



LIETUVOS RESPUBLIKOS VALSTYBĖS KONTROLĖ

VALSTYBINIO AUDITO ATASKAITA
GELEŽINKELIŲ TRANSPORTO SEKTORIAUS REFORMOS
ĮGYVENDINIMAS

2006 m. rugsėjo 29 d. Nr. 2020-7P-21
Vilnius



**Ataskaita parengta
vykdant Valstybės kontrolės
2006-05-15 pavedimą Nr. 2020-7P**

**Valstybės kontrolės
2-ojo audito
departamento direktorė Z.Valatkienė**

Ataskaitą parengė
Valstybės kontrolės
valstybinių auditorių darbo grupė:
Mindaugas Milčiūnas (grupės vadovas)
Daina Balčėtienė
Kristina Binkytė

Su ataskaita galima susipažinti
Valstybės kontrolės
interneto puslapyje www.vkontrolė.lt

TURINYS	
Santrauka	3
Ižanga	5
Audito darbo rezultatai	10
1. Geležinkelio transporto sektoriaus reformos nuostatos ir jų įgyvendinimas	10
2. Geležinkelių transporto sektoriaus reformos patirtis Europoje	12
3. AB „Lietuvos geležinkeliai“ veiklos rezultatų analizė	20
4. Geležinkelių infrastruktūros valdymas	24
5. Keleivių vežimo geležinkelių transportu veikla	32
6. Rinkos liberalizavimas ir krovinių vežimo veikla	42
Išvados	46
Rekomendacijos	49
1 priedas	50
2 priedas	51



LIETUVOS RESPUBLIKOS VALSTYBĖS KONTROLĖ

VALSTYBINIO AUDITO ATASKAITA
GELEŽINKELIŲ TRANSPORTO SEKTORIAUS REFORMOS
ĮGYVENDINIMAS

2006 m. rugsėjo 29 d. Nr. 2020-7P
Vilnius

SANTRAUKA

Europos šalių geležinkelių transporto sektoriaus reforma, pradėta praėjusio amžiaus pabaigoje, rodo, kad ne visur ji sėkmingai atliekama. Lietuvoje geležinkelių transporto sektoriaus reforma pradėta 1996 m. ir tęsiama iki šiol.

Vykdamt geležinkelių transporto sektoriaus reformą, siekiama ne tik formaliai įgyvendinti Europos Sąjungos direktyvas, tačiau kartu būtina užtikrinti, kad šis sektoriaus išliktų finansiškai stabilus ir efektyviai veiktų rinkos sąlygomis.

Audito tikslas – įvertinti geležinkelių transporto sektoriaus reformos įgyvendinimo eigą ir galimybes pasiekti jos tikslus, galimas reformos vykdymo sąnaudas ir jų finansavimo galimybes, kokią įtaką reformos vykdymo pasekmės gali turėti tolimesnei geležinkelių transporto sektoriaus veiklai.

Audito metu nustatėme, kad šiuo metu AB „Lietuvos geležinkeliai“ (toliau – bendrovė) dirba stabiliai ir pelningai, krovinių vežimo verslas bendrovei užtikrina finansinį stabilumą ir plėtos galimybes. Tačiau vykdamt geležinkelių transporto sektoriaus reformos įstatymo antrojo etapo nuostatas, t.y. atskiriant (steigiant) valstybės įmonę viešajai infrastruktūrai valdyti, planuojamas atskirtos organizacinės geležinkelių sistemos 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 įsteigimas 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. Investicijos į keleivių vežimą 2003 m., 2004 m. ir 2005 m. sudarė atitinkamai tik 6 %, 8 % ir 2 % visų investicijų sumų, o traukos riedmenys ir vagonai beveik visiškai nusidėvėję.

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 geležinkelių infrastruktūrai valdyti.

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

Valstybinei geležinkelių inspekcijai prie Susisiekimo ministerijos rekomenduojame nustatyti rinkliavos už naudojimąsi viešąja geležinkelių infrastruktūra dydį, kuris užtikrintų visiems geležinkelio vežėjams nediskriminacinėmis sąlygomis prieigą prie viešosios geležinkelių infrastruktūros.

Bendrovei rekomenduojame užtikrinti geležinkelių transporto infrastruktūros ir teikiamų paslaugų (keleivių ir krovinių) veiklų faktinį sąskaitų atskyrimą.

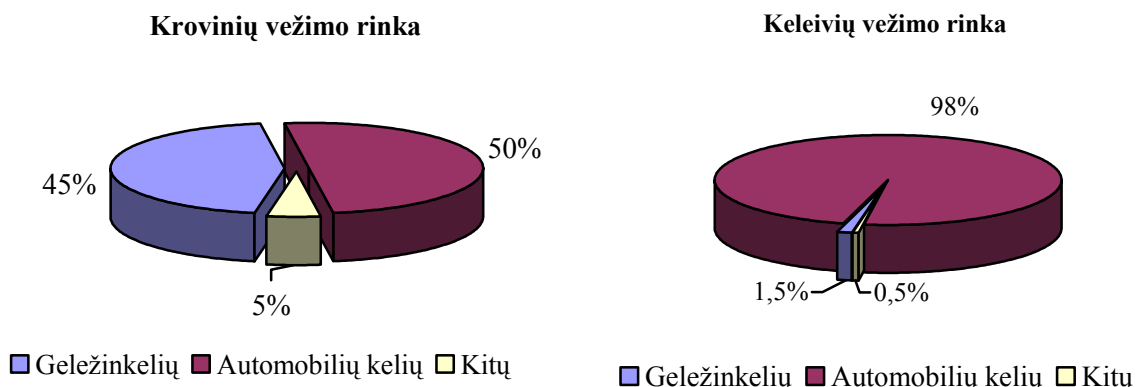
IŽANGA

Transportas yra sudėtinė Lietuvos Respublikos ūkio ir socialinės infrastruktūros dalis, skirta tenkinti visuomenės ir ūkio subjektų poreikius vežti keleivius, bagažą ir (arba) krovinius. Lietuvoje šiuo metu yra penkios transporto rūšys: geležinkelių, kelių, jūrų, oro ir vidaus vandenių¹.

Geležinkelių transportas – perspektyvi ir konkurencinga veikla, kuri yra reikšminga, sprendžiant transporto sistemos problemas: mažinant didėjančias automobilių eismo apkrovas, aplinkos taršą, saugaus eismo automobilių keliais didinimą.

Lietuva yra tranzitinė šalis, jungianti tarptautinius transporto koridorius rytų ir vakarų bei pietų ir šiaurės kryptimis. Šioje tranzito grandinėje labai svarbus yra geležinkelių tranzitas, kurio interesas – pritraukti kuo daugiau tranzitinių krovinių, optimaliai išnaudoti ir plėsti infrastruktūros pajėgumus, aprūpinti Klaipėdos uostą krovinių.

Geležinkelių transportas kaip verslo šaka 2005 m. užėmė 45 % krovinių vežimo rinkos (1 pav.) ir 1,5 % keleivių vežimo rinkos.



1 pav. Krovinių ir keleivių vežimo 2005 m. įvairiomis transporto rūšimis pasiskirstymas

Geležinkelio transportas yra viena pagrindinių arterijų, įgyvendinančių Europos Sąjungos principus dėl laisvo prekių ir žmonių judėjimo, todėl tai turi nemažą reikšmę tolesnei šalies ūkio raidai. Geležinkelių infrastruktūros modernizavimas ir plėtra, struktūriniai pertvarkymai bendrovės viduje, teisės aktų derinimas – visi šie veiksmai leido integruoti Lietuvos geležinkelių transporto sektorių į Europos transporto sistemas.

Lietuvos geležinkelio sektoriuje pradėta reforma, kuria siekiama įgyvendinti pagrindines Europos Sąjungos direktyvas. Viena svarbiausių ES direktyvų, reglamentuojančių geležinkelių sektoriaus veiklą, nuostatų yra krovinių vežimo geležinkeliais liberalizavimas. Nustatyta, kad nuo 2007 m. sausio 1 d. krovinių vežimo geležinkeliais rinka turi tapti laisva.

¹ 2005-05-19 Transporto veiklos pagrindų įstatymas

Kai kurių Europos šalių (Didžioji Britanija, Estija) geležinkelių reforma, pradėta XX amžiaus pabaigoje, rodo, kad ne visur ji sėkmingai atliekama.

Pastaruoju metu Lietuvoje vykdoma geležinkelio sektoriaus reforma yra aktuali valstybės institucijų, formuojančių ir įgyvendinančių šios srities valstybės politiką, diskusijų tema.

Valstybės kontrolė valstybinio veiklos audito 2006 metų programoje numatė AB „Lietuvos geležinkeliai“ veiklos auditą.

Sąvokų išaiškinimai

Direktyva – vienas iš Europos Bendrijos steigimo (Romos) sutarties 249 straipsnyje numatytų Europos bendrijos institucijų leidžiamų teisės aktų. Direktyvų tikslai yra privalomi valstybėms narėms, tačiau jų įgyvendinimo formos ir būdus vyriausybės gali pasirinkti pačios.

Geležinkelių infrastruktūra – geležinkelio keliai, statiniai, žemė, pastatai, pagrindinė įranga ir įrenginiai, būtini eismui organizuoti ir valdyti bei geležinkelių transporto eismo saugai užtikrinti.

Geležinkelio įmonė – licencijuota įmonė, keleiviams, bagažui ir (ar) kroviniams vežti naudojanti viešąją geležinkelių infrastruktūrą ir užtikrinanti trauką teisėtai valdomomis traukos priemonėmis, taip pat įmonė, kuri tik teikia traukos priemones.

Geležinkelio kelias – inžinerinis statinys, kurį sudaro žemės sankasa, viršutinė kelio konstrukcija (balasto sluoksnis, pabėgiai, bėgiai) ir kiti inžineriniai įrenginiai.

Geležinkelių riedmenys – traukos priemonės (lokomotyvai), vagonai, dyzeliniai ir elektriniai traukiniai, automotrisės ir specialieji riedmenys.

Geležinkelių transporto sektorius – transporto sistemos dalis, skirta keleiviams, bagažui ir (ar) kroviniams vežti geležinkelių transportu.

Rinkliava – transporto infrastruktūros savininko nustatytas užmokestis už naudojimąsi transporto infrastruktūros objektu, kurį transporto infrastruktūros objekto naudotojas moka transporto infrastruktūros objekto valdytojui (savininkui).

Tranzitas – krovinių, kurie neiškraunami ir nepakraunami Lietuvos Respublikos ar kitos Europos Sąjungos valstybės narės teritorijoje, ar keleivių, kurie neišlaipinami ir neišlaipinami Lietuvos Respublikos ar kitos Europos Sąjungos valstybės narės teritorijoje, vežimas per Lietuvos Respublikos teritoriją.

Viešoji geležinkelių infrastruktūra – Lietuvos valstybei nuosavybės teise priklausanti geležinkelių infrastruktūra, skirta visuomenės ir ūkio subjektų poreikiams tenkinti – keleiviams, bagažui ir (ar) kroviniams vežti.

Viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojas – tai Lietuvos Respublikos įmonė, teisėtai valdanti ir prižiūrinti viešąją geležinkelių infrastruktūrą bei teikianti su tuo susijusias paslaugas geležinkelio įmonėms (vežėjams).

Sutrumpinimai

ES – Europos Sąjunga.

EB – Europos Bendrija.

Reforma – geležinkelių transporto sektoriaus reforma.

t km – tona kilometrui, kuri apskaičiuojama dauginant traukinio (krovinio) masę iš atstumo kilometrais.

AUDITO OBJEKTAS, SUBJEKTAS IR TIKSLAS

Audito objektas

Šio audito objektas – geležinkelių transporto sektoriaus reforma.

Lietuvos Respublikos Seimas 1996 m. patvirtino Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodeksą², kuris davė pradžią geležinkelių sektoriaus reformai. Reformos teisinį vykdymą pagrindė Lietuvos Respublikos Vyriausybės (toliau – Vyriausybė) priimti nutarimai dėl Lietuvos geležinkelio transporto reformos nuostatų ir pagrindinių krypčių³ ir dėl Lietuvos geležinkelio transporto sektoriaus reformos 2003–2006 m. strategijos⁴.

Lietuvos geležinkelių transporto sektoriaus plėtros ilgalaikis tikslas – iki 2015 m. savo techniniu lygiu ir teikiamų paslaugų kokybe prilygti Europos valstybių geležinkeliams, tapti visaverte įvairiarūšio transporto sistemos dalimi, visiškai integruota į ES transporto sistemas. Vykdamas geležinkelių sektoriaus reformą, turi būti ne tik formaliai įgyvendintos pagrindinės Europos Sąjungos direktyvos, bet kartu užtikrintas šio sektoriaus finansinis stabilumas bei efektyvi veikla rinkos sąlygomis. Geležinkelių transporto sektoriaus įstatymas⁵ nustatė reformos tikslus, jos įgyvendinimo etapus, viešosios geležinkelių infrastruktūros valdymo ir finansavimo principus.

Įstatyme numatyti tokie reformos tikslai:

- užtikrinti efektyvią geležinkelių transporto sektoriaus veiklą rinkos sąlygomis;
- sudaryti teises ir ekonomines sąlygas kurti, modernizuoti ir plėtoti viešąją geležinkelių infrastruktūrą, kad ji atitiktų Europos geležinkelių tinklams keliamus reikalavimus;
- užtikrinti laisvą ir nediskriminacinį naudojimąsi viešąja geležinkelių infrastruktūra;
- užtikrinti geležinkelių transporto sektoriaus finansinį stabilumą;

² 1996-06-04 Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodeksas Nr. I-1361

³ 2001-05-15 Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas Nr. 559 „Dėl Lietuvos geležinkelio transporto reformos nuostatų ir pagrindinių krypčių patvirtinimo“

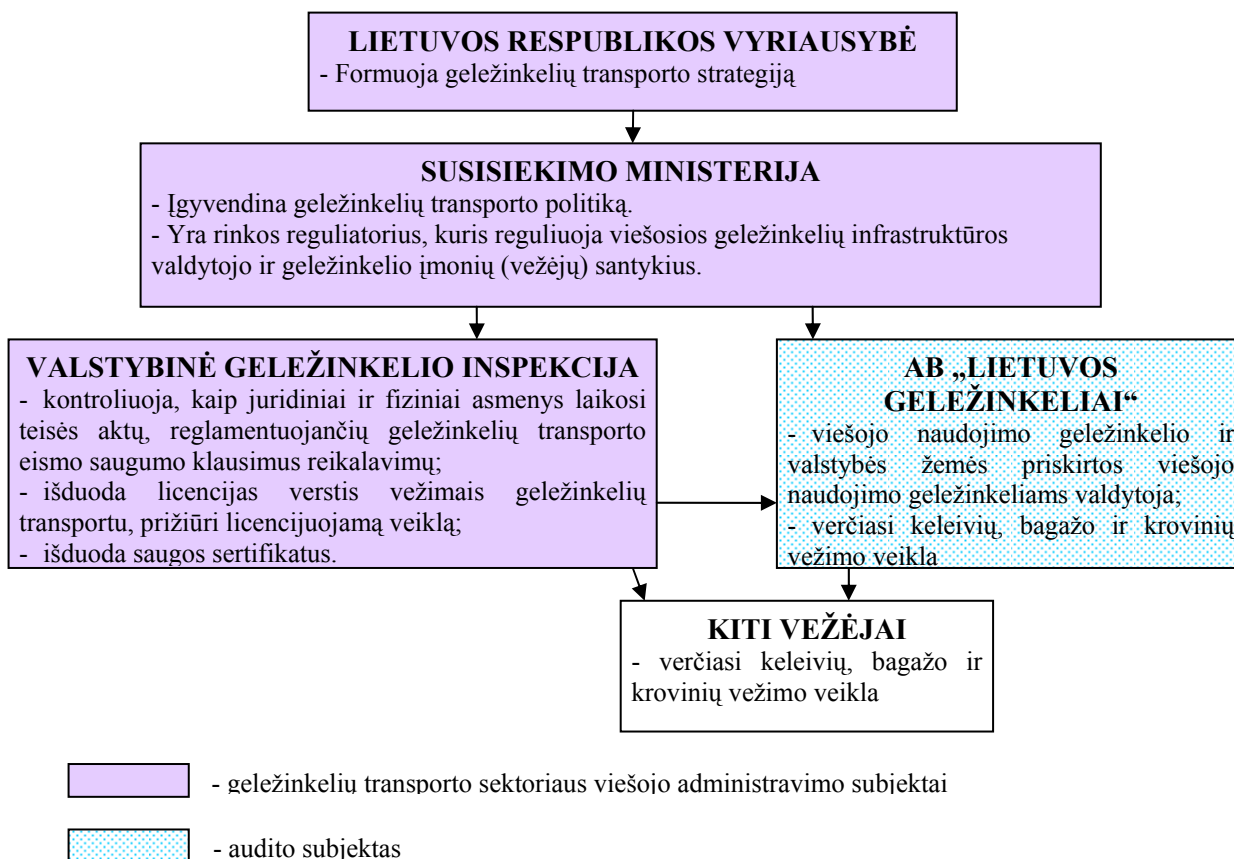
⁴ 2003-07-18 Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas Nr. 931 „Dėl Lietuvos geležinkelio transporto sektoriaus reformos 2003-2006 m. strategijos“

⁵ 2004-04-08 Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto sektoriaus reformos įstatymas Nr. IX-2104

- atskirai tvarkyti su keleivių, bagažo, krovinių vežimu, viešosios geležinkelių infrastruktūros priežiūra ir valdymu susijusias veiklos sąskaitas.

Audito subjektas

Geležinkelių transporto viešąjį administravimą vykdo Vyriausybė, Susisiekimo ministerija ir Valstybinė geležinkelių inspekcija prie Susisiekimo ministerijos⁶ (2 pav.).



2. pav. Geležinkelių transporto sektoriaus administravimas

2006-06-10 iš viso 8 ūkio subjektai turėjo teisę (buvo išduotos licencijos) verstis geležinkelių transporto ūkine komercine veikla. Šio audito metu licencijose numatytą veiklą vykdė VšĮ „Aukštaitijos siaurasis geležinkelis“ ir AB „Lietuvos geležinkeliai“, kuri yra viešojo naudojimo geležinkelio ir valstybės žemės priskirtos viešojo naudojimo geležinkeliams valdytoja⁷.

Šio audito subjektas – AB „Lietuvos geležinkeliai“. Vienintelis bendrovės akcininkas yra valstybė. Bendrovė veikia kaip vieningas juridinis asmuo, kuris vykdo keleivių vežimo, krovinių vežimo ir infrastruktūros eksploatavimo ūkines finansines veiklas ir sudaro vieningą bei pagal

⁶ Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodeksas, patvirtintas 2004-04-22 įstatymu Nr. IX-2152

⁷ 2004-01-19 Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas Nr. 49 „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1996 m. rugpjūčio 22 d. Nutarimo Nr. 997 „Dėl geležinkelio valdytojo paskyrimo ir laikinojo Lietuvos geležinkelių statuto“ pakeitimo“.

atskiras veiklas (nepilnas) finansines atskaitomybes. Bendrovės turtas 2005-12-31 buvo 2637,9 mln. Lt, nuosavas kapitalas – 1739,4 mln. Lt, įstatinis kapitalas – 1578 mln. Lt.

Audito tikslas

Audito tikslas – įvertinti geležinkelių transporto sektoriaus reformos įgyvendinimo eigą ir galimybes pasiekti jos tikslus, galimas reformos vykdymo sąnaudas ir jų finansavimo galimybes, kokią įtaką reformos vykdymo pasekmės gali turėti tolimesnei geležinkelių transporto sektoriaus veiklai.

VERTINIMO KRITERIJAI

- Valstybės įmonės viešajai geležinkelių infrastruktūrai valdyti įsteigimo būtinumas.
- Valstybės lėšų, reikalingų viešajai geležinkelių infrastruktūrai inventorizuoti ir registruoti nekilnojamojo turto registre, poreikis.
- Krovinių vežimo veiklos pelno (2005 m. – 198 mln. Lt) pokytis iki ir po reformos ir rinkos liberalizavimo.
- Keleivių vežimo veiklos nuostolis, reikalingas kompensuoti iš valstybės biudžeto lėšų, įvykdžius geležinkelių sektoriaus reformą.
- Užsienio šalių geležinkelių transporto sektoriaus vykdytų reformų rezultatai.

AUDITO PROCESAS

Audito metu nagrinėjome teisės aktus, reglamentuojančius geležinkelio transporto veiklą. Susipažinome su Lietuvos strateginiu nacionaliniu geležinkelių plėtros planu 2005–2015 m, 2004–2005 m. bendrovės valdybos sprendimais ir bendrovės audito tarnybos atliktais infrastruktūros priežiūros ir keleivių vežimo valdybų auditais.

Analizavome bendrovės ir jos padalinių (infrastruktūros turto, infrastruktūros priežiūros, krovinių vežimo ir keleivių vežimo valdybų) finansines atskaitomybes, veiklos ataskaitas.

Audito metu susitikome ir kalbėjomės su Susisiekimo ministerijos ir bendrovės atsakingaisiais darbuotojais.

Dalyvavome bendrovės profsąjungos organizuotoje konferencijoje, kurios tema „Geležinkelio sektoriaus reforma, pasekmės dirbantiems ir valstybei“. Taip pat susipažinome su moksliniais darbais, parengtomis studijomis ir monografijomis, kuriose analizuojami geležinkelių reformos klausimai (1 priedas).

