

P. Novakas

**II MAGISTRANTŪROS KURSAS
BENDROJI GEOGRAFIJA IR KRAŠTOTVARKA**

**AUTOMOBILIŲ PREKYBOS RINKOS FORMAVIMOSI
YPATUMAI LIETUVOJE**

Vilnius 2006

**VILNIAUS UNIVERSITETAS
BENDROSIOJOS GEOGRAFIJOS KATEDRA**

Įvertinimas

**AUTOMOBILIŲ PREKYBOS RINKOS
FORMAVIMOSI
YPATUMAI LIETUVOJE**

Magistro darbas

geografijos

Geografijos krypties
Bendrosios

Ir kraštovarkos spec.
II studijų metų stud.
P. Novakas

Darbo vadovas
Dr. D. Burneika

Vilnius, 2006

TURINYS

IVADAS.....	2
1.TYRIMŲ APŽVALGA.....	4
1.1 Tyrimai atlikti kitose šalyse.....	4
1.2 Tyrimai atlikti Lietuvoje	7
2. DARBO METODOLOGIJA.....	10
3. TYRIMŲ REZULTATAI.....	12
3.1 Bendrieji Teritorinių prekybos sistemų bruožai.....	12
3.2 Automobilizacijos raidos apžvalga Lietuvoje atgavus nepriklausomybę....	14
3.3 Teritoriniai Lietuvos automobilių rinkos importo ypatumai.....	17
3.4 Teritoriniai Lietuvos automobilių rinkos eksporto ypatumai.....	24
3.5 Naudotų automobilių prekybos sistema Lietuvoje.....	31
Išvados.....	34
SUMMARY.....	36
LITERATŪRA.....	37
PRIEDAI.....	39

Įvadas

Lietuva nepriklausomybės laikotarpiu išgyveno tikrai nemažų permainų laikotarpį. Šios permainos neaplenkė ir automobilizacijos lygio ir sudėties pokyčių šalyje. Atgavus nepriklausomybę, mūsų šalis tapo naudotų automobilių srautų kryžkelė. Tam, visų pirma, labiausiai pasitarnavo mūsų šalies palanki geopolitinė padėtis. Prekyba dėvėtais automobiliais tapo savotiška mūsų šalies vizitine kortele, o Lietuvos automobilių turgus žino ne tik Europoje, bet ir gerokai už jos ribų. Atkeliaujančių į Lietuvą automobilių geografija per pastarąjį dešimtmetį gerokai prasiplėtė, taip pat, kaip ir iškeliaujančių iš jos.

Per šį laikotarpį prekyba Lietuvoje išgyveno ne vieną pakilimą ir nuosmukį, kurie dažniausiai buvo susiję su mūsų ir kitų šalių mokesčių ir muitų pokyčiais. Šiame darbe ir apžvelgsiu, kaip kito šalių, į kurias buvo įvežami ir išvežami automobiliai skaičius, srautai ir nuo ko tai priklausė.

Visi šie minėti faktai, sudarė Lietuvoje unikalią prekybos naudotais automobiliais sistemą, kuriai analogų pasaulyje vargu ar rastume. Manau, kad ši tema turi būti labiau tirinama, nes literatūros ar straipsnių apie prekybą naudotais automobiliais praktiškai nėra. Todėl, darbe naudosiuosi statistine informacija, kurią pavyko susrinkti ir naudojant ją, galima nustatyti importo ir eksporto kryptis, ypatumus ir pagrindines to priežastis. Taip pat buvo atlikta prekeivių automobiliais apklausa.

Šalyje susikūrė net keli regionai su nemažais regionų centrais, kur didžioji dalis gyventojų vienaip ar kitaip susiję su prekyba naudotais automobiliais. Tai tapo rimta šalies ekonomikos dalimi. Per nepriklausomybės laikotarpį, gerokai pakito ir automobilių parko sudėtis šalies viduje. Šiame darbe apžvelgsiu autoparko pokyčius mūsų šalyje ir tų pokyčių pagrindines priežastis.

Tikslas: Atskleisti naudotų automobilių rinkos **teritorines charakteristikas ir jų formavimosi dėsningumus** Lietuvoje.

Darbo uždaviniai:

1. Apžvelgti transporto ir automobilizacijos raidą Lietuvoje.
2. Ištirti naujų ir naudotų automobilių prekybos pobūdį Lietuvoje.
3. Atskleisti automobilių importo, eksporto ir vidaus rinkos erdvinius ypatumus.
4. Nustatyti prekybos automobiliais rinkos panašumus su prekyba, kaip teritorinė sistema.

1. Tyrimų apžvalga**1.1 Tyrimai atlikti kitose šalyse.**

Apžvelgiant literatūrą, kurioje galima rasti duomenys apie automobilizacijos lygį ir problemas susijusias su transportu, reiktų pradėti nuo Sovietinių laikų, nes būtent tuo metu Europoje pradėjo smarkiai didėti automobilių skaičius, pradėjo kilti problemos susijusios su ekologija, gatvių ir kelių perkrovimu ir kitos. Labai detalai ši tema aprašyta knygoje „Magistralė E“, kurią sudarė A. Semaška. Knyga buvo išleista 1987 metais Vilniuje. Knygoje išsamiai aprašyta Bulgarija, tuometinė Čekoslovakija, Lenkija, Rumunija, Vengrija ir tuometinė Vokietijos Demokratinė Respublika. Iš kiekvienos šalies, skaitytojui siūloma viena ar kelios automobilizacijos temos.

Bulgarijoje, 1980 metais 1000 kv. km. teritorijos, teko 270 km kelių. 1000 – iui gyventojų teko 95 automobiliai. Nuo 1960 metų Bulgarija daugeliui Rytų Europos gamyklų tiekė akumulatorius automobiliams. Akumulatoriai Bulgarijoje nulėmė vienos transporto rūšies gamybą. Šioje šalyje yra didelės atsargos švino, kuris naudojamas akumuliatorių gamybai.

Dar 1956 metais Bulgarija pradėjo specializuotis kėlimo ir transportavimo mašinų gamyboje. Taip pradėjo gaminti elektrokarus. Čia pagaminti akumulatoriai ir autokarai ir dabar žinomi visame pasaulyje. Sovietų Sąjungos laikais, tiek akumulatoriai, tiek autokarai, buvo tiekiami daugiausia į Rytų Europą, kur dar ir šiai dienai sudaro didžiąją dalį. Šiuo metu ši produkcija dėl patikimumo ir sąlyginai žemų kainų turi didelę paklausą ir Vakarų Europoje. Be to, būtent Bulgarijoje buvo gaminami starteriai, kintamosios srovės generatoriai, tiltai, amortizatoriai ir kitos detalės bei agregatai Rusijoje gaminamiems „Volga“ markės automobiliams. Dauguma Bulgarijoje gaminamų detalių ir dabar yra montuojamos į Vokietijoje gaminamus automobilius.

Tuometinėje Bulgarijoje pagrindinė lengvųjų automobilių parko dalis – Tarybų Sąjungoje pagamintos mašinos : „Žiguliai“, „Moskvičiai“, „Volgos“, „Zaporožiečiai“. Be to, Lovečo miesto mašinų gamybos kombinatas „Balkan“ sureinkinėjo „Moskvičius“. Jie niekuo nesiskyrė nuo Tarybų Sąjungoje pagamintų.

Tuometinėje Čekoslovakijoje tiek kelių tinklas beveik dvigubai didesnis nei Bulgarijoje, tiek skaičius tenkančių automobilių tūkstančiui gyventojų, atitinkamai, 547 km 1000 – iui kv.km, 160 automobilių 1000 – iui gyventojų. Sovietmečiu, magistraliniai keliai tiek Bulgarijoje, tiek Čekoslovakijoje nepriekaištingi. Dar 1980 metais nutiesta magistralė Bratislava – Brno – Praha, jau tada buvo aptverta apsaugine tvora nuo laukinių žvėrių ir

žmonių. Šioje šalyje gerokai skyrėsi benzino kolonėlės nuo esančių Tarybų Sąjungoje. Prie jų galima privažiuoti iš abiejų pusių. Veikė suspausto oro ir vandens kolonėlės. Atvažiavus benzino, iš automobilio išlipti nereikėjo, greitai ir maloniai aptarnaudavo degalinės darbuotojas. Automagistralėse nuolat budėdavo autoserviso automobiliai. Įdomus faktas ir tai, kad šioje šalyje greičio apribojimai atsirado tik 1979 metais.

Tuometinė Čekoslovakija buvo labiausiai automobilizuota socialistinė šalis. Joje vienas automobilis vidutiniškai teko 6-7 žmonėms. Tuometinių eismo specialistų nuomone, buvo pasiektas optimalus šalies automobilizacijos lygis. Skirtumas nuo Tarybų Sąjungos buvo tas, kad prekyba lengvaisiais automobiliais buvo neribojama: užėjęs į parduotuvę, galėjai išsirinkti labiausiai patikusį modelį. Populiariausia markė – vietinės „Škodos“. Čia buvo gaminami ir motociklai „Jawa“.

Tuo metu, pagal pagamintus automobilius ši šalis buvo dešimta Europoje ir penkiolika pasaulyje. Įdomus faktas, kad 1885 metais Vokietijoje buvo pagamintas pirmas benzininis automobilis, o po poros metų, Čekoslovakijoje, „Škodos“ įmonė Pilzene ir Koprživnices kariatų dirbtuvė pagamino pirmuosius savo automobilius. 1859 metais grafas Valdštainas įsteigė mechanikos dirbtuves. Jose dirbo talentingas specialistas Emilis Škoda, kuris po dešimt metų tapo šeimininku, o dirbtuvės tapo gamykla. Stipriai koją pakišo Antras Pasaulinis karas, gamyklos buvo sugriautos, įrenginiai išvežti.

Tuometinėje Lenkijoje, 1000 kv. km., teko 324 km kelių, o 1000 – iui gyventojų – 85 automobiliai. Ši šalis taip pat galima pasigirti automobilių gamyba. 1980 metais, Lenkijoje pagaminti automobiliai buvo eksportuojami į 30 skirtingų šalių. Per metus buvo pagaminama apie pusę milijono automobilių. Lenkiški mikroautobusai „Nysa“ ir „Žuk“ sėkmingai važinėjo Tarybų Sąjungos, tame tarpe ir Lietuvos, keliuose. 1951 metais. Lenkijoje buvo pradėtos gaminti „Pobedos“, taip pat čia įsikūrė Italijos „Fiat“ filialas. Šioje šalyje, dar ir dabar viena populiariausių markių – mažasis, ekonomiškasis „Fiat – 126 Maliucha“. Jau tuo metu buvo stipriai susimastyta apie avaringumą šioje šalyje, didelį žuvusiųjų skaičių. Ši problema labai opi ir iki šių dienų. Lenkija vienintelis Lietuvos sausumos kelias į Vakarų Europą, nepriklausomybės laikotarpiu, šioje šalyje žuvo ar buvo sužeista daugybė Lietuvos piliečių.

Rumunijoje, 1000 kv. km teko 302 km kelių. Šioje šalyje, nuo 1948 metų gaminami įvairūs traktoriai. Ši šalis garsi jais iki šiol. Tarybiniais laikais, čia gaminami traktoriai buvo siunčiami į 92 Pasaulio šalis. Nuo tų laikų ten buvo surenkami įvairūs „Renault“ modeliai, taip pat gaminamas rumuniškasis „Dačia“, kuris vėliau susivienijo su „Renault“. „Dačia“ atstovybė 2005 metais buvo atidaryta ir Lietuvoje. Sovietiniais laikais, šie automobiliai

buvo eksportuojami į Vokietiją, Alžyrą, Graikiją, Iraną, Siriją. Nuo 1975 metų iki šių dienų, šioje šalyje gaminami visureigiai „Aro“, kurių vieną kitą galima sutikti ir Lietuvoje. Tačiau Sovietiniais laikais, vis dėl to, didžiausią parko dalį sudarė Tarybų Sąjungoje pagaminti „Žiguliai“.

1980 metais, Vengrijoje, 1000-iui šalies gyventojų teko 105 automobiliai, o 1000-iui kv.km., teko 310 km. kelių. Vengrija tuo metu išsiskyrė akcijomis, kuriomis buvo siekiama taupyti degalus. Miestas mirgėjo nuo plakatų, skatinančių lėtai važiuoti, miestuose šviesoforai buvo sureguliuojami taip, kad pajudėjęs iš vietos, važiuodamas nurodytu greičiu, vairuotojas pakliūs ant visų žalio signalo šviesoforų. Šalis nuo seno garsėja autobusų „Ikarus“ gamyba. Tai viena iš stambiausių autobusų gamyklų pasaulyje, nuo 1975 metų aprūpinanti Autobusais visą Tarybų Sąjungos teritoriją ir ne tik.

Paskutinė šalis, kurios automobilizacijos raidos aprašymą galima rasti šioje knygoje – Vokietija (Vokietijos Demokratinė Respublika). Čia automobilizacijos lygis pats didžiausias, kaip ir kelių tankumas. 1000 kv. km. Teritorijos, teko 534 km kelių, o 1000-iui gyventojų – 170 automobilių. Ši šalis jau tada išsiskyrė puikiais keliais, geru eismo organizavimu, visur nutiestais dviračių takais. Matyt šie veiksniai ir nulėmė, kad tais metais Lietuvoje per metus žūdavo keturis kartus daugiau žmonių keliuose nei Vokietijoje. Automobilių gamybos istorija Vokietijoje nepalyginamai turtingesnė nei prieš tai minėtų šalių. Pagal automobilių gamybą, šalis visada buvo pasaulio trejetuke. Visi puikiai žino Vokietijoje gaminamus „Vartburgus“, tai viena seniausių gamyklų, veikiančių nuo 1898 metų.

Daug įdomios ir su darbu sietinos informacijos yra knygoje „Europos transporto sistemos“, kurią išleido Kauno Technologijos Universitetas 1999 metais. Daugiausia šioje, kaip ir kitose knygose, rašoma apie keleivių ir krovinių pervežimą. Taip pat nemažai dėmesio skiriama geležinkelių, oro, vandens ir vamzdinių transportui. Knygoje pateikiami automobilių transporto privalumai ir trūkumai. Privalumai; ir kroviniai, ir keleiviai gali būti pristatomi „nuo durų iki durų“; automobiliais galima pasiekti kitomis transporto priemonėmis nepasiekiamas vietas; kitoms transporto priemonėms reikalingi solidžiai įrengti ir kur kas brangesni terminalai – gelež. stotys, oro uostai, dokai ir kt. ; automobiliai transportuoja greitai ir pigiai, kai atstumas neviršija 325 km. Taip pat manevringumas.

Autotransportui būdingi trūkumai: kai atstumas viršija 325 km, geležinkelis pigesnis ir greitesnis; transporto kamščiai miestuose; oro tarša didelė lyginant su laivais ar traukiniais; netaupiai naudoja naftos išteklius; autotransporto avarijos, daug žuvusių ir sužeistų.

Daug literatūros apie buvusių Tarybų Sąjungos valstybių automobilizaciją, jos problemas, bet duomenys pakankamai seni, o ir skirtumai automobilizacijos srityje Tarybų Sąjungoje, tarp skirtingų šalių buvo nedideli. 1986 metais A. Baublio knygoje „Automatizuotos automobilių transporto valdymo sistemos“, aprašomos automobilių valdymo sistemos teorinė dalis. Čia daug informacijos apie planavimo ir apskaitos automatizavimą, transporto srautų valdymo automatizavimą, eismo valdymo automatizavimą. Taip pat apie automatizuoto valdymo sistemas, tačiau vėl, pagrindinis dėmesys skiriamas krovinių pervežimui ir jo organizavimui.

Labai daug užsienio literatūros apie transportą ir automobilizaciją iš ekologinės pusės. Pasaulyje tai jau senai didžiausia kelių transporto problema, kurią bandoma spręsti įvairiais būdais. Tai mokslininkai Šanonas Teriaultas (Shannon Therriault), rašęs apie smogą, jo keliamas problemas ir sprendimus, Deividas Novakas (David Nowak), sukūręs metodiką, kaip miškus panaudoti kenksmingų dalelių nukenksminimui ir daugybė kitų.

1990 metais E. Palšaitis išleido knygą „Kelių eksploatacija“. Knygoje išsamiai aprašoma kelių eksploatacija buvusiose Tarybų Sąjungos šalyse, pagrindinės problemos, apžvelgiama bendra kelių būklė, daug rašoma apie kelių projektavimą, statybą ir priežiūrą.

1.2 Tyrimai atlikti Lietuvoje

Kaupiant medžiagą magistriniam darbui, susidurta su nemaža literatūros problema. Literatūros, tiesiogiai susijusios su šio darbo tema, apie naudotų automobilių importą ir eksportą iš Lietuvos, praktiškai nėra. Tai gerokai apsunkino darbo rengimą, tačiau kartu, tai parodo, šios temos neištirtumą, kartu darbą paverčiant originalesniu.

1994 metais Vygando Čapliko išleistoje knygoje „Prekybos prognostinis modelis“, rašoma, apie prekybą kaip apie teritorinę sistemą, jos bruožus ir ypatumus. Tai grynai teorinė medžiaga, apibendrinanti apskritai visą prekybą, transportas čia nėra išskirtas, todėl ši medžiaga, leis palyginti prekybos automobiliais panašumus ir skirtumus su prekyba apskritai. Ši knyga labai pravertė rašant 3.1 dalį „Bendrieji Teritorinių prekybos sistemų bruožai“.

VI "Regitra" vadovas, mielai sutiko padėti, suteikė statistinę informaciją už 2004 metus, taip pat pateikė duomenis iš dar tik rengiamo naujausio statistikos žurnalo, kuris bus išleistas šių metų pabaigoje rankraščio. Tačiau iš šių duomenų darbei tiko tik nedidelė dalis, nes šioje įmonėje kaupiami duomenys tik apie šalyje įregistruotus ir išregistruotus automobilius, o iš kur jie atkeliauja ir kur toliau vežami, informacijos praktiškai nėra.

Pasienio Tarnyboje, buvo leista pasinaudoti duomenų baze, bet daugiau tinkamos informacijos rasti taip pat praktiškai nepavyko. Visa informacija yra kaupiama Lietuvos Muitinės informaciniame centre, kur pavyko sužinoti dominančių transporto priemonių prekių kodus, tačiau didžioji dalis statistinės informacijos yra neprieinami. Apie įvežtų iš Baltarusijos ir išvežtų į ją automobilių skaičių informacijos pavyko gauti nuvykus į šalia Druskininkų esantį Raigardo postą, tik čia, vėl buvo pateikti tik išvežtų į Baltarusiją automobilių skaičius, o ar tie automobiliai liko šioje šalyje, ar per ją vyko tik tranzitu, tokios informacijos muitinė neturi.

Daug vertingų statistinių duomenų, pavyko rasti Lietuvos Statistikos Departamente, naujausių duomenų ten aptikti nepavyko, bet pagal transporto priemonių prekių kodus pavyko rasti skaičius automobilių pagal importo ir eksporto šalis.

Šiame darbe, stengsiuosi remtis savo sukaupta patirtimi ir surinkta informacija, apklausų duomenimis.

