



Lietuvos geležinkelių keleivių vežimo analizė 2007-2012

2013 07 24



Investuotojų asociacija

- Įsteigta 2009 metų birželio mėnesį
- Apie 600 narių
- World Federation of Investors (WFI) narė
- Užsiima:
 - Renginių nariams organizavimu apie finansų rinkas
 - Įspėjimu ir dėmesio atkreipimu apie galimybes bei rizikas, susijusias su investavimu
 - Smulkiųjų akcininkų teisių gynimu bei atstovavimu
- Daugiau informacijos – www.investuotoju.lt



Kompetencijų centras

- Įsteigtas 2012 metais
- Per 30 šalies ekonomistų ir ekspertų
- Veikla:
 - Ekonominių problemų analizė, jų viešinimas ir pasiūlymai valdžios institucijoms
- Veiklos principas:
 - Visuomenės, o ne vienos interesų grupės atstovavimas

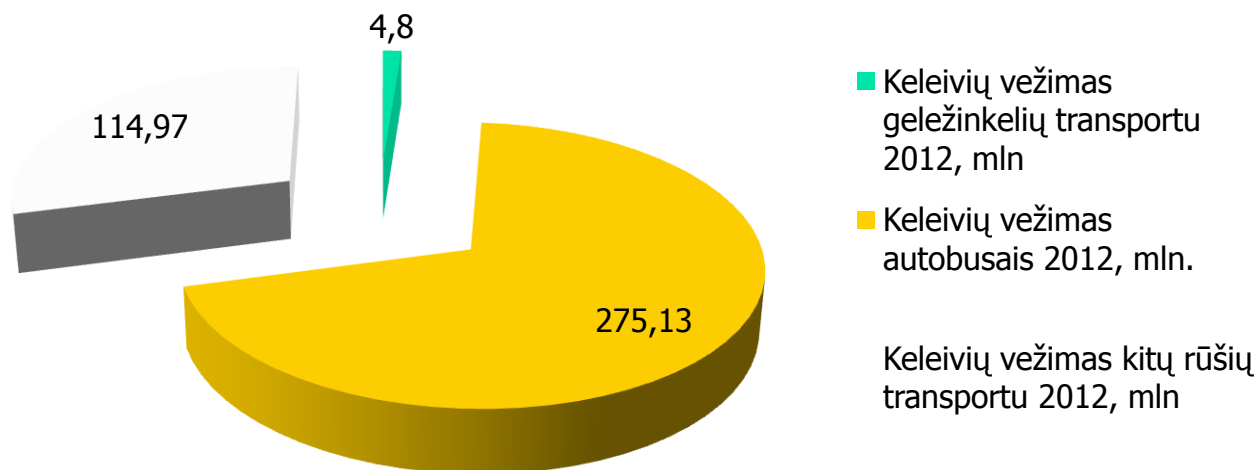


Apie „Lietuvos geležinkelius“

- 100% įmonės akcijų priklauso valstybei.
- Įmonėje dirba 12 329 darbuotojai (2012 m. 12 mėn).
- Valstybinę geležinkelių plėtros politiką ir strategiją įgyvendina Susisiekimo ministerija, o visą tinklo infrastruktūrą patikėjimo teise valdo ir paslaugas teikia valstybės kontroliuojama bendrovė „Lietuvos geležinkeliai“
- Didžioji dalis „Lietuvos geležinkelių“ pajamų gaunama iš dviejų segmentų: krovinių vežimo ir keleivių vežimo. Per pastaruosius 6 metus įmonė vidutiniškai pervežė 4,8 mln. keleivių bei 50,2 tonų krovinių