AUDITO REZULTATAI

1. GELEŽINKELIO TRANSPORTO SEKTORIAUS REFORMOS NUOSTATOS IR JŲ ĮGYVENDINIMAS

Geležinkelių transporto sektoriaus reformos įstatymas nustato, kad reforma bus vykdoma dviem etapais:

pirmas etapas – *įstatyme nurodytų priemonių, būtinų pasirengti steigti valstybės įmonę viešajai geležinkelių infrastruktūrai valdyti, įgyvendinimas. Šio etapo metu numatoma sudaryti turto patikėjimo sutartį tarp Susisiekimo ministerijos ir bendrovės, kurioje turi būti nustatyti viešosios geležinkelių infrastruktūros turto valdymo, naudojimo ir disponavimo juo bei šio turto registravimo nekilnojamojo turto registre teisiniai santykiai. Sudarius šią sutartį, bendrovė turės įregistruoti viešosios geležinkelių infrastruktūros turtą kaip valstybės nuosavybę ir patikėjimo teisę į jį nekilnojamojo turto registre, tvarkys šio turto apskaitą. Pirmojo etapo įgyvendinimo pabaiga numatyta 2006-12-31⁸;*

antras etapas – *valstybės įmonės viešajai geležinkelių infrastruktūrai valdyti steigimas. Šio etapo metu steigiama valstybės įmonė viešajai geležinkelių infrastruktūrai valdyti jai perduodant AB „Lietuvos geležinkeliai“ patikėjimo teise valdomą viešosios geležinkelių infrastruktūros turtą, nuosavybės teise priklausantį valstybei. Atitinkamai (perduoto turto vertės dydžiu) sumažinant bendrovės įstatinį kapitalą ir anuliuojant valstybei nuosavybės teise priklausančias akcijas. Taip pat naujai steigiamai įmonei perduodant ir įsipareigojimus, susijusius su viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo veikla. Antrojo etapo įgyvendinimo pradžia 2007-01-01, pabaiga 2007-12-31.*

Tarybos direktyvoje 91/440/EEB⁹ numatytas uždavinys dėl geležinkelių transporto infrastruktūros ir komercinės veiklos atskyrimo yra svarbiausias ir sudėtingiausiai realizuojamas uždavinys¹⁰.

Šiuo metu viešąją geležinkelių infrastruktūrą valdo AB „Lietuvos geležinkeliai“.

Nuo 2006-04-01 bendrovėje pakeista organizacinė struktūra. Vietoje Infrastruktūros priežiūros, Infrastruktūros turto, Krovinių vežimo ir Keleivių vežimo valdybų, Apsaugos centro ir bendrovės administracijos padalinio – Informacinių technologijų centro – buvo įsteigtos Geležinkelių infrastruktūros, Krovinių vežimo ir Keleivių vežimo direkcijos, Geležinkelių apsaugos centras ir bendrovės struktūrinis padalinys – Informacinių technologijų centras.

⁸ 2006-02-13 Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas Nr. 153 „Dėl geležinkelio transporto sektoriaus reformos įgyvendinimo etapų terminų nustatymo“

⁹ 1991-07-29 Tarybos direktyva 91/440/EEB dėl Bendrijos geležinkelių plėtros

¹⁰ J. Butkevičiaus. Keleivių vežimas, monografija. Vilnius. Technika, 2002, 416 p.

Susisiekimo ministerijos atsakingų darbuotojų teigimu, tokią organizacinę struktūros schemą lėmė direktyvų reikalavimas atskirti infrastruktūros, keleivių ir krovinių vežimo veiklos sąskaitas ne tik teoriškai bet ir faktiškai. Taip pat, kad bendrovės Geležinkelių infrastruktūros direkcija, įgyvendinant geležinkelių transporto sektoriaus reformos įstatymo antrojo etapo nuostatas, turėtų būti reformuojama į atskirą valstybės įmonę viešajai geležinkelių infrastruktūrai valdyti. Tai reiškia, kad dabar veikianti bendrovė būtų suskaidyta mažiausiai į dvi savarankiškai veikiančias įmones.

Direktyvos 91/440/EEB 6 straipsnis įtvirtina pareigą šalims narėms imtis būtinų priemonių, siekiant užtikrinti, kad verslo susijusio su transporto paslaugų teikimu ir geležinkelio infrastruktūros valdymu sąskaitos būtų tvarkomos kaip atskiros sąskaitos. Europos Sąjungos teisės aktai nereikalauja, kad, norint atskirti viešosios geležinkelių infrastruktūros veiklą nuo paslaugų (keleivių ir krovinių vežimo), būtų skaidoma bendrovė ar įmonė.

Norime atkreipti dėmesį į tai, kad valstybės įmonės viešajai geležinkelių infrastruktūrai valdyti steigimo ekonominis pagrindimas ir skaičiavimas, kiek valstybei ir bendrovei kainuos tokios įmonės įsteigimas (bendrovės skaidymas), neatliktas.

<p style="text-align: center;">Pastebėjimas</p> <p style="text-align: center;">Valstybės įmonės viešajai geležinkelių infrastruktūrai valdyti steigimo ekonominis pagrindimas neatliktas.</p>
--

Susisiekimo ministerijos atsakingų darbuotojų teigimu, teikiant Lietuvos Respublikos Seimui geležinkelių transporto sektoriaus reformos įstatymo projektą, tuo metu galioję teisės aktai nereikalavo atlikti ekonominio pagrindimo.

Mūsų nuomone, valstybės įmonės viešajai geležinkelių infrastruktūrai valdyti įsteigimas, t.y. bendrovės skaidymas, yra susijęs su jos struktūriniais pertvarkymais, kurie turėtų būti pagrįsti ekonomine būtinybe, nes tokie sprendimai gali turėti reikšmingos įtakos geležinkelių sistemai ir jos tolimesniam funkcionavimui. Valstybės įmonės įsteigimas ir jos veiklos užtikrinimas pareikalaus papildomų lėšų, kurių gavimo šaltiniai teisės aktuose nėra numatyti.

Geležinkelių transporto kodekso 5 str. nurodyta, kad viešoji geležinkelių infrastruktūra yra Lietuvos Respublikos nuosavybė. Viešoji geležinkelių infrastruktūra neprivatizuojama, o kiti geležinkelių transporto objektai nuosavybės teise gali priklausyti Lietuvos valstybei, savivaldybėms, Lietuvos Respublikos ir kitų valstybių fiziniams ar juridiniams asmenims. Vadinasi, atskyrus nuo bendrovės viešosios geležinkelių infrastruktūros turtą ir paslaugas bei įsteigus atskirą valstybės įmonę, yra tikimybė, kad likęs turtas gali būti privatizuojamas.

Geležinkeliai – tai susijusių daugelio veiklos šakų mechanizmas, kurio sėkmingam darbui reikalingas ilgametis perspektyvinis planavimas. Todėl mums kelia abejonių galimas efektyvus ir darnus šios veiklos planavimas ir vykdymas, jei infrastruktūra (keliai, pervažos, eismo valdymo įranga) priklausys vienam šeiminingui, o riedmenys (lokomotyvai, vagonai) – kitiems. Keleto atskirų geležinkelio ūkio subjektų egzistavimas ir jų veiklos derinimas gali apsunkinti bendrą

sprendimų priėmimą, o jų priėmimo procesas taps sudėtingas ir ilgai trunkantis. Egzistuojant vientisai įmonei arba įmonių holdingui yra paprasčiau suderinti vežimų kokybės ir efektyvumo tikslus.

Mūsų nuomone, siekiant veiklos stabilumo ir rezultatyvumo, reikalingas vežėjo ir kelio savininko veiksmų suderinamumas, planuojant traukinių eismą, jų greičius, pajėgumus, saugumą. Vežimo greitis tiesiogiai susijęs su kelio kokybe, nuo vežimo greičio priklauso keleivių ir krovinių vežimo operatyvumas. Be to, turi būti vežėjo ir kelio savininko bendras interesas gerinti vežimų kiekybę ir kokybę, kad užtikrinti veiklos ekonomiškumą ir efektyvumą.

Europos geležinkelių ir infrastruktūros įmonių bendrijos vykdomasis direktorius dr. J. Ludewigas apie dabartinę bendrovės veiklą yra pasakęs – „šiandien bendrovė „Lietuvos geležinkeliai“ dirba išties sėkmingai, stabiliai, pelningai. Ir ją dirbtinai, net gerai neapsvarsčius, reformuoti būtų iš esmės neteisingas žingsnis.“¹¹

Norime atkreipti dėmesį į Austrijos geležinkelių transporto reformos eigą, kuri parodė, kad nėra būtina išskirstyti geležinkelį į kelias atskiras įmones. Jų patirtis rodo, kad pakanka atskirti infrastruktūros, keleivių ir krovinių vežimo ūkių apskaitos sistemas¹² kaip to reikalauja direktyva 91/440/EEB.

Kaip pavyzdžiui holdingo tipo vieninga valdymo struktūra užtikrina stipresnę koordinavimo laipsnį tarp infrastruktūros valdytojo ir vežimo operatorių ir taip pat užtikrinama ilgalaikė visos geležinkelių sistemos plėtra. Todėl sumažėja išlaidos¹³. Ivaldi ir McCollough (2002 m.) įvertino išlaidų skirtumą tarp integruotų ir atskirtų sistemų JAV Class I geležinkelių sistemoje. Jie nustatė, kad, esant kitoms vienodoms sąlygoms, integruotoje struktūroje sutaupoma 27 % išlaidų.

Tolimesnėje ataskaitos dalyje pateikiame Europos šalių patirties pavyzdžius, reformuojant geležinkelių transporto sektorių.

2. GELEŽINKELIŲ TRANSPORTO SEKTORIAUS REFORMOS PATIRTIS EUROPOJE

Plečiantis Europos Sąjungai, keičiasi geoekonominis žemėlapis, auga Europos Sąjungos ekonominis potencialas. Sparčiai vystantis prekybai tarp Europos Sąjungos ir Rytų šalių, didėja transporto paslaugų paklausa.

Postūmis reformuoti geležinkelių transporto sektorių buvo tai, kad daugumos šalių geležinkelių įmonės patyrė finansinių sunkumų, kurie susidarė dėl intensyviai besivystančių kitų transporto rūšių (automobilių kelių, oro linijų). Europoje 1997–2000 metais buvo pastebėta bendra pervežimo (keleivių ir krovinių) geležinkelių transportu apimčių mažėjimo tendencija.

¹¹ J.Loiba. Reformas reikia gerai apsvairstyti //Lietuvos žinios// Trasa. 2005.

¹² J. Butkevičiaus. Keleivių vežimas, monografija. Vilnius :Technika, 2002, 416 p.

¹³ Europos geležinkelių reforma – progreso įvertinimas. 2005 m. E.Calthrop ir J.Ludewig

Pagrindinės reformos nuostatos ir jos įgyvendinimo būdai buvo reglamentuoti 91/440/EEB Tarybos direktyvoje dėl Bendrijos geležinkelių plėtros, Tarybos direktyvoje 95/18/EB dėl Geležinkelio įmonių licencijavimo ir Tarybos direktyvoje 95/19/EEB dėl Geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo ir infrastruktūros mokesčių ėmimo.

Esminės 91/440/EEB direktyvos, davusios pradžią geležinkelių transporto rinkos liberalizavimui, principai:

- Geležinkelių eksploatacinės veiklos ir infrastruktūros valdymo atskyrimas nuo geležinkelių transporto paslaugų;
- Sąskaitų atskyrimas yra privalomas, o organizacinis ar įstaigų atskyrimas yra pasirenkamas;
- Bendrijos geležinkelių bendrosios rinkos poreikiams pritaikymas ir jų veiksmingumo didinimas;
- Skolų dengimo principas, kuris yra pats svarbiausias ir sunkiausiai įgyvendinamas. Valstybės narės turėjo ieškoti galimybių panaikinti didžiulius išskolinimus, patirtus eksploatuojant geležinkelius, numatyti geležinkelių infrastruktūros renovaciją ir plėtrą, atsižvelgiant į Bendrijos poreikius bei interesus;
- Laisvas, teisingas ir nediskriminuojantis priėjimas prie infrastruktūros;
- Geležinkelio įmonių valdymo nepriklausomumas;
- Finansinės įmonių struktūros gerinimas.

Geležinkelių transporto rinkos liberalizavimo tikslai ir prielaidos ES šalyse buvo – sukurti bendrąją geležinkelių transporto rinką, užtikrinant krovinių ir keleivių vežimą į ES šalis sąlygų ir kokybės pagerinimą, krovinių vežimo geležinkelių transportu dalies padidinimą, geležinkelių įmonių išskolinimų mažinimą, ekologinių problemų sprendimą, didinant krovinių vežimą ne autotransportu.

Pastebėjimas

Vakarų Europos šalyse didesnis dėmesys skiriamas keleivių pervežimui geležinkeliu ir labiau orientuotas į mažesnes pajamas gaunančius asmenis, o Rytų Europos šalyse dominuoja krovinių pervežimas, nes vyksta prekyba tarp Vakarų Europos ir Rytų Europos šalių.

Europoje, vykdant geležinkelių transporto sektoriaus reformą, nebuvo taikomas vienas reformos vykdymo modelis – kiekviena šalis reformą vykdė savaip. Kai kurių Europos šalių geležinkelių reforma, pradėta praėjusio amžiaus pabaigoje, rodo, kad ne visur ji sėkmingai atliekama.

Siekdami išsiaiškinti geležinkelių transporto sektoriaus padėtį Europoje, taip pat Geležinkelių transporto reformos eigą, privalumus, trūkumus ir padarinius, analizavome geležinkelių transporto reformą šiose šalyse: Vokietijoje, Prancūzijoje, Dž. Britanijoje, Italijoje, Lenkijoje, Suomijoje, Estijoje ir Latvijoje. Taip pat domėjomės Belgijos, Austrijos, Danijos, Airijos, Vengrijos, Japonijos ir JAV geležinkelių transporto sistemos reformos eiga.

Lietuva tarp mūsų nagrinėtų Europos valstybių (1 lentelė) yra viena mažiausių savo plotu ir gyventojų skaičiumi. Geležinkelių linijų (kelių) vienam milijonui Lietuvos gyventojų 2004 m. teko 524 km. Dž. Britanijoje ir Italijoje šis rodiklis buvo beveik dvigubai mažesnis, atitinkamai 275 ir 279 km geležinkelio teko vienam milijonui gyventojų.

2004 m. duomenimis, Lietuvoje buvo mažas geležinkelių linijų tankumas, t.y. viename šalies kvadratiname kilometre geležinkelio linijos ilgis siekė 30 m. Toks pats geležinkelio tankumas yra Estijoje. Didžiausias geležinkelio tankumas buvo Vokietijoje, kur viename šalies kvadratiname kilometre nutiesta 100 m geležinkelio, mažiausias – Suomijoje (20 m geležinkelio) - (1 lentelė).

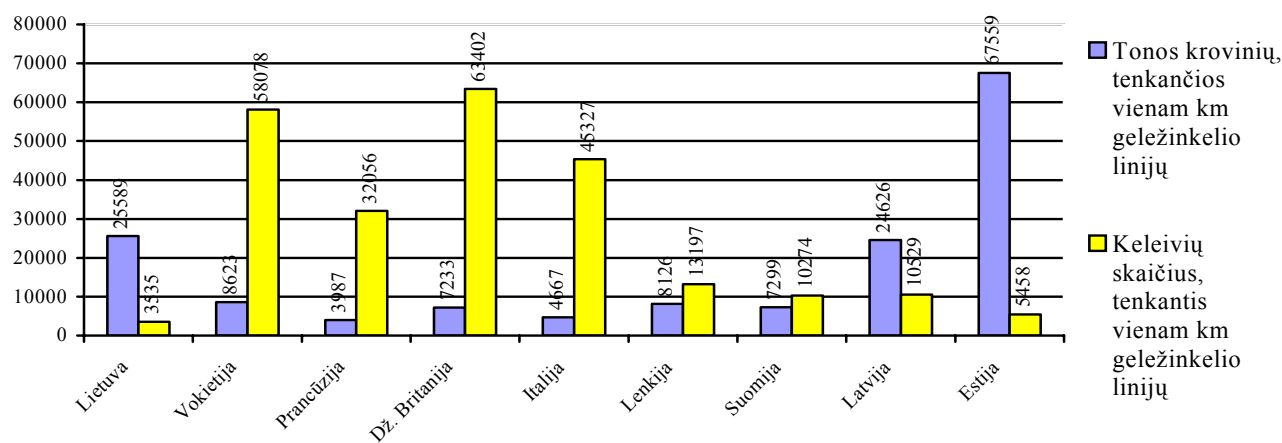
1 lentelė. Europos geležinkelių sektorių duomenys 2004 m.

Vertinimo kriterijai Šalis	Geležinkelių linijų ilgis, km ***	Gyventojų skaičius, mln. *	Šalies plotas, kv. km **	Krovinių vežimo apimtys, mln. t. *	Keleivių vežimo apimtys (be tranzitinių keleivių), mln. keleivių *	Geležinkelių linijų ilgis, tenkantis vienam šalies kv.kilometrai, km	Geležinkelių linijų ilgis, tenkantis 1 mln. gyventojų, km
Lietuva	1782*	3,4	65200	45,6	6,3	0,03	524
Vokietija	35986	82,5	357021	310,3	2090	0,10	439
Prancūzija	29445	62,4	547030	117,4	943,9	0,06	474
Dž. Britanija	16397	60	244820	118,6	1039,6	0,07	275
Italija	16178	58,5	301230	75,5	733,3	0,06	279
Lenkija	20134	38,2	312685	163,6	265,7	0,07	516
Suomija	5850	5,2	338145	42,7	60,1	0,02	1125
Latvija	2270*	2,3	64589	55,9	23,9	0,04	987
Estija	971*	1,3	45226	65,6	5,3	0,03	747

* duomenys iš Lietuvos Statistikos Departamento

** duomenys iš internetinio puslapio <http://www.road.lt/salys/>

*** AB "Lietuvos geležinkeliai" duomenys



3 pav. Krovinių kiekis ir keleivių skaičius, tenkantis vienam geležinkelio linijų kilometrui, 2004 m.

Iš 1 lentelėje ir 3 paveikslėlyje pateiktų Europos valstybių duomenų, Lietuva, Latvija ir Estija išsiskiria dideliais krovinių kiekiais, tenkančiais vienam geležinkelio kelio kilometrui (Lietuvoje – 25 tūkst.t/1 kelio km.) ir mažu keleivių skaičiumi vienam kelio kilometrui (Lietuvoje –

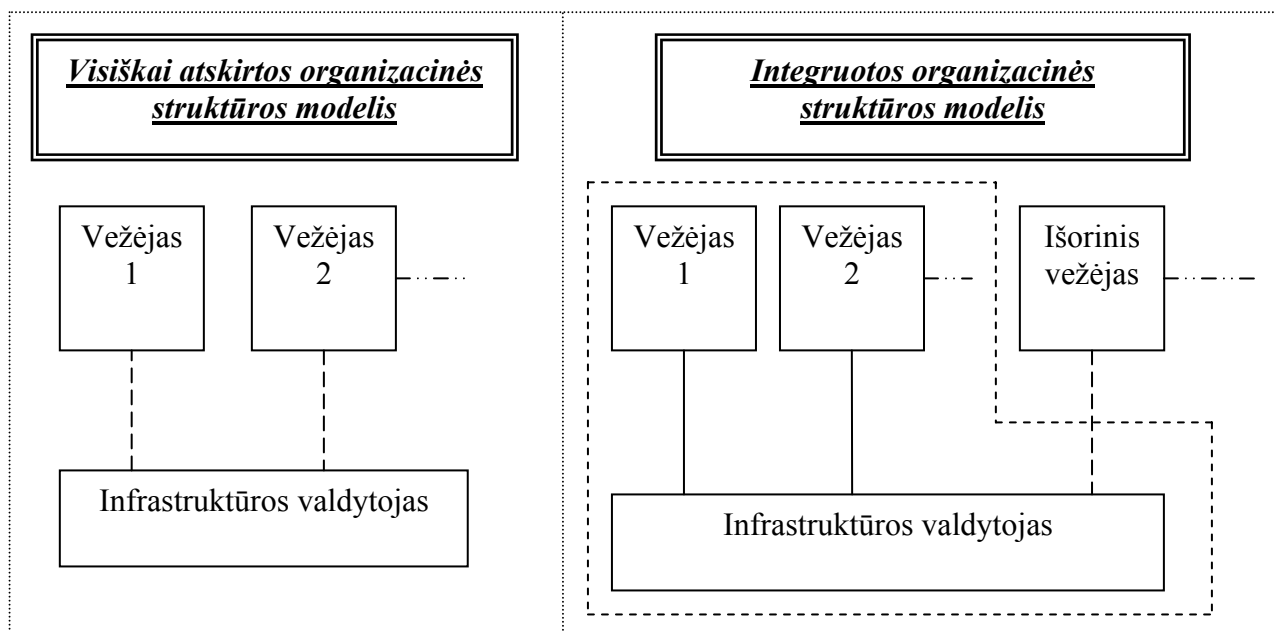
3,5 tūkst. keleivių). Didžiosiose Europos valstybėse (Vokietijoje, Prancūzijoje, Dž. Britanijoje, Italijoje) šie rodikliai yra priešingi, t.y. keleivių pervežama daugiau, o krovinių – mažiau.

Taigi, kuo didesnė valstybė, daugiau gyventojų ir tankesnis geležinkelių tinklas, tuo keleivių pervežimų apimtys didesnės, nes keleiviai gali pasirinkti patogesnius maršrutus ir taip atsiranda konkurencija tarp kitų transporto rūšių, pavyzdžiui, Vokietijoje, Prancūzijoje, Dž. Britanijoje, Italijoje.

Geležinkelių transporto sektoriaus reforma įvairiose valstybėse vykdoma pagal modelius, kuriuos galime suskirstyti į tokias organizacines struktūras: integruotas organizacines struktūras, iš dalies atskirtas organizacines struktūras ir visiškai atskirtas organizacines struktūras.

Pagal visiškai atskirtos organizacinės struktūros modelį (4 pav.) yra atskiriamos krovinių vežimo, keleivių vežimo ir infrastruktūros valdymo struktūros į atskirus verslo vienetus, neturinčius pavaldumo ryšių. Geležinkelių infrastruktūros valdymo institucijos visiškai atskirtos nuo pervežimo verslo.

