priemones, aptarsime bei įvertinsime Lietuvos geležinkelių transporto sektoriaus raidą 2007–2013 metais. Šiame poskyryje analizuosime pagrindinius veiksnius, darančius įtaką sektoriaus veiklai, veiklos rezultatus, geležinkelių transporto sektoriaus investicijų poreikį, investicijų finansavimo šaltinius, geležinkelių sektoriaus dalyvių finansinę būklę.

Prognozuojant geležinkelių sektoriaus finansinius rodiklius, remtasi faktiniais 2005 ir 2006 metų AB „Lietuvos geležinkeliai“ veiklos rodikliais ir numatomos veiklos vykdymo prielaidomis 2007–2013 metais bei daryta prielaida, kad prognozuojamu laikotarpiu, t.y. 2007–2013 metais, Lietuvos geležinkelių sektorių atstovauja AB „Lietuvos geležinkeliai“.

3.3.3.1. Keleivių vežimo politikos analizė

Keleivių transportas yra svarbus visuomeninio gyvenimo veiksnys. Daugelyje pasaulio šalių didelė reikšmė transporto sistemoje vežant keleivius teikiama geležinkeliams. Tai tapo aktualu išsivysčiusiose Europos šalyse, kur dėl automobilių kamščių keliuose, ekologinių bei eismo saugumo situacijų blogėjimo jau ieškoma alternatyvių keleivių vežimo priemonių, daugiausia keleivius nukreipiant į geležinkelių transportą. Lietuvoje taip pat imamasi priemonių, kad geležinkelių transportas būtų patrauklesnis, patogesnis keleiviams, atsižvelgiant į jų norus bei pageidavimus.

Šiuo metu Lietuvoje geležinkeliu pervežama tik apie 1,0 proc. keleivių, o Europos Sąjungos šalyse geležinkelių transportu naudojasi apie 5,8 proc. keleivių. Lietuvoje yra potencialas augti geležinkelių transporto keleivių srautams. Tai atitinka ir valstybės interesą – skatinti keleivių vežimo srauto perkėlimą nuo santykinai nesaugaus ir neekologiško autotransporto į geležinkelių transportą.

Pastaraisiais metais AB „Lietuvos geležinkeliai“ įvairiomis priemonėmis stengiasi pritraukti keleivius naudotis geležinkelio transportu: gerinama infrastruktūra, didinamas keleivinių traukinių greitis, įsigijami nauji ir modernizuojami turimi riedmenys, gerinamas keleivių aptarnavimas, imamasi organizacinių priemonių, įgyvendinant Europos Sąjungos direktyvų reikalavimus, liberalizuojant rinką, padidinti jų konkurencingumą Europos transporto paslaugų rinkoje.

Prognozuojama, kad keleivių vežimo apimtys Lietuvos geležinkeliuose augs:

- atnaujinus keleivinių riedmenų parką bei modernizavus infrastruktūrą ir tokiu būdu išsprendus kelionės trukmės bei komforto užtikrinimo problemas, kurios šiuo metu yra pagrindinė kliūtis, siekiant pritraukti keleivius;
- valstybei laikantis kryptingos politikos, skatinančios keleivius naudotis geležinkelių transportu.

Keleivių vežimas vietiniais maršrutais

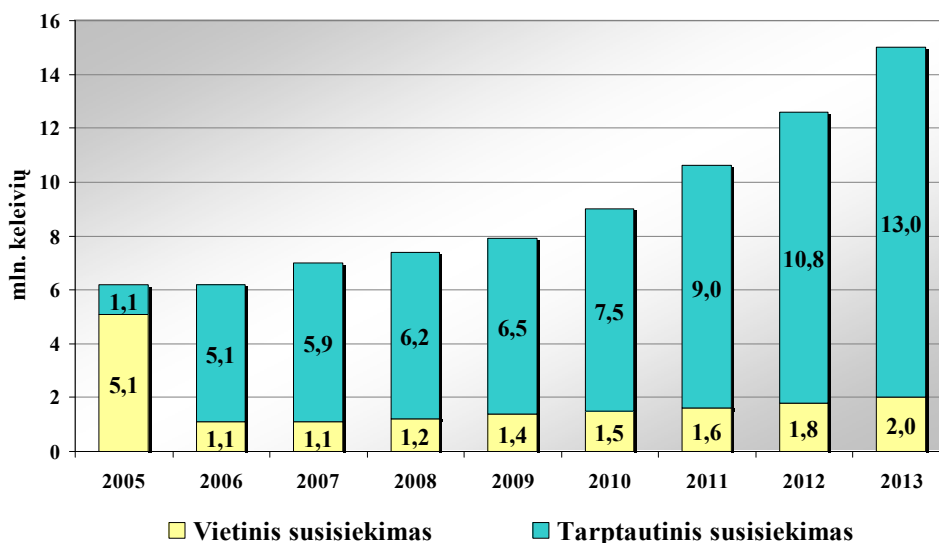
Prognozuojama, kad keleivių, vežamų vietiniais maršrutais, apimtys iki 2013 metų išaugs daugiau kaip 2 kartus, iki 13 mln. keleivių per metus (žr. 6 pav.). Numatomas spartus keleivių skaičiaus augimas, keleivių vežėjui įsigijus naujus modernius ir komfortiškus keleivinius riedmenis.

Reikšmingiausias keleivių skaičiaus augimas numatomas modernizuotoje elektrifikuotoje geležinkelio linijoje Naujoji Vilnia–Kaunas, kurioje maksimalų keleivinių traukinių greitį iki 2013 metų numatoma padidinti iki 160 km/h.

Keleivių vežimas tarptautiniais maršrutais

Keleivių, vykstančių geležinkeliu tarptautiniais maršrutais, skaičiaus augimo tempai bus lemiami keleivių (Lietuvos ir NVS šalių gyventojų) perkamosios galios ir poreikio keliauti augimu.

Tarptautiniais maršrutais vežamų keleivių skaičius augs atnaujinus traukinio maršrutą Vilnius–Varšuva–Vilnius, o vėliau organizuojant keleivių vežimą geležinkeliais iš Lietuvos (ar per Lietuvą) į kitas ES šalis.

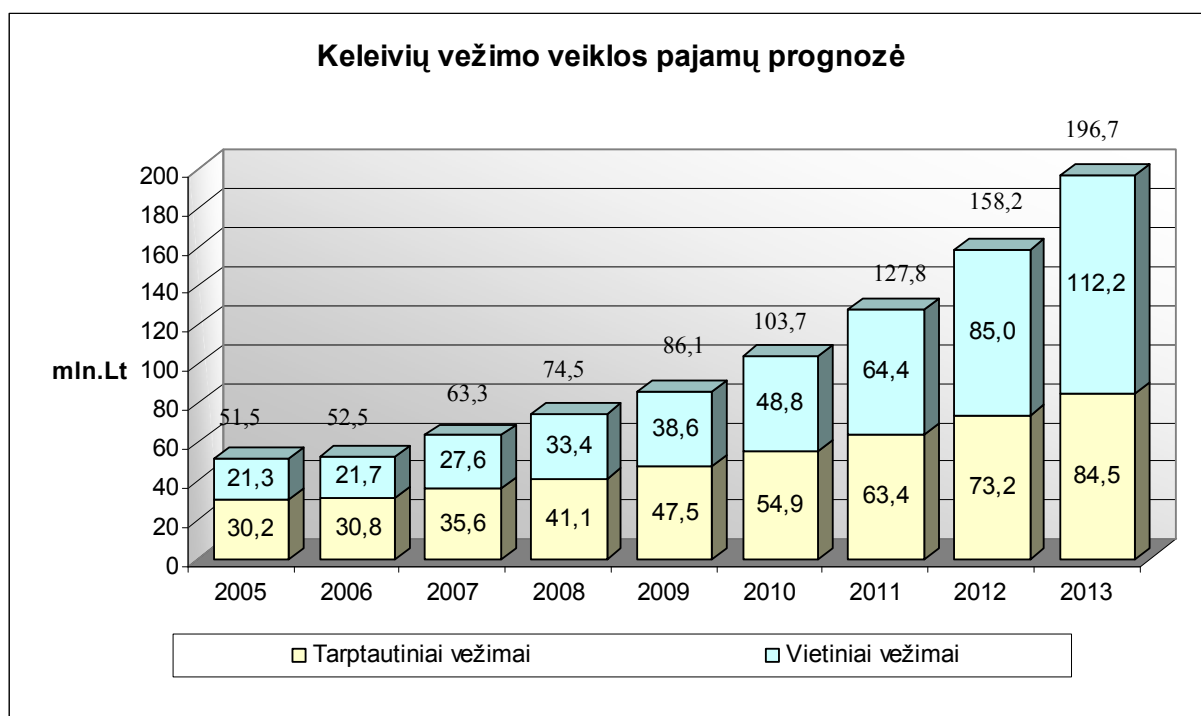


8 pav. Keleivių vežimo apimčių prognozė iki 2013 metų

Siekiant pritraukti keleivius, kartu su keleivinių riedmenų modernizavimu reikia sutankinti traukinių, vykstančių pagrindiniais keleivių vežimo maršrutais (visų pirma, atkarpoje Naujoji Vilnia–Kaunas), grafiką. Prognozuojama, kad 2013 m. keleivinių traukinių rida bus padidinta apie 50% (atskirose geležinkelio atkarpose – iki 100%).

Keleivių vežimo mastų ir keleivinių traukinių darbo rodiklių pokyčių prognozė pateikta 2 priede.

Prognozuojamas didėjantis pervežamų keleivių skaičius lems ir augančios keleivių vežimo veiklos pajamas. Spartus pajamų augimas numatomas iš esmės atnaujinus keleivinių riedmenų parką, užtikrinus didesnę keleivių vežimo greitį ir kelionės komfortą, sutankinus keleivių vežimo maršrutų grafiką, taip reikšmingai padidinus keleivių vežimo (ypač keleivių vežimo vietiniais maršrutais) apimtį (žr. 7 pav.).



9 pav. Keleivių vežimo veiklos pajamų prognozė iki 2013 metų

Reikia pastebėti, kad keleivių vežimo pajamų augimui reikšmingos (neigiamos) įtakos turi ir turės spartus keleivių vežimo įkainių didinimas.

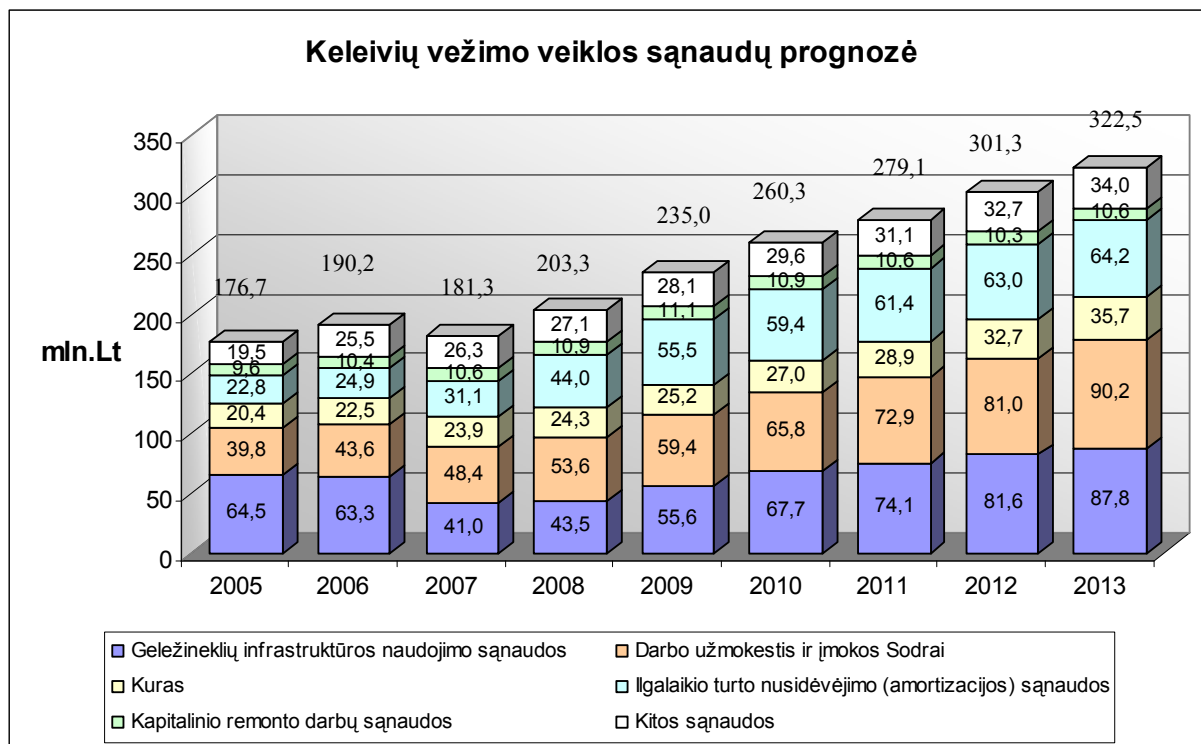
Šiandien maksimalią keleivio bilieto kainą vieno kilometro atstumu vietiniu maršrutu nustato Valstybės kainų ir energetikos kontrolės komisija. Faktinius tarifus nustato bendrovės Valdybos patvirtinta tarifų komisija. Vieno keleivio kilometro kaina priklauso nuo vagono klasės ir traukinio kategorijos, neįvertinant visų su šios paslaugos atlikimu susijusių tiesioginių ir netiesioginių sąnaudų. Lietuvos Respublikos lengvatų įstatymas numato lengvatas socialiai remtiniams gyventojams (pensininkams, neįgaliesiems, studentams ir pan.). Lengvatinių bilietų tarifas mažesnis iki 70 proc. Laikomasi nuostatos, kad visuomeninis transportas yra socialiai būtinas, kad tai – socialinė paslauga, todėl visuomeninio transporto sistemos efektyviam funkcionavimui negali būti taikomi klasikiniai komercinio finansavimo principai, kai vartotojas už gautą paslaugą sumoka visą kainą.

Šiuo metu keleivių vežimas geležinkelių vietiniais maršrutais yra ypač nuostolingas – keleivių vežimo įkainiai nepadengia net kintamųjų keleivių vežimo sąnaudų (bendrovės patiriami nuostoliai iš šios veiklos pateikti 3.3.1. poskyryje). 2005 m. gegužės mėnesį Valstybinė kainų ir energetikos kontrolės komisija priėmė sprendimą padidinti maksimalią keleivių vežimo vietiniais maršrutais įkainių ribą (vidutiniškai apie 2 kartus). Atsižvelgiant į tai, 2006 metais vietinio ir tarptautinio keleivių vežimo tarifai buvo padidinti. Prognozuojant keleivių vežimo veiklos rezultatus iki 2013 metų padaryta prielaida, kad keleivių vežimo įkainiai augs apie 10–15 proc. per metus. Taip pat padaryta prielaida, kad Lietuvos Vyriausybė, įgyvendindama

valstybės socialinę politiką, socialiai remtiniams keleiviams užtikrins lengvatas ir taip kompensuos didėjančią kelionės kainą.

Keleivių vežimo tarptautiniais maršrutais įkainiai priklauso nuo tarptautinių susitarimų. Prognozuojama, kad bendras kainų augimas lems keleivių vežimo tarptautiniais maršrutais įkainių didinimą vidutiniškai 5 proc. per metus.

Keleivių vežimo veiklos sąnaudos (išskyrus sąnaudas geležinkelių infrastruktūrai ir nusidėvėjimą) augs proporcingai išteklių kainų augimui bei augančioms vežimų apimtims (žr. 8 pav.).

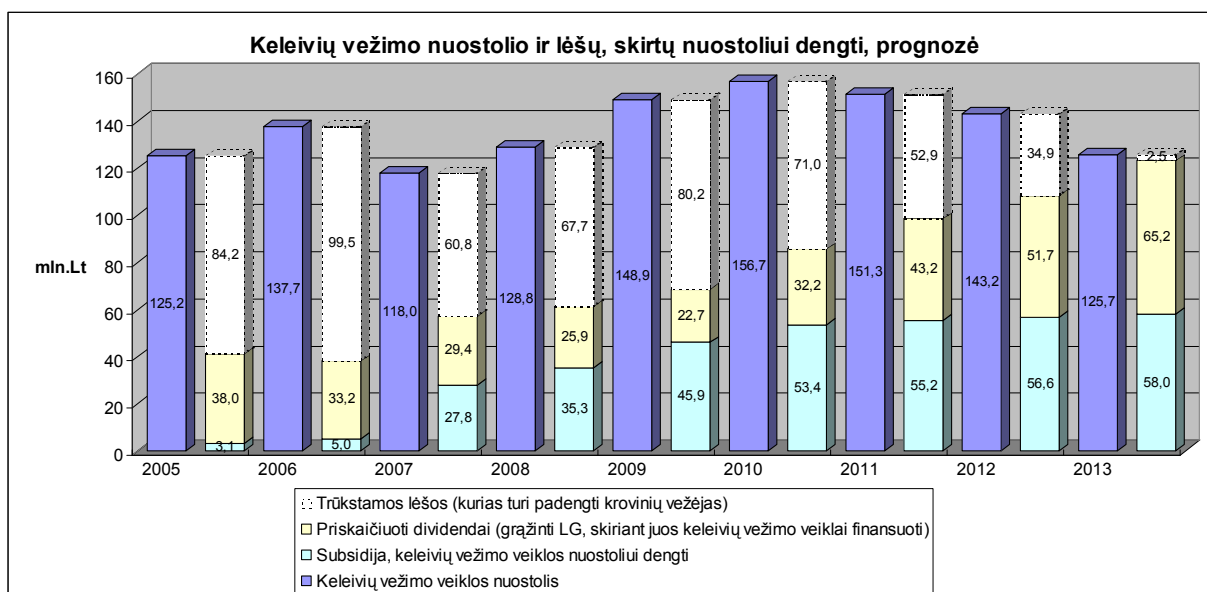


10 pav. Keleivių vežimo veiklos sąnaudų prognozė iki 2013 metų

Infrastruktūros sąnaudos, tenkančios keleivių vežimui, pradės mažėti kai bus pradėta vežėjui taikyti geležinkelių infrastruktūros rinkliava. Pagrindinė mažėjimo priežastis – pagal metodiką didžioji infrastruktūros išlaidų dalis krovinių vežimui ir keleivių vežimui paskirstoma pagal traukinių darbo apimtį (tkm bruto). Kadangi vidutiniškai keleiviniai traukiniai daugiau kaip 10 kartų lengvesni už prekinus, keleivių vežimui tenka santykinai nedidelė infrastruktūros išlaidų dalis. Be to, vežant keleivius, didelę dalį (pagal tkm bruto daugiau kaip 70 proc.) sudaro vietinio susisiekimo traukinių darbas, kuriam taikomi infrastruktūros rinkliavos įkainiai reikšmingai sumažinami ES ir valstybės lėšomis, kurias numatoma investuoti į geležinkelių infrastruktūrą.