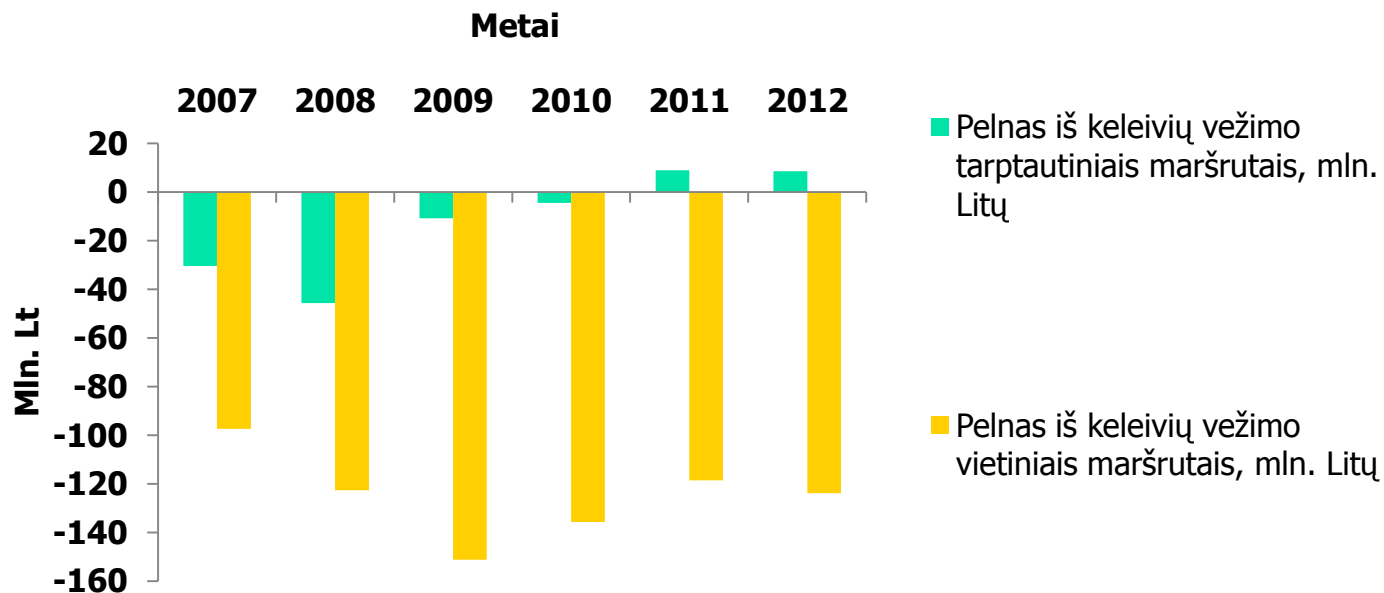
Keleivių vežimas

- „Lietuvos geležinkeliai“ keleivių vežimo segmentą skirsto į vežimą vietiniais maršrutais bei tarptautiniais maršrutais.
- 2012 duomenimis, keliaujantieji vietiniais susisiekimo maršrutais sudarė 78,7 proc. visų „Lietuvos geležinkelių“ keleivių.
- 2012 metais geležinkeliais pervežtas keleivių kiekis sudarė vos 1,2 proc. (0,95 proc. vietiniais maršrutais) visų pervežtų keleivių Lietuvoje:



