

## “Lietuvos geležinkelių“ nuostolingas keleivių vežimo analizė 2007-2012

Kompetencijų Centras (KC), sunerimęs dėl galimai neefektyviai panaudojamų valstybės lėšų, atliko „Lietuvos geležinkelių“ veiklos analizę. Analizės laikotarpis 2007-2012 metai. Pagrindinė matoma problema - nuostolingas keleivių vežimas traukiniais.

**Trumpai apie „Lietuvos geležinkelius“.** AB „Lietuvos geležinkeliai“ teikia krovinių ir keleivių vežimo geležinkeliais paslaugas, administruoja geležinkelių tinklą, rūpinasi viešosios geležinkelių infrastruktūros priežiūra ir plėtra. Bendrovė, reorganizuota 1991 metais, savo veiklą vykdo Lietuvos ir kaimyninių šalių teritorijose. 100% įmonės akcijų priklauso valstybei. Įmonėje dirba 12 329 darbuotojai (2012 m. 12 mėn).

Bendras Lietuvos geležinkelių ilgis yra 1768 km, o pačią geležinkelių infrastruktūrą sudaro dviejų tipų vėžės: 1520 ir 1435 mm pločio. Lietuvą kerta du pagrindiniai geležinkelio tinklo koridoriai: šiaurės–pietų krypties ir rytų–vakarų krypties. Jais gabenama daugiau kaip 80 proc. keleivių ir krovinių.

Valstybinę geležinkelių plėtros politiką ir strategiją įgyvendina Susisiekimo ministerija, o visą tinklo infrastruktūrą patikėjimo teise valdo ir paslaugas teikia valstybės kontroliuojama bendrovė „Lietuvos geležinkeliai“.

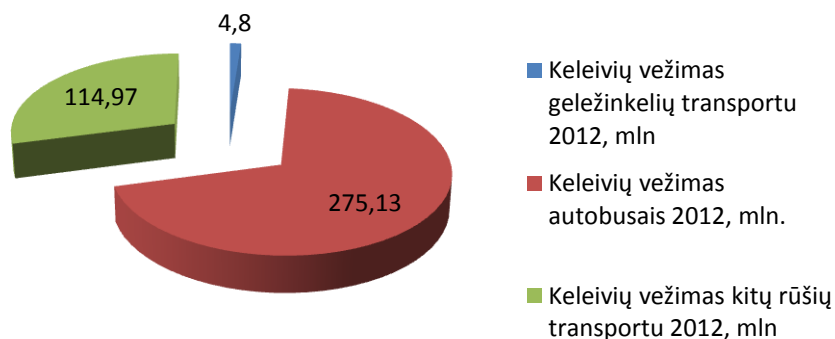
Didžioji dalis „Lietuvos geležinkelių“ pajamų gaunama iš dviejų segmentų: krovinių vežimo ir keleivių vežimo. Per pastaruosius 6 metus įmonė vidutiniškai pervežė 4,8 mln. keleivių bei 50,2 tonų krovinių.

**Keleivių vežimo paslauga.** „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. Lyginant su 2011 metais, praėjusiais fiskaliniais metais jų pervežta 3,2 proc. daugiau. Tam įtakos turėjo atnaujintas riedmenų parkas ir vykdomos lojalumo programos.

Rodiklis / metai	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2007-2012
Nuostolis iš keleivių vežimo, mln. lt	127.7	168.2	162.0	140.1	109.7	115.2	822.9
<i>Iš jų vietinių maršrutų</i>	<i>97.3</i>	<i>122.6</i>	<i>151.2</i>	<i>135.7</i>	<i>118.6</i>	<i>123.8</i>	<i>749.2</i>
Keleivių vežimo direkcijos investicijos, mln. lt	46.0	97.9	72.8	83.9	49.0	63.9	413.5
Vežta keleivių, mln.	5.2	5.1	4.4	4.4	4.7	4.8	28.6
<i>Iš jų vietinių maršrutų</i>	<i>4.1</i>	<i>4.1</i>	<i>3.5</i>	<i>3.5</i>	<i>3.7</i>	<i>3.8</i>	<i>22.7</i>
Keleivių apyvarta, mln. keleivio km	408.7	397.5	356.9	373.1	389.1	403.0	2,328.3
<i>Iš jų vietinių maršrutų</i>	<i>222.7</i>	<i>235.3</i>	<i>213.4</i>	<i>225.6</i>	<i>248.5</i>	<i>254.5</i>	<i>1,400.1</i>

