

GELEŽINKELIŲ TRANSPORTAS EUROPOS SAJUNGOJE: RAIDA, TENDENCIJOS IR ŠIUOLAIKINIAI IŠŠŪKIAI

RAILWAY TRANSPORT IN THE EUROPEAN UNION: DEVELOPMENT TENDENCIES AND NEW CHALLENGES

Gintaras SINKEVIČIUS

AB „Lietuvos geležinkeliai“

Vytautas LINGAITIS, dr.,

Vilniaus Gedimino technikos universitetas

Įvadas

Bendros Europos Sąjungos bendrosios rinkos kūrimas ir pagrindinių Europos Sąjungos laisvių (laisvas prekių, asmenų, paslaugų ir kapitalo judėjimas) įgyvendinimas nuolat skatina ES institucijas kurti naujas strategijas ir planus šiems tikslams įgyvendinti. Europos Sąjungos plėtra pastaruoju laikotarpiu labai pakoregavo Europos Sąjungos darnaus ekonominio vystymosi tendencijas.

Transportas – viena sudėtinių ir svarbiausių darnios ES ekonomikos ir visuomenės socialinės politikos raidos dalių. Siekiant pašalinti egzistuojančius barjerus tarp skirtingų ES valstybių narių, kuriamos ilgalaikės strategijos, skiriamos tvariai mobilumo ir bendros transporto sistemos rinkai. Transportas – svarbi sistema, užtikrinanti kiekvienos iš ES valstybių regioninę ekonomiką ir žmonių judėjimą. Transportas suteikia galimybę užtikrinti ekonomikos augimą ir darbo vietų kūrimą, todėl, atsižvelgiant į mums kylančius naujus uždavinius, jis privalo būti darnus. Vis dar esama senų problemų, atsiranda ir naujų. Reikia daug padaryti, siekiant sukurti transporto vidaus rinką, kurioje vis dar esama trukdžių ir kliūčių.

Naujai į ES įstojusios valstybės turėtų prisijungti prie bendros ES vykdomos transporto plėtros politikos pritaikant jos įgyvendinimo principus pagal nacionalinius poreikius, tačiau prisidedant prie vieningos ir integralios ES transporto sistemos kūrimo. Naujų ES narių transporto sistema turėtų būti bendros ES transporto sistemos dalimi ir atitikti šiuos pagrindinius principus:

- ◆ būti suderinta su ES standartais ir reikalavimais techniniu ir paslaugų kokybės aspektais;
- ◆ būti suderinta su bendrosios ES rinkos formavimo ir plėtros principais ir tikslais;

- ◆ atitikti aplinkosaugos ir gamtos nežalojančios transporto politikos vystymo tikslus;
- ◆ sąveikauti su kaimyninių valstybių transporto infrastruktūra;

Šių principų įgyvendinimas padėtų Lietuvai atskleisti savo potencialą ir rasti vietą ES bendrosios rinkos formavimosi erdvėje, vietą tarptautinių vežimų geležinkeliais tarp Rytų ir Vakarų regionų kontekste, įvertinus naujai besiformuojančios tarptautinių vežimų rinkos specifiką.

Geležinkelių transporto raida Europos Sąjungoje: šiuolaikinė situacija

Bendrosios transporto politikos tikslai išplaukia iš Europos Sąjungos tikslų. ES buvo pradėta kurti siekiant padidinti saugumą Europoje ir pagerinti šio regiono konkurencingumą pasaulio mastu. Vienu iš ekonominės integracijos veiksnių buvo aštri konkurencija su JAV Europos bei pasaulio rinkose. Konkurencingumui padidinti buvo išskeltas uždavinys sukurti Europoje bendrąją rinką – panaikinti laisvo prekių, paslaugų, kapitalo ir žmonių judėjimo kliūtis. Integracija Vakarų Europoje prasidėjo nuo kliūčių tarpusavio prekybai šalinimo ir su tuo susijusio ekonominę veiklą reguliuojančių taisyklių derinimo. ES tikslai bei veiklos laukas nuolat plėtėsi – pastaraisiais dešimtmečiais imta derinti nemažai ir kitų sričių, tiesiogiai nesusijusių su keturių laisvių įgyvendinimu, pvz., aplinkos ir socialinę politiką. Kai kuriose srityse taisyklės yra visiškai suvienodintos ES lygiu (pvz., išorės muitai ir muitinės procedūros), kitose srityse (pvz., konkurencija, socialinė politika) ES teisės normos papildoma valstybių narių teise.

Siekis sukurti sąlygas laisvam judėjimui neišvengiamai paliečia transportą kaip pagrindinį šio judėjimo

būdą (tarp kapitalo ir paslaugų susisiekimo rūšių dar minėtinos telekomunikacijos bei interneto ryšys). 1957 m. Europos bendrijos steigimo (Romos) sutartyje transportui skirta atskira dalis. 70-as jos straipsnis numato būtinybę sukurti bendrąją transporto politiką. Sutarties 71-as straipsnis įtvirtina Europos Tarybos uždavinį nustatyti: a) bendras taisykles, taikomas tarptautiniam transportui, vykstančiam į valstybės narės teritoriją ar iš jos, arba važiuojančiam per vienos ar kelių valstybių narių teritoriją; b) sąlygas, kuriomis valstybėje narėje nuolat negyvenantys vežėjai gali jos teritorijoje teikti transporto paslaugas; c) priemonės transporto saugumui gerinti; d) kitas atitinkamas priemones. Sutartyje pabrėžiamas vienodas skirtingų šalių transporto paslaugų teikėjų traktavimas (laisvės teikti paslaugas, mokesčių ir sąlygų prasme) bei transporto politikos priemonių sąryšis su ekonomine ir socialine aplinka. Praktiškai šios sutarties nuostatos nebuvo įgyvendinamos daugiau nei 30 metų. Reali BTP pradėta formuoti ir įgyvendinti Europos Komisijos tik po 1985 m. Europos Teismo sprendimo, kuris įpareigojo Komisiją vykdyti sutarties nuostatą dėl BTP suformavimo. Pagrindinis kliuvinys Komisijai veikti buvo šalyse esamų transporto veikos sąlygų skirtumai, dėl kurių Taryba negalėdavo priimti bendrų sprendimų. Teismas praktiškai suteikė Komisijai teisę leisti teisės aktus. Vėliau prielaidas vykdyti BTP sustiprino Maastrichto sutartis (1992 m.), kurioje buvo pakeista sprendimų priėmimo procedūra Taryboje. Įtrauktas straipsnis 129b XII TEN – transeuropiniai tinklai, kuriame numatyta, kad Komisija imsis visų priemonių, reikalingų tinklų naudojimo suderinamumui užtikrinti ir užfiksuota teisė Bendrijai remti šalių narių finansuojamus projektus, atitinkančius nuorodas dėl bendrų interesų. Nepaisant smarkiai suaktyvėjusios Komisijos veiklos ir išleistų teisės aktų gausos, iškeltų tikslų pasiekti nepavyksta. To priežastys gali glūdėti tiek pačios politikos turinyje, tiek jos įgyvendinimo procese.

Naujausios bendriems transporto politikos klausimams skirtos Baltosios knygos Europos transporto politika 2010: metas spręsti pagrindinę mintis – transporto sistemos reikšmingumas Bendrijos ekonomikai bei jos subalansuotumas: moderni transporto sistema turi būti subalansuota ekonomine ir socialine, taip pat ir aplinkosaugine prasme. Jos keliamus uždavinius galima sugrupuoti į keturias pagrindines grupes:

- ◆ liberalizuojant pasiekti didesnę transporto efektyvumą;

- ◆ sumažinti išorinį transporto poveikį;
- ◆ pakeisti modalinį pasiskirstymą;
- ◆ sumažinti patį susisiekimo poreikį.

