

KELEIVIŲ VEŽIMO VIETINIAIS MARŠRUTAIS PASLAUGŲ ORGANIZAVIMO PROBLEMAS IR TOBULINIMO GALIMYBĖS SAVIVALDYBĖSE

Vadimas Popovas

Klaipėdos universitetas, Manto g. 84, LT-92294 Klaipėda, Lietuva

El. paštas vadimaspopovas@yahoo.com

Anotacija

Keleivių vežimo paslaugos priskiriamos prie viešųjų paslaugų grupės. Jos atlieka socialinę funkciją, todėl jų teikimas yra garantuotas įstatymu. Kartu šios paslaugos turi būti prieinamos visoms visuomenės socialinėms grupėms pagal kainą, atitikti piliečių keliamus kokybinius reikalavimus, bet kartu teikti ekonominę naudą vežėjams. Šių paslaugų teikimo organizavimas bendruomenės nariams – viena svarbiausių savivaldybės savarankiškų funkcijų. Savivaldybės turi užtikrinti šių paslaugų teikimą net ir komerciškai nenaudingomis sąlygomis. Atitinkamos keleivių grupės gali naudotis įstatymų ir savivaldybių tarybų nutarimais suteiktomis transporto lengvatomis, tačiau dėl šios priežasties vežėjų negautas pajamas privalo kompensuoti vietos savivaldybė. Straipsnyje analizuojama keleivių vežimų būklė savivaldybėse, aktualizuojami šios veiklos požymiai, kurie rodo valdymo sąstingį, nuolat kylančias problemas ir sprendimus pervežimų kainų didinimo, maršrutų ir važiuočių skaičiaus mažinimo, lengvatų atsisakymo ir paslaugos kokybės sąskaita.

Straipsnyje nagrinėjama Klaipėdos miesto tarybos įsteigtos viešosios įmonės „Klaipėdos keleivinis transportas“ 6 m. veiklos patirtis, rezultatai ir šios paslaugos teikimo valdymo modelis, finansinės schemos. Kartu svarstomos panašaus valdymo modelio diegimo galimybės kitose savivaldybėse, atsisakant siauro žinybiškumo, kooperuojant ir derinant veiklą tarp savivaldybių teikiant šias paslaugas, t. y. plėtojant viešojo transporto integraciją tarp savivaldybių.

Pagrindiniai žodžiai: keleivių vežimo paslaugos, viešasis transportas, viešoji paslauga.

Įvadas

Daugelyje pasaulio šalių keleivių pervežimų viešuoju transportu skatinimo ir šios paslaugos valdymo procesai jau seniai duoda rezultatų: piliečiai vis daugiau naudojami viešuoju transportu, nors ir auga jų pajamos, didėja automobilių skaičius. Vis plačiau diegiamos savivaldybių ir privataus verslo partnerystės formos, didinama konkurencija tarp vežėjų, gerėja keleivių pervežimų paslaugų kokybė. Politikai pripažįsta, kad Lietuvos viešojo transporto sistema vis dar tebėra nepatraukli ir viena labiausiai atsilikusių Europoje, bet greitų permainų šioje srityje jie artimiausiu metu neža-

da. Specialistai apgailestauja, kad atsakingos valdžios institucijos per 20 metų negebėjo sukurti patrauklaus, visiems prieinamo viešojo transporto sektoriaus, ir nesistebi, kad žmonės mieliau renkasi keliones automobiliu (Ugianskis, 2010). Lietuvoje jaučiamas sąstingis šioje srityje, daugelis savivaldybių toliau pasikliauja vienu municipaliniu vežėju. Kartu jaučiamas didelis savivaldybių biudžetinių išteklių trūkumas plėtojant šias paslaugas. Keleivių vežimų paslaugų valdymas per savivaldybės įsteigtą viešąją įstaigą parodė, kad šioje srityje galima padaryti nemenką pažangą.

Be viešojo keleivių pervežimo paslaugų sunku įsivaizduoti kasdienį gyvenimą, nes tai pirmojo būtinumo paslaugos, kurių identišku pakaitalų rinkoje nėra. Šios paslaugos yra labai svarbi kiekvienos šalies ūkio šaka, kuri užtikrina šalies, jos regionų, miestų ir gyvenviečių funkcionavimą. Be to, viešojo keleivinio transporto sistemos, kuriai priklauso viešojo keleivių pervežimo paslaugos, svarba kasmet didėja, nes plečiantis urbanizacijai, reikia sujungti priemiesčius ir regionų centrus ir taip įgyvendinti socialines garantijas plačiajai visuomenei. Kitaip tariant, keleivių pervežimo paslaugos teikimas yra labiau orientuotas į socialinės funkcijos atlikimą nei į komercinį paslaugos vaidmenį. Tačiau teikiant šias paslaugas, reikia pažvelgti ir į ekonominį šių paslaugų aspektą. Nors šalies Vyriausybė ar jos įgaliota institucija arba savivaldybė privalo teikti šias paslaugas, net jei jos yra nuostolingos, tačiau plėtojant šią sritį, reikia siekti ekonominės naudos. Straipsnyje analizuojama viešojo keleivių pervežimo paslauga ekonomikos požiūriu, siekiant išsiaiškinti, kokie socialiniai-ekonominiai rodikliai lemia šių paslaugų paklausą ir iš jų gaunamas pajamas.

Analizuojamos temos aktualumą atspindi dabartinė situacija savivaldybių administruojamoje viešųjų transporto paslaugų sferoje, kuri rodo, kad vietinė valdžia nepajėgia jų suteikti ir tinkamai organizuoti, pritraukti privačių vežėjų, kurių darbas yra efektyvesnis, todėl reikia keisti šios srities valdymo sistemą. Šių paslaugų teikimas vis labiau praranda socialinį viešosios paslaugos aspektą.

Tyrimo objektas – savivaldybių teikiamos kelevių vežimo vietiniais maršrutais paslaugos.

Straipsnyje analizuojama kelevių vežimo vietiniais maršrutais paslaugos teikimo problema, t. y. daugelis savivaldybių dėl lėšų trūkumo, pasenusių darbo organizavimo metodų, negebėjimo sudaryti konkurencinę aplinką, panaudoti partnerystės su privačiu verslu formas ir kt. priežasčių nepajėgia tinkamai organizuoti šių paslaugų, mokėti kompensacijų vežėjams dėl lengvatinio kelevių vežimo. Kartu ši problema neigiamai veikia darbo jėgos migracijos, užimtumo, urbanizacijos, regionų plėtrą.

Tyrimo tikslas – išanalizuoti kelevių vežimo vietiniais maršrutais paslaugos būklę ir, remiantis Klaipėdos savivaldybės šių paslaugų organizavimo patirtimi, naudojamu modeliu ir finansavimo schemomis, pateikti siūlymų, kaip būtų galima tobulinti šios paslaugos organizavimą.

Tyrimo uždaviniai:

1. išanalizuoti kelevių vežimo vietiniais maršrutais paslaugų būklę ir organizavimo problemas savivaldybių teritorijose;
2. ištirti pagrindinių veiksnių įtaką kelevių vežimams vietiniais maršrutais;
3. išnagrinėti ir pateikti Klaipėdos savivaldybės kelevių vežimo paslaugų organizavimo modelio pranašumus ir taikymo Lietuvos savivaldybėse galimybes.

Tyrimo metodai: periodinės mokslinės literatūros analizė, apibendrinimas, ekonominių ir statistinių duomenų analizė ir sintezė, atvejo analizė.

Kelevių vežimo paslaugų ypatumų apžvalga

Vidaus reikalų ministerijos atliktoje studijoje (2010, p. 5) viešosios paslaugos apibrėžiamos kaip „grupė paslaugų, kurioms būdingi šie skiriamieji požymiai: jų teikimą reguliuoja valstybės ar savivaldybės valdžios institucijos; jos gali būti teikiamos tiesiogiai valstybės ar savivaldybės organizacijų (biudžetinės, viešos įstaigos ar savivaldybių kontroliuojamos įmonės, bendrovės) ir / arba finansuojant ir reguliuojant (kontroliuojant) privačių ir / ar nevyriausybinių organizacijų veiklą, pastarosioms vykdant viešųjų paslaugų teikimą“. Viešosios paslaugos yra „svarbios visuomenės ar teritorinės bendruomenės narių ar jų grupių gyvenimo kokybei, bet būtų per brangios, jei šias paslaugas teiktų privatus sektorius“ (ten pat, 2010, p. 5). Dažnai viešosios paslaugos tapatinamos su socialinėmis paslaugomis, kurios Lietuvos Respublikos socialinių paslaugų įstatyme apibrėžiamos kaip „paslaugos, kuriomis suteikiama pagalba asmeniui (šeimai), dėl amžiaus, neįgalumo, socialinių problemų iš dalies ar visiškai neturinčiam, neįgijusiam arba praradusiam gebėjimus ar galimybes savarankiškai rūpintis asmeni-

niu (šeimos) gyvenimu ir dalyvauti visuomenės gyvenime“. Butkevičiaus (2002) teigimu, viešojo kelevių pervežimo paslaugos yra orientuojamos į tam tikras socialines grupes, nes dažniausia šiomis paslaugomis naudojasi socialiai remtini ir mažas pajamas turintys piliečiai. Ugianskis (2010) teigia, kad „daugelyje Europos miestų viešasis transportas yra itin populiarus. Pavyzdžiui, Berlyne 80 proc. susisiekimo vyksta viešuoju transportu. Paryžiuje ir Prahoje šis skaičius siekia apie 70 proc. Helsinkio valdžia skatina žmones naudotis miesto transportu, mažindama bilietų kainas“. Skietrys ir kt. (2008) pažymi, kad kelevių pervežimo paslaugų teikimas, naudojant viešąjį transportą, yra „modernus asmenų vežimo būdas, kai naudojamos transporto priemonės, galinčios vežti didelį skaičių žmonių per trumpą laiką. Taip sprendžiamos gyventojų mobilumo, aplinkosaugos, spūsties keliuose problemos“.