Įvykdžius investicijas į keleivinių riedmenų parką, labai išauga nusidėvėjimo sąnaudos. Numatomos investicijos iš įmonės lėšų bei paskolų apie du kartus viršys esamą ilgalaikio turto nusidėvėjimą.

Keleivių vežimo geležinkelių transportu veikla ir toliau išlieka nuostolinga. Galima daryti prielaidą, kad įvedus geležinkelių infrastruktūros rinkliavą nuostolis sumažės dėl mažesnių keleivių vežėjui priskiriamų infrastruktūros sąnaudų. Iki 2010 metų dėl išteklių kainų bei nusidėvėjimo sąnaudų augimo nuostolis didės, kol nebus pakankamai padidinti vežimo įkainiai bei keleivių vežimo mastai.



11 pav. Keleivių vežimo nuostolio ir lėšų, skirtų nuostoliui dengti, prognozė iki 2013 metų

Diagramoje (11 pav.) pateikiama keleivių vežimo (su papildomomis keleivių vežėjo paslaugomis) pelno (nuostolių) prognozė.

Prognozė parodo, kad nei šiandien, nei ateityje AB „Lietuvos geležinkeliai“ negali atsisakyti kryžminio finansavimo. Tai lemtų keleivių vežimą vykdančio įmonės padalinio bankrotą, kadangi numatoma valstybės subsidija keleivių vežimo nuostoliui dengti (prognozuojama, kad nuo 2008 m. didžioji valstybės lėšų, skiriamų geležinkelių sektoriui, dalis teks keleivių vežimo nuostoliui dengti) ir grąžinami dividendai (dar viena galima finansavimo priemonė – apie 30 mln.Lt per metus ir daugiau, priklausomai nuo AB „Lietuvos geležinkeliai“ veiklos rezultato) nebus pakankamos lėšos keleivių vežimo veiklai finansuoti. Taip pat tikėtina, kad, liberalizavus Lietuvos geležinkelių vežimų rinką, keleivių vežimo veiklos, esant nepakankamam šios veiklos subsidijavimui iš valstybės biudžeto, privatūs vežėjai nevykdys.

3.3.3.2. Krovinių vežimo politikos analizė

Svarbu plėtoti krovinių vežimo ūkį taip, kad būtų užtikrintas krovinių srautų didėjimas, pritraukti nauji klientai, siūlomos naujos paslaugos, geresnis aptarnavimas, saugus, patikimas ir greitas krovinių vežimas, kvalifikuotas personalas.

Galima išskirti pagrindinius krovinių srautus formuojančius veiksnius.

Vietinių krovinių pervežimų rinką formuoja stambiausios šalies įmonės – pagrindiniai klientai, besikeičianti prekių struktūra, krovinių vežimo pasiskirstymas tarp transporto rūšių ir geležinkeliams tenkanti krovinių srautų dalis, dažnai nulemiama priėjimo prie geležinkelio linijų/stočių galimybės bei gabenimo atstumo geležinkeliu.

Krovinių eksportą ir importą nulemia tarptautinės prekybos eksportas, eksportuojamų prekių paklausa užsienyje, importą – rinkos paklausa įvežamoms prekėms ir vartotojų perkamoji galia.

Tranzitinių krovinių vežimas, kaip jau minėta ankstesniuose skyriuose, Lietuvos teritorija formuoja pagrindinius srautus Rytų–Vakarų kryptimi: Kaliningrado srities kryptis, Klaipėdos uosto kryptis. Šiaurės–Pietų kryptimi tranzito srautas geležinkeliais nedidelis, tačiau didžiulės ES ir Lietuvos investicijos nukreiptos būtent į šios krypties geležinkelio linijos statybą.

Kombinuoti intermodaliniai pervežimai yra moderniosios technologijos kryptis. Juose geležinkelio transportui tenka lemiama paslaugos dalis. Tam tikslui skatinamas vežimas konteineriuose, išsigyjami specialūs riedmenys, organizuojami krovininiai šaudykliniai traukiniai.

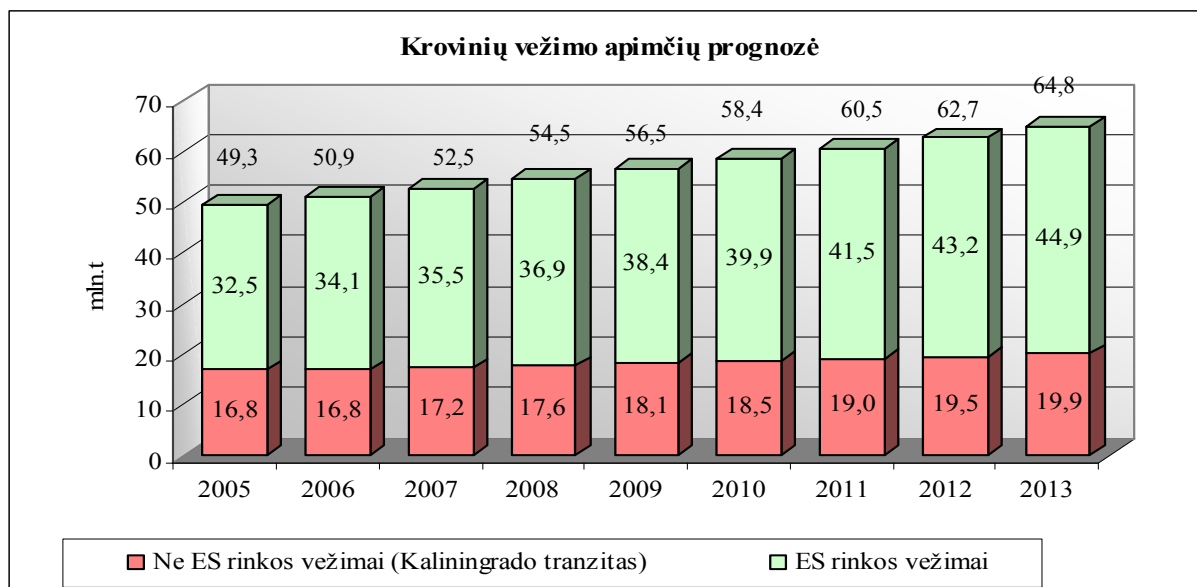
Krovinių terminalai. Geležinkelių transporte modernizuojamos krovinių stotys, tobulinama dviejų skirtingų transporto rūšių sąveikos technologija. Lietuvai reikalingi universalūs logistikos centrai, multimodaliniai terminalai. Parengti krovinių terminalų steigimo projektai Klaipėdos, Kauno, Vilniaus miestuose.

Įgyvendindama krovinių vežimo veiklos politiką, AB „Lietuvos geležinkeliai“ daug dėmesio skiria šiems veiksniams:

- prekių riedmenų ir traukos parko atnaujinimui ir modernizavimui;
- geležinkelių infrastruktūros modernizavimui;
- geležinkelių tinklo integravimui į Paneuropinius tinklus;
- eismo saugumo sistemos modernizavimui ir tobulinimui;
- aplinkosaugos sistemos geležinkelyje (oro, vandens, dirvožemio taršos) subalansavimui;
- geležinkelių sektoriaus restruktūrizavimo įgyvendinimui;
- geležinkelių veiklos teisinės ir norminės bazės sukūrimui;

- ES direktyvų 91/440, 95/18, 2001/12/EB, 2001/14/EB, 2001/16/EB ir kitų aktų reikalavimų įgyvendinimui, liberalizavus Lietuvos geležinkelių krovinių vežimo rinką, padidinti jų konkurencingumą Europos transporto paslaugų rinkoje, techniškai patobulinti ir technologiškai modernizuoti, užtikrinant saugą ir aplinkosaugą.

Prognozuojama, kad krovinių vežimo apimtys Lietuvos geležinkeliais iki 2013 m. augs vidutiniškai apie 3–4 proc. per metus, ir 2013 m. sieks apie 65 mln.t per metus (žr. 10 pav.).



12 pav. Krovinių vežimo apimčių prognozė iki 2013 metų

Krovinių vežimo apimčių augimo prielaidos:

- numatomas Lietuvos ir NVS šalių pramonės augimas (prognozuojamas BVP augimas 5–8% per metus), kuris daro tiesioginę įtaką krovinių vežimo geležinkeliais mastams;
- didėjantis krovinių srautas į/iš ES (per Lietuvos geležinkelio jungtį su Lenkijos geležinkeliais), ypač AB „Mažeikių nafta“ produktų vežimas į Lenkiją;
- numatomi Rusijos sprendimai dėl krovinių vežimo įkainių: Rusijai laikantis Pasaulio prekybos organizacijos (PPO) taisyklių ir suvienodinus krovinių vežimo tarifus į Rusijos ir kitus uostus, atsiras galimybės pritraukti daugiau Rusijos, Kazachstano tranzitinių krovinių į Klaipėdos uostą;
- AB „Lietuvos geležinkeliai“, iš esmės atnaujinus geležinkelių infrastruktūrą bei įgyvendinus prekių riedmenų parko atnaujinimo ir modernizavimo programas, turės reikšmingų pranašumų prieš Latvijos geležinkelius konkuruojant dėl NVS šalių tranzitinių krovinių vežimo;
- didės Lietuvos geležinkelių transporto pranašumas prieš autotransportą, ypač dėl gerokai mažesnių kuro sąnaudų, kurios transporto sektoriuje turės lemiamą reikšmę, nustatant krovinių vežimo įkainius.

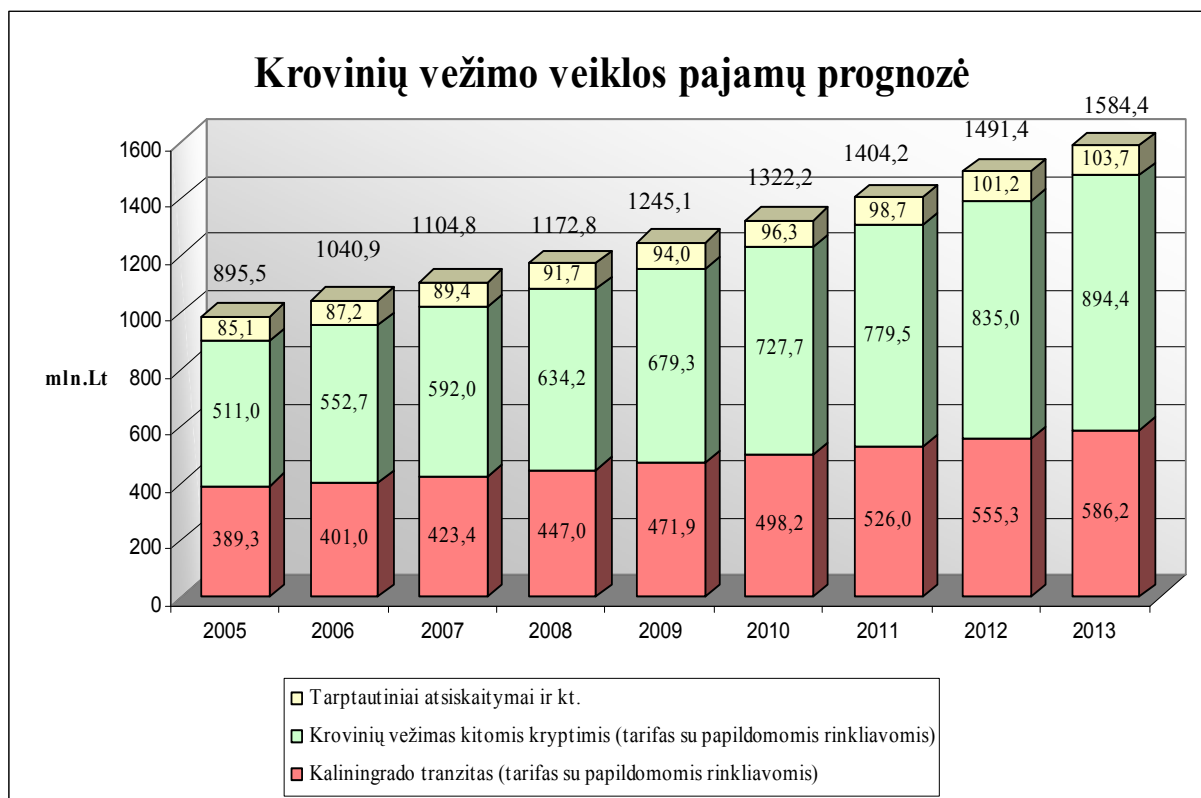
Kaliningrado tranzito apimčių augimą riboja Kaliningrado uosto pajėgumas. Numatoma, kad Kaliningrado tranzito mastai augs vidutiniškai 2,5 proc. per metus.

Lietuvos geležinkelių sektoriaus veiklos rezultatams labai reikšmingi AB „Mažeikių nafta“ produktų vežimo apimčių pokyčiai nenumatyti, tačiau atkreiptinas dėmesys į tai, kad AB „Mažeikių nafta“ tolimesnės veiklos mastai ir galimi šios įmonės sprendimai dėl naftos produktų transportavimo gali turėti reikšmingos įtakos krovinių vežimo apimtims Lietuvos geležinkelių sektoriuje. Praktika rodo, kad, susiklosčiusios nepalankios geležinkelių sektoriui aplinkybės, susijusios su AB „Mažeikių nafta“ krovinių vežimu, gali sumažinti vežimo Lietuvos geležinkeliais apimtį iki 10 proc.

Atnaujinus traukos riedmenų parką bei modernizavus infrastruktūrą (IX-ąjį geležinkelių transporto koridorių), maksimalus prekinį traukinį svoris bus padidintas iki 6000 tonų bruto. Atitinkamai didės vidutinis prekinį traukinį (ypač tranzitinių srautus aptarnaujančių traukinį) svoris, o tai lems efektyvesnį prekinį traukinį darbą – numatoma, kad tam pačiam krovinių kiekiui vežti reikės mažiau traukinių (krovinių vežimo mastams išaugus daugiau kaip 30 proc. prognozuojamas prekinį traukinių ridos padidėjimas 20 proc.).

Krovinių vežimo apimčių ir prekinį traukinių darbo rodiklių pokyčių prognozė iki 2013 m. pateikiama 3 priede.

Krovinių vežimo veiklos pajamos augs didėjant krovinių vežimo mastams ir augant paslaugų į kainiams (žr. 13 pav.).



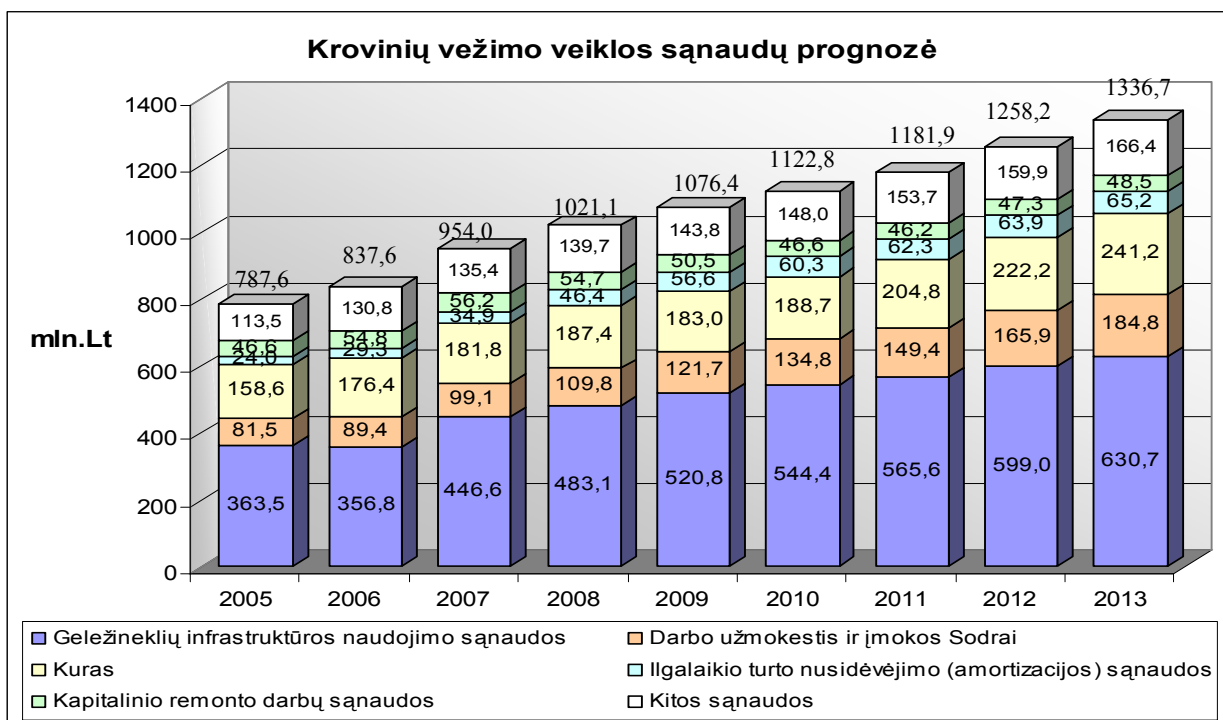
13 pav. Krovinių vežimo veiklos pajamų prognozė iki 2013 metų

Prognozuojama, kad krovinių vežimo paslaugų įkainiai kasmet bus didinami vidutiniškai 3 proc. Konkurencija tarp vežėjų ribos vežimo Lietuvos geležinkeliais įkainių didinimo tempus. Tačiau įkainių didinimas bus neišvengiamas dėl kuro kainos ir kitų išteklių kainų augimo, darbuotojų atlyginimų didinimo. Krovinių vežimo veiklos efektyvumo didinimas Lietuvos geležinkeliuose (ypač atnaujinus prekių riedmenų parką) Lietuvos krovinių vežėjui užtikrins galimybę krovinių vežimo įkainius didinti mažesniais tempais, nei augs krovinių vežimo sąnaudos visame Lietuvos ir kaimyninių šalių transporto sektoriuje.