Lisabonos strategija buvo priimta 2000 m. Europos Sąjungos viršūnių susitikime Lisabonoje, siekiant svarbiausio jos tikslo – pasiekti, kad Europos Sąjunga per dešimtmetį taptų konkurencingiausia ir dinamiškiausia žinių pagrindu augančia ekonomika pasaulyje, kurioje būtų suderinta tvari ekonominė plėtra su didesniu ir geresnės kokybės užimtumu ir tvirtesne socialine sanglauda. Transporto efektyvumas – viena iš konkurencingumo, ekonominio augimo ir gyvenimo lygio didinimo priemonių. Subalansuotos plėtros tikslas telkiamas į šiuos uždavinius: 1) imtis veiksmų, kad tiesioginė priklausomybė tarp BVP augimo ir išteklių naudojimo būtų suardyta; 2) reformuoti subsidijas taip, kad jos neskatinėtų aplinkai žalingos veiklos; 3) padidinti pastangas siekiant Kioto Protokolo tikslų; 4) pasiekti, kad transporto sistemos aptarnautų augančius transporto srautus; sumažinti grūsčių, triukšmą ir oro taršą; teikti prioritetą aplinkos nežalojančioms transporto rūšims; įtraukti į paslaugų kainą socialines ir aplinkosaugos sąnaudas; 5) iki 2010 m. pasiekti, kad transporto kurui 5,75 proc. būtų naudojamas biokuras. Taigi visi pagrindiniai BTP uždaviniai yra įtraukti ir į Lisabonos strategiją. Baltojoje knygoje konstatuojama, kad transporto išvalstybinimo ir rinkų atvėrimo tikslas buvo pasiektas daugelyje transporto rūšių, išskyrus geležinkelius. Transporto paslaugoms pradėjus funkcionuoti rinkoje, smarkiai krito vartotojų išlaidos, padidėjo jų pasirinkimo galimybė, išaugo paslaugų kokybė. Iš esmės padidėjo Bendrijos transporto sistemos integracijos laipsnis – pradėjo veikti transeuropinis greitasis geležinkelis. Nuo 1970 iki 1998 m. gyventojų mobilumas išaugo du kartus: nuo 17 km per dieną iki 35. Visa tai turėjo didelę įtaką ES ekonominiam augimui. Komisija įvardija šias problemines sritis: valdymas geležinkelių įmonėse, konkurencijos iškreipimai dėl socialinių ir fiskalinių skirtumų ES šalyse. Dar labiau išaugo skirtingų transporto rūšių naudojimo disproporcija (pvz., šiandien ES keliais vežama 44 proc. krovinių, o geležinkeliu – tik 8 proc.). Padidėjo transporto grūsčių, avarių, transporto įtakos aplinkai ir žmonių sveikatai problemos. Dėl tinklo apkrovos netolygumų Bendrija gali prarasti geležinkelių transporto sektoriaus konkurencingumą tarptautinių vežimų rinkoje, ypač tarpregioninėje erdvėje.

Teigiama, kad dėl grūsčių per metus prarandama apie 0,5 proc. ES bendrojo vidaus produkto. Viena

šio reiškinio priežasčių, Komisijos nuomone, yra tai, kad transporto naudotojai iki galo nepadengia paslaugos išlaidų, susijusių su infrastruktūros naudojimu, grūstėmis, tarša ir avarijomis.

Kita nurodoma priežastis – nepakankamai geras transporto sistemos valdymas ir naujų technologijų pritaikymas bei, kaip pabrėžta ankstesnėje Baltojoje knygoje, infrastruktūros plėtros problemos.

Infrastruktūros plėtra atokesnėse teritorijose iš esmės yra ekonominis, o ne techninis klausimas.

Esant gana dideliems ekonominio pajėgumo skirtumams ES regionuose (ir ypač įstojus naujoms narėms), natūralu, kad bendrieji europiniai uždaviniai lokaliai neatsiperka. Todėl Europos Parlamentas ir Taryba nutarė 2000–2006 metams skirti bendrijos finansinę paramą (bendrąjį finansavimą) transeuropinių tinklų projektams už maždaug 4000 mlrd. eurų. Iš 1994 m. patvirtintų projektų 2001 m. buvo įgyvendintas vienas penktadalis. Nors ES, skirstydama savo paramą (kuri siekė apie 500 mln. eurų per metus), teikė prioritetą geležinkeliams, tačiau šalys, skirstydamos kitų šaltinių lėšas, daugiausia investavo į kelių infrastruktūrą. Susisiekimo paklausa didėja. Ji didėja dėl ekonominio augimo, rinkų atvėrimo, pagerėjusių galimybių gauti informaciją (telekomunikacijos, internetas), transporto paslaugoms imlių naujų gamybos metodų (just-in-time logistika). Dėl ekonominio augimo didėja žmonių mobilumas, automobilizacijos lygis. Automobilių ES padaugėja maždaug trimis milijonais per metus, buvo tikimasi, kad 2001 m. automobilizacijos lygis stabilizuosis (išskyrus stojančias šalis ir šalis kandidates). Tačiau statistiniai duomenys rodo, kad 2001 m. automobilizacijos lygis toliau augo visose ES šalyse, išskyrus Liuksemburgą.

2001 metų Baltojoje knygoje brėžiama kryptis išvardytoms problemoms spręsti – subalansuota plėtra. Jau 1992 m. Baltosios knygos įgyvendinimo veiksmų plane buvo iškeltas uždavinys surasti naują požiūrį į transporto plėtros ir aplinkosaugos santykį. Amsterdamo sutartis (1997 m.) teisiškai įtvirtina tikslą integruoti aplinkosaugos uždavinius į Bendrąją transporto politiką. Kaip vieną pagrindinių būdų šiam tikslui pasiekti Taryba nurodo modalinį pasiskirstymą.

Kadangi dabartinis transporto rūšių naudojimas susiklostė per dešimtmečius, jis tapo žmonių elgesio visuomenėje (ir ekonomine, ir socialine prasme) svarbiu elementu. Pakeisti šias tradicijas yra iš tiesų labai ambicingas uždavinys. Atsižvelgiant į norimą rezultatų pasiekimo greitį, galimos skirtingo aktyvumo priemonės.

Baltosios knygos nurodomos BTP priemonės remiasi trečiuoju – maksimalaus veikimo – variantu. Tikimasi, kad jį įgyvendinus 2010 m. skirtingu transporto rūšių (modalinis) pasiskirstymas bus pakeistas.

Atlikus Baltosios knygos reviziją, Europos Sąjunga šiek tiek pakoregavo ES transporto politikos tikslus ir pateikė pamatinius ir artimiausiu metu siektinus uždavinius:

- ◆ iki 2050 m. užbaigti Europos greitųjų traukinių tinklą plėtrą ir maksimaliai liberalizuot tarptautinių keleivių vežimų rinką įskaitant ir kabotažinius vežimus (kitos valstybės vežėjas gali teikti keleivių vežimo paslaugas svetimos valstybės teritorijoje);
- ◆ iki 2030 m. esamo greitųjų traukinių tinklo ilgį padidinti tris kartus ir visose valstybėse narėse išlaikyti tankų geležinkelių tinklą;
- ◆ iki 2050 m. didžioji keleivių vežimo vidutiniais nuotoliais dalis turėtų būti vykdoma traukiniais.

