

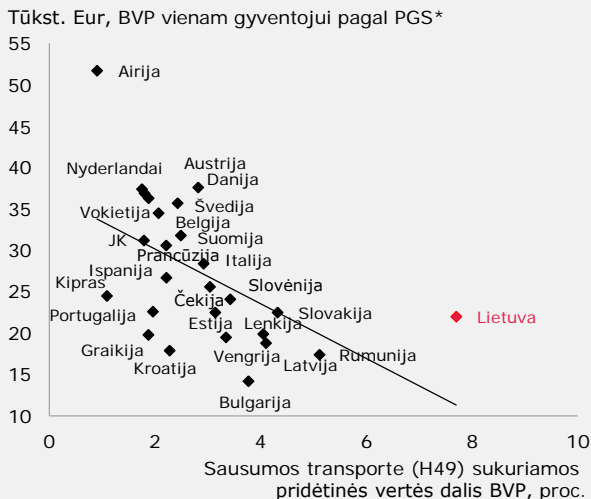
2 INTARPAS

TRANSPORTO SEKTORIAUS ĮTAKA LIETUVOS EKONOMIKAI IR JO PLĖTROS PRIEŽASTYS

Kylant pragyvenimo lygiui ES valstybėse, transporto sektoriaus svarba ekonomikoje yra linkusi mažėti, tačiau ne Lietuvoje. Lietuva pagal BVP vienam gyventojui ir sukuriama pridėtinės vertės sausumos transporto¹¹ veikloje ryšį yra išskirtis ES kontekste (žr. A pav.). Pagal asmenų, dirbančių šioje ekonominėje veikloje, dalį pirmaujame ES. Lietuvoje 2008–2018 m. šioje veikloje vidutiniškai dirbo 5,2 proc. visų užimtųjų, o ES – vidutiniškai 2,7 proc. (vertinant pagal užimtų darbo vietų statistiką, užimtųjų dalis transporto ir saugojimo veikloje buvo dar didesnė ir 2008–2018 m. vidutiniškai sudarė 8,3 %, o 2018 m. – net 10 %). Transporto sektorius, nepaisant kylančio pragyvenimo lygio, Lietuvoje ne tik nemažėja, bet ir plečiasi. Tai užtikrina ir didžiausia transporto sektoriaus investicijų dalis ES (žr. F pav.). 2014–2016 m. materialiuųjų investicijų dalis sausumos transporto veikloje sudarė vidutiniškai 14,2 proc. visų verslo investicijų (išskyrus finansų ir draudimo veiklą), arba 9,4 proc. daugiau nei vidutiniškai ES. Kas lemia tokią didelę šio sektoriaus įtaką Lietuvos ekonomikai ir kodėl jo augimas tebėra vienas sparčiausių ES?

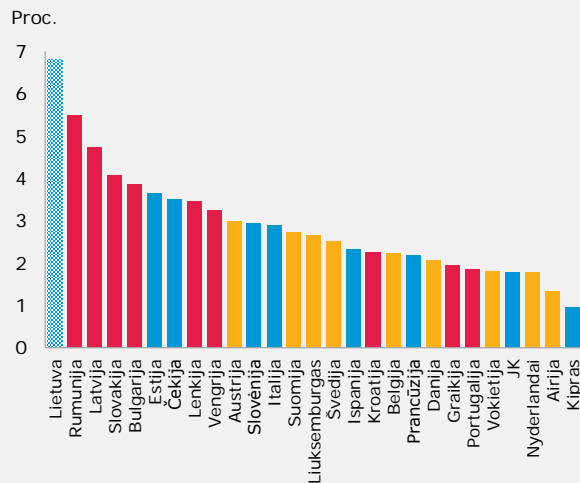
Labiau išsivysčiusioms ir aukštesniu pragyvenimo lygiu pasižyminčioms ES valstybėms būdinga mažesnė BVP dalis, sukuriama transporto sektoriuje.

A pav. BVP vienam gyventojui ir sausumos transporto sukuriama BVP dalis 2016 m.



Šaltiniai: Eurostatas ir Lietuvos banko skaičiavimai.
Pastaba: Liuksemburgo duomenys pašalinti kaip išskirtis, Maltos duomenų nėra.
* PGS – perkamosios galios standartas.