Prie duomenų rinkimo, labai prisidėjo prekeiviai automobiliais, Jaafar Dayekh, užsiimantis automobilių prekyba Afrikos žemyne, į kur veža automobilius iš Lietuvos, taip pat baltarusijos, moldavijos ir daugelio kitų šalių prekeiviai, gabenantys automobilius iš mūsų šalies, kurie sutiko užpildyti anketas ir pateikti reikiamą informaciją, nes bendradarbiauti sutiko toli gražu ne visi. Labai plačiai kalbėti apie savo verslą, ar pildyti anketas, dauguma prekeivių atsisakė, pavyko sužinoti tik man būtiniausią informaciją, kiek automobilių per mėnesį vidutiniškai išveža, kokie tai automobiliai ir į kokias šalis veža.

Kaip ir užsienio literatūra, taip ir Lietuvos, kur rašoma apie transportą ir automobilizaciją, nagrinėjamos ekologinės problemos ir krovinių bei keleivių pervežimo. 2005 metais Geografijos krypties, bendrosios geografijos ir kraštotvarkos specialybės studentas J. Magčinskas apsigynė magistro darbą tema "Autotransporto tarša aplinkosauginiu požiūriu" šiame darbe daugiausia akcentuojama kaip šios problemos sprendžiamos Lietuvoje, atskiruose miestuose.

Apie transporto keliamas ekologines problemas, literatūros Lietuvoje tikrai netrūksta, tai aktualu jau nuo Tarybinių laikų. P. Baltrėnas 2004 metais rašė apie automobilių

išmetamų dujų poveikio atmosferai tyrimą, taip pat tas pats autorius rašė apie oro taršą Vilniaus automobilių stovėjimo aikštelėse. Ir daugelis kitų.

1996 metais A. Jurkauskas išleido knygą “Transporto raida Lietuvoje” . Joje apžvelgiama transporto raida nuo pat jo atsiradimo mūsų šalyje. Čia apžvelgiamos visos transporto rūšys. 1978 metais išleistoje V. Šeštoko knygoje “ Eismo organizavimas” , pateikiama teorinė medžiaga, kaip organizuoti eismą miestuose ir užmiestyje. Knyga įdomi tuo, kad kai buvo išleista, automobilių skaičius šalyje buvo daug kartų mažesnis nei dabar. Keliamos problemos taip pat buvo daug mažesnės.

1996 metais A. Baublio išleistoje knygoje “Transporto sistema”, pateikiami įvairūs transporto organizavimo modeliai. Knyga vėl gi daugiausia dėmesio skiria krovinių pervežimams ir pervežimų organizavimui.

1973 metais V. Šeštoko išleistoje knygoje “Miestų transportas” pateikiama išsami istorija, kaip transportas vystėsi atskiruose Lietuvos miestuose, tiesa transporto priemonių skaičiai tuo metu buvo labia maži, pvz. Kaune, 1938 metais buvo 168 autobusai, 862 lengvieji automobiliai, 189 sunkvežimiai, 276 motociklai ir 3552 dviračiai. Vėliau užklupęs karas, geram dešimtmečiui sustabdė transporto raidą. Knygoje nemažai rašoma apie elektrotransportą, į kurį žiūrima su didele perspektyva. Atsižvelgiant į dabartines ekologines problemas, šis požiūris atrodo labia teisingas.

1999 metais buvo išleista Lietuvos mokslo akademijos knyga “Transportas” . ši knyga, taip pat daugiausiai dėmesio skiria krovinių pervežimui. Čia taip pat atskirai rašoma apie vamzdynų, jūrų, geležinkelio transportą. Didelis dėmesys skiriamas Lietuvos kelių integracijai į Europos kelių sistemas.

2. DARBO METODOLOGIJA

Kadangi literatūros mano rašoma tema yra labai nedaug, o ir apskritai ši tema mažai nagrinėta, darbe teko remtis statistiniais – matematiniais metodais. Statistikos duomenų, apie įvežtus ir išvežtus iš šalies automobilius rasti taip pat nelengva. Daug vertingų statistinių duomenų, pavyko rasti Lietuvos Statistikos Departamente, naujausių duomenų ten aptikti nepavyko, bet pagal transporto priemonių prekių kodus pavyko rasti skaičius automobilių pagal importo ir eksporto šalis. Kad šie duomenys būtų tinkami darbui, reikėjo atlikti daug skaičiavimų. Esmė ta, kad duomenų apie bendrą įvežtų arba išvežtų į tam tikrą šalį automobilių skaičiaus nėra. Pateikti atskiri skaičiai automobilių pagal dyzelinius ir benzininius variklius, bei jų kubatūrą. Kitaip tariant, visi lengvieji automobiliai buvo suskirstyti į aštuonias klases, pagal variklių tipus ir darbinį tūrį.

Kad sužinoti kiek automobilių išviso buvo išvežta ar atvežta iš tam tikros šalies, kiekvienai šaliai atskirai reikėjo atrinkinėti tinkamus rodiklius ir juos sumuoti. Tai reikėjo daryti atskirai kiekvienai šaliai, kiekvieniems metams, atskirai importui ir eksportui. Taip pat buvo pateikti ir duomenys apie automobilių vertę. Vertė buvo pateikta atskirai, kiekvienam variklio tipui, pagal naudojamą kuro rūšį ir variklio darbinį tūrį. Bendra importuotų ar eksportuotų automobilių vertę reikėjo skaičiuoti atrenkant ir sumuojant visas išskirtas klases kiekvienais metais atskirai. Vėliau, iš gauto bendro automobilių skaičiaus ir jų bendros vertės, buvo apskaičiuota vidutinė automobilio vertė atvežto ar įvežto iš tam tikros šalies. Atlikus visus skaičiavimus, buvo lyginamos automobilių vertės, jų skaičiai, variklių tipai pagal metus ir šalis, remiantis apklausų metu surinkta informacija, buvo nustatytos skaičių pokyčių priežastys.

Kad paaiškinti statistinius duomenis, reikėjo surinkti nemažai papildomos informacijos. Kad įvykdyti prekeivių apklausą, reikėjo sudaryti anketą, kurios klausimai neišgąsdintų apklausiamųjų. Didelė dalis išvis atsisakė atsakinėti į anketos klausimus. Tačiau nevengė pasakoti savo verslo subtilybių. Neretai apklausa virsdavo į kelių valandų pokalbį su prekeiviu. Tokiu būdu pavyko sužinoti tikrai nemažai informacijos, kokios nėra nei viename literatūros šaltinyje. Labai sunku sudaryti bendrus anketos klausimus, kai visi prekeiviai dirba skirtingai ir turi savo darbo metodus ir paslaptis. Klausimai pateikti vienam prekeiviui, kitam visiškai netiko. Todėl apklausos metu turėjau paruošęs daug papildomų klausimų, kurie mane domino.

Papildomos informacijos pavyko rasti įvairiuose interneto puslapiuose, tiek VĮ “Regitra” puslapyje, eismo priežiūros tarnybos, Valstybinės kelių transporto inspekcijos, Lietuvos automobilių kelių direkcijos ir kituose puslapiuose.

Sukauptų statistinių duomenų problema – jų netikslumas. Nemaža automobilių dalis yra įvežamos į šalį arba išvežamos iš jos, kaip automobilių dalys, taip išvengiant mokesčių, o statistiniuose duomenyse jos nefiguruoja, tokiu būdu, statistika neatitinka tikrovės, yra ir daugiau panašių būdų, kurie yra naudojami.

Vienas didžiausių klausimų, į kurį taip ir nepavyko rasti atsakymų, tai stipriai 2004 metais pasikeitę įvežtų automobilių skaičiai iš kai kurių Europos šalių. Šių pokyčių negalėjo paaiškinti nei patys prekeiviai, nei muitinės darbuotojai, nei VĮ “Regitra” darbuotojai.

3. TYRIMŲ REZULTATAI

3.1 Bendrieji teritorinių prekybos sistemų bruožai

Prekyba, kaip ekonominė veiklos rūšis pasižymi labai aiškiais teritoriniais hierarchiniais bruožais, todėl iš esmės ją reikia nagrinėti kaip teritorinę sistemą. Prekyba turi savitą teritorinės organizacijos bruožų, nuo kurių priklauso jos sudarymo tvarka arba sistema. Prekybos teritorinės sistemos bruožai labai ryškūs, turi globalinį pobūdį, nes jokia daugiau ar mažiau išsivysčiusi visuomenė, tuo labiau, valstybė, be tokios teoriškai išplėstos sistemos negali egzistuoti. Ją lemia gyvenvietės tipai, jos dydis bei teritorinio išsidėstymo pobūdis.

Prekybos teritorinei organizacijai taikant sistemos sąvoką, ji turi turėti tam tikrą sandarą arba vidaus struktūrą, be to, sistema turi būti sudaryta iš tam tikrų elementų. Sudėtingai sistemai, kokia yra prekybos teritorinė organizacija, būdingas hierarchiškumas, vidiniai ir išoriniai ryšiai. Hierarchija rodo sistemos vidaus struktūros nevienalytiškumą, kelių lygių, arba pakopų sandarą.

Minėtos sąvokos : elementas, struktūra, ryšiai, hierarchija ir pan. – pagrindiniai bet kurios sistemos požymiai. Pagrindinis prekybos teritorinės sistemos elementas – tokia mažiausia dalis, kuri dar gali išlaikyti teritorinio funkcionavimo bruožus. Sistemą skaidant, ieškant jos mažiausios dalies arba pagrindinio elemento – nustatoma ta dalinimo riba, kada sistema išlaiko specifines savybes. Vadinasi surastoji dalis turi būti tapati sistemos visumai, neprarasti jos esminių požymių. Tos elementas yra prekybos objektas. Svarbiausias jo požymis, tapatus su visa sistema, yra tas, kad jis vykdo prekių pirkimą ir pardavimą. Pagrindinė prekybos funkcija – prekių pateikimas iš gamybos, vartotojams, tai organizuodami pirkimą ir pardavimą, prekybos objektai įvykdo šią funkciją.

Automobilių prekyba priskiriama mažmeninių prekių rūšiai. Pabrėžtina, kad prekybos teritorinę sistemą sudaro ne vien prekybos objektai, bet dar daug kitų objektų. Prekybos teritorinės organizacijos analizę tikslinga pradėti nuo prekybos objekto, vietos kur prekė atitenka galutiniam vartotojui. Rajonas, kuriame veikia parduotuvė, arba šiuo atveju turgavietė, dėl migracinių procesų, vadinama įtakos, arba traukos zona. Priklausomai nuo rajono dydžio, pirkėjai pėsčiomis ar savo arba keleiviniu transportu vyksta įsigyti atitinkamų prekių. Teoriškai, traukos zona suvokiama kaip apskritimo formos teritorija,

kurios centre yra vienas arba keli prekybos objektai. Traukos zonos yra labai skirtingo dydžio, nes tiek prekybos zonų parametrai, , tiek jų traukos jėga teritorijoje labai įvairi. Ypač tam labai svarbu gyventojų skaičius, keleivinio transporto išsivystymo lygis, gretimų traukos centrų išsidėstymas. Dėl šių ir kitų veiksnių ir kraštovaizdžio ypatumų, traukos zonos dažnai yra ištįsusios ir išlinkusios formos.

Svarbią įtaką traukos zonos dydžiui turi prekių asortimentas, jo kartojimasis teritorijoje, kuo dažniau tam tikras prekių asortimentas kartojasi, tuo mažesnės įtakos zonos. Šiuo požiūriu didelės įtakos zonas turi reto asortimento prekės: baldai, individualios transporto priemonės, juvelyriniai darbai, meno kūriniai, ar minėtų prekių reti porūšiai.

Prekybos objektų veikla teritorijoje nėra uždara, dėl to ir jų traukos zonos yra atviros, neturi iš anksto numatytų griežtų ribų. Tai komplikuoja jų tyrimą, nes toje pačioje teritorijoje gali veikti ne vieno, o kelių objektų traukos zonos, sudarydamos jų sanklodą. Neretai įvairių prekybos objektų traukos zonos ne tik dengia viena kitą, bet yra tarpusavyje susipynusios, t. y. gerokai viena į kitą įsiterpusios. Tokiu atveju sunku nustatyti jų ribas. Teritorija, į kurią iškeliauja prekės, vadinama prekybinės traukos arealu.

Automobiliai yra siauro vartojimo prekė. Tai skiria juos nuo kasdieninio vartojimo prekių. Vieta, kur realizuojama daugiausia automobilių – automobilių turgūs. Tačiau iš Marijampolės, Kauno, ar Utenos automobilių turgų, automobiliai keliauja į Aziją, Afriką, Europą, todėl su teorijoje pateikta medžiaga tai praktiškai neturi nieko bendro. Kiekvienos turgavietės prekybos traukos arealą, nustatyti praktiškai neįmanoma.

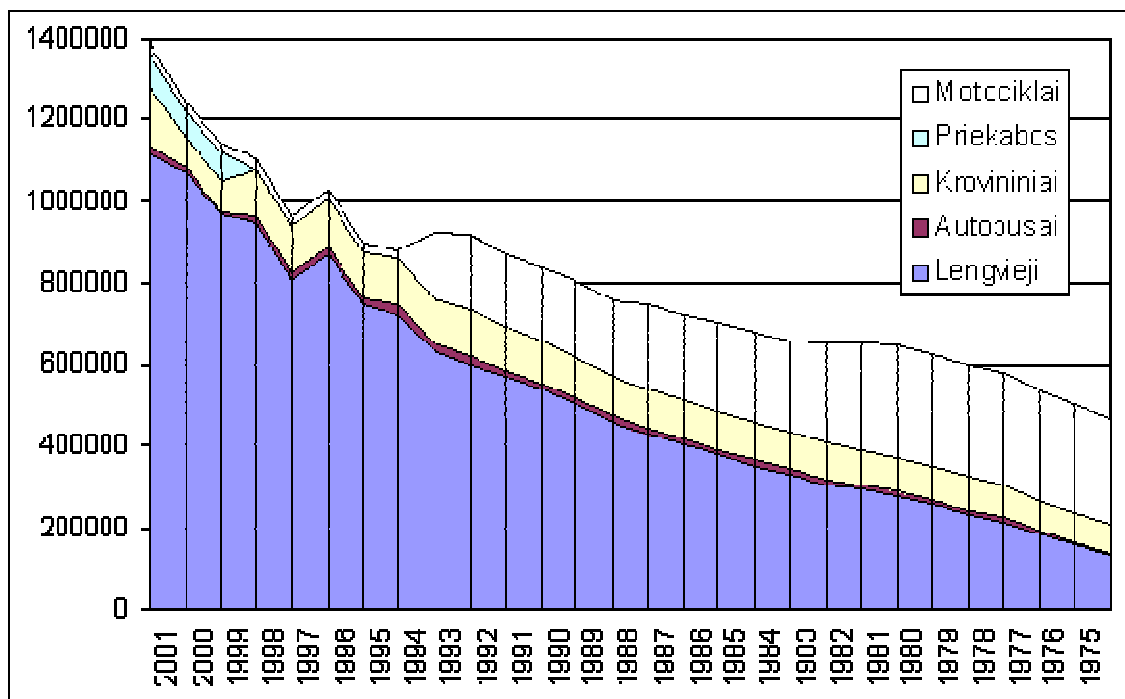
Galima bandyti suskirstyti turgus pagal šalis, kurių prekeiviai labiau mėgsta vieną ar kitą turgavietę, tačiau prekybinės traukos arealų nustatyti taip pat nepavyks, ta pati situacija ir su Lietuvoje parduodamais automobiliais. Iš visų turgaviečių, automobiliai pasiskirsto po visą šalį. Jei skaičiuoti automobilius, parduotus ne turgavietėse, o „iš rankų“, tai sąsajos su teorine medžiaga apskritai nėra. Tuo labiau, kad nustatyti, į kokį miestą buvo parduotas pavyzdžiui Vilniuje eksploatuotas automobilis, yra neįmanoma.

Taigi, Lietuvoje esanti naudotų automobilių prekybos sistema, neturi praktiškai nieko bendro su prekyba, kaip teritorine sistema, nurodyta teoriniuose šaltiniuose. Tai suteikia dar daugiau noro analizuoti šią sistemą.

3.2 Automobilizacijos raidos apžvalga Lietuvoje atgavus nepriklausomybę

Nuo aštunto dešimtmečio pabaigos, į Lietuvą pradėjo keliauti nenauji automobiliai iš Vakarų. Iki nepriklausomybės atkūrimo, į Lietuvą įvežti ne Tarybų Sąjungoje pagamintus automobilius buvo labai sudėtinga, pirmi tokie automobiliai atkeliavo į Lietuvą tik devinto dešimtmečio viduryje, jų buvo vienetai, ir jie buvo įvežami iš Vokietijos pasinaudojant tuometinių įstatymų spragomis. Juos įvežti galėjo Vokietijos piliečiai, kurie vėliau tuos automobilius „nurašydavo“ mūsų šalyje. Tai buvo daugiausia Vakarų Vokietijoje pagaminti automobiliai, nes tuo metu jie buvo laikomi patikimiausiais ir sąlyginai, pigiais eksploatacijoje.

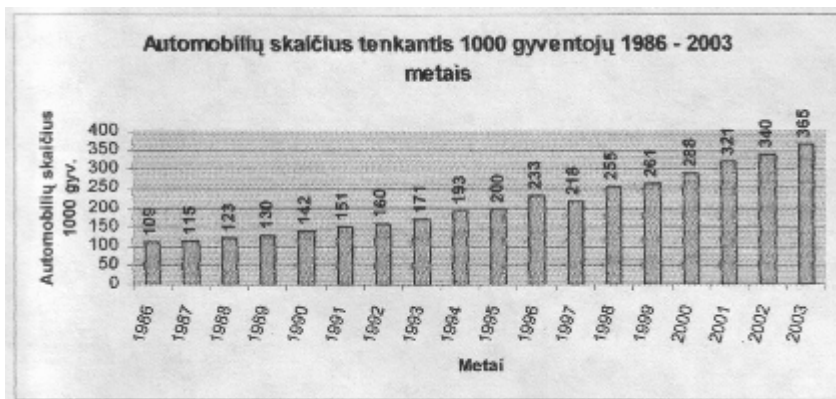
Atgavus nepriklausomybę, atsiradė keliai automobiliams vežti į Lietuvą, tačiau tam kelią užkirto kitas veiksnys. Tuo metu, dauguma Lietuvos gyventojų buvo apsirūpinę Tarybų Sąjungoje pagamintais automobiliais, prie kurių dažnai buvo prisirišę, nes tais laikais reikėdavo laukti metų metus, kad gauti paskyrimą automobiliui. Taip pat, žmonės bijojo problemų. Susijusių su vakarietišku automobilių eksploatacija. Vis dėl to, absoliuti dauguma automobilių, pagal statistiką, tuo metu riedėjusių Lietuvos gatvėmis, buvo pagaminti Rusijoje. Nuo Antro Pasaulinio karo pabaigos, automobilių kiekis Lietuvoje nuolat augo. Tarybiniais laikais, norint įsigyti automobilį neužtekdavo turėti tik pinigų, dar reikėdavo dažnai nevienus metus laukti paskyrimo automobiliui. Panašiai augo ir krovinių automobilių skaičius, tuo tarpu autobusų skaičiaus svyravimas labiau susijęs su masiniu autobusų parkų priemonių nurašymu. (1 pav.)