Pagal integruotos organizacinės struktūros modelį, juridškai atskiros infrastruktūros valdymo organizacijos ir vežėjų organizacijos dirba vieno holdingo struktūroje, tai yra veikia kartu išlaikydami bendrą struktūrą (4 pav.). Kiti vežėjai sudaro sutartis geležinkelių infrastruktūros prieigai su holdingo infrastruktūros valdymo struktūra nediskriminacinėmis sąlygomis, kurias nustato valstybinės pervežimų geležinkeliais rinkos reguliavimo tarnybos. Finansiniai sratai apskaitomi atskirai kiekvienai vežėjų ir infrastruktūros valdytojų struktūrai, esančiai holdingo sudėtyje¹⁴.



4 pav. *Visiškai atskirtos organizacinės struktūros modelis (kairėje) ir integruotos organizacinės struktūros modelis (dešinėje)*

¹⁴ Lietuvos geležinkelių transporto sektoriaus liberalizavimo grėsmių nacionaliniam saugumui ir naujų strateginių galimybių įvertinimas, Strateginių studijų centro mokslo darbas, Vilnius, 2005 m.

2 lentelėje pateiktos dešimties šalių geležinkelių sektoriaus valdymo struktūra ir nuosavybės formos.

2 lentelė. Geležinkelių sektoriaus valdymo struktūra ir nuosavybės formos (2005 m.)

Nuosavybė Šalis	Infrastruktūros valdytojas	Vežėjai
Vokietija	Holdingo tipo įmonė	
Prancūzija	Valstybės įmonė	Valstybinė akcinė bendrovė (100%)
Lietuva	Valstybinė akcinė bendrovė (100% valstybės akcijų)	
Dž. Britanija	Privačios nuosavybės akcinė bendrovė	
Italija	Holdingo tipo įmonė	
Lenkija	Valstybinė akcinė bendrovė (100%)	
Suomija	Valstybinė akcinė bendrovė (100%)	Valstybės įmonė
Belgija	Valstybinė akcinė bendrovė (99,8%)	
Latvija	Holdingo tipo įmonė	
Estija	Privati akcinė bendrovė 66% (Valstybės akcijų 34%)	

Dž. Britanijos geležinkelis yra privačios nuosavybės akcinė bendrovė, kurios organizacinės struktūros yra visiškai atskirtos viena nuo kitos (4 pav. ir 2 lent.). Taip pat privačios nuosavybės yra Estijos bendrovė, bet jos organizacinės struktūros yra integruotos, t.y. visą veiklą vykdo pati bendrovė. Vokietijoje, Italijoje ir Latvijoje yra holdingo tipo įmonės, kuriose organizacinės struktūros yra integruotos. Visų kitų įmonių geležinkelių infrastruktūra ir vežėjai yra valstybiniai: Belgijoje, Lenkijoje ir Lietuvoje organizacinės struktūros integruotos, o Prancūzijoje ir Suomijoje organizacinės struktūros iš dalies atskirtos.

Beveik visų problemų, iškilusių vykdant geležinkelių transporto sektoriaus reformą, esminės priežastys yra sisteminio ir strateginio pobūdžio, o tokios problemos iškyla tada, kai būna blogai parengta arba blogai įgyvendinta reformų strategija. Liberalizavimas sprendžia trumpalaikio pelno gavimo problemą, bet negarantuoja pelno ateityje¹⁵.

Toliau ataskaitoje detaliau pateikiame Dž. Britanijoje, Estijoje, Lenkijoje ir Vokietijoje vykdomų geležinkelių reformų pavyzdžius.

Dž. Britanijos geležinkelių sektoriaus reformos pavyzdys.

Dž. Britanijoje buvo privatizuota geležinkelių infrastruktūra, krovinių ir keleivių vežimo veikla. Tai sukėlė daug neigiamų pasekmių:

- išaugo bilietų kainos;
- privatininkai, įsigiję geležinkelius, norėjo greitai uždirbti pinigų;

- sumažėjo keleivių ir krovinių vežimo saugumas;
- sumažėjo kelių patikimumas;
- traukiniai pradėjo vėluoti;
- padaugėjo avarijų;
- sumažėjus investavimui į naujus keleivinius vagonus, keleiviai važiuodavo perpildytais vagonais, dėl to nukentėjo keleivių aptarnavimo kokybė.

Specialistų nuomone, tokių rezultatų priežastys yra kelios:

- didelis šakos susiskaidymas, kai daugybė dalyvių daro bendrus sprendimus sudėtingus ir ilgai trunkančius;
- riedmenų ir infrastruktūros atskyrimas. Skirtumai tarp franšizių trukmių, riedmenų nusidėvėjimo ir kelių investicinių planų dažnai supriešindavo kokybės ir efektyvumo tikslus, tolesnių investicijų kryptis;
- nepakankamas geležinkelių infrastruktūros finansavimas iki privatizavimo.

Yra žinoma, kad šiuo metu dalis parduotų (privatizuotų) geležinkelių sistemos struktūrų Dž. Britanijoje vėl nacionalizuojamos.

Estijos geležinkelių sektoriaus reformos pavyzdys.

Estijos geležinkelių kompanija iki privatizavimo buvo vienintelė valstybinė kompanija, veikusi geležinkelių sektoriuje. Estijos geležinkelių sektoriaus pagrindinis verslas – krovinių pervežimas, o didžioji dalis krovinių – tranzitiniai iš Rusijos į Taliną.

Reformuojant geležinkelių sektorių, tuo metu vienintelė Estijos kompanija buvo suskaidyta į kelias įmones ir privatizuota. Po privatizavimo valstybė neteko geležinkelių infrastruktūros valdymo teisės.

Konsorciui „Eesti Raudtee“ perėmus valdyti infrastruktūrą ir krovinių vežimą, įmonės finansinė būklė pagerėjo, augo atlyginimai. Šios veiklos privatizavimas įtakos krovinių srautams beveik neturėjo.

Mūsų gauta informacija, šiuo metu Estijoje geležinkelių infrastruktūros priežiūra ir plėtra vykdoma nepakankamai, todėl jos būklė kasmet blogėja.

Kaip neigiamas reformos vykdymo pavyzdys galėtų būti tai, kad Estijoje vežėjai nesutinka mokėti už infrastruktūrą daugiau, negu pagal jų skaičiavimus reikia faktinėms infrastruktūros eksploatavimo sąnaudoms padengti. Infrastruktūros valdytojui, neturint teisės neleisti vežti krovinių nustatytais maršrutais, kyla problemų, išieškant vežėjų nesumokėtas rinkliavas. Tai neigiamai veikia infrastruktūros priežiūrą, modernizavimą, plėtrą.

¹⁵ Lietuvos geležinkelių transporto sektoriaus liberalizavimo grėsmių nacionaliniam saugumui ir naujų strateginių galimybių įvertinimas, Strateginių studijų centro mokslo darbas, Vilnius, 2005 m.

Po privatizavimo keleivių vežimas vietiniais maršrutais patyrė nuosmukį. Kompanija „Edelraudtee“ (vietos keleivių vežimas) nutraukė kai kuriuos vietinius maršrutus ir maršrutą tarp Estijos ir Latvijos, Estijos valstybei nutraukus subsidijavimą.

Estijos geležinkelių transporto sektoriaus liberalizavimas tiesiogiai atnešė daugiau naudos Rusijai, o ne Europos Sąjungos šaliai¹⁶. Liberalizavus geležinkelių transporto rinką Europos Sąjungos viduje susidarė palankios sąlygos trečiųjų šalių vežėjams (jei šios kompanijos registruotos ES šalyse) perimti pelningus tarptautinius krovinių pervežimus geležinkeliais.

Lenkijos geležinkelių sektoriaus reformos pavyzdys

Kai Lenkijoje buvo pradėta (1990 m.) geležinkelių sektoriaus reforma, nei geležinkeliai, nei juos administruojančios institucijos neturėjo šios srities vystymo planų. Tuo metu Lenkijoje buvo hiperinfliacija, labai mažėjo pervežimų apimtys. Pirmojoje reformos stadijoje PKP (Lenkijos valstybinė geležinkelių įmonė) buvo restruktūrizuota: uždaryta 20 stambių riedmenų remonto įmonių, atleista daug darbuotojų. Antroje reformos stadijoje sukurta PKP holdingo grupė. Trečiojoje stadijoje, kuri tęsiasi iki šiol, PKP suskirstyta į kompanijas.

Lenkijos Vyriausybė finansiškai nerėmė restruktūrizavimo, todėl iki šiol geležinkeliai turi didelių skolų.

Konkurencija atsirado krovinių pervežimo sektoriuje, bet dar neatsirado keleivių pervežimo rinkoje. Infrastruktūros skyrius finansiškai atskirtas nuo veikiančių kompanijų.

Lenkijos reforma efektyvi tik iš dalies. Pagrindiniai trūkumai šie:

- perdavus eismo valdymą infrastruktūrai, žymiai pablogėjo:
 - techniniai ir ekonominiai rodikliai;
 - lokomotyvų našumas;
 - vagonų apyvarta;
 - riedmenų kokybė;
 - prekinų traukinių greitis.
- dėl nepakankamų investicijų į geležinkelių infrastruktūrą, pablogėjo jos parametrai ir traukinių eismo saugumo lygis;
- numatytos dotacijos keleivių vežimui per savivaldybes daugeliu atveju nepasiekia geležinkelių.

Tarp Europos valstybių prieiga prie Lenkijos geležinkelių rinkos yra aktyviausia, nes nėra jokių apribojimų prieigai prie rinkos kompanijoms, kurios atitinka reikalavimus.

Lenkijos Vyriausybė ruošiasi tolesnei reformos stadijai ir nusprendė privatizuoti kai kurias PKP kompanijas, taip apmokant įsisenėjusias skolas.

Vokietijos geležinkelių sektoriaus reformos pavyzdys

Vokietijos geležinkelių transporto reforma buvo vykdoma pagal integruotos organizacinės struktūros modelį: iš pradžių buvo išspręsti infrastruktūros plėtros klausimai. Tai leido išsaugoti visas efektyvias ir veiksmingas sąsajas buvusioje monopolistinėje sistemoje ir perkelti jas į integruotą holdingo organizacinį modelį, sėkmingai realizuoti strateginius infrastruktūros plėtros tikslus¹⁷. Holdingo „Deutsche Bahn“ keleivių ir krovinių pervežimų padaliniai pradėjo dirbti konkurencinėmis sąlygomis su kitais ne holdingo vežėjais, kuriems sudarytos nediskriminacinės prieigos prie infrastruktūros sąlygos.

Vokietijos geležinkelių transporto reformos rezultatai:

- vežėjų skaičius padidėjo iki 286;
- dirbančiųjų skaičius sumažėjo nuo 390000 iki 255000, arba 34,6 %;
- reforma pareikalavo didžiulių išlaidų, tačiau Vokietijos biudžeto lėšų taupymo požiūriu toks reformos vykdymo būdas buvo efektyvus. Pavyzdžiui, Vokietijos federalinio biudžeto išlaidos geležinkelių transporto sektoriui nuo 1994 m. iki 2004 m. būtų siekusios 255 milijardus eurų, bet, vykdant geležinkelių transporto reformą, išlaidos siekė 165 milijardus eurų;
- nustatyti griežti kvalifikaciniai reikalavimai vežėjams sudarė papildomus įėjimo į rinką barjerus (administracinius ir informacinius), ypač užsienio šalių vežėjams, todėl konkurenciją sektoriuje dar galima laikyti pakankamai silpna;
- keleivių pervežimų rinkos dalis padidėjo nuo 7% 1993 metais iki 8,4% 2003 metais.
- krovinių pervežimų rinkos dalis iš pradžių krito nuo 17,5% 1993 metais iki 15,3%, bet 2003 metais padidėjo iki 15,9%. Krovinių pervežimų geležinkeliais neigiama tendencija buvo stabilizuota¹⁸;
- keleivių aptarnavimo kokybė pagerėjo ir Vokietijoje kelionės geležinkeliais tapo patrauklesnės.

Geležinkelių transporto sektoriaus reforma Vokietijoje buvo rezultatyvesnė, lyginant su kitų Europos valstybių reformomis. Svarbiausias žingsnis reformos pradžioje – investicijos į infrastruktūrą, nes taip buvo pasirengta didėjančiai pervežimų apimčiai.

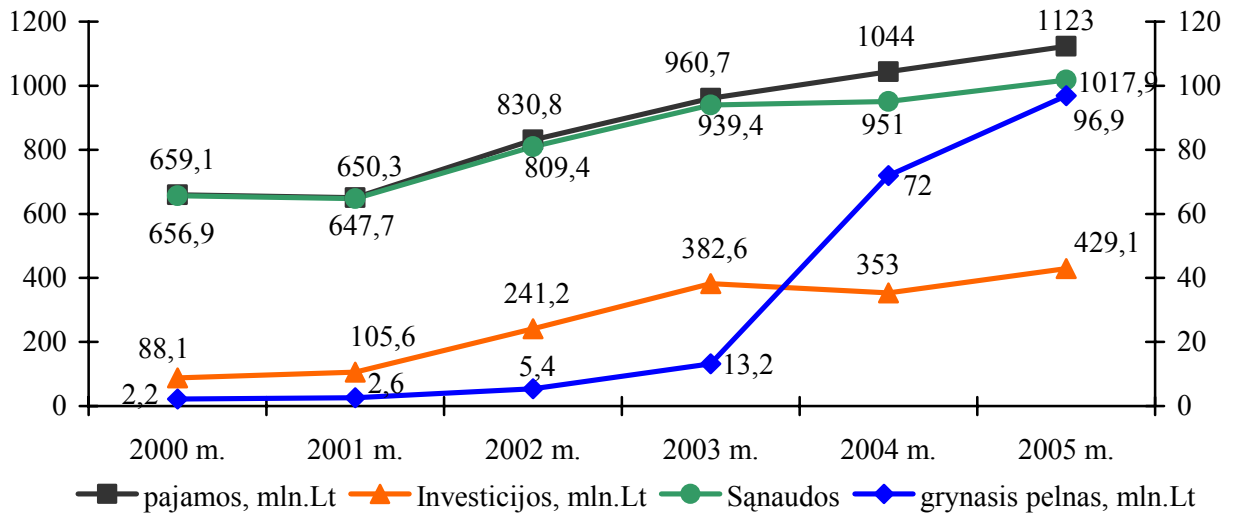
¹⁶ Lietuvos geležinkelių transporto sektoriaus liberalizavimo grėsmių nacionaliniam saugumui ir naujų strateginių galimybių įvertinimas, Strateginių studijų centro mokslo darbas, Vilnius, 2005 m.

¹⁷ Lietuvos geležinkelių transporto sektoriaus liberalizavimo grėsmių nacionaliniam saugumui ir naujų strateginių galimybių įvertinimas, Strateginių studijų centro mokslo darbas, Vilnius, 2005 m.

¹⁸ Lietuvos geležinkelių transporto sektoriaus liberalizavimo grėsmių nacionaliniam saugumui ir naujų strateginių galimybių įvertinimas, Strateginių studijų centro mokslo darbas, Vilnius 2005 m.

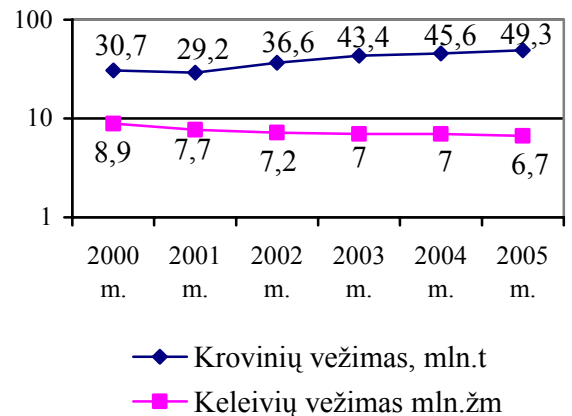
3. AB „LIETUVOS GELEŽINKELIAI“ VEIKLOS REZULTATŲ ANALIZĖ

Nuo 2000 m. bendrovė pradėjo dirbti pelningai, jos grynasis pelnas 2000 m. sudarė 2,2 mln. Lt, o 2005 m. siekė 96,9 mln. Lt, tai 44 kartus daugiau negu 2000 m. Per pastaruosius 6 metus (nuo 2000 iki 2005 m.) 1,7 karto padidėjo bendrovės pajamos, 1,5 karto padidėjo sąnaudos, 1,4 karto sumažėjo darbuotojų skaičius ir 4,9 karto išaugo investicijų suma (5 pav. ir 3 lent.).



5 pav. Bendrovės pajamų, sąnaudų, grynojo pelno ir investicijų dinamika 2000–2005 m.

Bendrovės pardavimo pajamų augimui įtakos turėjo išaugusios krovinių vežimo pajamos (5 pav.). Sąnaudos augo dėl padidėjusių degalų, išsijamų medžiagų ir elektros energijos kainų. Pelningiau dirbant atsirado galimybė modernizuoti riedmenis, pastatus, todėl išaugo kapitalinio remonto sąnaudos. Didėjant bendrovės veiklos mastams, sąnaudos didėjo mažiau negu pajamos. Per 2000–2005 m. laikotarpį 1,6 karto (palyginus 2005 m. su 2000 m.) padidėjo krovinių vežimo mastai (6 pav.), kurie 2005 m. sudarė 89 % bendrovės pajamų. Taip pat per minėtą laikotarpį 2,4 karto išaugo ir darbo našumo rodiklis, t.y. vienam darbuotojui tenkančios pardavimo pajamos. Vienam darbuotojui 2000 m. teko 42,4 tūkst. Lt pajamų, o 2005 m. 102 tūkst. Lt pajamų (3 lentelė).



6 pav. Krovinių ir keleivių vežimo apimtys

3 lentelė. Bendrovės 2000–2005 m. veiklos rodikliai

Eil. Nr.	Rodiklis	Mato vnt.	2000 m.	2001 m.	2002 m.	2003 m.	2004 m.	2005 m.
1.	Pajamos	Mln. Lt	659,1	650,3	830,8	960,7	1044,0	1123,4
1.1.	<i>Krovinių vežimo</i>	<i>mln. Lt</i>	<i>534,7</i>	<i>507,9</i>	<i>658,9</i>	<i>804,4</i>	<i>908,2</i>	<i>985,4</i>
1.2.	<i>Keleivių vežimo</i>	<i>mln. Lt</i>	<i>62,3</i>	<i>55,5</i>	<i>55,8</i>	<i>45,2</i>	<i>49,2</i>	<i>51,5</i>
1.3.	<i>Kitos</i>	<i>mln. Lt</i>	<i>62,1</i>	<i>86,9</i>	<i>116,1</i>	<i>111,1</i>	<i>86,6</i>	<i>86,5</i>
2.	Sąnaudos	Mln. Lt	656,9	647,7	809,4	939,4	951,0	1017,9
2.1.	<i>krovinių vežimo</i>	<i>mln. Lt</i>	<i>441,1</i>	<i>424,1</i>	<i>549,9</i>	<i>667,6</i>	<i>712,3</i>	<i>787,6</i>
2.2.	<i>keleivių vežimo</i>	<i>mln. Lt</i>	<i>156,9</i>	<i>147,5</i>	<i>174,6</i>	<i>175,6</i>	<i>173,8</i>	<i>176,7</i>
2.3.	<i>Kitos</i>	<i>mln. Lt</i>	<i>58,9</i>	<i>76,1</i>	<i>84,9</i>	<i>96,2</i>	<i>64,9</i>	<i>53,6</i>
3.	Krovinių vežimo veiklos rezultatas pelnas (nuostolis)	Mln. Lt	93,6	83,8	109	136,8	195,9	197,8
4.	Keleivių vežimo veiklos rezultatas pelnas (nuostolis)	Mln. Lt	(94,6)	(92)	(118,8)	(130,4)	(124,6)	(125,2)
5.	Darbuotojų skaičius	Žm.	15534	13675	12791	11886	11524	11010
6.	Darbo našumas (darbuotojui tenkančios pajamos)	tūkst. Lt/žm.	42,4	47,6	65,0	80,8	90,6	102,0

Iš viso krovinių vežimo pajamos 2005 m. buvo 985 mln. Lt, tai 1,8 karto daugiau negu 2000 m. Krovinių vežimo pelnas, lyginant 2005 m. su 2000 m., išaugo 2 kartus ir 2005 m. sudarė 197,9 mln. Lt.

Bendrovės vykdoma keleivių vežimo veikla buvo nuostolinga: 2000 m. patirta 94,6 mln. Lt nuostolio, o 2005 m. 125,2 mln. Lt, t.y. 1,32 karto arba 32 % daugiau (3 lent.). Šį nuostolį bendrovė dengia pelningos krovinių vežimo veiklos sąskaita.