Krovinių vežimo veiklos sąnaudų, išskyrus sąnaudas geležinkelių infrastruktūrai ir ilgalaikio turto nusidėvėjimą, augs proporcingai išteklių kainų augimui bei augančioms vežimo apimtims (žr. 14 pav.).

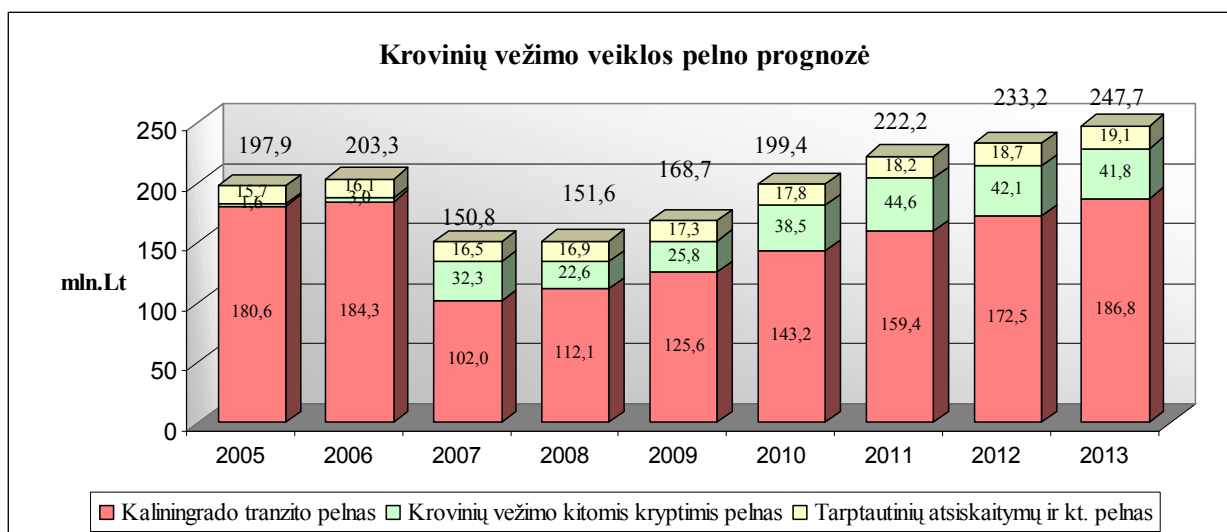
Infrastruktūros sąnaudos, tenkančios krovinių vežimui, nuo 2008 m. padidės, įvedus geležinkelių infrastruktūros rinkliavą. Krovinių vežėjas, mokėdamas geležinkelių infrastruktūros rinkliavą, dengs ne tik infrastruktūros sąnaudas, bet apmokės infrastruktūros valdytojo paskolų gražinimo bei investicijų išlaidas (ta dalimi, kiek jos nebus padengtos ES ir valstybės lėšomis). Gerokai padidės infrastruktūros rinkliavos sąnaudos Kaliningrado krypties krovinių tranzitui.

Ilgalaikio turto nusidėvėjimo sąnaudos išaugs įvykdžius investicijas į prekių riedmenų parką (numatomos investicijos gerokai viršys esamą krovinių vežėjo ilgalaikio turto nusidėvėjimą). Tačiau investicijų dėka santykinai sumažės sąnaudos kurui, riedmenų remontui.



14 pav. Krovinių vežimo veiklos sąnaudų prognozė iki 2013 metų

Krovinių vežimo veiklos pelnas sumažės, kai krovinių vežėjui bus pritaikyta geležinkelių infrastruktūros rinkliava (žr. 13 pav.). Ypač sumažės Kaliningrado tranzito pelnas. Krovinių vežimo kitomis kryptimis pelningumas įvedus rinkliavą bus apie 5 proc.



15 pav. Krovinių vežimo veiklos pelno prognozė iki 2013 metų

4 priede pateikiama krovinių vežimo (su papildomomis krovinių vežėjo paslaugomis, įskaitant bendrovės administracijos paslaugas) pelno (nuostolių) prognozė. 5 priede pateikiama krovinių vežimo pelno pagal veiklą (pagrindines vežimų kryptis) prognozė.

Kaip matome iš krovinių vežimo analizės, pagrindinės krovinių vežimo kryptys ir ateityje išlieka tos pačios, t.y. IX-uju D transporto koridoriais – Kaliningrado srities kryptimi. Šiandien Lietuvoje visiems ES registruotiems geležinkelio vežėjams suteikiama galimybė nediskriminacinėmis sąlygomis teikti krovinių (keleivių) vežimo paslaugas, išskyrus ne ES šalių krovinių (keleivių) tranzitinį vežimą. 2006 metais inicijuota ES direktyvos 91/440/EB pataisa, pagal kurią tranzitas geležinkeliu iš trečiųjų šalių į trečiąsias šalis ES direktyvomis nereguluojamas. Europos Komisijai pasiūlytai direktyvos pataisai pritarė Europos Taryba, tačiau šios pataisos priėmimo procedūra dar nebaigta. Tais pačiais metais Lietuvos Respublika geležinkelių transporto kodekse įtvirtino nuostatą, pagal kurią tranzitinį vežimą Lietuvos geležinkeliais gali vykdyti tik Lietuvos valstybei priklausantis vežėjas.

Taigi, geležinkelių rinkos liberalizavimas Lietuvoje pirmiausia palies vežimą Europos Sąjungos viduje, t.y. Pietų–Šiaurės kryptimi (I-uju ir I-uju A transporto koridoriais). Tačiau, jeigu Europos Komisija nepritarė pasiūlytai direktyvos pataisai, neatmetama galimybė, kad ir Rusijos, ir Baltarusijos geležinkelių įmonės sieks pasinaudoti galimybe naudotis trečiosioms šalims Lietuvos geležinkelių infrastruktūra ir gabenti krovinius Lietuvos teritorija. Tokiu atveju, AB „Lietuvos geležinkeliai“ iškiltų grėsmė prarasti didžiąją dalį tranzitinių krovinių srauto

(pagal įmonės prognozes galimas krovinių srauto praradimas nuo 25 iki 65 proc.) – tai lemtų bendrovės finansinį nuosmukį. Žinoma, kad jis darytų įtaką Lietuvos valstybės biudžeto pajamų mažėjimui.

3.3.3.3. Viešoji geležinkelių infrastruktūra ir jos plėtojimo politikos analizė

Geležinkelių transporto reformos įstatymas tol, kol neįsteigta valstybinė įmonė viešajai geležinkelių infrastruktūrai valdyti, įgalina AB „Lietuvos geležinkeliai“ prižiūrėti ir atnaujinti geležinkelių infrastruktūrą, organizuoti traukinių eismą, rinkti infrastruktūros mokestį. Kol kas AB „Lietuvos geležinkeliai“ yra ir vienintelis geležinkelio infrastruktūros naudotojas – vežėjas.

Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2007 m. sausio 24 d. nutarimu Nr. 75 „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. gegužės 19 d. nutarimo Nr. 610 „Dėl rinkliavos už naudojimąsi viešąja geležinkelio infrastruktūra nustatymo taisyklių patvirtinimo“ pakeitimo“ patvirtino rinkliavos už naudojimąsi viešąja geležinkelių infrastruktūra nustatymo taisykles. Jos numato:

- visas prognozuojamas traukinių eismo organizavimo bei valdymo ir viešosios geležinkelių infrastruktūros priežiūros sąnaudas (įskaitant infrastruktūros ilgalaikio turto nusidėvėjimo sąnaudas, kurias dengdami vežėjai finansuos viešosios geležinkelių infrastruktūros atnaujinimo darbus);
- geležinkelių infrastruktūros projektams paimtų paskolų gražinimo ir palūkanų mokėjimo išlaidas (pagal planuojamą infrastruktūros paskolų aptarnavimo grafiką);
- geležinkelių infrastruktūros modernizavimo ir plėtros išlaidas, kiek šios išlaidos nepadengiamos Europos Sąjungos ir Lietuvos valstybės biudžeto lėšomis.

Infrastruktūros valdytojo pajamos iš esmės priklauso nuo vežėjų mokamos geležinkelių infrastruktūros rinkliavos dydžio. Rinkliavos apskaičiavimo metodika patvirtinta Valstybinės geležinkelio inspekcijos prie Susisiekimo ministerijos viršininko 2007 m. kovo 16 d. įsakymu Nr. V-21 „Dėl rinkliavos už naudojimąsi viešąja geležinkelių infrastruktūra tarifų nustatymo“.

Prognozuojama, kad iš infrastruktūros rinkliavos bus padengtos visos eismo organizavimo bei valdymo ir viešosios geležinkelių infrastruktūros išlaidos (įskaitant infrastruktūros paskolų gražinimą, išlaidas investicijoms), kurios nepadengiamos Europos Sąjungos ir valstybės lėšomis. Taigi, infrastruktūros valdytojo veiklos rezultatas – pelnas, kurio dydis turėtų būti artimas paskolų gražinimo bei investicijų iš savų lėšų (taip pat ES finansuojamų infrastruktūros projektų kofinansavimo), viršijančių infrastruktūros valdytojo ilgalaikio turto nusidėvėjimą, dydžiui.

Infrastruktūros valdytojo pelno (nuostolių) prognozė pateikiama 7 priede. Numatomas infrastruktūros valdytojo pelno augimas susijęs su didėjančiu savų lėšų infrastruktūros projektams poreikiu (dėl augančios investicijų programos bei mažėjančių valstybės lėšų, skiriamų infrastruktūros projektams).

3.3.3.4. Pagrindiniai geležinkelių transporto sektoriaus modernizavimo ir plėtros tikslai bei jų analizė

Siekiant, kad Lietuvos geležinkelių vežėjai pervežtų šio darbo ankstesniuose poskyriuose numatytas krovinių ir keleivių apimtis, būtina:

- atnaujinti susidėvėjusį geležinkelių transporto sektoriaus turtą, jį išplėsti;
- diegti naujas modernias priemones, užtikrinančias Lietuvos geležinkelių transporto sektoriaus konkurencingumą kitų transporto rūšių (autotransporto bei oro transporto) bei užsienio šalių geležinkelių atžvilgiu.

Geležinkelių turtas dėvisi, todėl nuolat reikalingos lėšos jo būklei atstatyti ir gerinti. Per pirmąjį dešimtmetį nuo Lietuvos nepriklausomybės atkūrimo, esant prastai Lietuvos geležinkelių finansinei būklei, Lietuvos geležinkelių transporto sektoriaus atnaujinimui buvo skiriama nepakankamai lėšų, todėl ir geležinkelių infrastruktūros, ir riedmenų parko būklė blogėjo.

Infrastruktūros atnaujinimas ir modernizavimas būtinas, siekiant užtikrinti saugų traukinių eismą ir, augant vežimo apimtims, užtikrinti geležinkelių infrastruktūros atitikimą ES standartams.

Prekinių ir ypač keleivinių riedmenų parkas nėra atnaujintas, jo būklė prasta:

- riedmenys susidėvėję, eksploatuojami 20–30 metų senumo riedmenys, kurių eksploatavimo laikas baigiasi ir jų nepakeitus naujais po 3–5 metų vežėjas negalės vežti esamo krovinių kiekio, nekalbant apie numatomą vežimo apimčių didinimą;

- riedmenys nepakankamai saugūs;
- riedmenys neekonomiški;
- keleiviniai riedmenys neatitinka šių dienų komforto poreikių.

Nuo 2004 m. vykdoma prekių riedmenų modernizavimo programa, kuri turi būti tęsiama. Keleivinių riedmenų parko atnaujinimui reikalingos lėšos iki 2007 m. nebuvo skiriamos.

Atnaujinant geležinkelių transporto sektoriaus turtą, kartu reikia diegti naujas technologijas, kurių dėka Lietuvos geležinkeliai taptų modernesni, konkurencingesni. Esminės keleivių ir krovinių vežimo geležinkeliu konkurencingumo didinimo sąlygos – keleivių ir

krovinių vežimo greičio, ekonomiškumo didinimas, eismo saugumo užtikrinimas, augant vežimo mastams, prekinų traukinių svorio, keleivių vežimo komforto didinimas.

Krovinių vežimo srityje netolimoje perspektyvoje Lietuvos geležinkelių konkurencija su kitų šalių geležinkeliais taps vis sudėtingesnė. NVS šalių geležinkeliai pereina prie sunkesnių traukinių (Rusijoje keliamas ilgalaikis tikslas vežti krovinius iki 9000 tonų svorio traukiniais). Siekiant užtikrinti tranzitinių krovinių srautų pritraukimą (ypač į Klaipėdos uostą), būtina turėti technines galimybes, leidžiančias perimti NVS šalyse suformuotus prekinų traukinių sąstatus. Vienas pagrindinių šiuo metu vykdomos AB „Lietuvos geležinkeliai“ prekinų lokomotyvų parko atnaujinimo ir modernizavimo programos tikslų – sukurti traukos priemonių, galinčių vežti krovinius 6000 tonų svorio sąstatais 120 km/h greičiu, techninę bazę. Atitinkamai būtinas geležinkelių infrastruktūros objektų paruošimas naujoms krovinių vežimo sąlygoms. Dėl to prioritetiniai infrastruktūros modernizavimo tikslai yra ašies apkrovos didinimas, stočių kelių ilginimas, kelio kreivių tiesinimas, sankryžų su automobilių keliais eliminavimas bei antrųjų kelių statyba pralaidumui didinti.

Keleivių vežimas Lietuvos geležinkeliais šiuo metu nekonkurencingas kitų transporto rūšių (autotransporto bei oro transporto) atžvilgiu. Siekiant atstatyti ir padidinti keleivių vežimo geležinkeliais apimtį, būtinas esminis kelionės trukmės sumažinimas pagrindiniuose keleivių vežimo maršrutuose bei vežimo komforto didinimas.

AB „Lietuvos geležinkeliai“, vykdydama investicijų politiką, susijusią su krovinių vežimo veikla, siekia šių tikslų:

- atnaujinti, modernizuoti ir išplėsti prekinų riedmenų parką (modernizuoti esamus bei įsigyti naujus lokomotyvus, atnaujinti ir išplėsti prekinų vagonų parką);
- IX-ajame koridoriuje padidinti maksimalią prekinio traukinio masę iki 6000 tonų, ašies apkrovą iki 25 tonų;
- padidinti prekinų traukinių greitį:
 - IX-ojo koridoriaus linijoje Kena–Kybartai (išskyrus atskiras atkarpas) – iki 120 km/h;
 - atnaujinant kitas transeuropinių koridorių atkarpas ir svarbiausias jungiamąsias linijas siekiant, kad leidžiamas prekinų traukinių greitis šiose linijose atitiktų projektinį greitį;
- užtikrinti pakankamą geležinkelio linijų pralaidumą, kad būtų galima padidinti prekinų traukinių skaičių (lyginant su 2005 metais atskirose atkarpose 50 proc. ir daugiau);
- padidinti privažiavimo prie Klaipėdos uosto pajėgumą (išplėtoti Klaipėdos geležinkelių mazgą).

Bendrovė, vykdydama investicijų politiką, susijusią su keleivių vežimo veikla, siekia šių tikslų:

- atnaujinti ir modernizuoti keleivinių riedmenų parką, siekiant užtikrinti reikiamą kelionės komfortą, padidinti keleivinių traukinių važiavimo greitį, sumažinti keleivių vežimo savikainą;

- padidinti keleivinių traukinių važiavimo greitį:

- geležinkelio atkarpoje Vilnius–Kaunas – iki 160 km/h;

- atnaujinant kitas transeuropinių koridorių atkarpas ir svarbiausias jungiamąsias linijas siekiant, kad leidžiamas keleivinių traukinių greitis šiose linijose atitiktų projektinį greitį;

- užtikrinti pakankamą geležinkelio linijų pralaidumą, kad būtų galima padidinti keleivinių traukinių skaičių (lyginant su 2005 metais atskirose atkarpose apie 70 proc.).

8 priede pateikiama suvestinė – numatomas lėšų poreikis Lietuvos geležinkelių būtiniams keleivių ir krovinių vežimo ūkio investiciniams projektams bei lėšų, reikalingų infrastruktūros investiciniams projektams iki 2013 m. Infrastruktūros investiciniai projektai iš dalies finansuojami ES fondų lėšomis. 9 priede pateikta numatomų investicijų į geležinkelių infrastruktūrą lėšų suvestinė (pagal numatomus lėšų šaltinius). 10 ir 11 prieduose pateikta informacija apie Lietuvos geležinkelių infrastruktūros charakteristikų pagerinimą, įgyvendinus numatytą investicijų programą.