1 pav. Įregistruotų motorinių transporto priemonių skaičius 1975 – 2001 metais. (VĮ „REGITRA“)

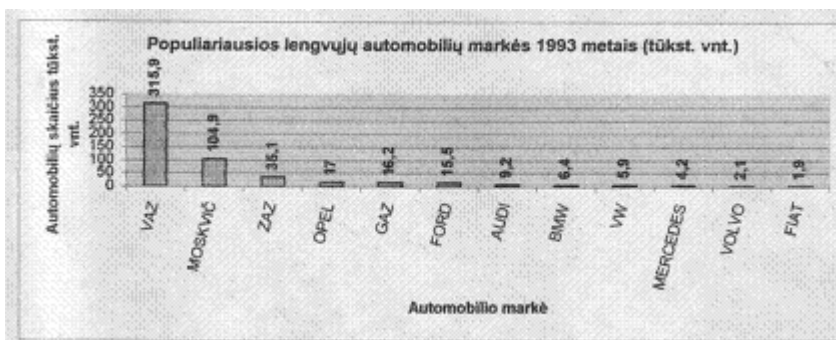
Kad būtų lengviau suprasti automobilizacijos lygio pokyčius šalyje per pastaruosius dvidešimt metų, galima panagrinėti lengvųjų automobilių skaičių, tenkantį tūkstančiui šalies gyventojų pokytį. Šis rodiklis geriau atspindi esamą situaciją, nes gyventojų skaičius nuolat kinta. Jeigu 1986 metais šis rodiklis sudarė 109 automobilius, tai 1997 metais šis skaičius išaugo dvigubai ir jau sudarė 218 automobilių, o 2003 metais šis skaičius jau siekė 365 automobilius tūkstančiui šalies gyventojų, ir toliau auga. Nesunku paskaičiuoti, kad pagal šiuos duomenis, kas trečias šalies gyventojas turėtų po lengvąjį automobilį. (2 pav.). Realu situacija nėra visai tokia, nes įmonė ar privatus asmuo, dažnai gali turėti ir kelis automobilius. Duomenys nėra visai tikslūs ir dėl parduotų į užsienį ar nurašytų automobilių, kurie yra neišregistruoti. Dėl šių veiksnių, realus automobilių skaičius šalyje yra šiek tiek mažesnis.

1993 metų pabaigoje, įvyko esminis lūžis šalies automobilizacijos istorijoje. Per kelis metus įvyko tai, kas visiškai pakeitė automobilių parką šalyje. Per kelis metus iš trijų pabaltijo šalių buvo išgabenta apie 92% Rusijoje pagamintų automobilių. Tikslų išgabentų automobilių skaičių pasakyti yra labai sunku, nes tai yra susiję su automobilių registracijos niuansais. Natūralu, kad atsiradusi spraga turėjo būti skubiai užpildyta. Nuo to laikotarpio prasidėjo naujas etapas Lietuvos automobilizacijos

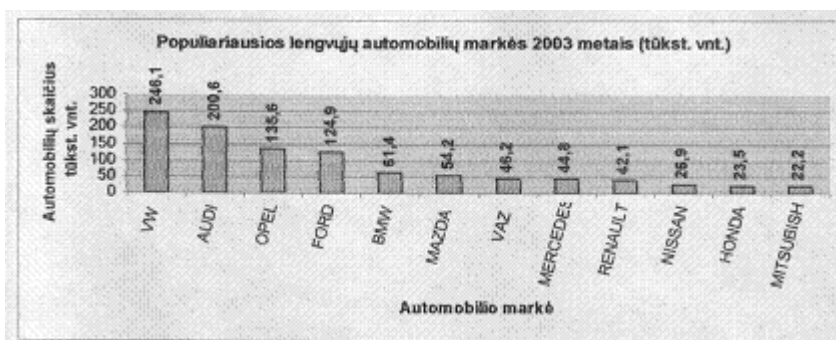


2 pav. Automobilizacijos lygis 1986 – 2003 metais (VĮ „Regitra“).

istorijoje. Galima dar kartą paminėti, kad ir iki 1993 metų, šalies autoparkas jau pildėsi vakarietiškais automobiliais. Nors didžiąją dalį vis dar sudarė Rusijoje pagaminti automobiliai, tačiau 1993 metais šalies autoparkas jau buvo papildytas populiariausiais automobiliais pagamintais Vokietijoje.(4pav). Tačiau 1993 metais Tarybų Sąjungoje pagaminti automobiliai sudarė apie 90% (VAZ, MOSKVIČ, ZAZ, GAZ), o 2003 metais, tik apie 3 % visų lengvųjų automobilių. Juos pakeitė Vokietijoje pagaminti VW, AUDI, OPEL, FORD ir kitų markių automobiliai (3 pav).



3 pav. Populiariausios lengvųjų automobilių markės 1993 metais (VĮ „Regitra“)



4 pav. Populiariausios lengvųjų automobilių markės 2003 metais (VĮ „Regitra“)

3.3 Teritoriniai Lietuvos automobilių rinkos importo ypatumai

Į Lietuvą naudoti automobiliai iš Vakarų pradėjo masiškai plūsti 1993 – 1994 metais. Tiesa, tuo metu šalių iš kurių buvo gabenami automobiliai, skaičius svyravo iki penkių. Didžioji dalis automobilių buvo vežama iš Vakarų Vokietijos, vienas kitas automobilis atkeliavo iš Olandijos, Prancūzijos, Italijos ir kitų šalių. To priežastis gana paprasta, Vokietijoje, dešimties ir daugiau metų automobilių eksploatacija buvo ir yra labai brangi. Remontas, įvairūs mokesčiai, draudimas ir kiti panašūs dalykai kainuoja labai brangiai, taip valstybė bando atsikratyti senais, neekologiškais ir mažiau saugiais automobiliais, skatinti žmones pirkti naujus automobilius, taip atnaujinant šalies autoparką. Priduoti automobilių utilizacijai kainavo irgi labai daug, todėl įsigyti pigiai automobilių buvo visos sąlygos. Lietuvoje, paklausa vakarietiškiems automobiliams buvo milžiniška, niekam nerūpėjo nei ekologija, nei saugumas, nei tai, kad daugumai tuo metu atvežtų automobilių buvo apie dvidešimt metų.

Žmonės masiškai pardavinėjo Rusiškus automobilius ir vietoj jų norėjo įsigyti vakarietiškus. Šiuo verslu pradėjo užsiimti nemažai gyventojų. Tai tapo labai populiariu ir pelningu verslu. Tuo metu, įvežus nebrangų automobilį, kainuojantį Vokietijoje iki 1000 JAV dolerių, prekeiviui, apklausos duomenimis, likdavo panašiai dar toks pat uždarbis. Kuo brangesnis automobilis, tuo ir šis uždarbis būdavo didesnis. Įvertinus tai kokią galią tuo metu turėjo ši valiuta, tai buvo tikrai geras uždarbis. Taip pradėjo formotis visiškai nauja prekybos sistema mūsų šalyje, padariusi didelę įtaką šalies ekonomikai, jos dėka atsirado daug naujų aptarnaujančios sferos sričių.

Šiuo metu pradėjo formotis ir dabar gerai Europoje ir toli už jos ribų žinomos Lietuvos automobilių prekybos vietos. Pirma didžiulė automobilių prekybos vieta buvo Vilniaus Gariūnų automobilių prekybos centras. Priežastys, kodėl šis turgus susiformavo būtent čia, gana aiškios, Vilnius ir sostinė ir didžiausias miestas, ir didžiausias traukos centras. Tai buvo didžiulė automobilių prekybos aikštelė, kurioje būdavo tūkstančiai parduodamų automobilių ir panašiai tiek pat pirkėjų. Vietų kur dar galima būtų parduoti ar nusipirkti automobilį Lietuvoje daugiau nebuvo, todėl tiek pirkėjai tiek pardavėjai atvažiuodavo čia iš visos Lietuvos. Pirkėjų ir pardavėjų iš užsienio tuo metu dar beveik

nebuvo (neskaitant rusų, baltarusių, ukrainiečių, kurie supirkinėdavo rusiškus automobilius ir į turgų retai užsukdavo).

Maždaug apie 1996 metus, susiformavo antras automobilių prekybos centras, Marijampolės automobilių turgus. Formuotis jis pradėjo anksčiau, tačiau suklestėjo tik apie 1998 metus. Pagrindinė šio automobilių turgaus suklestėjimo priežastis, palanki geografinė padėtis. Marijampolė yra didžiausias miestas, esantis arčiausiai sienos su Lenkija, kuri yra vienintelis kelias iš Vakarų. Norint, nenorint, visi automobiliai, atkeliaujantys iš Vakarų Europos, turėjo keliauti per Marijampolę. Prie šio centro kūrimo gerokai prisidėjo ir vietiniai perpardavėjai, kurie pirkdavo mašinas nuo tralo, jas patvarkydavo ir turguje parduodavo brangiau. Kad spėtų nupirkt geresnį variantą, jie dažnai važiuodavo prie pasienio, ir ten nusipirkdavo tinkamą automobilį. Tokių automobilių dažnai reikėdavo remontuoti, todėl Marijampolėje pradėjo kurtis autoservisai, autolaužynai ir kitas paslaugas, susijusias su automobiliais teikiančios firmos.

65% Marijampolės gyventojų buvo vienaip ar kitaip susiję su prekyba automobiliais. Jei ir patys neprekiavo, tai užsiėmė serviso, automobilių detalių, plovyklų, komiso, ar tralų nuomos paslaugomis. Tai rodo šio regiono didelę priklausomybę nuo automobilių verslo. Tokia priklausomybė niekada nėra gerai, kas vėliau ir išryškėjo, kai šis verslas tapo nebe tokiu pelningu. Tokiu atveju viso regiono ekonomika išgyvena krizę. Bet kokiu atveju, marijampolės automobilių turgus gerokai sumažino Gariūnų turgavietės dydį.

Maždaug iki 1998 metų, įvežtų į Lietuvą lengvųjų automobilių įvairovė, remiantis statistika, nebuvo didelė. Didžioji dalis automobilių buvo pagaminta buvusioje Vakarų Vokietijoje. Kitose šalyse pagamintų automobilių paklausa nebuvo didelė, apie juos nebuvo daug žinoma, o ir detalių jiems į Lietuvą niekas nevežė, todėl jas reikėjo užsakinėti iš Italijos, Japonijos, Prancūzijos ar kitų šalių, o tai užimdavo ne vieną savaitę ir kainavo tikrai nemažai ir tai gaudavo žmones. Daugiausia buvo įvežta Volkswagen, Audi, Ford, Bmw ir Mercedes markių automobilių. Įsigyti automobilį tapo labai paprasta, pasiūla buvo didelė, jokių paskirų nebe reikėjo, o ir kainos po truputį mažėjo stiprėjant konkurencijai tarp vežėjų, dėl šių priežasčių, automobilių skaičius šalyje nuo 1993 metų iki 2003 metų išaugo beveik dvigubai, nuo 599246 iki 1260034 automobilių.

Nuo 1996 metų, palaipsniui prasidėjo dar vienas etapas. Atsirado vis didesnė paklausa prancūziškiems, itališkiems, švediškiems, japoniškiems, bei kitose šalyse pagamintiems automobiliams. Tai gerokai praplėtė įvežamų automobilių geografiją ir iššaukė pokyčius prekyboje automobilių detalėmis bei remonte (5 pav).

5PAV

Apklausų duomenimis, būtent tada, buvo pradėta gabenti daugiau automobilių iš Italijos, Prancūzijos, Belgijos, Šveicarijos, Austrijos, Skandinavijos šalių. Šiuo laikotarpiu pradėta drąsiau vežti daužtus automobilius. Prieš tai to buvo vengta, nes nebuvo įrangos, galinčios atstatyti stipriau daužtų automobilių geometrijos, o ir specialistų nebuvo. Vakarų Europoje, daužtų automobilių remontas labai brangus, dėl to daužtą automobilį ten galima nusipirkti pusvelčiui. Daužtų automobilių remonto kainų skirtumą nusako faktas, kad iš Vokietijos atvažiuoja žmonės remontuoti čia automobilių, ar juos čia nusipirkti suremontuotus po avarijos. Skirtumas toks, kad atsiperka kelionė į abi puses ir dar lieka pinigų.

2001 metais, iš Vokietijos buvo atgabenta 163 263 automobiliai, kurių bendra kaina siekė beveik vieną milijardą litų (tikra jų vertė yra dar didesnė, nes įvežant automobilį, jo vertė dažniausiai nurodoma gerokai žemesnė nei yra iš tikrųjų, kad sumažinti mokesčių našta) (16 pav). 2002 metais šis skaičius dar labiau padidėjo ir jau siekė 201 401 automobilį, kurių bendra vertė jau gerokai viršijo vieną milijardą litų (8pav).

Tai buvo paskutiniai metai, iki kurių atvežtų automobilių skaičius iš Vokietijos stabiliai didėjo. Pagrindinė didėjimo priežastis, kad iš pradžių, prekeiviai varydavo automobilius po vieną, sava eiga. Laikui bėgant, vis didėjo prekeivių skaičius, kurie vežė automobilius autovežiais, kurių kiekviename tilpdavo iki dešimties automobilių. Tai gerokai palengvino prekeivių duoną ir paspartino verslo apšuką. Kuo toliau, tuo dažniau, prekeiviai naudojami autovežius nuomojančių firmų paslauga, kai pačiam prekeiviui net nereikia vykti į Vokietiją ar kitą šalį rinkti automobilių. Automobilius išsirinktus internetu iš nurodytų vietų surenka patys autovežio vairuotojai. Tai leidžia automobilių prekeiviui, priklausomai nuo galimybių, į savaitę atgabenti dešimt ir daugiau automobilių(9pav).

2003 metais, remiantis statistika, įvyko tam tikras sąstingis, susijęs su Lietuvos stojimu į Europos Sąjungą. Visi laukė, kas bus toliau ir kaip viskas keisis. Būtent dėl šios priežasties, įvežtų automobilių, ypač iš Vokietijos, nes iš čia jų vežama daugiausiai, skaičius stipriai sumažėjo (155 833 automobiliai). 2004 metais, Lietuvai įstojus į Europos Sąjungą, išnyko muitai automobiliams, atvežtiems iš Europos Sąjungos šalių. Tiesa, atsirado kiti mokesčiai, tačiau jie buvo gerokai mažesni už ankstesnius muitus, o ir vežimo tvarka supaprastėjo, todėl automobilių, įvežtų iš Vokietijos skaičius, vėl išaugo (179 593 automobiliai) (10 pav).

Antroje vietoje pagal įvežtus automobilius, nuo 2001 metų stabiliai laikosi Prancūzija (11 500 automobilių, kurių vertė viršijo 90 mln. litų). Šis skaičius didėjo iki 2003 metų, kai siekė 24 972 automobilius, kurių bendra vertė siekė 885 mln. litų (18pav). 2004 metais šis skaičius šiek tiek nukrito, tačiau Prancūzija išliko antroje vietoje pagal į vežtų į Lietuvą automobilių skaičių. Iš šios šalies atgabentų automobilių vidutinė vertė yra didesnė, nei atgabentų iš Vokietijos, atitinkamai 9000 litų ir 5500 litų.

Šalių, iš kurių buvo gabenami automobiliai į Lietuvą skaičius nuolat didėjo. Praeitame dešimtmetyje šalių skaičius iš kurių į Lietuvą atgabenami automobiliai neviršijo dešimties, 2002, metais šis skaičius išaugo iki 20, 2003 metais jau viršijo 30, o 2004 metais į mūsų šalį atkeliavę automobiliai jau buvo iš 45 skirtingų šalių. Iš kai kurių tokių šalių atgabenamų automobilių skaičius augo labai sparčiai. Viena tokių šalių - Didžioji Britanija, kuri 2001 metais užėmė trečią vietą pagal atgabentus automobilius. Šioje šalyje, automobilių kainos du, o kartais ir tris kartus mažesnės, nei kitose Europos šalyse. Kliūtis yra tai, kad šių automobilių vairas yra dešinėje pusėje. Tokius automobilius galima būdavo registruoti Lietuvoje, bet dabar tai yra draudžiama. Beveik visi šie automobiliai keliauja į autolaužynus, nors kai kurie jų yra puikios techninės būklės.

Problema yra tame, kad perkelti vairą iš dešinės pusės į kairę kainuoja labai brangiai (nuo 2000 eurų, priklausomai nuo mašinos). Dėl šios priežasties, Lietuvoje gerokai atpigo naudotos autodaly, pabrango tik tos dalys, kurios netinka dėl dešinėje pusėje esančio vairo (vairo mechanizmas, žibintai ir kai kurios kitos dalys). Dėl visų šių priežasčių, Lietuvos keliuose vis dažniau galima sutikti automobilius, kurių vairas yra dešinėje pusėje, pažymėtus Didžiosios Britanijos valstybiniais numeriais ir registruotais ten. Tai dar skatina ir tai, kad šioje šalyje gyvena daug uždarbiaujančių Lietuvių, kurie ten nusipirkę automobilį atvažiuoja juo čia, parduoda jį autolaužyne, taip uždirbdami pinigų.

Iš Anglijos įvežami automobiliai išsiskiria savo brangumu. Jei iš Vokietijos atvežtų automobilių vidutinė kaina yra apie 5500 litų, iš Prancūzijos – 9000 litų, tai iš Anglijos atvežtų automobilių vidutinė kaina siekė 10500 litų. To priežastis labai paprasta, iš Anglijos atvežti automobiliai dažniausiai yra prabangesni ir iki penkių metų senumo, nes tokių automobilių kainos autolaužynuose yra didžiausios ir išardžius tokį automobilį, pelnas irgi yra didžiausias. Dauguma iš Anglijos atvežtų automobilių (apie 80%) yra su stūmoklinio kibirkštinio uždegimo vidaus degimo varikliais ir slankiąja stūmoklio eiga, kurių cilindrų darbinis tūris didesnis kaip 1500 cm.kub., bet nedidesnis kaip 3000 cm. kub. (benzininiai varikliai). Iš šios šalies atvežtų automobilių skaičius 2002 metais ūgtelėjo iki 8408 automobilių ir tos pat išliko ir 2003 metais.

2001 metais, ketvirtąją vietą pagal importą, užėmė Rusija, iš kurios per šiuos metus buvo įvežta 2820 transporto priemonių. Iš Rusijos daugiausia įvežami nauji arba apynauji automobiliai, dėl jų žemų kainų. Šis skaičius didelis dėl tos priežasties, kad nemažai, ypač valstybinių įmonių apsirūpino Rusijoje pagamintais automobiliais. Šie automobiliai išsiskiria tuo, kad nebuvo įvežta dyzelinių automobilių, nes jų Rusijoje praktiškai negamina, ir buvo įvežta nemažai naujos žemės ūkio technikos (traktoriai, kombainai ir kt.). Tai buvo paskutiniai metai, kai iš šios šalies buvo įvežta tiek daug automobilių. Vėliau šis skaičius nuolat mažėjo ir 2004 metais iš Rusijos buvo įvežtas vos 791 automobilis.

2001 metais buvo pradėti plukdyti automobiliai iš JAV. Per šiuos metus, į Lietuvą buvo atvežti 2470 automobiliai. Šis skaičius nuolat augo, 2002 metais jis padidėjo iki 3850 automobilių, o 2004 metais jau siekė 7845 automobilius. Paskutiniu metu ryškėja tendencijos, kad iš JAV gabenami nauji, prabangūs, dažnai daužti automobiliai. Ten automobilių kainos taip pat gerokai žemesnės nei Lietuvoje, o atplukdyti automobilių kainuoja iki tūkstančio JAV dolerių, plukdant firmoms daug konteinerių, ši suma dar gerokai sumažėja. Automobilių galima užsisakyti internetu, kur yra pateikiamos automobilių nuotraukos ir duomenys apie juos. Apklaustos duomenimis, šia paslauga naudojasi vis daugiau prekeivių.

