

INTERNACIONALIZAVIMO PROCESAI GELEŽINKELIŲ TRANSPORTE: NAUDA IR PERSPEKTYVOS

INTERNALIZATION PROCESSES IN RAILWAY TRANSPORT: BENEFITS AND THE FUTURE

Gintaras SINKEVIČIUS,

Stasys DAILYDKA,

AB „Lietuvos geležinkeliai“

Įvadas

Geležinkelių transportas yra vienas iš svarbiausių elementų pasaulio rinkos ekonomikoje. Kaip rodo užsienio šalių patirtis ekonomikos ir geležinkelio transporto sektoriaus augimas yra tarpiai susiję. Kaip rodo pastarųjų metų pasaulinės ekonomikos vystymosi tendencijos – per pastaruosius 20 metų buvo juntamas nuolatinis transporto infrastruktūros ir transporto paslaugų augimo poreikis. Tokio plataus masto procesai susilaukia ne tik verslo ir rinkos dalyvių dėmesio, bet ir tampa politikų veiklos dalimi kalbant apie transporto vaidmenį visuomenės socialiniame gyvenime ir be jokios abejonės pasaulio ir atskirų valstybių Bendrojo Vidaus Produkto (BVP) vienu iš pagrindinių formavimo elementų.

Šiandien dinamiškai besikeičiantys ekonominiai santykiai reikalauja greito, taupaus ir gamtos išteklius tausojančio prekių ir asmenų judėjimo bei išvystytos geležinkelio transporto infrastruktūros. Nuo XX amžiaus pradžios visose pasaulio rinkos ekonomikos valstybėse vyksta spartus geležinkelio transporto sistemos vystymasis ir infrastruktūros plėtimas. Tačiau šiandien transportavimo paslaugų rinkoje egzistuoja kol kas neįveikiami barjerai, trukdantys vystyti darnią ir efektyviai veikiančią transporto paslaugų infrastruktūrą. Tačiau verslo aplinkos ir išorinės kainodaros įtaka ne visada leidžia tinkamai įvertinti ir formuoti transportavimo paslaugų kainų politiką ir nuo jų priklausančią transportavimo paslaugų paklausą ir realią naudą bei atsipirkimą vartotojui. Dažnai galutinis vartotojas pirkdamas transportavimo paslaugas vertina paslaugos kainą ir visiškai nesigilina už ką jis moka arba kodėl kaina yra pernelyg didelė ir netenkina jo lūkesčių. Priimant sprendimą dėl transportavimo paslaugų rūšies pasirinkimo vartotojas nežino kokią kainą jis moka už

nelaimingų įvykių riziką, sveikatos draudimą, aplinkosaugos kaštus, finansinės rizikos, transporto kamščių įtaką ir t.t. Visi šie faktoriai formuojasi iš fundamentalių ekonomikos mokslo principų, kurie vaidina netiesioginį, tačiau pamatinį vaidmenį išoriniame transportavimo paslaugų kainų formavimosi procese bei įtakoja visuomenės ekonominio ir socialinio gyvenimo proceso raidai.

Transporto paslaugų internacionalizacijos politika

Internacionalizacijos formavimo politika remiasi ekonominės veiklos koordinavimu įvertinant supančios rinkos padiktuotus kainų formavimo principus, tolygiai ir tikslingai paskirstant turimus resursus, siekiant ekonomiškai pagrįsto ir finansiškai naudingiausio veiklos rezultato su racionalių išteklių ir energetikos resursų panaudojimu. Rinkos reguliavimui ir paslaugų kainų formavimui visais laikais buvo naudojami intervencijos arba reguliavimo metodai. Paprastai, formuojant transportavimo paslaugų kainų politiką nėra vertinama gamtai padaryta žala, nelaimingi atsitikimai ir pan. Galutiniame rezultate paslaugų gavėjui yra pateikiami tik finansinių paskaičiavimų ir realiai sumokamų mokesčių išsklotinės pavidalu pateikiama sąskaita. Tačiau realiai visi nematomi faktoriai kartais gan stipriai gali įtakoti visą transportavimo paslaugų sektorių. Pavyzdžiui, išeliminavus gamtinių katastrofų arba nelaimingų atsitikimų pasekmių tikimybę iš transportavimo proceso, transportavimo paslaugų kainos gali būtis santykinai žemos. Tai be abejonės sudaro prielaidas formuoti palankią transportavimo paslaugų kainų politiką tam tikroms transporto rūšims. Dėl šios priežasties kitos transportavimo paslaugų sektoriuje dalyvaujančios transporto

rūšys gali atsirasti nelygiose transportavimo paslaugų konkurencinėse sąlygose ir dėl to netekti teisės kovoti dėl savo rinkos dalies. Tai be kita ko sąlygoja ir blogesnėje konkurencinėje aplinkoje atsiradusių rinkos dalyvių vystymąsi ir techninių bei technologinių progresą siekiant pasivyti savo atsilikimą konkurentų kitose transporto rūšyse atžvilgiu siekiant pagerinti savo veiklos efektyvumą.