4 lentelė. Bendrovės 2003–2005 m. pelningumo ir kiti rodikliai

Eil. Nr.	Rodiklis	Mato vnt.	2003 m.	2004 m.	2005 m.	Pokytis nuo 2003 m. iki 2005 m.
1.	Bendras pardavimų pelningumas (<i>Bendrojo pelno ir pardavimo pajamų santykis</i>)	%	18,52	26,67	20,32	+1,71
2.	Grynasis pardavimo pelningumas (<i>grynojo pelno ir pardavimo pajamų santykis</i>)	%	1,44	6,99	8,77	+7,33
3.	Nuosavo kapitalo pelningumas (<i>grynojo pelno ir nuosavo kapitalo santykis</i>)	%	0,91	4,64	5,57	+4,66
4.	Pardavimo savikainos lygis (<i>pardavimo savikainos ir pardavimo pajamų santykis</i>)	Lt	0,81	0,73	0,80	-0,01
5.	Bendras skolos koeficientas arba ilgalaikio mokumo ar išiskolinimo koeficientas (<i>visų išiskolinimų ir turto santykis</i>)	%	21,16	20,43	18,43	-2,73
6.	Bendrasis trumpalaikio mokumo koeficientas (<i>trumpalaikio turto ir trumpalaikių išipareigojimų santykis</i>)	kartai	1,41	1,25	0,80	-0,61
7.	Vienos dienos apyvarta (<i>pardavimo pajamos padalytos iš 365 dienų</i>)	mln. Lt	2,5	2,8	3,0	+0,5
8.	Pagrindinės veiklos pajamos, tenkančios 1-nam	tūkst.Lt	77,3	88,6	100,4	+23,1

	darbuotojui (<i>pardavimo pajamos padalytos iš darbuotojų sk.</i>)					
9.	Grynasis pelnas, tenkantis 1-nam darbuotojui (<i>grynasis pelnas padalytas iš darbuotojų sk.</i>)	tūkst.Lt	1,1	6,2	8,8	+7,7

Bendrovės bendras pardavimų pelningumas, t.y. bendrojo pelno dalis, tenkanti vienai daliai pardavimo pajamų, didėja, 2005 m. ji sudarė 20,32 %. Tai rodo, kad bendrovės veikla efektyvi ir kad ji sugeba uždirbti pelną iš pagrindinės veiklos. Per 2003–2005 m. laikotarpį 7,33 procentiniais punktais augo ir grynasis pardavimų pelningumas, kuris parodo tikrąjį pardavimų pelningumą ir kuris 2005 m. sudarė 8,77 %. Šis rodiklis nėra aukštas. Nuosavo kapitalo pelningumas (nuosavu kapitalu sukurto pelno dalis) 2005 m. sudarė 5,57 %.

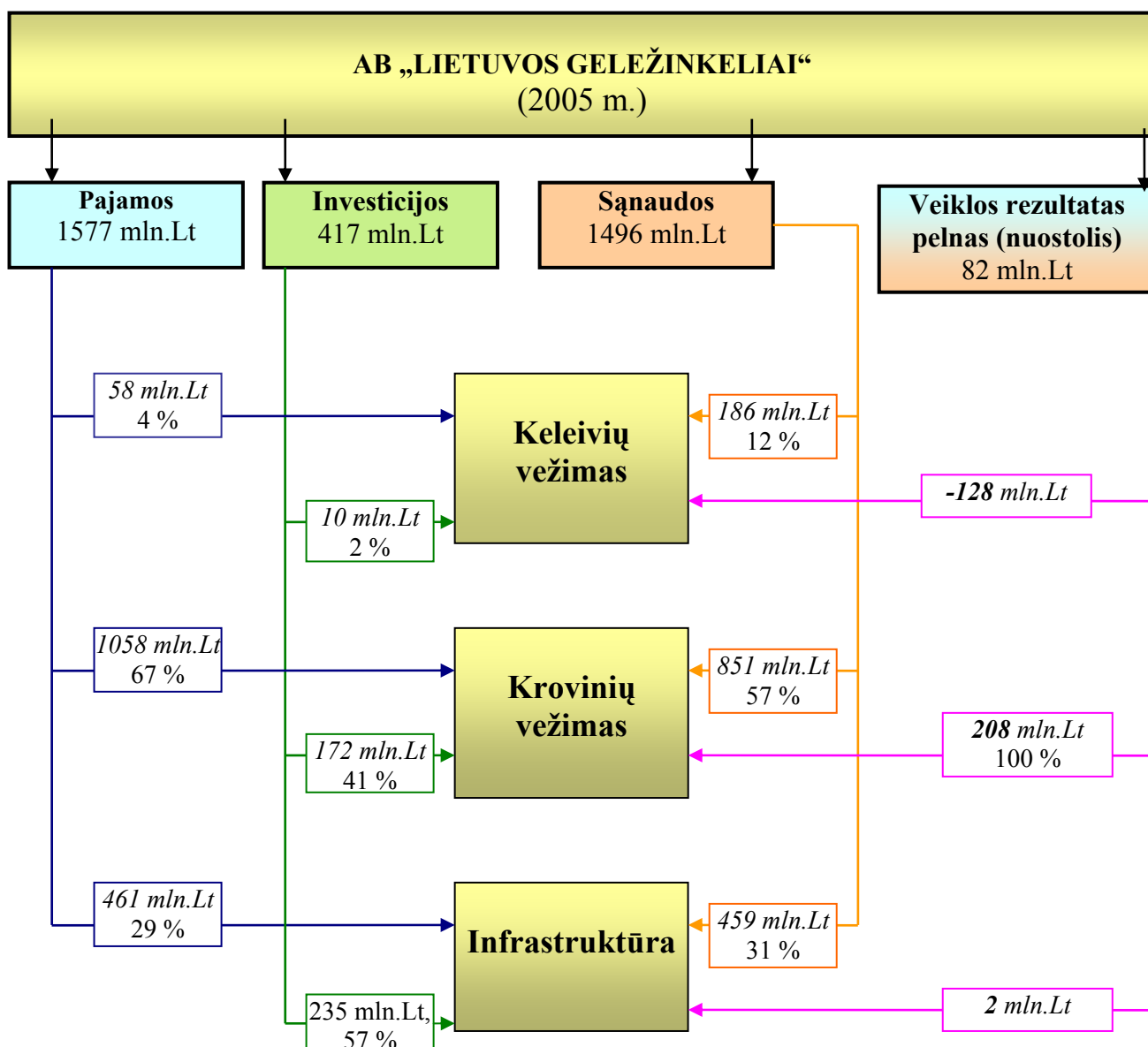
Gerą bendrovės veiklos efektyvumą ir gerą finansinę būklę rodo pardavimų savikainos lygis ir bendrasis skolos koeficientas, kuris laikomas pagrindiniu ilgalaikio mokumo rodikliu. Pardavimų savikainos lygis rodo, kad bendrovės vienam pardavimo pajamų litui 2003 m. teko 0,81 Lt, 2004 m. – 0,73 Lt, 2005 m. – 0,80 Lt pagrindinių sąnaudų. Bendrasis skolos koeficientas rodo, kad 2003 m. 21,16 %, 2004 m. – 20,43 %, 2005 m. – 18,43 % skolintų (svetimų) lėšų buvo panaudojama formuojant įmonės turtą.

Grynasis pelnas, tenkantis vienam darbuotojui per 2003–2005 m. laikotarpį, išaugo 8 kartus ir 2005 m. sudarė 8,8 tūkst. Lt. Taip pat atitinkamai 20 % ir 30 % augo vienos dienos apyvarta ir pagrindinės veiklos pajamos, tenkančios vienam darbuotojui. Vienos dienos apyvarta 2003 m. buvo 2,5 mln. Lt, o 2005 m. 3 mln. Lt, pokytis – 0,5 mln. Lt. Pagrindinės veiklos pajamų 2003 m. vienam darbuotojui teko 77,3 tūkst. Lt, o 2005 m. 100,4 tūkst. Lt, pokytis – 23,1 tūkst. Lt.

2005 m. pablogėjo bendrasis trumpalaikio mokumo koeficientas, rodantis, kad trumpalaikiai įsipareigojimai viršija trumpalaikį turtą. Tam didžiausios įtakos turėjo 79 % (palyginus 2005 m. su 2004 m.) išaugusios skolos tiekėjams ir 35 % sumažėjusios atsargos.

Nuo 2002 m. bendrovė, vykdydama Europos Parlamento ir Europos Tarybos 2001-02-26 direktyvą 2001/12/EB¹⁹, rengia teorines pelno (nuostolių) ataskaitas, atskirdama pajamų ir sąnaudų iš pervežimo veiklos sąskaitas nuo infrastruktūros eksploatacinės ir valdymo veiklos sąskaitų. Nuo 2002 metų bendrovė pradėjo procesą, kurio tikslas – atskirti keleivių vežimo, krovinių vežimo ir infrastruktūros veiklos sritis operatyviniu ir finansiniu požiūriu. Nuo minėto laikotarpio audito kompanija UAB „Ernst & Young Baltic“ tikrina teorinių pelno (nuostolio) atskirų veiklos ataskaitų aritmetinį tikslumą, todėl mes neturime pagrindo abejoti šių duomenų patikimumu.

7 paveikslėlyje pateikiame bendrovės veiklos rezultatus, pagal atskirtas veiklų sąskaitas (atskyrus pajamų ir sąnaudų iš pervežimo veiklos sąskaitas nuo infrastruktūros eksploatacijos ir valdymo veiklos sąskaitų).



7 pav. AB „Lietuvos geležinkeliai“ 2005 m. veiklos rodikliai pagal atskirtas veiklos sritis (pajamos, sąnaudos ir pelnas pateikti, įvertinus vidinius (tarpusavio) atsiskaitymus)

Iš 7 paveikslėlyje pateiktų duomenų matyti, kad 2005 m. didžiausia investicijų dalis (57 %) teko geležinkelių infrastruktūrai. Krovinių vežimui teko 41 %, o keleivių vežimui tik 2 % visų bendrovės investicijų.

Per pastaruosius 3 metus pagrindinė visų investicijų dalis buvo nukreipta į infrastruktūrą, nes bendrovės vadovybė prioritetą teikė eismo saugumui, infrastruktūros modernizavimui. Todėl per šį laikotarpį į kitas (krovinių ir keleivių vežimo) veiklos sritis buvo investuojama žymiai mažiau. Pavyzdžiui, investicijos į keleivių vežimą, kur traukos riedmenys ir vagonai beveik visiškai nusidėvėję, 2003 m. investuota 13 kartų, 2004 m. – 9 kartų, o 2005 m. – 24 kartais mažiau negu į infrastruktūrą (5 lentelė).

¹⁹ 2001-02-26 Europos parlamento ir tarybos direktyva 2001/12/EB, iš dalies pakeičianti Tarybos direktyvą 91/440/EEB

Įtakos tam, kad 2005 m. 41 % visų investicijų teko krovinių vežimui, turėjo bendrovės sprendimas atnaujinti traukos krovinių vežimo riedmenų parką.

5 lentelė. Investicinių lėšų pasiskirstymas pagal veiklos rūšis, tūkst. Lt

<i>Veiklos rūšis</i>	<i>2003 m.</i>	<i>2004 m.</i>	<i>2005 m.</i>
Infrastruktūra priežiūra ir modernizavimas	294 881,4	242 673,6	235 334,1
Keleivių vežimas	22 767,6	27 092,8	9 835,1
Krovinių vežimas	52 387,1	63 083,2	171 866,7

4. GELEŽINKELIŲ INFRASTRUKTŪROS VALDYMAS

Pagal 1994-08-26 Vyriausybės nutarimą Nr. 787²⁰ bendrovės įstatinis kapitalas buvo suformuotas reorganizavimo metu (1995 m.), padalijant į akcijas valstybei priklausantį valstybės įmonės „Lietuvos geležinkeliai“ turtą. Reorganizavimo metu viešojo naudojimo geležinkeliai buvo apskaityti bendrovės balanse.

Bendrovę viešojo naudojimo geležinkelių valdytoja Vyriausybė paskyrė 1996-08-22 nutarimu Nr. 997²¹.

Lietuvos Respublikos Konstitucijos 47 str., Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymo 6 str. ir Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodekso 5 str. nurodyta, kad viešoji geležinkelių infrastruktūra yra išimtinė valstybės nuosavybė, todėl negali būti bendrovės nuosavybe, ji turi būti registruota valstybės nuosavybe.

Geležinkelio transporto sektoriaus reformos įstatyme nustatyta, kad viešosios geležinkelių infrastruktūros turtą, nuosavybės teise priklausantį valstybei, bendrovė valdo, naudoja ir juo disponuoja patikėjimo teise.

Iki 2006-07-01 nė vienas viešajai geležinkelių infrastruktūrai priskirtinas nekilnojamojo turto objektas (išskyrus žemę) nebuvo įregistruotas Nekilnojamojo turto registre kaip valstybės nuosavybė.

Bendrovė 2006-01-23 kreipėsi į Susisiekimo ministeriją dėl viešosios geležinkelių infrastruktūros registravimo ir perdavimo valdyti patikėjimo teise klausimų sprendimo) duoti sutikimą bendrovei registruoti valstybės nuosavybe viešajai geležinkelių infrastruktūrai priskirtą turtą pagal pateiktus bendrovės sąrašus. Audito metu (2006-05-16) dėl šio klausimo sprendimo eigos kreipėmės į Susisiekimo ministrą. Atsakydamas į šį klausimą Susisiekimo ministras motyvavo tuo, kad iš Finansų ministerijos negaunamos lėšos viešosios geležinkelių infrastruktūros objektų

dėl Bendrijos geležinkelių plėtros

²⁰ 1994-08-26 Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas Nr. 787 „Dėl valstybinių ir valstybinių akcinių įmonių reorganizavimo į akcines bendroves ir uždarąsias akcines bendroves“

²¹ 1996-08-22 Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas Nr. 997 „Dėl geležinkelio valdytojo pasyrimo ir Laikinojo Lietuvos geležinkelių statuto“

inventorizacijai. 2006-06-02 Susisiekimo ministerijos sekretorė pranešė bendrovei, kad pritaria bendrovės siūlymui atitinkamais Susisiekimo ministro įsakymais registruoti nekilnojamojo turto registre valstybės nuosavybe viešajai geležinkelių infrastruktūrai priskirtiną turta pagal bendrovės pateiktus sąrašus.

Įregistravus viešosios geležinkelių infrastruktūros objektus valstybės nuosavybe, bus galima įvykdyti Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto sektoriaus reformos įstatymo 7 str. 2 d. nurodymus: sudaryti turto patikėjimo sutartis tarp Vyriausybės arba jos pavedimu Susisiekimo ministerijos ir bendrovės.

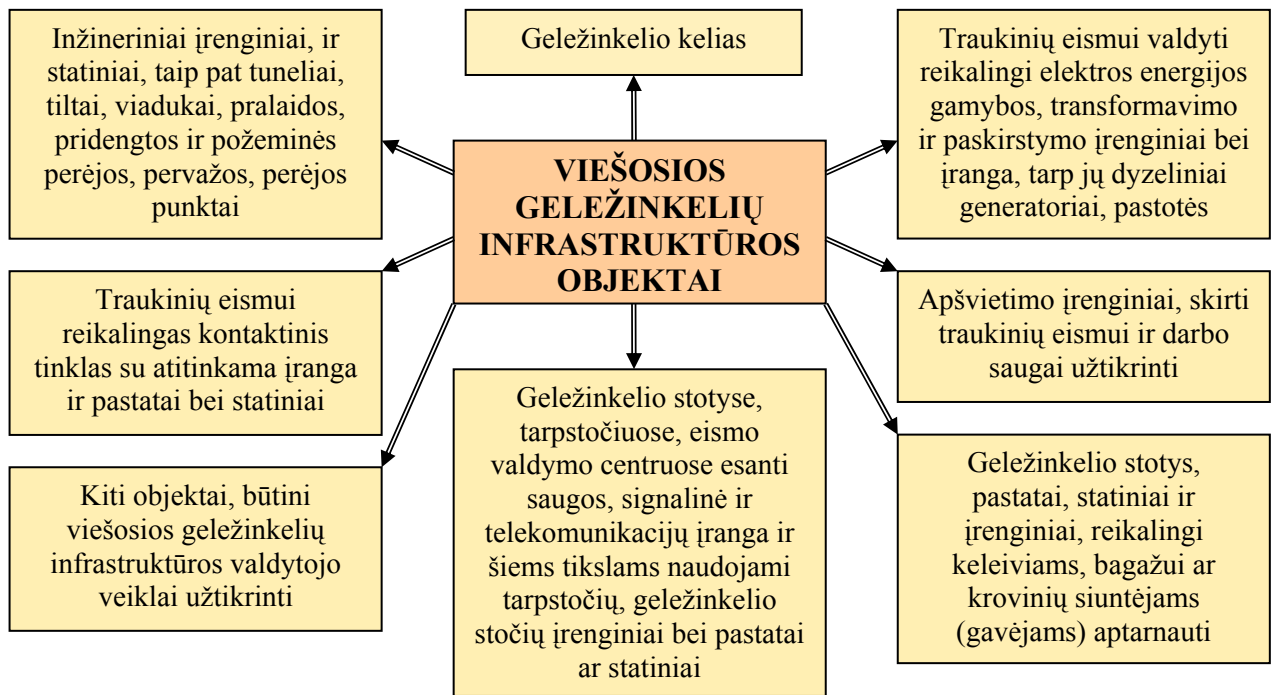
Pastebėjimas

Vadovaujantis geležinkelių transporto sektoriaus reformos įstatymo 7 str. 3d. 2004-12-30 Vyriausybės nutarimu Nr. 1677 patvirtino viešosios geležinkelių infrastruktūros objektų užimamos valstybinės žemės perdavimo naudotis turto patikėjimo teise akcinei bendrovei „Lietuvos geležinkeliai“ tvarkos aprašą.

Tvarka, kaip turi būti perduotas naudotis patikėjimo teise bendrovei viešosios geležinkelių infrastruktūros turtas, nėra nustatyta.

Audito metu, nagrinėdami viešosios geležinkelių infrastruktūros inventorizavimo ir registravimo valstybės nuosavybe klausimą, pastebėjome, kad Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodekse 3 str. pateiktame sąvokos išaiškinime nurodyta, kad geležinkelių infrastruktūrai priklauso geležinkeliai, statiniai, *žemė* ir kita. Tame pačiame straipsnyje nurodyta, kad viešojo geležinkelių infrastruktūra yra Lietuvos valstybei nuosavybės teise priklausanti geležinkelių infrastruktūra. Šio kodekso 14 str., kuriame nurodyti viešosios geležinkelio infrastruktūros objektai, *žemės* nėra įrašyta:

- 3 str. „Pagrindinės šio kodekso sąvokos“ nurodyta, kad geležinkelių infrastruktūra yra geležinkeliai, statiniai, *žemė*, pastatai, pagrindinė įranga ir įrenginiai, būtini eismui organizuoti ir valdyti bei eismo saugai užtikrinti.
- 3 str. „Pagrindinės šio kodekso sąvokos“ nurodyta, kad viešojo geležinkelių infrastruktūra yra *Lietuvos valstybei nuosavybės teise priklausanti geležinkelių infrastruktūra*, skirta visuomenės ir ūkio subjektų poreikiams tenkinti – keleiviams, bagažui ir (ar) kroviniams vežti.
- 14 str. nurodytus viešosios geležinkelių infrastruktūros objektus pateikiame 8 paveikslėlyje.



8 pav. Viešosios geležinkelių infrastruktūros objektai, nurodyti Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodekso 14 str.

Todėl iškyla neaiškumas dėl Geležinkelių transporto sektoriaus reformos įstatymo 7 str. 5 d. nuostatų, kad viešosios geležinkelių infrastruktūros turtas inventorizuojamas ir registruojamas valstybės lėšomis, taikymo. Tai yra, ar žemė turi būti inventorizuojama ir registruojama valstybės lėšomis.

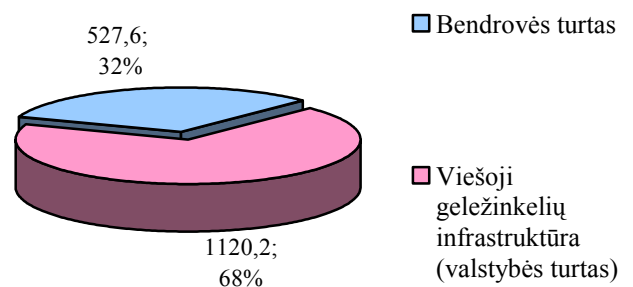
Norime atkreipti dėmesį, kad 2006 m. paskirstant 2005 m. bendrovės pelną, Susisiekimo ministerijai atsisakius dividendų, viešosios geležinkelių infrastruktūros turto teisei registracijai ir žemės sklypų kadastriniams matavimams buvo numatyta skirti 14 mln. Lt.

Toliau ataskaitoje atskirai pateikiame nekilnojamojo turto ir žemės registravimo klausimų sprendimo eigą.

Nekilnojamojo turto registravimas:

Bendrovės nekilnojamojo turto likutinė vertė 2006 m. pradžioje sudarė 1647,8 mln. Lt. Bendrovės generalinis direktorius 2005-12-14 įsakymu Nr. Į-741 ir 2006-01-23 įsakymu Nr. Į-24 patvirtino viešajai geležinkelių infrastruktūrai priskirtino turto sąrašą, kurio 2005-10-01 likutine verte buvo 1120,2 mln. Lt (9 pav.).

Viešajai geležinkelių infrastruktūrai 2006-06-23 buvo priskirtina 11039 vnt. nekilnojamojo turto objektų, iš kurių 8407, arba 76 % objektų, buvo parengtos



9 pav. Valstybei ir bendrovei paskirstytas AB „Lietuvos geležinkeliai“ turtas, mln. Lt

kadastrinių matavimų bylos. Šiems darbas atlikti bendrovė panaudojo 2,5 mln. Lt savo lėšų. Kitų 2632 objektų kadastrinių bylų parengimui preliminariai (skaičiuojant proporcingai jau panaudotą lėšų kiekį – 297 Lt/vienam objektui) reikės 0,8 mln. Lt. Taigi viešosios geležinkelių infrastruktūros objektų kadastrinių bylų parengimui iš viso apytiksliai reikės 3,3 mln. Lt.

Pastebėjimas

Inventorizuojant viešosios geležinkelių infrastruktūros objektus kadastrinių duomenų bylos ruošiamos ne pagal atskirus kelio konstrukcinius elementus, bet byla suformuojama konkrečiam kelio ruožui – t.y. pagal konkretų kelią kurį sudaro žemės sankasa, viršutinė kelio konstrukcija (balasto sluoksnis, pabėgiai, bėgiai) ir kiti inžineriniai įrenginiai.

Parengus minėtas kadastrines bylas, viešieji geležinkelių infrastruktūros objektai turės būti įregistruoti valstybės nuosavybe. Tam preliminariai prireiks 1,4 mln. Lt²².