Automobilius iš JAV galima registruoti ir Lietuvoje, tačiau nuo 2004 metų įsigaliojo standartas, kad automobiliai turi atitikti Europos Sąjungos standartus. Skiriasi automobilių žibintai. Iš JAV atkeliavusių automobilių posūkio žibintai yra raudonos spalvos, o europietiškių geltonos, taip pat ten nėra Europoje privalomų priešrūkinių raudonos spalvos žibintų. Pakeitus šiuos žibintus automobilį galima registruoti Lietuvoje. Kadangi atkeliavę iš JAV automobiliai dažniausiai yra apynaujai, žibintai jiems kainuoja brangiai. Atsirado kelios firmos, nuomojančios įvairių markių automobilių europietiškus žibintus. Firmos darbuotojai sumontuoja išnuomotus žibintus, klientas užsiregistruoja transporto priemonę ir jam vėl sumontuojami amerikietiški žibintai. Tokia paslauga kainuoja apie tūkstantį litų.

Yra ir daugiau skirtumų tarp europietiškių ir amerikietiškių automobilių. Amerikietiškuose automobiliuose beveik nėra mechaninių pavarų dėžių, beveik nėra automobilių varomų dyzelinu, dėl žemų kuro kainų, automobilių darbiniai tūriai yra daug didesni ir jie nepasižymi ekonomija, taip pat jų valstybinis identifikacijos numeris yra kvadrato formos, spidometro parodymai yra myliomis, temperatūros, faringitais, kuro bako talpa – galonais, tačiau visi šie skirtumai netrukdo registruoti automobilių Lietuvoje. Dėl neekonomiškų variklių, dauguma automobilių tiesiai iš kelto keliauja į autoservisus, kur

jiems yra montuojama dujinė įranga. Apie 90% automobilių darbinis tūris yra 2000 iki 3000 kub. cm, beveik visų kitų virš 3000 kub. cm.

Automobiliai atkeliavę iš JAV išsiskiria dar vienu bruožu, kuris išryškėja tik po kelių metų eksploatacijos Lietuvoje. Tai yra padidinta kėbulo korozija. To dažniausia priežastis beveik mėnesio trukmės kelionė konteineryje ir labai sūrus oras bei drėgmė. Ypač tai kenkia automobiliams, eksploatuotiems šilto klimato juostoje, kur gamintojai atsisako papildomos kėbulo apsaugos nuo korozijos. Taip pat yra buvęs ne vienas atvejis, kai kelių metų senumo automobilyje, atkeliavusiame į Lietuvą, visa elektros instaliacija būna tiesiog supuvusi. Kadangi šie defektai išryškėja tik po kurio laiko, apie juos pirkėjas negali žinoti. Dėl dažnų uraganų, potvynių ir kitų gamtos stichijų, iš šios šalies dažnai atkeliauja automobiliai „skenduoliai“, skendę automobiliai. Tokie automobiliai po potvynių dažnai atkeliauja ir iš Vakarų Europos, tokie automobiliai tarnauja nebeilgai.

Per 2001 metus, maždaug po 2000 automobilių atkeliavo iš Ispanijos, Italijos, Švedijos, Nyderlandų. Iš šių šalių atkeliavusių automobilių skaičius nuolat augo, o 2003 metais iš Ispanijos jau buvo atvartyta net 3484 automobiliai, iš Italijos 3305, Švedijos – 2220, Nyderlandų – 2947 automobiliai.

2004 metai prekybai automobiliais buvo išskirtiniai. Šiais metais stipriai sumažėjo automobilių atvežtų iš Prancūzijos (24972 iki 15846), Didžiosios Britanijos (8409 – 4013), Ispanijos (3484 – 322), Italijos (3305 – 621), Švedijos (2220 – 632), Rusijos (1571 – 791), ir stipriai padaugėjo automobilių atvežtų iš Vokietijos (155833 – 179593) JAV (5955 – 7845), Nyderlandų (2947 – 11743), Belgijos (907 – 15121) ir Šveicarijos (837 – 7295). 2003 – 2004 metų duomenys (11 pav).

Paašškinti tokį įvežamų automobilių skaičiaus pasikeitimą labai sunku. Stipriai padidėjo įvežtų automobilių skaičius Nyderlandų, Belgijos, sumažėjo iš Prancūzijos, Italijos, Ispanijos, visos šios šalys yra Europos Sąjungos narės, taip kad politinė situacija nesikeitė. Galima bandyti tai sieti su Euro įvedimu kai kuriose minėtose šalyse, tačiau Euras buvo įvestas anksčiau Italijoje ir Ispanijoje, be to, Euro įvedimas vargu ar galėjo padaryti tokią didelę įtaką automobilių prekybai. Apklaustieji prekeiviai, gabenę automobilius iš minėtų šalių, teigė jog jokio skirtumo nepajutė 2004 metais, o ir automobilių veža panašiai tiek, kiek ir ankstesniais metais. Lieka tik vienintelis paaiškinimas – statistikos netikslumai arba skaičiavimo metodų pakeitimas.

Kai kuriuose duomenyse galima aptikti labai didelius importo rodiklius iš Japonijos ir Pietų Korėjos, pavyko išsiaiškinti, kad šie skaičiai atsirado todėl, kad šių šalių naujų automobilių gamintojai turi savo atstovybes Lietuvoje, iš kurių parduoda automobilius ne

tik Lietuvoje, o iš čia juos tik paskirsto. Šie duomenys nėra svarbūs bendrame darbo kontekste, todėl į juos neatsižvelgiau.

Jei kalbėti apie bendrą į Lietuvą įvežtų automobilių skaičių, tai 2001 metais jų buvo įvežta 231 940, 2002 metais šis skaičius šoktelėjo iki 293365 automobilių, 2003 metais šiek tiek nukrito ir siekė 248 841 automobilį, o 2004 metais vėl išaugo iki 260 718 automobilių. Tokie smulkūs bangavimai iššaukiami pokyčių tiek mūsų šalies, tiek kitų šalių muitų ir mokesčių sistemose, tiek daugelio kitų smulkių veiksnių, darančių įtaką prekybai automobiliais.

3.4 Teritoriniai Lietuvos automobilių rinkos eksporto ypatumai

Lietuvos prekeiviai, per tiek metų yra puikiai išstudijavę, kur Vokietijoje galima pigiai įsigyti naudotus automobilius. Dažnai juos surenka tiesiog iš gatvės, kurias gerai žino. Vokietis, norintis parduoti nereikalingą automobilį, dažnai nuima nuo jo valstybinius identifikacijos numerius (tai ženklas, kad automobilis parduodamas), pastato transporto priemonę prie namų, palieka telefono numerį, lieka tik užėti ir sutarti dėl kainos. Tiesa ir Vokietijoje yra vadinami „Autohaus“, tai kažkuo panašu į Lietuvoje įsikūrusios Latvijos kompanijos „BRC“ prekybos naudotais automobiliais aikštelių tinklą. „Autohaus“ aikštelėse automobiliai yra gerokai brangesni negu Lietuvoje, todėl prekeiviai čia beveik neapsilanko.

Lietuvos prekeiviai dažniausiai perka automobilius mažose prekybos aikštelėse, kurias kaip taisyklė valdo turkų kilmės piliečiai, kurie iš šio verslo tikrai neblogai uždirba. Prekeiviai iš Lietuvos dažniausiai turi tokias „savo“ aikšteles iš kurių pastoviai ir gabena automobilius. Jei Vokietijos gatvėje pravažiuoja naujausias laidos prabangus automobilis, tai didžiausia tikimybė, kad už jos vairo sėdės turkų kilmės turkų tautybės žmogus, o ne vokietis. Vokiečiai yra daug santūresni, racionalesni, nesivaiko prabangos, o į automobilį žiūri praktiškai.

Kadangi lietuviai gerai įvaldę automobilių paieškos sistemą Vokietijoje, dažnai jie gali įsigyti automobilius labai žemomis kainomis, Lietuva yra labai palankioje geografinėje padėtyje, o šalies rinka nėra tokia didelė, o vežant automobilius tokiais tempais ji buvo greitai užpildyta. Dėl šių priežasčių, atgabenti automobiliai Lietuvoje neapsistoja, o iškeliauja į Rytų Europą, Aziją, net Afriką. Prekeiviai automobiliais 1999 metais išgyveno krizę, šalies rinka buvo perpildyta naudotais automobiliais.

Tada Lietuvai labai pasitarnavo Rusijos valdžia, sumažinusi muitus įvežamiems vakarietiškiems automobiliams. Reiktų paminėti, kad mokesčiai buvo sumažinti tik automobiliams, naujesniems nei dešimt metų, taip siekiant neįleisti senų automobilių į šalį ir taip atnaujinti šalies autoparką. Prekyba automobiliais vėl atsigavo. Apklausų duomenimis, Lietuvos turguose buvo gausu Rusijos piliečių, kurie griebte graibė įvairių markių automobilius, dažnai net nesigilindami į jų techninį stovį. Vėliau, Rusijos valdžia tai padidindavo mokesčius, tai vėl juos sumažindami. Kai mokesčiai sumažinami, niekas nebeperka Rusijoje pagamintų automobilių, o tai šalies ekonomikai nėra naudinga. Muitų pakėlimas, stipriai atsiliepdavo Lietuvos prekeiviams.

Kitaip sakant, prekyba naudotais automobiliais Lietuvoje, nuolat pradėjo priklausyti nuo kitų šalių. Taip pat įvyko su Lenkija, kuri taip pat vienu metu buvo sumažinusi muitus, taip atidarydama kelius automobiliams iš kitų šalių. Lenkijos piliečiai užplūdo ne tik Vokietiją, ieškodami automobilių, bet ir Lietuvą, Lenkijos rinka yra labai didelė ir tai Lietuvos prekeiviams buvo labai geras laikotarpis. Lenkijos prekeiviams, Lietuvos automobilių turgūs buvo patrauklūs dėl kelių priežasčių, Šiaurinės Lenkijos prekeiviams Lietuva daug arčiau nei Vokietija, taip pat čia surasti automobilį daug lengviau, nes viskas sukoncentruota keliuose pagrindiniuose turguose, kai tuo tarpu Vokietijoje automobilius reikia surinkinėti iš miestų gatvių, kurias privalai gerai žinoti, taip pat ir kalbos barjeras nėra toks didelis.

Apskritai, transporto priemonės, iškeliaujančias iš Lietuvos į kitas šalis, galima būtų skirstyti į dvi kategorijas, jas galima pavadinti eksportuojamos transporto priemonės ir reeksportuojamos. Esmė tame, kad nemažai transporto priemonių, tik atkeliavusių į mūsų šalį, iškart perperkamos ir išvežamos iš Lietuvos.

Dažnai, Lietuvos prekeiviai rinkdamasi automobilius Vokietijoje ar kitoje šalyje iš kurios juos veža, renkasi automobilius pagal savybes, kurių dažniausiai reikalauja prekeiviai atvykstantys į Lietuvą iš kitų šalių. Pavyzdžiui didelis automobilių srautas iškeliauja į Kazachstaną, Kirgiziją ar kitas kaimynines šalis. Minėtų šalių prekeivių reikalavimai, ganėtinau konkretūs, automobilis turi būti su kondicionieriumi, sidabrinės spalvos, nesenesnis kaip dešimties metų, su kuo daugiau privalumų. Į visas šias savybes atsižvelgia lietuviai, pirkdami mašinas. Atvežus tokį automobilį į Lietuvą, jei juo ir nesusigundo minėtų šalių prekeiviai, juos sėkmingai nuperka ir lietuviai.

Antrai kategorijai priklauso automobiliai, kurie jau eksploatuojami Lietuvoje, o kai šeimininkas nusprendžia parduoti savo transporto priemonę, ją nuperka prekeiviai iš kitų

šalių. Tai kaip taisyklė būna senesni ir pigesni automobiliai, kurie vėliau iškeliauja į Rusiją, Baltarusiją, Ukrainą, Aziją ar net Afriką.

Tačiau šių dviejų tipų automobilių išskirti negalima, nes vedama statistika tik transporto priemonių išvežamų iš šalies, o ar jos čia buvo eksploatuojamos ar ne, tokios statistikos niekas neveda. Tai padėjo išsiaiškinti tik atlikta apklausa. Apskritai, kalbant apie statistiką, ja visiškai pasitikėti negalima, tiek dėl mano minėtų rašomų mažesnių automobilių kainų, nurodomų dokumentuose, tiek dėl išvežamų automobilių skaičiaus. Dažnai, įvežami ar išvežami automobiliai, forminami kaip automobilių dalys. Jei taip apiforminto automobilio Lietuvoje užregistruoti praktiškai neįmanoma, tai pavyzdžiui į Baltarusiją vežamos automobilių dalys ten vėl virsta automobiliais, pritaikius dokumentus nuo kitų transporto priemonių ir ten sėkmingai eksploatuojami, su svetimais dokumentais ir valstybiniais identifikacijos numeriais, šių detalių neslepia net patys prekeiviai.

2001 metais, daugiausia automobilių iš Lietuvos buvo išvežta į Rusiją. Per šiuos metus jų ten iškeliavo net 111 776 vienetai, kurių bendra vertė sudarė daugiau nei 740 mln. litų (12pav). Šis skaičius atrodo tikrai įspūdingai, tačiau jis tikrai neturėtų stebinti žinant Rusijos dydį ir gyventojų skaičių. Absoliuti dauguma Rusijos gyventojų važinėja šioje šalyje pagamintais automobiliais, kurie yra pigūs, tačiau labai nepatvarūs ir nekomfortiški. Vakarietiški automobiliai čia labai brangūs ir turi didelę paklausą. Dėl šių priežasčių prekeiviai iš Rusijos, nepaisant didelių muitų, graibsto automobilius mūsų šalyje (20pav).

Muitų sistema šioje šalyje ganėtina paprasta, muito dydis priklauso nuo automobilio pagaminimo metų ir variklio darbinio tūrio. Iki dešimties metų senumo automobiliams taikomi mažesni muitai, o kuo variklio darbinis tūris didesnis, muitas taip pat didėja. Nuolat didėja ir automobilių srautas į kaimyninę Rusiją. 2002 metais į šią šalį jau buvo išvežta 145 447 automobiliai, kurių bendra vertė siekė apie 1 mlrd. litų (13pav). Vidutinė vieno automobilio kaina svyruoja apie 6700 litų (21pav).

Daugiau nei 90% šių automobilių sudarė transporto priemonės su benzininiais varikliais, kurių cilindrų darbinis tūris yra nuo 1500 iki 3000 cm. kub. 2003 metais Rusija stipriai pakėlė muitus senesniems nei dešimt metų automobiliams. Tai buvo stiprus smūgis Lietuvos prekeiviams. Į Rusiją išvežtų automobilių skaičius sumažėjo tris kartus, 2003 metais į šią šalį jau buvo išvežti tik 55 212 automobiliai, o 2004 tik 37 810 automobiliai. Vidutinė išvežtų automobilių kaina šoktelėjo beveik iki 11 tūkst. litų (14pav).

2001 metais pagal naudotų automobilių eksportą iš Lietuvos, antrąją vietą užėmė Baltarusija. Į šią šalį per 2001 metus buvo išgabenta 13 238 automobiliai, kurių bendra vertė sudarė apie 40 mln. litų. Į Baltarusiją gabunami automobiliai daugiau nei dvigubai pigesni

už automobilius gabenamus į Rusiją. Vieno automobilio kaina vidutiniškai svyravo apie 3000 litų. Šioje šalyje, naudoti automobiliai yra daugiau nei du kartus brangesni nei Lietuvoje, atsižvelgiant į pragyvenimo lygį šalyje, tai paaiškina, kodėl čia populiariausi automobiliai pagaminti Rusijoje. Priminsiu, kad duomenys apie išvežtų automobilių skaičių į šią šalį nėra visai tikslūs ne tik dėl anksčiau minėtų automobilių išvežimo kaip automobilių detalių, ar nurodomos mažesnės vertės. Dalis automobilių iškeliauja į šią šalį ir eksploatuojamos ten, nors priregistruotos Lietuvoje. Kai kurie Lietuvos piliečiai užsiima automobilių pervarymu savo vardu už tam tikrą mokestį.

2002 metais išvežtų automobilių skaičius dar padidėjo (15 647 automobiliai) ir toks stabiliai išliko iki 2005 metų, tačiau buvo stipriai padidinti muitai senesniems nei 10 metų automobiliams, kas privertė vežti naujesnius ir brangesnius automobilius. Parduotų automobilių vertė siekė 97 mln. litų. Vidutinė vieno automobilio vertė išaugo dvigubai ir siekė jau 6200 litų, o 2003 metais pakilo iki 8000 litų.

Nežiūrint į tai, kad per šiuos metus išvežtų automobilių į Baltarusiją skaičius padidėjo, tačiau 2002 metais pagal šį rodiklį jau pirmavo Kazachstanas. Jei 2001 metais į šią šalį buvo išvežta 8880 automobilių, tai sekančiais metais šis skaičius padidėjo dvigubai – 17341 automobilis. Tai dar nebuvo riba, šis skaičius ir toliau kasmet didėjo kone dvigubai. 2003 metais į šią šalį jau buvo išvežti 32 600 automobilių, o 2004 metais, pagal išvežtų automobilių skaičių ši šalis jau aplenkė Rusiją, į Kazachstaną iškeliavo 52 579 automobiliai.

Toks spartus augimas įvyko dėl to, kad vis daugiau šios šalies prekeivių atranda Lietuvą. Pirmieji prekeiviai iš šios šalies atvyko apie 1997 metus. Jų buvo vienetai ir jų duona tikrai nebuvo lengva. Atvykę į Lietuvą jie apie šią šalį nieko nežinojo, su savim turėdavo nemažą sumą pinigų, todėl juos dažnai apvogdavo ir tekdavo grįžti tuščiomis. Pirkdavo jie senus ir ilgai Lietuvoje važinėjusius pigius automobilius. Apie nupirktą automobilį jie dažniausiai žinojo labai mažai, važiuoja jais kelis tūkstančius kilometrų, kurių didžioji dalis per kalnus, neasfaltuotais keliais. Kelionei naujesni automobiliai ruošiami specialiai, apklijuojant juos guma, kad akmenukai kelionės metu nepažeistų kėbulo. Pasak šios šalies prekeivių, toli gražu ne visi seni automobiliai atlaikydavo tokias keliones. Teko nemažai girdėti nusiskundimų, kai tokie automobiliai sugesdavo dar nepalikus Lietuvos. Dėl tokių priežasčių, jie važiuoja kolonomis, kurias sudaro daug mašinų, kad ilgame kelyje galėtų padėti vieni kitiems. Automobiliams, kurie pasiekdavo kelionės tikslą, po tokios kelionės tekdavo pakeisti visas pakabos dalis.