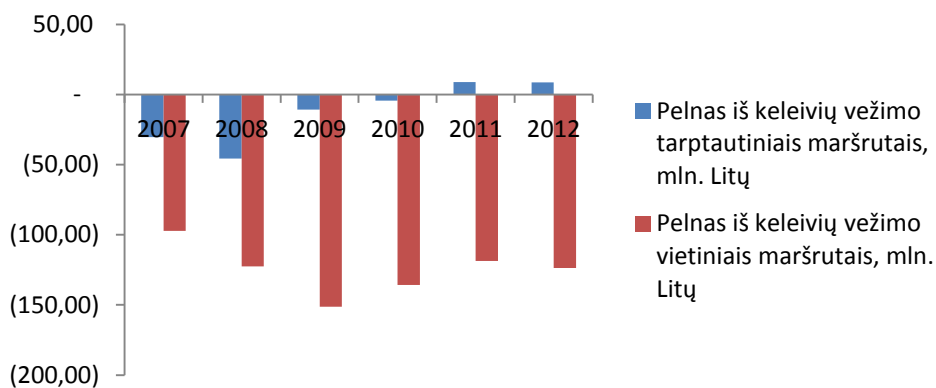
1 Pav. Finansiniai keleivių vežimo segmento duomenys

Žvelgiant bendrai į Lietuvos keleivių transportavimą 2012 metais, geležinkeliais pervežtas keleivių kiekis sudarė vos 1,2 proc. (0,95 proc. vietiniais maršrutais), ženkliai nusileisdamas kitai alternatyvai keliauti šalies viduje – autobusų transportui (69 proc.).



2 Pav. (Šaltinis - Lietuvos statistikos departamentas)

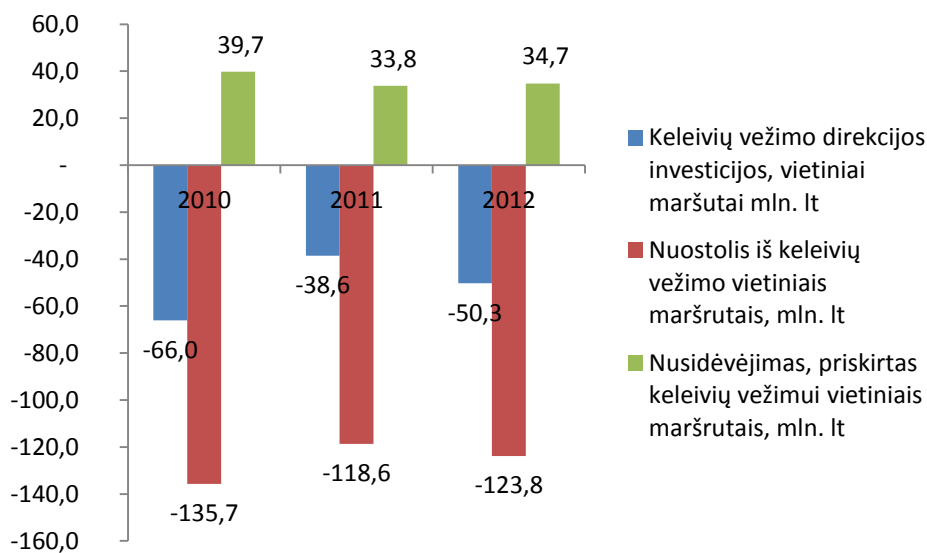
**Nuostolinga veikla.** Kompetencijų centras yra itin susirūpinęs tuo, jog, nepaisant ženklių investicijų, „Lietuvos geležinkeliai“ kasmet patiria didelius nuostolius iš keleivių vežimo veiklos. Per pastaruosius 6 metus iš keleivių vežimo veiklos, įskaitant tarptautinius maršrutus, patiriami nuostoliai siekė 822,9 mln. litų, t.y. 137,15 mln. litų kasmet. Įdomu pastebėti, jog pastaruosius dvejus metus keleivių vežimas tarptautiniais maršrutais buvo pelningas, tačiau pasiekto pelno toli gražu neužteko padengti milžinišką nuostolį iš keleivių vežimo vietiniais maršrutais.