Vyriausybė ar jos įgaliota institucija bei savivaldybės turi užtikrinti šių paslaugų teikimą net esant komerciškai nenaudingoms sąlygoms. Dabar kelevių pervežimų miestų ir priemiestiniais maršrutais paslaugų teikimą savo teritorijose vykdo tik savivaldybės ir finansuoja tik iš savivaldybių biudžetų.

Norint tinkamai plėtoti viešojo kelevių pervežimo paslaugas, reikia žinoti, kas daro įtaką šių paslaugų paklausai. Apibendrinant Keršio, Jurkauskio, Ugiansko (2010) moksliniuose straipsniuose išsakytas nuomones, matyti, kad kelevių pervežimo paslaugų poreikį mieste ar rajone veikia gyventojų skaičiaus kaita; gyventojų pajamos; degalų kainų didėjimas; įdarbinimo lygio ir ekonominės veiklos rodikliai; gyventojų tankumas rajone.

Gyventojų pajamos yra viena pagrindinių priežasčių, kuri lemia kelevių pervežimo paslaugų paklausos pokyčius. Kaip rodo statistiniai duomenys, didėjant pajamoms, mažėja kelevių, naudojančių viešąjį transportą, skaičius. Tai reiškia, kad tarp pajamų ir viešojo transporto paklausos yra atvirkštinis ryšys. Abrante (2009) pabrėžia naudą esant dabartinei pasaulio ekonomikos padėčiai. Kadangi nemažai gyventojų gauna mažesnes pajamas nei prieš keletą metų, tai turėtų padidinti viešųjų kelevių pervežimo paslaugų paklausą. Dabar yra tinkamas laikas naudoti įvairias priemones, kurios padėtų išlaikyti padidėjusią paklausą, kai ekonomika pradeda atsigaivinti ir gyventojų pajamos pradeda didėti. Transporto paklausa taip pat neatsiejama nuo įdarbinimo lygio ir ekonominės veiklos rodiklių. Vežėjams sudėtinga pervežti daugiau kelevių visomis kryptimis, o mažesnio tankumo miestuose ir rajonuose gyventojai yra „išsibarstę“, todėl neretai tokiu atveju dalis miesto mikrorajonų ar gyvenviečių yra nepasiekiami viešuoju transportu dėl ekonominių priežasčių (viešojo transporto įmonėms nenaudinga organizuoti maršrutus į vietas, kur gyvena santykinai nedaug gyventojų).

Vautier (2011) pažymi, kad gyventojų naudojimas keleivių pervežimo viešuoju transportu paslaugomis sumažina aplinkos užterštumą. Jos taip pat gali sukurti gyventojams daugiau erdvės, nes kuo daugiau gyventojų naudosis viešuoju transportu, tuo mažės individualių lengvųjų automobilių skaičius gatvėse.

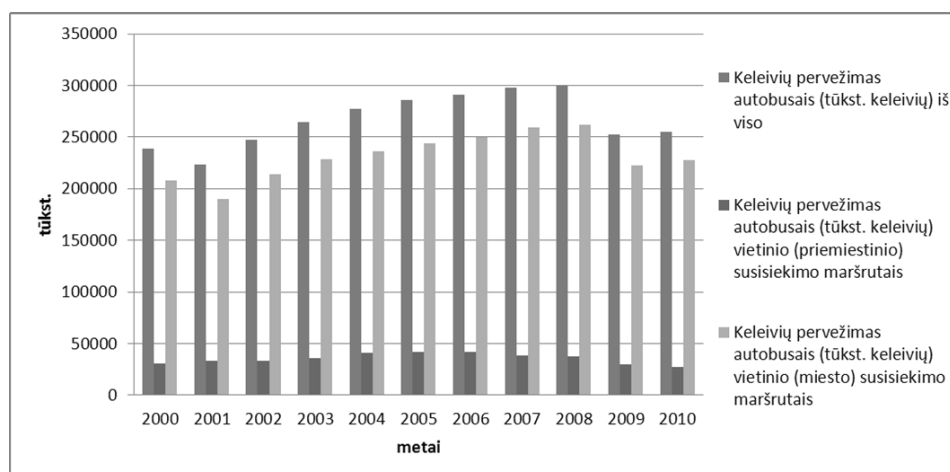
Gyventojų naudojimas viešuoju transportu ne tik mažina gatvių ir rajoninių susisiekimo kelių apkrovimą, taip mažindamas ekologinę žalą miestams ir priemiesčiams, bet kartu yra daugelio miesto gyventojų susisiekimo priemonė, nes gaudami nedideles pajamas ne visi gali rinktis keliones privačiu automobiliu. Abrante (2009) teigia, kad padidėjus gyventojų pajamoms, automobilių skaičius gatvėse padidėja, o kartu sumažėja keleivių, besinaudojančių keleivių pervežimo viešuoju transportu paslaugomis, skaičius. Ugianskis (2010) įvardija du svarbiausius kriterijus, kurie skatina gyventojus dažniau rinktis šias paslaugas – tai patogumas ir pigumas.

Keleivių vežimų vietiniais maršrutais paslaugų būklės analizė

Mažėjantis keleivių skaičius yra viena viešojo transporto problemų. Lietuvoje viešuoju kelių transportu pervežama apie 98 proc. visų keleivių. Iš visų kelių transporto rūšių šalies viduje daugiausiai keleivių yra pervežama autobusais. Nors 2000 m. autobusais buvo pervežta 59,9 proc. visų keleivių, tačiau ši dalis didėjo ir 2009 m. siekė net 66,4 proc. 1995 m. Lietuvoje 1000 gyventojų teko 197 individualūs automobiliai. Šis rodiklis kasmet didėjo: 2009 m. 1000 gyventojų teko 468 automobiliai, 2010 m. – 479 automobiliai.

Kartu didėjo ir pervežamų keleivių skaičius: 2000 m. jis siekė 238 mln. keleivių, 2005 m. – 286 mln. keleivių, 2007 m. – 298 mln. keleivių. Tačiau nuo 2008 m. pervežtų keleivių skaičius pradėjo mažėti: tais metais buvo pervežta 299 mln. keleivių, 2009 m. – 252 mln. keleivių, 2010 m. – 255 mln. keleivių. Keleivių skaičių lemia vidutinis gyventojų darbo užmokestis, bendrasis vidaus produktas (BVP), tenkantis 1000 gyventojų, bedarbių skaičius, gyventojų skaičius ir emigracijos mastas. Ypač probleminė keleivių vežimų vietiniais maršrutais sritis – priemiestinio susisiekimo maršrutai. Priemiestinio susisiekimo maršrutais keleivių pervežimas sudaro neįžymią dalį visų pervežimų (žr. 2 pav.). 2000 m. šiais maršrutuose buvo pervežta tik 12 proc. visų keleivių, 2005 m. ši dalis padidėjo iki 14 proc., tačiau 2009 m. šiais maršrutais buvo pervežta 11 proc. keleivių, 2010 m. – 10,7 proc. Tam įtakos turėjo priemiestinio susisiekimo maršrutų skaičiaus mažinimas dėl savivaldybių finansinių sunkumų, neretai priemiesčių gyvenvietės, esančios rajonų teritorijose lieka be viešojo transporto susisiekimo dėl atskirų savivaldybių žinybiškų siaurų interesų: rajonų savivaldybės nepajėgia teikti šias paslaugas, miestų savivaldybės nesikiša į rajonų reikalus, nors šių gyvenviečių gyventojai dažniausia dirba miestuose.

Miesto maršrutuose pervežama daugiausia keleivių, nes pirmiausia ten daug gyventojų; antra, geriau išplėtotą viešojo transporto sistema. Tačiau keleivių skaičius 2009 m. mieste taip pat sumažėjo nuo 262 mln. (2008 m.) iki 223 mln. keleivių, 2010 m. – 227 mln. keleivių. Mieste gyventojų judrumą sumažino finansinis nuosmukis.



1 pav. Pervežtų keleivių autobusais (tūkst. keleivių) priemiestiniais ir miesto maršrutais dinamika 2000–2010 m.

