



**LIETUVOS BANKAS**  
EUROSISTEMA

# Transporto sektorius: MMA koeficiento poveikio vertinimas ir iššūkiai

## Tarpiniai rezultatai

---

Darius Imbrasas\*  
2019 m. spalio 22 d.  
Vilnius

\*Šiame pristatyme išreikšti požiūriai ir vertinimai yra asmeninė autorių nuomonė, nebūtinai atitinkanti oficialią Lietuvos banko poziciją.

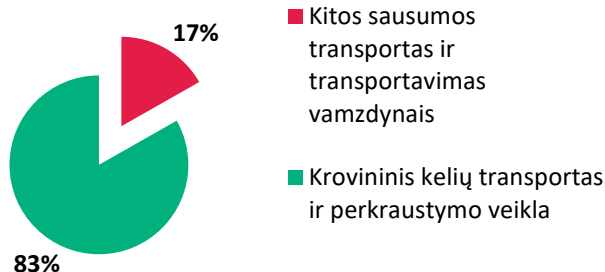
- 1. Transporto sektoriaus raida ir svarba ekonomikai**
- 2. MMA koeficientų didinimo poveikis transporto sektoriui**



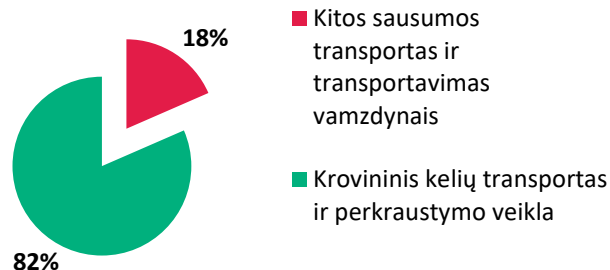
# Transporto sektoriaus raida ir įtaka ekonomikai

# Krovininis kelių transportas ir perkraustymo veikla sudaro šiek tiek daugiau nei 80 proc. visos sausumos transporto ir transportavimo vamzdynais veiklos

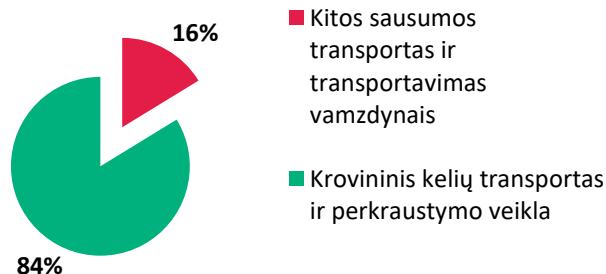
## Pardavimo pajamos



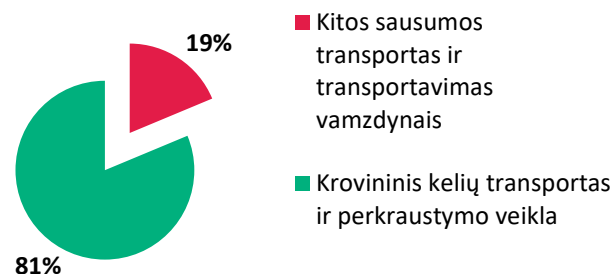
## Bendrasis pelnas, nuostolis (-)



## Pardavimo savikaina



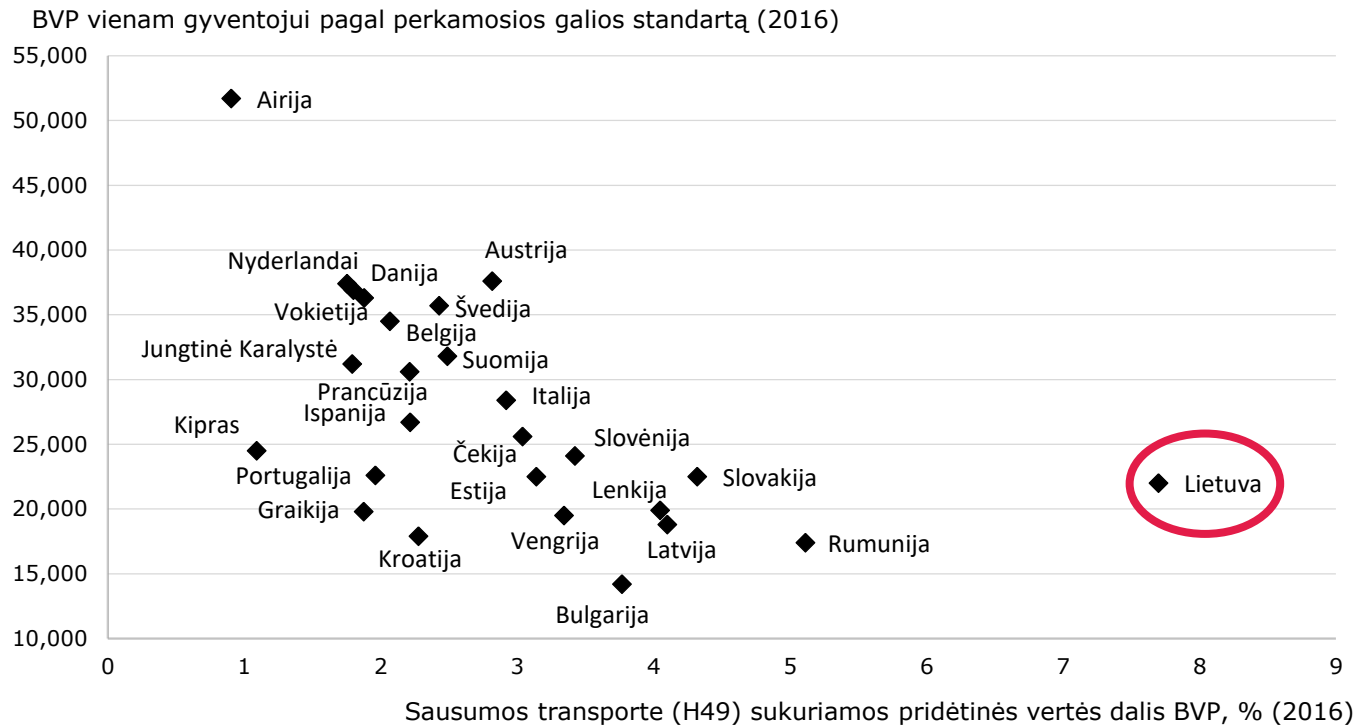
## Grynasis pelnas, nuostolis (-)



Šaltiniai: Lietuvos statistikos departamentas ir Lietuvos banko skaičiavimai.