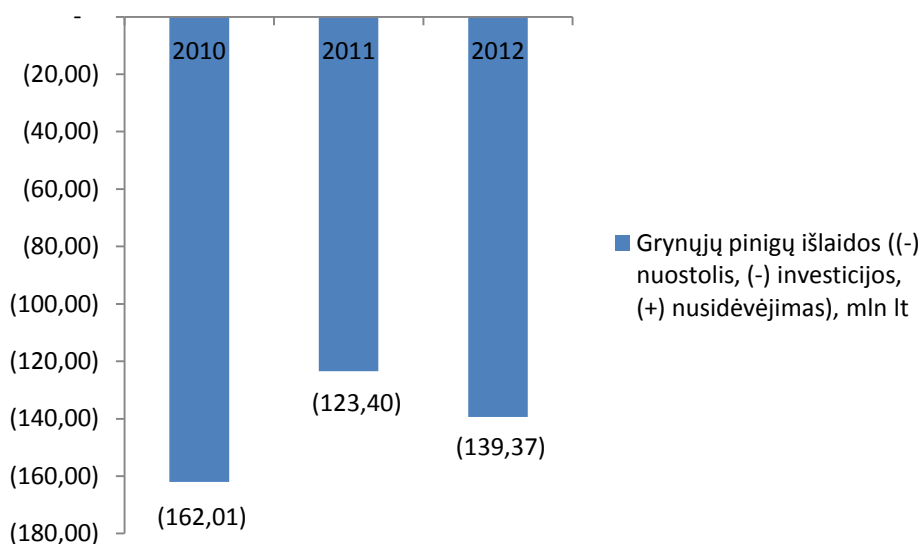
3 Pav. (Šaltinis - "Lietuvos geležinkelių" metinės ataskaitos)

Per 2007-2012 laikotarpį „Lietuvos geležinkeliai“ investavo 413,5 mln. litų į keleivių vežimo segmentą. Pasitelkdamas „Lietuvos geležinkelių“ duomenis, KC apskaičiavo grynujų pinigų nuostolį (angl. cash cost), 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. KC darė prielaidą, kad investicijų kiekis skirtas keleivių vežimui yra proporcingas keleivių kiekiui, pervežamam tik vietiniais maršrutais, t.y. iš visų investicijų į keleivių vežimo segmentą, 78,7 proc. buvo skirti vietiniams maršrutams. KC priėjo prie išvados, kad

2010-2012 metais nuostolingas keleivių vežimais vietiniais maršrutais valstybei kasmet atsiėjo apie 141,59 mln. Litų (4 ir 5 Pav).



4 Pav. (Šaltinis - "Lietuvos geležinkelių" metinės ataskaitos)



5 Pav. (Šaltinis - "Lietuvos geležinkelių" metinės ataskaitos)

**Nuostolingas keleivių vežimo priežastys.** Pagrindinę nuostolingą keleivių vežimo priežastį nesunku rasti žvelgiant į „Lietuvos geležinkelių“ vietinių maršrutų vieno kilometro pajamas bei sąnaudas. Remiantis „Lietuvos geležinkelių“ pateiktais duomenimis, 2012 metais įmonės vieno kilometro sąnaudos (kintamosios ir fiksuotos) vietiniams maršrutams siekė 62 centus (sąnaudos vienam keleivio kilometrui gautos išlaidas padalinus iš keleivių apyvartos).