Šaltinis: sudaryta autorius, remiantis Statistikos departamento duomenimis.

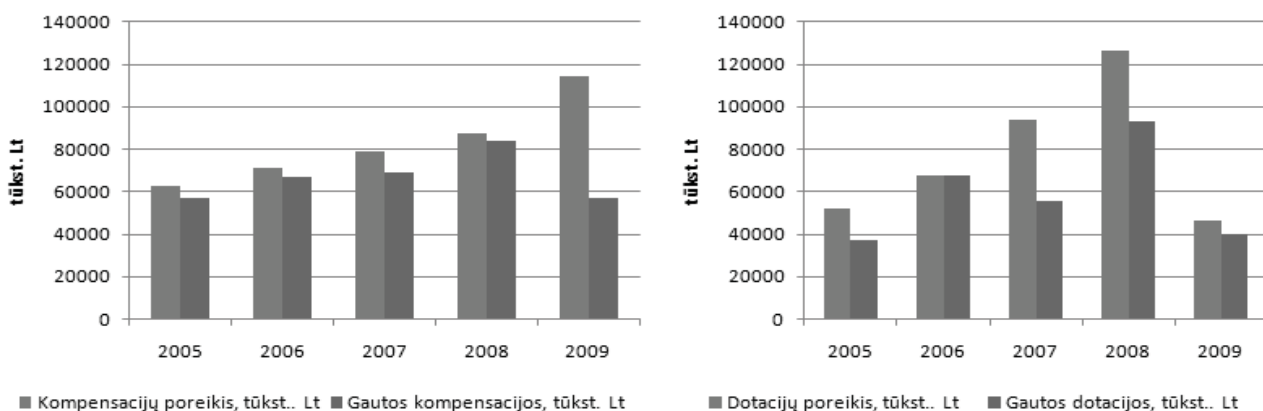
Viena svarbiausių viešojo transporto sistemos problemų ta, kad už viešojo keleivių pervežimo paslaugas mieste ar rajone gaunamos pajamos nepadengia

visų sąnaudų. Nors matyti, kad pajamos kasmet didėjo: pajamos už bilietus 2005 m. sudarė 114 mln. Lt, 2007 m. – 132,4 mln. Lt, 2009 m. – 164,6 mln. Lt,

tačiau sąnaudos nuolat buvo didesnės už pajamas. 2005–2009 m. pajamos padidėjo beveik 50 mln. Lt, o sąnaudos – net 100 mln. Lt. Didžiausias nuostolis buvo 2008 m., kai skirtumas tarp pajamų ir sąnaudų buvo apie 215 mln. Lt, arba pajamos padengė tik 41,1 proc. sąnaudų.

Viešojo keleivių vežimo paslaugas teikiančioms įmonėms (vežėjams) turi būti kompensuojama už patirtus nuostolius dėl suteiktų lengvatų tam tikroms keleivių grupėms (įstatymais numatytos pervežimų lengvatos, lengvatos nustatytos savivaldybių tarybų sprendimais). Ši nuostolių dalis turi būti kompensuojama iš savivaldybių biudžetų kompensacijų ir dotacijų forma. Valstybės biudžetas analizuojamų paslaugų plėtrą nekompensuoja ir nedotuoja. Todėl dauguma savivaldybių mažina paslaugų apimtį: maršrutus, va-

žiuočių skaičių, atsisako vežimo lengvatų atskiroms socialinėms grupėms, t. y. priverstos tai daryti dėl nepakankamų finansinių išteklių, ypač ekonominio nuosmukio sąlygomis. Savivaldybės, neturėdamos pakankamai lėšų, vežėjų problemą sprendžia didindamos vežimo kainas. Remiantis 3 paveikslo duomenimis, matyti, kad keleivių pervežimų vietiniais ir priemiestiniais maršrutais paslaugas teikiančios įmonės (vežėjams) kasmet skiriama mažiau kompensacijų ir dotacijų nei jų poreikis. 2005–2008 m. gautos kompensacijos padengdavo vidutiniškai 92 proc. reikalingų kompensacijų, o 2009 m. – tik 50 proc. Dėl šios priežasties vežėjai patyrė didelių nuostolių. Savivaldybių skiriamos dotacijos taip pat nė vienais metais neviršijo reikalingo dotacijų poreikio, išskyrus 2006 m, kai dotacijų poreikis buvo lygus gautoms dotacijoms.

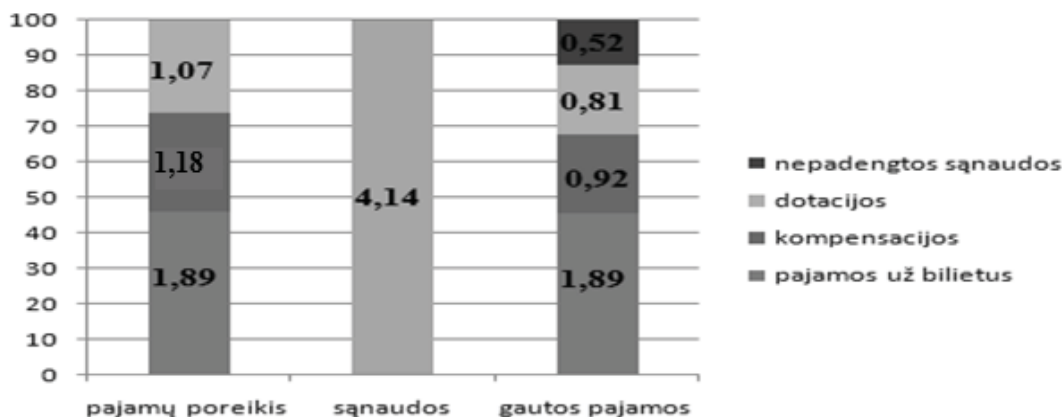


2 pav. Miesto viešojo keleivių pervežimo įmonėms reikalingų kompensacijų ir dotacijų poreikio bei jų gavimo dinamika

Šaltinis: sudaryta autorius, remiantis Socialinės ir ekonominės plėtros centro (2010, p. 10) duomenimis.

3 paveiksle pateikti vidutinio metinio pajamų poreikio, gautų pajamų ir sąnaudų dydžių (Lt / km) rodikliai. Vidutinės sąnaudos 2005–2009 m. siekė 4,14 Lt / km. Pagal pajamų poreikį buvo planuojama, kad 1,89 Lt / km. sąnaudų padengs iš pajamų,

gautų už bilietus, 1,18 Lt / km – iš kompensacijų, o 1,07 Lt / km – iš dotacijų. Tačiau vidutinės gautos pajamos už bilietus, iš kompensacijų ir dotacijų nepadengė visų sąnaudų. Trūko net 0,52 Lt / km pajamų, kad būtų padengtos vidutinės sąnaudos.



3 pav. Vidutinis metinis pajamų poreikis sąnaudoms padengti ir gautos pajamos (Lt / km)
Šaltinis: sudaryta autorius, remiantis Socialinės ir ekonominės plėtros centro (2010, p. 11) duomenimis.

Nors viešojo transporto paklausa per pastaruosius 15 metų didėja, tačiau paskutiniaisiais metais dėl vidutinio gyventojų darbo užmokesčio sumažėjimo pervežtų keleivių skaičius vėl mažėja. Ypač mažėja keleivių pervežamai šalies rajonuose, nes mažėja maršrutų, reisų skaičius, sparčiai didėja pervežimų kaina, kuri darosi neprieinama mažas pajamas gaunantiems piliečiams. Tai reikalauja atskiro tyrimo. Viena pagrindinių viešojo transporto problemų ta, kad pajamos, gautos už bilietus, nepadengia sąnaudų. Nors savivaldybė vežėjams skiria kompensacijas ir dotacijas, tačiau šio finansavimo nepakanka padengti visų sąnaudų. Gautinos kompensacijos ir dotacijos nė vienais metais neviršijo jų poreikio.

Keleivių vežimo vietiniais maršrutais paslaugų organizavimo problemų tyrimas

Vietinio viešojo transporto organizavimo ir finansavimo funkcijos visiškai perduotos vietos savivaldybėms (jų – 60). Kiekvienos savivaldybės teritorijoje viešasis transportas organizuojamas skirtingai, nes nevienodos savivaldybių pajamos, savivaldybių strateginio valdymo politinis lygmuo, savivaldybės veiklos lygmuo, taip pat skiriasi savivaldybės institucijų organizacinio potencialo plėtra, galimybės samdyti gerus šios srities specialistus, rasti investavimo šaltinius autobusų parkų plėtrai ir atnaujinimui. Dėl kompensacijų ir dotacijų nepakankamumo dengiant nuostolius kenčia vežėjai. Savivaldybės priverstos nuolat didinti pervežimų tarifus, o blogėjant paslaugų kokybei, mažinti maršrutų ir važiuočių skaičių. Be to, kai kurie maršrutai vykdomi ne visomis darbo dienomis arba kartą per dieną, kai kuriose savivaldybėse priemiestiniai reisai vykdomi kartą per savaitę. Visa tai didina nedarbą, nes gyventojai negali nuvykti į darbą, gyventojams kyla daugybę socialinių problemų, o tai skatina darbo jėgos emigraciją, stabdomi urbanistiniai procesai šalyje.