**Pastaba:** Tarpiniai rezultatai. Galimi pokyčiai gavus papildomus duomenis.

# Didėjant valstybių pragyvenimo lygiui transporto sektoriaus svarba ekonomikoje yra linkusi mažėti

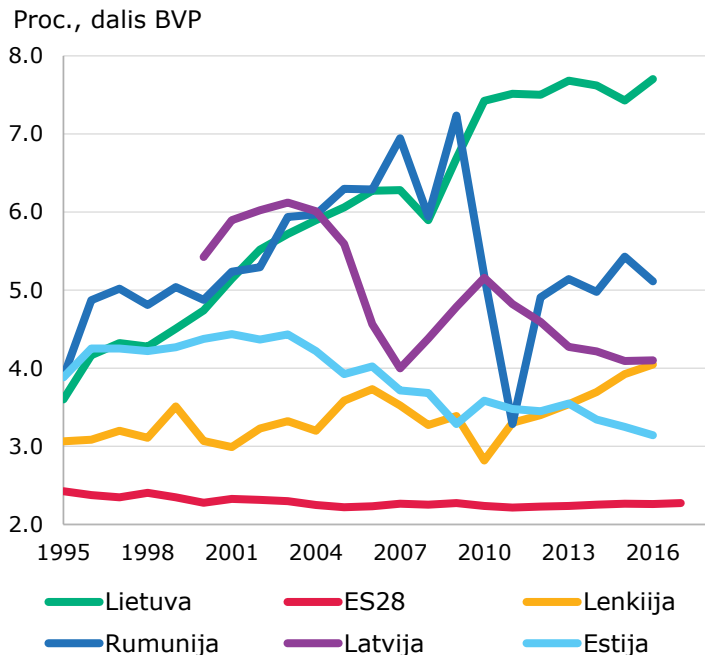


**Pastaba:** Tarpiniai rezultatai. Galimi pokyčiai gavus papildomus duomenis.

# Sausumos transporto sektoriaus svarba Lietuvos ekonomikoje gana ilgą laiką augo. Daugiausia tai vyko dėl tarptautinių pervežimų

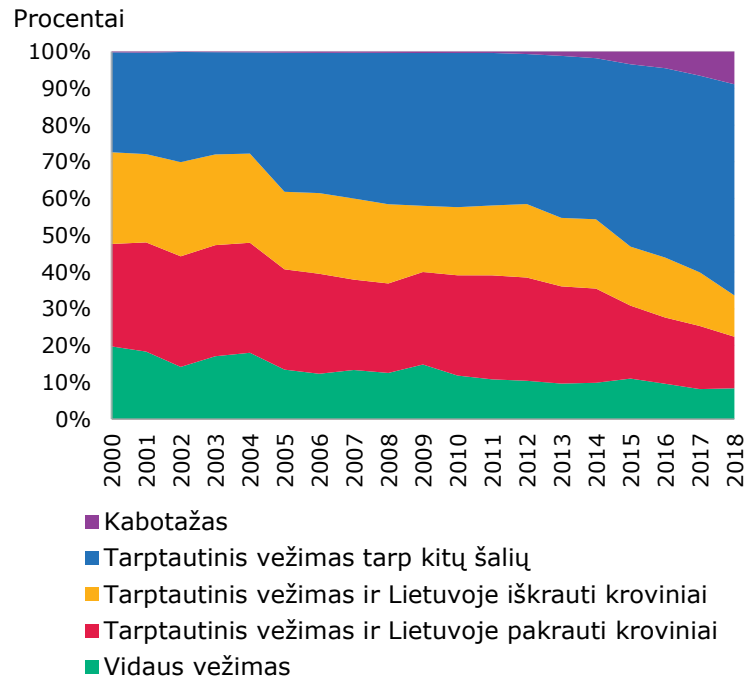


## Sausumos transporto pridėtinės vertės dalis BVP



Šaltiniai: Eurostatas ir Lietuvos banko skaičiavimai.

## Lietuvos krovinių kelių transporto pervežimų struktūra pagal vežimo tipą



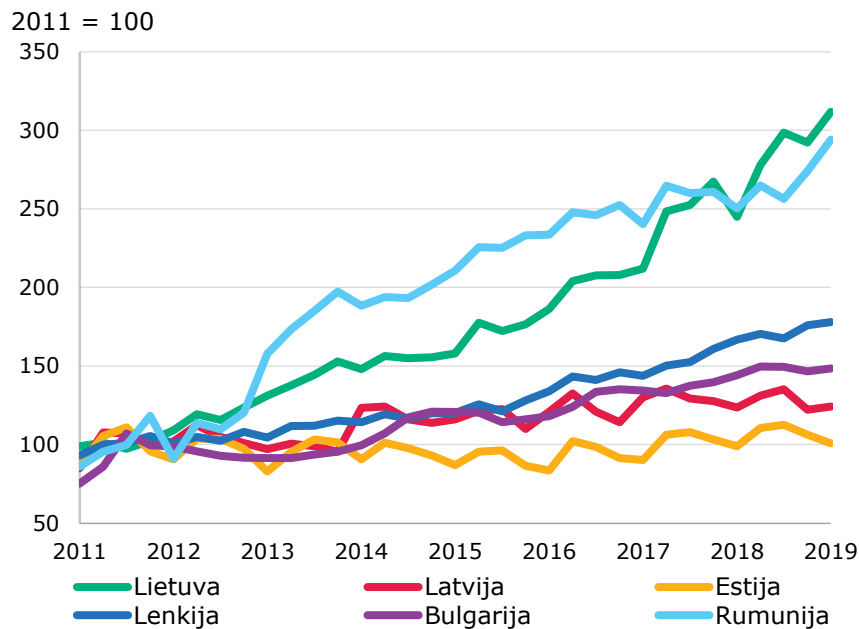
Šaltiniai: Lietuvos statistikos departamentas ir Lietuvos bankas.