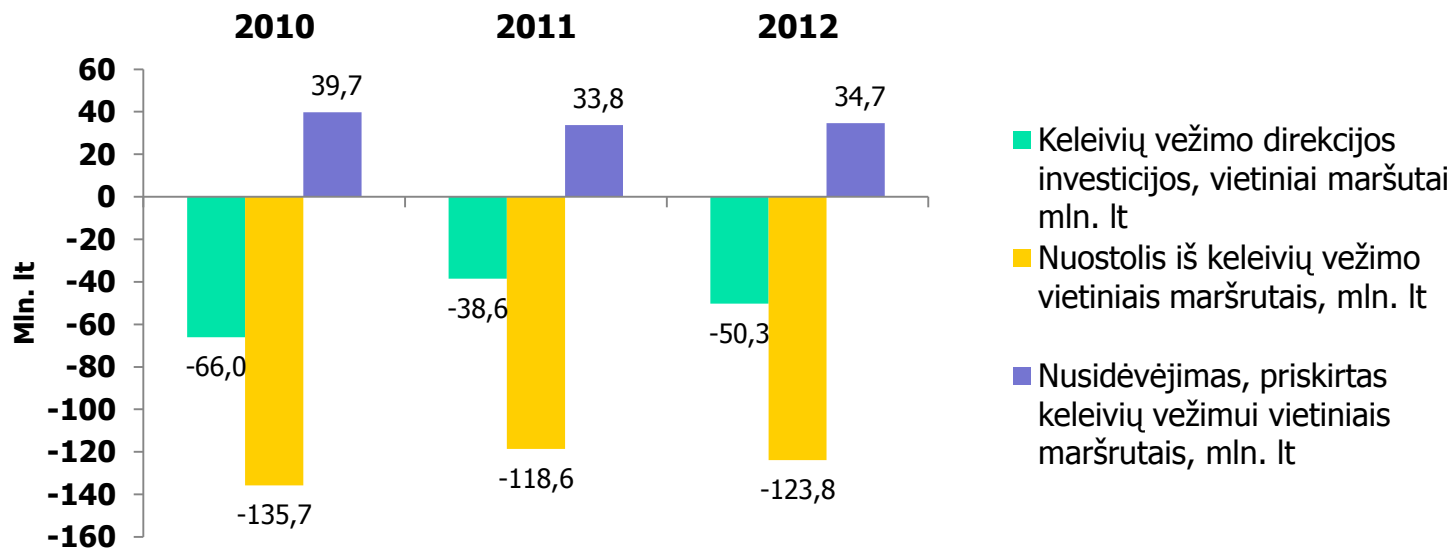
Nuostolinga veikla (I)

- Nepaisant ženklų investicijų, „Lietuvos geležinkeliai“ kasmet patiria didelius nuostolius iš keleivių vežimo veiklos.
- Per pastaruosius 6 metus iš keleivių vežimo veiklos, įskaitant tarptautinius maršrutus, patiriami nuostoliai siekė 822,9 mln. litų, t.y. 137,15 mln. litų kasmet.



Nuostolinga veikla (II)

- Pasitelkdamas „Lietuvos geležinkelių“ duomenis, KC apskaičiavo grynujų pinigų nuostolį, kurį įmonė patyrė 2010-2012 metais iš keleivių vežimo vietiniais maršrutais segmento.
- Grynujų pinigų nuostolis apskaičiuotas prie nuostolio iš keleivių vežimo vietiniais maršrutais pridėjus investicijas į šį segmentą bei atėmus nusidėvėjimą.
- Rezultatas: 2010-2012 metais nuostolingas keleivių vežimas vietiniais maršrutais valstybei kasmet atsiėjo apie 142 mln. Litų – 20 mln. It daugiau nei deklaruojamas ataskaitose.



BBC

News Magazine

News Sport Weather Capital Culture Autos

Home UK Africa Asia Europe Latin America Mid-East US & Canada Business Health Sci/Environn

Magazine In Pictures Also in the News Editors' Blog Have Your Say World News TV World Service F

12 May 2012 Last updated at 23:09 GMT

Share f t e

Is it cheaper to put Greek train passengers in taxis?

By Wesley Stephenson
BBC News



It's been said that the Greek railway network is so under-used and over-subsidised that it would be cheaper to put the train passengers into taxis. Is that true?

In today's
Magazine

Nuostolingo keleivių vežimo priežastys (I)

- Pagrindinę nuostolingo keleivių vežimo priežastį nesunku rasti žvelgiant į „Lietuvos geležinkelių“ vietinių maršrutų vieno kilometro pajamas bei sąnaudas.