Keleivių vežimo vietiniais maršrutais sistema šalyje šiuo metu pernelyg decentralizuota, jaučiamas šių paslaugų teikimo apimčių mažėjimas, valdymo tobulinimo sąstingis. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija faktiškai nedaro įtakos viešųjų transporto paslaugų teikimui miestuose ir rajonuose. Vyriausybė nepadedą miestams ar rajonams dotuojant atskirus maršrutus, nerengiami savivaldybių ir privataus verslo įmonių partnerystės veiklą reglamentuojantys dokumentai, nes savivaldybės savarankiškai nepajėgia to inicijuoti. Daugelis savivaldybių, ypač rajonuose, net neturi pareigybių, atsakingų už viešąjį transportą, o šios funkcijos išdalytos savivaldybių administracijos padaliniais. Savivaldybių veikla šioje srityje nėra efektyvi (tai pagrindžia statistiniai duomenys), savivaldybės negeba išspręsti viešojo susisiekimo klausimų, (pvz., kai gyventojai gyvena vienoje, o dir-

ba kitoje savivaldybėje). Tokiu būdu rajonų ir kaimo vietovių gyventojai nuvykimo ir grįžimo problemas turi spręsti patys.

Dabar tradiciškai galiojanti schema, teikiant minėtas paslaugas, daugelyje savivaldybių grindžiama tuo, kad rinkoje dalyvauja vienas municipalinis vežėjas. Pagal *Viešojo transporto efektyvaus panaudojimo vežant keleivius koncepciją* (2010) dažniausia municipalinis vežėjas yra autobusų parkas, kuris organizuoja bilietų platinimą ir gauna visas pajamas už parduotus bilietus (tam tikrais atvejais – atskaičius komisinius platintojams), o autobusų parko teisinis statusas paprastai yra uždaroji akcinė bendrovė, kurią administruoja miesto ar rajono savivaldybė. Šiuo atveju vežėjas prisiima pajamų surinkimo riziką. Autobusų parkai neretai dirba ne konkurencinėmis sąlygomis, privatūs vežėjai (daugiausia mikroautobusų) – taip pat, aptarnaudami atskirą maršrutą.

Jurkausko (2004) nuomone, formaliai viešojo transporto įmonės, kurios teikia viešąsias keleivių vežimo paslaugas, yra nepriklausomos ir atsakingos už savo sprendimus, tačiau realiai savivaldybė kontroliuoja jų veiklą daugelyje sričių, pavyzdžiui, nustatant teikiamų paslaugų apimtį ir mokesčius už jas. Kitų šalių patirtis parodė, kad rinkoje atsiradus konkurencijai, viešojo transporto įmonės pradeda efektyviau veikti (Hilmola, 2011). Formuojantis konkurencinei viešųjų paslaugų rinkai, savivaldybė (tiksliau savivaldybės viešojo administravimo funkcijas atliekantys subjektai) privalo nustatyti paslaugų kokybės standartus, stebėti veiklą ir subsidijuoti paslaugų operacijas, kai tai pateisina viešieji interesai (Vidaus reikalų ministerija, 2010). Vienas konkurencijos sudarymo rinkoje būdu yra vežėjų atranka teikti keleivių vežimo paslaugas konkurso būdu. Vežėjas, kuris pasiūlo mažesnę vežimo kainą ir aukštesnę vežimų kokybę, laimi konkursą, ir valstybė iš jo perka keleivių vežimo paslaugas, taip valstybė taupo lėšas, o keleiviams sudaromos geresnės pervežimo sąlygos. Minėtas kontekstas turi įtakos keleivių vežimo paslaugų kokybės augimui ir paslaugos patrauklumo keleiviams padidėjimui. Daugelio Europos miestų patirtis rodo, kad vykdomi konkursai padeda pagerinti viešojo transporto paslaugų kokybę, sumažina vežimo kainą. Pažangiausiomis sistemomis pripažįstamos Danijos ir Švedijos miestų susisiekimo sistemos, kurios buvo pradėtos kurti prieš 10–12 m. Šių šalių miestuose vežėjai taip pat renkami konkursu būdu (Juškevičius ir kt., 2006).

Kaip turėtų būti tobulinamas keleivių pervežimų paslaugų teikimo valdymas, nusakė daugelis šios srities mokslininkų. Butkevičiaus (2006) nuomone, „maršrutą reikia žiūrėti kaip į prekę, kurią užsakovas (valstybė, savivaldybė) turi parduoti vežėjams kuo palankesnėmis sąlygomis“ (p. 52). Toks požiūris padėtų keleivių pervežimo sferai taikyti rinkos principus. Ve-

žėjai galėtų konkuruoti tik paslaugos kaina ir kokybės požiūriu, neatsižvelgdami į savo statusą.

Vidaus reikalų ministerijos atliktoje studijoje (*Privatinių asmenų įtraukimo į viešųjų paslaugų teikimą savivaldybėse galimybių analizė*) pabrėžiama nauda, gaunama iš privataus sektoriaus, kuris pradeda teikti viešąsias paslaugas. Atlikus analizę paaiškėjo, kad savivaldybės yra linkusios perduoti viešųjų paslaugų teikimą privataus sektoriaus įmonėms, nes „paslaugos tampa kokybiškesnės (jei gerai organizuojamas perdavimas; parenkamas geras paslaugos tiekėjas), <...> savivaldybės turi paslaugas administruoti, o ne jas teikti, įmonės specializuojasi tose srityse ir todėl teikia kokybiškesnes paslaugas“ (LR vidaus reikalų ministerija, 2007).

Vežėjų rinkimas konkursų būdu suteikia galimybę privačiajam sektoriui „įeiti“ į viešojo transporto rinką, taip sudarydamas sąlygas viešojo ir privataus sektoriaus bendradarbiavimui. „Viešojo ir privataus sektorių atstovų bendradarbiavimas pagrįstas ilgalaike sutartimi, kurio esmė – teikti tradiciškai viešojo sektoriaus kompetencijai priskiriamas paslaugas ir plėtoti šių paslaugų teikimui reikalingą infrastruktūrą“ (Paliulis, 2008). Ši partnerystė gali apimti įvairias partnerystės formas, pvz.: privataus sektoriaus nuosavybė valstybės ar savivaldybių veikloje, informavimas ir konsultavimas tarp viešojo ir privataus sektorių, netradicinis viešųjų pirkimų būdas, kai sudaroma ilgalaikė sutartis tarp viešojo ir privataus sektorių dėl viešosios infrastruktūros sukūrimo ar viešųjų paslaugų tiekimo. Pirmoji priežastis, kuri lemia viešojo ir privataus sektorių bendradarbiavimą – viešojo sektoriaus finansiniai ištekliai ir finansinės galimybės yra ribotos. Antroji priežastis – kasmet vis didėja viešųjų paslaugų infrastruktūros poreikis; trečioji – poreikis gerinti viešųjų paslaugų kokybę ir mažinti šių paslaugų teikimo sąnaudas. Pasiiekti gerų rezultatų leidžia tai, kad viešasis sektorius turi galimybę, teikdamas viešąsias paslaugas, naudotis privataus sektoriaus finansiniais ištekliais, idėjomis, žiniomis, praktine ir technine patirtimi.

Privatūs vežėjai, „įėję“ į rinką, atsinešą savo patirtį, naujas technologijas, finansinius išteklius. Valstybė gali sumažinti valstybės biudžeto išlaidas, skirtas teikti viešąsias paslaugas ir kurti naujas. Privatūs vežėjai geba greičiau įgyvendinti viešųjų paslaugų ir investicinius projektus, atsiranda mažesnė rizika, kad visuomeniniai projektai bus neįgyvendinti, nes privatus sektorius yra suinteresuotas, kad projektas būtų įvykdytas numatytu laiku. Privatus vežėjas, norėdamas pritraukti daugiau klientų ir taip padidintų savo pajamas, siekia pagerinti teikiamų viešųjų paslaugų kokybę ir sumažinti viešųjų paslaugų teikimo sąnaudas. Privataus sektoriaus lankstumas, specializacija ir geresnis rizikos valdymas leidžia konkrečias paslaugas teikti

pigiau ir profesionaliau nei viešasis sektorius. Kaip teigia Butkevičius (2008), atlikti tyrimai ir patirtis ES šalyse, kur viešojo transporto sektoriuje jau daugelį metų vyksta konkurencija, rodo, kad, pritaikius tinkamas apsaugos priemones, reguliuojamos operatorių konkurencijos įvedimas leidžia mažesne kaina gauti patrauklesnes ir naujoviškesnes paslaugas.

Todėl svarbu išsiaiškinti, kokios žmonių grupės naudojami viešuoju transportu ir kokie veiksniai turi įtakos keleivių pasirinkimui naudotis šiuo transportu. Kartu reikia išanalizuoti, kokiems tikslams vartotojai naudoja šias paslaugas. Tai svarbu atliekant viešojo transporto paklausos prognozes.