Internacionalizavimo politikos tikslas – integruoti išorinius teigiamus sprendimus ir pasiekimus pagerinant ekonominį rinkos efektą vietinėje rinkoje tiesiogiai nustatant teisingas ir konkurencingas transportavimo paslaugų kainas arba panaudojant netiesioginius rinkos reguliavimo instrumentus. Tokių instrumentų pavyzdžiais galėtų būti oro taršos mokestis kartu realizuojant „Teršėjas moka“ koncepciją

Geležinkelių transporto privalumai paslaugų internacionalizacijos kontekste

Kalbant apie geležinkelių transporto sektoriaus įtaką valstybės ekonominiams bei socialiniams rodikliams apibūdina platus spektras kriterijų, kurie yra tiek ekonominio, tiek socialinio ir politinio pobūdžio. Didžiausią geležinkelio transporto įtaką galima pastebėti šiuose srityse:

1. Ekonominė sritis
2. Socialinė sritis
3. Gamtos išteklių ir aplinkosaugos sritis

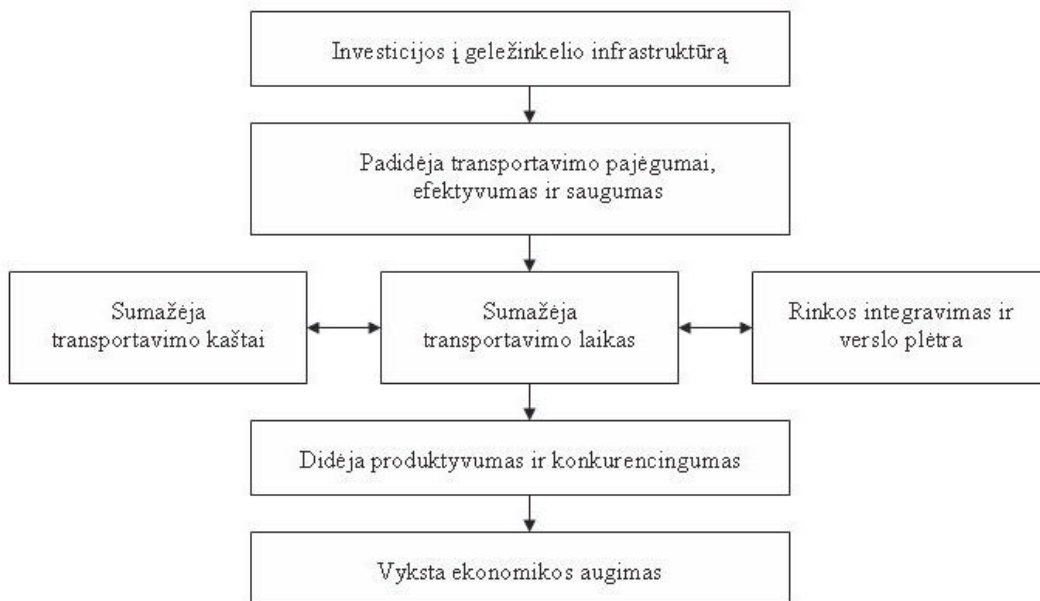
Ekonominė sritis. Šiuolaikinės ekonomikos efektyvus funkcionavimas neįsivaizduojamas be išvystytos ir tinkamai funkcionuojančios transporto infrastruktūros. Geležinkelio transportas yra efektyviausias gamtos išteklius panaudojantis transportas. Tai yra saugi, taupi ir greita prekių ir

asmenų judėjimo priemonė. Anot A. Fishlow, geležinkeliai buvo ir yra gyvybiškai svarbūs Amerikos ekonomikos augimui. Neretai Amerikos ekonomikos vystymasis analizuojamas per geležinkelių įtakos ir rinkos integracijos prizme. Autoriaus skaičiavimais Amerikoje eliminavus visus geležinkelius XIX-XX a. – rinkos prieinamumas ir jos integracija sumažėtų 63%. Tokiu būdu valstybės rinkos prieinamumas yra glaudžiai susijęs su geležinkeliais, betarptautinio transporto forumo generalinis sekretorius J. Shortas savo darbuose yra pastebėjęs BVP ir vakarų Europoje krovinių pervežimų apimčių glaudaus augimo tendenciją. Eurostat duomenimis 1995-2007 laikotarpyje BVP vidutiniškai augo 2,3% per metus, o pervežamų krovinių kiekis 2,8%. Tokia tendencija pastebima ir Lietuvoje ir atsispindi žemiau pateiktuose lentelėse.