Nežiūrint į sunkumus, tai buvo labai pelningas verslas, po kelių metų tokių sudėtingų kelionių, nemaža dalis prekeivių grįždavo vis su didesnėmis pinigų sumomis, galėdami sau

leisti pirkti vis daugiau ir brangesnių automobilių, nors brangesnių automobilių jie ir toliau vengė, pasak jų, iš pigesnių automobilių galima geriau uždirbti. Išvežamų automobilių vidutinė kaina svyruoja apie 3000 litų. Vis dažniau automobiliai buvo varomi ne sava eiga, o traukinių vagonais ir sparčiai didinant kiekius.

Lygiai tokia pat padėtis ir su kaimynine Kirgizija, kurios piliečius, dėl jų išvaizdos, Lietuvoje dažnai palaiko kazachais, o jiems tai nelabai patinka. Tai yra nedidelė, atskira respublika tarp Kazachstano ir Kinijos. 2001 metais į šią šalį buvo išgabenta 2500 automobilių, kurių vertė siekė beveik 8 mln. litų. 2002 metais šis skaičius išaugo beveik dvigubai, iki 4568 automobilių, kurių bendra vertė sudarė daugiau nei 18 mln. litų, o 2004 metais šis skaičius šoktelėjo dar dvigubai ir jau siekė 8139 automobilius. Tai dažniausiai nebrangūs automobiliai, kurių vidutinė vertė 3000 – 4000 litų.

Tiek į Kazachstaną, tiek į Kirgiziją iškeliaujančių automobilių daugumos varikliai yra arba benzininiai, kurių darbinis tūris svyruoja nuo 1500 iki 3000 kub. cm., arba dyzelinu varomi automobiliai, kurių darbinis tūris svyruoja nuo 1500 iki 2500 kub. cm. Į Kirgiziją iškeliaujantys automobiliai pasižymi tuo, kad jų tarpe nemažai transporto priemonių varomo vadinamais mažalitražiais benzininiais varikliais, kurių darbinis tūris svyruoja nuo 1000 iki 1500 kub. cm.

Prie šių dviejų kaimynių reikėtų paminėti ir trečiąją – tai Tadžikistanas, maža respublika esanti prie Afganistano ir Pakistano. 2001 metai į šią šalį buvo išvežta 236 automobiliai, 2002 metais, jau 380, 2003 metais – 2100, 2004 metais – jau 5520 automobilių. Į šią šalį išvežti automobiliai iš pradžių buvo šiek tiek brangesni, jų vidutinė kaina 2001 metais buvo apie 6000 litų. Vėliau buvo vežami vis pigesni automobiliai, 2004 metais jų vidutinė vertė jau siekė tik 2800 litų. Čia populiarūs dyzeliniai ir mažalitražiai benzininiai automobiliai.

Vieni pastoviausių ir aktyviausių prekeivių – prekeiviai iš Ukrainos. 2001 metais į šią šalį buvo išgabenta 3797 automobiliai, kurių bendra vertė sudarė daugiau nei 30 mln. litų. Vėliau jų aktyvumas palaipsniui mažėjo. 2002 metais šis skaičius sumažėjo iki 3250, 2004 metais – 1546 automobiliai. Tačiau buvo pradėta vežti vis brangesnius automobilius. Vidutinė automobilio kaina viršijo 10 000 litų. Į Ukrainą išvežti automobiliai išsiskyrė tuo, kad nors ir daugiausia jų buvo benzininiais varikliais nuo 1500 iki 3000 kub. cm., tačiau įvairovė kitų automobilių labai didelė. Tai ir mažalitražiai benzininiai bei dyzeliniai, ir didelio darbinio tūrio tiek benzininiai, tiek dyzeliniai varikliai.

Nemažai automobilių nupirko Latvijos prekeiviai. 2001 metais į šią šalį iškeliavo 3290 automobilių, kurių bendra vertė sudarė daugiau nei 28 mln. litų. 2002 metais buvo

6pav

išvežta 2097 automobiliai, o 2004 metais šis skaičius jau siekė 6755 automobilius. Tai kaip taisyklė brangūs automobiliai. Į Latviją išvežtų automobilių statistika nėra tiksli dėl vienos pagrindinės priežasties. Lietuvoje yra labai didelis prabangos mokestis, tai yra mūsų šalyje neapsimoka registruoti prabangių automobilių dėl didelių mokesčių.

Dažnai tokie automobiliai registruojami Latvijoje, o eksploatuojami Lietuvoje. Dėl šios priežasties mūsų šalyje galima pamatyti nemažai prabangių automobilių, su Latvijos valstybiniais numeriais. Lygiai tas pats yra ir su lietuvių sportiniais automobiliais, dalyvaujančiais ralyje ar kitose sporto šakose. Dėl to nėra nei vieno brangesnio lenktyninio automobilio registruoto Lietuvoje, o kadangi Latvija yra arčiausiai ir ten nėra didesnių su registracija susijusių problemų, dauguma sportininkų registruoja automobilius šioje šalyje.

2001 metais iš Lietuvos automobiliai buvo vežami į 43 skirtingas Pasaulio šalis. Kai kurios jų yra pakankamai egzotiškos. Būtent šiais metais buvo pradėti vežti automobiliai į Afrikos žemyną. Tiesa tai buvo tik pradžia. Vienas kitas automobilis iškeliavo į Etiopiją, Nigeriją, Madagaskaras. 2002 metais, jau keli automobiliai iškeliavo į Mauritaniją, Keniją, taip pat pradėjo automobiliai keliauti į Iraką, Panamą, kitas šalis (24 pav).

Po kelis šimtus automobilių vis iškeliauja į Vokietiją. Didžioji dalis jų, senoviniai, Tarybų Sąjungoje pagaminti automobiliai, kurie ten turi didelę vertę, mažesnę dalis, suremontuotų po avarijų automobilių, kurie dažnai būna ir parvaryti iš Vokietijos.

Didelis suintensyvėjimas automobilių srauto yra į tas šalis, į kurias vyksta uždarbiauti lietuviai (Ispanija, Airija, Anglija ir kt.) . Pavyzdžiui Anglijoje, automobilis kainuoja labai pigiai, tačiau visi mokesčiai ir draudimai yra labai brangūs. Todėl daug uždarbiaujančių lietuvių, perka automobilius Lietuvoje ir važinėja jais Anglijoje, kur galioja lietuviškas draudimas. Nemaža dalis lietuvių nusiperka automobilius Anglijoje, ten labai paprasta registracijos sistema. Nupirkus automobilį reikia tik nusiųsti dokumentus paštu ir automobilis užregistruojamas. Tai dažniausiai būna išgalvotas vardas ir pavardė, kaip taisyklė garsių Lietuvoje žmonių, renkamos dešimtys tūkstančių litų baudų, o vėliau automobilis parduodamas.

2005 metais buvo pradėta dideliais tempais gabenti automobilius į Afrikos žemyną. Lietuvoje šiuo verslu užsiima dvi firmos, viena Vilniuje, kita – Kaune. Surenkami automobiliai iš visos Lietuvos, juos supirkinėja firmų darbuotojai, automobiliai atgabenami į aikštelę Vilniuje arba Kaune. Supirkinėjami tik tokie automobiliai, kurie turi paklausą Afrikos žemyne. Tai seni, pigūs, benzinu varomi automobiliai, kurių kaina Lietuvoje retai viršija 1500 litų. Populiariausios automobilių markės yra Toyota Corola, Toyota Carina, kurių kėbulas privalo būti sedanas. Taip pat paklausą turi Mercedes – Benz 123, iki 1984

metų gamybos, taip pat paklausą turi rusiški VAZ 2101 ir 2106 markių automobiliai, bei Japonijoje pagaminti mikroautobusai Mazda 2200, Nissan Vanete.

Būtent šių markių automobiliai yra populiariausi Afrikos šalyse, į kurias jie yra gabenami. Iš Kauno automobiliai dažniausiai gabenami į Tunisą, iš ten paskirstomi į kaimynines šalis. Vilniuje įsikūrusioje UAB „Hamade“, kurios generalinis direktorius yra Libano pilietis, o jo bendradarbių dauguma, Nigerijos piliečiai, būtent į šią šalį ir gabenami automobiliai iš Lietuvos. Ši bendrovė kasmet išveža į Nigeriją virš dviejų tūkstančių litų. Iš Lietuvos automobiliai keliauja į Vokietiją, iš kur konteineriais plukdomi į Nigeriją (6pav).

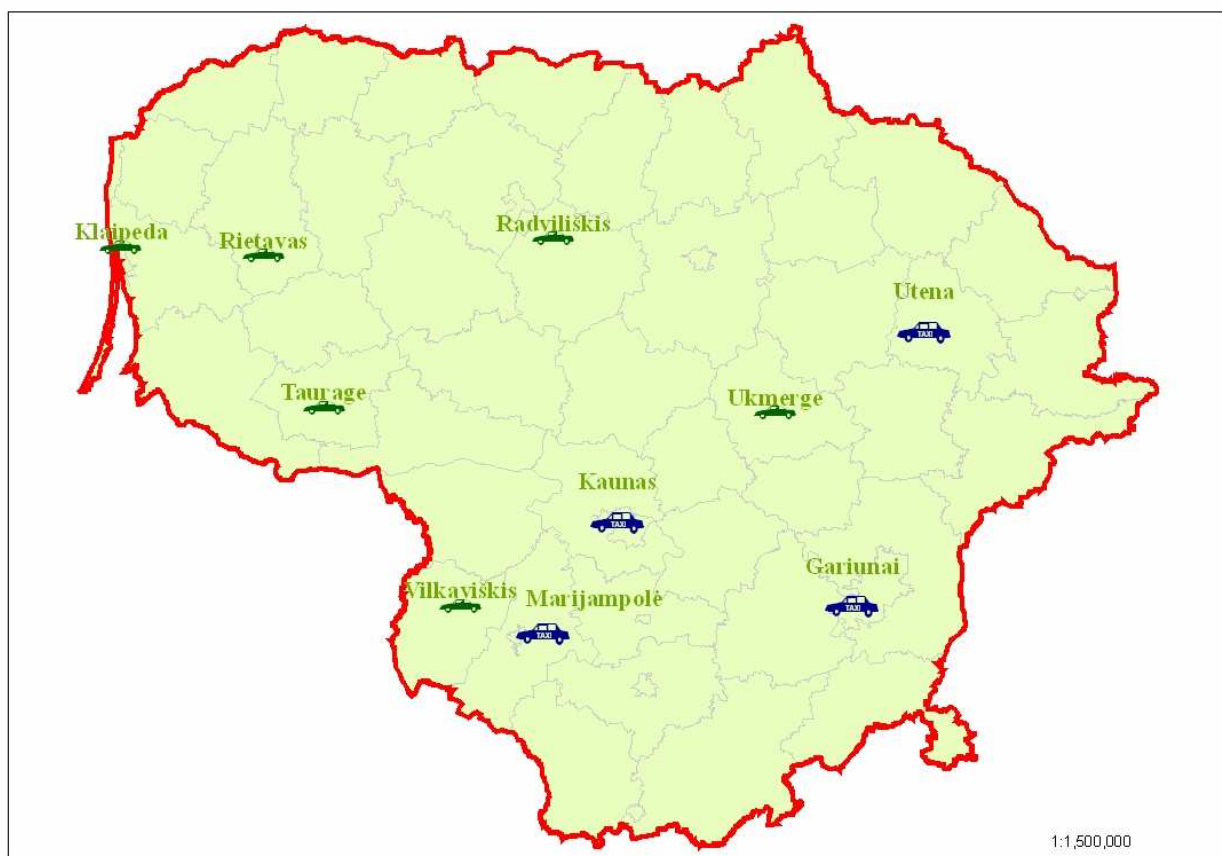
Taip pat, 2005 metais pradėti automobiliai gabenti į Čėčėniją. Dažniausiai tai labai prabangūs automobiliai, taip pat populiarumą čia turi autobusai. Šioje šalyje labai didelis autoparko kontrastas. Čia važinėja arba labai seni, pigūs, rusiški automobiliai, o kita dalis, tai naujausių markių sportiniai arba prabangūs automobiliai, kurių modelius retai kur sutiksi Vakarų Europoje. Kelionė per šią šalį labai pavojinga, todėl prie Čėčėnijos sienos prekeivių koloną pasitinka vietiniai ginkluoti gyventojai, kurie ją lydi numatytu maršrutu, niekur nenusukant, padeda pravažiuoti visus vadinamus blokpostus.

3.5 Naudotų automobilių prekybos sistema Lietuvoje

Naudotų automobilių prekybos sistema mūsų šalyje, per pastaruosius kelis metus gerokai pasikeitė. Atgavus nepriklausomybę ir pradėjus automobiliams plūsti iš Vakarų, atsirado Gariūnų automobilių turgus, kuris taip sparčiai plėtėsi, kad po kelių metų jau nebetilpo jam skirtoje teritorijoje. Tai buvo praktiškai vienintelė vieta, kur galima buvo įsigyti tuo metu automobilį. Naują vėją į prekybos automobiliais sistemą įnešė mobilūs telefonai, kurių žmonės turėjo vis daugiau. Būtent mobiliųjų telefonų dėka, atsirado galimybė susikurti skelbimų laikraščiu „Alio“, kuris gyvuoja iki šių dienų.

Po truputį pradėjo augti automobilių turgūs Marijampolėje, Utenoje, Kaune, šiek tiek vėliau Rietave, Radviliškyje, Klaipėdoje, Vilkaviškyje. Netrukus, Gariūnų automobilių turgus, tapo automobilių prekybos aikštele, o jos pavyzdžiu, tokios aikštelės pradėjo kurtis kiekviename mieste. Šiuo metu vien Vilniuje tokių aikštelių yra virš 50-ies. Dažnai, tokiose aikštelėse automobilius laiko vežėjai, kurie autovežiais gabena automobilius iš Vakarų. Kadangi didieji Lietuvos automobilių turgūs vyksta skirtingomis savaitės dienomis, tai

būtent tomis dienomis automobiliai iš šių aikštelių apkeliauja autovežiais turgavietes. Nors dažnai prekeiviai turi vieną turgavietę į kurią ir veža savo parduodamus automobilius.



7 pav. Didieji Lietuvos automobilių turgūs 2005 m. (LSD duomenimis).

Šiuo metu, automobilių sistema šalyje dar labiau pasikeitė. Atsirado internetas, kuris greitai paplito ir įsiliejo į prekybos sistemą. Pirmas atsiradęs interneto puslapis buvo „Autoplius“, kur skelbimai buvo nemokami, tačiau svetainei išpopuliarėjus ir apmokestinus skelbimus, jos populiarumas nenukrito. Šiuo metu svetainėje yra virš 30tūkst. skelbimų apie parduodamus naujus automobilius. Iš viso, svetainių, kur galima surasti Lietuvoje parduodamus automobilius yra apie 20. Maždaug tiek pat yra ir reklaminių laikraščių. Didžiausias jų – „Autoplius“, skirtas tik automobiliams ir jų priedams. Šiuo metu, leidinyje galima rasti apie 70 tūkst. įvairių skelbimų.

2003 metais Lietuvoje atsirado nauja prekeivių automobiliais rūšis. Tam padėjo palanki situacija, į šalį plūstelėjo naujesni automobiliai, žmonės juos nusipirkę neturėjo laiko pardavinėti savo senuosius automobilius, todėl juos buvo pasiruošę parduoti pusvelčiui. Tokie automobiliai dažnai pakliūdavo į perpirkėjų rankas ir čia pat būdavo brangiau parduodami. Dabar tuo užsiimti jau nėra taip pelninga, nes senų automobilių rinka

persotinta, o ir tokių perpirkėjų atsirado labai daug, vien Vilniaus mieste tokių prekeivių yra virš dviejų šimtų.

Pakilus pragyvenimo lygiui ir atsiradus galimybei, žmonės vis dažniau renkasi naujus automobilius. Tokių automobilių skaičius nuolat auga. Lietuvoje per keturis 2006-ųjų metų mėnesius užregistruota trečdaliu daugiau naujų automobilių nei per tą patį 2005-ųjų metų laikotarpį. Bendrovės "Autotyrimai" duomenimis, šiemet užregistruoti 5297 nauji asmeninės ir komercinės paskirties lengvieji automobiliai. Per keturis šių metų mėnesius daugiausiai užregistruota naujų "Volkswagen", "Toyota", ir "Škoda" asmeninės ir komercinės paskirties lengvųjų automobilių - atitinkamai 832, 396 ir 394. 2005 metais per keturis mėnesius daugiausiai buvo užregistruota naujų "Volkswagen" (609), "Renault" (434) ir "Toyota" (375) asmeninės ir komercinės paskirties automobilių. Tuo tarpu pernai per visus metus mūsų šalyje buvo užregistruoti 13 tūkst. 376 nauji asmeninės ir komercinės paskirties lengvieji automobiliai - 16,3 proc. daugiau nei 2004 metais (11 tūkst. 505).

IŠVADOS

1. Šalyje sparčiai auga automobilizacijos lygis, rinka persotinta, įvežamų automobilių kiekis nemažėja, o šalies autoparko kaita dažnai priklauso nuo prekybos sąlygų kaitos užsienyje .
2. Lietuvos vietinė rinka yra per maža esamai prekybos sistemai, kuri pasiruošusi dideliems automobilių prekybos mastams, dėl to šios sistemos gyvybingumas bei teritorinės organizacijos pokyčiai labai priklauso nuo eksporto ir importo sąlygų užsienio valstybėse kaitos.
3. Lietuvoje prekybos automobiliais sistema pastoviai plečiasi ir keičiasi šalies viduje, priklausomai nuo aplinkybių, atsiranda naujos nišos, judėti automobiliams šalies viduje. Per nepriklausomybės laikotarpį , naudotų automobilių prekybos sistema išsiplėtė nuo vienos turgavietės iki dabar susiformavusios sudėtingos teritorinės prekybos naudotais automobiliais sistemos.
4. Naujų lengvųjų automobilių parko ir jų prekybos sistemos plėtra paskutiniaisiais metais labiausiai sietina su gerėjančia šalies ekonomine padėtimi ir žmonių pragyvenimo lygiui, be to su gerėjančiomis galimybėmis gyventojams gauti paskolas.
5. Lietuvoje esanti prekybos naudotais automobiliais sistema, turi mažai bendro su įprastais pagrindiniais teritoriniais prekybos bruožais. Čia susiformavusi savita teritorinė prekybos sistema, kuri yra unikali kitų prekybos sistemų tarpe.

6. Teritorinės prekybos automobiliais sistemos unikalumas ir jos bruožai susiję su tos sistemos istorine raida, unikalia prekybos subjektų struktūra ir unikalia, greitai kintančia prekybos rinka, kurioje kartu dalyvauja tiek Lietuvos tiek užsienio pirkėjai.

SUMMARY

Peculiarity's of car market formation in Lithuania

In the short time of independence, the system of automobile transportation in Lithuania radically changed. The main purpose of this work, was to view the changes in passenger car import, export and the changes of most popular vehicle makes in our country. The conditions of transportation has changed a lot, the number of cars has risen for the several times. If in 1993 almost all cars where made in Soviet Union, and in 2003 in our country was almost no Russian made cars. In this period of changes, formed a system of car market in our country, with such a centres as Gariunai, Utena, Marijampole and others. The market of Lithuania is rather small, but a lot of car sellers from East countries buy cars in Lithuania. The geography of imported and exported cars in Lithuania stretches every year. Every year car sellers from new countries find Lithuanian car market. Car market in Lithuania depends on other countries politics. Cars to the Lithuanian market comes from 45 foreign countries. Some of them stays in our country, others goes to Asia, Africa, Eastern Europe and other countries.