**Pastaba:** Tarpiniai rezultatai. Galimi pokyčiai gavus papildomus duomenis.

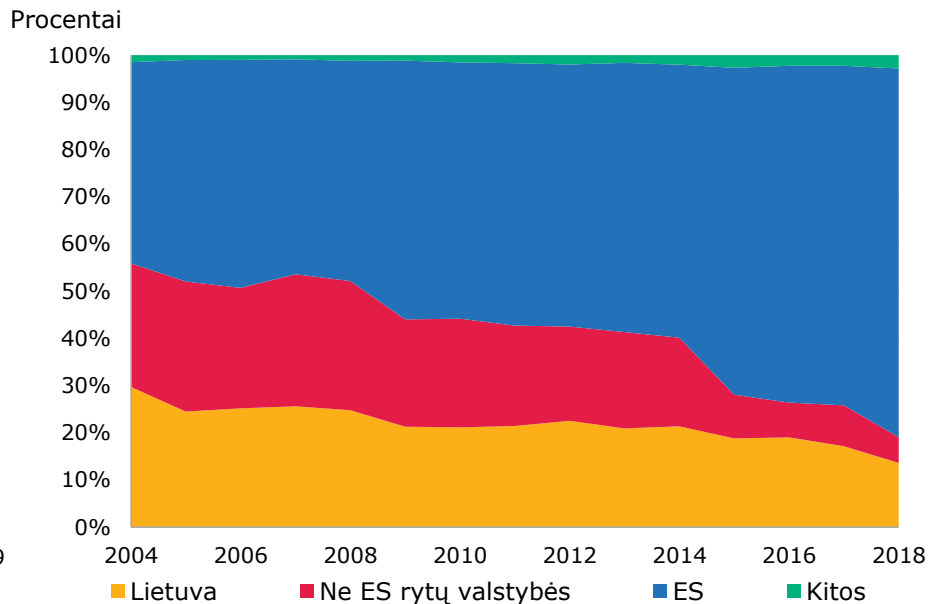
# Nuo įstojimo į ES, ši rinka Lietuvos transporto sektoriui darosi vis svarbesnė



Transporto paslaugų eksporto rinkos dalies ES28 importe kaita



Kelių transporto krovinių iškrovimo struktūra pagal valstybes



Šaltiniai: Lietuvos statistikos departamentas ir Lietuvos bankas.

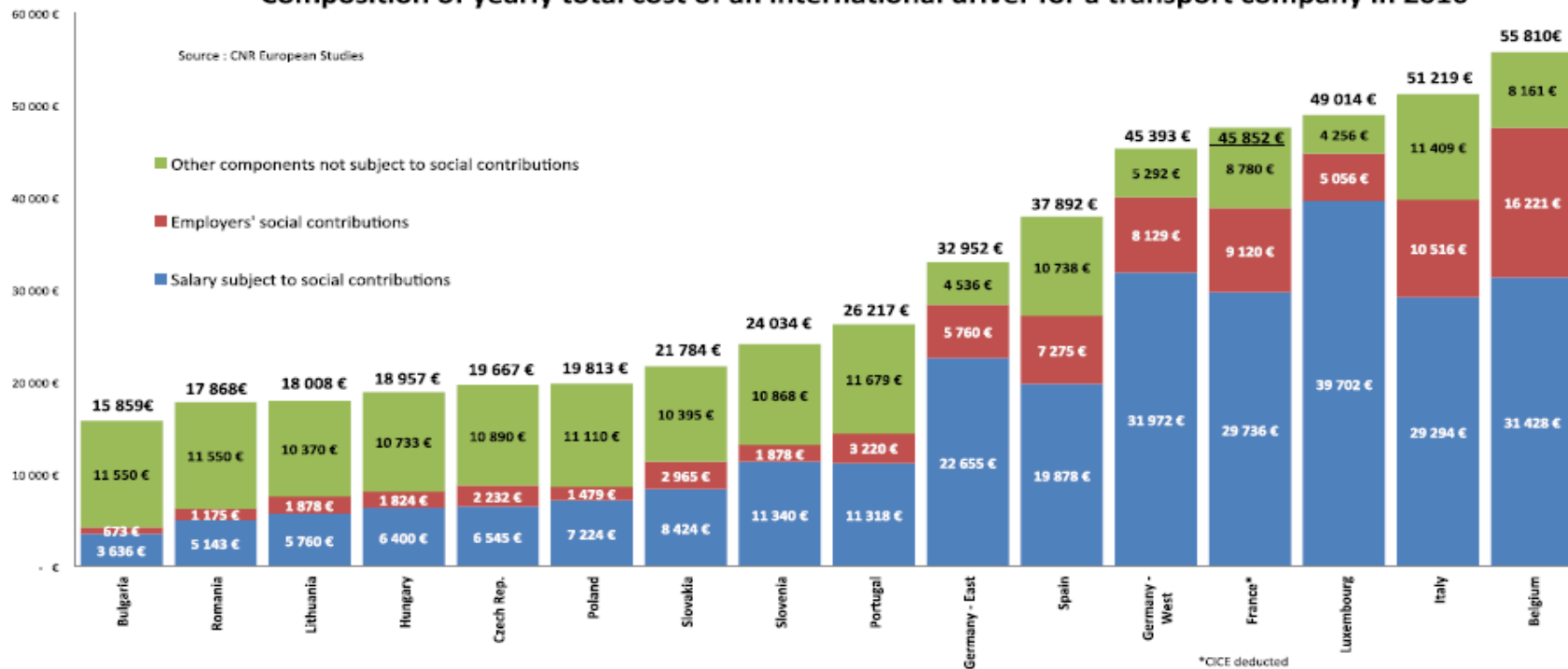
Šaltiniai: Eurostatas ir Lietuvos banko skaičiavimai.