Remiantis aukščiau pateiktais duomenimis, matyti transportuojamų krovinių srautų sąsają su ekonomikos vystymusi. Didesnę įtaką turi krovinių vežimai. Būtent krovinių transporto sistemos tobulinimas sumažina krovinių pristatymo kaštus ir laiką. Krovinių pristatymo kaštai turi tiesioginį poveikį gaminių ir paslaugų savikainai. JAV Transporto departamento duomenimis, pagerėjęs transporto sistemos efektyvumas, padidėjęs saugumas ir sumažėjęs pristatymo laikas didina ekonominę produktyvumą ir pritraukia užsienio kapitalą. Amerikoje geležinkelio sektorius yra seniai įvertintas ir stipriai remiamas vyriausybės. Transporto sektorius ypatingai svarbus Europoje, nes ekonomika gali augti ir pateikti geresnius gyvenimo standartus tik vienu iš dviejų būdų: pritraukiant daugiau darbuotojų arba didinant darbuotojų produktyvumą. Vis

1 lentelė. Pagrindiniai Lietuvos ekonominės ir socialinės raidos rodikliai 2005–2012 m.

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Krovinių vežimas geležinkeliais mln.t.	49,3	50,2	53,5	55,0	42,7	48,1	52,3
Keleivių vežimas geležinkeliais tūks..			5186	5063	4374	4363	4655
Bendrasis vidaus produktas to meto kainomis, mln. Lt	72402	83227	92229	112084	91914	95074	106006
Prekių eksportas, mln. Lt	32767	38888	43192	55511	40732	54039	69643
Prekių importas, mln. Lt	43152	53275	61504	73006	45311	60953	78160



pav.1 JAV Transporto departamento duomenys

labiau senstanti visuomenė, emigracija ir mažėjantis gimstamumas neleidžia smarkiai didinti darbuotojų skaičiaus, todėl ekonomikos augimas vis labiau tampa priklausomas nuo darbuotojų produktyvumo didinimo. Tyrimai rodo, kad net 80% darbuotojų pajamų kilimo ir gyvenimo standarto pagerėjimo yra priklausomi nuo jų produktyvumo augimo (Jorgenson, 2001).

Intermodaliniai ir kombinuotieji vežimai geležinkelio transportu sudaro galimybės mažinti kaštus. Rytų- vakarų kryptis yra potencialiai įdomi geležinkelių transportui. Šiuo metu Intermodaliniai vežimai Lietuvoje sparčiai auga. Labiausiai tai sąlygoja jūrinių konteinerių krova Klaipėdos uoste ir jų gabenimo geležinkeliais apimčių didėjimas. Nepaisant intermodalinio transportavimo sunkumų, šis gabenimo būdas turi didelį potencialą Lietuvoje dėl mūsų šalies geografinės padėties tarp rytų ir vakarų. Pagrindinė priežastis yra pasaulinė rinka, jos globalizacija, didėjantis Azijos šalių indėlis į pasaulio ekonomiką ir prekybos apimtys. Intermodalinis transportavimas suteikia galimybes sujungti skirtingas transporto rūšis ir atveria sausumos kelius iš Azijos į Europą ir atvirkščiai. 2000-aisiais metais Eurazijos transporto konferencijoje buvo patvirtinti Eurazijos sausumos transporto sistemos kontūrai ir suformuluoti 4 konkretūs Eurazijos transporto koridoriai: Trans-Sibiro, TRACECA, Pietinį ir Šiaurės-Pietų. Tai gi sausumos transportavimu yra

suinteresuotos tiek Europos, tiek ir Azijos šalys. Lietuva privalo matyti šias pasaulinio mąsto tendencijas ir rasti savo vietą naujuose koridoriuose. Kad šios vizijos nėra utopija, įrodofaktas, kad Eurazijos geležinkelių tinklas jau yra sukurtas. Šaudyklinis traukinys „Vikingas“ galėtų būti geru pavyzdžiu, kuriuo remiantis turėtų būti plėtojami krovinių koridoriai geležinkeliais. Vienas iš pastarojo laikotarpio „Vikingo“ projekto vystymo pavyzdžių – bandymas patekti į Turkijos rinką ir pritraukti papildomus krovinių srautus Vakarų Europos kryptimi. Turkijos ekonomikos vystymosi tempai vis ryškiau demonstruoja savo potencialą didinant prekių gamybos pajėgumus, o tuo pačiu didėja ir eksporto apimtys, kurios išskirtinai orientuotos į Vakarų Europos rinką. Šiuo atveju labai aktualiu tampa Lietuvos – kaip tranzito ir distribucijos valstybės vaidmuo Juodosios ir Baltijos jūrų regionų suartėjimo kontekste. Lietuva – puiki galimybė organizuoti efektyvų krovinių pervežimo procesą intermodalinių pervežimų technologijos pagrindu panaudojant gerai ir suderintai veikiančias Lietuvos sausumos ir jūrų transporto jungtis. Projektas „Vikingas“ – reali alternatyva šiandien nusistovėjusiam krovinių vežimo jūra iš Turkijos į ES valstybes modeliui. Projektas – „Vikingas“ – nauja galimybė išnaudoti geležinkelių transporto privalumus vežti krovinius Šiaurės-Pietūs kryptimi ir apjungti Skandinavijos bei Vidurinės Azijos transporto srautus, pratęsti