	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

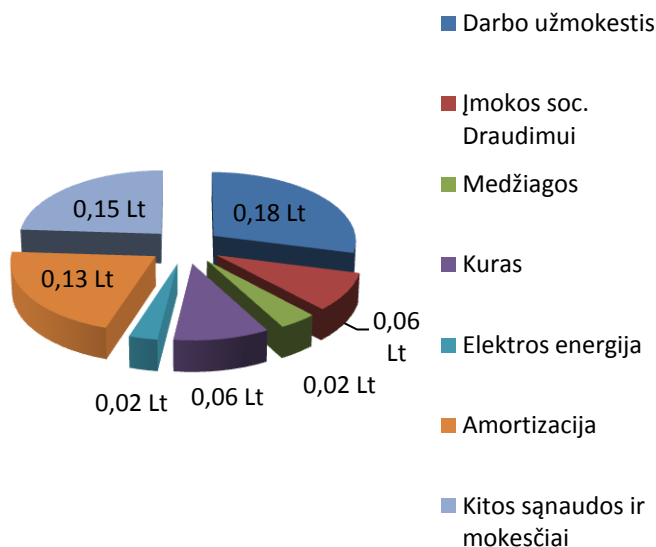
6 Pav. (Šaltinis - "Lietuvos geležinkelių" metinės ataskaitos)

Lentelėje pateiktais skaičiais išties sunku patikėti – tai, kas „Lietuvos geležinkeliams“ kainuoja 62 centus, įmonė parduoda beveik 5 kartus pigiau (pajamos vienam keleivio kilometrui gautos pajamas padalijus iš keleivių apyvartos). Tai prieštarauja bet kokiems ekonominiams ir verslo dėsniams.

Pagrindinis „Lietuvos geležinkelių“ bei Vyriausybės argumentas dėl tokios neįprastos situacijos yra tas, jog „Lietuvos geležinkeliai“ vykdo socialinę pareigą užtikrinti susisiekimą visiems gyvetojams, įskaitant tuos, kurie gyvena sunkiai pasiekiamose vietose.

Šį argumentą gal ir galima būtų suprasti, jei nebūtų alternatyvų geležinkelių transportui. Tačiau jų, netgi gerokai pigesnių, yra. Remiantis 2011 metais Vyriausybės paruoštos „Lietuvos valstybės valdomų įmonių veiklos“ ataskaitos duomenimis, 1 kilometro savikaina keleivį pervežti autobusu yra 22 centai. Paprastai kalbant, keleivį pervežti autobusu kainuoja beveik tris kartus pigiau nei tą patį padaryti traukiniu.

Jei žvilgtelsime giliau į tai, kas sudaro „Lietuvos geležinkelių“ išlaidas, pamatysime, kad geležinkeliečių 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 (pateiktame grafike (3 paveikslėlis) matome „Lietuvos geležinkelių“ sąnaudų išskaidymą 2009 metais).



7 Pav. (Šaltinis – Lietuvos Kainų ir Energetikos Kontrolės Komisija, 2009 m)

Turime pažymėti, kad 2012 metais „Lietuvos geležinkelių“ keleivių vežimo vietiniais maršrutais darbo užmokesčio ir įmokų socialiniam draudimui išlaidos nukrito iki 19 centų už kilometrą.

**Keleivių transporto rinkos iškraipymas.** Kalbant apie socialinę „Lietuvos geležinkelių“ funkciją, KC nuomone ji taip pat yra neatliekama. „Lietuvos geležinkeliai“ dubliuoja nemažą dalį autobusų maršrutų. Be to, parduodami paslaugą už mažesnę nei savikainą kainą, „Lietuvos geležinkeliai“ galimai dempinguoja transporto rinką.

Vienas pavyzdžių – maršrutas Vilnius-Kaunas. Lyginant su kitais, šis maršrutas yra šiek tiek mažiau nuostolingas, tačiau bet kuriuo atveju “Lietuvos geležinkeliai”, gabendami keleivius žemiau savikainos, veikia nuostolingai ir kenkia rinkos konkurencingumui

Išvada: net pakankamai apkrautas maršrutas “Lietuvos geležinkeliams” yra nuostolingas. Tai rodo milžinišką neefektyvumą arba „galimai“ įtartiną veiklą.