**Pastaba:** Tarpiniai rezultatai. Galimi pokyčiai gavus papildomus duomenis.

# Pagal išlaidas vienam tolimųjų reisų vairuotojui kol kas esame vieni pigiausių ES



Composition of yearly total cost of an international driver for a transport company in 2016



Šaltinis: Comparative study of employment and pay conditions of international lorry drivers in Europe, Comité National Routier

<https://www.faire-mobilitaet.de/++co++59d278a8-212f-11e8-80dc-52540088cada>

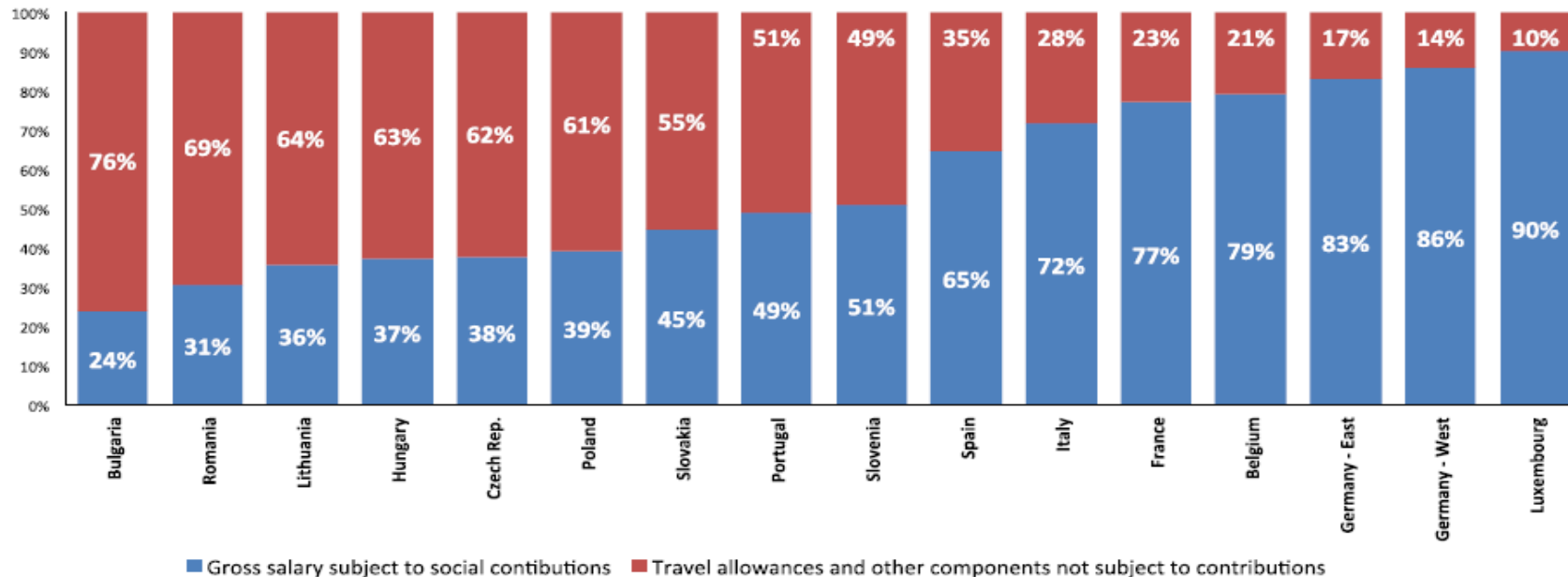
**Pastaba:** Tarpiniai rezultatai. Galimi pokyčiai gavus papildomus duomenis.



# Dienpinigių dalis didelė, tačiau panaši kaip kitose naujosiose ES šalyse



Structure of remuneration of an international driver in 2016 :  
components subject to social contributions / components not subject



Source : CNR European Studies

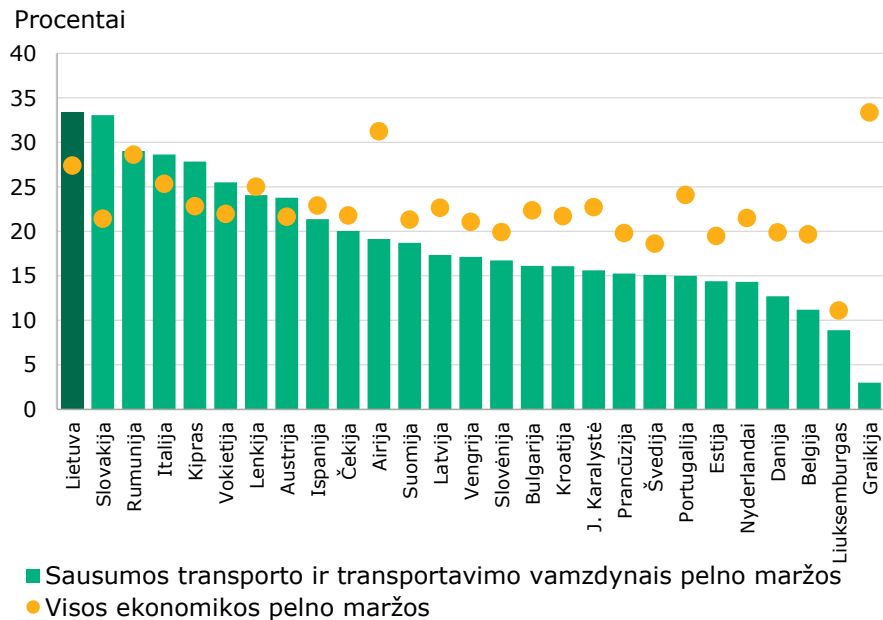
Šaltinis: Comparative study of employment and pay conditions of international lorry drivers in Europe, Comité National Routier  
<https://www.faire-mobilitaet.de/+co++59d278a8-212f-11e8-80dc-52540088cada>