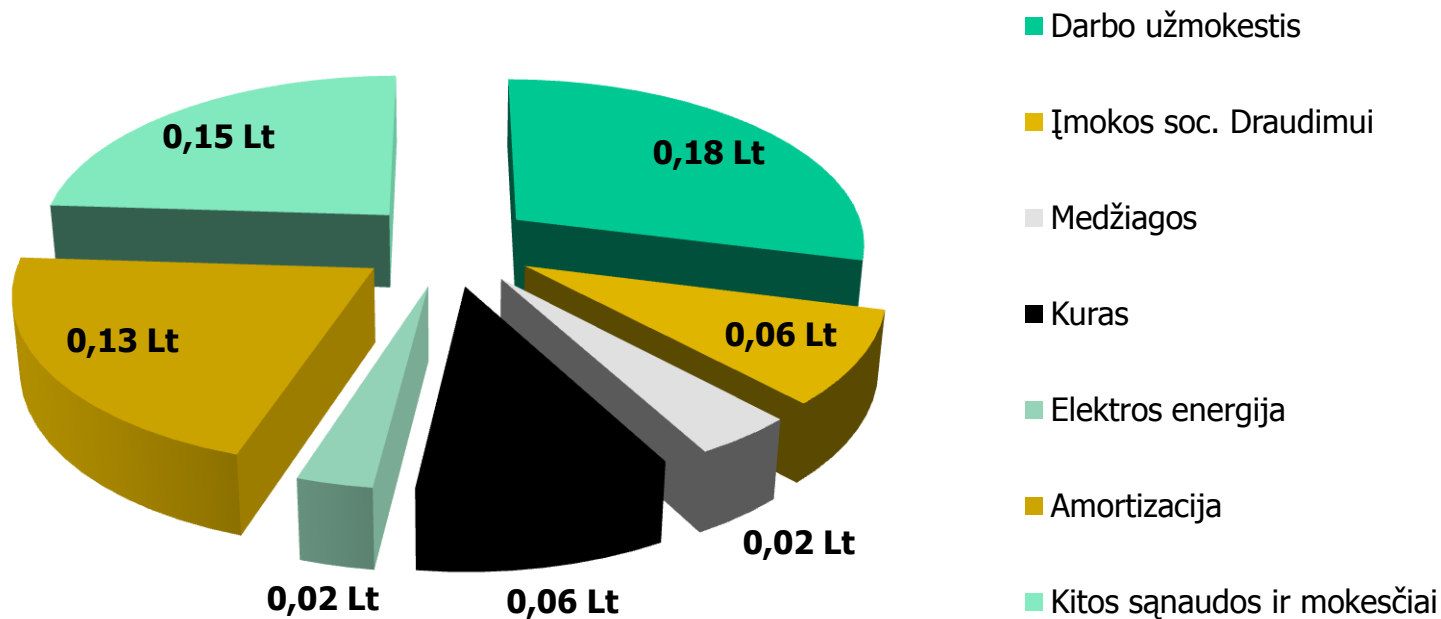
	2010	2011	2012
Vietinių maršrutų 1 km sąnaudos, Lt	0.73	0.61	0.62
Vietinių maršrutų 1 km pajamos, Lt	0.129	0.132	0.131

- Tai, kas „Lietuvos geležinkeliams“ kainuoja 62 centus, įmonė parduoda beveik 5 kartus pigiau.
- Palyginimui, 1 kilometro savikaina keleivį pervežti autobusu yra 22 centai.
- Nuvežti keleivį iš Vilniaus į Klaipėdą ir atgal traukiniu kainuoja 489 Lt. Už tokią pinigų sumą galima lėktuvu aplankyti daugelį Europos sostinių su pigių skrydžių bendrovėmis.
- Keleivius vežant po tris, taksi atsieitų pigiau nei traukinys.

Nuostolingo keleivių vežimo priežastys (II)

- Geležinkelių išlaidos vien darbo užmokesčiui ir socialiniam draudimui 2009 metais sudarė beveik 24 centus vienam kilometrui, o tai yra daugiau nei visos vieno kilometro autobuso išlaidos.

Keleivių vežimo 1 km sąnaudų struktūra, 2009 m.



Keleivių transporto rinkos iškraipymas

- "Lietuvos geležinkeliai" dubliuoja nemažą dalį autobusų maršrutų
- Parduodami paslaugą už mažesnę nei savikainą kainą, "Lietuvos geležinkeliai" galimai dempinguoja transporto rinką
- Netgi labiausiai apkrautas maršrutas (Vilnius – Kaunas) yra taip pat nuostolingas.