2012 m.	
Maršrutas Vilnius-Kaunas	mln.
Vežta keleivių, mln.	1.201
Keleivių apyvarta, mln. keleivio km	74.027
Keleivių vežimo pajamos, mln. lt	-
Pajamos (be PVM) tarifinės	7.671
Pajamos (be PVM) su subsidijomis	9.856
Pelnas/nuostolis iš keleivių vežimo, mln. lt:	-
<i>be subsidijų ir dotacijų</i>	-35.382
<i>su subsidijomis ir dotacijomis</i>	-33.197

8 Pav. Maršruto Vilnius-Kaunas duomenys

maršrutams bei leido “Lietuvos geležinkeliams” pasiekti pelną iš keleivių pervežimo tarptautiniais maršrutais. Vadinasi, vieno kilometro savikaina tarptautiniams maršrutams turėjo būti mažesnė nei 0,36 lt/km. Primename, kad keleivių vežimo vietiniais maršrutais savikaina 2011 metais siekė 0,61 lt (žr. 6 pav.). Toks reikšmingas sąnaudų skirtumas kelia pagrįstų įtarimų.

**Keleivių skaičius viename vagonė.** Dar vienas faktas, parodantis itin neefektyvią “Lietuvos geležinkelių” keleivių vežimo vietiniais maršrutais veiklą, yra vidutinis keleivių skaičius, pervežamas vienu vagonu. 2008 m. vidutiniškai vienu vagonu buvo gabenami vos 14 keleivių.

KC neturi naujausių duomenų apie vidutinį keleivių skaičių pervežamą vienu vagonu. Tačiau 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. Šis faktas visiškai nestebina žinant kokią mažą dalį keleivių transportavimo rinkos Lietuvoje užima geležinkelių transportas.

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

9 Pav. Keleivių skaičius viename vagonė, vietiniai maršrutai (šaltinis – Valstybinė Kainų ir Energetikos Kontrolės komisija)

**Ekologiško transporto mitas.** Galima dažnai išgirsti, kad geležinkelių transporto pranašumas yra jo ekologiškumas. KC skaičiavimai rodo, kad geležinkelių transportas Lietuvoje ne tik nėra ekologiškas, bet dažnai ekologiškumu nusileidžia net automobilių transportui.

„Lietuvos geležinkeliai“ vežimui naudoja dviejų tipų traukinius – varomus dyzeliniu kuru ir elektra. Elektra varomi traukiniai kursuoja maršrutais Vilnius-Kaunas bei Vilniaus traukinių stotis – Vilniaus oro uostas. Šiais maršrutais pervežama apie 29 proc. keleivių. Likusi dalis keleivių (71 proc.) pervežami dyzeliniu kuru varomu transportu.

2012 metais „Lietuvos geležinkeliai“ keleivių vežimui vietiniais maršrutais sunaudavo 3,38 mln. tonų dyzelinio kuro. Tuo tarpu keleivių apyvarta, neįskaičiuojant elektrifikuotą Vilnius – Kaunas ir dydžiu nereikšmingo Vilniaus traukinių stotis – Oro uostas maršrutų, siekė 180,47 mln. keleivio km. Tai reiškia, kad vieną keleivį nuvežti 100 km sunaudojama 1,87 kg dyzelinio kuro. Dyzelinio kuro tankis yra 0,83 kg/l. Vadinas, vieną keleivį nugabenti 100 km reikia 2,25 litro dyzelinio kuro.

Tai, kad vienam keleiviui nugabenti 100 km „Lietuvos geležinkeliai“ sunaudoja 2,25 litro dyzelinio kuro (9l keturiems keleiviams), anaipol neskamba ekologiškai. Vidutinis dyzeliniu kuru varomas automobilis sunaudoja 5-8l dyzelinio kuro 100 km. Naujesni automobilių modeliai šiuo atžvilgiu yra dar ekonomiškesni. Vadinas, automobilių transportas, dažnai kritikuojamas dėl ekologiškumo trūkumo, šioje srityje netgi lenkia geležinkelių transportą.