**Pastaba:** Tarpiniai rezultatai. Galimi pokyčiai gavus papildomus duomenis.

# ES kontekste, Lietuvos sausumos transporto sektorius pasižymi santykinai mažomis išlaidomis darbuotojams ir santykinai dideliu pelningumu

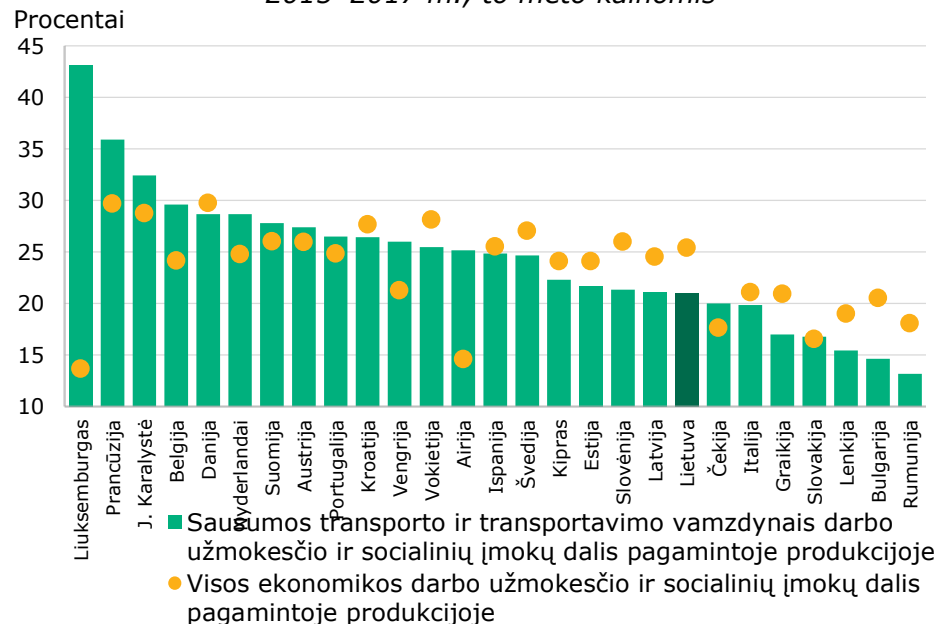


ES28 valstybių „pelno“ maržas (NS)  
2015–2017 m., to meto kainomis.



Šaltiniai: Eurostatas ir Lietuvos banko skaičiavimai.

ES28 valstybių darbo užmokesčio dalis pagamintoje produkcijoje (NS)  
2015–2017 m., to meto kainomis



Šaltiniai: Eurostatas ir Lietuvos banko skaičiavimai.

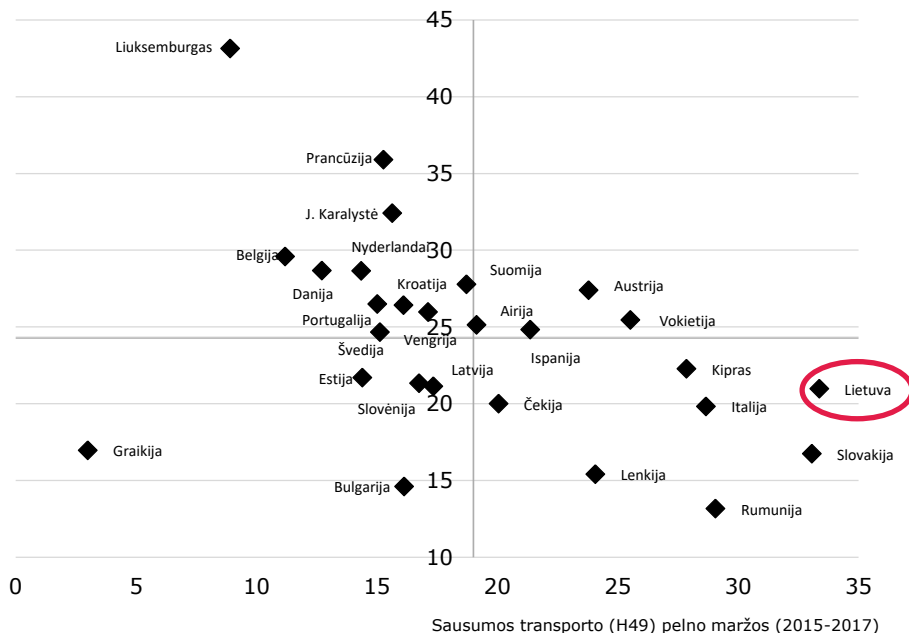
**Pastaba:** Tarpiniai rezultatai. Galimi pokyčiai gavus papildomus duomenis.

# Pagamintos produkcijos kainoje įmonių gautas *pelnas* ir mokamas darbo užmokestis sudaro vieną didžiausių dalių ES

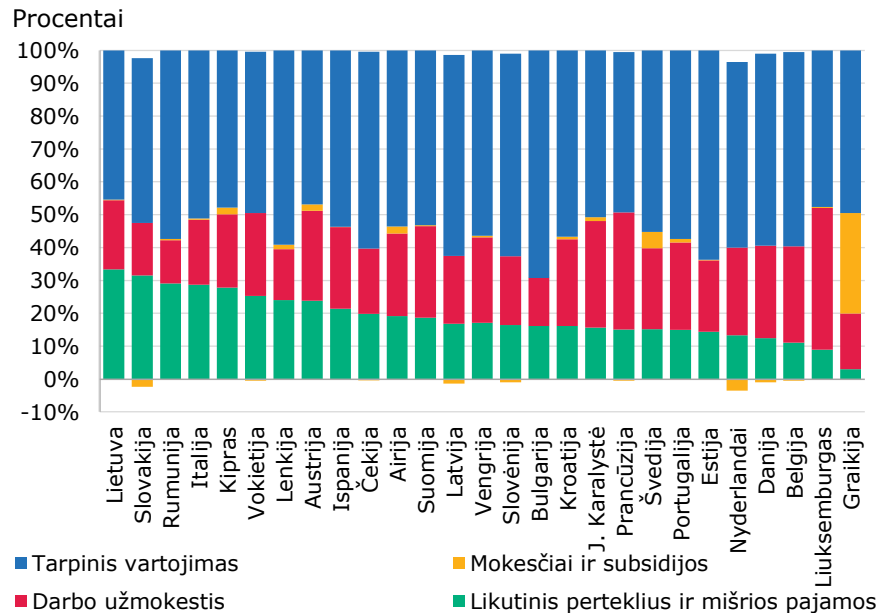


ES28 valstybių *pelno* ir užmokesčio darbuotojams dalis pridėtinėje vertėje (NS) 2015–2017 m., to meto kainomis