Taigi papildomai viešosios geležinkelių infrastruktūros inventorinių bylų parengimui (apie 0,8 mln. Lt) ir viešosios geležinkelių infrastruktūros registravimui valstybės nuosavybe (apie 1,4 mln. Lt) preliminariai prireiks 2,2 mln. Lt.

Lėšų pareikalaus ir turto patikėjimo sutarties tarp Vyriausybės arba jos įgaliotos institucijos ir bendrovės notarinis patvirtinimas bei viešosios geležinkelių infrastruktūros objektų registravimas patikėjimo teise nekilnojamojo turto registre.

Žemės registravimas:

Viešosios geležinkelių infrastruktūros ir bendrovės nekilnojamojo turto objektai užima 15 tūkst. ha žemės: 13 tūkst. ha žemės užima viešosios geležinkelių infrastruktūros objektai, o 2 tūkst. ha – bendrovės nekilnojamojo turto objektai.

Iki 2006-06-01 valdyti patikėjimo teise buvo įregistruoti 185 valstybės žemės sklypai, kurių plotas 5,2 tūkst. ha, 2,6 tūkst. ha arba 102 valstybinės žemės sklypams atlikti kadastriniai matavimai, 49 iš jų (užimantiems 1,2 tūkst. ha) pasirašytos patikėjimo sutartys su apskričių administracijomis. Iš viso iki 2006-06-22 Viešosios geležinkelių infrastruktūros užimamos valstybės žemės kadastriniams matavimams atlikti, žemės įteisinimui reikalingiems dokumentams parengti bendrovė panaudojo 8,1 mln. Lt savų lėšų.

Remiantis Geležinkelių infrastruktūros direkcijos Turto tarnybos pateiktais skaičiavimais²³, norint įteisinti (atlikti kadastrinius matavimus ir registravimas Nekilnojamojo turto registre) visą viešosios geležinkelių infrastruktūros užimamą žemę, dar preliminariai papildomai prireiks 4,4 mln. Lt žemės sklypų kadastriniams matavimams ir įteisinimui reikalingų dokumentų parengimui, plius 30 tūkst. Lt žemės sklypų įregistravimui Nekilnojamojo turto registre. Iš viso žemės įteisinimui preliminariais skaičiavimais papildomai prireiks 4,43 mln. Lt.

²² Preliminari suma paskaičiuota vadovaujantis Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002-07-12 nutarimu Nr.1129 patvirtintų Nekilnojamojo turto registro nuostatų 7 priede nustatytu atlyginimo už statinių, butų ar patalpų ir teisių į juos įregistravimą, kai turtas priklauso nuosavybės ar patikėjimo teise juridiniam asmeniui, dydžiu.

²³ Preliminari suma, pateikta bendrovės Geležinkelių infrastruktūros direkcijos Turto tarnybos parengtame Viešajai geležinkelių infrastruktūrai priskirtino turto ir žemės sklypų kadastriniams matavimams, dokumentacijos parengimui bei teisinei registracijai reikalingų lėšų poreikio paskaičiavimo apraše

Rinkliava už naudojimąsi viešąja geležinkelių infrastruktūra

Transporto veiklos pagrindų įstatymo²⁴ 9 str. nustato, kad visi transporto infrastruktūros naudotojai už naudojimąsi transporto infrastruktūra privalo mokėti transporto infrastruktūros objekto valdytojui (savininkui) rinkliavas ir kad rinkliavų dydžius ir jų mokėjimo tvarką nustato transporto infrastruktūros objekto savininkas, atsižvelgdamas į išlaidas, reikalingas šiems objektams eksploatuoti. Vyriausybė, kaip infrastruktūros objektų savininkas, 2004-05-19 priėmė nutarimą Nr. 610²⁵, kuriuo patvirtino rinkliavos už naudojimąsi viešąja geležinkelių infrastruktūra naudojimo taisykles.

Šio nutarimo 14 p. nurodyta, kad konkretų rinkliavos dydį nustato, tvirtina ir rinkliavą surenka geležinkelių infrastruktūros valdytojas. Šiame nutarime taip pat nustatyta, kad iki bus įsteigta valstybės įmonė viešajai geležinkelių infrastruktūrai valdyti, konkretų rinkliavos už naudojimąsi viešąja geležinkelių infrastruktūra dydį nustato Valstybinė geležinkelių inspekcija prie Susisiekimo ministerijos.

Konkretus rinkliavos dydis nustatomas ir tvirtinamas vienam traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpiui (vieneriems metams). Rinkliavos dydis nustatomas įvertinus:

- viešosios geležinkelių infrastruktūros naudojimo ir priežiūros išlaidas;
- eismo organizavimo ir valdymo išlaidas;
- viešosios geležinkelių infrastruktūros plėtrai paimtų paskolų grąžinimo ir palūkanų mokėjimo išlaidas;
- dalį viešosios geležinkelių infrastruktūros atnaujinimo ir plėtros išlaidų, kurių nedengia kiti (pavyzdžiui: valstybės biudžetas ar Europos sąjungos fondai) finansavimo šaltiniai.

Norime atkreipti dėmesį į tai, kad audito metu rinkliavos dydis dar buvo nenustatytas. Tam įtakos turėjo tai, kad rinkliavos už naudojimąsi viešąja geležinkelių infrastruktūra nustatymo taisyklėse ir kituose teisės aktuose nebuvo nustatytas konkretus terminas, iki kada minėtas rinkliavos dydis turi būti nustatytas. Taip pat įtakos tam galėjo turėti: geležinkelių transporto rinkos atvėrimo galimos neigiamos pasekmės Lietuvos geležinkelių sektoriui, Klaipėdos uostui ir šalies ūkiui bei šiuo metu dar atliekami darbai, susiję su rinkliavos už naudojimąsi viešąja geležinkelių infrastruktūra taisyklių tobulinamu.

Rinkliavos už naudojimąsi viešąja geležinkelių infrastruktūra nustatymas yra būtina sąlyga, užtikrinant laisvą, teisingą ir nediskriminuojantį priėjimą prie infrastruktūros.

Infrastruktūros eksploatacinės sąnaudos ir investicijos

Geležinkelių eksploatacinis kelių ilgis 2005-12-31 buvo 3920,6 km.

²⁴ 2005-05-19 Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymas Nr. I-1863

²⁵ 2004-05-19 Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas Nr. 610 „Dėl rinkliavos už naudojimąsi viešąja geležinkelių infrastruktūra nustatymo taisyklių patvirtinimo“

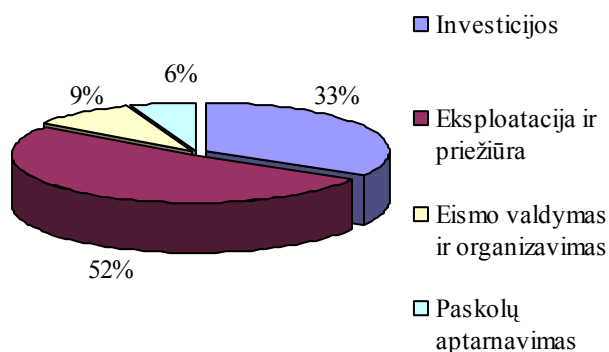
Infrastruktūrai 2005 m. iš viso skirta 705,3 mln. Lt, iš to skaičiaus (10 pav.):

– investicijoms į infrastruktūrą
235,3 mln. Lt;

– infrastruktūros eksploatacijai
(naudojimui ir priežiūrai) 364,5 mln. Lt (350,7 mln. Lt eksploatacijos sąnaudos + 1,4 mln. Lt infrastruktūros turto valdybos veiklos sąnaudos + 12,4 mln. Lt bendrovės administracijos veiklos sąnaudos);

– paskolų aptarnavimui 42 mln. Lt;

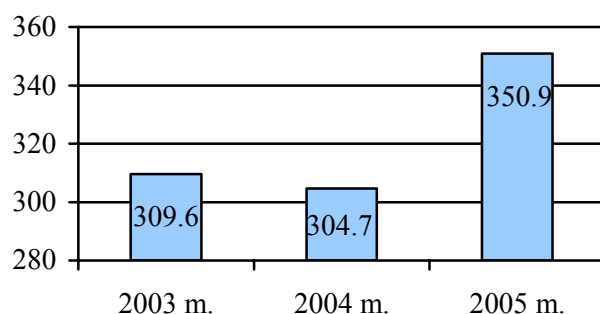
– eismo valdymui ir organizavimui
63,5 mln. Lt.



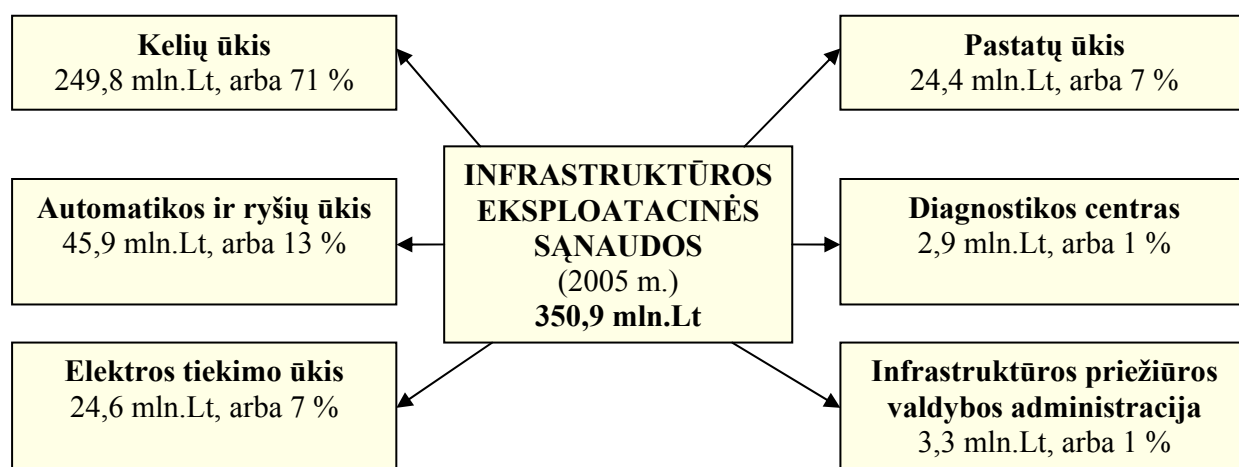
10 pav. 2005 m. infrastruktūrai skirtų lėšų struktūra, %

Pažymėtina, kad bendrovė infrastruktūros eksploatacines išlaidas padengia savo lėšomis. Šių darbų finansavimas per pastaruosius trejus metus išaugo 13 % (11 pav.).

2005 m. didžiausia infrastruktūros eksploatacinių sąnaudų dalis teko kelių ūkiui – 249,8 mln. Lt, arba 71 % visų sąnaudų. Automatikos ir ryšių ūkis patyrė 45,9 mln. Lt, arba 13 % visų sąnaudų. Elektros tiekimo ir pastatų ūkiai patyrė po 24 mln. Lt, arba po 7 % visų sąnaudų (12 pav.).



11 pav. Infrastruktūros eksploatacinių sąnaudų, mln Lt

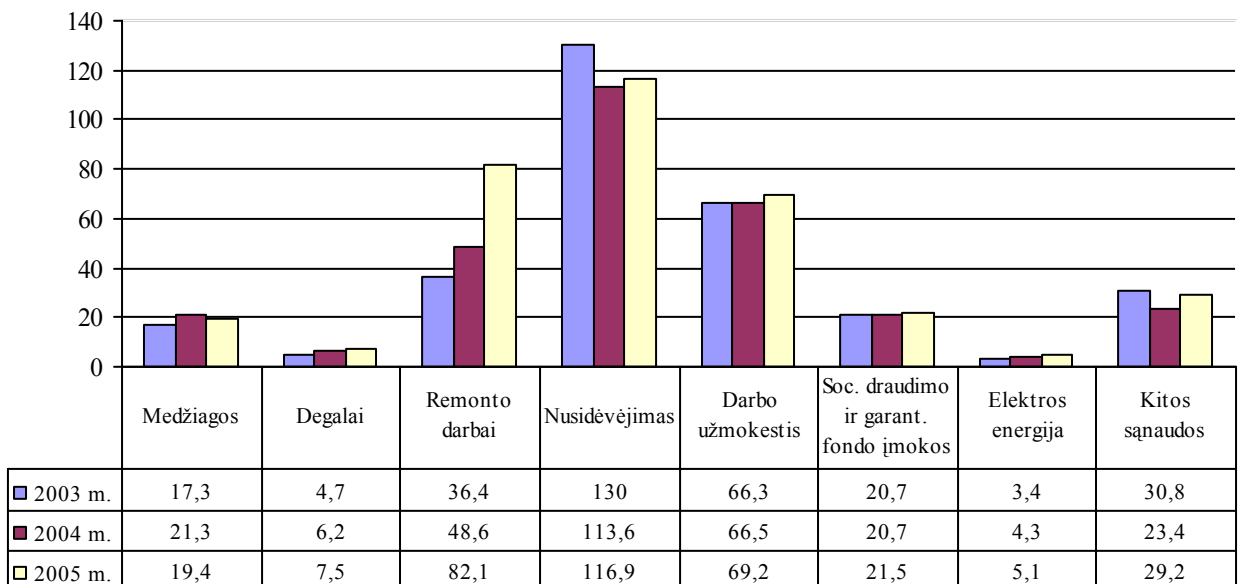


12. pav. Infrastruktūros eksploatacinių sąnaudų pasiskirstymas 2005 m. tarp ūkių, mln.Lt.

Infrastruktūros eksploatacines sąnaudas bendrovė planuoja atsižvelgdama į praėjusiais metais patirtas infrastruktūros eksploatacines sąnaudas ir numatomus pokyčius einamiesiems metams. Šiuo metu bendrovė ruošia techninių vienetų būklės normatyvus, pagal kuriuos bus galima konkrečiai nustatyti lėšų skyrimo poreikį ir prioritetus.

2003–2005 m. infrastruktūros eksploatacinių sąnaudų struktūroje (pagal sąnaudų rūšis), didžiausią dalį sudarė nusidėvėjimas (vidutiniškai 37,4 %), darbo užmokesčio sąnaudos – vidutiniškai 21 %, remonto darbų sąnaudos – 17 %, o medžiagos ir socialinio draudimo ir garantinio fondo įmokos atitinkamai 6 % ir 6,5 % (13 pav.).

Iš 13 paveikslėlyje pateiktų duomenų matyti, kad per 2003–2005 m. laikotarpį daugiausiai (2,3 karto) išaugo remonto darbų sąnaudos. Pagrindinė priežastis – pasikeitusi remonto darbų apskaitos tvarka (gamybos sąnaudoms priskirta daugiau remonto darbų, kurie anksčiau didindavo nekilnojamojo turto vertę) ir dėl finansinių galimybių padidėję remonto kiekiai.

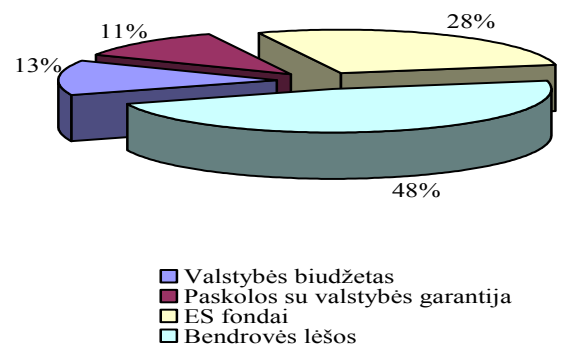


13 pav. Infrastruktūros eksploatacinių sąnaudų struktūra, mln.Lt

Geležinkelio infrastruktūros modernizavimas ir plėtra yra vienas iš Lietuvos transporto plėtros ilgalaikės strategijos principų²⁶.

Kaip buvo minėta, investicijoms į infrastruktūrą 2005 m. buvo skirta 235,3 mln. Lt, arba 55 % visų bendrovės investicijų, iš jų (14 pav.):

– 111,7 mln. Lt bendrovė skyrė savo lėšų;



14. pav. 2005 m. infrastruktūrai skirtų investicinių lėšų šaltiniai, mln.Lt

²⁶ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2005-06-23 nutarimas Nr.692 „Dėl ilgalaikės (iki 2025 metų) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategijos patvirtinimo“

- 66,4 mln. Lt gavo iš Europos sąjungos fondų;
- 30,6 mln. Lt gavo iš valstybės biudžeto;
- 26,7 mln. Lt gavo paskolų su valstybės garantija.

Nustatant rinkliavos dydį, įvertinamos viešosios geležinkelių infrastruktūros naudojimo ir priežiūros išlaidos, todėl šioje ataskaitos dalyje pateikiame investicinio projekto „Kenos pasienio posto modernizavimo“ pavyzdį, kuris yra vykdomas daugiau negu 10 metų ir kuris, mūsų nuomone, darys žymią įtaką rinkliavos už naudojimąsi viešąja geležinkelių infrastruktūra dydžiui.

Susidomėti šiuo investiciniu projektu mus paskatino 2006-05-29 priimtas Vyriausybės nutarimas Nr. 477²⁷, kuriame numatyta įsteigti pasienio kontrolės punktą Stasylose. Stasylių pasienio kontrolės punkto įsteigimui numatyta priemonė – įrengti Vaidotų pasienio veterinarijos postą ir atlikti Vaidotų muitinės posto plėtros darbus. Taigi šiuo nutarimu Vyriausybė nusprendė Stasylių pasienio poste taikyti supaprastintas pasienio procedūras.

Mums kelia abejonių Kenos pasienio posto modernizavimo projekto efektyvumas. Šiuo metu įgyvendinti du Kenos pasienio posto modernizavimo projekto įgyvendinimo etapai, kurie leidžia Kenos pasienio punkte vykdyti supaprastintas pasienio procedūras: keleivių pasienio ir muitinės kontrolę bei krovinių pasienio kontrolę, t.y. gali būti atliekamos tos pasienio procedūros, kurios numatytos vykdyti Stasylių pasienio poste. Kitos pasienio procedūros (krovinių muitinės, fitosanitarijos ir veterinarijos kontrolės) galėtų būti atliekamos Vaidotuose, nes ten, kaip minėjome, Vyriausybė nusprendė įrengti Vaidotų pasienio veterinarijos postą ir atlikti Vaidotų muitinės posto plėtros darbus.

Norime atkreipti dėmesį į tai, kad šiais metais pradėdamas įgyvendinti Kenos pasienio posto modernizavimo darbų III etapas (sąmatinė kaina 65 mln.Lt), kuris bus finansuojamas valstybės biudžeto lėšomis. Per III etapą numatoma papildomai pastatyti 6 priėmimo ir išvykimo keliai (8,48 km), muitinės postą-terminalą (ožinį kraną, angarą, privažiuojamuosius geležinkelio kelius, apžiūros estakadą). Įgyvendinus ir šį Kenos pasienio posto modernizavimo darbų etapą, Kenos stotyje būtų atliekamos visos pasienio procedūros. Iš viso Kenos



15 pav. Vaidotų, Kenos ir Stasylių geležinkelių stočių išsidėstymas

²⁷ 2006-05-29 Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas Nr.477 „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2001 m. spalio 1 d. nutarimo Nr. 1176 „Dėl pasienio kontrolės punktų plėtros strategijos patvirtinimo“ pakeitimo“

pasienio posto modernizavimui būtų panaudota apie 184 mln. Lt, iš to skaičiaus 151,1 mln. Lt valstybės biudžeto lėšų.

Taigi, vertinant Kenos, Stasylių ir Vaidotų geležinkelio stotyse numatomas vykdyti pasienio kontrolės procedūras kompleksiskai (6 lentelė), mums kyla abejonių dėl būtinybės modernizuoti Kenos pasienio stotį, kad joje būtų atliekamos visos pasienio kontrolės procedūros: ar yra ekonomiškai ir efektyvu, ir Kenoje, ir Vaidotuose vykdyti krovinių muitinės, fitosanitarijos bei veterinarijos kontrolės procedūras.

Minėtos investicijos padidins infrastruktūros nusidėvėjimo, priežiūros ir aptarnavimo sąnaudas.

6 lentelė. Pasienio procedūros vykdymas Kenos, Vaidotų ir Stasylių stotyse

Pasienio procedūros	Stotys		
	Kenos	Stasylių	Vaidotų
Keleivių ir krovinių pasienio kontrolė	+	+	–
Keleivių muitinės kontrolė	+	+	–
Krovinių muitinės kontrolė	+	–	+
Fitosanitarijos ir veterinarijos kontrolės	+	–	+

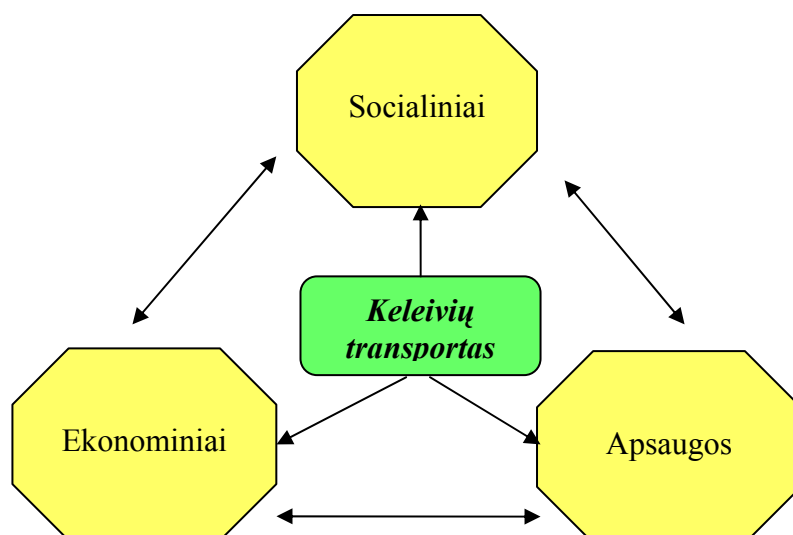
5. KELEIVIŲ VEŽIMO GELEŽINKELIŲ TRANSPORTU VEIKLA

Skirtingai negu Vakarų Europos šalyse, Lietuvoje keleivių pervežimas geležinkelių transportu buvo ir yra nuostolingas. Mažėjantys keleivių srautai, keleivių vežimo pajamos, didesnis negu 120 mln. Lt nuostolis iš keleivių vežimo veiklos pagal verslo logiką turėtų diktuoti atsisakyti nuostolingų maršrutų ir ieškoti perspektyvios veiklos. Atsisakius nenaudingos bendrovei veiklos, liktų nepatenkinti keleivių poreikiai. Šiame versle Lietuvoje pelnas uždirbamas tik iš ilgų tarptautinių maršrutų, o vietinės paslaugos yra nuostolingos.