gerai žinomą ir istoriškai susiformavusį krovinių gabenimo kelią „Šilko kelias“ integruojant jį į naujai besiformuojančią krovinių vežimo arteriją. Lietuvos geležinkelių transportavimo paslaugų sektoriuje sparčiai generuojama ir daugiau tarptautinių ir kryptingai orientuotų projektų. Tai šaudyklinio krovinių traukinio projektas „Mercurijus“, kuris veža krovinius iš Klaipėdos į Maskvą, projektas „Saulė“, kuris sujungia maršrutą geležinkeliais iš Kinijos iki Antverpeno Belgijoje. Kaip vieną iš potencialių infrastruktūros objektų būtų galima paminėti „Rail Baltika“ projektą. Europos Komisijos užklausa buvo parengta „Rail Baltikos“ perspektyvų studija. Atvedus europinę geležinkelio vėžę, atsivertę plačios galimybės vystyti intermodalinio transportavimo kryptį į vakarus sausuma bei ekonomikos augimo perspektyvos.

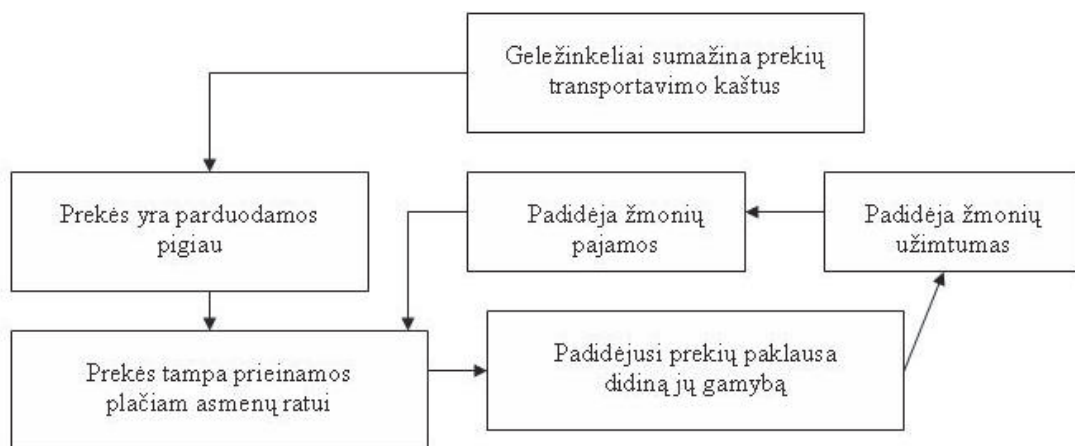
Deja, EUROSTAT, 2012 duomenimis Lietuvos transporto infrastruktūra yra ženkliai mažiau išvystyta už ES-25 šalių vidurkį. Todėl esant stabiliam ir perspektyviam geležinkelio sektoriaus funkcionavimui ir siekiant užtikrinti tolimesnį šio sektoriaus bei Lietuvos ekonomikos augimą būtina plėsti investicijų į geležinkelio infrastruktūrą programas: didinti traukinių eismo greitį, skatinti telekomunikacinių sistemų vystymąsi bei siekti kaip galima didesnės europinės (1435 mm) ir plačiosios (1520 mm) geležinkelių vėžės sistemų sąveikos. Visi šie faktoriai turi būti įvertinti nagrinėjant Lietuvos transporto paslaugų sektorių supančią aplinką per internacionalizacijos proceso prizmę. Turi būti aiškiai apibrėžta Lietuvos

geležinkelių transporto sektoriaus veiklos strategija šalinant egzistuojančias kliūtis konkurencinėje aplinkoje su kitomis transporto rūšimis įvertinus išorinės verslo aplinkos tendencijas ir pasitelkus geriausios pasaulinės praktikos pavyzdžius.