Maršrutas Vilnius-Kaunas 2012 m.	
Vežta keleivių, mln.	1.2
Keleivių apyvarta, mln. keleivio km	74.0
Pajamos (be PVM), mln. lt	7.7
Pelnas/nuostolis iš keleivių vežimo, mln. lt: be subsidijų ir dotacijų	-35.4



Keleivių skaičius viename vagone

- 2008 m. vidutiniškai vienu vagonu buvo gabenami vos 14 keleivių
- Žinant, kad pervežamų keleivių vietiniais maršrutais skaičius nuo 2008 netgi krito, galima spėti, kad šis rodiklis tikrai nepadidėjo.
- "Lietuvos geležinkeliai" keleivius vietiniais maršrutais veža vagonais, kurie talpina nuo 47 iki 82 keleivių.
- Darant prielaidą, kad vidutinis vagonas turi 65 vietas, beveik 80 proc. vietų lieka laisvos.

2006 m.	2007 m.	2008 m.	2009 m. prog.
16,9	14,7	13,6	13,1

Lentelė. Keleivių skaičius viename vagone, vietiniai maršrutai



Ekologiško transporto mitas

- Skaičiavimai rodo, kad geležinkelių transportas Lietuvoje ne tik nėra ekologiškas, bet dažnai ekologiškumu nusileidžia net automobilių transportui.
- „Lietuvos geležinkeliams“ vieną keleivį nugabenti 100 km dyzeliniu kuru varomu transportu reikia 2,25 litro dyzelinio kuro (pvz. 9l keturiems žmonėms).
- Palyginimui, vidutinis dyzeliniu kuru varomas automobilis sunaudoja 5-8l dyzelinio kuro 100 km.

	2012 m.
Sunaudota dyzelino keleivių vežimui, tūkst. tonų	3,4
Keleivių apyvarta, mln. keleivio km (be elektrifikuoto Vilnius-Kaunas)	180,5
Sunaudojama dyzelino vienam keleiviui per 100 km, litrų	2,3



Išvados

- 2010-2012 metais nuostolingas keleivių vežimais vietiniais maršrutais valstybei kasmet atsiėjo per 140 mln. litų.
- Keleivių gabenimas geležinkeliu yra neekonomiškas bei 2-3 kartus brangesnis nei kitos visuomeninio transporto rūšys.
- Geležinkelių transportas nėra ekologiškas.
- Geležinkelių transportas yra nepopuliarus ir turi menką įtaką keleivių pervežimams (vos 0,95 proc. keleivių transportavimo rinkos bei 80 proc. laisvų vietų vagonuose).
- Nerimą keliantis faktas – neaiškus ir įtartinas sąnaudų paskirstymas tarp skirtingų veiklos segmentų (pavyzdys – sunkiai paaiškinamas sąnaudų skirtumas tarp vietinių ir tarptautinių vežimų segmento).



Pasiūlymas

- Nedelsiant atskirti keleivių vežimo bei krovinių gabenimo veiklas.
 - Atskyrus veiklas, keleivių vežimo sąnaudos ir nuostoliai taps skaidriai įvertinami.
 - Keleivių vežimo nuostolių dengimas iš krovinių pervežimo veiklos yra ydingas. Gautas pelnas iš krovinių vežimo turėtų būti pervedamas į valstybės biudžetą, o nuostoliai iš keleivių turi būti finansuojami taip pat per valstybės biudžetą. Tokiu būdu keleivių vežimo finansavimas atsistotų į bendrą valstybės pinigų poreikių eilę.
- i. Vienas Gyventojų Pajamų Mokesčio (GMP) procentinis punktas atitinka apie 200 mln. litų. Vien keleivių vežimo vietiniais maršrutais panaikinimu valstybė galėtų sumažinti darbo apmokestinimą beveik 1 proc. punktu (nuo 15 proc. iki 14 proc.)