Siekti, kad iki 2030 TEN-T pagrindinis daugiarūšio transporto tinklas sklandžiai veiktų visoje ES, o iki 2050 m. jis turėtų tapti kokybišku didelio pajėgumo tinklu.

Siekiant sukurti bendrą Europos geležinkelių infrastruktūros TEN-T tinklą norima, kad skirtingose valstybėse esančius transporto tinklus suvienodinti ir sukurti pagal vienodus techninius standartus veikiančią bendrą Europos valstybių geležinkelių tinklo sistemą, kurioje veiktų bendrų techninių standartų, bendra eismo saugos ir signalizacijos sistema. Siekiant palengvinti tarptautinių krovinių ir keleivių pervežimo procesą siekiama pašalinti politinius barjerus ir darninti teisinės sistemas, sukurti bendrais principais veikiančią ekonomikos ir bendros rinkos valdymo sistemą.

Pagrindinės geležinkelių transporto plėtojimo Europos Sąjungoje problemos ir jų sprendimo prioritetai

Geležinkelių transporto sektoriaus dalinio atgimimo era prasidėjo apie 1990 metus, kai pradėjo blogėti padėtis krovinių vežimo geležinkeliais srityje ir stiprus augimo šuolis įvyko keleivių vežimo geležinkeliais srityje. Tai ypač ryškiai atsiskleidė Vokietijoje ir Didžiojoje Britanijoje. Švedijoje įvyko ypač ryškus vežimų rinkos pasidalijimas tarp kelių ir geležinkelių transporto rūšių su didele persvara geležinkelių transporto naudai. Taip pat buvo stebima ryški vežimų rinkos mažėjimo tendencija Vidurio ir Rytų Europos valstybėse. Atsirado didesnis tarptautinių vežimų

tolimais maršrutais tarp skirtingų ES valstybių poreikis. Visiškai neliko erdvės vietinių vežimų geležinkeliais plėtrai. Didėjantys tarptautinės prekybos ir nuolat dėl to augantys vežimo paslaugų poreikių didėjimo mastai sudarė rimtas prielaidas formuoti rinkos globalizavimo procesų užuomazgoms ir bendros rinkos formavimosi pagrindams. Tai buvo ir papildomas impulsas geležinkelių transporto sektoriui reaguoti į naujai atsirandančias šiam sektoriui verslo gijas ir naujų tarptautinių šios rūšies verslo grupių formavimosi pradžią.

Pastaruoju metu sparčiai besiplėtojančios Kinijos, Indijos, Rusijos ekonomikos formuoja naują tarptautinių vežimų rinkos formavimosi strategiją. Šiuo metu vyksta spartus Kinijos gamybos potencialo augimas, kuris sudaro prielaidas vežti pagamintas prekes iš Azijos į Europos regioną, kur yra gana aukštas vartojimo lygis. Taip pat nusimato didelis gamtos išteklių ir iškasenų vežimo poreikis iš Rusijos į Europą. Šios tendencijos diktuoja naujų krypčių vežimams geležinkeliais atsiradimą. Nuo geležinkelių tinklo ir lankstumo priklauso ir naujų pervežimo rinkų formavimosi tempai. Siekiant užtikrinti nenutrūkstamą ir efektyviai veikiančią geležinkelių sistemą, kuri sujungtų du skirtingus regionus geležinkelių linijomis ir sudarytų sąlygas per maksimaliai trumpą laiką pristatyti krovinius iš Azijos regiono į Europą. Tai, be abejonės, svarbu dar todėl, kad tai būtų rimta atsvara vandens transportui. Tačiau sklandžiam krovinių vežimo procesui organizuoti reikia diegti aukšto sąveikos lygio geležinkelių koridorius, kuriuose būtų kuo mažiau „siaurų vietų“ technologiniu, techniniu, organizaciniu požiūriu ir turėtų didelių konkurencinių pranašumų prieš kitas transporto rūšis.

ES šalių geležinkelių techninis suderinamumas. Techninio nesuderinamumo klausimas šiandien Europoje praktiškai sprendžiamas techninėmis priemonėmis: tarptautiniams maršrutams naudojami lokomotyvai, galintys veikti skirtingais režimais. Šie sprendimai kol kas yra gana brangūs ir sunkiai pasiekiami, nes reikia visų maršruto kertamų valstybių pastangų. Susitarti lengviau, kai kertamas nedidelis skaičius valstybių (pvz., Danijos ir Švedijos, Prancūzijos ir Italijos) ir kai matyti, kad verslas bus pelningas. Ši aplinkybė yra rimčiausias pagrindas manyti, kad tinklų integracijos bus pasiekta. Didėjant susisiekimo poreikiui ir mažėjant kelių transporto galimybėms (dėl kelių perkrovimo bei augančių mokesčių), spaudimas geležinkelio įmonėms bei vyriausybėms iš verslo pusės turėtų didėti.

2001 m. Baltojoje knygoje Komisija nurodo, kad nepaisant gana tankaus infrastruktūros tinklo Bendrijoje, tebeegzistuoja infrastruktūros trūkumas – vadinamosios „trūkstamos tinklo jungtys“. Daugiausia tai yra jungtys tarp ES centrų ir periferijos (Europos Šiaurės ir Pietų bei Centro ir Rytų kryptimis). Dauguma naujų infrastruktūros projektų kenčia dėl koordinavimo stokos. Dar neretai šalys narės investuoja į konkuruojančius infrastruktūros objektus, kurie dėl šios konkurencijos gali visiškai neatsipirkti. Tačiau dažniausia kliūtis – skirtingi prioritetai, kuriuos suteikia projekte dalyvaujančios šalys savo daliai įgyvendinti. Šie prioritetai gali skirtis dėl vykdymo problemų (pvz., skirtingų planavimo ir derinimo su visuomene procedūrų, statybos ar finansavimo nesklaidumų), tačiau gali skirtis ir iš esmės. Natūralu, kad ta pati infrastruktūra (pvz., kelias) skirtingoms šalims teikia nevienodą naudą. Vienai šaliai jis gali būti gyvybiškai būtinas, o kitai – reikšti tik padidėjusius tranzito srautus ir jo sukeltą žalą aplinkai. Žymiausias to pavyzdys Europoje – tranzitas per Alpes, kuris būtinas Šiaurės ir Pietų krypties susisiekimui, bet yra žalingas Alpių valstybėms, kurios naudoja įvairias priemones, stengdamosi srautus sumažinti, o jų žalą sušvelninti.

Kitas pavyzdys – greitojo geležinkelio paslaugos. Greitojo susisiekimo paslaugos naudingos tankiai apgyvendintų teritorijų pasiturintiems keleiviams. Miesteliai ir kaimai, šalia kurių eina greitojo geležinkelio tinklai, turi patirti jo žalą (triukšmą, taršą, erdvės atskyrimą), o naudos neturi jokios. Tai gali dar padidinti atotrūkį tarp miesto ir kaimo. Paprastojo geležinkelio atveju žala ir nauda dažnai būdavo pusiausviroji. Lokaliai nenaudingi, nors efektyvūs ir Bendrijai svarbūs sprendimai gali būti priimami tik pritaikius rimtas kompensacines priemones žalą patiriantiems gyventojams (pvz., geros kokybės biudžeto remiamos susisiekimo paslaugos autobusais).

Investicijos į greitąjį geležinkelį gali atrodyti nepatrauklios ir visos šalies mastu. Kadangi jo pranašumai atsiskleidžia didesniais atstumais, tikėtina, kad mažesnių šalių viduje jis modalinio pasiskirstymo nepakeis. Tačiau šalių investicijos bus reikalingos didelės. Kadangi greitas geležinkelis reikalingas augančiam globaliam susisiekimui patenkinti.