Socialinė sritis. Geležinkelių transporto sektorius yra ypatingai svarbus dėl jo poveikio darbuotojų produktyvumo augimui, ko pasekoje kyla darbuotojų pajamos ir jų gyvenimo kokybės standartai. Geležinkeliai ne tik sukuria daug darbo vietų geležinkelio sektoriuje, bet ir anglies bei geležies pramonėje. Jie padeda sumažinti transportavimo kaštus, ko pasekoje jų bendrą vertę bei didesnę prieinamumą. Tai pavaizduota žemiau pateiktoje schemoje (pav.2):

Anot J. Atack ir F. Bateman, geležinkelio sektorius daro nemažą įtaką gyventojų populiacijai bei miestų urbanizacijai dėl trijų pagrindinių priežasčių. Pirmą, geležinkeliai aiškiai sumažina transportavimo kaštus taip skatindami prekybą. Antra, prekybos pelnas ir įplaukos kelia miesto pajamas ir gyventojų atlyginimus. Trečia, plečiantis geležinkelio infrastruktūrai, jungiami miestai ir kaimai ir skatinamas asmenų judėjimas iš vieno į kitus. Teiginys, kad geležinkeliai skatina urbanizacijos procesą turi nemažai ramifikacijų. Ekonomistų manymu prie miesto augimo prisideda bendrasis produktyvumas.

Aplinkosaugos sritis. Remiantis paskutinėmis Europos Komisijos politikos tendencijomis ekologiškas bei gamtos išteklius tausojantis



pav. 2

transportas ateityje turėtų tapti pagrindine prekių ir asmenų judėjimą užtikrinanti priemonė. Naftos artimiausiais dešimtmečiais bus vis mažiau. Kaip neseniai nurodė Tarptautinė energetikos agentūra, kuo sunkiau pasauliui seksis mažinti anglies dioksido išskyrimą, tuo labiau augs naftos kaina. Šiuo metu ES ragina smarkiai mažinti pasaulio šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimą. Remiantis 2011 m. Europos Komisijos transporto Baltąja knyga, siekiama iki 2030 m. dvigubai sumažinti įprastiniu kuru varomų automobilių naudojimą miestuose, tokios tendencijos mažins kuru varomo transporto našumą bei patrauklumą. Tai reiškia, kad vežant keleivius ir krovinius reikia dažniau naudotis geležinkelio ar vandens transportu. Intensyvėjant transporto srautams natūraliai didėja aplinkos užterštumas, auga transporto keliamo triukšmo ir vibracijos lygis. Pasaulio mokslininkai yra ypač sunerimę dėl nuolat blogėjančios situacijos aplinkosaugos srityje ir nuolat didėjančio globalaus klimato atšilimo pavojaus. Toks spartus situacijos blogėjimas gali sukelti neigiamus ekonominius padarinius, kas atsilieps neatstatomų neigiamų procesų gamtoje atsiradimu arba pareikalaus milžiniškų investicijų sugadintai infrastruktūrai atkurti. Europos Sąjungos institucijos siekdamos pagerinti situaciją aplinkosaugos srityje užsibrėžė tikslą iki 2020-ųjų metų nuodingųjų išmetamų dujų kiekį sumažinti 30 %. Tai žinoma pareikalaus ir nemažų investicijų naujų technologijų kūrimui. Europos Sąjunga aplinkosaugos tematikai skiria vis daugiau dėmesio. Ieškoma būdų kaip sumažinti neigiamą poveikį aplinkai transporto srityje. Vienas iš greičiausių būdų – kuo daugiau pervežimų proceso perorientuoti į ekologiškesnę transporto rūšį – geležinkelių transportą, kuris daugelyje Europos Sąjungos valstybių yra varomas elektra. Autokelių transportas ir aviacija deja, tokių privalumų neturi.

Kalbant apie transportavimo paslaugų ekonominį efektą reikėtų atkreipti dėmesį į tai, kad tam pačiam krovinių kiekiui pervežti autokelių ir geležinkelių transportu sąnaudos skiriasi keliolika kartų ir kas svarbiausia – išmetamo anglies dvideginio kiekis geležinkelių transporte taip pat mažesnis dešimtimis kartų netgi ir tuo atveju, kai kroviniai geležinkeliais vežami panaudojant dyzelinę trauką. Taigi, statistika akivaizdžiai byloja, kad geležinkelių transporto privalumai yra pagrįsti tikrovę atitinkančiais faktais ir argumentais. Tačiau