Sausumos transporto (H49) darbo užmokesčio ir pagamintos produkcijos santykis (2015–2017)



ES28 valstybių sausumos transporto suteiktų paslaugų struktūra (NS) 2015–2017 m., to meto kainomis



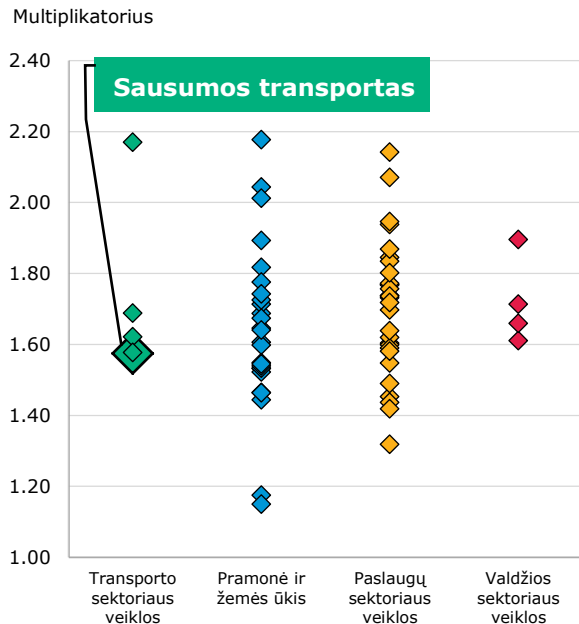
Šaltiniai: Eurostatas ir Lietuvos banko skaičiavimai.

**Pastaba:** Tarpiniai rezultatai. Galimi pokyčiai gavus papildomus duomenis.

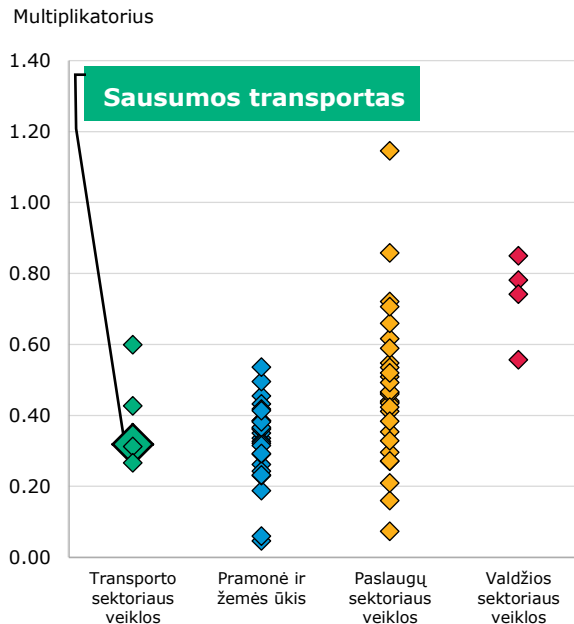
# Sausumos transporto veiklos multiplikatoriai yra tarp žemesnių ekonomikoje



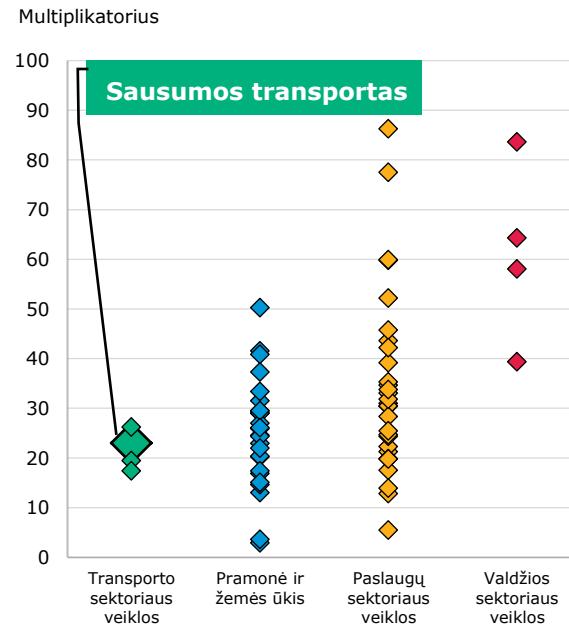
## Gamybos multiplikatorius



## Pajamų multiplikatorius



## Užimtumo multiplikatorius



Šaltiniai: Eurostatas, Lietuvos statistikos departamentas ir Lietuvos banko skaičiavimai.

Šaltiniai: Eurostatas, Lietuvos statistikos departamentas ir Lietuvos banko skaičiavimai.

Šaltiniai: Eurostatas, Lietuvos statistikos departamentas ir Lietuvos banko skaičiavimai.

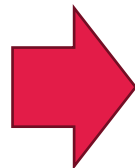
**Pastaba:** Tarpiniai rezultatai. Galimi pokyčiai gavus papildomus duomenis.