LITERATŪRA

- Baublys, A.** (1996). *Transporto sistema*, Vilnius.
- Baublys, A.** (1986). *Automatizuotos automobilių transporto valdymo sistemos*, Vilnius.
- Bazaras, Ž.** (1999). *Europos transporto sistema*, Kaunas.
- Čaplikas, V.** (1994). *Prekybos prognostinis modelis*, Vilnius.
- Jurkauskas, A.** (1996). *Transporto raida Lietuvoje*, Kaunas.
- Juškevičius, P.** (2003). *Miestų ir jų susisiekimo sistemų plėtros harmonizavimas*, Vilnius.
- Liekis, A.** (1999). *Transportas*, Lietuvos mokslas, Vilnius.
- Lietuvos Statistikos Departamentas,** (2001) *Transportas ir ryšiai 2000m.* Vilnius.
- Lietuvos Statistikos Departamentas,** (2002) *Transportas ir ryšiai 2001m.* Vilnius.
- Lietuvos Statistikos Departamentas,** (2003) *Transportas ir ryšiai 2002m.* Vilnius.
- Lietuvos Statistikos Departamentas,** (2004) *Transportas ir ryšiai 2003m.* Vilnius.
- Lietuvos Statistikos Departamentas,** (2005) *Transportas ir ryšiai 2004m.* Vilnius.
- Lietuvos Statistikos Departamentas,** (2004) *Transporto ir ryšių įmonių rodikliai 2003m.* Vilnius.
- Lietuvos Statistikos Departamentas,** (2003) *Transporto ir ryšių įmonių rodikliai 2002m.* Vilnius.
- Lietuvos Statistikos Departamentas,** (2005) *Transporto ir ryšių įmonių rodikliai 2004m.* Vilnius.
- Lietuvos Statistikos Departamentas,** (2002) *Prekyba 2001m.* Vilnius.
- Lietuvos Statistikos Departamentas,** (2003) *Prekyba 2002m.* Vilnius.
- Lietuvos Statistikos Departamentas,** (2004) *Prekyba 2003m.* Vilnius.
- Lietuvos Statistikos Departamentas,** (2005) *Prekyba 2004m.* Vilnius.
- Marčinskas, J.** (2004). *Automobilizacijos geografiniai aspektai Lietuvoje*, Diplominis darbas.
- Marčinskas, J.** (2005). *Autotransporto tarša aplinkosauginiu požiūriu*, Magistro darbas.
- Novakas, P.** (2005). *Lietuvos autoparko kaita ir prekybos naudotais automobiliais teritoriniai pokyčiai nepriklausomybės laikotarpiu*, Mokslinis pranešimas.
- Palšaitis, E.** (1990). *Kelių eksploatacija*, Vilnius.

Regitra, (2004). *Valstybės įmonės „Regitra“ istorija, Veikla, statistika 2004*, „Tyliaus Grafika“, Vilnius.

Regitra, (2006), *Valstybės įmonės „Regitra“ istorija, Veikla, statistika 2005m., Rankraštis*.

Semaška, A. (1987). *Automagistralė E*, Vilnius.

Šeštokas, V. (1978). *Eismo organizavimas*, Vilnius.

Šeštokas, V. (1973). *Miestų transportas*, Vilnius.

www.linava.lt

www.regitra.lt

www.vrm.lt

www.dvla.gov.uk/welcome.htm

www.kba.de/

www.naring.regeringen.se/inenglish/index.htm

www.mintc.fi/scripts/cgiip.exe

www.eucaris.net

www.lpept.lt

www.transp.lt

www.lra.lt

www.bast.de/htdocs/fachthemen/irtad/flaggen/flaggen.html

www.worldbank.org/html/fpd/transport/roads/safety.htm

www.custom.lt

PRIEDAI

KLAUSIMAI ANKETAI

ANKETA

1. Išvardinkite eiles tvarka valstybes iš kurių įvežėte naudotus automobilius 2004 m.:

1..... 2..... 3..... 4.....
5..... 6..... 7..... 8.....

2. Išvardinkite eiles tvarka valstybes iš kurių įvežėte naudotus automobilius 2001 m. (jei tuo metu dirbote šioje rinkoje) :

1..... 2..... 3..... 4.....
5..... 6..... 7..... 8.....

3. Išvardinkite eiles tvarka valstybes į kurias išvežėte naudotus. automobilius šiuo metu:

1..... 2..... 3..... 4.....
5..... 6..... 7..... 8.....

4. Išvardinkite eiles tvarka valstybes į kurias išvežėte naudotus automobilius 2001 m. (jei tuo metu dirbote šioje rinkoje):

1..... 2..... 3..... 4.....
5..... 6..... 7..... 8.....

5. Kokią dalį įvežamų automobilių parduodate Lietuvos pirkėjams:

1. iki 20 2. 20 –40 % 3. 40 – 60% 4. 60 – 80% 5. Virš 80% 6. Negaliu pasakyti

6. Kokią dalį parduodamų naudotų automobilių rinkoje jūsų nuomone sudaro automobiliai iš šių šalių:

Vokietija: Prancūzija: Šveicarija: Italija: Anglija: JAV:

Kitos vakarų Europos šalys: Vidurio Europa (Čekija, Vengrija, Lenkija ir kitos): NVS šalys:

7. Išvardinkite eilės tvarka tris svarbiausias jūsų parduodamų automobilių turgavietes:

Dabar:	2001:
1.....	1.....
2.....	2.....
3.....	3.....

Apklausoos rezultatai:

Buvo apklausta 17 prekeivių skirtinguose Lietuvos turgavietėse (dar 9 prekeivių atsisakė atsakyti į pateiktus klausimus). 2004 metais 10 iš apklaustų prekeivių gabenė automobilius iš Vokietijos, 8 paminėjo šią šalį pirmoje vietoje. 7 apklaustieji įvardino Prancūziją, tačiau tik vienas apklaustasis šią šalį paminėjo pirmoje vietoje. Penki apklaustieji paminėjo Olandiją, trys Belgiją, 2 Liuksemburgą, Šveicariją, Italiją, po vieną Lenkiją, Čekiją, Angliją, keturi nurodė JAV.

Į antrą klausimą, iš kokių šalių vežė automobilius 2001 metais, apklaustieji atsakė taip: net 11 nurodė Vokietiją, po du Šveicariją, Prancūziją ir Belgiją, kiti tuo metu dar neprekiavo.

Į trečią anketos klausimą, į kokias valstybes prekeiviai išveža automobilius šiuo metu, atsakymai išsidėstė tokia tvarka: Gudija – 7, Rusija - 6, Kazachstanas ir Ukraina – 5, Latvija – 4, Kirgizija ir Estija – 2, po vieną – Ispanija, Tunisas, Nigerija, Libanas, Lenkija, Vokietija.

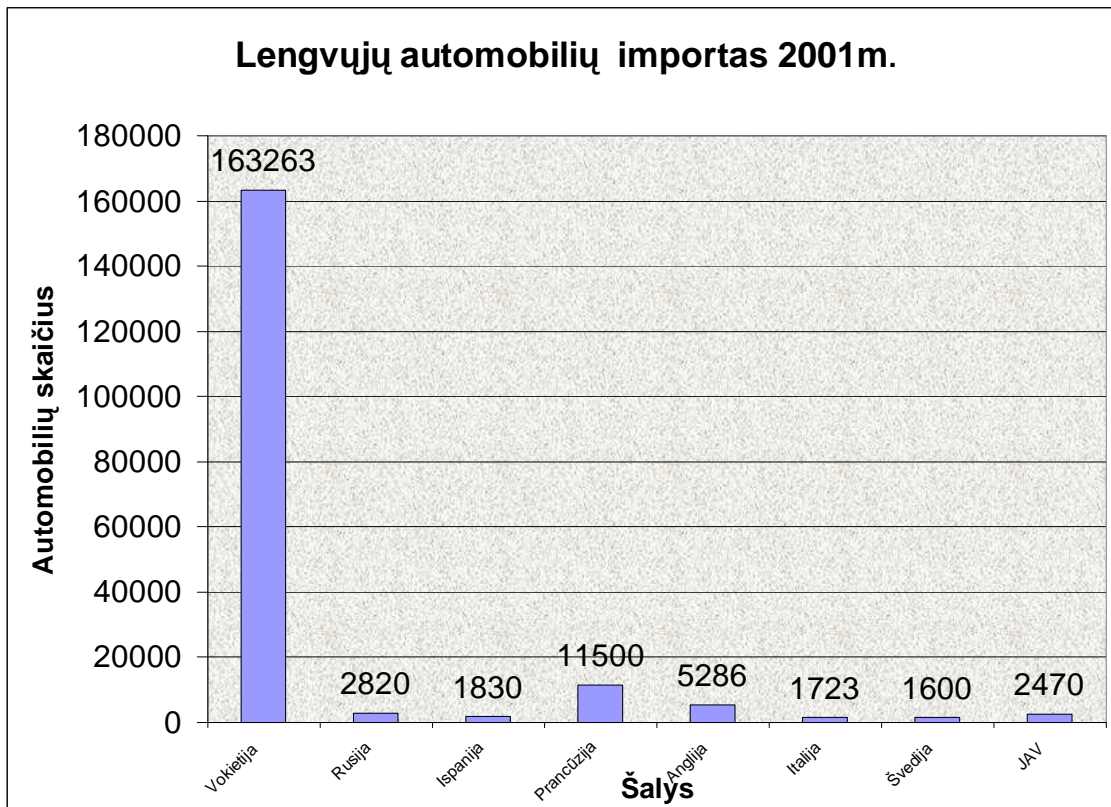
Į ketvirtą klausimą, į kokias valstybes prekeiviai išvežė automobilius 2001 metais, atsakė tik 8 prekeiviai. 7 iš jų paminėjo Rusiją, Lenkiją, Gudiją, Latvija ir Ukraina – 2, Estija – 1.

Į penktą klausimą, kuriame buvo klausama, kokią dalį įvežtų automobilių prekeiviai parduoda Lietuvos pirkėjams, prekeiviai atsakė taip : iki 20%, pasirinko vienas apklaustasis, 20 – 40% – 4 apklaustieji, 40 – 60% – 3, 60 – 80% – 3, virš 80% – 2.

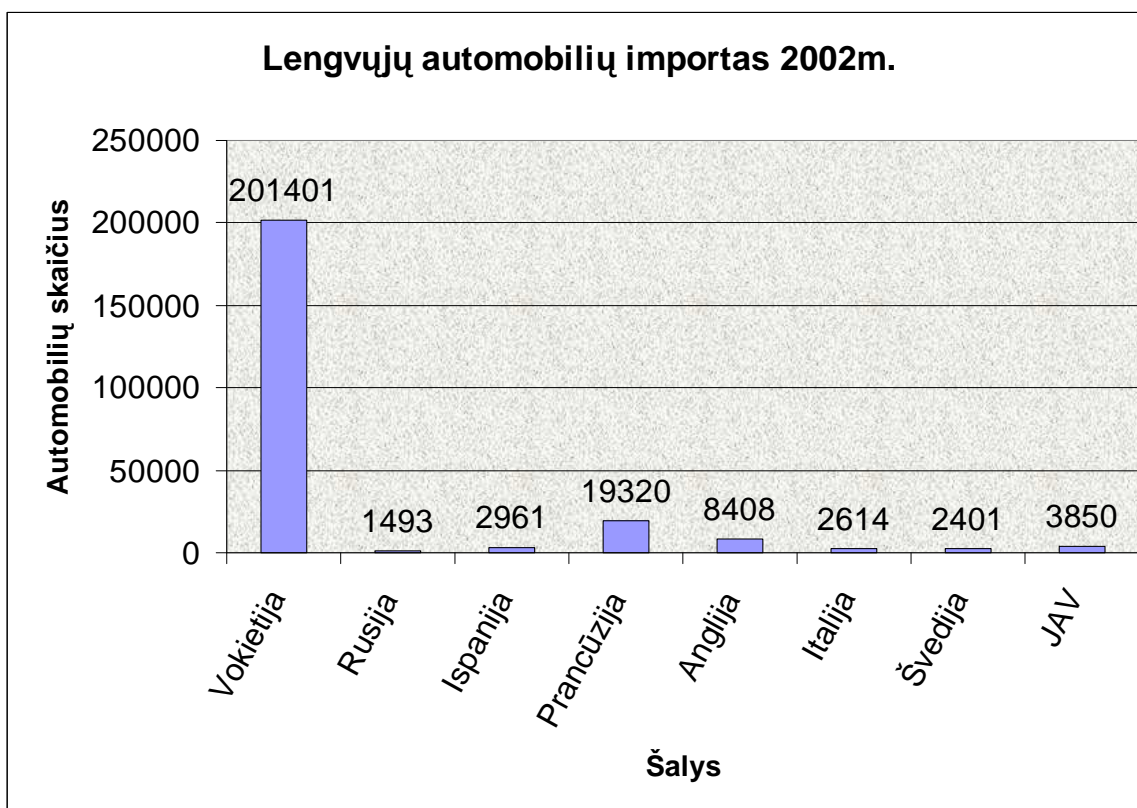
Šeštame klausime, kokią dalį įvežamų automobilių, sudaro automobiliai iš šių šalių, dauguma apklaustųjų pasirinko tokią eilės tvarką – Vokietija – 1, Prancūzija – 2, Anglija – 3, JAV – 4, Šveicarija – 5, Italija – 6.

Septintame klausime, dauguma prekeivių nurodė, kad šiuo metu didžiąją dalį automobilių realizuoja Marijampolės turgavietėje (7 apklaustieji), Utenos (8), Kauno (7), Vilniaus Gariūnai (3), Panevėžio turgų ir BRC autocentrą nurodė po vieną prekeivį.

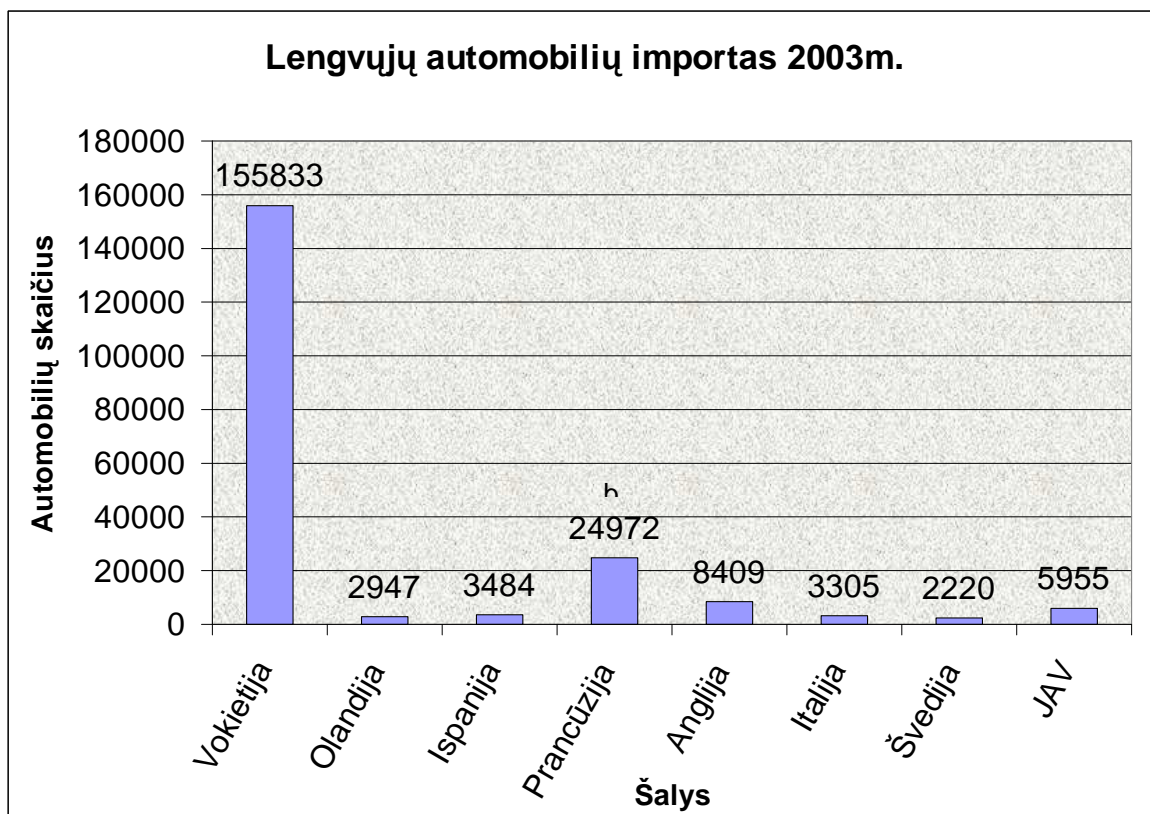
2001 metais, prekeiviai automobilius realizavo Vilniaus Gariūnų turgavietėje (4), Marijampolė (7), Utena(4), Kaunas (4).



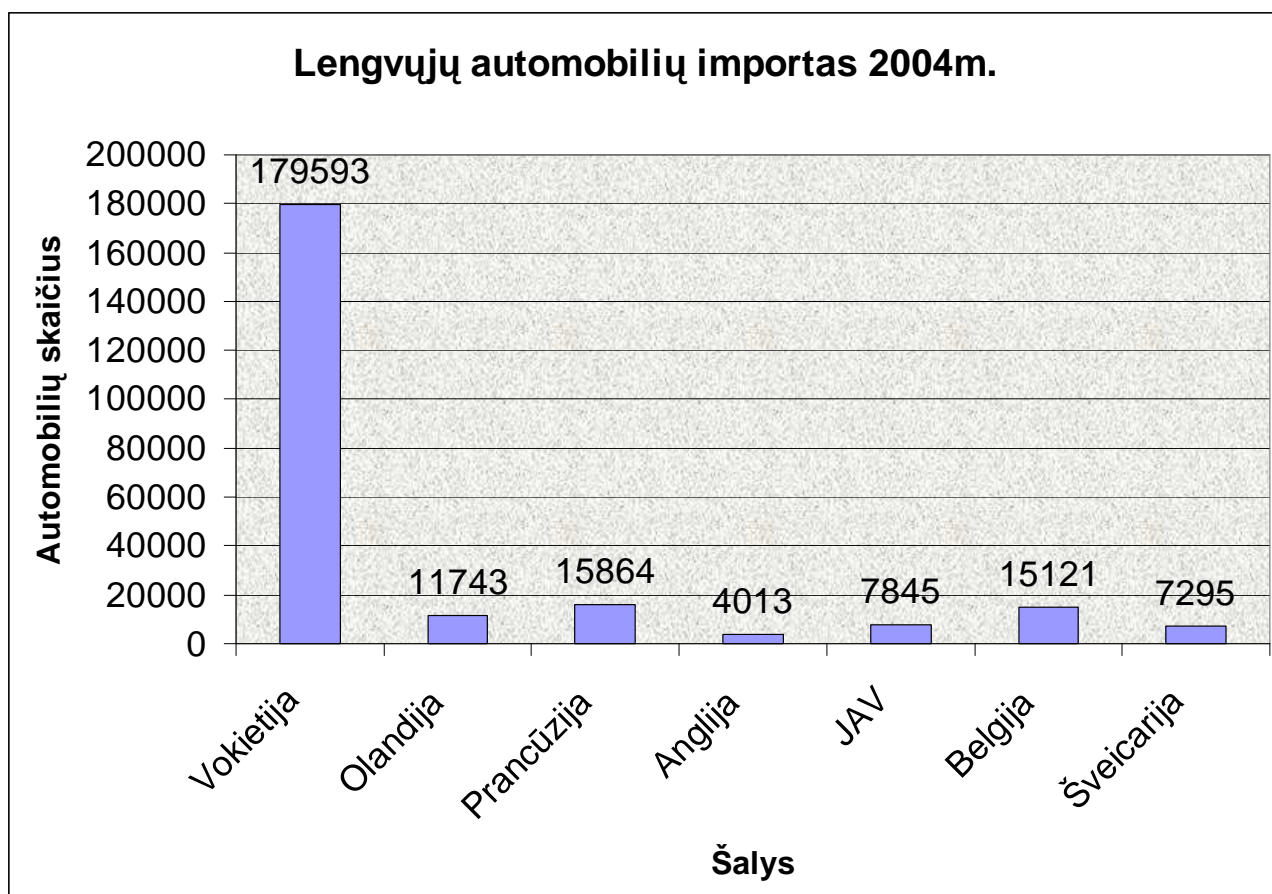
8 pav. Lengvųjų automobilių importas 2001m. (LSD duomenimis).