nūdienos geležinkelių transporto sektoriaus situacija pervežimų rinkoje nėra gera. ES geležinkeliais pervežama vos 8 % krovinių. Tai aišku yra stiprus minusas prieš autokelių ar aviacijos transportą. Padėčiai pagerinti reikalingas kryptingas ES institucijų ir ES valstybių narių sprendimas skatinti krovinių vežėjus palaiapsniui pereiti prie ekologiškesnių krovinių transportavimo priemonių. Tam ES numato didesnę finansavimą ir didesnę paramą, kam įnirtingai priešinasi autokelių ir aviacijos transporto lobizmu užsiimančios institucijos. Jų kontrargumentai – geležinkelių transportas yra vienas iš brangiausių investicijų atžvilgiu ir sudėtingiausias infrastruktūros valdymas. Tačiau jeigu ES institucijos ir toliau atkakliai gins visuomeninį interesą ir norės apsaugoti gamtą, ekonominis gyvybingumas geležinkelių transporto naudai ateityje – garantuotas. Tam, kad pasiekti norimus rezultatus, geležinkelių transporto sektoriui reikia imtis neatidėliotinų priemonių sprendžiant šiuos uždavinius:

- ◆ Geležinkeliai privalo įrodyti, kad neginčijamai atsipirks ir sukurs reikšmingą vertę socialiu ir ekonominiu aspektais per energijos sunaudojimą, geležinkelių gamybos pramonę, eksploataciją ir aptarnavimą;
- ◆ Geležinkeliai privalo pademonstruoti, kad gali vaidinti svarbų vaidmenį kuriant ES ir kiekvienos iš ES valstybių nacionalinę aplinkosaugos ir energetikos nepriklausomumo strateginius planus;
- ◆ Geležinkeliai privalo turėti faktais ir neginčijamais argumentais paremtą veiklos strategiją, padėsiančią jiems ir toliau plėtoti ekologiškiausios ir naudingiausios transporto rūšies koncepciją;
- ◆ Geležinkeliai privalo skatinti investicijas ir vaidinti aktyvų vaidmenį aplinkosaugos projektų kūrimo atskleidžiant išskirtinius sprendimus ir pasiūlymus efektyvesniam investicijų panaudojimui negu kad kitose transporto rūšyse.
- ◆ Svarbų vaidmenį geležinkelių transporto vystymosi procese duoda informacinių technologijų panaudojimas. Ši sritis turi ypatingą reikšmę geležinkelių transporto eismo valdymo ir eismo saugos organizavimo procesuose. IT technologijų lygis užtikrina didelį duomenų perdavimo pralaidumą ir aukštą patikimumą. Šios charakteristikos sudaro realias

prielaidas kurti „Protingą“ ir visoje ES erdvėje suderintai veikiančią geležinkelių transporto sistemą, kuri pasireiškia efektyviu laiko ir energetikos resursų taupymu.

Konkurencingumas tarp transporto rūšių

Jau beveik du dešimtmečius Europos Komisija bando sureguliuoti konkurencinę aplinką tarptautinių pervežimų srityje. Nepaisant to, kad egzistuoja keletas transporto rūšių ir krovinių bei keleivių pervežimo būdų t.y. keleivių ir krovinių pervežimai vykdomi oro, sausumos ir vandens transportu, aršiausia konkurencinė kova vyksta tarp sausumos – autokelių ir geležinkelių transporto rūšių. Išskyrus pervežimo būdą ir teritorijų pasiekiamumo specifika (teritorijos viena nuo kitos yra stipriai nutolusios arba jas skiria dideli vandens telkiniai) sausumos transportas yra populiariausias ir lanksčiausias krovinių ir keleivių pervežimo rinkoje. Nuolatinis uždavinys ir dilema, kurią sprendžia Europos Sąjungos institucijos – kaip sureguliuoti tarptautinių pervežimų rinką ES viduje kad pervežimų apimtys ir rinkos apylygiai pasidalintų tarp autokelių ir geležinkelių transporto rūšių. Šiandien situacija yra tokia, kad geležinkelių transportu pervežama vos 8 % krovinių. Tuo tarpu autokelių transportas užima didžiąją krovinių pervežimų rinkos Europos Sąjungoje dalį. Europos Sąjungos institucijos nuolat dėjo pastangas pagerinti situaciją šioje srityje. 1995 metais tarptautinių pervežimų rinkos pasiskirstymą buvo bandoma sureguliuoti išleidžiant naujus teisės aktus, reglamentuojančius geležinkelių transporto sektoriaus pertvarkymą labiau atitinkančių klientų poreikius bei lūkesčius suteikiant geležinkelių transportui daugiau lankstumo ir patrauklumo. Pagrindinės šių nuostatų gairės buvo išdėstytos ES direktyvoje (91/440/EC), apibrėžiančioje geležinkelių transporto įmonių licencijavimo ir mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūrą principus. Šiuo veiksmu buvo norima liberalizuoti geležinkelių transporto rinką ir panaikinti istoriškai susiformavusį ES valstybių narių valdomą nacionalinių geležinkelio transporto vežėjų monopolį, kas paskatintų naujų rinkos dalyvių atsiradimą pervežimų geležinkeliais rinkoje ir užtikrintų kokybiškesnių paslaugų atsiradimą. Tačiau laukiamo efekto nepavyko pasiekti. Į šiuos bandymus autokelių transporto sektorius ne nesureagavo ir toliau krovinių pervežimo sektoriuje išliko absoliutus autokelių transporto dominavimas.