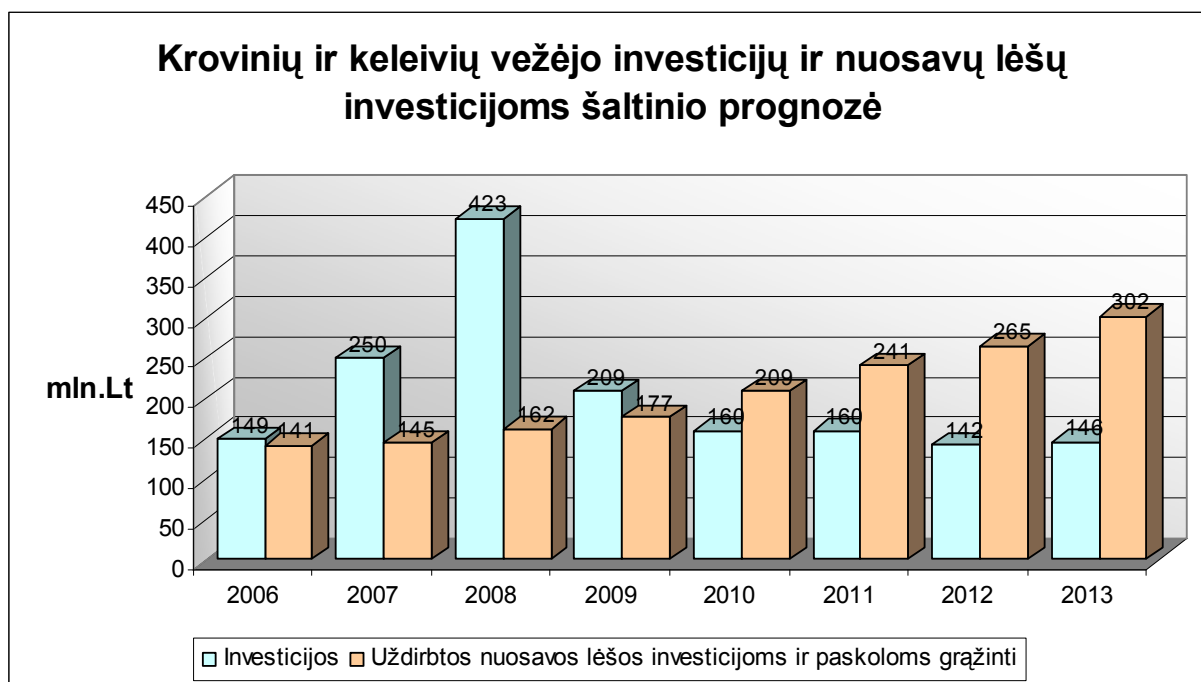
3.3.3.5. Geležinkelių transporto plėtrai skirtų investicijų analizė

Geležinkelių transporto sektoriaus dalyvių finansinėse prognozėse numatoma, kad infrastruktūros valdytojas kiekvienais metais uždirbs (surinks infrastruktūros rinkliavų ir gaus kitų įplaukų) tiek, kiek reikia lėšų jo išlaidoms padengti, t.y. infrastruktūros valdytojo sukauptos lėšos (įplaukos, atėmus einamąsias išlaidas, mokesčius, paskolų gražinimo išlaidas) apytiksliai bus lygios planuojamoms investicijoms. Papildomo skolinimosi poreikis infrastruktūros valdytojui nenumatomas.

Prognozuojant krovinių ir keleivių vežėjo investicijų finansavimo šaltinius, daroma prielaida, kad šie vežėjai veikia vienoje įmonėje. Keleivių vežėjas savo veiklos ir investicijų reikiamo finansavimo savo pajamomis neužsitikrins, todėl jo veikla galima tik gaunant papildomą finansavimą veiklos nuostoliui dengti ir investicijoms vykdyti iš krovinių vežėjo.

Intensyviausiu riedmenų parko atnaujinimo laikotarpiu (2007–2009 m., kada greta kitų riedmenų atnaujinimo programų numatomi reikšmingi mokėjimai už naujus prekinis lokomotyvus), krovinių ir keleivių vežėjo uždirbtų lėšų neužteks numatomų investicijų išlaidoms padengti (žr. 16 pav.). Šiuo laikotarpiu reikalingos skolintos lėšos. Vėliau, nuo 2010 m.,

sumažinus investicijas į prekinis riedmenis, uždirtbos lėšos viršys investicijas ir atsiras finansinės galimybės paimtų paskolų gražinimui.



16 pav. Krovinių ir keleivių vežėjų investicijų ir savų lėšų investicijoms prognozė

Gali būti laikomasi ir kitokios geležinkelių sektoriaus investicijų finansavimo strategijos – paskolos imamos geležinkelių infrastruktūros projektams (taip artimiausiu metu sumažinamas infrastruktūros rinkliavos dydis vežėjams, kurie turėtų galimybę daugiau savų lėšų skirti investicijoms į riedmenų ūkį), o po to šios paskolos gražinamos iš infrastruktūros rinkliavos, kuri vėlesniais laikotarpiais būtų padidinta paimtų paskolų gražinimo dydžiu.

Apibendrinant Lietuvos geležinkelių veiklos politikos analizę, galima teigti, kad, liberalizavus Lietuvos geležinkelių transporto rinką ir nesuregulius kainų politikos, krovinių pervežimo kaštų, pervežimo laiko sąnaudų, kelių transportas gali labiau išaugti ir nukonkuruoti Lietuvos geležinkelio transportą.

Vyriausybei nepriėmus atsakomybės už infrastruktūros plėtros finansavimą ir negarantavus viešosios keleivių vežimo vietiniais maršrutais paslaugos pirkimo, praktiniai Lietuvos geležinkelių veiklos politikos žingsniai negali būti žengti. Jei vis dėlto būtų bandoma veikti be valstybės įsikišimo, t.y. be Vyriausybės įsipareigojimų ir garantijų, sistema, išsikvojusi nemažus intelektinius ir finansinius resursus restruktūrizavimui, vėl turėtų grįžti prie keleivių vežimo subsidijavimo ir infrastruktūros vystymo krovinių vežimo pelno sąskaita, tik naujoje struktūroje tai padaryti būtų kur kas sunkiau ir sistema atsidurtų dar sunkesnėje padėtyje nei prieš pradėdant įgyvendinti pasirinktą verslo politiką.

Galima teigti, kad AB „Lietuvos geležinkeliai“ intensyviai stiprina savo konkurencinį potencialą: modernizuoja ir atnaujina riedmenų parką, diegia informacines technologijas, turi patyrusį personalą ir t.t. Šie veiksniai sudaro sąlygas išlaikyti stiprias pozicijas šalyje esant konkurencingai rinkai.

3.5. Administravimo ir savivaldos tobulinimo, plėtojant geležinkelių transportą Lietuvoje, galimybių analizė

Išanalizavę Lietuvos geležinkelių sektoriaus esamą padėtį, šio sektoriaus specifiką, ekonominės veiklos tendencijas bei ypatumus iki 2013 metų, įvertinus bendrovės stiprybes ir silpnybes, analizuosime administravimo tobulinimo galimybes plėtojant šį sektorių. Kaip jau buvo minėta ir ankstesniuose skyriuose, geležinkelių transporto sektoriaus administravime dalyvauja šios pagrindinės institucijos:

- Lietuvos Respublikos Seimas (leidžia pagrindinius teisės aktus, kuriais remiantis įgyvendinamas geležinkelių transporto sektoriaus administravimas);
- Vyriausybė (kuria ir įgyvendina valstybės geležinkelių transporto politiką, teikia Seimui tvirtinti Nacionalinę transporto strategiją, reglamentuoja valstybės reguliuojamų kainų nustatymo principus);
 - Susisiekimo ministerija (įgyvendina valstybės geležinkelių transporto politiką, rengia vyriausybės nutarimų projektus);
 - Valstybės kainų ir energetikos kontrolės komisija;
 - Valstybinė geležinkelių inspekcija (vykdo geležinkelių rinkos ir eismo saugumo priežiūrą, išduoda licenzijas, saugos sertifikatus, kontroliuoja, kaip ūkio subjektai laikosi teisės aktų ir t.t.);

Pirmajame geležinkelių reformos etape turi būti įgyvendinamos visos būtinos pasirengimo priemonės, naujos valstybės įmonės viešajai geležinkelių infrastruktūrai valdyti. Viena iš priemonių – viešosios geležinkelių infrastruktūros turto inventorizacija ir registravimas. Šiandieną turto patikėjimo sutartis tarp Susisiekimo ministerijos ir AB „Lietuvos geležinkeliai“ nesudaryta, nė vienas viešajai geležinkelių infrastruktūrai priskirtas nekilnojamo turto objektas nėra registruotas kaip valstybės nuosavybė. Įvertinus šį faktą, Lietuvos Respublikos Vyriausybė 2007 m. balandžio 18 d. pirmojo reformos etapo pabaigą perkėlė į 2010 metų pabaigą. Žemės įteisinimo dokumentų rengimui ir turto inventorizavimui bei teisinei registracijai finansuoti reikia daugiau nei 20 mln.Lt. Valstybė, atleisdama bendrovę nuo dividendų mokėjimo iš 2005

metų pelno, šiam tikslui skyrė tik 14 mln. Beje, dar nereglamentuotas registruoto viešojo infrastruktūros turto perdavimo naudotis bendrovei patikėjimo teise procesas.

Antrajame reformos etape numatoma įsteigti valstybės įmonę viešajai geležinkelių infrastruktūrai valdyti, nors Lietuvos Respublikos Vyriausybė patvirtindama Lietuvos geležinkelių transporto sektoriaus reformos 2003–2006 metais kryptis, pripažino, kad Europos šalys, reformuodamos geležinkelių sektorius, išlaikiusios integralią geležinkelių sistemą su atskirtomis veiklos sričių sąskaitomis, patyrė mažiausiai problemų. Po valstybinės įmonės viešajai geležinkelių infrastruktūrai valdyti įsteigimo numatoma, kad AB „Lietuvos geležinkeliai“ bus sudaryta iš Administracijos, Krovinių pervežimo direkcijos, Keleivių pervežimo direkcijos, Geležinkelių infrastruktūros aptarnavimo direkcijos ir kitų aptarnaujančių padalinių (žr. 1 pav.). Geležinkelių transporto kodekso patvirtinimo įstatymo 24 straipsnis naujai įsteigtai valstybinei įmonei priskiria šias funkcijas:

1. Užtikrinti tinkamą ir saugią viešosios geležinkelių infrastruktūros priežiūrą.
2. Valdyti ir organizuoti traukinių eismą.
3. Užtikrinti saugų traukinių eismą.
4. Teikti pasiūlymus dėl viešosios geležinkelių infrastruktūros modernizavimo ir plėtros programų projektų.
5. Įgyvendinti viešosios geležinkelių infrastruktūros modernizavimo ir plėtros programas bei projektus.
6. Užtikrinti tinkamą lėšų, skirtų viešajai geležinkelių infrastruktūrai modernizuoti ir plėsti, naudojimą.
7. Užtikrinti, kad galimybės naudotis viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumais geležinkelio įmonėms (vežėjams) būti suteikiamos vienodomis sąlygomis;
8. Rengti ir tvirtinti traukinių eismo grafikus.
9. Parengti ir išleisti Tinklo nuostatus.
10. Rinkti rinkliavą už naudojamąsi viešąja geležinkelių infrastruktūra.

Minėto straipsnio 2 dalis numato galimybę viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojui sutartimi ne konkurso tvarka pavesti valstybės kontroliuojamai AB „Lietuvos geležinkeliai“ šias funkcijas:

- 1) organizuoti tinkamą ir saugią viešosios geležinkelių infrastruktūros priežiūrą;
- 2) organizuoti saugaus traukinių eismo valdymą.

Taigi, Kodeksas numato naujosios viešosios geležinkelių infrastruktūros valdymo įmonės pagrindines funkcijas, tačiau taip pat suteikia jai teisę svarbiausias funkcijas ne konkurso būdu perleisti AB „Lietuvos geležinkeliai“. Jeigu naujai įsteigta įmonė gali perleisti pagrindines funkcijas AB „Lietuvos geležinkeliai“, kuri šiuo metu tas funkcijas ir atlieka, tai ar tikslingas

naujos įmonės kūrimas? Beje, kai kurių įsteigtos valstybės įmonės funkcijų perdavimo AB „Lietuvos geležinkeliai“, kaip tai numato Kodeksas, procedūra teisės aktais dar neregamentuota. Be abejo, naujos įmonės kūrimas pareikalaus papildomų finansinių išteklių: įmonei steigti, jos veiklai užtikrinti ir t.t. Lėšų šaltiniai teisės aktuose taip pat dar nenumatyti. Šiandieną integruota Lietuvos geležinkelių transporto sistema veikia efektyviai. Tai rodo pasiekti rezultatai, aptarti 3.3.1. skyriuje. Vienas iš pagrindinių efektyvumo veiksnių – vieninga sistema, kuri išsaugo eismo grafiko lankstumą, minimizuoja vagonų ir lokomotyvų prastovas, efektyviai formuoja reikiamus traukinių sąstatus. Traukinių eismo grafikas derinamas ir tikslinamas kelioms valandoms į priekį, todėl neformuojami „tušti“ sąstatai, eliminuojama prastovų galimybė, o nenumatyti atvejai operatyviai sprendžiami. Įgyvendinus vežėjo ir infrastruktūros valdytojo atskyrimą bus sudėtingiau suderinti vežėjo ir infrastruktūros valdytojo veiksmus, planuojant traukinių eismą, pajėgumus, vežimo greitį, grafikus ir t.t.

Direktyvos 91/440/EEB 6 straipsnio 1 dalyje reikalavimas atskirti geležinkelių transporto paslaugų tiekimo operacijas nuo infrastruktūros valdymo suformuluotas taip: „Valstybės narės imasi būtinų priemonių užtikrinti, kad verslo, susijusio su transporto paslaugų teikimu ir geležinkelio infrastruktūros valdymu sąskaitos būtų tvarkomos kaip atskiros sąskaitos“ [12]. O direktyvos 6 straipsnio 2 dalis numato, kad valstybės narės gali, įgyvendindamos veiklų atskyrimą, įkurti vienoje įmonėje atskirus padalinius arba atskirus subjektus. Vadinas, direktyva 91/440/EEB neįpareigoja būtinai steigti naują įmonę – infrastruktūros valdytoją. Tik Europos Tarybos direktyva 2001/12/EB reikalauja, kad būtų užtikrintas prieigos prie infrastruktūros reguliavimo funkciją atliekančio subjekto nepriklausomumas nuo infrastruktūros valdytojo ir vežimo operatorių. Tokiu atveju, vykdant Lietuvos geležinkelių transporto sistemos reformą, patartina rinktis integruoto modelio valdymo struktūrą. Pavyzdžiui, AB „Lietuvos geležinkeliai“ nebūtų skaidoma į kelias įmones, o būtų atskiriamos infrastruktūros, keleivių ir krovinių vežimo veiklos (atskiros sąskaitos, atskiri balansai, pelno (nuostolio) ataskaitos ir t.t.) bei sukuriama prieigos prie infrastruktūros reguliavimo institucija, kaip to reikalauja direktyva 2001/12/EB.

Tokiu atveju būtų išvengta nereikalingų reorganizavimo ir steigimo išlaidų. Atsižvelgiant į Lietuvos geležinkelių transporto sektoriaus specifiką, būtų išsaugotas efektyvus operatorių ir infrastruktūros valdytojo veiksmų koordinavimas.

Europos Tarybos reglamentas 1191/69/EEB, vėliau pakeistas reglamentu 1893/91/EEB, nustatė geležinkelių teikiamų visuomeninių paslaugų principus. Paslauga visuomenei turi būti teikiama ne kompensacijos principu, o paslaugos pirkimu, sudarant sutartį tarp valstybės ir paslaugos teikėjo, t.y. geležinkelių įmonės.

Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas 2002/0107 iš dalies pakeitė anksčiau minėtus reglamentus dėl šalių narių veiksmų įgyvendinant viešųjų paslaugų reikalavimus ir

viešųjų paslaugų kontraktų sudarymo keleivinio transporto geležinkelių, kelių ir vidaus vandenu sektoriuje. Reglamentas nustato sąlygas, pagal kurias atsakingos institucijos gali kompensuoti transporto operatorių išlaidas, susidarančias įgyvendinant su viešųjų paslaugų teikimą, susijusius išsipareigojimus ir sąlygas, kuriomis atsakingos institucijos gali suteikti išimtines teises į teikti viešojo keleivinio transporto paslaugas, siekiant viešųjų paslaugų tikslų reguliuojamos konkurencijos sąlygomis. Reglamente nenustatoma viešojo transporto valdymo struktūra, valstybėms narėms paliekama teisė priimti sprendimus dėl kompetentingų institucijų paskyrimo. ES teisės aktai valstybėms narėms palieka apsispręsti ar jos viešąsias paslaugas teiks pačios, tiesiogiai ar netiesiogiai (per kitas viešąsias įstaigas), ar tai patikės trečiosioms šalims. Numatomas standartinis sutarties galiojimas geležinkelių transportui - penkiolika metų. Tokie ilgalaikiai kontraktai reikalingi, kad atsipirktų ilgalaikės investicijos.

Transporto veiklos pagrindų įstatymo 13 straipsnio nuostatos numato vežėjo patirtų nuostolių, vykdant visuomenės aptarnavimo išsipareigojimus, kompensavimą iš valstybės ar savivaldybių biudžetų. Įstatymas nurodo, kad Vyriausybė ar jos įgaliota institucija konkurso tvarka, sudaro sutartis su vežėju dėl visuomeninių paslaugų teikimo, kuriose apibrėžiama paslaugų kokybė, jos teikimo reguliarumas, mastas, nenutrūkstumumas ir kitos sąlygos.). Sutartys sudaromos ir nutraukiamos remiantis Vyriausybės nustatyta tvarka. Vietos savivaldos įstatymo 7 straipsnio 22 punktą keleivių vežimo vietiniais maršrutais organizavimą traktuoja kaip priskirtąją (ribotai savarankišką) savivaldybių funkciją. Todėl ES nustatytų reikalavimų įgyvendinimas šioje srityje turėtų paliesti ir savivaldybes.