B pav. Sausumos transporto ir transportavimo vamzdiniais (H49) veiklos dalis BVP (2000–2016 m., to meto kainomis)



Šaltiniai: Eurostatas ir Lietuvos banko skaičiavimai.

* Geltona – labiausiai išsivysčiusios ES valstybės, mėlyna – vidutinio išsivystymo ES valstybės, raudona – mažiausiai išsivysčiusios ES valstybės.

Lietuvos užimama geografinė padėtis iki Rusijos embargo buvo palanki transporto veiklos plėtrai.

Įstojimas į ES ir prisijungimas prie bendrosios rinkos leido pasinaudoti pašalintais prekybos barjeriais bei laisvu judėjimu tarp šalių. Padidėjusi teritorija, kurioje neribojamas prekių ir gamybos veiksmų judėjimas, bei auganti apdirbamoji gamyba, siekiant patenkinti naujų rinkų paklausą, lėmė spartų transporto paslaugų paklausos augimą. Lietuvos užimama centrinė pozicija tarp Vakarų Europos, Šiaurės šalių ir Rusijos bei NVS greičiausiai taip pat turėjo įtakos šio sektoriaus plėtrai: 2000–2016 m. jis sudarė 6,8 proc. Lietuvos BVP arba didžiausią dalį visoje ES (žr. B pav.). Prie plėtros 2005–2007 m. prisidėjo atsivėrusios naujos rinkos, o pokriziniu laikotarpiu transporto sektoriaus augimas buvo nulemtas atsigaunančios tarptautinės prekybos. 2009 m. sausumos transporto veiklos paslaugų dalis BVP išaugo net

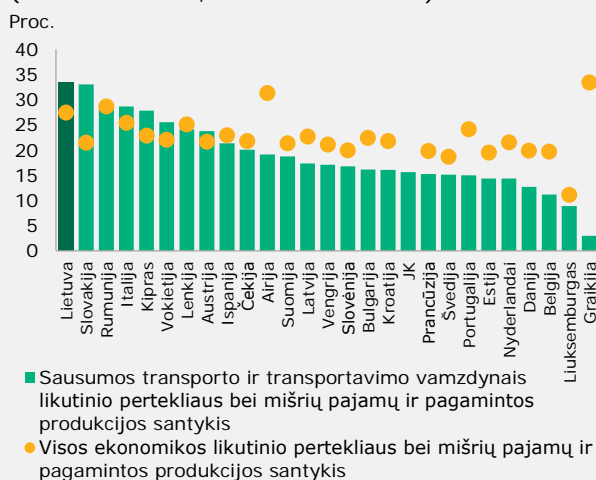
¹¹ Pagal ekonominės veiklos rūšių klasifikatorių, detaliausias išskaidymas yra dviejų ženklų tikslumu, tad artimiausias kelių transporto atitikmuo yra H49 kategorija arba „sausumos transportas ir transportavimas vamzdiniais“. Tekste ši kategorija bendrai vadinama „sausumos transportu“ dėl mažos transportavimo vamzdiniais sukuriama pridėtinės vertės.

14 proc. Nepaisant atsigaunančios pasaulio ekonomikos, Lietuva, o kartu ir jos transporto sektorius susidūrė su rimta problema – Rusijos ekonomikos nuosmikiu ir abipusėmis sankcijomis. Iki jų Rusija buvo pagrindinė Lietuvos krovininio kelių transporto paslaugų eksporto kryptis. Užsivėrusi didžiausia šių paslaugų eksporto rinka lėmė spartų sektoriaus persiorientavimą į Vakarų, o kartu ir padėjo atrasti konkurencinį pranašumą ES. 2016 m. sausumos transporto veiklos pridėtinės vertės augimas Lietuvoje atsigavo ir sudarė 7,5 proc., toliau tik spartėdamas.