Geležinkelių transportas buvo nuolat skatinamas reformuotis didesnės naudos kliento naudai linkme. Buvo siekiama panaikinti „Stagnatoriškus“ geležinkelių transporto sektoriaus valdymo stereotipus bei fizines kliūtis tarp skirtingų ES teritorijų sukuriant vieningą geležinkelių transporto erdvę ir krovinių pervežimo geležinkeliais rinką. Tačiau šiuos tikslus taip pat sudėtinga realizuoti, kadangi dėl atskirų ES valstybių „paslėpto“ noro apsaugoti savo vidines pervežimų rinkas geležinkelių transporto rinkų susilieėjimas vyksta labai vangiai, be to kiekvienoje valstybėje iki šiol yra veikiančios skirtingos traukinių signalizacijos, eismo saugos ir kiti standartai, kurie yra realūs fiziniai kliūviniai geležinkelių sistemų techninio suderinamumo aspektu. Dar vienas geležinkelių transportui naudingas sprendimas iš ES institucijų pusės – valstybės yra įpareigosotos finansuoti geležinkelių infrastruktūros išlaikymo ir plėtros kaštus. Tokiu būdu geležinkelių infrastruktūros valdytojai gali sudaryti geras sąlygas geležinkelių pervežimus vykdančioms operatoriams. Tai vėl gi svarbus privalumas geležinkelių transporto atžvilgiu. Tačiau kalbant apie konkurencinių sąlygų buvimą tarp autokelių ir geležinkelio transporto rūšių reikėtų pasakyti, kad šiandien tarptautinių krovinių pervežimo srityje konkurencinę kovą geležinkelių transportas pralaimi. Nepaisant nuolatinė ES institucijų pastangų pagerinti padėtį geležinkelių sektoriuje, autokelių vežėjai pasiima „Liūto“ dalį krovinių pervežamų krovinių rinkos. Realybė yra tokia, kad autokelių vežėjai sumoka palyginus mažus mokesčius už naudojimąsi infrastruktūra, kadangi investicijos į autokelių ir geležinkelių infrastruktūrą ir jų išlaikymas labai skiriasi. Geležinkelių infrastruktūros išlaikymas reikalauja milžiniškų išlaidų gerai techninei būklei ir aukštam eismo saugos lygiui palaikyti, kurios keleriopai viršija analogiškus kaštus autokelių infrastruktūroje. Kalbant apie kitus mokesčius, su kuriais susiduria abiejų rūšių transportas reikėtų pabrėžti, kad autokelių transportas turėtų mokėti daug didesnius mokesčius už aplinkos taršą. Nepaisant šiuolaikiškų ir modernių dyzelinu varomų variklių modernumo, autokelių transportas šia prasme visiškai atsilieka nuo elektrine trauka varomo ir visiškai gamtos neteršiančio geležinkelių transporto. Panašiai būtų galima pasakyti ir apie transporto priemonių keliamo triukšmo lygį. Autokelių transporto sukeliama triukšmo lygis keletą kartų viršija geležinkelių transporto sukeliama triukšmo lygį.

Įvertinus visus privalumus ir trūkumus sausumos transporto konkurencingumo aspektu, darytina išvada, kad reikia esminių pertvarkymų sausumos transporto sektoriuje siekiant tvaraus, aplinkai draugiško ir ekonomiškai patrauklaus intermodalinio transporto modelio sukūrimo subalansuojant rinkos tarp autokelių ir geležinkelių transporto rūšių pasiskirstymą.

Išvados ir pasiūlymai

1. Geležinkelių transportas yra vienas iš pagrindinių globalios ekonomikos ir valstybių socialinio gyvenimo raidą įtakojantis faktorius. Geležinkelių transportas žymiai įtakoja bendrojo vidaus produkto formavimosi procesui.

2. Geležinkelių transporto vystymuisi reikalingi ES institucijų esminiai sprendimai ir teisinis reguliavimas, padedantis formuoti stabiliai ir efektyviai veikiančią ES geležinkelių transporto sistemą.

3. Siekiant pagerinti geležinkelių transporto sąlygas rinkoje reikalingi esminiai struktūriniai, administraciniai ir vadybiniai pertvarkymai įvertinant supančios verslo aplinkos specifiką ir geležinkelių transporto konkurencingumą prieš kitas transporto rūšis gerinančių priemonių įgyvendinimą numatant efektyvių rinkos sąlygas gerinančių instrumentų panaudojimą.