Lietuvoje keleivių vežimas geležinkelių transportu nuostolingas, pelningi tik ilgų tarptautinių maršrutų pervežimai. Vyriausybė nėra priėmusi teisės aktų, reglamentuojančių konkursų organizavimą, nuostolių apskaičiavimą bei atlyginimą. Beje, siekdama padidinti keleivių vežimo padalinio konkurencingumą kitų vežėjų atžvilgiu, bendrovė atlieka dideles investicijas, modernizuodama bei atnaujindama keleivinių riedmenų parką. Vyriausybė kol kas neskyrė ir nenumato galimų investicijų programų finansavimo šaltinių. Bendrovė ieškodama būdų mažinti patiriamus nuostolius vien tik per 2006 metus nutraukė 19 vietinio susisiekimo keleivinių traukinių maršrutų, 2 maršrutus sutrumpino. Sprendimus nutraukti atitinkamus maršrutus bendrovė derino tiek su atitinkamų rajonų savivaldybėmis bei Susisiekimo ministerija. Panevėžio, Kupiškio, Rokiškio, Mažeikių, Klaipėdos, Telšių ir kitos savivaldybės labai priešinosi šiam bendrovės žingsniui (kai kuriose savivaldybėse nuo centrų nutolę kaimai kitos susisiekimo priemonės neturi), tačiau kompensuoti patiriamų vežėjo nuostolių nepanoro, motyvuodamos lėšų trūkumu. Dar 2002 metais bendrovė buvo paruošusi ir pateikusi Susisiekimo ministerijai *Sutarčių dėl visuomenės aptarnavimo išsipareigojimų vykdymo geležinkelio*

transporte rengimo ir jų derinimo su savivaldybėmis tvarkos projektu. Projektas buvo apsvarstytas Strateginio planavimo ir finansų departamente, tačiau liko tik projektu.

Keleivių vežimą vykdančio padalinio veiklos ekonominė prognozė iki 2013 metų parodė, kad nuostolinga keleivių vežimo tendencija išlieka ir ateityje. Taigi, kol visuomenės aptarnavimo finansavimo funkcija tenka vežėjui, o ne valstybės ar savivaldybių biudžetams, AB „Lietuvos geležinkeliai“ negali atsisakyti kryžminio finansavimo. Tai lemtų keleivių vežimą vykdančio įmonės padalinio bankrotą. Be to, tikėtina, kad liberalizavus Lietuvos geležinkelių vežimų rinką, keleivių vežimo veiklos, esant nepakankamam šios veiklos subsidijavimui iš valstybės biudžeto, privatūs vežėjai nevykdys. Šiandien licenzijas užsiimti geležinkelių transporto ūkine komercine veikla turi aštuonios įmonės, trys jau turi ir saugos sertifikatus, tačiau visos įmonės planuoja dalyvauti tik krovinių gabenimo tarptautiniais maršrutais veikloje. Nepriėmus reikiamų teisės aktų Lietuvoje ir toliau nebus nė vieno alternatyvaus vežėjo, vykdančio visuomenės aptarnavimo įsipareigojimus, rinka išliks nekonkurencinga.

Kaip jau buvo minėta, Lietuvos geležinkelių transporto rinka liberalizuota, kada realiai geležinkelio įmonės pradės vežti krovinius, keleivius ar bagažą, priklauso tik nuo pačių įmonių iniciatyvos. Tačiau, privataus kapitalo atstovų teigimu, norą dalyvauti geležinkelio rinkoje mažina infrastruktūros mokesčio nustatymo metodika, santykinai sudėtingas ir ilgas licenzijų išdavimo procesas, AB „Lietuvos geležinkeliai“ pranašumas dėl pajamų, gaunamų iš tranzito. Būtent tranzitinių krovinių gabenimas Lietuvos teritorija iš Rusijos į Kaliningradą ir atvirkščiai skatino privačių Lietuvos ir užsienio vežėjų susidomėjimą krovinių transportavimu geležinkeliais. Kai Seimas, vadovaudamasis valstybės saugumo interesų gynimu, išimtinę teisę naudotis viešąja geležinkelių infrastruktūra, teikiant tranzito paslaugas Kaliningrado kryptimi, suteikė tik Lietuvos valstybei priklausančiai įmonei, sumažėjo privačių vežėjų susidomėjimas. Lietuva yra įsipareigojusi ES užtikrinti saugų krovinių vežimą, o pastaroji, įvertinusi Lietuvos geležinkelių transporto specifiką, sutiko, kad krovinius iš trečiosios šalies į trečiąją šalį gabentų valstybinė įmonė. Pagrindine kliūtimi privačiam vežėjų verslui lieka nustatytas infrastruktūros mokesčio dydis. Pavyzdžiui, koncernas „Achemos grupė“, jau beveik dešimtmetį turintis licenziją vežti krovinius geležinkeliais bei savo riedmenų parką, dar vis naudojami AB „Lietuvos geležinkeliai“ paslaugomis dėl mažesnių vežimo kaštų.

Direktyvoje 2001/14/EB teigiama, kad bendrosios transporto politikos tikslas – pasiekti, kad vartotojai padengtų infrastruktūros kaštus, – yra keliamas ilgalaikiai perspektyvai. Kol šis tikslas bus pasiektas, valstybės narės yra įpareigosotos užtikrinti geležinkelių finansinį stabilumą bei infrastruktūros valdytojo išlaidų mažinimą, nebloginant teikiamų paslaugų kokybės. Valstybės narės turi parengti geležinkelių infrastruktūros finansavimo programas bei pasirašyti sutartis su infrastruktūros valdytoju. Praktikoje visos ES šalys subsidijuoja savo

geležinkelių infrastruktūros palaikymą ir plėtrą, Lietuvoje – infrastruktūra finansuojama iš pačios bendrovės pelno. Geležinkelio infrastruktūros valdytojas, būdamas rinkos subjektu, gali normaliai veikti tik tuo atveju, jei jo vykdoma veikla pelninga. Nesant valstybės infrastruktūros finansavimo politikos, viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojas turi išgyventi iš pajamų, gautų iš rinkliavų už naudojimąsi infrastruktūra. Taip užtikrinamas infrastruktūros valdytojo finansinis stabilumas, bet išauga infrastruktūros mokestis vartotojui. Esant dideliems mokesčiams už infrastruktūrą, tikėtina, kad geležinkelių transporto paslaugų rinka mažės. Šio darbo 3.3.3.4. poskyryje, analizuojant AB „Lietuvos geležinkeliai“ veiklą, numatytas lėšų poreikis tik svarbiausiems geležinkelių modernizavimo projektams. Realiai investicijų į geležinkelius poreikis viršija dabartines įmonės finansines galimybes. Bendrovei, nežinant aiškios valstybės nuostatos dėl infrastruktūros plėtros finansavimo, sunku planuoti tolimesnę infrastruktūros plėtrą.

Visoje ES didžiausias geležinkelių transporto sektoriaus konkurentas yra kelių transportas. Europos Sąjungoje skatinama nediskriminacinė visų transporto rūšių konkurencija.

Pagal galiojantį 2004 metų Lietuvos Respublikos Kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymą Nr. 171-6302, akcizo pajamų, gautų už realizuotus dyzelinius degalus, 70 proc. (nuo 2008 m. – 80 proc.) yra skiriama automobilių kelių tinklui plėsti, modernizuoti ir šio tinklo funkcionavimui užtikrinti. Akcizo mokestį sumoka ir autotransporto, ir geležinkelių vežėjai, tačiau geležinkelių tinklų priežiūrai, modernizavimui bei funkcionavimui užtikrinti šios lėšos nėra skiriamos. Kasmet AB „Lietuvos geležinkeliai“ už geležinkelio vežėjo naudojamus degalus sumoka apie 70 mln. Lt (nuo 2008 m. – apie 80 proc.) akcizo mokesčio, dalis šios sumos pervedama Lietuvos Respublikos Kelių priežiūros ir plėtros programai finansuoti. Šiuo atveju geležinkelių transporto sektorius diskriminuojamas, nes akcizai netaikomi žemės ūkio technikos naudojamam kurui, laivams ir pan. Jei nebūtų taikomas akcizas, bendrovės sutaupytos lėšos leistų jai sumažinti paslaugų savikainą arba priimti lankstesnius finansinius sprendimus – mažinti tarifus arba investuoti į geležinkelių infrastruktūros plėtrą. Beje, panaikinus akcizą, konkurencingesnės taptų ir uosto krovos kompanijos, turinčios savo geležinkelius bei lokomotyvus. Atitinkamos įstatymų pataisos užtikrintų lygias konkurencijos sąlygas transporto sektoriuje.

Darytina išvada, kad ES teisės aktuose nenumatyti privalomi reikalavimai organizaciniam geležinkelių infrastruktūros valdytojo ir vežėjų veiklų atskyrimui, t.y. įmonės atskyrimas nėra būtinas. Rekomenduojama apsvarstyti integruotos struktūros modelį, t.y., kai infrastruktūrą bei keleivių ir krovinių vežimą kontroliuoja vienas valdytojas. Tokiu atveju, siekiant užtikrinti neiškreiptą konkurenciją geležinkelių paslaugų rinkoje, valstybė turi spręsti visuomenės aptarnavimo įsipareigojimų vykdymo, t.y. keleivių vežimo bei infrastruktūros

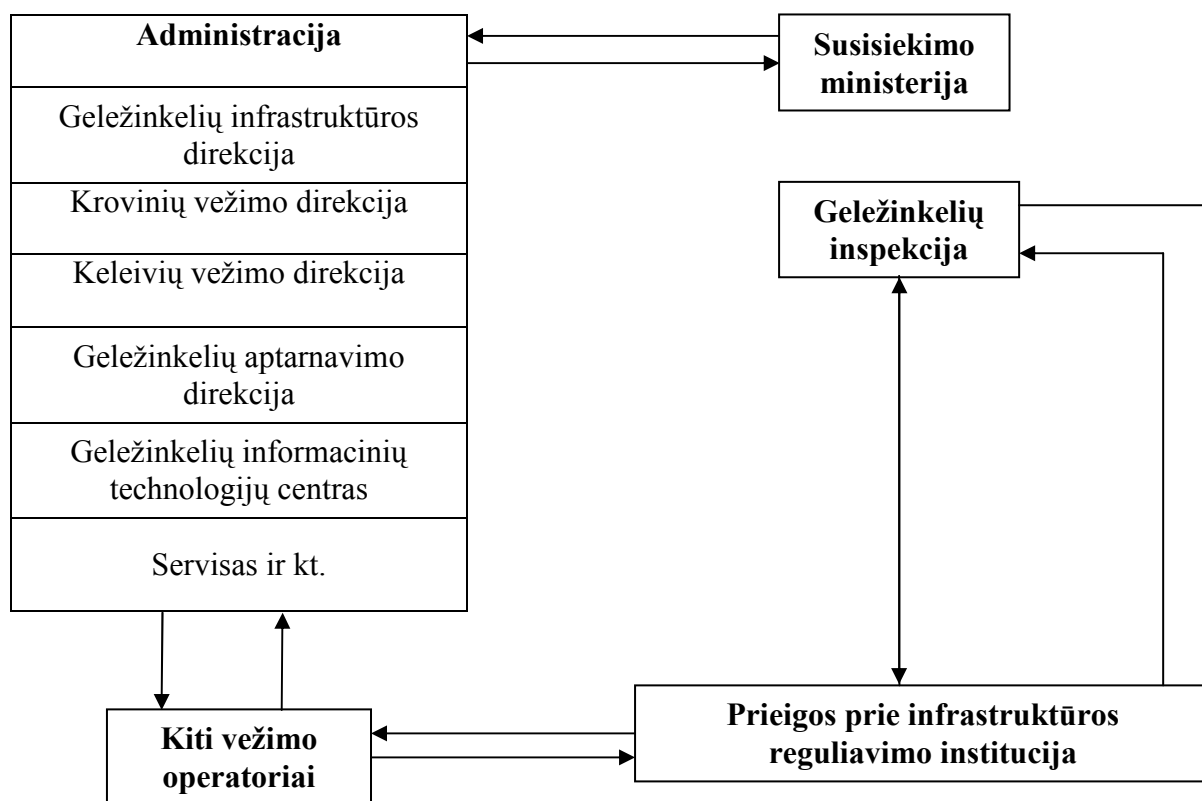
plėtos finansavimą. Vienas iš papildomų finansavimo šaltinių – geležinkelių vežėjo sumokėtas akcizo mokestis, skirtas automobilių kelių tinklui plėsti, modernizuoti ir šio tinklo funkcionavimui užtikrinti.

IV. ADMINISTRAVIMUI IR SAVIVALDAI TOBULINTI, PLĖTOJANT GELEŽINKELIŲ TRANSPORTĄ LIETUVOJE SKIRTI SPRENDIMAI

Administravime, nesvarbu, ar tai yra viešasis, ar privatus, esminis dalykas yra efektyvumas. Šiame darbe, atlikti geležinkelių transporto Lietuvoje plėtojimo galimybių tyrimai parodė, kad siekiant padidinti Lietuvos geležinkelių konkurencingumą integruojantis į Europos transporto paslaugų rinką, iškilo būtinybė pertvarkyti geležinkelius pagal Europos Sąjungos direktyvą 91/440/EEB, kurioje numatyti pagrindiniai geležinkelių pertvarkymo principai: užtikrintas viešojo naudojimo geležinkelių funkcionavimo valstybės garantija, geležinkelių įmonės savarankiškumas, infrastruktūros valdymo, transporto paslaugų bei visuomeninio aptarnavimo veiklų sąskaitų atskyrimas, kainų nustatymas sutartiniais, nediskriminaciniais pagrindais.

Šiandien Lietuvos geležinkelių sektorių atstovauja AB „Lietuvos geležinkeliai“ – vienintelis krovinių ir keleivių vežėjas, valdantis infrastruktūrą bei teikiantis visuomeninio aptarnavimo paslaugas. Išanalizavus kitų šalių patirtį, reorganizuojant geležinkelių sektorius, darytina išvada, kad neįmanoma jokia restruktūrizacija, neatsižvelgiant į rinką bei šalyje susiklosčiusias socialines, ekonomines bei politines sąlygas. Manome, kad netikslinga visiškai griauti esamą geležinkelių struktūrą. Siūloma neskaidyti AB „Lietuvos geležinkeliai“ į kelias įmones, kaip šiandien numato teisės aktai, bet atskirti infrastruktūros, keleivių, krovinių vežimo padalinių apskaitos sistemas ir įsteigti infrastruktūros reguliavimo instituciją. Siūloma struktūra pavaizduota 18 paveiksle. Tokia integruota įmonės struktūra labiau atitinka Lietuvos geležinkelių transporto specifiką. Norint įgyvendinti integruotą modelį reikėtų priimti atitinkamų teisės aktų pakeitimus, t.y. Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto sektoriaus reformos įstatymo ir Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodekso patvirtinimo, įsigaliojimo ir taikymo įstatymo pakeitimus.

Sektoriaus veiklos ekonominė analizė parodo, kad siekiant teigiamo veikos rezultato, būtinos investicijos atnaujinti susidėvėjusio geležinkelių transporto sektoriaus turto atnaujinimui, naujų modernių priemonių, užtikrinančių Lietuvos geležinkelių transporto sektoriaus konkurencingumą kitų transporto rūšių (autotransporto bei oro transporto) bei užsienio šalių geležinkelių atžvilgiu. Nustatytas būtinas lėšų investicijoms poreikis 2008 metais siekia net 856 mln. Lt. Nustatyti lėšų investicijoms šaltiniai.



18 pav. Galima Lietuvos geležinkelių sektoriaus struktūra

Beje, reikia atkreipti dėmesį į tai, kad šiuo metu didelę dalį investicinių projektų finansuoja Europos Sąjungos institucijos. Jei geležinkelių infrastruktūra būtų privatizuota, ES investicinių projektų nefinansuotų.

Geležinkelių infrastruktūros finansavimo klausimas labai svarbus nustatant vežėjų mokesčių už naudojimąsi infrastruktūra. Dėl blogos infrastruktūros kyla pervežimų savikaina, didėja avarių, vėlavimo rizika. ES direktyvos 2001/14 6 str. numato, kad tarp vyriausybės atstovaujančios institucijos ir infrastruktūros valdytojo turi sudaryti būti sudaryta ne trumpesnė nei trijų metų sutartis, kurioje būtų numatyti valstybės įsipareigojimai dėl geležinkelių finansavimo. Kadangi, Geležinkelių transporto sektoriaus reformos įstatymas infrastruktūros finansavimo šaltinius apibrėžia bendrai (valstybės biudžetas, rinkliavos už infrastruktūrą ir t.t.), nenurodydamas nei finansavimo proporcijų, nei absoliučių dydžių, reikėtų inicijuoti šio įstatymo pakeitimą.

Atnaujinant geležinkelių transporto sektoriaus turtą, kartu reikia diegti naujas technologijas, kurių dėka Lietuvos geležinkeliai taptų modernesni, konkurentiškesni. Esminės keleivių ir krovinių vežimo geležinkeliu konkurencingumo padidinimo sąlygos – keleivių ir krovinių pervežimo greičio padidinimas, vežimų ekonomiškumo padidinimas, eismo saugumo

užtikrinimas, augant vežimų mastams, prekinių traukinių svorio padidinimas, keleivių vežimo komforto padidinimas.

Krovinių vežimo srityje perspektyvoje Lietuvos geležinkelių konkurencija su kitų šalių geležinkeliais taps vis sudėtingesne. NVS šalių geležinkeliai pereina prie sunkesnių traukinių (Rusijoje keliamas ilgalaikis tikslas vežti krovinius iki 9000t svorio traukiniais). Siekiant užtikrinti tranzitinių krovinių srautų pritraukimą (ypač į Klaipėdos uostą), būtina turėti technines galimybes, leidžiančias perimti NVS šalyse suformuotus prekinių traukinių sąstatus. Vienas pagrindinių prekinių lokomotyvų parko atnaujinimo ir modernizavimo programos tikslų – sukurti traukos priemonių, galinčių vežti krovinius 6000t svorio sąstatais 120 km/h greičiu, techninę bazę. Atitinkamai būtinas geležinkelių infrastruktūros objektų paruošimas naujoms krovinių vežimo sąlygoms. Dėl to prioritetiniai infrastruktūros modernizavimo tikslai yra ašies apkrovos didinimas, stočių kelių ilginimas, kelio kreivių tiesinimas, sankryžų su automobilių keliais eliminavimas, taip pat antrųjų kelių statyba pralaidumui didinti.