Analogiškos problemos, nulemtos lokalių ir globalių interesų priešpriešos, kyla ir siekiant sumažinti transporto išorinį poveikį aplinkai („kolektyvinio veiksmo“ problema). Žmonės gerai priima politikos priemones, skirtas jiems gerai juntamoms pasekmėms sumažinti, pvz., triukšmui. Todėl

išlaidos, reikalingos globalioms problemoms, tokioms kaip klimato atšilimas, spręsti atskiroms šalims atrodo per didelės. Be to, tais atvejais, kai šalis X skiria pinigų mažiau nei reikia, o kitos laikosi susitarimo, šalis X laimi. Todėl taip elgtis yra didžiulės paskatos. Susitarimus dėl globalių problemų sprendimo pasiekti yra sunku dėl skirtingų sąlygų ir interesų, o tie, kuriuos pasiekti pavyksta, dažnai būna mažai prasmingi dėl kompromisų.

Geležinkelių sektoriaus reforma. Geležinkelių transportas ilgą laiką buvo, o kai kur dar tebėra nurodomas kaip klasikinis natūralios vertikalios integruotos monopolijos pavyzdys. Geležinkelių monopolijų „natūralumu“ suabejota dėl dviejų priežasčių. Pirmą, monopolija yra tik dalis geležinkelių veiklos, būtent infrastruktūra. Antra, esant vertikalios integruotai monopolijai ir finansinei valstybės pagalba, nėra spaudimo paslaugų kainai. Todėl naujomis politikos priemonėmis siekiama tą konkurencinį spaudimą sukurti. 1991 m. direktyva „Dėl Bendrijos geležinkelių plėtojimo“ 91/440/EEC nurodė iš esmės naujus principus, pagal kuriuos turi veikti geležinkelių transportas. Visų pirma, buvo įtvirtinta, kad geležinkelio transporto paslaugos teikiamos rinkoje lygiomis teisėmis konkuruojančių operatorių.

Šiai lygiateisei konkurencijai atsirasti numatyta didelio masto administracinės priemonės, kuriomis paslaugų teikimas finansiškai atskiriamas nuo infrastruktūros. Be to, lygios teisės naudotis infrastruktūra turėjo būti suteiktos tarptautiniams ir kombinuotuosius krovinių vežimus vykdančioms vežėjams. Taigi iš pat pradžių buvo siekiama sukurti geležinkelio vežėjų konkurenciją dėl riboto išteklių – infrastruktūros – bendrijos mastu ir dėl vartotojų bei infrastruktūros šalies mastu.

Pirmoji valstybė Europoje, šiuo geležinkelių rinkos liberalizavimo principu reformavusi geležinkelius, siekdama padidinti šių paslaugų konkurencingumą, buvo Švedija. Pažymėtina, kad tai atsitiko dar iki atsirandant minėtai direktyvai ir Švedijai tampant ES nare. 1988 m. infrastruktūra buvo atskirta nuo nacionalinio vežėjo ir padalyta į pagrindinį bei regioninį tinklą. Tuo pat metu buvo gerokai padidintas valstybės finansavimas geležinkelio infrastruktūrai. Tačiau prielaidos konkurencijai iš esmės buvo sukurtos tik regioniniams maršrutams. Infrastruktūros ir paslaugų atskyrimas Švedijai buvo naudingas, nes suteikė vežėjams daugiau laisvių, aiškiau nustatė jų ir infrastruktūros valdytojo atsakomybes, pagerino planavimą. Tačiau jis neišsprendė ekonominių paskatų geriau išnaudoti infrastruktūrą problemos, be to,

nacionalinis operatorius (SJ) ir dabar turi geresnes konkurencines sąlygas nei kiti operatoriai. Praėjus dešimtmečiui nuo pirmųjų reformų, tebeegzistuoja labai skirtingos nuomonės dėl infrastruktūros ir paslaugų atskyrimo. Europos Sąjungoje iki šiol kaip labai sėkmingo veiklos pavyzdys yra Vokietijos geležinkelių įmonės „Deutsche Bahn“ (DB) modelis. Iki šiol DB veikia kaip visiškai integrali geležinkelio įmonė, jos stabili veikla gali būti pavyzdžiu kitų Europos Sąjungos valstybių geležinkelio įmonių. Turėdama tokį istoriškai susiformavusį ir lankstų veiklos modelį DB sėkmingai dalyvauja silpnėsių geležinkelio įmonių kitose ES valstybėse privatizavimo procese ir palaipsniui užima vis didesnę tarptautinių vežimų geležinkeliais rinką formuodami „nematomą“ tarptautinių vežimų rinkos monopoliją. ES institucijos yra sunerimusios dėl tokios situacijos ir prieš DB pradėjo teisminį procesą Europos Teisingumo Teisme. Tačiau paradoksas tas, kad DB atstovai yra giliai įsitikinę, jog valstybė, šiuo atveju Vokietija, gali pati nuspręsti, koks geležinkelių įmonės verslo modelis yra priimtinausias ir kokį valdymo būdą valstybė taiko vežimus geležinkeliais vykdančiai įmonei. DB yra vienas iš stipriausių integruoto įmonės veiklos modelio šalininkų visoje Europos Sąjungoje.

Visiškai priešingo rezultato siekia Prancūzijos geležinkelių įmonė SNCF. Pagrindinis jos tikslas – maksimaliai liberalizuoti vežimų geležinkeliais rinką ir visiškai atverti ES valstybių rinkas. Šiuo atveju SNCF turi savo „slaptą“ tikslą, kurio intensyviai siekia – patekti į kitų ES valstybių tarptautinių keleivių vežimo rinkas, nes šioje srityje SNCF pozicijos yra vienos iš stipriausių.

Aplinkosauga ir žaliųjų koridorių kūrimo koncepcija. Svarbi sritis, kuriai skiriama daug dėmesio Europos Sąjungoje – tai ekologijos ir aplinkosaugos problemų sprendimas. Europos Sąjunga aiškiai įvardijo prioritetines veiklos kryptis – siekti sukurti patrauklią, efektyvią, mažai gamtą teršiančią ir stabiliai veikiančią geležinkelių transporto sistemą. Pažangios geležinkelių transporto sistemos sukūrimas svarbus ir dar vienu aspektu. Pastaruoju metu vis dažniau kalbant apie globalų klimato atšilimą vis jautresni klausimai, susiję su saikingu gamtos išteklių naudojimu, energetikos išteklių taupymu, CO₂ nuodingųjų dujų išmetamo kiekio mažinimu.

Dėl intensyvesnio gyvenimo ir padidėjusio žmonių mobilumo transporto srutai nuolat auga. Sukuriamas papildomas triukšmas, išmetamosios nuodingos dujos, suvartojama daug energijos. Europos Sąjunga iki 2020 m. įsipareigojo sumažinti išmetamų dujų kiekį 20 %,

o iki 2050 m. – iki 50 %. Šiuos tikslus įmanoma įgyvendinti tik pasikeitus energijos išgavimo būdams ir technologijoms. Europos Sąjunga žada pereiti prie alternatyvių energijos gamybos šaltinių naudojant vėjo, vandens arba saulės jėgą. Geležinkelių transporte kol kas didžiausias problemas kelia traukinių ir bėgių sąveikos metu atsirandantis triukšmas ir dyzeline trauka varomi geležinkelių riedmenys. Sėkmingai plėtojant technologijas ir kuriant naują geležinkelių transporto veiklos viziją dyzeline trauką turėtų pakeisti elektra varomi riedmenys, tam geležinkelio linijos turėtų būti elektrifikuojamos ir toliau. Taip pat dyzeline netolimoje ateityje turėtų pakeisti biodyzeline varomi ekologiški traukinių varikliai. Tokius sprendimus įgyvendinti turi padėti stiprus šuolis technologijų tobulinimo ir techninių sprendimų srityje.