# Krovinio transporto paslaugų eksporto pokyčių įtaka ekonomikos raidai



**+10%**

Krovininio kelių transporto paslaugų eksporto padidėjimas



**+ 0,3–0,6 proc.**

Didesnė pridėtinė vertė naujame ilgalaikės pusiausvyros taške

Lietuvos makroekonometrinis modelis



**+0,4 p. p.**

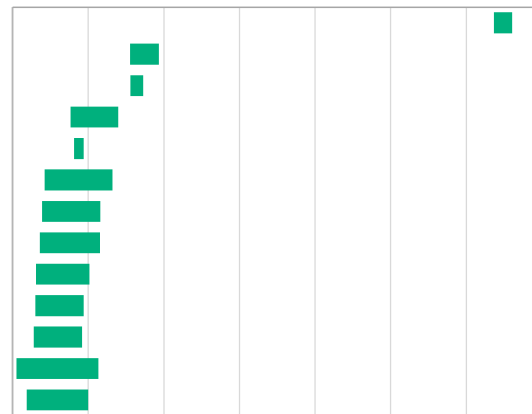
Didesnis ekonomikos augimas per 4 metus

Tarpšakinis balansas



Įtaka veiklų sukuriamai pridėtinei vertei, proc.  
0.0 0.5 1.0 1.5 2.0 2.5 3.0 3.5

Sausumos transportas ir transportavimas vamzdiniais	~3.4
Mašinų ir įrangos remontas ir įrengimas	~0.8
Vandens transportas	~0.4
Nuoma ir išperkamoji nuoma	~0.6
Sandėliavimas ir transportui būdingų paslaugų veikla	~0.1
Draudimo, perdraudimo ir pensijų lėšų kaupimo veikla	~0.5
Kitų transporto priemonių ir įrangos gamyba	~0.5
Variklinių transporto priemonių prekyba ir remontas	~0.5
Įdarbinimo veikla	~0.5
Teisinė ir apskaitos veikla	~0.5
Variklinių transporto priemonių ir priekabų gamyba	~0.5
Kita asmenų aptarnavimo veikla	~0.5
Nekilnojamojo turto operacijos	~0.5



Šaltiniai: Eurostatas, Lietuvos statistikos departamentas ir Lietuvos banko skaičiavimai.

**Pastaba:** Tarpiniai rezultatai. Galimi pokyčiai gavus papildomus duomenis.

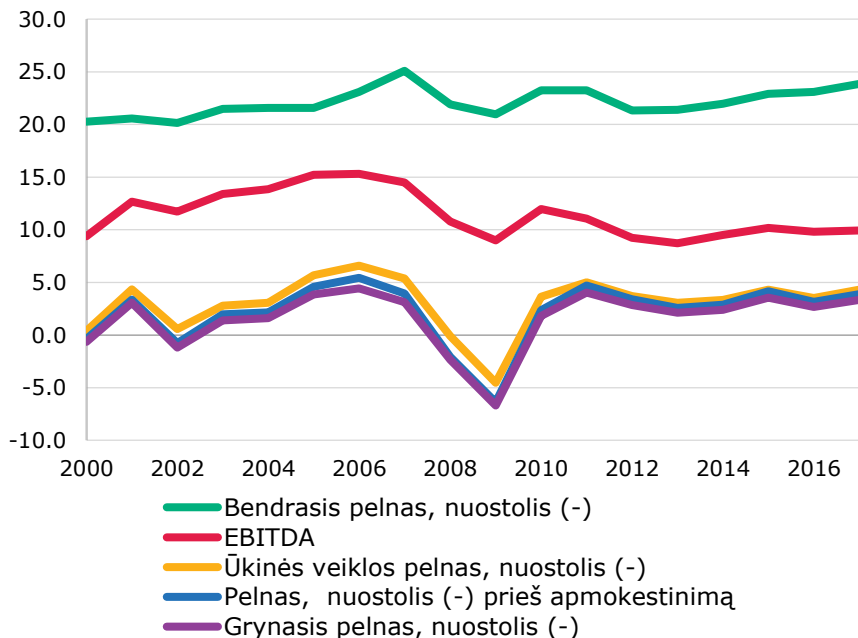
# MMA koeficientų didinimo poveikis transporto sektoriui

# Lietuvos krovinio kelių transporto veiklos pelningumas analizuojamu laikotarpiu daug nekito



## Krovinio kelių transporto veiklos pelningumo rodikliai

Proc. santykis su paravimo pajamomis



Lietuvos krovinio kelių transporto pelningumo rodikliai 2000–2017 m. laikotarpiu išliko gana panašiam lygyje.

2017 m. – H494		
Pelnas, nuostolis (-)	%	EUR (tūkst.)
Bendrasis pelnas, nuostolis (-)	23.9	1 043 827
EBITDA	9.9	435 417
Ūkinės veiklos pelnas, nuostolis (-)	4.3	188 119
Pelnas, nuostolis (-) prieš apmokestinimą	3.9	170 504
Grynasis pelnas, nuostolis (-)	3.4	146 625

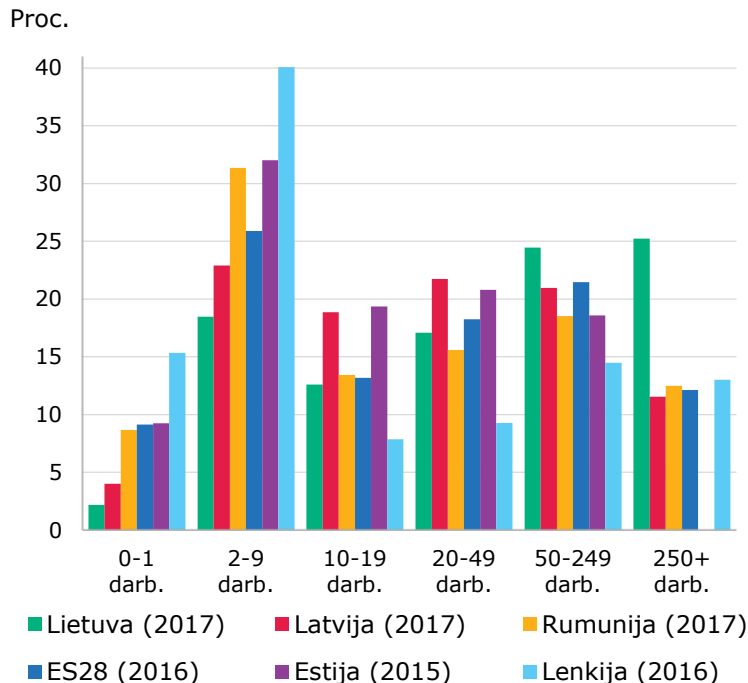
Šaltiniai: Statistikos departamentas ir Lietuvos banko skaičiavimai.