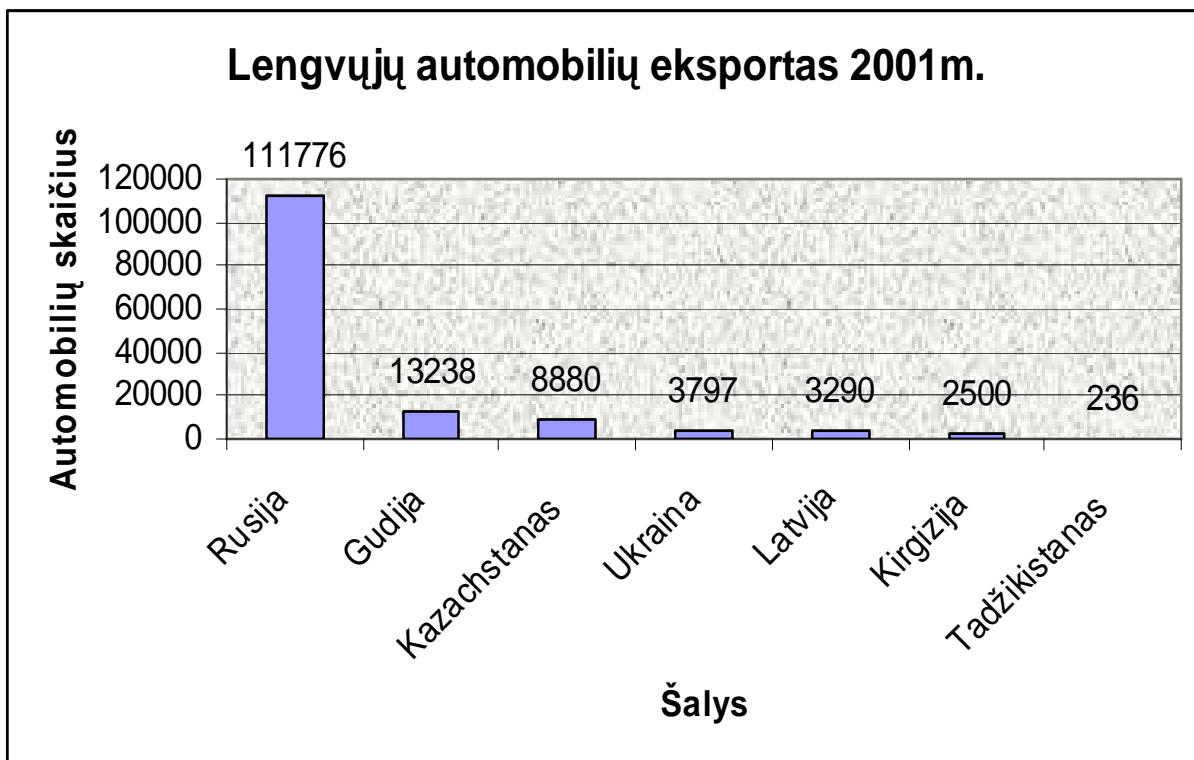
9 pav. Lengvųjų automobilių importas 2002m. (LSD duomenimis).



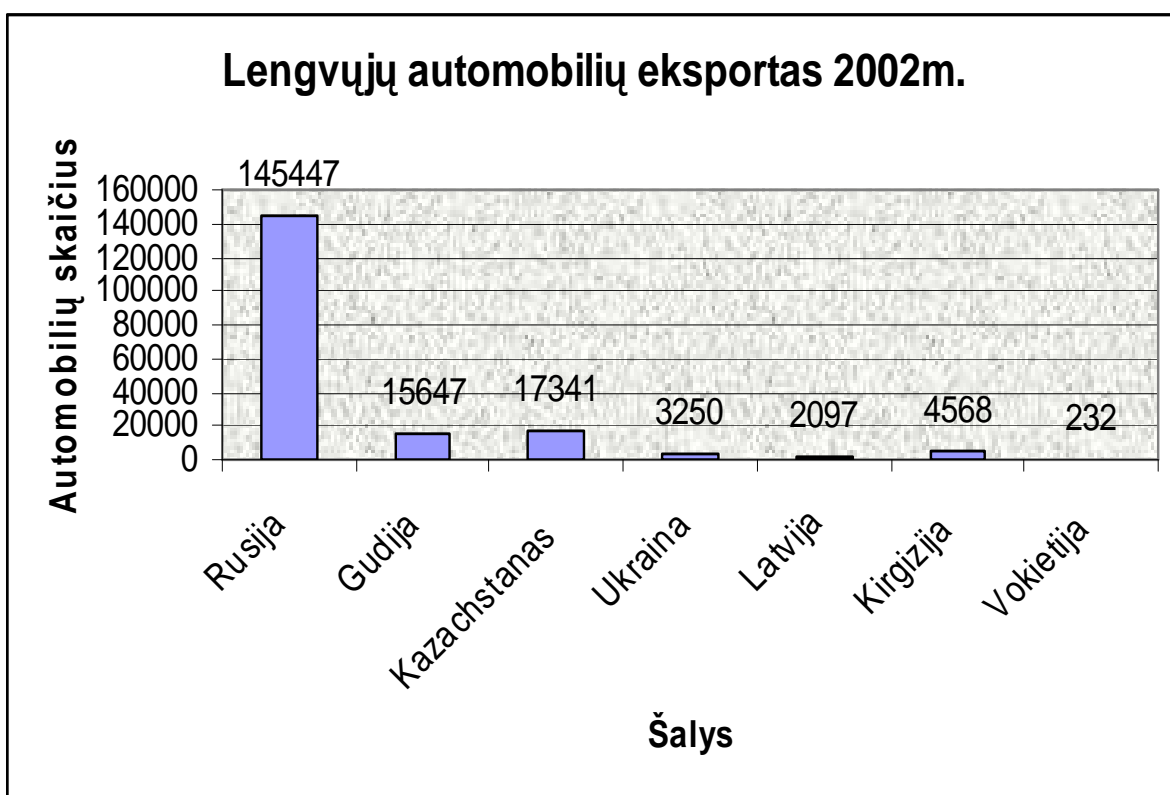
10 pav. Lengvųjų automobilių importas 2003m. (LSD duomenimis).



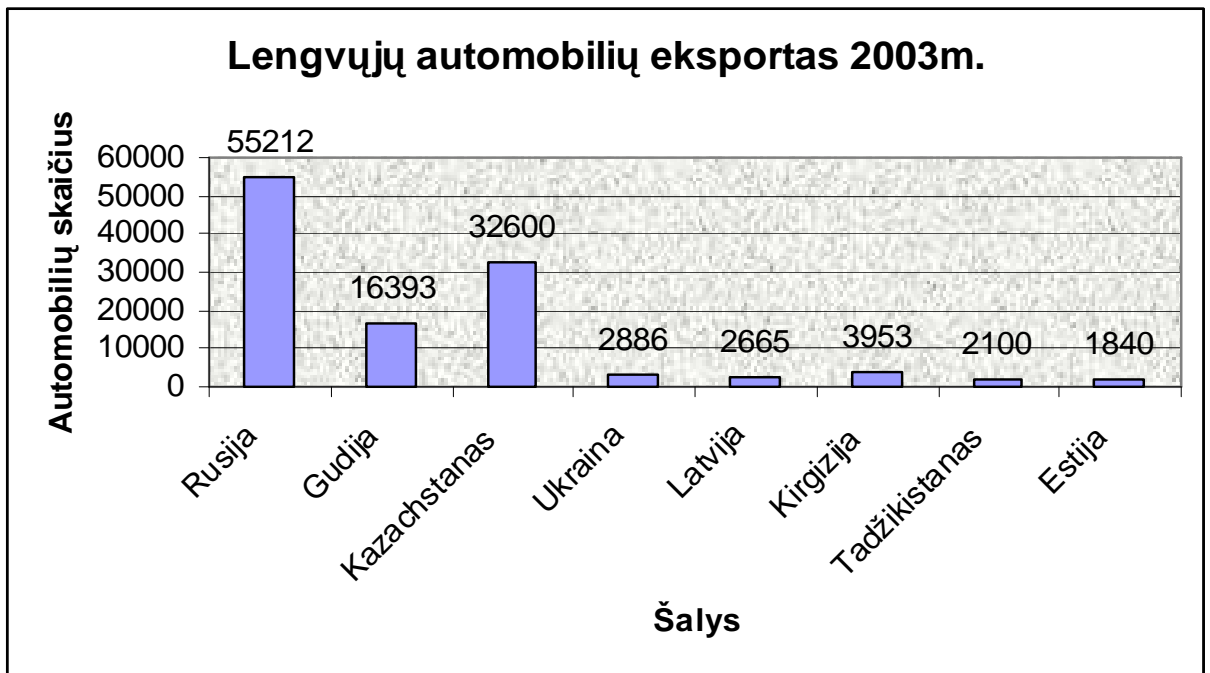
11 pav. Lengvųjų automobilių importas 2004m. (LSD duomenimis).



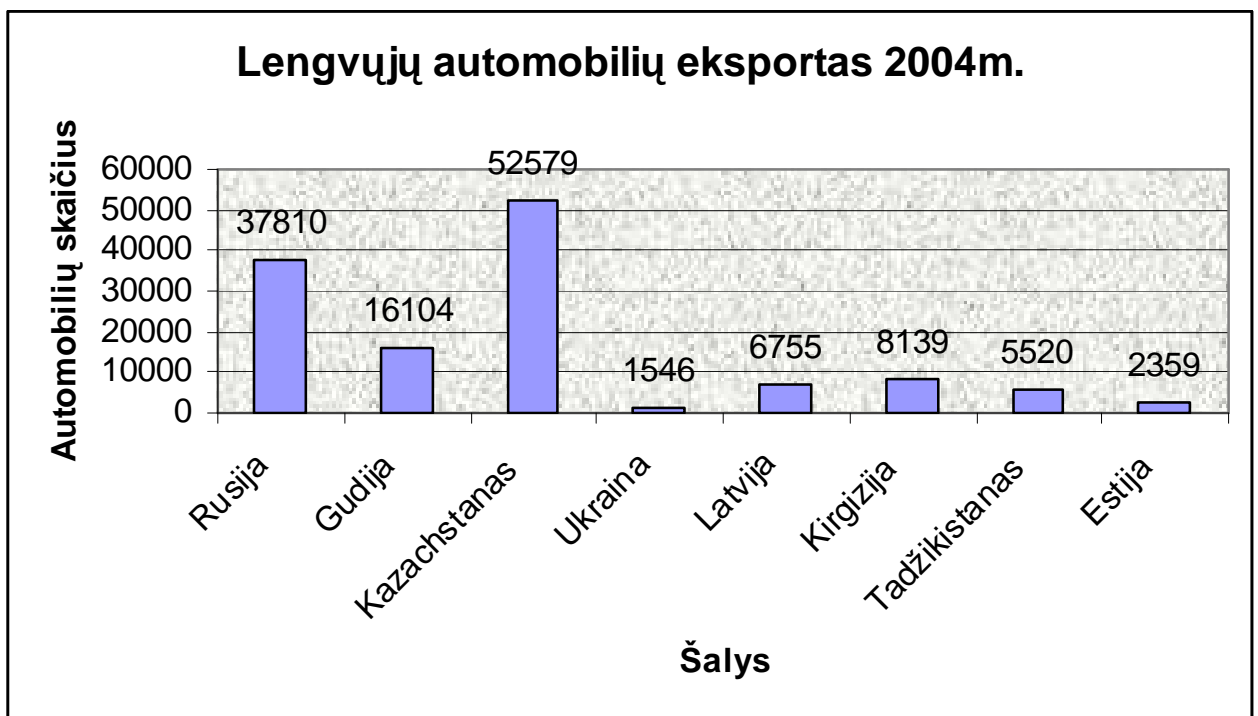
12 pav. Lengvųjų automobilių eksportas 2001m. (LSD duomenimis).



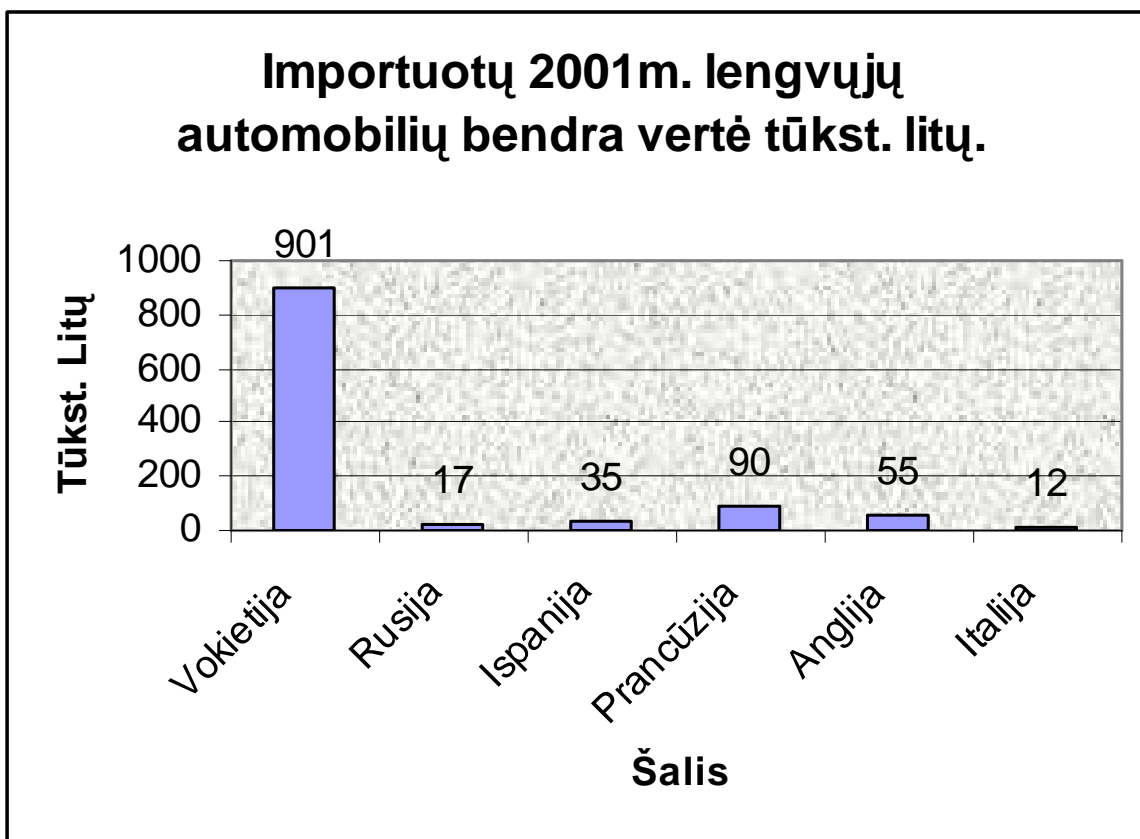
13 pav. Lengvųjų automobilių eksportas 2002m. (LSD duomenimis).



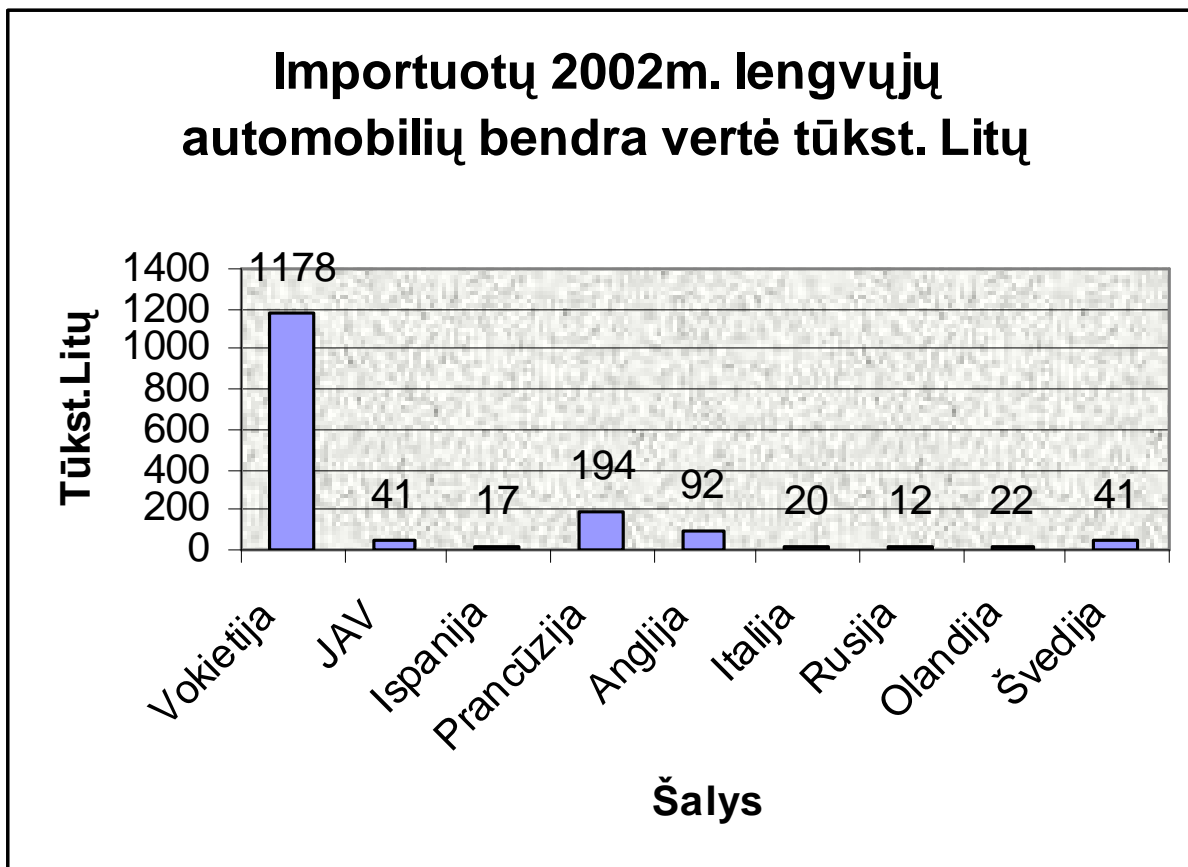
14 pav. Lengvųjų automobilių eksportas 2003m. (LSD duomenimis).