Nuo 2011 m. Lietuvos transporto paslaugų rinkos dalis ES ypač sparčiai auga. Didžiausią dalį šių paslaugų sudaro būtent krovininio kelių transporto paslaugos (2018 m. – 28 % viso paslaugų eksporto). 2015–2017 m. Lietuvos rinkos dalis ES krovininių pervežimo keliais paslaugose vidutiniškai kasmet padidėdavo beveik penktadaliu. Ši plėtra, prasidėjusi nuo tarpininkavimo tarp Rytų ir Vakarų, persiorientavo į ES ir nuo 2016 m. buvo nemažai nulemta sparčiai augančių investicijų į materialųjį turtą. Didėjant ES rinkos svarbai, Lietuvos transporto įmonės investavo į transporto priemonių parką (buvo perkami naujesni vilkikai bei puspriekabės) ir skolinosi siekdamas palaikyti investicijų augimą. Nuo 2012 m. Lietuvos kelių transporto paslaugų struktūroje pradėjo mažėti Lietuvoje pakraunamų ir iškraunamų krovinijų, sparčiai augo kabotažo¹² ir tarptautinių pervežimų dalis. Vien investicijomis tokią sparčią sektoriaus plėtrą ES rinkoje paaiškinti sunku, tačiau tai padaryti gali padėti rezultatų palyginimas su kitų valstybių, kurioms būdingos sąlyginai mažesnės darbo užmokesčio išlaidos (pvz., Rumunijos, Lenkijos, Bulgarijos), transporto sektoriaus plėtros rezultatais.

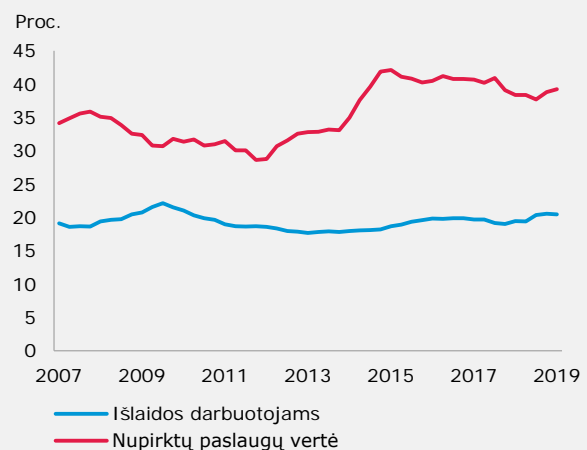
Lietuvos transporto sektoriuje likutinio pertekliaus bei mišrių pajamų ir pagamintos produkcijos santykis ne tik didžiausias ES, bet ir didesnis nei vidutiniškai Lietuvoje.

C pav. Likutinio pertekliaus bei mišrių pajamų ir pagamintos produkcijos santykis ES šalyse (2015–2017 m., to meto kainomis)



Šaltiniai: Eurostatas ir Lietuvos banko skaičiavimai.

D pav. Sausumos transporto įmonių gamybos išlaidų (suteiktoms paslaugoms) raida



Šaltiniai: Lietuvos statistikos departamentas ir Lietuvos banko skaičiavimai.

Lietuvos transporto sektorius iš ES išsiskiria mažomis išlaidomis darbuotojams ir dideliu likutinio pertekliaus bei mišrių pajamų ir pagamintos produkcijos santykiu. Lietuvos sausumos transporto įmonių likutinio pertekliaus bei mišrių pajamų ir pagamintos produkcijos santykis yra vienas didžiausių ES (žr. C pav.), tačiau darbo užmokesčio dalis, tenkanti pagamintai produkcijai, yra mažesnė už ES šalių vidurkį. Sausumos transporto veiklos likutinio pertekliaus bei mišrių pajamų ir pagamintos produkcijos santykis Lietuvoje 2015–2017 m. sudarė 33,4 proc. (ES vidurkis¹³ – 19,0 %), o darbo užmokesčio dalis, tenkanti pagamintai produkcijai, buvo lygi 21,0 proc. (ES vidurkis – 24,3 %). Mažesnė nei daugumoje išsivysčiusių ES ekonomikų šio rodiklio reikšmė galimai taip pat prisideda prie transporto sektoriaus konkurencingumo Vakarų Europoje. Prancūzijos nacionalinio kelių komiteto tyrimo duomenimis,

¹² Transporto veiklos vykdymas kitoje šalyje, kai pakrautas užsienio šalyje krovinys yra vežamas į kitą užsienio šalį.