Nuostolingos keleivių vietiniais maršrutais vežimo paslaugos taip pat didina krovinių pervežimo paslaugų savikainą. Nors ES direktyvose numatyta, kad valstybė privalo kompensuoti vežėjui nuostolius už visuomenines paslaugas, o šalies teisės aktuose įteisintos ES nuostatos, AB „Lietuvos geležinkeliai“ dengia keleivių vežimo veiklos nuostolius pajamomis, gautomis už krovinių vežimą. Įmonė, vykdydama šias veiklas privalo jas atskirti finansine prasme. Atsižvelgiant į Lietuvos teritoriją ir gyventojų tankį reikėtų išanalizuoti nuostolingus vietinius maršrutus ir jų atsisakyti. Keleivinis geležinkelio transportas turi perspektyvą tik tarptautiniuose maršrutuose. Reikėtų būtinai atgaivinti tarptautinį maršrutą Vilnius-Varšuva. Šio maršruto atnaujinimas būtų puiki galimybė integruotis į ES rinką.

Keleivių vežimas Lietuvos geležinkeliais šiuo metu nekonkurencingas kitų transporto rūšių (autotransporto bei oro transporto) atžvilgiu. Siekiant atstatyti ir padidinti keleivių vežimo geležinkeliais mastus – būtinas esminis kelionės trukmės sumažinimas pagrindiniuose keleivių vežimo maršrutuose, taip pat vežimų komforto padidinimas.

Lietuva turi palyginti gerai išplėtotą transporto sistemą, be to, jos geopolitinė padėtis yra taip pat gera. Du iš Kretos koridorių eina ir per Lietuvą: I koridorius (šiaurės -pietų kryptis: Varšuva - Šeštokai - Kaunas - Šiauliai - Talinas -Helsinkis) su IA atšaka (Šiauliai - Pagėgiai - Tilžė - Karaliaučius) ir IX koridoriaus (vakarų - rytų kryptis) IXB atšaka (Klaipėda - Vilnius - Minskas - Kijevas) ir IXD atšaka (Kaišiadorys – Kaunas – Karaliaučius) . Tai, kad du Kretos koridoriai eina per mūsų šalį, sudaro palankias sąlygas Lietuvos geležinkeliams prisijungti prie Europos greitųjų geležinkelių transporto tinklo. Vienas iš pagrindinių prisijungimo būdų - europinės vėžės greitojo geležinkelio linijos statyba I Kretos koridoriuje. Greitųjų geležinkelių įdiegimas Rytų Europoje bei Lietuvoje susijęs su šiais teigiamais pokyčiais: naujos linijos

sujungtų didelius miestus visoje Europoje; sutrumpėtų kelionės laikas. Palyginti su individualiais automobiliais, greitasis geležinkelis gali pasiūlyti malonią, be įtampos ar stresinių situacijų kelionę, o, palyginti su oro transportu, suteikia daugiau judėjimo laisvės ir didesnes bendravimo galimybes. Sumažėjus kelionės trukmei padidėtų keleivių apyvarta. Reikėtų išsamiai išanalizuoti greitojo geležinkelio tiesimą nuo Šeštokų iki Vilniaus per Alytų ir Varėną. Didžiausi keleivių ir krovinių srautai visuomet suplaukia į sostinę. Europinio standarto greitąjį geležinkelį Lietuvoje galima tiesti tik tokį, kad jis pagal Kretos koridorių eitų dar ir per Lenkiją, Latviją ir Estiją su atšaka į Rusiją. Greitojo geležinkelio linija 1997 m. jau įrengta iki Berlyno. Tolesnė jo trasa turėtų būti nutiesta nuo Berlyno per Varšuvą, Šeštokus, Kauną ar Vilnių, Šiaulius Ryga, Taliną su atšaka į Sankt Peterburgą. Tad šį projektą turėtų vykdyti visos Baltijos valstybės bei Lenkija, įtraukiant į projektą ir Rusiją, tiesiant atšaką į Sankt Peterburgą. Tarptautinio I Kretos koridoriaus Varšuva - Šeštokai - Kaunas - Ryga - Talinas ilgis Lietuvoje yra 332,7 km (jį sudaro 191,9 km - vienkeliai ir 140,8 km - dvikeliai ruožai).

1997 m. gegužės 23 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybė suteikė prioritetą europinio standarto geležinkelio linijos *Rail Baltica* Lietuvos valstybės siena su Lenkija - Kaunas tiesimo projektui. Pradinis važiavimo greitis - 160 km/h. Be abejo, ateityje šis greitis turi gerokai padidėti. *Rail Baltica* tiesimas per Baltijos valstybių bei Lenkijos teritoriją atgaivintų keleivių ir krovinių vežimą I Kretos transporto koridoriumi. Didesnė į/iš Vakarų Europos automobiliais vežamų krovinių ir keleivių dalis persikeltų į geležinkelių transportą. Greitasis geležinkelis I Kretos koridoriumi per Lietuvą neturi būti naudojamas tik keleiviams vežti. Lietuvoje gyventojų tankumas yra daug mažesnis negu Vakarų Europoje, be to, ir Lietuva nėra didelė, todėl nėra ir didelio gyventojų poreikio keliauti dideliais atstumais - taigi intensyvūs keleivių srautai, kurie lemtų šios linijos atsipirkimą, nesusidarys. Tad reikia remtis Vokietijos ir Italijos pavyzdžiu, kur dalies naujų linijų atsiperkamumas garantuojamas tik tada, kai kartu įdiegiami ir tam tikros kategorijos krovinių traukiniai, kurių greičiai siekia iki 160 km/h. Krovinių traukinių greičio padidinimas leidžia jiems išsikvoti tvirtą poziciją krovinių vežimo rinkoje. Remiantis šių užsienio šalių pavyzdžiu, greitojo geležinkelio liniją I Kretos koridoriumi reikia projektuoti mišrių, tai yra skirtą tiek keleivių, tiek ir krovinių eismui. Krovinių traukiniai turi būti integruoti į keleivių vežimų greitaisiais traukiniais schema. Nutiesus *Rail Baltica* I ir IX Kretos geležinkelių ir automobilių transporto koridorių sankirtose Lietuvoje reikia sukurti intermodalinių logistikos centrų tinklą. Tokiu būdu Lietuva taptų krovinių pietų-šiaurės ir rytų-vakarų kryptimis vienu pagrindinių perdirbimo centru ir tai teigiamai veiktų jos regioninę plėtrą. Minima geležinkelių atkarpa eis per dviejų savivaldybių teritorijas. Šuo atveju bendradarbiaujant kartu su savivaldybėmis galima būtų sutrumpinti projekto pradinio etapo įgyvendinimo laiką,

t.y. geležinkelio atkarpos nuo valstybės sienos su Lenkija iki Marijampolės planavimą ir projektavimą atlikti kartu su savivaldybėmis.

Europos Sąjungos kontekste Lietuva priklauso perspektyviam Europos Sąjungos jūros regionui – Danija, Švedija, Suomija, Estija, Latvija, Lietuva, Lenkija, Vokietija ir t.t. Su šiomis valstybėmis bendradarbiauja Norvegija, Islandija, Rusija ir Baltarusija. Lietuvos geležinkelių transporto plėtrai regiono rinka atveria dideles perspektyvas.

AB „Lietuvos geležinkeliai“ kaip savarankiškai rinkos sąlygomis veikiantis ūkio subjektas turėtų pats priimti sprendimus dėl vykdomos komercinės veiklos (pvz. nuostolingų maršrutų panaikinimo, kainų nustatymo ir pan.) tuo tarpu valstybė turėtų apsiriboti tik strateginių problemų sprendimu ir bendrosios geležinkelių transporto politikos formavimu. Kol kas taip nėra.

IŠVADOS

1. Geležinkelių transportas visą laiką buvo ir yra viena iš labiausiai reguliuojamų sričių Europoje, taip pat ir Lietuvoje. Europos Sąjungos bendrosios transporto politikos principai, pagrįsti liberalios ir konkurencingos rinkos formavimu lėmė geležinkelių transporto sektoriaus reformą.

2. Pagrindinės geležinkelių transporto problemos buvo susistemintos tik geležinkelių transporto sistemos problemoms skirtoje Europos Komisijos Baltojoje knygoje „Strategija Bendrijos geležinkeliams atgaivinti“. ES dokumentuose numatytos organizacinės bei organizacinės-techninės priemonės geležinkeliams atgaivinti. Labiausiai akcentuojamas geležinkelių transporto rinkos liberalizacijos bei sektoriaus restruktūrizacijos būtinumas.

3. Europos Sąjungos valstybės narės įgyvendina geležinkelių reformą, atsižvelgdamos į ES reikalavimus bei į šalies geležinkelių transporto specifiką, susiklosčiusią ekonominę ir politinę situaciją. ES teisės aktai suteikia pasirinkimo galimybę pertvarkant šį sektorių.

4. Tyrimai parodė, kad geležinkelių transporto sektoriaus reformos tikslas yra efektyvi valdymo sistema, rinkos sąlygomis teikiamos kokybiškos paslaugos, integracija į ES. Tam tikslui pasiekti daugelyje valstybių šio sektoriaus pertvarkai būdingas naujosios viešosios vadybos taikymas, besiremiantis decentralizuoto valdymo tobulinimu, dalies valstybės funkcijų privatizavimu, rinkos sąlygų formavimu.

5. Išanalizavus Europos Sąjungos bei Lietuvos teisės aktus, reglamentuojančius geležinkelių transporto administravimą, darytina išvada, kad šiandieną visi pagrindiniai ES reikalavimai geležinkelių transporto plėtrai yra perimti priimant ar papildant nacionalinius teisės aktus, tačiau vien tik teisės aktų suderinimas neišsprendžia visų problemų, o tik sukuria prielaidas pasiekti užsibrėžtus tikslus – geležinkelių transporto sektoriaus efektyvumą ir konkurencingumą.

6. Tyrimo metu nustatyta, kad atsižvelgus į Lietuvos geležinkelių transporto sektoriaus specifiką bei užsienio šalių patirtį, prieš įgyvendinant antrąjį reformos etapą, tikslinga atlikti šiuo metu įstatymais reglamentuotos sektoriaus reformos teisinį ir ekonominį pagrindimą.

7. Ekonominė AB „Lietuvos geležinkeliai“ veiklos analizė parodė, kad įmonė šiuo metu dirba pelningai, pagrindines savo pajamas gauna iš krovinių vežimo veiklos. Krovinių vežimo veiklos rezultato pakanka keleivių vežimo nuostoliams kompensuoti bei vykdyti dideles investicijas į geležinkelių sektorių. Vienas iš sektoriaus efektyvumo veiksnių – vieninga geležinkelių sistema, užtikrinanti efektyvų pajėgumų naudojimą.

8. Išsiaiškinta, kad nacionaliniuose teisės aktuose nėra numatyto aiškaus viešosios geležinkelių infrastruktūros finansavimo reglamentavimo. Nustatyta, kad viešojo geležinkelių

infrastruktūra finansuojama iš rinkliavų, gautų už naudojimąsi, tačiau nenumatyta, kaip bus finansuojama infrastruktūros modernizacija ir plėtra.

9. Valstybė ar jos įgaliota institucija turi užtikrinti visuomenės įsipareigojimo vykdymą net ir komerciškai nenaudingomis sąlygomis. Paslaugų tiekimas užtikrinimas vežėjų nuostolių kompensavimu. Šiuo metu keleivių vežimo nuostolių dengimo mechanizmas nenustatytas.

10. Tyrimai parodė, kad AB „Lietuvos geležinkeliai“ veikla priklauso nuo valstybės apsisprendimo dėl restruktūrizacijos, paramos lygio, apsisprendimo teikti socialines paslaugas. Tik žinodama aiškia valstybės politiką dėl tolimesnės geležinkelių sektoriaus transporto plėtros įmonė gali daryti sprendimus dėl tolimesnės savo veiklos, nusistatyti investicijų į infrastruktūrą, riedmenis prioritetus pagal atsiperkamumą ir pan.

PASIŪLYMAI

1. Siūloma kuo skubiau priimti teisės aktus, reglamentuojančius visuomenės aptarnavimo paslaugų bei infrastruktūros plėtros ir modernizavimo finansavimą, nes:

- kol keleivių vežimo nuostolių našta tenka vežėjui, o ne valstybės ar savivaldybių biudžetams, negalima atsisakyti kryžminio finansavimo, nes tai lemtų keleivių vežimo padalinio bankrotą;
- liberalizavus Lietuvos geležinkelių vežimų rinką, keleivių vežimo veiklos, esant nepakankamam šios veiklos subsidijavimui iš valstybės biudžeto, privatūs vežėjai nevykdys;
- nesant valstybės infrastruktūros finansavimo politikos, viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojas turi išgyventi iš pajamų, todėl išauga infrastruktūros mokesčiai vartotojui, o pernelyg dideli mokesčiai mažina geležinkelių transporto paslaugų rinką.

2. Siūloma priimti Lietuvos Respublikos Kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymo Nr. 171-6302 pataisą, kurios pagrindu geležinkelių vežėjas būtų atleistas nuo akcizo už degalus. Įstatymo pataisa užtikrintų nediskriminacines sąlygas visiems transporto rinkos dalyviams, papildomas finansavimo šaltinis leistų vežėjui ar infrastruktūros valdytojui sumažinti paslaugų savikainą arba priimti lankstesnius sprendimus dėl tarifų mažinimo ir pan.

3. Viešojo geležinkelių turto inventorizavimo ir registravimo finansavimui skirti valstybės lėšas arba valstybės lėšų poreikis gali būti sumažintas, geležinkelių viešojo turto registravimui sumažinant registravimo paslaugų įkainius. Paslaugos įkainių sumažinimui turi būti priimtas Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas.

LITERATŪROS SĄRAŠAS

Pagrindinė literatūra:

1. Baublys A. Transporto politika. Vilnius. Technika, 1996.
2. Baublys A. Krovinių vežimai. Vilnius. Technika, 1998.
3. Butkevičius J., Jaržemskis A. Geležinkelių transporto plėtros Europoje perspektyvos. 2000, XV t., Nr.6. p 272-278.
4. Bučinskas A., Raipa A., Staponkienė J. Viešosios programos naujojo viešojo valdymo struktūroje. Tiltai, 2004, Nr.2, p. 1-10.
5. Cantos P., Maudos J. Regulation and efficiency: the case of European railways//Transportation Research Part A, 2001. Nr.5, p.459-472.
6. Domarkas V., Arimavičiūtė A., Jančiauskas E. Ir kt. Viešojo sektoriaus institucijų administravimas. Vilnius: Lietuvos teisės universitetas, 2002.
7. Domarkas V., Naujieji viešojo administravimo raidos akcentai //Viešojo pplitika ir administravimas. 2004. Nr.7, p. 7-15.
8. Firsova G.V., Forkačiova O.L. Zeleznodorozny transport v rosiskoj federaciji sng i za rubezom, Nr. 29, 2002, Maskva, p. 3-20
9. Goodvin P. Transformation in transport policy in Great Briatain//Transportation Reseaach Part A, 1999. Nr. 33 p.655-669.
10. Griškevičienė D. Geležinklių transporto komercinė eksploatacija. Vilnius:Technika, 2002.
11. Juralevičienė J., Galvanauskaitė E. Teoriniai ir praktiniai viešojo administravimo politizacijos aspektai. Viešoji politika ir administravimas.Vilnius: Mykolo Riomerio universiteto leidybos centras, 2007, Nr.19, p. 98-108;
12. Ludewig J. Reforming Europe s Railways – An assesment of progress. CER, 2005.
13. Obrazcovas V., Savas E.S., Jančiauskas E. Valstybės ir savivaldybių turto valdymas ir privatizavimas. 2004. Vilnius
14. Palšaitis R., Griškevičienė D., Ivankovas V. Lietuvos geležinkelių krovinių ir keleivių vežimo apimčių prognozės iki 2020 metų. Mokslinis darbas, 2004.
15. Peters T.J., Thriving on Chaos:Handbook for a Management Revolution. London:Pan Books, 1989, p.27.
16. Pollit C., Bouckaert G. Viešojo valdymo reforma. Vilnius: Algarvė, 2003.
17. Raipa A. ir kt. Viešasis administravimas. Kaunas: Technologija, 1999, p. 351-397.
18. Raipa A. ir kt. Viešojo administravimo efektyvumas. Kaunas:Technologija, 2001, p.8-33.

19. Raipa A. Viešoji politika ir viešasis administravimas: raida, struktūra ir sąveika//Viešoji politika ir administravimas. 2002. Nr.1, p.11
20. Raipa. A. Viešasis administravimas: pokyčiai, modernizavimo tendencijos. Tiltai, 2001, Nr.2, p. 47-58.
21. Raipa.A. Socialiniai pokyčiai ir modernus viešasis administravimas. Filosofija, sociologija. 2001. Nr.2, Kauno technologijos universitetas.
22. Schafer A., Victor D.G. The future mobility of the world.Transportation research. Part A, 2000. Nr. 34, p. 171-205.
23. Steponavičienė G. Europos Sąjungos sausumos transporto politika: ekonominis pagrindumas ir poveikis Lietuvai: daktaro dis.V., 2005.
24. Šakalys A., Palšaitis R., Jurkauskas A., Paulauskas V., Stankūnas J., Jarašiūnienė A. Transporto ir tranzito plėtotei strategija// Ilgalaikė Lietuvos ūkio (ekonomikos) plėtros strategija (sudarytojas Liekis A.), Vilnius: Lietuvos mokslas, 2002, p. 363-396.
25. Thompson L. Railway Gazette International, 2005, Nr. 7, p. 419-423. Varianti neizbeznai reform – ZDM – 2005. Nr.9.
26. Velondek A. Restrukturizacija bolsik gosudarstvenik zeleznyk dorog, Tranzit Nr.3, 2002.