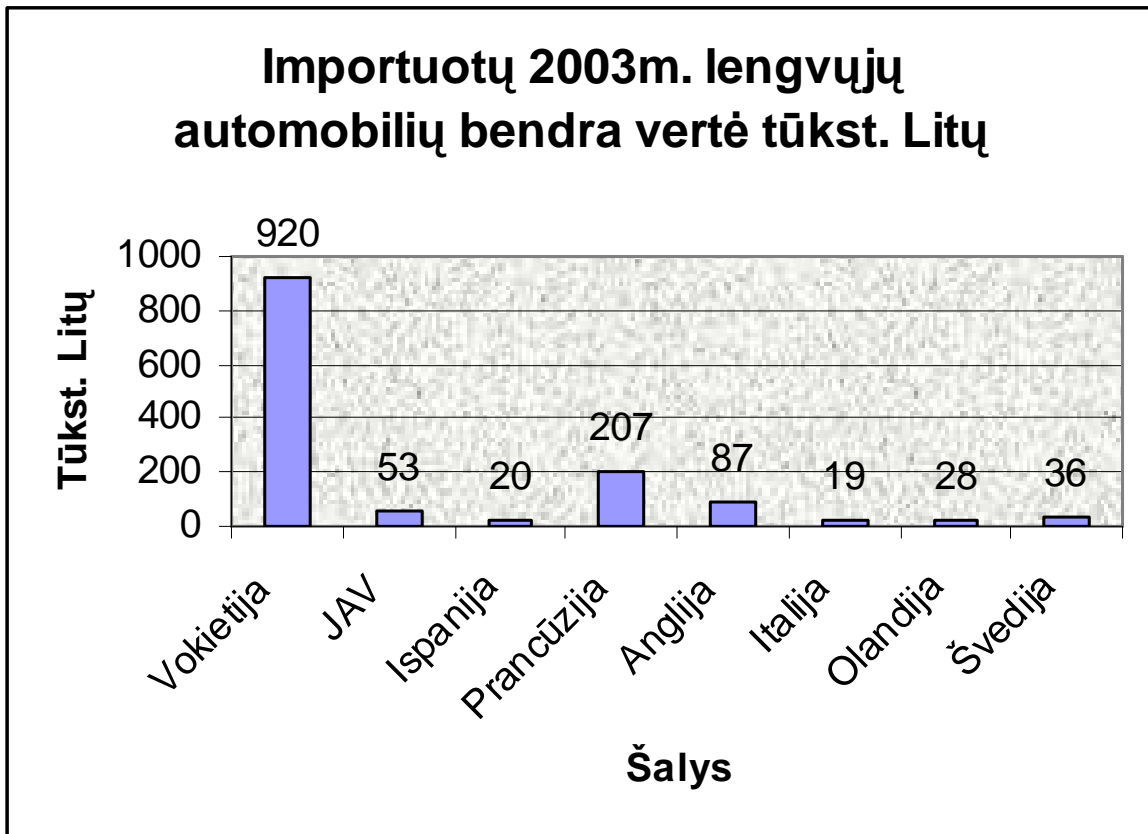
15 pav. Lengvųjų automobilių eksportas 2004m. (LSD duomenimis).



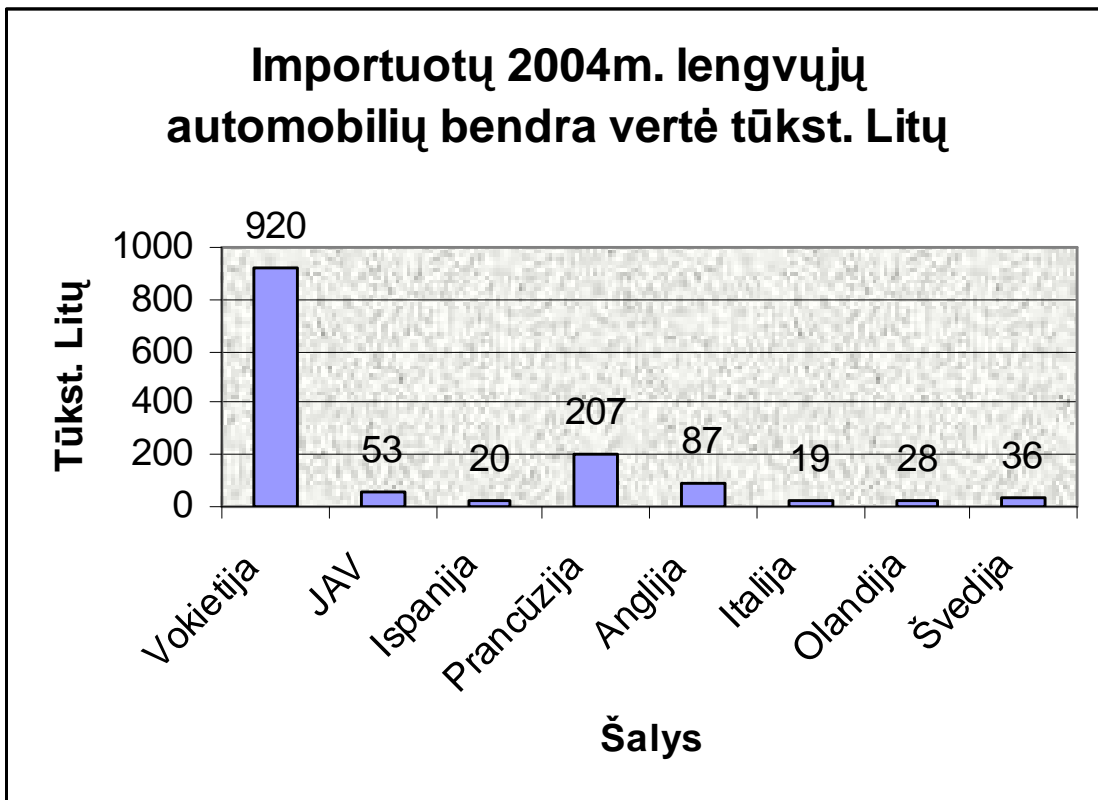
16 pav. Importuotų 2001m. lengvųjų automobilių bendra vertė tūkst. Lt. (LSD duomenimis).



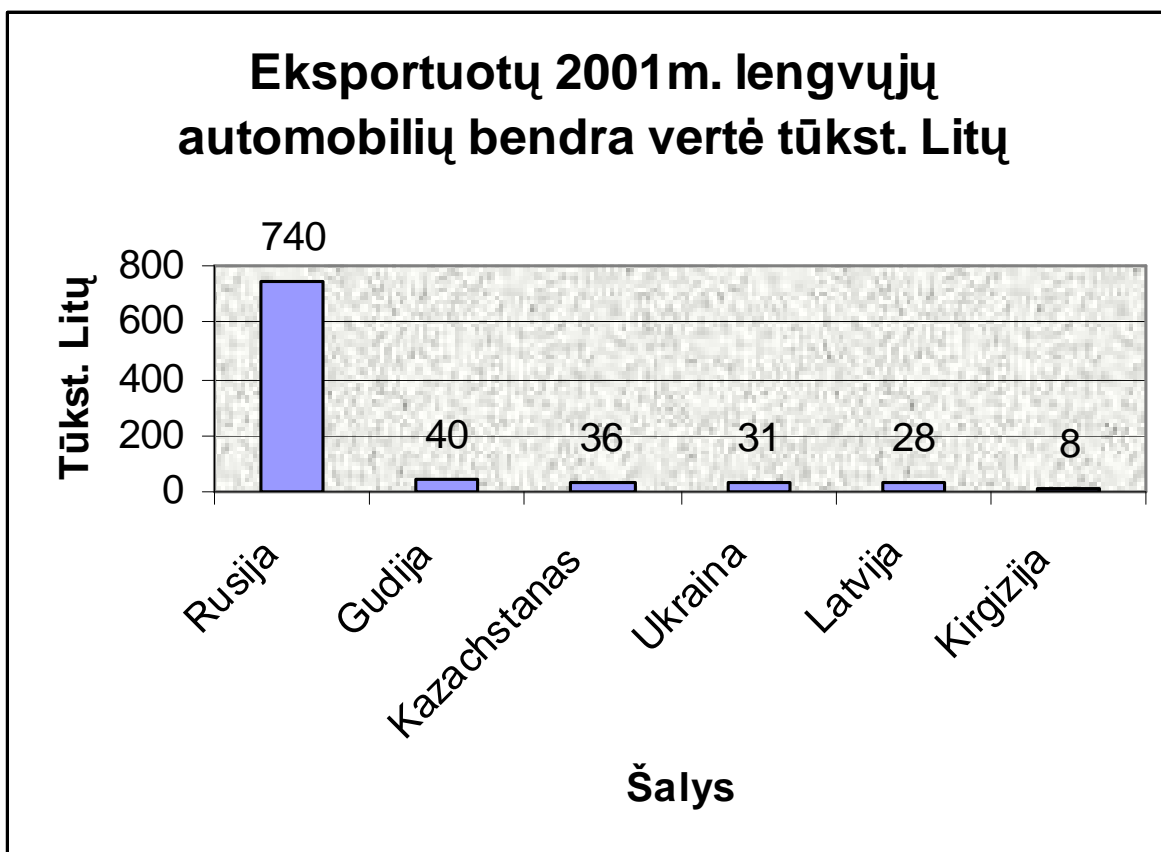
17 pav. Importuotų 2002m. lengvųjų automobilių bendra vertė tūkst. Lt. (LSD duomenimis).



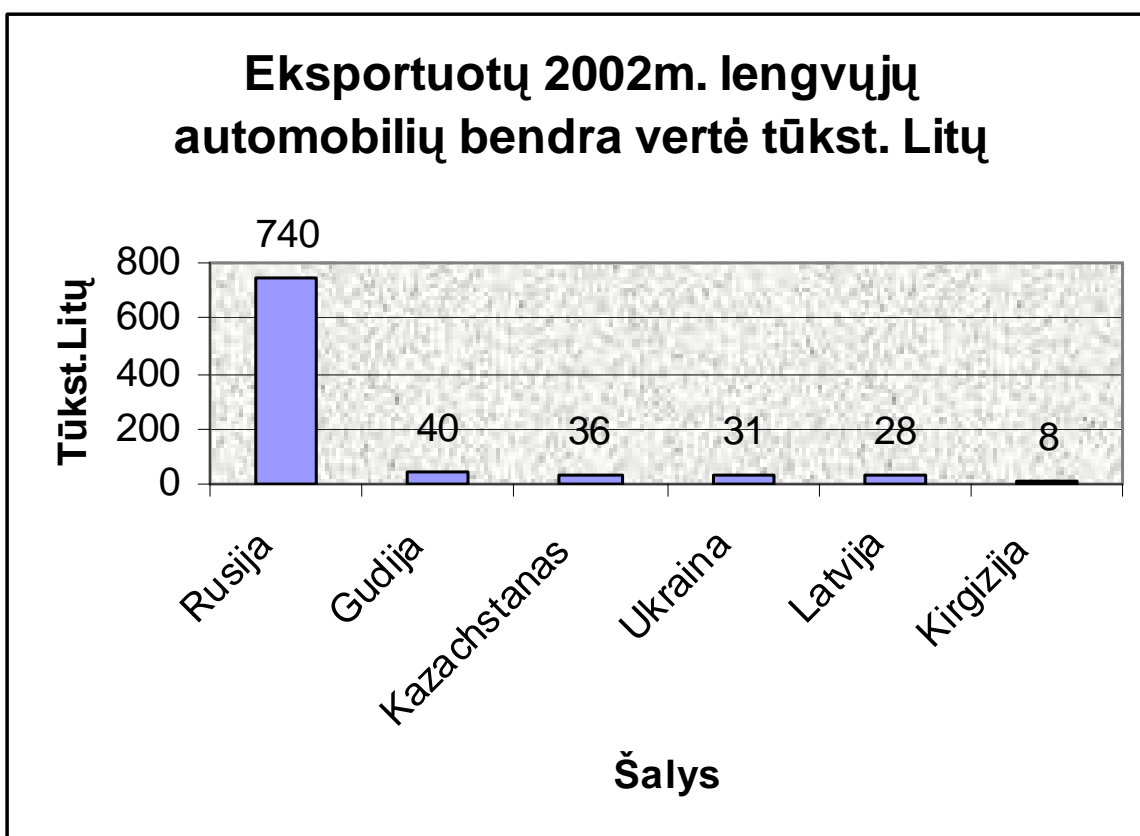
18 pav. Importuotų 2003m. lengvųjų automobilių bendra vertė tūkst. Lt. (LSD duomenimis).



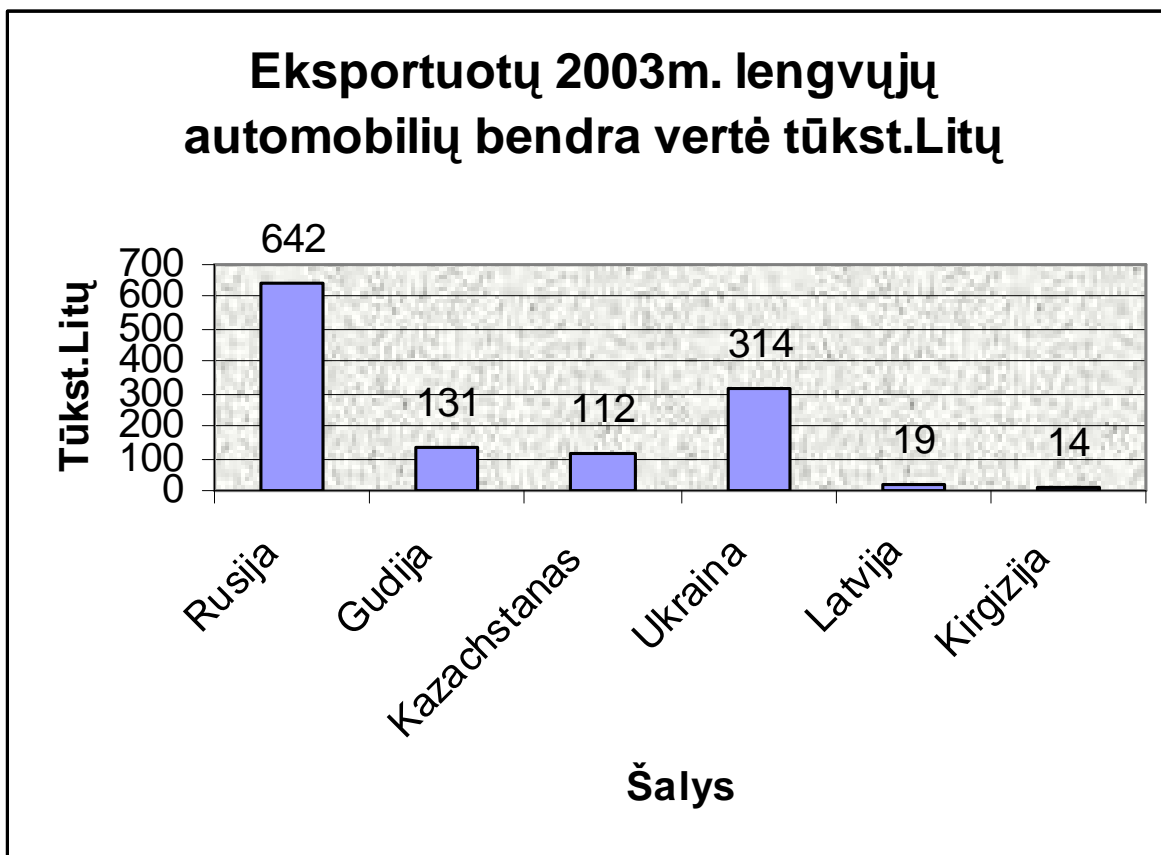
19 pav. Importuotų 2004m. lengvųjų automobilių bendra vertė tūkst. Lt. (LSD duomenimis).



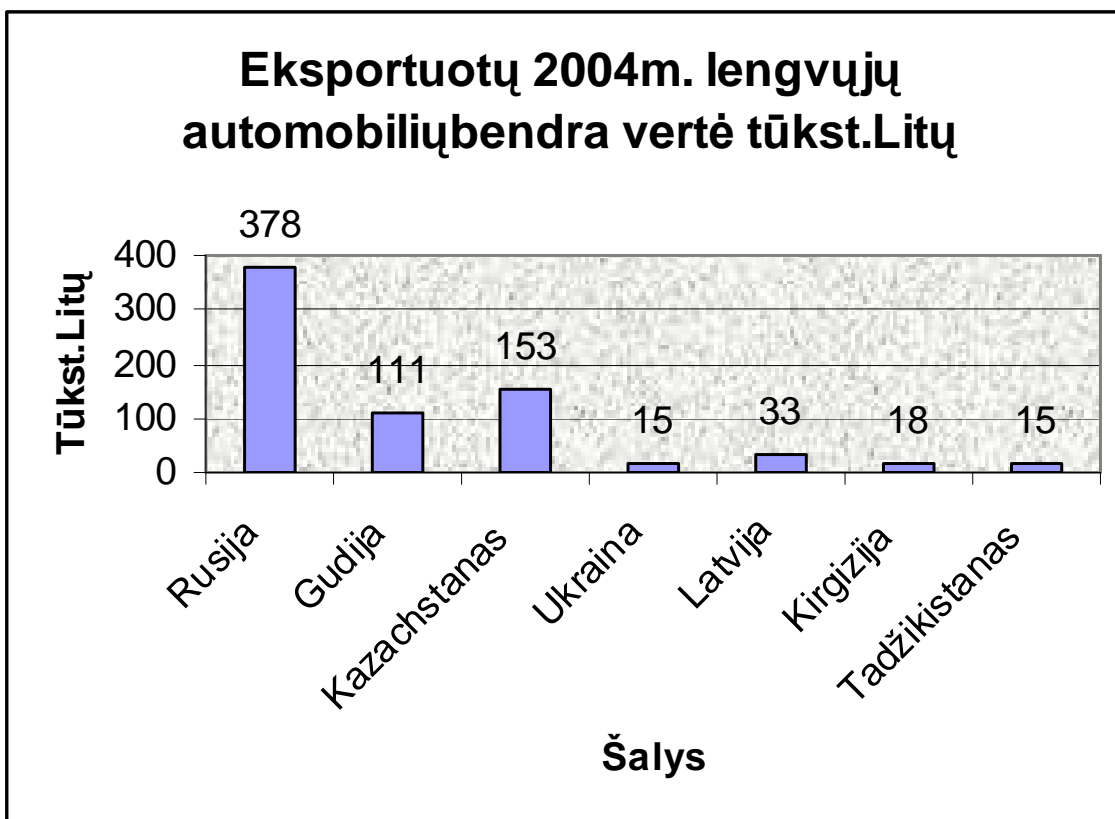
20 pav. Eksportuotų 2001m. lengvųjų automobilių bendra vertė tūkst. Lt. (LSD duomenimis).



21 pav. Eksportuotų 2002m. lengvųjų automobilių bendra vertė tūkst. Lt. (LSD duomenimis).



22pav. Eksportuotų 2003m. lengvųjų automobilių bendra vertė tūkst. lt. (LSD duomenimis).



23 pav. Eksportuotų 2004m. lengvųjų automobilių bendra vertė tūkst. lt. (LSD duomenimis).