Hilmola (2011) nuomone, sukurti pelningą viešojo keleivinio transporto sistemą yra labai sunku, nes neretai gaunamos pajamos nėra didesnės už veiklos sąnaudas. Svarbiausias veiksnys, lemiantis gaunamas pajamas iš viešojo keleivių pervežimo paslaugos, yra keleivių skaičius, kuris naudojasi šia paslauga. Norint padidinti pajamas, reikia pritraukti daugiau vartotojų, todėl reikia išsiaiškinti, kokie veiksniai lemia gyventojų pasirinkimą naudotis arba nesinaudoti viešuoju transportu. Pagrindinis veiksnys, kuris lemia šios paslaugos vartojimą, yra paslaugos kaina. Jie kokybę vertina remdamiesi šiais kriterijais:

- ar autobusai perpildyti ar neperpildyti keleiviais;
- ar autobusai nukrypsta nuo grafiko;
- ar pakankamas maršrutų kiekis;
- kaip elgiasi autobusų vairuotojai;
- Ar paslaugos kaina dera su kokybe.

Kita priežastis, kodėl keleiviai gali nesinaudoti viešuoju transportu, ta, kad dalis keleivių, norėdami pasiekti savo tikslą, privalo važiuoti keliais autobusais, nes nėra tokio maršruto, kuris jiems tiktų.

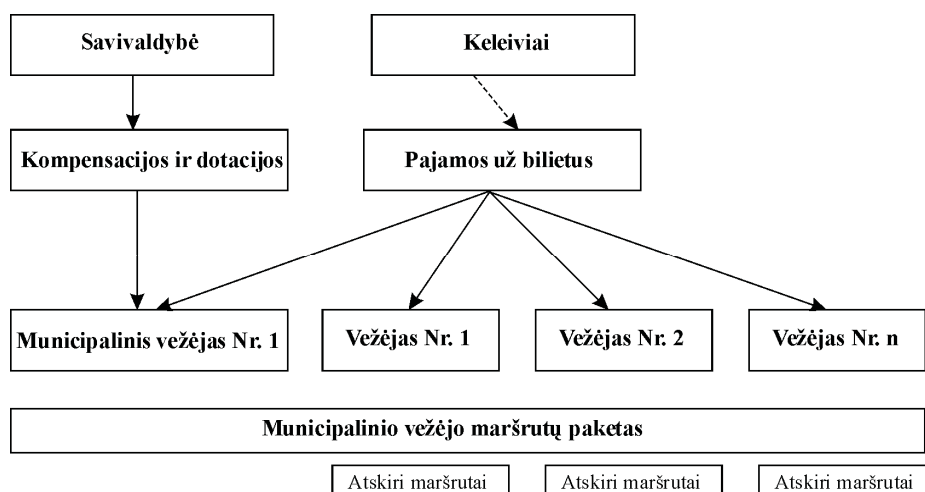
Viešojo transporto paslaugų kainos nustatymas nėra paprastas, kaip kitų paslaugų, nes savivaldybė turi teisę reguliuoti paslaugos kainą. Kadangi keleivių pervežimo paslaugos priskiriamos prie socialinių paslaugų, todėl savivaldybės privalo užtikrinti keleivių pervežimo paslaugų teikimą visuomenei net komerciškai nenaudingomis sąlygomis, todėl joms priklausiančios viešojo transporto įmonės yra tiesiogiai susijusios su iš tarifų gaunamomis pajamomis, kitomis atsitiktinėmis pajamomis (pvz., reklama) ir dotacijomis iš savivaldybės biudžeto. Vežėjai dažniausia įpareigojami steigėjų užtikrinti susisiekimą ir kartu jiems sukuriama sąnaudų patyrimo neišvengiamybė. Tik ribotais vidaus vadybos sprendimais autobusų parkų vadovybė gali daryti įtaką sąnaudų mažinimui (iki tam tikro lygio), veiklos efektyvumo didinimui, keleivių pritraukimui reklamos priemonėmis, tačiau iš esmės nedaro įtakos visam mikroekonominio pajamų–sąnaudų ir pelno balansavimo procesui. Todėl įmonės pasmerkiamos nuostolingai veiklai, jei jų steigėjų nustatytos bilietų kainos nepadengia realių keleivių vežimo

sąnaudų. Dirbdamos nuostolingai įmonės išiskolina tiekėjams. Tik turėdami apyvartinių lėšų gavimo pirmenybę laike (už parduotus bilietus) prieš jų išleidimą (darbo jėgos ir tiekėjų sąskaitų apmokėjimas), vežėjai apsirūpina jomis einamajai veiklai užtikrinti. Tačiau lėšų transporto priemonėms atnaujinti nelieka. Savivaldybės, nustatydamos autobusų parkams jų teikiamų paslaugų kainas ir įpareigodamos juos atlikti tam tikrą paslaugų mastą, išpareigoja atlyginti patirtus nuostolius arba, kitaip tariant, teikti dotacijas. Dotacijų apskaičiavimas, jų mokėjimo sąlygos, terminai daugeliu atveju teisiškai nėra apibrėžti tarp savivaldybių ir autobusų parkų. Net ir teisiškai apibrėžus dotacijų mokėjimus, praktiniame lygmenyje autobusų parkai turi mažai galimybių pasinaudoti teisinėmis priemonėmis (pvz., kreiptis į teismą dėl išpareigojimų nevykdymo). Priežastis – steigėjo ir įsteigtosios įmonės santykiai, kai steigėjas skiria pavaldžios įmonės vadovą. Nors formaliai visos sąlygos savo teisių gynimui teisme autobusų parkams yra sudarytos, ta-

čiau nėra nė vieno atvejo, kad autobusų parkas būtų kreipęsis į teismą dėl steigėjo išpareigojimų nevykdymo. Nors iš tiesų dėl šio nevykdymo daugelio įmonių veikla komplikuojasi, nuolat dirbdamos nuostolingai įmonės yra išiskolinusios tiekėjams ir mokesčių administratoriams.

Viešojo keleivių pervežimo paslaugų kainą nustato savivaldybė. Vežėjai gali siūlyti savo kainą, bet ji nėra galutinė. Dažnai šių paslaugų kaina nepadengia visų sąnaudų, todėl savivaldybė vežėjams turi skirti kompensacijas ir dotacijas, kad šie nebankrutuotų. Reikia pabrėžti, kad kainos nustatymo mechanizmas ir lengvatų taikymas neišvengiamai turi įtakos teikiamų paslaugų kokybei.

Daugelyje Lietuvos savivaldybių viešojo keleivinio transporto finansavimo schema yra labai paprasta (žr. 4 pav.). Savivaldybėje keleivių pervežimo paslaugas teikia municipalinis vežėjas, kuris priklauso savivaldybei, ir privatūs vežėjai.



4 pav. Viešojo keleivinio transporto finansavimo schema daugelyje šalies savivaldybių
Šaltinis: sudaryta autorius, remiantis Viešojo transporto efektyvaus panaudojimo vežant keleivius koncepcija.

Kaip matyti iš 4 paveikslo, šių vežėjų maršrutai dubliuojasi: kiekvienas vežėjas turi savo atskiras maršrutų sistemas, kurios tarpusavyje nėra suderintos. Municipalinio vežėjo maršrutų paketas neretai apima kitų vežėjų maršrutus, t. y. tokiu pat maršrutu važiuoja ir municipalinis vežėjas, ir privatūs vežėjai. Didesnes pajamas gaunantys gyventojai renkasi privačių vežėjų teikiamas paslaugas, nes jos dažniausia būna kokybiškesnės. Taip municipalinis vežėjas praranda dalį klientų, o kartu ir dalį pajamų. Be to, municipalinis vežėjas turi suteikti įvairių lengvatų tam tikrų grupių keleiviams, kurie yra nurodyti Lietuvos Respublikos transporto lengvatų įstatyme. Tai irgi turi įtakos municipalinio vežėjo pajamų, gautų iš kliento, sumažėjimui, tačiau municipalinio vežėjo prarastų pajamų dalį kompensuoja savivaldybė. Viešojo keleivinio transporto paslaugų įgyvendinimą reglamentuojantys

priimti įstatymai ir vyriausybės nutarimai rodo, kad savivaldybė turi užtikrinti „visų šalies piliečių galimybę naudotis viešojo transporto paslaugomis, taikant tam tikroms keleivių kategorijoms lengvatas, suteikiant teisę važiuoti nemokamai arba įsigyti bilietus su nuolaida, o vežėjams patirtus nuostolius kompensuoti iš valstybės (savivaldybės) biudžeto“ (Jurkauskas, 2004). Lietuvoje šis finansavimas yra nepakankamas. Vežėjui teikiamo finansavimo (kompensacijos ir dotacijos) dydis nustatomas prieduose prie visuomenės aptarnavimo sutarties. Sutartyje numatytas finansavimo dydis kalendoriniams metams paskirstomas tolygiai periodais, bet ne rečiau kaip ketvirčiais.