4. Sąžiningos konkurencijos tarp skirtingų transporto rūšių užtikrinimas aktualus visiems transportavimo paslaugų rinkos dalyviams.

5. Geležinkelių infrastruktūros sąnaudos Lietuvos geležinkelių krovinių vežėjo savikainoje sudaro apie 45%. Sunkvežimių mokesčiai už infrastruktūrą krovinio vežimo savikainoje sudaro apie 3-4%.

6. Lyginant krovinių vežimą skirtingų rūšių transportu, valstybės požiūriu reikia vertinti šiuos išorinius kaštus:

- ◆ Oro taršą
- ◆ Triukšmą
- ◆ Neigiamą poveikį aplinkai
- ◆ Nuostolius dėl nelaimingų atsitikimų (žūtys, sužalojimai, turto praradimai)
- ◆ Nuostolius dėl transporto spūsčių.

7. Valstybės požiūriu tikslinga didinti geležinkelių vežėjo konkurencingumą, visų pirma, sudaryti bent jau lygias konkurencijos su autotransportu sąlygas.

8. Autotransporto ir geležinkelių infrastruktūros išlaidų finansavimo lygis turi būti suvienodintas. Autotransporto vežėjas turi padengti jo naudojamos infrastruktūros priežiūros bei atnaujinimo išlaidas.

9. ES teisė numato instrumentus, leidžiančius užtikrinti sąžiningą konkurenciją.

10. ES šalys numato įgyvendinti priemones, didinančias autotransporto mokesčių už infrastruktūros naudojimą dydį.

Literatūra

1. „Baltoji knyga, Europos transporto politika 2010: metas spręsti”. Briuselis, COM (2001).

2. „Transportosektoriaus įtakos Lietuvos ekonomikai bei gyvenimokokybei studija“. Lietuvos Respublikos Ministerijai skirta galutinė ataskaita, UAB „Ekonominės konsultacijos tyrimai“, Vilnius, Jasinskio g. 16, LT-01112, 2007.

3. Dave Donaldson. Railroads and American Economic growth: New data and theory 2011.

4. C. Hallas The social and economic impact of a rural railway

5. 2009 m. J. Matisitz The impact of the railroad on American society

6. European conference of ministers of transport (ECMT). Efficient transport for Europe: policies for internalisation of external costs, OECD PUBLICATIONS, 2, rue André-Pascal, 75775 PARIS CEDEX 16, PRINTED IN FRANCE, (75 98 03 1 P) ISBN 92-82-11226-8 – No. 49711 1998

7. Davis, S., Transportation Energy Data Book: Edition 22 (Oak Ridge, TN: Oak Ridge National Laboratory, September 2002)

8. J., M. Haines and R.A. Margo. “Railroads and the Rise of the Factory: Evidence for the United States, 1850-1870,” in P. Rhode, J. Rosenbloom, D. Weiman, eds. *Economic Evolution and Revolutions in Historical Time*. Palo Alto, CA: Stanford University Press, 2011).

Santrauka

Straipsnyje ap•velgiama gele•inkelis transporto sektoriaus /taka valstybis ekonominiame ir socialiniame gyvenime. Pateikiami esminiai gele•inkelis transporto konkurenciniai privalumai ekologi•kiausios transporto r•k•ies at•vilgiu ir jo sukuriama pridtin vert. Atskleid•iami ir pagrindiniai tr•kkumai dl esams k•ik•is gele•inkelis transporto sektoriuje egzistavimo pasitelkiant esams problems sprendimo instrument¹ – internacionalizacijos proces¹. Per internacionalizacijos proceso gele•inkelis transporto sektoriuje prizm•z bandoma /•velgti ir skmingos konkurencijos rezultats tarp skirtingas transporto r•k•is gele•inkelis transporto naudai pasiekimo.

INTERNALIZATION PROCESSES IN RAILWAY TRANSPORT: BENEFITS AND THE FUTURE

Gintaras SINKEVICUS

JSC „Lithuanianrailways“

Stasys DAILYDKA

Dept of Transport Engineering,
Vilnius Gediminas Technical University

Summary

The article discripes an influence of railway transport in to the economic and social live. The main advantages of railway transport in the frame of evironmentally friendly transport mode concept are presented and because of that, added value achieved. Also available disadvantages of railway transport discribing existinting bottlenacks in there, searching for the solutions thanks to implementation of internalisation processes. Taking in to account the impact of internalisation policy there are succesful observations towards improvement of fair competition between different transport modes.

Copyright of Public Administration (16484541) is the property of Lithuanian Public Administration Training Association and its content may not be copied or emailed to multiple sites or posted to a listserv without the copyright holder's express written permission. However, users may print, download, or email articles for individual use.