Norime pastebėti, kad keleivių kelionė traukiniais yra ekologiškiausia ir saugiausia sausumos kelių transportavimo priemonė. Todėl, mūsų manymu, šios problemos sprendimo atžvilgiu turėtų būti aiški valstybės politika.

Keleivių pervežimą sieja trys pagrindiniai aspektai: ekonominiai, socialiniai ir apsaugos (aplinkos ir keleivių saugumo) (16 pav.).

Šių aspektų tarpusavio suderinamumas užtikrintų ilgalaikę geležinkelių transporto keleivių vežimo sektoriaus veiklą ir plėtrą, žmonių poreikių tenkinimą ekonominiu, socialiniu, aplinkos ir keleivių apsaugos požiūriu.



16 pav. Aspektai siejantys keleivių pervežimo veiklą

Keleivių vežimo tyrimą atlikome remdamiesi minėtų aspektų rodikliais, kurie parodo vykstančius pokyčius, problemas, jų sprendimą ir tendencijas.

Taigi, siekdami nustatyti keleivių vežimo sektoriaus suderinamumą, plėtros galimybes, pasirinkome tokius rodiklius:

1. Socialinis aspektas

- *Paslaugų prieinamumas ir pasiekiamumas.*

2. Ekonominis aspektas

- *Kainodara;*
- *Paslaugų teikimo efektyvumas.*

3. Apsaugos aspektas

- *Oro tarša;*
- *Žemės naudojimas*
- *Žuvusiųjų skaičius*

Socialiniu požiūriu labai svarbu užtikrinti paslaugos **prieinamumą ir pasiekiamumą**. Tai susiję su geležinkelio tinklo išdėstymu, maršrutų poreikių tenkinimu, keleivių finansinėmis galimybėmis, o svarbiausiai – valstybės vykdoma politika.

Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodekso 12 str. nurodyta, kad „jeigu geležinkelio įmonė (vežėjas) Transporto veiklos pagrindų įstatymo nustatyta tvarka prisiima vykdyti visuomenės aptarnavimo išpareigojimus vežti keleivius geležinkelių transportu Vyriausybės ar jos įgaliotos institucijos nustatytais maršrutais bei teikti kitas paslaugas geležinkelio įmonei (vežėjui) komerciškai nenaudingomis sąlygomis, geležinkelio įmonės (vežėjo) patirtus nuostolius kompensuoja Vyriausybė ar jos įgaliota institucija“. Tokia minėto kodekso nuostata

rodo, kad valstybė, vykdydama socialinę politiką, įsipareigoja kompensuoti su tuo susijusius nuostolius.

Visuomenės aptarnavimo įsipareigojimų vykdymo geležinkelių sektoriuje programoje, kurios asignavimų valdytoja yra Susisiekimo ministerija, 2004 m. projekte buvo prašoma 89090 tūkst. Lt kompensuoti nuostolius, patiriamus vykdant valstybės įsipareigojimus ir vežant keleivius vietinio susisiekimo maršrutais bendrovei nenaudingomis sąlygomis, tačiau iš valstybės biudžeto lėšų šiam tikslui nebuvo gauta. Tik 2005 metais valstybė skyrė 3070 tūkst. Lt biudžetinių asignavimų iš dalies padengti nuostolius, patirtus dėl keleivių vežimo vietiniais maršrutais.

Audito metu kreipėmės į Susisiekimo ministeriją, kad ji mus informuotų apie keleivių vežimo geležinkelio transportu perspektyvas ir valstybės poziciją. Prieš tai tokiu pat klausimu į minėtą ministeriją kreipėsi ir AB „Lietuvos geležinkeliai“ generalinis direktorius. Šiuo klausimu aiškaus ir konkretaus atsakymo nei bendrovė, nei mes negavome. Todėl nėra žinoma, kiek ilgai bendrovės pelningos krovinių vežimo veiklos sąskaita bus dengiami nuostolingi vidaus keleivių pervežimai, ar atvėrus rinką, bendrovė uždirbs pakankamai pelno, kad galėtų išlaikyti nuostolingus keleivių pervežimus. Vadinasi, šios veiklos finansavimo klausimas nėra išspręstas.

Tam, kad išliktų geležinkelių keleivinis transportas tokioje mažoje valstybėje kaip Lietuva, ir, esant gerai išvystytai auto kelių sistemai, reikalingos valstybinės subsidijos. Pagrindinis motyvas tokiam mūsų teiginiui būtų minėtos veiklos išsaugojimas, kad gyventojams nebūtų atimta galimybė susisiekti geležinkelių transportu. Taip pat svarbu, kad valstybė neprarastų ekologiškos ir saugios keleivių pervežimo transporto rūšies.

Geležinkelio transporto **prieinamumas** daugiau susijęs su tinklo išdėstymu, kurio linijos daugiausiai yra įrengtos istoriškai.

Socialinės analizės ir konsultacijų centras 2003 m. atliko gyventojų apklausą dėl transporto priemonių naudojimosi Lietuvoje, vykstant iš vienos vietovės į kitą²⁸. Pagal transporto priemonių naudojimosi dažnumą net 84% apklaustųjų teigė, kad dažniausiai naudojami automobilių transportu, o traukiniais – 19%. Pirmenybę važiuojant automobiliu (keleiviu) teikia 37%, važiuojant automobiliu kaip vairuotoju – 29%, važiuojant traukiniu – tik 1,3%.



17 pav. Keleivių vežimo geležinkelių transportu tinklas

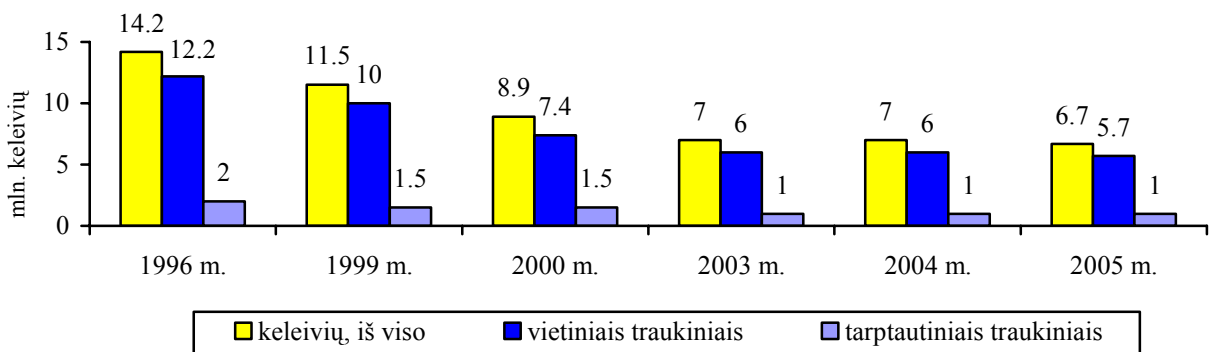
²⁸ Keleivių pervežimai vietiniais traukiniais. Situacijos analizė ir rekomendacijos viešiesiems ryšiams, Socialinės analizės ir konsultacijų centras. 13 psl.

Keleiviai renkasi kelionę traukiniais dėl pigumo, saugumo, patogumo, o automobiliu – dėl patogumo ir dėl to, kad tai – prieinamiausia transporto priemonė. Galbūt todėl (dėl riboto prieinamumo) keleivinis geležinkelių transportas nėra Lietuvoje toks populiarus, koks yra Vakarų Europoje. Yra neaišku, ar keleivių poreikius tenkina kelių tinklo išdėstymas (17 pav.). Dauguma keleivių sakė, kad kelionės traukiniais yra perspektyvios ir šias paslaugas Lietuvoje reikia vystyti ir tobulinti.

Išskyrus „Rail Baltica“ projektą, finansuojamą iš ES lėšų, sunku būtų tikėtis naujų, kad ir perspektyvių, geležinkelių linijų tiesimo. Tai susiję su didelėmis investicijomis. Preliminariu bendrovės specialistų skaičiavimu, geležinkelių vieno kilometro statyba šiuo metu kainuotų apie 8 mln. Lt.

Keleivių vežimo rinkos konkurencijoje didžiausia dalimi (97 %) laimi keleivių vežimas auto kelių transportu. Keleivių vežimas vidaus geležinkelių transportu 2005 m. sudarė apie 1,5 % bendros keleivių vežimo visuomeniniu transportu apimtį. Keleivinių vagonų užpildymas 2004 ir 2005 metais siekė apie 18 %.

Keleivių vežimo srantai geležinkeliu nuolat mažėjo. Per 1996 m. vietiniais traukiniais pervežta apie 12 mln. keleivių, 1999 m. – 10 mln., o 2003, 2004 m. po 6 mln., 2005 m – tik 5,7 mln. keleivių.



18 pav. Vežta keleivių geležinkelio transportu 1996–2005 m.

Tokio keleivių mažėjimo geležinkelio transportu priežastys galėtų būti įvairios:

- padidėjęs patogesnio „nuo vietos iki vietos“ transporto rūšies – lengvųjų automobilių skaičius;
- nuo 2005-01-01 dieninių skyrių studentams, keliaujantiems tarp miestinių autobusais, taikomos lengvatos;
- traukinių maršrutų optimizavimas (mažinimas).

Pagal keleivių apklausą²⁹, keleiviai, naudodamiesi geležinkelių transporto paslaugomis, nepatenkinti mažu traukinių greičiu, senais riedmenimis, žemu komforto lygiu. Ištirta, kad 54 %

²⁹ Keleivių vežimai, Jonas Butkevičius, monografija, 213 psl.

keleivių pirmenybę teikia nuosavam automobiliui, 33 % – geležinkeliui, 10 % – susisiekimui autobusais, 3 % nenurodė transporto rūšies.

Siekdama užtikrinti šios paslaugos pilnavertį teikimą ir pritraukti klientų, bendrovė modernizuoja senus keleivinius vagonus, lokomotyvus, skiria investicijas infrastruktūrai gerinti dėl traukinių greičio didinimo, gerina keleivių aptarnavimą.

Paslaugos pasiekiamumo rodiklis nurodo žmonių finansines galimybes naudotis teikiamomis paslaugomis. Tai daugiau susiję su mažas pajamas gaunančių arba socialiai remtinų asmenų grupėmis. Mūsų pastebėjimu, šiuo metu taikomos vienodos nuolaidos keleiviams, keliaujantiems vietiniais automobilių kelių ir geležinkelių visuomeniniu transportu.

Audito metu pasidomėjome, kuri visuomeninio transporto priemonė daugiausiai pasiekiamą kainos atžvilgiu.

2006-07-13 keleivio bilietas, vykstant maršrutu Vilnius–Klaipėda, geležinkeliu kainavo 39,1 Lt, o autobusu – 49 Lt. Tai rodo, kad geležinkelio transportu pasiekiamumas yra palankesnis finansiniu požiūriu. Pagal minėtos Socialinės analizės ir konsultacijų centro apklausos duomenis, pagrindinę važiavimo traukiniu priežastį keliautojai įvardija kelionės pigumą. Vadinasi, kelionės pasiekiamumas yra svarbus rodiklis, bet ne pagrindinis, kad būtų galima pritraukti žmones keliauti traukiniais.

Socialinę būklę lemia transporto sektoriaus **ekonominiai veiksniai**.

Svarbų vaidmenį, užtikrinant veiklos tęstinumą, atlieka ekonomiškai pagrįsta **kainodara**. Keleivių vežimo vietiniais traukiniais kainos yra reguliuojamos: Valstybinė kainų ir energetikos kontrolės komisija (toliau tekste – VKEKK) nustato keleivių vežimo vietinio susisiekimo traukiniais tarifų maksimalius dydžius.

Nuo 1999-12-05 minėti tarifai nebuvo didinami. 2006-05-22 VKEKK patvirtinus padidintus keleivių vežimo traukiniais tarifų maksimalius dydžius, AB „Lietuvos geležinkeliai“ planuoja pamažu didinti bilietų kainas.

Šiuo metu esanti keleivių vežimo vietos traukiniais kainodara neužtikrina kaštų dengimo gaunamomis pajamomis. Keleivių vežimo savikaina 2005 metais buvo 47,19 centų už vieną kilometrą (bendrovės skaičiavimu), o gaunamas 10 centų tarifas už vieną kilometrą padengia apie 21 % savikainos. Bendrovės nustatytas 10 ct už vieną nuvažiuotą kilometrą tarifas apie penkis kartus mažesnis už vieno kilometro keleivio vežimo savikainą. Šiuo metu bendrovė gali didinti minėtą tarifą iki 20 ct už kilometrą, tačiau staigų keleivio bilieto kainos išaugimą 2 kartais riboja konkurencija su kelių transportu. Bendrovė planuoja didinti bilietų kainas pamažu ir lanksčiai. Iki metų pabaigos numatoma didinti 10–20 %.

Viena iš pagrindinių kainodaros taisyklių – įvertinti sąnaudas, siekiant garantuoti **keleivių pervežimo efektyvumą**.

Pradėdami analizuoti **keleivių vežimo sąnaudas**, pirmiausiai pateikiame bendrovės keleivių vežimo sąnaudų apskaitymo būdus (2002–2005 metų laikotarpiu):

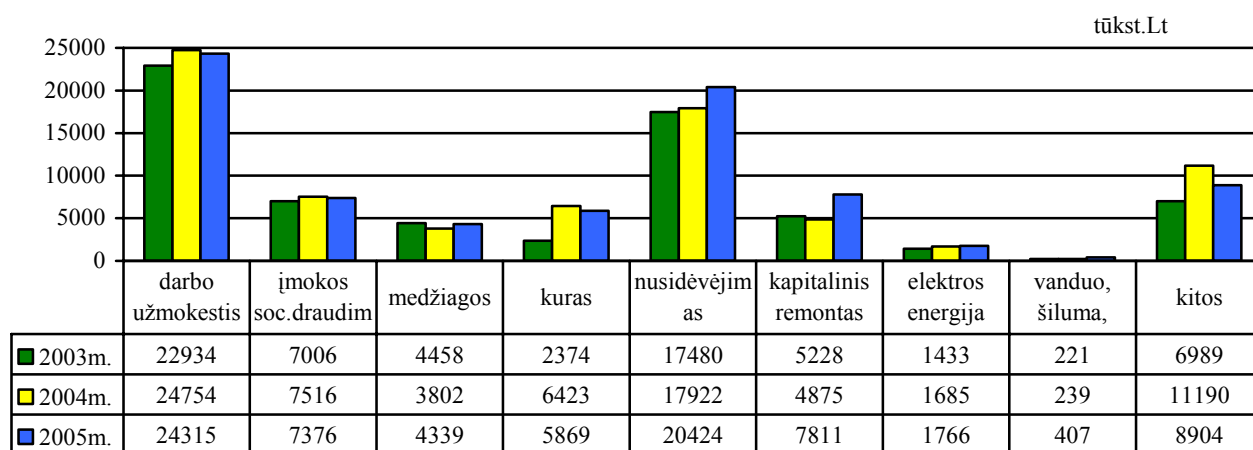
- **Keleivių vežimo valdybos.** *Keleivių vežimo valdyba iki 2006-04-01 buvo Bendrovės struktūrinis padalinys, kuris nebuvo juridinis asmuo, dirbo dalinės ūkiskaitos pagrindais. Valdybos veikla – keleivių vežimas geležinkeliu, jų aptarnavimas, bagažo gabenimas, keleivinių vagonų, elektrinių ir dyzelinių traukinių eksploatacija, techninė priežiūra, remontas bei modernizacija, priskirtų pastatų ir statinių priežiūra ir remontas.*

Sąnaudos iš viso:

2003 m. – 68 123,4 tūkst. Lt,

2004 m. – 78 405,4 tūkst. Lt,

2005 m. – 81 212,3 tūkst. Lt.



19 pav. 2003–2005 metų keleivių vežimo valdybos sąnaudų paskirstymas pagal rūšis

- **Keleivių vežimo veiklos.** *Šios sąnaudos skaičiuojamos pagal Vežimo geležinkelių transportu savikainos kalkuliacijų metodinius nurodymus³⁰, kuriuose apskaičiuotos ir parodytos keleivių (taip pat ir krovinių) tiesioginės, netiesioginės, veiklos ir kitos sąnaudos pagal priskyrimo vežimui procesui būdą. Keleivių ir krovinių vežimo veikloms priskiriamos infrastruktūros, bendrojo administravimo ir kitos sąnaudos, išdalytos pagal nurodytus rodiklius).*

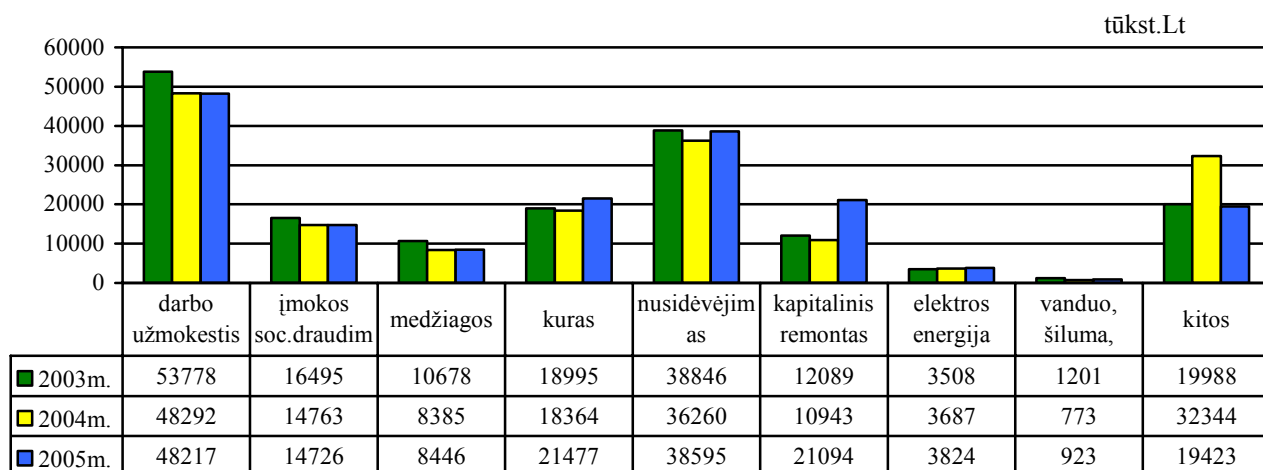
Iš viso sąnaudų:

2003 m. – 175 578 tūkst. Lt,

2004 m. – 173 811 tūkst. Lt,

2005 m. – 176 725 tūkst. Lt.

³⁰ AB „Lietuvos geležinkeliai“ gen. direktoriaus 2002-01-22 įsakymu Nr.31 patvirtinti Vežimo geležinkelių transportu savikainos suvestinių kalkuliacijų sudarymo metodiniai nurodymai.



20 pav. 2003–2005 metų keleivių vežimo veiklai priskirtų sąnaudų paskirstymas pagal rūšis

- **Keleivių vežimo sąskaitos.** Tai atskira pelno (nuostolio) ataskaita, kuri keleivių vežimo pajamas ir sąnaudas atvaizduoja kaip savarankiško juridinio asmens, įvertinus vidinius tarpusavio atsiskaitymus, papildomas paslaugas. Toks sąnaudų skaičiavimo būdas atitinka Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos nuostata, kad „lėšos, skirtos su keleivių vežimo viešųjų paslaugų teikimu susijusiai veiklai, atitinkamose sąskaitose turi atsispindėti atskirai ..“³¹. Sudaromos pelno (nuostolio) ataskaitos tikslas – atskirti pajamų ir sąnaudų iš pervežimo veiklos sąskaitas nuo infrastruktūros veiklos sąskaitų, o taip pat atskirti keleivių ir krovinių pervežimų veiklų pajamas ir sąnaudas. Nuo keleivių vežimo veiklos sąnaudų jos skiriasi tuo, kad čia įskaitytos paskolų dalies sąnaudos, tai yra paskolų aptarnavimo ir palūkanų sąnaudos.

Kaip buvo minėta, keleivių vežimo sąnaudos pagal sąskaitas parodomas keleivių vežimo veiklos pelno (nuostolio) ataskaitoje. Čia sąnaudos pagal rūšis (elementus) neskirstomos. Pelno (nuostolio) ataskaitoje sąnaudos parodomas pagal susidarymą tam tikroje veikloje (7 lentelė).

7 lentelė. 2003–2005 m. keleivių vežimo sąnaudos pagal sąskaitas, tūkst. Lt

Metai	Pagrindinės veiklos			Kitos veiklos	Finansinės ir investicinės veiklos	Iš viso
	Ataskaitinės	Vidinių atsiskaitymų	Kitų papildomų paslaugų			
2003m.	71 134	105 559	-	3 538*	1 997	182 228
2004m.	84 644	92 830	3 502	779	4	181 759
2005m.	82 397	99 724	3 726	27	127	186 001

*2003 metais (skirtingai, negu 2004, 2005 metais) apskaitoje nebuvo išskiriamos kitų papildomų paslaugų sąnaudos. Šios sąnaudos buvo parodomas kartu su kitos veiklos sąnaudomis.