	2012 m.
<b>Sunaudojama dyzelino keleivių vežimui, tūkst. tonų</b>	<b>4.29</b>
<i>Iš jų vietiniams maršrutams(78,7%)</i>	<i>3.38</i>
<b>Keleivių apyvarta, mln. keleivio km (be Vilnius-Kaunas)</b>	<b>180.47</b>
<b>Sunaudojama dyzelino vienam keleiviui per 100 km, litrų</b>	<b>2.25</b>

10 Pav. Dyzelinio kuro sąnaudos (Šaltinis - "Lietuvos geležinkelių" duomenys)

**Problema ne nauja.** Ši problema į viešumą keliama jau ne pirmą sykį. 2009 metais KC narys Raimondas Kuodis viešame laiške „Kodėl reikia baigti kasmet deginti 150 milijonų litų „Lietuvos geležinkeliuose“?“, skirtame tuometinei Vyriausybei, analizavo šį klausimą pasitelkdamas kaštų-naudos analizę (KNA). Nors Vyriausybė ir sutiko su skaičiavimo metodologija, kurią naudojo ekonomistas, jos kontra-argumentai buvo gana migloti. Vyriausybės atstovai pažymėjo socialinę paslaugos naudą, savivaldybių atstovų nepritarimą geležinkelių transporto optimizavimo planams bei faktą, kad daugelyje Europos sąjungos narių geležinkelių transporto veikla yra nuostolinga, o praktika nuostolius kompensuoti valstybės biudžeto lėšomis yra įprasta. Tačiau R. Kuodžio analizėje nagrinėjama ne tik ekonominė, bet ir socialinė nauda, t.y. atsižvelgiama ne tik į keleivių *galimybes*, bet ir *norą* mokėti už paslaugą.

(Nuoroda į laišką [http://neris.mii.lt/~ekonomika/Econlib/Kuodis\\_2009k.pdf](http://neris.mii.lt/~ekonomika/Econlib/Kuodis_2009k.pdf)).

2011 m. autobusų vežėjas UAB „TOKS“ (Tolimojo keleivinio transporto kompanija) kreipėsi į Konkurencijos Tarybą su prašymu ištirti, ar „Lietuvos geležinkeliai“ nepažeidžia LR Konkurencijos įstatymo vykdydami „galimai“ grobuonišką veiklą, t. y. taikydami galimai keleivių vežimo geležinkelio transportu vietiniais maršrutais kaštų neviršijančias kainas. Tačiau Konkurencijos Taryba, remdamasi tuo, kad „Lietuvos geležinkelių“ vietinio vežimo rinkos dalis nesiekia 40 proc., o jų taikomi tarifai viršija įmonės *kintamuosius* kaštus, tyrimą nutraukė.

**Išvados ir pasiūlymai.** Kompetencijų Centras rekomenduoja nedelsiant nutraukti keleivių vežimą geležinkeliais vietiniais maršrutais, taip užkertant kelią iššvaistomiems vidutiniškai 141,59 mln. litų per metus, kurie galėtų pasiekti valstybės biudžetą kaip dividendai, ir būti kur kas efektyviau panaudojami kitose, ne mažiau socialiai svarbiose srityse.

Be to, Kompetencijų Centras mano, kad būtina atlikti nuodugnų tyrimą dėl sąnaudų paskirstymo vietiniams ir tarptautiniams maršrutams.

Kompetencijų Centras taip pat nepritaria argumentui, kad susisiekimo užtikrinimas yra pateisinamas pagrindas tęsti nuostolingą veiklą (už kurią iš savo kišenės, kaip įmonės akcininkas, sumoka kiekvienas gyventojas), nes:

- Susisiekimui užtikrinti galima pasitelkti gerokai pigesnes alternatyvas (pvz. autobusai), esant puikiai išvystytam Lietuvos kelių tinklui.
- Geležinkelių transportu pervežamų keleivių skaičius vietiniais maršrutais sudaro vos 0,95 proc. visų per metus pervežamų keleivių Lietuvoje, be to, vidutiniškai užpildoma vos penktadalis vietų juose. Nutraukus nuostolingą veiklą realios žalos padaryta nebus, tačiau valstybė sutaupys daug lėšų.
- Vienas Gyventojų Pajamų Mokesčio (GMP) procentinis punktas atitinka apie 200 mln. litų. Vien keleivių vežimo vietiniais maršrutais panaikinimu valstybė galėtų 0,71 proc. sumažinti gyventojų apmokestinimą.
- Vienos socialinės grupės (atokiose vietose gyvenantys keleiviai) interesai neturėtų būti laikomi svarbesniais nei kitų jautrių socialinių grupių interesai (pvz. žmonės, kuriems reikalingas sudėtingas ir brangus gydymas ir pan.).