Laikantis koridorių principo išnaudojama masto ekonomija, todėl atsiranda ypatingų techninių ir ekonominių galimybių optimaliai naudoti įvairias transporto rūšis. Svarbu, kad teikiant nesutrinkamas tiesioginio pristatymo paslaugas būtų derinamos įvairios transporto rūšys ir patys koridoriai, jei būtina, naudojant gerai suplanuotus terminalus. Tai viena iš prielaidų, kad kroviniai iš vienos transporto rūšies į kitą būtų perkelti lengvai, patikimai ir rentabiliai. Todėl Komunikate dėl Europos uostams skirtos politikos ir Komunikate „Į krovinių vežimą orientuoto geležinkelių tinklo link“ nagrinėjami klausimai, susiję su perkrovos struktūromis ir jų prieinamumu. Krovininio transporto logistikos veiksmų plane pabrėžiama, kaip svarbu užtikrinti krovinių judėjimo kokybę ir našumą taip pat su krovinių susijusios informacijos perdavimą tarp transporto rūšių. Kad krovinių transportas būtų tvaresnis, siekiama sumažinti kroviniams gabenti reikalingos suvartojamos energijos apimtį, triukšmą, taip pat išmetamų teršalų ir šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekius. Atsižvelgiant į tai, Krovininio transporto logistikos veiksmų plane įvedama „žaliųjų koridorių“ sąvoka, t. y. transporto koridoriai, kurie daro mažą poveikį antropogeninei aplinkai ir gamtai. Geležinkelių ir vandens transportas bus esminiai šių „žaliųjų koridorių“ elementai.

Krovinių vežimo geležinkeliais rinkų integracija. Globalizacija skatina bendrą pasaulinės ekonomikos integraciją, dėl kurios efektyviau naudojami atskirų šalių gamtiniai, gamybiniai ir žmogiškieji išteklių. Kartu šiai integracijai globaliu mastu reikalinga gerai išplėta ir efektyvi transporto sistema, jungianti daugelio šalių rinkas. Prekybos tarp Baltijos jūros ir Rytų šalių analizė parodė aiškia didėjimo tendenciją. Didėjant prekybos apimtims panašiu tempu didėja krovinių vežimo jūra

apimtys. Kadangi vežamų krovinių apimtys geležinkeliais mažai keičiasi, santykinė dalis geležinkeliais vežamų krovinių mažėja. Tokia padėtis nėra normali, kai kalbame apie Rytų–Vakarų transporto koridoriaus plėtrą.

Kita vertus, pasaulyje didėja ekologinės problemos ir keliami vis griežtesni gamtos saugos reikalavimai transporto sistemoms. Rytų–Vakarų transporto koridorius kuriamas kaip „žaliojo“ transporto koridorius, kuris turi atitikti griežčiausius ekologinės pusiausvyros išlaikymo reikalavimus. Todėl geležinkelių ir jūrų transporto rūšys yra tinkamiausios šio transporto koridoriaus plėtrai. O pažangių įvairiarūšės sąveikos technologijų taikymas labai palengvina „žaliojo“ transporto koridoriaus įgyvendinimo idėją.

Gerai žinoma, kad geležinkelių transporto naudingumas išryškėja, kai reikia gabenti didelius krovinių kiekius tolimais atstumais. Rytų–Vakarų transporto koridorius kaip tik atitinka šiuos kriterijus, nes tęsiasi išilgai Europos–Azijos žemyno, kroviniai vežami tolimais ir netgi labai tolimais atstumais ir dideliais kiekiais. Todėl šio transporto koridoriaus konkurencingumui didinti svarbu, kad integracija apimtų ir paklausos geležinkelių transporto naudojimui pusę, ir pasiūlos pusę – geležinkelių transporto verslą, sujungdama koridoriaus šalių segmentus, kad krovinių srautai koridoriaus geležinkeliais judėtų sklandžiai.

Pastaraisiais metais vyksta intensyvi paieška ir bandymai naudoti geležinkelių transportą krovinių srautams tarp Europos ir Azijos gabenti. Išbandyti krovinių traukinių tarp Suomijos ir Kinijos, Vokietijos ir Kinijos maršrutai parodė, kad kroviniai pasiekia tikslą vidutiniškai du kartus greičiau negu jūrų keliu. Pradėti bandomieji ir specializuoti krovinių gabenimo geležinkeliais iš Klaipėdos ir Rygos į Centrinės Azijos šalis ir Afganistaną maršrutai. Visos šios iniciatyvos rodo geležinkelių transporto rinkos Rytų–Vakarų transporto koridoriuje gyvybingumą ir skatina jos plėtrą.

Tarptautiniai krovinių srautai – importas, eksportas ir tranzitas palankūs Rytų–Vakarų transporto koridoriaus plėtrai, nes koridorius jungia vienas didžiausių pasaulio eksportuotojų ir importuotojų – Kiniją, Vokietiją, Rusiją. Augant paklausai patenkinti yra visos prielaidos, nes geležinkelių transporto rinkų analizė parodė, kad Danijos, Vokietijos, Švedijos ir Lietuvos rinkos, būdamos gana skirtingos pagal vežimo rūšis, vežamų krovinių nomenklatūrą, įvairiarūšių krovinių dalį, pajėgios aptarnauti didesnius krovinių srautus.

Geležinkelių rinkos integracija pirmiausia siejama su bendradarbiavimo santykių plėtra, naujų verslo partnerių radimu, naujų verslo ryšių įsisavinimu, kartu informacinių procesų, susijusių su krovinių gabenimu, nustatymu. Bet kurios naujos logistikos schemos, naudojant geležinkelių transportą, kūrimas grindžiamas rinkos tyrimais, nustatant krovinių gabenimo paklausą, viena vertus, ir įvertinant geležinkelių transporto sistemos galimybes patenkinti tą paklausą, kita vertus.

Geležinkelių transporto rinkų integracijos pranašumai:

1. Skatina tarptautinį bendradarbiavimą, politinių ir ekonominių interesų derinimą bei prekybinius mainus tarp transporto koridoriaus šalių.
2. Padeda sukurti naujas efektyvesnes logistikos schemas, įtraukiant platesnį logistikos grandinės partnerių ratą.
3. Skatina tobulinti teisinę administracinę geležinkelių transporto verslo aplinką bei derinti tarifų politiką.
4. Skatina tobulinti sąveiką tarp šalių geležinkelių transporto segmentų, gerinti geležinkelių transporto techninius ir technologinius parametrus.
5. Skatina darninti geležinkelių transporto informacinius ir valdymo procesus.
6. Skatina tobulinti sąveiką tarp skirtingų transporto rūšių, plėtoti įvairiarūšius terminalus.

Įvairiarūšio transporto skatinimo gerieji pavyzdžiai: Austrija – įvairiarūšių terminalų ir infrastruktūros finansavimas, įvairiarūšių paslaugų per Alpes subsidijavimas, mokesčių grąžinimas. Vokietija – įvairiarūšių terminalų finansavimas, subsidijos įrangai įsigyti ir veiklos pradinei fazei, kai kurios išimties vilkikų operacijoms dirbant įvairiarūšėse grandinėse. Italija – įvairiarūšių terminalų finansavimas, subsidijos įrangai įsigyti ir pradinei veiklos fazei.