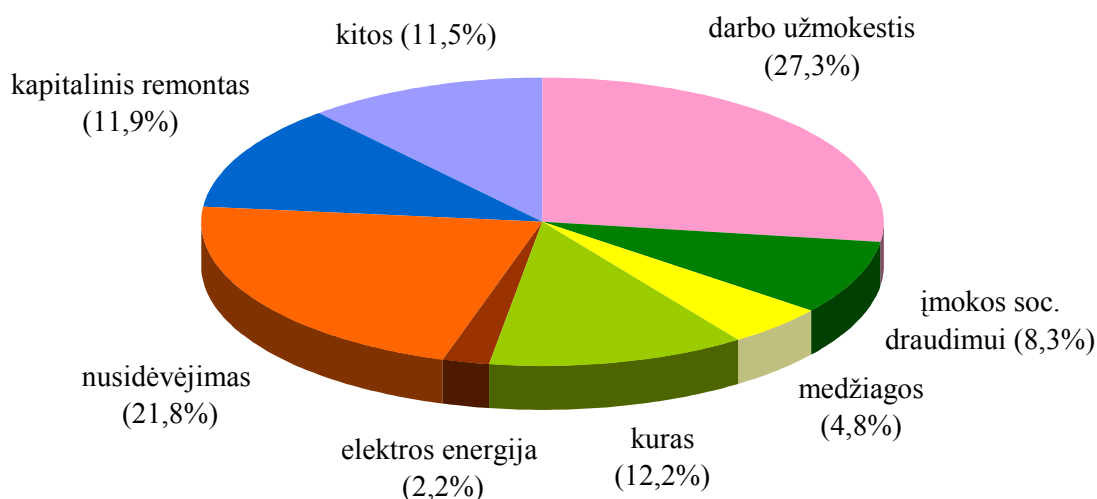
³¹ Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 7 str., iš dalies pakeičiantis Tarybos direktyvą 91/440/EEB dėl Bendrijos geležinkelių plėtros 2001/12/EB, 2001 m. vasario 26 d.

Audito kompanija UAB „Ernst & Young Baltic“ nuo 2002 metų tikrina teorinių pelno (nuostolio) atskirų veiklos ataskaitų aritmetinį tikslumą.

Sąnaudos, patirtos ne keleivių vežimo valdyboje, išskirstomos tiek keleivių vežimo veiklai, tiek krovinių vežimo veiklai pagal minėtus Vežimo geležinkelių transportu savikainos kalkuliacijų metodinius nurodymus. Norime atkreipti dėmesį į tai, kad abiems šioms veikloms priskiriamos infrastruktūros eksploatacinės sąnaudos. Keleivių vežimo sąnaudas 2005 m. jos padidino 51359 tūkst. Lt, neįskaitant keleivių vežimo valdybai (direkcijai) priskirtos infrastruktūros. Pastaroji apskaitoma keleivių vežimo valdybos (direkcijos) sąnaudose.

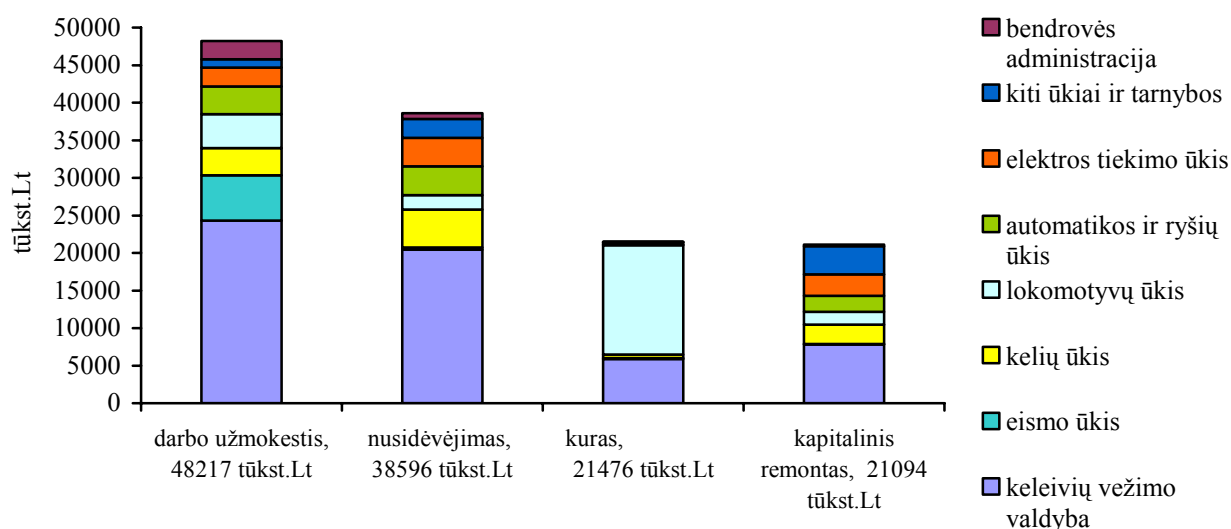
Bendrovė, teikdama informaciją apie keleivių vežimą, daugiausiai naudoja veiklos sąnaudas, kurios parodo susidariusius keleivių vežimo kaštus. Keleivių vežimo veiklos sąnaudos daugiau kaip 2 kartus (2003–2005 m.) viršijo keleivių vežimo valdybos sąnaudas. Skirtumą tarp šių sąnaudų sudaro kituose struktūriniuose bendrovės vienetuose susidariusių sąnaudų dalis ir bendrovės administracinių sąnaudų dalis, kurios priskirtos keleivių vežimui.

Didžiausia dalimi keleivių vežimo sąnaudos didėjo per analizuojamą laikotarpį dėl didėjančių kuro sąnaudų (13%), vykdomos riedmenų modernizacijos ir remonto (74%). Iš viso keleivių veiklos sąnaudos padidėjo 0,7%. Tam įtakos turėjo sumažėjusios keleivių vežimo sąnaudoms priskiriamos administracijos darbo užmokesčio (įskaitant ir atskaitymus socialiniam draudimui) išlaidos. Keleivių vežimo veiklai priskirtų sąnaudų, susidariusių 2005 metais, struktūrą pateikiame 21 paveikslėlyje.



21 pav. Keleivių vežimo veiklos sąnaudų struktūra 2005 metais (%)

Didžiausią lyginamąjį svorį (27,3 %) visose keleivių vežimo veiklos sąnaudose 2005 m. sudarė darbo užmokestis. Į šią sąnaudų dalį buvo įskaitomos keleivių vežimo valdybos, kitų ūkių ir bendrovės administracijos dalis darbuotojų darbo užmokesčio (įskaitant įmokas socialiniam draudimui) sąnaudos. Keleivių vežimo veiklos 2005 metų sąnaudas daugiausiai sudarė keturi elementai: darbo užmokestis, nusidėvėjimas, kuras ir kapitalinis remontas (22 pav.).



22 pav. Keleivių vežimo veikloje susidariusių darbo užmokesčio, nusidėvėjimo, kuro ir kapitalinio remonto sąnaudų struktūra

Mūsų pastebėjimu, keleivių vežimo valdyba (šiuo metu Keleivių vežimo direkcija) neturi visiško savarankiškumo planuojant veiklos sąnaudas, nes apie pusę šios veiklos sąnaudų patiriama kituose struktūriniuose bendrovės vienetuose. Taigi kiekvienas struktūrinis vienetas planuoja savo veiklos sąnaudas, o bendrovės administracija visas sąnaudas teoriškai išskirsto pagal dvi bendrovėje vykdomas pagrindines verslo rūšis: krovinių ir keleivių vežimo veiklas.

Socialiniai ir ekonominiai veiksniai tiesiogiai daro įtaką **aplinkos apsaugos būklei**. Transportas teršia aplinką išmetamosiomis dujomis ir keliamu triukšmu. Aplinkos tarša brangiai kainuoja Europai, pirmiausiai – dėl poveikio žmonių sveikatai. Yra nustatyta, kad nesiėmus jokių tolesnių politinių veiksmų, iki 2020 m. dėl oro taršos sveikatai padarytas nuostolis siektų 189–609 mlrd. eurų per metus³². Už transporto aplinkosaugos politikos įgyvendinimą atsakinga Susisiekimo ministerija.

Transporto priemonių keliamos taršos ir su tuo susijusio neigiamo poveikio aplinkai ir žmonių sveikatai mažinimas yra vienas aktualiausių Lietuvos aplinkos apsaugos politikos klausimų. Europos industrinių valstybių patirtis rodo, kad, siekiant išvengti perteklinio automobilių skaičiaus didėjimo, būtina skatinti regioninio ūkio autonomiją. Pavyzdžiui, efektyvi geležinkelių infrastruktūra padėtų atgaivinti Lietuvos geležinkelio transporto sistemą, sparčiau įdiegti eismo valdymo sistemas.

Teršalų kiekis, išmetamas į atmosferą, priklauso nuo sudegintų degalų kiekio. Geležinkelių transporto oro tarša tarp kitų transporto priemonių sudaro tik 1,3%. Apskaičiavome, kiek

³² Europos Bendrijų komisija. Komisijos komunikatas Tarybai ir Europos Parlamentui. 2005m. aplinkos politikos apžvalga. 9 psl.

vidutiniškai sunaudojama kuro vienam keleiviui, vežant keleivius traukiniu, autobusu ir lengvuju automobiliu 100 km atstumu (8 lentelėje).

8 lentelė. Kuro kiekio, tenkančio vienam keleiviui, važiuojančiam skirtingomis transporto priemonėmis, palyginimas

Eil. Nr.	Transporto rūšis	Vidutiniškai sunaudoja degalų (l/100km)*	Pervežamų keleivių skaičius (100%) (vnt.)	Sunaudojama kuro vienam keleiviui pervežti (litrai) 3grafa-4grafa
1	2	3	4	5
1.	Lengvasis automobilis (dyzelis)	6,0	5	1,2
2.	Autobusas (dyzelis)	31,0	45	0,69
3.	Traukinys (dyzelis) sąstatas 3vagonai	25,2	260	0,1

* kuro sunaudojimo normos nurodytos vidutiniu dydžiu pagal transporto priemonės rūšį, vadovaujantis susisiekimo ministro 1995-10-12 įsakymu Nr. 405 patvirtintomis kuro normomis.

Pastaba – skaičiavimas atliktas įvertinus, kad minėtų transporto priemonių visos vietos užpildytos.

Iš lentelės duomenų matyti, kad keliaujant geležinkelių transportu vienam keleiviui pervežti sunaudojama apie 12 kartų mažiau kuro negu automobiliu ir 7 kartus mažiau, negu vežant autobusu. Netgi jei traukinio vagonai būtų užpildyti 50 %, vienam keleiviui pervežti būtų sunaudota apie 6 kartus mažiau kuro negu lengvuju automobiliu ir 1,7 karto mažiau negu autobusu.

Pati ekologiškiausia motorinė transporto priemonė Lietuvoje, naudojama keleiviams vežti, yra elektriniai traukiniai.

Taigi perspektyviausias keleivių vežimas, susijęs su aplinkos apsauga, yra geležinkelių transportas.

Dar vienas labai svarbus rodiklis, parodantis, kuri transporto priemonė pranašesnė aplinkos apsaugos atžvilgiu, yra panaudotas **žemės plotas keliams**. Audito metu pasidomėjome, kiek ploto užima magistraliniai (neįskaitant regioninių, vietinių automobilių kelių, geležinkelių privažiavimo ir stočių kelių) automobilių ir geležinkelių keliai.

Valstybinės reikšmės magistralinių linijų užimami keliai šiuo metu sudaro:

- *Geležinkelių – 1271 km, kurie užima apie 10,317 km² ploto,*
- *Automobilių – 1750 km, kurie užima apie 50,9 km² ploto.*

Automobilių keliai (magistraliniai) užima apie penkis kartus daugiau žemės ploto, negu geležinkelių.

Eismo saugumas seniai laikomas tarptautinio masto problema. Bendrijos teisės aktai kartu su technologijų pažanga skatina pereiti prie saugesnių transporto priemonių.

Lietuvos statistiniai duomenys skelbia, kad per penkiolika atkurtos nepriklausomybės metų Lietuvoje įvyko 80529 avarijos. Jų metu žuvo 11607 žmonės, 93016 eismo dalyvių avarijų metu buvo sužeista. Tarp žuvusiųjų – 895 vaikai. Daugiau kaip 17 tūkst. vaikų per avarijas buvo sužeista. Tuo tarpu per minėtą laikotarpį nenukentėjo nė vienas keleivis, keliaudamas geležinkelių transportu. Tai rodo, kad keleiviniai traukiniai yra saugi ir patikima keleivių vežimo transporto priemonė.

6. RINKOS LIBERALIZAVIMAS IR KROVINIŲ VEŽIMO VEIKLA

Geležinkelis yra didelių krovinių kiekių tolimais atstumais vežimo sritis. Didžiausia dalis iš Europos Sąjungos sanglaudos ir struktūrinių fondų skiriamų lėšų transporto sričiai tenka geležinkeliams, tai susiję su transporto rūšių pusiausvyros užtikrinimu. Vakarų Europos geležinkeliais pervežtų krovinių kiekiai šiuo metu sudaro apie dešimtadalį bendros krovinių gabenimo apimties, o Jungtinės Amerikos Valstijose šis rodiklis siekia 40 %³³. Tokį patį rodiklį yra pasiekusi ir netgi viršijusi Lietuva (45 %).

Subalansuotos transporto strategijos plėtojimas yra vienas iš Europos sąjungoje siekiamų įgyvendinti tikslų. Statant ir geležinkelių, ir automobilių kelius, būtų galima panaudoti stipriausias kiekvienos transporto rūšies puses: geležinkelių transportui skiriant ilgų atstumų vežimus, o automobilių transportui – trumpesnius.

Europos bendrija 2004-04-30 paskelbė antrąjį ES geležinkelių transporto teisės aktų paketą, kuriame vienas iš svarbiausių teiginių yra krovinių vežimo geležinkeliais liberalizavimas. Numatyta, kad nuo 2007-01-01 krovinių vežimo geležinkeliais rinka taps laisva. *(ES direktyvoje 2004/51/EB³⁴ nustatyta, kad teisė, teikiant tarptautines krovinių vežimo paslaugas lygiavertėmis sąlygomis naudotis transeuropiniu krovinių vežimo geležinkeliais tinklu, suteikiama ne vėliau kaip iki 2006-01-01, o ne vėliau kaip iki 2007-01-01 suteikiama teisė lygiavertėmis sąlygomis naudotis geležinkelių infrastruktūra visose valstybėse narėse tarptautinėms visų rūšių krovinių vežimo geležinkeliais paslaugoms teikti.)*

Norime atkreipti dėmesį į tai, kad šios direktyvos nuostatos gali turėti neigiamų pasekmių ne tik bendrovės veiklai, bet ir šalies ūkiui (nacionaliniams interesams) ES interesams. „Lietuvai liberalizavus geležinkelių transporto rinką Europos sąjungos viduje susidaro palankios sąlygos trečiųjų šalių vežėjams perimti pervežimus geležinkeliais, jeigu šios kompanijos registruotos Europos Sąjungos šalyse“³⁵. Rinkos liberalizavimas gali sutrukdyti įgyvendinti geležinkelių transporto sektoriaus reformos tikslą – užtikrinti geležinkelių transporto sektoriaus finansinį stabilumą (Šiuo metu esminė ir pelningiausia geležinkelių transporto veikla Lietuvoje yra tranzitinių krovinių vežimas iš Rusijos).

2005-12-06 vykusiame Europos Sąjungos Tarybos (Transportas, telekomunikacijos ir energetika) posėdyje buvo sutarta papildyti direktyvą 91/440 nuostata, kad valstybės narės gali šios direktyvos netaikyti bet kokiai geležinkelių transporto paslaugai, vykdant tranzitą per ES teritoriją ir kuris prasideda ir baigiasi už ES ribų, t.y. buvo sutarta įtvirtinti nuostatas, leisiančias nacionaliniais

³³ A.Lapinskas. Europos geležinkelių laukia nelengvas reformų kelias, //Respublika// 2005-09-07

³⁴ Europos parlamento ir tarybos 2004-04-29 direktyva 2004/51/EB, iš dalies pakeičianti Tarybos direktyvą 91/440/EEB dėl Bendrijos geležinkelių plėtros

³⁵ Lietuvos geležinkelių transporto sektoriaus liberalizavimo grėsmių nacionaliniam saugumui ir strateginių galimybių įvertinimas. Mokslinis darbas. Strateginių studijų centras. 2005 m.

teisės aktais reglamentuoti vežimus geležinkelių transportu, vykdant tranzitą iš trečiosios valstybės į trečiąją per Lietuvos teritoriją. Ši pataisa įsigalios, jeigu jai pritarės Europos parlamentas (svarstymai numatyti šių metų rudens sesijoje).

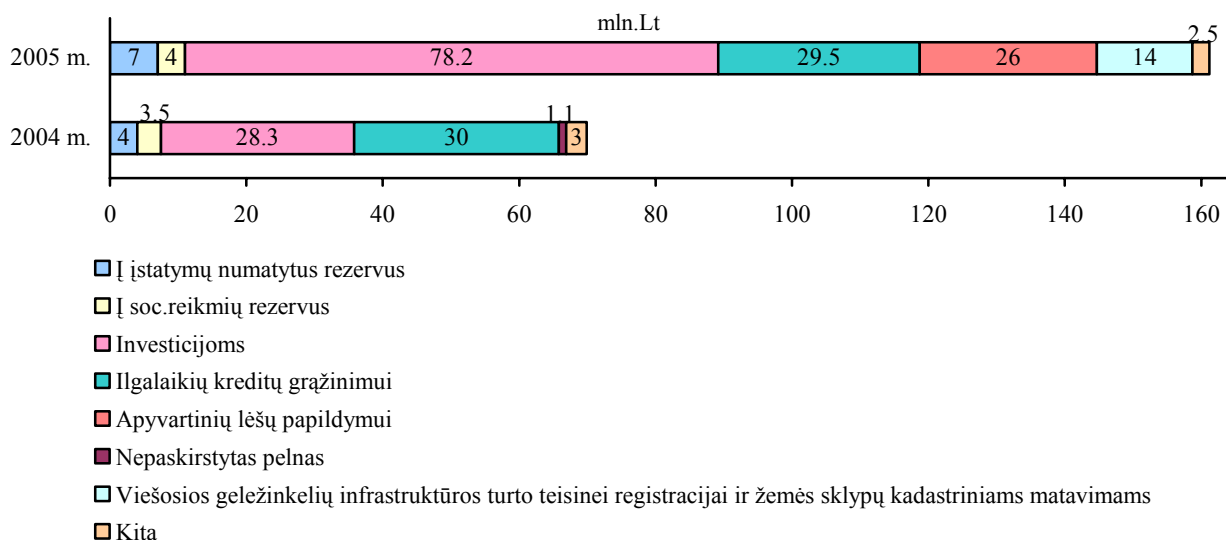
Norėdamas apsaugoti Lietuvos geležinkelių finansines įplaukas (pajamas) ir šalies nacionalinį saugumą³⁶ 2006-06-08 Lietuvos Respublikos Seimas priėmė geležinkelių transporto kodekso 28 str. papildymą, kuriame nurodyta, kad „išimtinė teisė naudotis viešąja geležinkelių infrastruktūra teikiant tranzito geležinkelių transportu paslaugas priklauso geležinkelio įmonėms (vežėjams), kurios arba kurių visos akcijos nuosavybės teise priklauso Lietuvos valstybei“.

Taip pat norime atkreipti dėmesį į dar vieną aspektą – egzistuoja tikimybė, kad liberalizavus krovinių vežimo rinką ir perėmus privatiems vežėjams dalį, o gal ir visą tranzitinių krovinių į Kaliningradą vežimo verslą iš bendrovės, valstybė netektų galimybės skirstyti bendrovės pelną atsižvelgdama į savo poreikius.

Kaip pavyzdį pateikiame 2004 m. ir 2005 m. bendrovės pelno paskirstymą (23 pav.).

Bendrovės paskirstytinas pelnas 2004 m. ir 2005 m. buvo teigiamas ir sudarė atitinkamai 69,9 mln. Lt ir 161,2 mln. Lt. Didžiausia dalis (83 %) paskirstytinojo pelno 2004 m. buvo skirta investicijoms ir ilgalaikių kreditų gražinimui – 58,3 mln. Lt., o 2005 m. – 67 % (107,7 mln. Lt).

Tai rodo, kad didžioji pelno dalis buvo skirta geležinkelio sektoriaus modernizavimui ir plėtrai.



23 pav. 2004m. ir 2005 m. paskirstytinojo bendrovės pelno sandara, mln. Lt

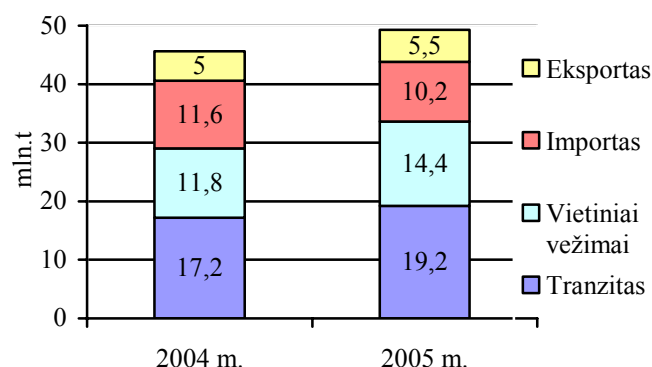
Toliau ataskaitoje pateikiame tranzitinių krovinių vežimo Kaliningrado kryptimi analizę. Tranzito Kaliningrado

Pastaba
Vadovaujantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu Nr. 1192/2003, nuo 2005 m. pakeista krovinių vežimo skaičiavimo metodika. Todėl ataskaitoje pateikiame 2004 m. ir 2005 m. įvežtų, išvežtų, tranzito, vidaus vežimų duomenų palyginimą

³⁶ Geležinkelių ateitis Europos Parlamento rankose //Lietuvos žinios// 2006-05-04

kryptimi kelių linija yra specifinė ir techniškai izoliuota nuo Europos dėl skirtingų traukinių vėžių. Ši tranzito linija jungia Rusijos federacijos Kaliningrado sritį ir Baltarusiją, kirsdama vienintelę ES šalį – Lietuvą.