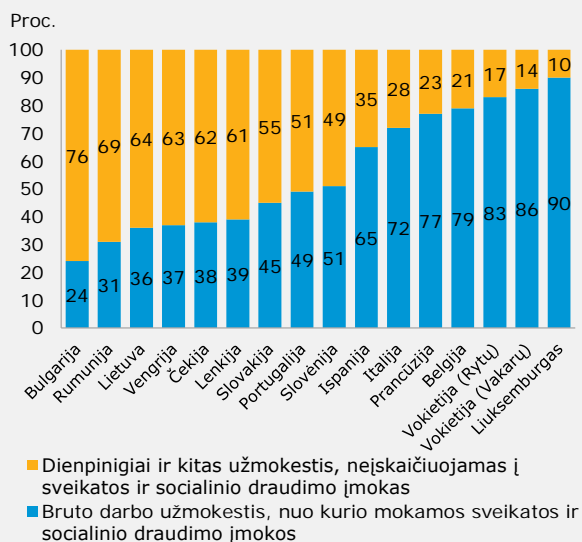
¹³ Likutinio pertekliaus bei mišrių pajamų ir pagamintos produkcijos santykio 2015–2017 m. ES vidurkis, neįskaitant Maltos dėl duomenų trūkumo.

2016 m. pagal išlaidas vienas tolimųjų reisų vairuotojui Lietuva buvo viena pigiausių šalių ES (mažesnės išlaidos tik Bulgarijoje ir Rumunijoje). Pagal įmonių gamybos išlaidų duomenis, nuo 2017 m. kartu su sparčiai augusiomis parduodamomis paslaugomis, didėjo ir išlaidos darbuotojams, tačiau gerokai mažiau (žr. D pav.).

Prie mažesnės darbo užmokesčio dalies, tenkančios pagamintai produkcijai, prisideda jo mokėjimo specifika ir dienpinigiai. Lietuvoje komandiruojamiems į užsienį darbuotojams yra būtina mokėti dienpinigius ir kompensuoti su komandiruoje susijusias išlaidas (iki 50 % mėnesinės algos už faktiškai dirbtą laiką). Teisiškai nedraudžiama mokėti ir didesnių dienpinigių, nei nustatyta norma, tačiau tokiu atveju dienpinigių dalies, viršijančios normą, darbdavys negalėtų įtraukti į įmonės mokestinį pelną mažinančius leidžiamus atskaitymus. Tačiau jei darbo užmokestis yra didesnis nei 1,3 MMA, dienpinigiai papildomai nėra apmokestinami. Pasinaudojant šia tvarka yra sukuriama sąlyga darbo užmokesčio mokėjimo praktikai, kurios metu dalis jo išmokama dienpinigiais, kurie nėra apmokestinami GPM ir jiems netaikomos socialinio ir sveikatos draudimo įmokos (žr. E pav.).

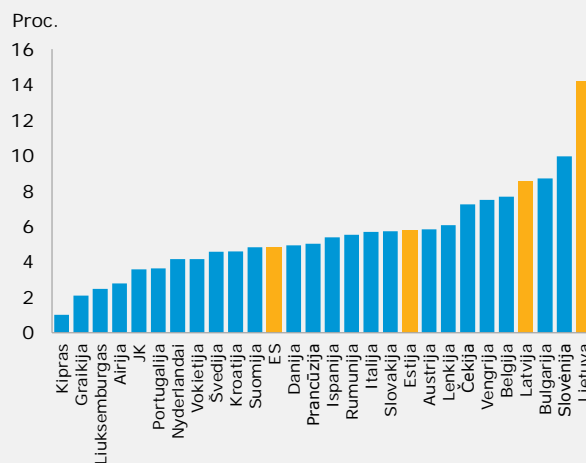
Lietuvos sausumos transporto įmonių materialinės investicijos augo sparčiausiai ES, o darbo užmokesčio dalis, nuo kurios mokamos sveikatos ir socialinio draudimo įmokos, – viena mažiausių.

E pav. Vairuotojo, atliekančio tarptautinius pervežimus, atlyginimo dalis, nuo kurio buvo skaičiuojamos socialinio draudimo įmokos 2016 m.



Šaltinis: Nacionalinės tyrimų tarybos (CNR) Europos studijos.

F pav. Investicijų į sausumos transporto ir transportavimo vamzdynais veiklą dalis visose verslo materialiosiose investicijose, 2014–2016 m. vidurkis



Šaltiniai: Eurostatas ir Lietuvos banko skaičiavimai.