Tikėtinos priemonių taikymo pasekmės:

- ◆ įvairiarūšių paslaugų efektyvumo ir kokybės augimas;
- ◆ įvairiarūšio transporto galimybių suvokimo didėjimas;
- ◆ bendradarbiavimo sąlygų įvairiarūšėje grandinėje pagerėjimas;
- ◆ įvairiarūšių paslaugų sąnaudų sumažėjimas;
- ◆ techninės sąveikos tarp atskirų transporto rūšių pagerėjimas;
- ◆ infrastruktūros apkrovos kelių transporte sumažėjimas;

- ◆ geresnis visos transporto sistemos išteklių naudojimas;
- ◆ aplinkosaugos bei saugumo problemų transporte sprendimas.

Rytų–Vakarų transporto koridorius Europos Sąjungos geležinkelių transporto sistemoje

Vakarinėje Rytų–Vakarų transporto koridoriaus dalyje Danijoje, Švedijoje ir Vokietijoje pagrindiniai geležinkelių tinklai yra standartinės europinės 1435 mm vėžės pločio. Geležinkelių tinklai šiose šalyse suskirstyti į pagrindines ilgų nuotolių, priemiestines arba regionines vidutinių nuotolių ir miestų metro ar tramvajų linijas. Techniniai ir technologiniai reikalavimai bei organizacinės veiklos sąlygos įvairiose linijose gali skirtis. Tradiciškai geležinkelių transportas įvairiose šalyse veža daug keleivių, todėl tolimojo susisiekimo tinkle kursuoja greitieji traukiniai, priemiestiniuose geležinkelių tinkluose važinėja keleiviniai traukiniai, daugiausia vežiojantys didmiesčių darbuotojus, metro ar tramvajų tinklai aptarnauja miestų keleivius. Krovinių vežimas vykdomas tomis pačiomis bendro geležinkelių tinklo linijomis arba vis plačiau pradėtomis specializuoti tik kroviniams vežti skirtomis geležinkelių linijomis. Anksčiau visose šalyse dominavo vertikalios geležinkelių transporto paslaugų monopolijos, kiekviena šalis geležinkelių tinklus plėtojo laikydamasi tik šalyje galiojančių standartų ir kitų šalies teisės aktų, o bendra Europos Sąjungos transporto politika iš esmės pareikalavo keisti visų ES narių ankstesnes tradicijas, atsisakyti daugelio specifinių nuostatų. Laisvo keleivių ir krovinių judėjimo visoje ES erdvėje principai bei visos geležinkelių transporto sistemos efektyvumo siekis suponuoja būtinybę liberalizuoti geležinkelių transporto rinką, užtikrinti patikimą ir sklandžią sąveiką tarp šalių geležinkelių transporto tinklų. Teko atlikti struktūrinius šalių geležinkelių transporto sistemų pertvarkymus, o šalia techninio geležinkelių transporto suderinamumo klausimų kilo organizacinių, informacinių, valdymo ir net politinių aspektų darninimo būtinybė.

Rytinėje Rytų–Vakarų transporto koridoriaus dalyje veikia 1520 mm vėžės pločio geležinkelių tinklas. ES priklausančiose šalyse buvo vykdoma liberalizavimo reforma, atlikti struktūriniai geležinkelių transporto sektoriaus pertvarkymai. Bet, reikia pripažinti, kad dėl susiklosčiusių istorinių aplinkybių šiame plačiojo geležinkelio vėžės tinkle daugelis sąveikos klausimų, bent jau techniniu ir technologiniu lygmeniu buvo išspręsti gana gerai, nes tinklas buvo plėtojamas kaip bendra geležinkelių

transporto sistema. Tiesa, informacinių sistemų, kitų naujausių technologijų naudojimo lygis šiame tinkle buvo žemesnis. Todėl, be abejonės, sąveika tarp skirtingos vėžės geležinkelio tinklų yra dar sudėtingesnis klausimas, su kuriuo susiduria Lietuvos geležinkelių transporto sektorius. Lietuvoje yra tik mažas 22 km ilgio standartinės europinės vėžės gabaliukas pasienyje su Lenkija. Šiuo metu pradėtas įgyvendinti Rail Baltica projektas, kuris turėtų užtikrinti Baltijos šalių pasiekiamumą europine geležinkelio vėže. Pažymėtina dar viena ypatybė – dabartiniame Lietuvos geležinkelių tinkle pagrindinės paslaugos, kaip ir visame šios vėžės globaliame tinkle, daugiau orientuotos į krovinių vežimą.

Geležinkelių transporto paslaugų orientacija turėjo įtakos renkantis šalims geležinkelių transporto liberalizavimo modelį, o kartu ir plėtojant geležinkelių transporto sektoriaus struktūrą. Švedijoje ir Danijoje pasirinktas atskirtos struktūros liberalizavimo modelis. Geležinkelių transporto infrastruktūros, eismo priežiūros ir pagrindinių geležinkelių plėtros klausimai perduoti valstybinėms kompanijoms arba agentūroms – geležinkelių transporto administracijoms. Taikomos sutartys su geležinkelių transporto operatoriais viešųjų paslaugų įsipareigojimams subsidijuoti.

Danijoje geležinkelių transporto versle veikia keletas kompanijų: infrastruktūrą aptarnauja valstybinė infrastruktūros kompanija „Badedanmarkt“, plėtra ir eismo priežiūra rūpinasi valstybinė transporto administracija „Trafikstyrelsen“, pagrindinis keleivinių traukinių operatorius – nacionalinė geležinkelių kompanija DSB („Danish Statsbaner“), keleivinių traukinių operatorius keliose Jutlando pusiasalio linijose – kompanija „Arriva“, pagrindinis krovinių gabenimo operatorius „DB Schenker Rail“ kompanija. Ši kompanija gabena didžiausią dalį krovinių maršrutu Vokietija–Švedija tranzitu per Daniją. Veikia ir keletas smulkesnių operatorių atskiruose geležinkelių ruožuose ir šalutinėse dažnai privačiose linijose.

Švedijos geležinkelių transporto verslo modelis panašus kaip Danijos modelį. Infrastruktūros valdytojas yra Švedijos transporto administracija. Pagrindinis operatorius – valstybinė geležinkelių įmonė „SJ“, kuri yra nacionalinių keleivinių traukinių tinklo valdytoja, taip pat krovinių traukinių operatorius. Ji valdo didžiąją greitųjų traukinių tinklo Švedijoje dalį. Be to, veikia valstybinis krovinių vežimo operatorius „Green Cargo“, privatus vežėjas „Tagkompaniet“ centrinėje Švedijoje, kalnakasybos kompanijai priklausantis krovinių vežėjas „Malmtrafik“ ir kt. Regioniniam keleivinių vežimui

geležinkeliais samdomi pagal sutartis valstybinis operatorius „SJ“ ar kiti šalies ir ES geležinkelių transporto operatoriai. Oresundo traukiniams aptarnauti samdoma bendra Danijos ir Didžiosios Britanijos kompanija „DSBFirst“, kuri teikia paslaugas Danijoje ir Pietų Švedijoje.

Apibendrinant galima teigti, kad iniciatyvos, kurių buvo imtasi dėl geležinkelių infrastruktūros, patvirtino, jog norint sukurti tarptautinius geležinkelių koridorius, skirtus konkurencingam krovinių vežimui Europos geležinkelių tinklu, tinkamiausias metodas – sukurti tarptautinius koridorius, atitinkančius specifinius vieno ar kelių aiškiai nustatytų krovinių rinkos segmentų poreikius.