Norminė literatūra:

27. Lietuvos Respublikos Vyriausybė nutarimas „Dėl Lietuvos geležinkelio transporto reformos nuostatų ir pagrindinių krypčių patvirtinimo“// Valstybės žinios, 2001.05.15.
28. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas „Dėl Lietuvos geležinkelio transporto sektoriaus reformos 2003-2006 metais strategijos patvirtinimo“ Nr.931 // Valstybės žinios. 2003.07.18.
29. Lietuvos Respublikos Transporto veiklos pagrindų įstatymas Nr. IX-747 // Valstybės žinios, 2002, Nr.2-1034.
30. Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto sektoriaus reformos įstatymas // Valstybės žinios, 2004, Nr. 61-2182
31. Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodeksas // Valstybės žinios, 2004, Nr. 72-2489.
32. Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas // Valstybės žinios, 2000, Nr. 74-2262.
33. Lietuvos respublikos nacionalinio saugumo pagrindų įstatymas // Valstybės žinios, 1997, Nr. 2-16.
34. Lietuvos Respublikos Strateginę reikšmę nacionaliniam saugumui turinčių įmonių ir įrenginių bei kitų nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbių įmonių įstatymas // Valstybės žinios, 2002, Nr. 103-4604.

35. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas „Dėl keleivių, bagažo ir krovinių vežimo geležinkelio transportu licencijavimo taisyklių“ Nr.783 // Valstybės žinios, 2003, Nr.26-77
36. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas „Dėl rinkliavos už naudojimąsi viešąja geležinkelių infrastruktūra nustatymo taisyklių patvirtinimo“ Valstybės žinios, 2004, Nr. 83-30.
37. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas „Dėl viešosios geležinkelių infrastruktūros objektų užimamos valstybinės žemės perdavimo naudotis turto patikėjimo teise akcinei bendrovei "Lietuvos geležinkeliai" tvarkos aprašo patvirtinimo“// Valstybės žinios, 2005, Nr. 1-2.
38. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas „Dėl įgaliojimų suteikimo“ // Valstybės žinios, 2004, Nr. 131-4741.
39. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas „Dėl viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumų skyrimo taisyklių patvirtinimo“ Nr. 611 // Valstybės žinios, 2004, Nr.23-754.
40. Lietuvos respublikos Vyriausybės nutarimas Nr. 931 „Dėl Lietuvos geležinkelio transporto sektoriaus reformos 2003-2006 metais strategijos patvirtinimo“ // Valstybės žinios, 2003, Nr.73-3365.
41. Lietuvos respublikos Vyriausybės nutarimas „Dėl ilgalaikės (iki 2025 metų) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategijos patvirtinimo“ Nr.692 // Valstybės žinios, 2005, Nr. 28-60.
42. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymas „Dėl geležinkelio įmonių ir geležinkelio valdytojo saugos sertifikavimo taisyklių“ // Valstybės žinios, 2003, Nr. 3-37.
43. Europos Tarybos direktyva dėl geležinkelio įmonių licencijavimo, 95/18/EC, 1995.06.19.
44. Europos Parlamento bei Tarybos direktyva dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo, mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo ir saugos sertifikavimo 2001/14/EB, 2001.02.26.
45. Europos Parlamento bei Tarybos direktyva dėl transeuropinės greitųjų geležinkelių sistemos sąveikos 96/48/EB, 1996.07.23.
46. Europos Parlamento bei Tarybos direktyva dėl transeuropinės paprastųjų geležinkelių sistemos sąveikos 2001/16/EB, 2001.03.19.
47. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva dėl bendrijos geležinkelių plėtojimo 2001/13/EB, 2001.02.26.

48. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva dėl bendrijos geležinkelių plėtojimo 2001/12/EB iš dalies pakeičianti Tarybos direktyvą 91/440/EEB, 2001.02.26., http://europa.Eu.int/eur-lex/en/lif/ind/en_analytical_index_07.html
49. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/13/EB, iš dalies pakeičiančia Tarybos direktyvą 95/18/EB dėl geležinkelio įmonių licencijavimo, 2001.02.26.
50. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/14/EB dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo, mokesčių už naudojamąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo ir saugos sertifikavimo. 2001.02.26.
51. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/16/EB dėl transeuropinės paprastųjų geležinkelių sistemos sąveikos.2001.03.19.
52. Tarybos direktyva 2001/48/EB dėl transeuropinės greitųjų geležinkelių sistemos sąveikos, 2001.03.19.
53. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/51/EB, iš dalies keičianti Tarybos direktyvą 91/440/EEB dėl Bendrijos geležinkelių plėtros.2004.04.29.
54. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/49/EB dėl saugos Bendrijos geležinkeliuose ir iš dalies pakeičianti Tarybos direktyvą 95/18/EB dėl geležinkelio įmonių licencijavimo bei Direktyvą 2001/14/EB dėl geležinkelio infrastruktūros pajėgumų paskirstymo, mokesčių už naudojamąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo ir saugos sertifikavimo (Saugos geležinkeliuose direktyva). 2004.04.29.
55. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/50/EB iš dalies keičianti Tarybos direktyvą 96/48/EB dėl transeuropinės greitųjų geležinkelių sistemos sąveikos ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2001/16/EB dėl transeuropinės paprastųjų geležinkelių sistemos sąveikos. 2004-04-29.
56. 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/51/EB iš dalies keičianti Tarybos direktyvą 91/440/EEB dėl Bendrijos geležinkelių plėtros. 2004-04-29.

Specialioji literatūra:

55. Europos Sąjunga. Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerija. Europinio tinklo I-ojo ir IX – ojo koridorių plėtra. OVE ARUP& PARTNERS (PHARE studija), 1997.
56. European Commision. Directorate-General for Energy and Transport. Energy and transport in figures. 2005.// [//](http://europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/figures/pocketbook/2005_en.htm) prisijungimo laikas :2007-01.
57. Europos transporto politika 2010-iesiems metams – laikas priimti sprendimą: Baltoji knyga: Briuselis, 2001-09-12, COM (2001) 370.

58. AB „Lietuvos geležinkeliai“ restruktūrizavimo projektas, 2000.
59. AB „Lietuvos geležinkeliai“. Geležinkelio sektoriaus koncepcija, Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerija, 2000.
60. Europos transporto politika 2010-iesiems metams – laikas priimti sprendimą: Baltoji knyga: Briuselis, 2001-09-12, COM (2001) 370.
61. Lietuvos geležinkelių transporto rinkos liberalizavimo grėsmių nacionaliniam saugumui ir strateginių galimybių įvertinimas. Socialinių ekonominių tyrimų institutas, Vilnius, 2005.
62. Lietuvos geležinkeliai: kaip ir kada reformuosime. Lietuvos laisvos rinkos institutas. Vilnius, 2005.
63. White paper. A Strategy for revitalizing the Community s Railways, COM (96) 421, July 1996, <http://europa.eu.int/en/record/white/rail967/wp9607en.pdf>, 2007 08

SANTRAUKA

GELEŽINKELIŲ TRANSPORTO PLĖTOJIMAS LIETUVOJE: ADMINISTRAVIMO IR SAVIVALDOS TOBULINIMAS

Darbe, naudojant sisteminės analizės, loginį-analitinį, matematinį tyrimo metodus, siekiama išanalizuoti Lietuvos geležinkelių transporto sektoriaus administravimo ypatumus, uždavinius bei problemas, susijusias su geležinkelių transporto sektoriaus vykdomomis reformomis Europos Sąjungos reglamentų kontekste.

Lietuvos geležinkelių transporto politika yra bendrosios Europos Sąjungos transporto politikos dalis, kurios pagrindinis strateginis tikslas – geležinkelių transporto apimčių, konkurencingumo didinimas ir kokybės gerinimas.

Siekiant minėtų tikslų, atsirado būtinybė pertvarkyti Lietuvos geležinkelių transporto sektorių, remiantis geležinkelių transporto sektoriaus liberalizavimo, konkurencingos rinkos sukūrimo, infrastruktūros valdymo ir vežimo paslaugų atskyrimo principais. Darbe analizuojami šalies bei Europos Sąjungos teisės aktai, reglamentuojantys geležinkelio sektoriaus pertvarką bei jų poveikis sektoriaus veiklai. Tyrimo metu išsiaiškinta Lietuvos geležinkelių transporto sektoriaus struktūra, jos dalių tarpusavio santykiai, išanalizuotos administravimo ir savivaldos tobulinimo galimybės sistemos viduje. Tyrimas atskleidė Lietuvos geležinkelių transporto sektoriaus specifiką bei veiklos pokyčius, kuriems įtakos turi ES bendrosios geležinkelių transporto politikos įgyvendinimas.

Darbe pateikiamos tyrimo rezultatų išvados ir rekomendacijos dėl geležinkelių transporto sektoriaus Lietuvoje plėtojimo galimybių.

Pagrindinės sąvokos: geležinkelių transporto sektoriaus administravimas, liberalizavimas, restruktūrizacija, viešasis administravimas, geležinkelių transporto sektoriaus administravimo teisiniai pagrindai, administravimą įgyvendinančios institucijos, visuomenės aptarnavimo įsipareigojimai, viešoji infrastruktūra, vežėjai.

SUMMARY

DEVELOPMENT OF RAILWAY TRANSPORT IN LITHUANIA: PERFECTION OF ADMINISTRATION AND AUTONOMY

In this work, using systemic analyses, logic-analytic, mathematical research methods, it is achieved to analyse peculiarities, tasks and problems, related to the reforms, that are carried out in railway transport sector in the context of European Union regulations.

The policy of Lithuanian railway transport is a part of the general policy of the European Union transport, the main strategic aim is increasing amounts of railway transport, its competitive abilities, and development of its quality.

Achieving the mentioned aims, there appeared a necessity to rearrange the sector of Lithuanian railway transport, on the ground of principles of liberalising railway transport sector, creating competitive market, infrastructure management and separation of transportation services. In the work there are analysed the national and European Union law acts, that regulate the reform of the railway sector, and its influence to the activity of the sector. During the research there was explained the structure of Lithuanian railway transport section, inter-relation among its parts, analysed perfection of possibilities of administration and autonomy inside of the system. The research opened the specific of the sector of Lithuanian railway transport, and changes of its activity, that are influenced by implementation of the general railway transport policy of EU.

In the work the research conclusions and recommendations for possibilities of development of railway transport sector in Lithuania are presented.

The main concepts: administration of railway transport sector, liberalisation, re-structuralism, public administration, juridical elements of administration of railway transport sector, institutions implementing administration, obligations for service of society, public infrastructure, carriers.

PRIEDAI

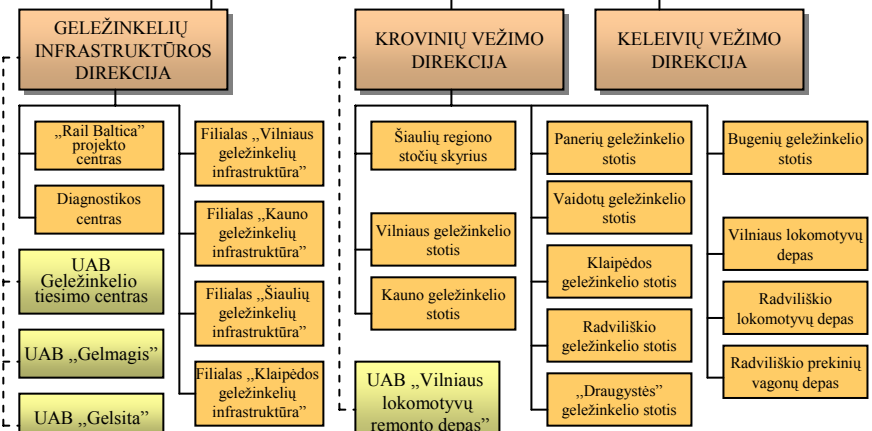
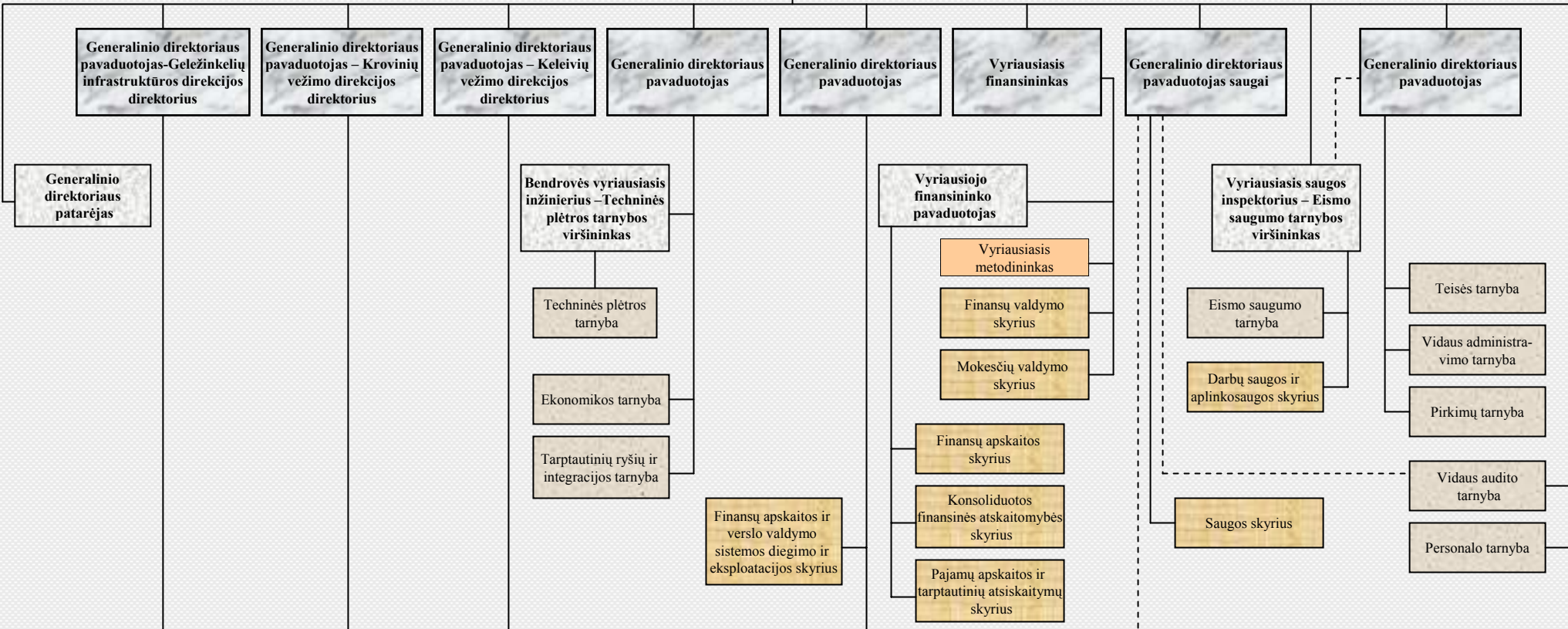
AB „LIETUVOS GELEŽINKELIAI“ VALDYMO STRUKTŪRA

PATVIRTINTA

AB „Lietuvos geležinkeliai“ valdybos 2007 m. birželio 21 d. nutarimu (prot. Nr. 3-10)

Generalinis direktorius

Centrinė administracija



Informacinių technologijų centras

Atstovybė Maskvoje, Rusijos Federacijoje

UAB „Gelsauga“

1 lentelė. Geležinkelių transporto sektoriaus finansinių prognozių prielaidos

Rodiklis	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Infliacija (medžiagų, paslaugų kainų pokytis)		2,50%	2,50%	2,50%	2,50%	2,50%	2,50%	2,50%	2,50%
<i>pokytis, lyginant su 2005 m.</i>	100%	103%	105%	108%	110%	113%	116%	119%	122%
Kuro kainos augimas		10,00%	5,00%	5,00%	5,00%	5,00%	5,00%	5,00%	5,00%
<i>pokytis, lyginant su 2005 m.</i>	100%	110%	116%	121%	127%	134%	140%	147%	155%
Kuro sunaudojimo normos mažėjimas keleivių vežime		0,00%	0,00%	-5,00%	-5,00%	-5,00%	-5,00%	0,00%	0,00%
<i>pokytis, lyginant su 2005 m.</i>	100%	100%	100%	95%	90%	86%	81%	81%	81%
Kuro sunaudojimo normos mažėjimas krovinių vežime		-2,00%	-5,00%	-5,00%	-10,00%	-5,00%	0,00%	0,00%	0,00%
<i>pokytis, lyginant su 2005 m.</i>	100%	98%	93%	88%	80%	76%	76%	76%	76%
Infrastruktūros kapitalinio remonto darbų, apskaitomų sąnaudose, apimčių pokytis		-30,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
<i>pokytis, lyginant su 2005 m.</i>	100%	70%	70%	70%	70%	70%	70%	70%	70%
Keleivinių riedmenų kapitalinio remonto darbų, apskaitomų sąnaudose, apimčių pokytis		5,00%	0,00%	0,00%	0,00%	-5,00%	-5,00%	-5,00%	0,00%
<i>pokytis, lyginant su 2005 m.</i>	100%	105%	105%	105%	105%	100%	95%	90%	90%
Prekinių riedmenų kapitalinio remonto darbų, apskaitomų sąnaudose, pokytis		15,00%	0,00%	-5,00%	-10,00%	-10,00%	-3,50%	0,00%	0,00%
<i>pokytis, lyginant su 2005 m.</i>	100%	115%	115%	109%	98%	88%	85%	85%	85%
Vidutinio darbo užmokesčio didinimas		12,50%	12,50%	12,50%	12,50%	12,50%	12,50%	12,50%	12,50%
<i>pokytis, lyginant su 2005 m.</i>	100%	113%	127%	142%	160%	180%	203%	228%	257%
<i>vidutinis darbo užmokestis</i>	1683	1893	2130	2396	2696	3033	3412	3838	4318
Darbuotojų skaičiaus mažinimas		-2,50%	-1,50%	-1,50%	-1,50%	-1,50%	-1,50%	-1,30%	-1,00%
<i>pokytis, lyginant su 2005 m.</i>	100%	98%	96%	95%	93%	92%	90%	89%	88%
<i>vidutinis sąrašinis darbuotojų skaičius</i>	11327	11044	10878	10715	10554	10396	10240	10107	10006
Krovinių vežimo įkainių didinimas									
<i>ES rinka</i>		3,00%	3,00%	3,00%	3,00%	3,00%	3,00%	3,00%	3,00%
<i>pokytis, lyginant su 2005 m.</i>	100%	103%	106%	109%	113%	116%	119%	123%	127%
<i>Vidutinis ES rinkos krovinių vežimo įkainis</i>	5,498	5,663	5,833	6,008	6,188	6,374	6,565	6,762	6,965
<i>Kaliningrado tranzitas</i>		3,00%	3,00%	3,00%	3,00%	3,00%	3,00%	3,00%	3,00%
<i>pokytis, lyginant su 2005 m.</i>	100%	103%	106%	109%	113%	116%	119%	123%	127%
<i>Vidutinis Kaliningrado tranzito įkainis</i>	9,192	9,468	9,752	10,044	10,346	10,656	10,976	11,305	11,644
Keleivių vežimo įkainių didinimas									
<i>Vietiniai vežimai</i>		0,00%	25,00%	15,00%	10,00%	10,00%	10,00%	10,00%	10,00%
<i>pokytis, lyginant su 2005 m.</i>	100%	100%	125%	144%	158%	174%	191%	210%	232%
<i>Tarptautiniai vežimai</i>		0,00%	5,00%	5,00%	5,00%	5,00%	5,00%	5,00%	5,00%
<i>pokytis, lyginant su 2005 m.</i>	100%	100%	105%	110%	116%	122%	128%	134%	141%