Jurkausko (2004) nuomone, visuomet atsiranda prieštaravimų tarp transporto organizacijų ir keleivių interesų. Pirmiausia, tenkinat keleivių interesus, reikia didinti viešojo transporto maršrutų skaičių, mažin-

ti kainas už pravažiavimą, mažinti persėdimų skaičių kelionės metu, kurti vieningas miesto priemiestinio transporto sistemas, tačiau visos šios priemonės neišvengiamai veikia transporto organizacijų darbo ekonominius rodiklius. Šios problemos sprendimo variantas – keisti tarifų sistemą arba teikti dotacijas transporto organizacijoms.

Keleivių vežimų paslaugų organizavimo partitės Klaipėdos savivaldybėje

Dar 1998 m. Vilniaus Gedimino technikos universitete buvo atlikta keleivių vežimo paslaugų teikimo tobulinimo mokslinė studija, kur buvo panaudota ir šių paslaugų suteikimo praktika kai kuriose Skandinavijos šalyse. Studijos išvadose buvo akcentuojama, kad kuriant keleivių vežimo vietiniais maršrutais paslaugų suteikimo modelius, reikia rasti priimtinas veiklos partnerystės formas ir pritraukti privataus verslo įmones, kurių veikla yra efektyvesnė.

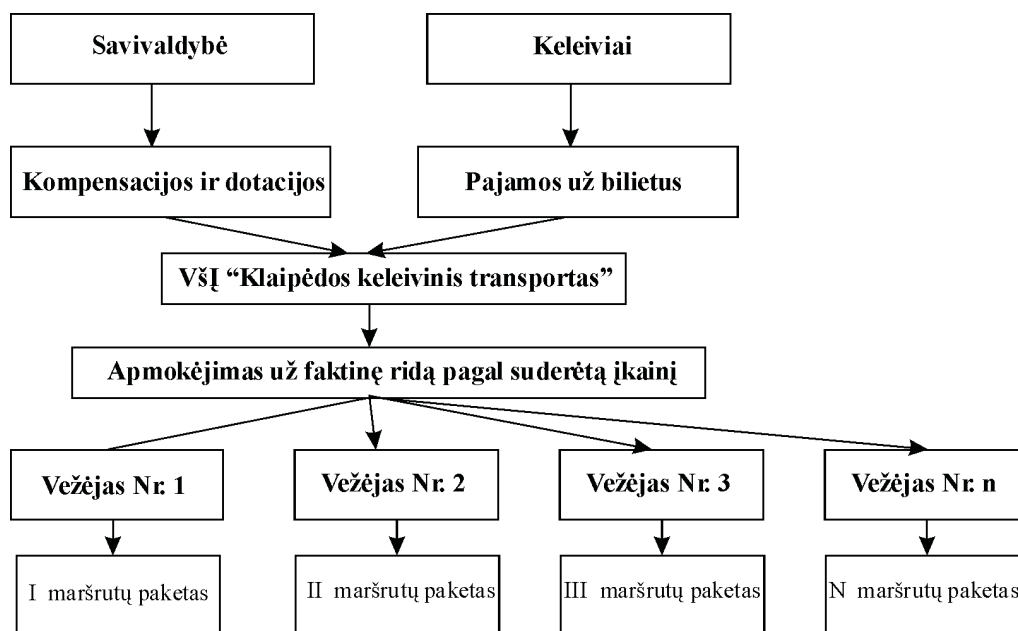
2003 m. Klaipėdos miesto savivaldybės taryba, vadovaudamasi minėtos mokslinės studijos išvadomis, nutarė įsteigti viešąją įstaigą „Klaipėdos keleivinis transportas“ (analogiškos įstaigos įsteigtos Vilniuje ir Kaune), kuriai buvo nustatytos pagrindinės veiklos funkcijos: visų transporto rūšių darbo koordinavimas,

pajamų už parduotus bilietus, kompensacijų, dotacijų kaupimas, nustatyta tvarka atsiskaitymas su vežėjais už atliktą darbą; viešojo transporto sistemos organizavimas, maršrutų ir tvarkaraščių nustatymas, vežėjų darbo kontrolė, konkursų organizavimas; bilietų gamybos, platinimo ir kontrolės organizavimas, norminių aktų rengimas, investicinių projektų rengimas ir administravimas ir t. t.

Tais pačiais metais savivaldybė organizavo konkursą keleivių pervežimo paslaugoms teikti. Konkurso laimėjo trys įmonės, kurios aptarnavo visus maršrutus. Tiesiogines keleivių pervežimo paslaugas šiuo metu Klaipėdos mieste teikia:

- savivaldybei priklausanti įmonė UAB „Klaipėdos autobusų parkas“;
- 2 privačios įmonės: UAB „Pajūrio autobusai“ ir KTKB „Gintarinis vairas“.

Klaipėdos mieste keleivių pervežimo paslaugas teikia savivaldybei priklausanti įmonė ir privatūs vežėjai, kurie sujungti į bendrą bilietų sistemą. Keleivių pervežimo paslaugų finansavimo schema iš esmės skiriasi nuo daugelio Lietuvos savivaldybių; vežėjų maršrutai yra suderinti tarpusavyje, jie nesidubliuoja (žr. 5 pav.).



5 pav. Viešojo transporto finansavimo schema, įtraukiant privataus kapitalo vežėjus į bendrą bilietų sistemą
Šaltinis: sudaryta autorius, remiantis Viešojo transporto efektyvaus panaudojimo vežant keleivius koncepcija.

Vežėjams už suteiktas paslaugas yra apmokama už faktinę ridą pagal suderėtą įkainį. Toks atsiskaitymų būdas leidžia vežėjams tiksliau planuoti pajamas ir investicijas, taip pat padeda sureguliuoti viešojo transporto sistemą mieste, t. y. vežėjai nekonkuruoja tarpusavyje dėl pervežtų keleivių skaičiaus. Visą veiklą reglamentuoja VšĮ „Klaipėdos keleivinis transportas“ – per

šią įmonę skirstomos kompensacijos ir dotacijos. Šis modelis turi kelis privalumus. Pirmiausia, vežėjas, pasirašęs sutartį su savivaldybe, turi galimybę ilgiam laikotarpiui investuoti į savo verslą, taip pagerindamas teikiamos paslaugos kokybę. Antra, konkurencijos sukūrimas dėl teisės aptarnauti maršrutą, o ne dėl konkurencijos tiesiog gatvėje, leidžia atsirasti

civilizuotai konkurencijai. Trečia, racionaliai sukuriamas maršrutų sistema, optimizuojami maršrutai, o tai leidžia sutaupyti mokesčių mokėtojų pinigus, nes būtų sumokama mažiau dotacijų.

Autobusų kainos yra didelės, o norint atnaujinti autobusų parką, reikia didelių investicijų, todėl jų atnaujinimas dažniausia vyksta, kai tai jau būtina, todėl vežėjų įmonės turi ir gali skirti tam pinigų. Klaipėdos mieste autobusai intensyviau pradėti atnaujinti 2004 m. Tais metais buvo atnaujinti 42 autobusai iš 128. 2005 m. vežėjai atnaujino 25 proc. autobusų, 2007 m. – 9 proc., 2008 m. – 7 proc. autobusų. Augant aplinkosaugos reikalavimams, miesto vežėjai bando atnaujinti autobusų parką, išsigydami alternatyvų kurą naudojančius autobusus. Be to, svarbu, ar miesto autobusai yra pritaikyti neįgaliesiems asmenims. Prieš 10 metų Klaipėdos mieste nebuvo nė vieno autobuso, kuris būtų pritaikytas neįgaliesiems. Situacija pasikeitė po to, kai viešojo transporto sistemą pradėjo valdyti VŠĮ „Klaipėdos kelevinis transportas“. Dabar žemagrindžiai autobusai sudaro beveik 61 proc. visų autobusų. Planuojama, kad artimiausiu metu visi autobusai, kurie yra naudojami viešojo kelevių vežimo paslaugoms teikti, bus pritaikyti neįgaliesiems asmenims.