Tarptautiniai krovinių vežimo geležinkeliais koridoriai, sudarantys konkurencingo krovinių vežimo Europos geležinkeliais tinklą, turėtų būti sukurti taip, kad atitiktų Transeuropinio transporto tinklą (toliau – TEN-T) ir (arba) Europos geležinkelių eismo valdymo sistemos (toliau – ERTMS) koridorius. Šiuo tikslu būtina koordinuoti tinklų plėtojimą, visų pirma integruoti tarptautinius krovinių vežimo geležinkeliais koridorius į esamus TEN-T ir ERTMS koridorius. Be to, Sąjungos lygmeniu reikėtų nustatyti suderintas šiems krovinių transporto koridoriams taikomas taisykles. Turėtų būti skatinama įgyvendinti projektus, kuriais būtų siekiama mažinti krovinių traukinių keliamą triukšmą. Prireikus šiems koridoriams sukurti turėtų būti teikiama finansinė parama pagal TEN-T, mokslinių tyrimų ir Marco Polo programas, taip pat vykdant kitą Sąjungos politiką bei naudojant kitas, pavyzdžiui, Europos regioninės plėtros fondo arba Sanglaudos fondo, taip pat Europos investicijų banko lėšas.

Krovinių vežimo koridoriaus sistemoje reikėtų užtikrinti sklandų ir nepertraukiamą krovinių vežimo tam tikra teritorija procesą, vadovaujantis bendra ir suderinta ES krovinių vežimo sistema, privaloma visiems šios sistemos naudojimui suinteresuotiems vartotojams. Tokią krovinių vežimo procesą jungiančios sistemos įteisinimą reglamentuoja ES bendro geležinkelių tinklo TEN-T krovinių vežimo koridorių sistema ir jo veikimas bei naudojimas apibrėžiamas reglamentu.

Šiuo reglamentu siekiama pagerinti krovinių vežimo geležinkeliais efektyvumą, palyginti su kitų rūšių transportu. Reikėtų užtikrinti valstybių narių ir infrastruktūros valdytojų veiksmų derinimą, siekiant garantuoti veiksmingiausią krovinių vežimo koridorių veikimą. Siekiant šio tikslo, kartu su investicijomis į infrastruktūrą ir techninę įrangą, pvz.,

ERTMS, turėtų būti įgyvendinamos veiklos priemonės, kuriomis būtų siekiama padidinti krovinių vežimo geležinkeliais pajėgumus ir efektyvumą.

Krovinių vežimo koridorius – visos valstybių narių teritorijoje esančios arba valstybes nares, o prireikus ir Europos trečiašalis šalis siejančios paskirtos geležinkelio linijos, įskaitant geležinkelio kelto linijas, kurios jungia du arba daugiau terminalų pagal pagrindinį maršrutą, bei prireikus maršrutai aplinkkeliais ar juos siejančios atkarpos, įskaitant geležinkelių infrastruktūrą, jos įrangą ir atitinkamas vežimo geležinkeliais paslaugas pagal Direktyvos 2001/14/EB 5 straipsnį.

Lietuvos geležinkelių vaidmuo tarptautinių krovinių pervežimo kontekste

Norint organizuoti gerai ir efektyviai veikiančią krovinių vežimo geležinkeliais procesą, būtina turėti gerai išplėtotą geležinkelių tinklo infrastruktūrą, sudarančią galimybes pervežti krovinius į reikalingiausias Europos vietas mažiausiomis laiko sąnaudomis ir saugiai pristatant į reikiamą vietą. Vystant šią idėją Europos Sąjunga sukūrė geležinkelių koridorių tinklą, kuris apima visą Europos Sąjungos teritoriją. Tačiau šiandien šis tinklas vis dar nėra taip gerai išplėtotas, kad galėtų patenkinti besitransformuojančios tarptautinių krovinių pervežimų rinkos poreikius. Tačiau realybėje šiandien Europa kol kas susiduria su rimtomis šios bendros sistemos įgyvendinimo problemomis. Kiekviena iš Europos Sąjungos valstybių nuo seno turi veikiančias ir nusistovėjusias tokio tipo nuosavas sistemas. Netgi dviejų gretimų valstybių ES valstybių sistemos nesąveikauja tarpusavyje, o tai reiškia, kad traukiniai negali taip lengvai kirsti vidinių ES sienų ir be trukdžių pervežti krovinius. Dar blogesnė situacija yra naujose ES valstybėse, tokiose kaip Latvija, Estija, Lietuva. Šiose valstybėse yra visiškai kitokia geležinkelių sistema, kuri dar vadinama „plačiosios geležinkelio vėžės“ arba 1520 mm geležinkelių vėžės sistema, dar kažkada buvusios Tarybų Sąjungos sukurtos geležinkelių sistemos palikimas. Europoje istoriškai susiformavusi ir iki šiol veikia 1435 mm geležinkelių sistema. Šios dvi sistemos tarpusavyje yra beveik nesuderinamos, bent jau techniniu ir technologiniu požiūriu. Kalbant apie Lietuvos geležinkelių transporto sistemos integraciją į bendrą ES geležinkelių sistemą, Lietuvai reikėtų kurti dvejopą geležinkelių sistemą, kurios galėtų sąveikauti tarpusavyje. Tačiau būtina sąlyga, kuri neleistų sugriauti Lietuvos geležinkelių veiklos ir išsaugoti dabartinę veiklos modelį, maksimaliai

išsaugoti Lietuvos geležinkelių vėžės sistemą, 100 % sąveikią ir integruotą į dabartinės NVS valstybių geležinkelių sistemą, nes Lietuvos tarptautinių krovinių vežimo verslo organizavimas yra orientuotas ir priklauso nuo NVS valstybių rinkos. Didžiausi krovinių srautai Lietuvoje vežami į Klaipėdos jūrų uostą ir Kaliningrado kryptimi. Krovinių vežimas Europos link, per Lenkiją, yra labai silpnas. Didesnė krovinių dalis eksportuojama iš Lietuvos, dažniausiai tai mediena, trašos. Iš Lenkijos krovinių srautai yra labai maži. Pagrindinės problemos, dėl kurių šiandien nevyksta normalus krovinių pervežimo procesas – visiškai neišvystyta geležinkelių infrastruktūra Lenkijos pusėje nuo Lietuvos–Lenkijos pasienio. Taigi šis paprastas pavyzdys puikiai iliustruoja, kad Lietuvai kol kas sudėtinga integruotis į ES geležinkelių koridorių sistemą ir vykdyti bendrą ES geležinkelių krovinių vežimo koridorių plėtros politiką.