3 lentelė. Krovinių vežimo apimčių ir prekinį traukinių darbo rodiklių prognozė

Rodiklis	matav. vnt.	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
krovinių vežimo apimtys	mln.t	49,3	50,9	52,7	54,5	56,5	58,5	60,5	62,6	64,9
<i>pokytis, lyginant su 2005 m.</i>										132%
ES rinkos vežimai	mln.t	32,5	34,1	35,5	36,9	38,4	39,9	41,5	43,2	44,9
<i>pokytis per metus</i>	proc.		5,0%	4,0%	4,0%	4,0%	4,0%	4,0%	4,0%	4,0%
Ne ES rinkos vežimai (Kaliningrado tranzitas)	mln.t	16,8	16,8	17,2	17,6	18,1	18,5	19,0	19,5	19,9
<i>pokytis per metus</i>	proc.		0,0%	2,5%	2,5%	2,5%	2,5%	2,5%	2,5%	2,5%
vidutinis krovinių vežimo atstumas	km									
ES rinkos vežimai	km	261,5	261,5	261,5	261,5	261,5	261,5	261,5	261,5	261,5
<i>pokytis per metus</i>	proc.		0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Ne ES rinkos vežimai	km	235,8	235,8	235,8	235,8	235,8	235,8	235,8	235,8	235,8
<i>pokytis per metus</i>	proc.		0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
krovinių apyvarta	mln.tkm.neto	12457	12882	13338	13811	14301	14809	15336	15882	16449
<i>pokytis, lyginant su 2005 m.</i>										132%
ES rinkos vežimai	mln.tkm.neto	8502	8927	9284	9656	10042	10443	10861	11296	11747
<i>pokytis per metus</i>	proc.		5,0%	4,0%	4,0%	4,0%	4,0%	4,0%	4,0%	4,0%
Ne ES rinkos vežimai	mln.tkm.neto	3955	3955	4054	4155	4259	4366	4475	4587	4701
<i>pokytis per metus</i>	proc.		0,0%	2,5%	2,5%	2,5%	2,5%	2,5%	2,5%	2,5%
prekinių traukinių darbo apimtis	mln. tkm bruto	23219	23991	24834	25708	26614	27553	28526	29535	30581
<i>pokytis, lyginant su 2005 m.</i>										132%
			3,2%	3,4%	3,4%	3,4%	3,4%	3,4%	3,4%	3,4%
ES rinkos vežimai	mln. tkm bruto	15443	16215	16864	17539	18240	18970	19729	20518	21338
<i>pokytis per metus</i>	proc.		5,0%	4,0%	4,0%	4,0%	4,0%	4,0%	4,0%	4,0%
Ne ES rinkos vežimai	mln. tkm bruto	7776	7776	7970	8169	8374	8583	8797	9017	9243
<i>pokytis per metus</i>	proc.		0,0%	2,5%	2,5%	2,5%	2,5%	2,5%	2,5%	2,5%
vidutinis prekinio traukinio svoris	t bruto	2589	2618	2650	2702	2769	2837	2850	2848	2846
<i>pokytis, lyginant su 2005 m.</i>										110%
ES rinkos vežimai	t bruto	2459	2483	2508	2558	2609	2661	2661	2661	2661
<i>pokytis per metus</i>	proc.		1,0%	1,0%	2,0%	2,0%	2,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Ne ES rinkos vežimai	t bruto	2895	2953	3012	3072	3195	3323	3389	3389	3389
<i>pokytis per metus</i>	proc.		2,0%	2,0%	2,0%	4,0%	4,0%	2,0%	0,0%	0,0%
prekinių traukinių rida	tūkst.trauk.km	8967	9163	9370	9515	9611	9710	10008	10370	10745
<i>pokytis, lyginant su 2005 m.</i>										120%
ES rinkos vežimai	tūkst.trauk.km	6281	6530	6724	6856	6990	7128	7413	7709	8017
<i>pokytis per metus</i>	proc.		4,0%	3,0%	2,0%	2,0%	2,0%	4,0%	4,0%	4,0%
Ne ES rinkos vežimai	tūkst.trauk.km	2686	2633	2646	2659	2621	2583	2596	2661	2727
<i>pokytis per metus</i>	proc.		-2,0%	0,5%	0,5%	-1,4%	-1,4%	0,5%	2,5%	2,5%

4 lentelė. Krovinių vežimo (su papildomomis krovinių vežėjo paslaugomis, įskaitant ir LG administracijos teikiamas paslaugas) pelno (nuostolių) prognozė

mln.Lt

Rodikliai	2005 faktas	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Pajamos	1024,8	1081,2	1146,1	1215,1	1288,5	1366,6	1449,7	1538,2	1632,3
Krovinių vežimo	985,5	1040,9	1104,8	1172,8	1245,1	1322,2	1404,2	1491,4	1584,4
<i>ES rinkos vežimai (tarifinės pajamos su papildomomis rinkliavomis)</i>	511,0	552,7	592,0	634,2	679,3	727,7	779,5	835,0	894,4
<i>Ne ES rinkos vežimai (Kaliningrado tranzitas) (tarifinės pajamos su papildomomis rinkliavomis)</i>	389,3	401,0	423,4	447,0	471,9	498,2	526,0	555,3	586,2
<i>Tarptautiniai atsiskaitymai ir kt.</i>	85,1	87,2	89,4	91,7	94,0	96,3	98,7	101,2	103,7
Papildomų paslaugų	39,3	40,3	41,3	42,3	43,4	44,5	45,6	46,7	47,9
Sąnaudos	804,8	856,4	974,3	1043,7	1101,1	1149,1	1209,8	1287,7	1368,0
Krovinių vežimo	787,6	837,6	954,0	1021,1	1076,4	1122,8	1181,9	1258,2	1336,7
<i>Naudojimasis geležinkelių infrastruktūra</i>	363,5	356,8	446,6	483,1	520,8	544,4	565,6	599,0	630,7
<i>Kitos vežėjo sąnaudos</i>	424,1	480,8	507,4	538,0	555,7	578,5	616,3	659,2	706,0
Papildomų paslaugų	17,3	18,8	20,3	22,6	24,7	26,3	27,8	29,5	31,3
Pagrindinės veiklos pelnas (nuostolis)	219,9	224,8	171,8	171,4	187,4	217,6	240,0	250,4	264,2
Krovinių vežimo	197,9	203,3	150,8	151,6	168,7	199,4	222,2	233,2	247,7
Papildomų paslaugų	22,0	21,5	21,0	19,7	18,7	18,2	17,7	17,2	16,6
Kita veikla	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
Pajamos	1,4	1,5	1,5	1,5	1,6	1,6	1,7	1,7	1,8
Sąnaudos	1,0	1,0	1,1	1,1	1,2	1,2	1,3	1,3	1,4
Finansinė ir investicinė veikla	3,0	3,0	2,7	-3,4	-18,4	-20,2	-17,2	-12,5	-5,3
Pajamos	6,4	6,5	6,7	6,9	7,0	7,2	7,4	7,6	7,8
Sąnaudos	3,4	3,5	4,0	10,2	25,4	27,4	24,6	20,0	13,0
Pelnas iki apmokestinimo	223,3	228,3	174,9	168,4	169,4	197,8	223,1	238,4	259,4
Pelno mokestis	8,4	14,7	13,0	11,4	10,0	14,2	19,1	22,8	28,8
Grynasis pelnas (nuostolis)	214,9	213,7	161,9	157,0	159,4	183,6	204,1	215,6	230,6

5 lentelė. Krovinių vežimo pelno pagal veiklas prognozė

mln.Lt

Rodiklis	2005 faktas	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Krovinių vežimo pajamos	985,5	1040,9	1104,8	1172,8	1245,1	1322,2	1404,2	1491,4	1584,4
Kaliningrado tranzitas (tarifas su papildomomis rinkliavomis)	389,3	401,0	423,4	447,0	471,9	498,2	526,0	555,3	586,2
Krovinių vežimas kitomis kryptimis (tarifas su papildomomis rinkliavomis)	511,0	552,7	592,0	634,2	679,3	727,7	779,5	835,0	894,4
Tarptautiniai atsiskaitymai ir kt.	85,1	87,2	89,4	91,7	94,0	96,3	98,7	101,2	103,7
Krovinių vežimo sąnaudos	787,6	837,6	954,0	1021,1	1076,4	1122,8	1181,9	1258,2	1336,7
Kaliningrado tranzitas	208,7	216,7	321,4	334,8	346,3	355,0	366,5	382,8	399,5
<i>Infrastruktūra</i>	120,3	115,6	213,1	219,7	227,6	231,5	234,6	241,2	247,4
<i>Kitos (vežėjo) sąnaudos</i>	88,4	101,1	108,3	115,1	118,7	123,5	131,9	141,5	152,0
Krovinių vežimas kitomis kryptimis	509,4	549,7	559,7	611,6	653,5	689,2	734,9	792,9	852,7
<i>Infrastruktūra</i>	243,1	241,2	228,0	257,7	287,3	306,9	324,9	351,4	376,8
<i>Kitos (vežėjo) sąnaudos</i>	266,3	308,5	331,7	353,8	366,2	382,4	410,0	441,4	475,8
Tarptautiniai atsiskaitymai ir kt.	69,4	71,2	72,9	74,8	76,6	78,6	80,5	82,5	84,6
Krovinių vežimo pelnas	197,9	203,3	150,8	151,6	168,7	199,4	222,2	233,2	247,7
<i>pelningumas (pelnas/pajamos)</i>	20,1%	19,5%	13,6%	12,9%	13,6%	15,1%	15,8%	15,6%	15,6%
<i>pelningumas (pelnas/ilg.turtas)</i>	42,5%	38,2%	21,8%	15,0%	15,5%	18,4%	20,6%	22,1%	24,0%
Kaliningrado tranzito pelnas	180,6	184,3	102,0	112,1	125,6	143,2	159,4	172,5	186,8
<i>pelningumas (pelnas/pajamos)</i>	46,4%	46,0%	24,1%	25,1%	26,6%	28,7%	30,3%	31,1%	31,9%
Krovinių vežimo kitomis kryptimis pelnas	1,6	3,0	32,3	22,6	25,8	38,5	44,6	42,1	41,8
<i>pelningumas (pelnas/pajamos)</i>	0,3%	0,5%	5,5%	3,6%	3,8%	5,3%	5,7%	5,0%	4,7%
Tarptautinių atsiskaitymų ir kt. pelnas	15,7	16,1	16,5	16,9	17,3	17,8	18,2	18,7	19,1

6 lentelė. Infrastruktūros valdytojo pelno (nuostolių) prognozė

mln.Lt

Rodiklis	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Pajamos	451,2	443,9	512,0	551,6	602,0	638,3	666,7	708,2	746,7
Iš keleivių vežėjo (už naudojamą infrastruktūros objektais)	64,5	63,3	41,0	43,5	55,6	67,7	74,1	81,6	87,8
Iš krovinių vežėjo (už naudojamą infrastruktūros objektais)	363,5	356,8	446,6	483,1	520,8	544,4	565,6	599,0	630,7
Papildomų paslaugų	23,2	23,8	24,4	25,0	25,6	26,2	26,9	27,6	28,2
Sąnaudos	440,3	432,9	454,3	478,6	506,0	536,7	570,5	608,0	650,1
Infrastruktūros priežiūros ir turto valdymo	364,5	351,7	366,5	383,4	402,7	424,5	448,3	474,7	504,2
Eismo organizavimo ir valdymo	63,5	68,4	74,5	81,3	88,7	97,0	106,1	116,4	128,1
Papildomų paslaugų	12,3	12,7	13,3	13,9	14,6	15,3	16,0	16,9	17,8
Pagrindinės veiklos pelnas (nuostolis)	10,9	11,0	57,6	73,0	96,0	101,6	96,2	100,2	96,6
Kita veikla	4,0	4,0	4,1	4,2	4,3	4,4	4,4	4,5	4,6
Pajamos	7,6	7,8	8,0	8,2	8,4	8,6	8,9	9,1	9,3
Sąnaudos	3,7	3,8	3,9	4,0	4,1	4,3	4,4	4,6	4,7
Finansinė ir investicinė veikla	-12,8	-12,8	-12,1	-11,2	-10,0	-8,9	-8,0	-7,1	-6,3
Pajamos	2,4	2,5	2,5	2,6	2,7	2,7	2,8	2,9	2,9
Sąnaudos	15,2	15,3	14,7	13,8	12,7	11,6	10,8	10,0	9,2
Pelnas iki apmokestinimo	2,1	2,2	49,6	66,0	90,3	97,1	92,6	97,6	94,9
Pelno mokestis	0,2	0,3	7,4	9,9	13,5	14,6	13,9	14,6	14,2
Grynasis pelnas (nuostolis)	1,9	1,9	42,2	56,1	76,7	82,5	78,7	82,9	80,7

7 lentelė. Krovinių vežėjo investicijų 2006-2013 m. suvestinė (mln.Lt)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Krovinių vežėjo investicijos atnaujinant ir modernizuojant prekių riedmenų parką	96,2	193,2	365,6	136,3	61,3	61,3	43,1	44,7
Kitos investicijos krovinių vežimo veiklai (informacinės technologijos ir kt.)	5,1	5,0	5,3	5,5	5,8	6,1	6,4	6,7
Iš viso	101,3	198,2	370,8	141,8	67,1	67,4	49,5	51,4

8 lentelė. Keleivių vežėjo investicijų 2006-2013 m. suvestinė (mln.Lt)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Keleivių vežėjo investicijos atnaujinant ir modernizuojant prekių riedmenų parką	45,8	50,0	50,0	65,0	90,0	90,0	90,0	91,4
Kitos investicijos keleivių vežimo veiklai (informacinės technologijos ir kt.)	2,2	2,2	2,3	2,4	2,5	2,6	2,7	2,9
Iš viso	48,0	52,2	52,3	67,4	92,5	92,6	92,7	94,3

8 lentelė. Investicijų į geležinkelių infrastruktūrą, numatomų iki 2013 m., lėšų suvestinė

mln.Lt

Projektai	Lėšų šaltinis	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Tęsimi ES finansuojami projektai (pradėti iki 2006 m.)		219,7	265,2	161,6	47,4	3,3	0,0	0,0	0,0
	ES lėšos	150,8	234,1	135,5	40,6	2,3			
	Kofinansavimui skirtos valstybės lėšos	62,1*	22,2	16,0	6,6	0,4			
	Paskolos	13,6							
	Nuosavos infrastruktūros valdytojo lėšos	-6,8**	8,9	10,1	0,2	0,6			
Nauji ES finansuojami projektai (be Rail Baltica)		0,0	36,3	139,0	306,5	348,6	242,7	257,9	274,1
	ES lėšos		36,3	114,1	250,4	280,7	187,9	198,7	226,6
	Kofinansavimas (infrastruktūros valdytojo lėšos)		6,4	24,9	56,1	67,9	54,8	59,2	47,5
Rail Baltica statybos projektas		46,8	46,8	46,8	46,8	46,8	70,3	70,3	93,6
	ES lėšos	31,9	31,9	31,9	31,9	31,9	47,9	47,9	63,8
	Kofinansavimas (infrastruktūros valdytojo lėšos)	14,9	14,9	14,9	14,9	14,9	22,4	22,4	29,8
Kiti projektai		77,6	88,0	85,6	89,8	94,3	99,0	104,0	109,2
	Paskolos		6,5						
	Nuosavos infrastruktūros valdytojo lėšos	77,6	81,5	85,6	89,8	94,3	99,0	104,0	109,2
Iš viso		344,1	442,6	432,9	490,5	493,0	412,0	432,2	476,9
	ES lėšos	182,7	302,3	281,5	322,9	314,9	235,8	246,6	290,4
	Kofinansavimui skirtos valstybės lėšos	62,1	22,2	16,0	6,6	0,4			
	Paskolos	13,6	6,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Nuosavos infrastruktūros valdytojo lėšos	85,7	111,7	135,4	161,1	177,7,9	176,2	185,6	186,5

1 pav. Leistini greičiai keleiviniams traukiniams Lietuvos geležinkelių infrastruktūroje 2005 ir 2013 metais.



2 pav. Maksimalūs prekiniai traukiniai svoriai Lietuvos geležinkelių infrastruktūroje 2005 ir 2013 metais.

Numatomi maksimalūs prekiniai traukiniai svoriai Lietuvos geležinkelių IX koridoriuje (2013 m.)