Kaip buvo minėta šioje ataskaitoje, bendrovė 2005 m. vežė 49,3 mln. t krovinių, t.y. 8,1 % daugiau negu 2004 m. (9 lentelė). Vežtų krovinių kitimą pateikiame 24 paveikslėlyje. Didžiausią dalį (38,9 %) tarp 2005 m. vežtų krovinių sudarė tranzitiniai vežimai – 19,2 mln.t, iš kurių 16,8 mln. t, arba 87,5 % buvo vežta Kaliningrado kryptimi. Tranzitiniai krovinių vežimai Kaliningrado kryptimi sudarė 34 % (16,8 mln.t) visų Bendrovės krovinių vežimo apimčių (25 pav.).

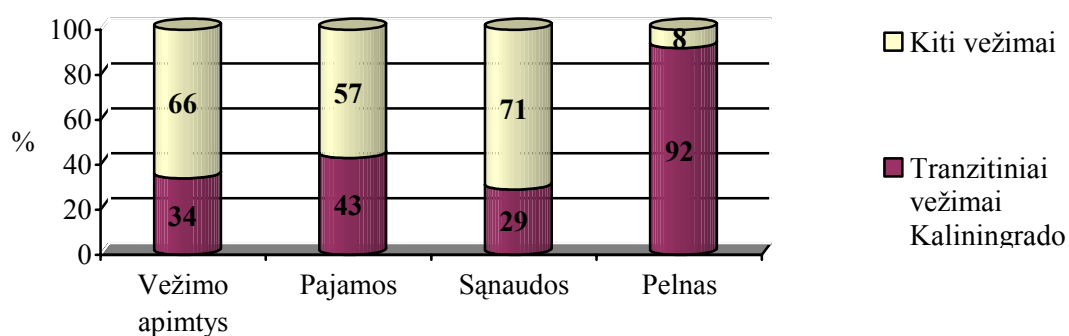


24 pav. Bendrovės vežtų krovinių apimtys pagal vežimo kryptis, mln.t

Krovinių vežimo veiklos ir tranzitinių vežimų Kaliningrado kryptimi veiklos rodiklius pateikiame 9 lentelėje.

9 lentelė. Krovinių vežimo veiklos rodikliai

Eil. Nr.	Rodiklis	Mato vnt.	2004 m.	2005 m.	Pokytis, %
1.	Krovinių vežimų apimtys	mln.t	45,6	49,3	+8,1
1.1	Tranzitinių vežimų apimtys Kaliningrado kryptimi	mln.t	16,9	16,8	-0,6
2.	Krovinių vežimo veiklos pajamos, iš viso	mln. Lt	908,2	985,4	+8,5
	Tarifinių krovinių vežimo pajamos atėmus kitų (netarifinių) krovinių vežimo paslaugų pajamas (Pvz.: 2005 m. – 985,4 mln. Lt – 154,4 mln. Lt)	mln. Lt	776,5	831,0	+7,0
2.1	Tranzitinių vežimų Kaliningrado kryptimi pajamos	mln. Lt	346,1	363,5	+5,0
3.	Krovinių vežimo veiklos sąnaudos, iš viso	mln. Lt	712,3	787,6	+10,6
	Tarifinių krovinių vežimo sąnaudos atėmus kitų (netarifinių) krovinių vežimo paslaugų sąnaudas (Pvz.: 2005 m. – 787,6 mln. Lt – 151,8 mln. Lt)	mln. Lt	574,0	635,8	+10,8
3.1	Tranzitinių vežimų Kaliningrado kryptimi sąnaudos	mln. Lt	176,5	183,1	+3,7
4.	Krovinių vežimo veiklos rezultatas – pelnas	mln. Lt	195,9	197,9	+1,0
	Tarifinių krovinių vežimo pelnas atėmus kitų (netarifinių) krovinių vežimo paslaugų pelną (Pvz.: 2005 m. – 197,9 mln. Lt – 2,6 mln. Lt)	mln. Lt	202,6	195,3	-3,6
4.1	Tranzitinių vežimų Kaliningrado kryptimi pelnas	mln. Lt	169,6	180,4	+6,4

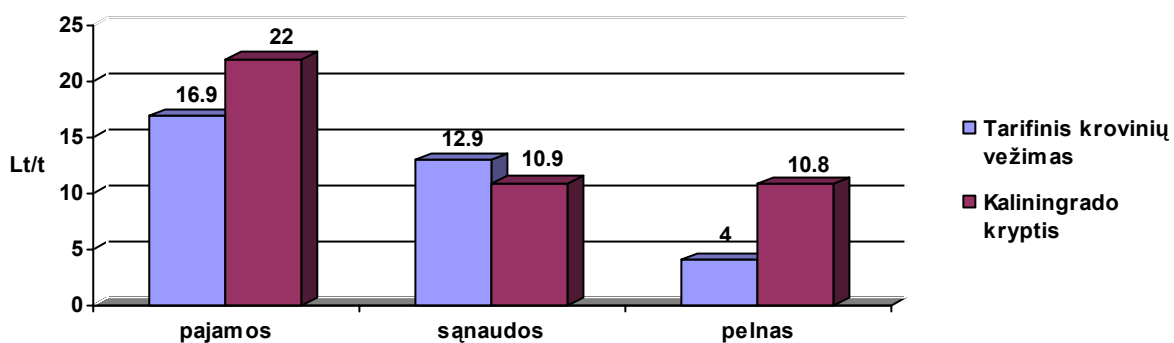


25 pav. Tranzitinių krovinių vežimo Kaliningrado kryptimi veiklos rodiklių palyginimas su kitų kryptių krovinių vežimo rodikliais (duomenys be krovinių vežimo kitos veiklos rodikliu) 2005 m., %

Tranzitinių krovinių vežimo Kaliningrado kryptimi pelnas 2005 m. sudarė 92 % (180,4 mln. Lt) viso Bendrovės pelno (195,3 mln. Lt), gauto iš krovinių vežimo (tarifinės) veiklos. Tranzitinių krovinių vežimo Kaliningrado kryptimi pajamos 2005m. sudarė 43 % (363,5 mln. Lt), o sąnaudos – 29 % (183,1 mln. Lt) visų Bendrovės tarifinių krovinių vežimo uždirbtų pajamų (831 mln. Lt) ir patirtų sąnaudų (635,8 mln. Lt).

Didžiausią dalį (51 %) tarp tranzitinių krovinių Kaliningrado kryptimi sudaro nafta ir naftos produktai, kurių 2005 m. buvo vežta 8,5 mln.t ir gauta 186,5 mln. Lt pajamų.

Vienai tarifinei krovinių tonai 2005 m. teko vidutiniškai 16,9 Lt pajamų, buvo patirta 12,9 Lt sąnaudų ir uždirbama 4 Lt pelno. Kaliningrado kryptimi vežtai krovinių tonai teko 22 Lt arba 5,1 Lt (30 %) daugiau pajamų, buvo patirta 10,9 Lt arba 2 Lt (15,5 %) mažiau sąnaudų ir gauta 10,8 Lt arba 6,8 Lt (170 %) daugiau pelno (27 pav.).



27 pav. Pajamų, sąnaudų ir pelno dalis, tenkanti vienai krovinių tonai (2005 m.)

IŠVADOS

1. Visos Europos šalys reformą vykdo skirtingai, nėra aiškaus požiūrio dėl geriausio ar tobuliausio reformos modelio, kurį galima būtų pritaikyti. Dabar Lietuvos geležinkelių transporto sektoriaus reformos modelis atitinka integruotos įmonės struktūros modelį. Siekiant efektyvesnio Lietuvos geležinkelių sektoriaus reformos vykdymo, tikslinga išanalizuoti padarytas klaidas, perimti gerų ir teigiamų rezultatų patirtį iš užsienio valstybių (žr. ataskaitos 2 dalį).

2. Vykdamas geležinkelių transporto sektoriaus reformos įstatymo antrojo etapo nuostatas, t.y. atskiriant (steigiant) valstybės įmonę viešajai infrastruktūrai valdyti, planuojamas sukurti atskirtos organizacinės geležinkelių sistemos struktūros modelis: 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 įsteigimas ir jos funkcionavimas, neatliktas, todėl egzistuoja rizika, kad valstybės įmonės viešajai geležinkelių infrastruktūrai valdyti įsteigimas gali turėti neigiamą ekonominį efektą Lietuvos ūkiui ir geležinkelių transporto sektoriui, pareikalauti papildomų lėšų, kurių gavimo šaltiniai teisės aktuose nenumatyti (žr. ataskaitos 1 dalį).

3. Europos Sąjungos teisės aktai nustato prievolę šalims narėms užtikrinti laisvą ir nediskriminacinį naudojimąsi viešąja geležinkelių infrastruktūra, tačiau nereikalauja, kad, norint atskirti viešosios geležinkelių infrastruktūros veiklą nuo paslaugų (keleivių ir krovinių vežimo), būtų skaidoma bendrovė ar įmonė. Siekiant veiklos stabilumo ir rezultatyvumo, reikalingas vežėjo ir kelio savininko veiksmų suderinamumas. Įsteigus valstybės įmonę viešajai geležinkelių infrastruktūrai valdyti, galimi skirtingi vežėjo ir kelio savininko interesai, užtikrinant vežimų kiekybę ir kokybę bei veiklos ekonomiškumą ir efektyvumą (žr. ataskaitos 1 dalį).

4. Nuo 2000 m. bendrovė dirba pelningai. Didėjant bendrovės veiklos mastams, sąnaudos didėjo mažiau negu pajamos. Per 2000–2005 m. laikotarpį 1,6 karto (palyginus 2005 m. su 2000 m.) padidėjo krovinių vežimo mastai, kurie 2005 m. sudarė 89 % bendrovės pajamų. Krovinių vežimo pelnas, lyginant 2005 m. su 2000 m., išaugo 2 kartus ir 2005 m. sudarė 197,9 mln. Lt. Krovinių vežimas Kaliningrado kryptimi yra pagrindinis (sudaro 92 %) bendrovės pelno šaltinis. Taigi krovinių vežimo verslas bendrovei užtikrina finansinį stabilumą, plėtros galimybes ir potencialą investicijoms (žr. ataskaitos 3 ir 6 dalis).

5. Bendrovė, vykdydama Europos Parlamento ir Europos Tarybos 2001-02-26 direktyvą 2001/12/EB, atliko organizacinės struktūros pertvarką ir rengia teorines pelno

(nuostolių) ataskaitas, atskirdama pajamų ir sąnaudų iš keleivių ir krovinių pervežimo veiklos sąskaitas nuo infrastruktūros eksploatacinės ir valdymo veiklos sąskaitų, tačiau faktinio minėtų veiklų sąskaitų atskyrimo dar nėra (žr. ataskaitos 3 dalį).

6. Investicijos į keleivių vežimą 2003 m., 2004 m. ir 2005 m. sudarė atitinkamai tik 6 %, 8 % ir 2 % visų investicijų sumų, nors traukos riedmenys ir vagonai beveik visiškai nusidėvėję, keleivių netenkina teikiamų paslaugų kokybė. Tam turėjo įtakos būtinybė finansuoti infrastruktūros atstatymą ir modernizavimą (žr. ataskaitos 3 dalį).

7. Nėra aiškios valstybinės politikos dėl keleivių vežimo geležinkelių transportu perspektyvos, nes bendrovė patiria nuostolius, veždama keleivius jai nerentabiliais maršrutais, ir negauna pakankamos kompensacijos už patirtus nuostolius, kaip tai numatyta Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodekse. Keleivių vežimo veiklos nuostoliai padengiami pelningos krovinių vežimo veiklos sąskaita (žr. ataskaitos 5 dalį).

8. Keleivių vežimo veikla neturi visiško savarankiškumo planuojant veiklos sąnaudas. Šiai veiklai priskiriamos sąnaudos, kurių susidaro beveik visuose bendrovės struktūriniuose vienetuose. Todėl keleivių vežimo direkcija, tiesiogiai vykdanči keleivių vežimo veiklą, neturi galimybių kontroliuoti viso sąnaudų pagrįstumo ir negali užtikrinti veiklos efektyvumo (žr. ataskaitos 5 dalį).

9. Keleivių vežimas – saugiausia transporto priemonė tiek aplinkos apsaugos, tiek žmonių saugumo atžvilgiu. Keleivių vežimas vidaus geležinkelių transportu pastaruoju metu tesudarė apie 1,5 % bendros keleivių vežimo apimtys. Tai rodo, kad ši transporto priemonės rūšis keleiviams kol kas nėra patraukli. Todėl reikalingas valstybinis sprendimas, dėl šios keleivių pervežimo transporto rūšies vystymo perspektyvų (žr. ataskaitos 5 dalį).

10. Iki 2006-10-01 dar buvo nenustatytas rinkliavos už naudojimąsi viešąja geležinkelių infrastruktūra dydis, todėl kol kas nėra užtikrintos nediskriminacinės sąlygos visiems geležinkelio vežėjams naudotis viešąja geležinkelių infrastruktūra (žr. ataskaitos 4 dalį).

11. Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodekse 3 str. pateiktame sąvokos išaiškinime nurodyta, kad geležinkelių infrastruktūrai priklauso geležinkeliai, statiniai, žemė ir kita. Tame pačiame straipsnyje nurodyta, kad viešoji geležinkelių infrastruktūra yra Lietuvos valstybei nuosavybės teise priklausanti geležinkelių infrastruktūra. Šio kodekso 14 str., kuriame nurodyti viešosios geležinkelio infrastruktūros objektai, žemės nėra įrašyta, todėl iškyla neaiškumas dėl Geležinkelių transporto sektoriaus reformos įstatymo 7 str. 5 d. nuostatų, kad viešosios geležinkelių infrastruktūros turtas inventorizuojamas ir registruojamas valstybės lėšomis, taikymo. Tai yra, ar žemė kaip viešosios geležinkelių

infrastruktūros turtas, turi būti inventorizuojama ir registruojama valstybės lėšomis (žr. ataskaitos 4 dalį).

12. Nėra nustatytos tvarkos, kaip turi būti perduotas naudotis patikėjimo teise bendrovei viešosios geležinkelių infrastruktūros turtas. Tai galėjo turėti įtakos viešosios geležinkelių infrastruktūros inventorizavimo ir registravimo klausimų operatyviam sprendimui (žr. ataskaitos 4 dalį).

13. Iki 2006-07-01 nė vienas viešajai geležinkelių infrastruktūrai priskirtinas nekilnojamojo turto objektas (išskyrus žemę) nebuvo įregistruotas Nekilnojamojo turto registre. Yra rizika, kad dėl to iki 2006-12-31 gali būti nebaigtas įgyvendinti pirmasis geležinkelių transporto sektoriaus reformos įgyvendinimo etapas (žr. ataskaitos 4 dalį).

14. Iš viso viešosios geležinkelių infrastruktūros užimamos žemės sklypų, geležinkelių statinių ir įrenginių kadastriniams matavimams ir registravimo darbams atlikti preliminariais skaičiavimais prireiks 17,2 mln. Lt valstybės lėšų. Bendrovės 2005 m. pelno paskirstymo ataskaitoje viešosios geležinkelių infrastruktūros turto teisei registracijai buvo numatyta skirti 14 mln. Lt, papildomai reikės apie 3,2 mln. Lt. Taip pat lėšų gali pareikalauti turto patikėjimo sutarties notarinis patvirtinimas ir viešosios geležinkelių infrastruktūros objektų registravimas patikėjimo teise Nekilnojamojo turto registre (žr. ataskaitos 4 dalį).

REKOMENDACIJOS

Lietuvos Respublikos Vyriausybei

1. Inicijuoti Geležinkelių transporto sektoriaus reformos įstatyme numatyto antrojo reformos etapo svarstymą dėl reikalingumo steigti valstybės įmonę viešajai geležinkelių infrastruktūrai valdyti ir, esant būtinybei, koreguoti reformos antrojo etapo įgyvendinimo terminus.

2. Prieš steigiant atskirą valstybės įmonę viešajai geležinkelių infrastruktūrai valdyti, parengti tokios įmonės steigimo ekonominį pagrindimą.

3. Įvertinti keleivių vežimo geležinkelių transportu būklę ir priimti sprendimą dėl keleivių vežimo geležinkelių transportu veiklos vystymo perspektyvų.

Susisiekimo ministerijai

1. Numatyti priemones, skirtas spartinti viešosios geležinkelių infrastruktūros kadastrinius matavimus ir registravimo darbus.

Valstybinei geležinkelių inspekcijai prie Susisiekimo ministerijos

1. Nustatyti rinkliavos už naudojimąsi viešąja geležinkelių infrastruktūra dydį, kuris užtikrintų visiems geležinkelio vežėjams nediskriminacinėmis sąlygomis prieigą prie viešosios geležinkelių infrastruktūros.

AB „Lietuvos geležinkeliams“

1. Užtikrinti geležinkelių transporto infrastruktūros ir teikiamų paslaugų (keleivių ir krovinių) veiklų faktinį sąskaitų atskyrimą.

2. Užtikrinti keleivių vežimo veiklos faktinį sąskaitų atskyrimą nuo krovinių vežimo veiklos.

2-ojo audito departamento
direktorė
direktorius pavaduotojas

Zita Valatkienė
Mindaugas Milčiūnas

Valstybinio audito ataskaitos „Geležinkelių
transporto sektoriaus reformos įgyvendinimas“
1 priedas

Europos geležinkelių reforma – progreso įvertinimas. Parengė Edward Calthrop ir Johannes Ludewig, 2005 m.

Lietuvos geležinkelio transporto sektoriaus liberalizavimo ekonominės ir politinės pasekmės. Parengė VšĮ Socialinių ekonominių tyrimų institutas, 2005 m.

Lietuvos geležinkelių transporto sektoriaus liberalizavimo grėsmių nacionaliniam saugumui ir strateginių galimybių įvertinimas. Parengė Strateginių studijų centras, 2005 m.

Keleivių vežimo geležinkelių transportu nuostolingumo priežasčių ir problemų nustatymas ir nuostolingumo mažinimo būdų parengimas. Parengė Vilniaus Gedimino technikos universitetas, 2003 m.

Lietuvos geležinkeliai: kaip ir kada reformuosime. Parengė Lietuvos laisvosios rinkos institutas, 2005 m.

Keleivių vežimas, monografija, J. Butkevičius, 2002 m.

Valstybės ir savivaldybių turto valdymas ir privatizavimas: patirtis ir praktika, monografija. Sudarė V. Obrazcovas, E.S. Savas ir E.E. Jančiauskas, 2004 m.

Europos Sąjungos direktyvos, kurios buvo naudotos audito metu:

1) Tarybos direktyva dėl Bendrijos geležinkelių plėtros 91/440/EEB, 1991 m. liepos 29 d.;

Direktyvos pakeitimai:

- Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/12/EB, 2001 m. vasario 26 d., iš dalies pakeičianti Tarybos direktyvą 91/440/EEB dėl Bendrijos geležinkelių plėtros;
- Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/51/EB, 2004 m. balandžio 29 d., iš dalies pakeičianti Tarybos direktyvą 91/440/EEB dėl Bendrijos geležinkelių plėtros.

2) Tarybos direktyva dėl Geležinkelio įmonių licencijavimo 95/18/EB, 1995 m. birželio 19 d.;

Direktyvos pakeitimai:

- Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/13/EB, 2001 m. vasario 26 d., iš dalies keičianti Tarybos direktyvą 95/18/EB dėl Geležinkelio įmonių licencijavimo;
- Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/49/EB dėl saugos Bendrijos geležinkeliuose, 2004 m. balandžio 29 d., iš dalies pakeičianti Tarybos direktyvą 95/18/EB dėl Geležinkelio įmonių licencijavimo;

3) Tarybos direktyva dėl Geležinkelio infrastruktūros pajėgumų paskirstymo ir infrastruktūros mokesčių ėmimo 95/19/EEB, 1995 m. birželio 19 d.;

Direktyvos pakeitimai:

- Priėmus Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2001/14/EB, 2001 m. vasario 26 d., Tarybos direktyva 95/19/EB – panaikinta ir iš dalies pakeista.

4) Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/14/EB dėl geležinkelio infrastruktūros pajėgumų paskirstymo, mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo ir saugos sertifikavimo, 2001 m. vasario 26 d.;

Direktyvos pakeitimai:

- Komisijos sprendimu direktyva 2002/844/EB, 2002 m. spalio 23 d., iš dalies pakeičianti 2001/14/EB direktyvą dėl datos, kai bus keičiamas tarnybinis traukinių tvarkaraštis;
- Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/49/EB, 2004 m. balandžio 29 d., iš dalies pakeičianti 2001/14/EB direktyvą dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo, mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo ir saugos sertifikavimo.

5) Europos Parlamento ir Tarybos direktyva dėl Transeuropinės paprastųjų geležinkelių sistemos sąveikos 2001/16/EB, 2001 m. kovo 19 d.;

Direktyvos pakeitimai:

- Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/50/EB, 2004 m. balandžio 29 d., iš dalies keičianti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2001/16/EB dėl Transeuropinės paprastųjų geležinkelių sistemos sąveikos.

6) Tarybos direktyva 2001/48/EB dėl Transeuropinės greitųjų geležinkelių sistemos sąveikos, 2001 m. kovo 19 d.;

7) Tarybos direktyva dėl Transeuropinės greitųjų geležinkelių sistemos sąveikos 96/48/EB, 1996 m. liepos 23 d.;

Direktyvos pakeitimai:

- Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/50/EB, 2004 m. balandžio 29 d., iš dalies keičianti Tarybos direktyvą 96/48/EB dėl Transeuropinės greitųjų geležinkelių sistemos sąveikos.