Tačiau tikėtina, kad ateityje situacija gali pasikeisti į gerąją pusę, kadangi Lietuva išreiškė norą prisijungti prie ES geležinkelių tinklo ir tam buvo pareikšta politinė valia, kai 2009 m. Lietuva kartu su Olandija, Vokietija, Čekija, Lenkija pasirašė Roterdamo deklaraciją, kurioje kalbama apie tai, kad šios valstybės sutinka sujungti vienu geležinkelio koridoriumi savo valstybių teritorijas, įgyvendinti šiuose koridoriuose bendrą techninę ir technologinę sistemą įsteigiant bendrą logistikos grandinę su tarpiniais krovinių paskirstymo taškais. Pagal numatomą koridoriaus schemą Lietuva būtų vienu iš kraštinių šio koridoriaus taškų. Ši situacija būtų labai naudinga Lietuvos atžvilgiu, nes Lietuva geografiškai yra labai patogioje vietoje. Per Lietuvą eina pagrindinės geležinkelių linijos Rytų–Vakarų kryptimis ir jungiasi su Klaipėdos jūrų uostu bei Kaliningrado uostu, taip pat per Lietuvą eina geležinkelio linija nuo Lietuvos–Lenkijos iki Lietuvos–Latvijos pasienio. Taigi Lietuvai kaip dviejų stambių geležinkelio arterijų sankirtoje esančiai valstybei reikėtų maksimaliai išnaudoti Lietuvos-kaip tranzito valstybės ir Lietuvos kaip distribucijos taško galimybes. Lietuva galėtų tapti sausumos arba geležinkelių tiltu, per kurį galėtų judėti ir perskirstomi krovinių srautai į NVS valstybes, į Vakarų Europą. Tačiau tam reikalingi politiniai, finansiniai, techniniai ir technologiniai, organizaciniai sprendimai, moksliniai tyrimai ir metodologijos, kuriais remiantis būtų galima išnagrinėti ir sukurti verslo modelį Lietuva – sausumos tiltas tarptautinių krovinių pervežimo srityje Rytų ir Vakarų, Šiaurės ir Pietų kryptimis išnaudojant Lietuvos kaip valstybės geografinę padėtį, Lietuvos transporto infrastruktūrą,

įkurti atraminę logistikos tašką ir vykdyti prekių paskirstymo funkcijas.

Išvados ir pasiūlymai

- ◆ Vykstant globalizacijos ir ekonomikos augimo procesui, intensyvėjant žmonių ir prekių judėjimui bei vykdant Europos Sąjungos ekonominės ir socialinės plėtros politiką, Europos Sąjunga privalo kurti savo ateities viziją, kaip kurs tolesnį gyvenimą savo piliečiams. Nuolat vykstantys prekių ir paslaugų mainai kuria prielaidas atsirasti naujoms rinkoms. ES valstybės privalo apsirūpinti žaliavomis ir gamtiniais ištekliais, taip pat kasdienio vartojimo prekėmis. Nūdienos situacija yra tokia, kad gamybos potencialas ir gamtinių išteklių gavybos šaltiniai yra ne ES teritorijoje. Todėl vienas iš svarbiausių ES tikslų – apsirūpinti reikalingais energetikos ištekliais ir patenkinti ES piliečių poreikius.
- ◆ Vienas iš svarbiausių elementų, dalyvaujančių darnios ekonomikos plėtros procese yra transportas. Viena iš prioritetinių transporto rūšių, kuriai skiriamas didesnis dėmesys, palyginti su kitomis transporto rūšimis, yra geležinkelių transportas. Prioritetine transporto rūšimi geležinkelių transportas yra todėl, kad tai yra ekologiškiausia transporto rūšis, ja vienu kartu galima pervežti didelį krovinių kiekį.
- ◆ Geležinkelių transportas turi patenkinti besiformuojančios ekonomikos augimo ir prekių mainų poreikius tarp Europos ir Azijos regionų ir tapti alternatyvia prekių gabenimo rūšimi vandens transportui.
- ◆ Atsižvelgiant į ekonomikos ir socialinio sektoriaus virsmus Europoje galima netolimoje ateityje tikėtis Europos transformacijos proceso, kuris gali paveikti transporto sektorių ir nubrėžti naujas gaires naujos ES transporto politikos formavimo kontekste, o tai gali būti susiję su šiuo metu vykdoma geležinkelių transporto sektoriaus reforma ir sudarytų prielaidas darninti bei unifikuoti tarptautinius vežimus geležinkeliais.
- ◆ Lietuva gali išnaudoti savo geografinę padėtį, transporto infrastruktūrą ir potencialias galimybes logistikos bei krovinių distribucijos veiklai vykdyti organizuojant tarptautinius vežimus tarp Vakarų Europos ir Azijos regionų bei tapti sausumos tiltu tarptautinių vežimų rinkoje.

Nuorodos

¹ Tik trims sritims – prekybai, transportui ir žemės ūkiui – buvo numatyta bendros politikos bktinyb Bendrijos mastu.

Literatūra

Baltoji knyga. Europos transporto politika 2010: metas spręsti. 2001. Briuselis, COM.

Commission of the European Communities. Commission Working Document Consultation on the Future EU 2020 Strategy. 2009, Brussels, 24.11.2009. COM (2009)647 final.

Drew, J.; Ludewig, J. 2011. Reforming Railways, Learning from Experience. DVV Media group GMBH/Eurail press, D-20010, Hamburg, Second edition.

Ledbury, M.; Schanzler, E.; Ludewig, J. 2008. Rail Transport and Environment: Meeting the Challenge. Local transport today Ltd, Quadrant House 250 Kennington Lane, London SE 11 5RD. First edition.

Schanzler, E.; Ludewig, J. 2006. Competition in Europe's Rail Freight Market. Eureil press. Deutscher Verkehrs-Verlag GmbH, First edition.

Santrauka

Straipsnyje apžvelgiama Europos Sąjungos geležinkelių transporto sistemos vystymosi raida, analizuojamos pagrindinės transporto sistemos plėtros gairės, iššūkiai, problemos ir tikslai. Vienus iš pagrindinių Europos transporto sistemos tikslų būtų galima įvardyti šiuos: sujungti labiausiai nutolusius vieną nuo kito ES taškus, kurti bendrą ir integralią ES transporto sistemą, sujungiant skirtingų ES valstybių transporto tinklus į vieną ES transporto tinklą TEN-T, kuriant aukšto lygio infrastruktūrą ir skatinant aplinkos nežalojančios transporto sistemos kūrimą.

Straipsnyje taip pat apžvelgiami procesai, susiję su pastarojo meto ekonomikos ir socialinio sektoriaus virsmis tarp Europos ir Azijos, dėl kurių atsiranda intensyvesnio krovinių vežimo ir prekių mainų tarp šių regionų proceso formavimosi tendencijos, kurios gali paskatinti naujų transporto sektoriaus plėtros gairių atsiradimą naujos ES transporto politikos formavimo kontekste. Dėl šių priežasčių gali atsirasti

poreikis darninti ir unifikuoti tarptautinius vežimus geležinkeliais organizuojant krovinių vežimo procesą tarp skirtingų teisinės, ekonominės ir technologinės aplinkos erdvių.

Straipsnis recenzuotas

***RAILWAY TRANSPORT IN THE EUROPEAN UNION:
DEVELOPMENT TENDENCIES AND NEW CHALLENGES***

Gintaras SINKEVICIUS,

SC Lithuanian Railways

Vytautas LINGAITIS, Dr

Vilnius Gediminas Technical University

Summary

The article describes the tendencies of the European railway transport towards reforming processes of railway transport sector in European Union. The guidelines, challenges and goals of nowadays sustainable development of railway transport in

Europe are carried out. As the main goals, for sustainable development of rail transport in Europe has to be considered: establishment of a single European railway network within the whole European territory, increasing the compatibility of different railway systems and to connecting them into one harmonised TEN-T railway network, as well as establishment of a high level of infrastructure and promotion of the development of environmentally friendly transport system.

The article also presents the situation in the frame of global economic and social changes between Europe and Asia and how it can influence into a more intensive international transportation processes and higher movement of goods with serious preconditions to set up of a new guidelines for transport development in the frame work of newly established European transport policy.

The last tendencies of ongoing processes in transport sector can presume the necessity for establishment of harmonised transportation system in a unified legal, economical and technological area.

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.