Siekiant optimizuoti maršrutus mieste, 2007 m. parengta Klaipėdos miesto visuomeninio transporto sektoriaus studija. Įsteigus VŠĮ „Klaipėdos kelevinis transportas“, buvo sukurta vieninga vežėjų bilietų sistema, keleviams buvo pasiūlytas didesnis skirtingų bilietų asortimentas: 9 vienkartinių bilietų rūšių ir 16 terminuotų bilietų rūšių. Vieninga bilietų sistema turėjo įtakos nuperkamų bilietų kiekiui. Nuo 2003 m. parduotų terminuotų bilietų skaičius kasmet nuolat augo. Elektroniniai bilietai mieste atsirado 2007 m. Klaipėdos miestas buvo pirmasis Lietuvoje, kur elektroninis bilietas buvo įvestas į bilietų sistemą. Elektroninius bilietus galima papildyti ten pat, kur juos perka keleviai, taip pat sudaryta galimybė papildyti bilietus „Maxima“ kasose ir internetu. Nuo 2010 m. pabaigos elektroniniame biliete galima turėti vienkartinių bilietų. Keleviai vienu metu elektroniniame biliete gali turėti tiek terminuotą bilietą, tiek vienkartinius bilietus. Be to, elektroninis bilietas jau naudojamas ne tik važiuoti autobusu: nuo 2010 m. sausio mėn. elektroninio bilieto kortelę galima papildyti automobilių statymo abonentais. **Klaipėdoje galima naudotis ir Vilniaus miesto elektrone kortele.**

VŠĮ „Klaipėdos kelevinis transportas“ pastangomis kuriama moderni kelevių informavimo sistema. Šios įstaigos interneto puslapyje galima matyti autobusų tvarkaraščius atskirose stotelėse, autobusų maršrutus, autobusų grafikus darbo ir poilsio dienomis. Nuo 2012 m. pradžios keleviai šiame tinklalapyje ga-

li stebėti virtualų autobusų judėjimą mieste, t. y. gali matyti, kurioje vietoje tuo metu yra tam tikro maršruto autobusas. Veikia nemokama linija, kuria keleviai gali skambinti, norėdami gauti informacijos, pateikti skundą ir pan. Nuo 2007 m. galima rasti dominančius tvarkaraščius ir mobiliuotu telefonu, naudojantis WAP paslauga.

2010 m. buvo parengta *Klaipėdos miesto maršrutinių taksi integravimo į bendrąją viešojo transporto sistemą koncepcija*, pagal kurią planuojama už maršrutinių taksi važiavimą atsiskaityti bendru su autobusu bilietu, sumontuoti transporto priemonės stebėjimo ir elektroninio bilieto įrangą visose viešojo transporto priemonėse, taip pat susitarti su aplink miestą esančių rajonų savivaldybėmis dėl priemiestinių maršrutų integravimo į miesto maršrutų sistemą sąlygų.

Rida – tai pagrindinis rodiklis, parodantis viešojo kelevių vežimo paslaugų realios būklės kitimą mieste. 2004–2008 m. rida nuolat didėjo. Per mintą laikotarpį ji padidėjo net 22,3 proc., arba 1,53 mln. km. Tai rodo, kad viešojo kelevių vežimo paslaugos buvo plėtojamos, taip pat buvo vykdomi papildomi reisai, stengiantis patenkinti kelevių poreikius. 2009 m., nors kelevių skaičius ir sumažėjo, tačiau ridos rodiklis liko beveik nepakitęs, o tai rodo, kad optimizuojant kelevių pervežimus, buvo atsižvelgiama į optimalius kelevių srautus, mažinamas ne maršrutų skaičius, bet iš dalies – reisų skaičius.

Analizuojant kelevių pervežimo rodiklius, reikia pabrėžti, kad kompensacijų dydis labiausiai padidėjo 2009–2010 m., kai kelevių skaičius, jei lyginti su ankstesniais metais, sumažėjo. Vadinasi, padidėjo kelevių, kuriems suteikiamos lengvatos, santykinis dydis bendrame visų pervežtų kelevių skaičiuje. Taigi šie asmenys vis labiau nebeišgali sau leisti naudotis kitomis transporto priemonėmis dėl mažų pajamų.

Klaipėdos mieste, kaip ir visoje Lietuvoje, susiduriama su kompensacijų už lengvatinius bilietus negavimo problema. Kiekvienais metais Klaipėdos miesto savivaldybė skiria mažiau lėšų nei jų reikia padengti visoms kompensacijoms: 2007 m. negauta 0,93 mln. Lt, 2008 m. – 1,42 mln. Lt, 2009 m. – 2,8 mln. Lt, 2010 m. – 1,59 mln. Lt. Dėl negautų kompensacijų didėja VŠĮ „Klaipėdos kelevinio transporto“ skola. Tokios tendencijos būdingos ir kitoms savivaldybėms, o tai rodo, kad šioje veikloje būtinos valdymo reformos. Siekiant mažinti kelevių pervežimų miesto ir priemiestiniais maršrutais paslaugų teikimo decentralizavimą bei sprendžiant kitas straipsnyje minėtas problemas, siūlytina išnagrinėti galimybes steigti viešas įstaigas apskričių centruose, kurių dalininkėmis taptų apskričių savivaldybės.

Išvados

Parengtuose šalies strateginiuose ir regionų plėtros planuose nėra pakankami dėmesio skiriama viešojo keleivių vežimo paslaugų plėtrai ir jų veiklos kokybei gerinti, nepaisant to, kad keleivių vežimų viešuoju transportu sistema šalyje nėra patraukli keleiviams, jaučiamas šios sistemos plėtros ir valdymo tobulinimo sąstingis. Akivaizdžiai blogėja keleivių vežimo vietiniais maršrutais paslaugų būklė, kuris susijusi su lėšų stoka, potencialių galimybių, paslaugos teikimo organizavimo trūkumu bei savivaldybės nepajėgumu jas tinkamai suteikti ir valdyti.

1. Europos parlamento ir Tarybos 2007 m. spalio 2 d. reglamente (EB) Nr. 1370/2007 teigiama, kad tiek centrinės valdžios, tiek savivaldybių institucijos gali veikti viešojo keleivinio transporto srityje teikdamos paslaugas ir jas finansuodamos. Viešojo transporto paslaugų užsakovu gali būti tiek valstybinė, tiek savivaldybės institucija, o paslaugas administruoti gali atitinkamas operatorius. Straipsnyje atlikta keleivių vežimų vietiniais maršrutais duomenų analizė rodo, kad ši veikla šalyje pernelyg decentralizuota, savivaldybės dėl savo potencialių galimybių ir menko finansavimo nepajėgia tinkamai organizuoti ir finansuoti keleivių pervežimų paslaugas, valstybinio finansavimo, dotuojant šias paslaugas, nėra. Tai neigiamai veikia darbo jėgos migraciją, nedarbą, užimtumą, urbanizacijos procesus.
2. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija neturi aiškios strategijos, plėtodama keleivių vežimų paslaugas vietiniais maršrutais, neinicijuojamas reglamentuojančių ir normatyvinių dokumentų rengimas, kuriais remiantis būtų galima, teikiant šias paslaugas, pasinaudoti ES šalyse sukaupta patirtimi, kad būtų diegiamos įvairios valstybės ar savivaldybių institucijų ir privačių verslo organizacijų partnerystės santykių formos.
3. Daroma išvada, kad tikslinga savivaldybėse sukurti viešąjį keleivių transportą koordinuojančius struktūrinius padalinius arba steigti viešąsias įstaigas. Kaip rodo Klaipėdos miesto savivaldybės veiklos patirtis ir jos rezultatai, tokie keleivių vežimo paslaugų valdymo struktūros pakeitimai, koordinuojant ir valdant šios paslaugos teikimą, pasitvirtino.
4. Siekiant tobulinti keleivių vežimo vietiniais maršrutais valdymą, svarstyтина idėja atitinkamų apskričių savivaldybėms kooperuotis ir įsteigti apskričių centruose viešąsias įstaigas, tampant jos dalininkais, arba akcines bendroves. Tikslas – valdyti ir koordinuoti keleivių vežimo paslaugų teikimą apskrities mastu, siekiant pritraukti verslo įmones, užtikrinti konkurenciją, tinkamą paslaugų kokybę, efektyviau panaudoti kooperuotus

finansinius išteklius ir apskričių centrų (didžiųjų miestų savivaldybių) potencialą.

Literatūra

1. Abrantes, P. (2009). Impact of the economic crisis on public transport demand and investment: a reflection. *Public Transport International magazine*, 3 May / June, p. 28–29.
2. Butkevičius, J. (2006). Research on Means of Passenger Transportation by Road and Rail. *Transporto vaidybos problemos Lietuvoje: mokslinės konferencijos medžiaga* (p. 52–60).
3. Butkevičius, J. (2002). *Keleivių vežimai*: monografija. Vilnius: Technika.
4. Europos Komisija. *Baltoji knyga: Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyvių išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas*. (2011). Briuselis. Prieiga per internetą: <http://www.transp.lt/files/uploads/COM_2011_144_LT_ACTE_f.pdf> [žiūrėta 2012-04-30].
5. Hilmola, O.-P. (2011). Benchmarking efficiency of public passenger transport in larger cities. *Benchmarking: An International Journal*, 18 (1), p. 23–41.
6. Jurkauskas, A. (2004). *Viešasis transportas*: monografija. Kaunas: Technologija.
7. Juškevičius, P., Valeika, V., Burinskienė, M. ir kt. (2006). *Lietuvos miestų susisiekimo sistemos*: monografija. Vilnius: Technika.
8. Keršys, A., Jurkauskas, A. (2001). Susisiekimo poreikio prognozavimas ir modeliavimas. *Transport–Transport Engineering*, XVI (2), p. 70–76.
9. *Klaipėdos miesto maršrutinių taksi integravimo į bendrąją viešojo transporto sistemą koncepcija*. (2010). Klaipėda. Prieiga per internetą: <taryba.klaipeda.lt/2010-07-29/37pr1.doc> [žiūrėta 2012-05-03].
10. *Transportas ir ryšiai 2009*. (2010). Lietuvos Respublikos statistikos departamentas. Vilnius. Prieiga per internetą: <http://www.stat.gov.lt/lt/catalog/download_release/?id=3502&download=1&doc=1828> [žiūrėta 2012-04-30].
11. *Transportas ir ryšiai 2008*. (2009). Lietuvos Respublikos statistikos departamentas. Vilnius. Prieiga per internetą: <http://www.stat.gov.lt/lt/catalog/download_release/?id=2856&download=1&doc=1635> [žiūrėta 2012-05-03].
12. Lietuvos Respublikos statistikos departamentas. Keleivių vežimas, tūkstančiai. Požymiai: reiso tipas ir metai. Prieiga per internetą: <<http://db1.stat.gov.lt/statbank/SelectVarVal/saveselections.asp>> [žiūrėta 2012-04-30].
13. Lietuvos Respublikos statistikos departamentas. Keleivių vežimas, tūkstančiai. Požymiai: transporto rūšis ir metai. Prieiga per internetą: <<http://db1.stat.gov.lt/statbank/SelectVarVal/saveselections.asp>> [žiūrėta 2012-04-30].
14. Lietuvos Respublikos statistikos departamentas. Keleivių vežimas autobusais. Požymiai: administracinė teritorija. Prieiga per internetą: <<http://db1.stat.gov.lt/statbank/SelectVarVal/saveselections.asp>> [žiūrėta 2012-04-30].

15. Privačių asmenų įtraukimo į viešųjų paslaugų teikimą savivaldybėse galimybių analizė. (2007). Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerija. Prieiga per internetą: <http://www.vrm.lt/fileadmin/Padaliniu_failai/Rysiu_su_visuomene_sk/visokie/privac-asmen-VAD.doc> [žiūrėta 2012-04-30].
16. Paliulis, N. K. (2008). *Lietuvos transporto sistemos modernizavimo ir plėtros galimybės taikant viešojo ir privataus sektorių partnerystės (PPP) finansavimo modelį*: studija. Vilnius. Prieiga per internetą: <http://www.transp.lt/files/uploads/client/PPP_ataskaita_Galutine.pdf> [žiūrėta 2012-04-30].
17. Skietrys, E., Raipa, A., Smalskys, V. (2008). Viešojo transporto paslaugų efektyvaus valdymo prielaidos. *Viešojo politika ir administravimas*, 24, p. 31–38.
18. Viešojo transporto efektyvaus panaudojimo vežant keleivius koncepcija. (2010). Prieiga per internetą: <http://www.transp.lt/files/uploads/transp.lt-Viesojo%20transporto%20koncepcija%20galutine%20ataskaita%20v05%20_final_.pdf> [žiūrėta 2012-04-30].
19. Socialinės ir ekonominės plėtros centras. Klaipėdos miesto visuomeninio transporto sektoriaus studija. (2007). Vilnius.
20. Ugianskis, P. (2010). Pasiligojęs viešasis transportas. Vilnius. Prieiga per internetą: <http://www.lzinios.lt/lt/2010-05-26/trasa_2/pasiligojes_viesasis_transportas.html> [žiūrėta 2012-04-30].
21. Vautier, P. (2011). Why actively promote public transport. *Public Transport International magazine*, 2 March/April, p. 9–13.
22. *Savivaldybių organizuojamų viešųjų paslaugų teikimo analizė*: studija. (2010). Vidaus reikalų ministerija. Vilnius. Prieiga per internetą: <http://www.vrm.lt/fileadmin/Padaliniu_failai/Viesojo_administravimo_dep/2010/TYRIMAS.VP.galutinis.doc> [žiūrėta 2012-04-30].
23. Viešosios įstaigos „Klaipėdos keleivinis transportas“ 2004–2010 metų veiklos ataskaitos.

Popovas V.

The organizational problems and improvement feasibilities of services of public transportation on local routes services in the municipalities

Summary

The politicians acknowledge that our public transport system still remains unattractive and one of the most unattractive and backward transport systems in Europe. This field is still in stagnation in Lithuania, and most municipalities continue to rely on one municipal carrier. There is a shortage of budget resources for the development of this kind of services in the municipalities. Management of passenger transportation services through a public institution established by a municipality proved that a significant progress may be achieved in the field. The relevance of the topic is related to the fact that the present situation in the field of public transport services administrated by municipalities shows that the gap between the growing need for public services and the possibilities of the local government to provide and manage such services is increasing, thus the management system of this field must be changed.

The object of the research thesis: services of state of public passenger transportation of passengers on local routes, which are services provided by municipalities and their management improvement possibilities. The paper deals with the issue problem of decreasing need for public transportation services (decreasing number of passengers) that may be influenced by various social and economical indicators. This issue also has an impact on labour force migration, employment, urbanization and regional development issues.

The aim of the thesis research: to assess the state of the public passenger transportation of passengers on local routes services and to make suggestions on improvement of management of this service based on service management experience, models and funding schemes used in Klaipėda municipality. The methods of the research: review and

summary of scientific literature, analysis and synthesis of economical and statistical data, case study.

The fact that the income received for the tickets sold does not cover the total amount of costs is one of the main issues of their public transport. Although municipality allots compensations and grants to the carriers, this is not enough to cover all transportation the costs. The compensations and grants receivable have never exceeded the real need. Public transport is arranged differently in the territory of each municipality, as each municipality receives different income, has different political level of strategic management level, different municipality activity level, different development of municipal institutions organizational potential of municipal institutions, different possibilities to employ qualified specialists, find investment sources for the development and updating of the bus fleet. System of public passenger transportation of passengers by road system is currently too decentralized at the moment, the amount provision of such services is decreasing shrinking and the improvement of management is in stagnation. The present traditional scheme applied traditionally for provision of such services in most many municipalities is based on one municipal carrier operating in the market. Bus fleets usually work in non-competitive environment, just like the same is with private carriers (mostly minibusevans): they serving operate on an individual separate route. In 2003, Klaipėda Council decided to establish a public institution institution “Klaipėdos keleivinis transportas” that and assigned it the following main functions were assigned: coordination of work of all types of transport; collection of income for tickets sold, paid as compensations and grants, and settlement, in a prescribed manner, of accounts with the carriers for the work done in

a prescribed manner; public transport system organization; establishment of routes and schedules, control of carriers' work; organization of tenders; organization of control of production, and distribution, and checking of tickets, preparation of legal normative acts; arrangement conceiving and administration of investment projects, etc. The carriers are paid for the services rendered according to the actual mileage and agreed payment rates. Such payment method enables the carriers to plan their income and investments more precisely, also helps to regulate harmonise public transport system in the city, i.e. the carriers do not have to compete among themselves for the number of passengers. The All activity is regulated by VšĮ "Klaipėdos keleivinis transportas" that also distributes received compensations and grants. This model has several advantages. First of all, a carrier, who that has signs signed an agreement with the municipality, has an opportunity to invest into his business during for a longer period of time, in this mannerthus improving the quality of his the service it provides. Second, competition for the right to service a certain route, and not competition for passengers going on right in on the streets, enables to create a civilized competition. Third, a system of routes is developed rationally, the routes are optimized, and thiswhich helps to save the taxpayers' money, as less grants are paid. Conclusions:

The analysis of data on passenger transportation by on local (suburban) routes reveals that this activity is too decentralized in the country; municipalities are unable to manage and finance passenger transportation services due to lack of potential opportunities and insufficient financing; there is no state financing for this kind of services. This has a negative impact on labour force migration, unemploy-

ment, employment, and urbanization processes.

The Ministry of Transport and Communications of the Republic of Lithuania has no clear strategy for the development of passenger transportation services by on local (suburban) routes, there is no initiative fordoes not initiate preparation of regulatory and normative documents that would give solid grounds to use the experience of other EU member states in implementation of different forms of partnership between state or municipal institutions and private business organizations for provision of this kind of services.

It seems to be expedient appropriate to establish in municipalities structural units or public institutions, which would coordinateing public passenger transport in municipalities. As seen from the experience and performance results of Klaipėda Municipality, such changes in structure of management of passenger transportation services by management structure coordinating and managing the provision of this service proved to be efficient.

In order to improve the management of passenger transportation by on local (suburban) routes, it is necessary worth to consider the idea of cooperation between certain municipalities of the regions in theand establishment in the centres of regions of public institutions or limited liability companies that could coordinate and manage the passenger transportation business service provision within the region, attract business commercial companies, ensure competition, appropriate quality of services, use common financial resources and potential of regional centres more efficiently.

Keywords: passenger transportation services, public transport, public service.

Straipsnis recenzuotas.

Straipsnis gautas 2012 m. sausio mėn.; straipsnis priimtas 2012 m. vasario mėn.

The article has been reviewed.

Received in January 2012; accepted in February 2012.