**Pastaba:** Tarpiniai rezultatai. Galimi pokyčiai gavus papildomus duomenis.

# Lietuvos krovinio kelių transporto veikloje veikia santykinai didesnės įmonės nei ES ar pagrindinėse konkurentėse



## Darbuotojų pasiskirstymas pagal įmonių dydžius



Šaltiniai: Eurostatas ir Lietuvos banko skaičiavimai.



Lietuvoje vidutinis darbuotojų skaičius krovinio kelių transporto įmonėje (11,8) yra tarp didžiausių ES.



Daugelyje ES valstybių stambesnės veiklos įmonės pasižymi didesniu darbo našumu.



Daugelyje ES valstybių stambesnės veiklos įmonės pasižymi didesne apyvarta tenkančia vienam darbuotojui.

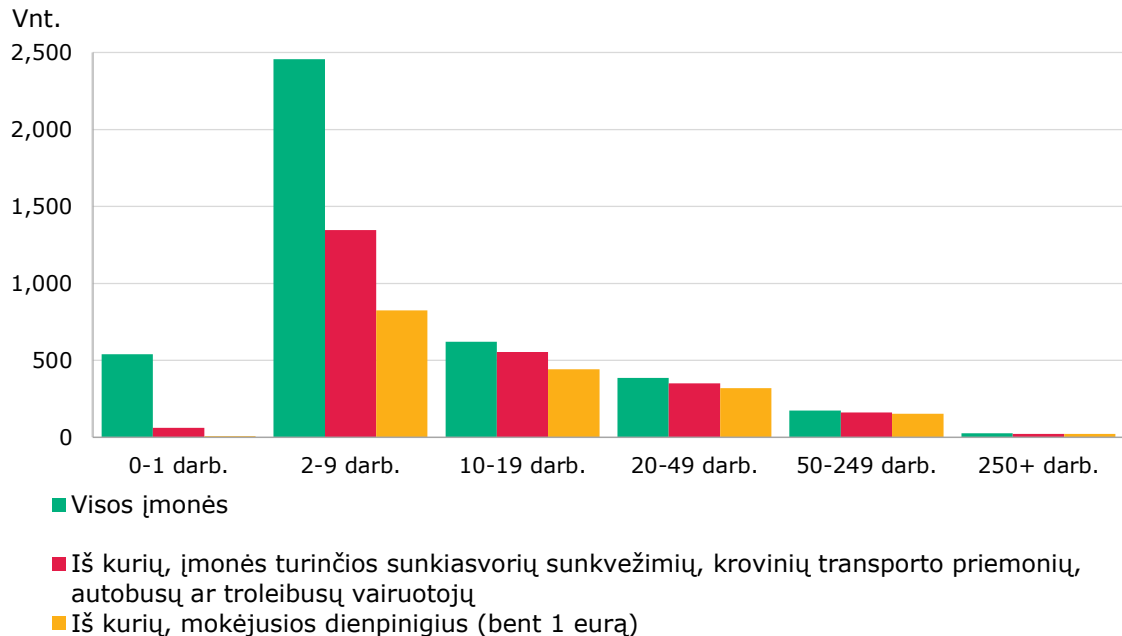
**Pastaba:** Tarpiniai rezultatai. Galimi pokyčiai gavus papildomus duomenis.



# 90 % krovinio kelių transporto ir perkraustymo veiklos įmonių, kuriose dirba 10 arba daugiau darbuotojų eksportuoja paslaugas



Krovinio kelių transporto ir perkraustymo veiklos įmonių pasiskirstymas pagal dydį ir įmonių tipą (2017 m.)



	Įmonių dalis turinti vairuotojų (%)	Įmonių dalis turinti vairuotojų ir mokanti dienpinigius (%)
0-1 darb.	11.3	1.5
2-9 darb.	54.8	33.6
10-19 darb.	89.4	71.1
20-49 darb.	90.7	82.9
50-249 darb.	92.5	87.9
250+ darb.	88.0	88.0
<b>Viso įmonių (skalė dešinėje)</b>	<b>59.4</b>	<b>42.1</b>

Šaltiniai: Gauti mikroduomenys ir Lietuvos banko skaičiavimai.

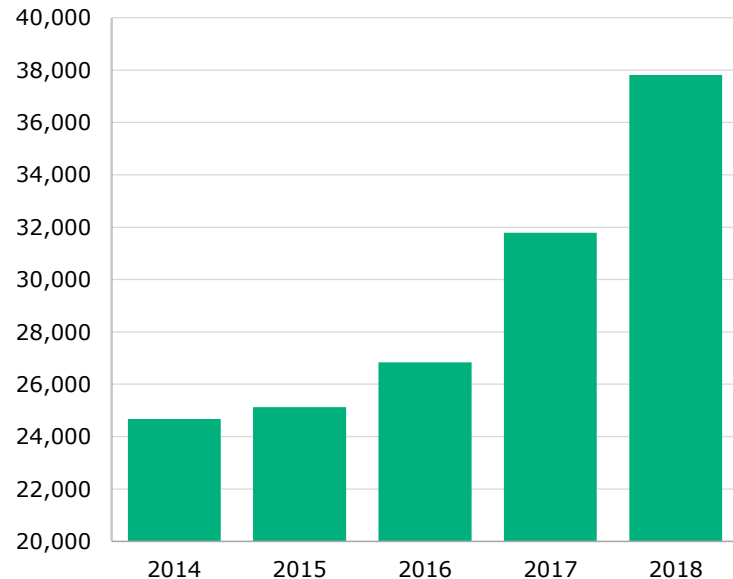
**Pastaba:** Tarpiniai rezultatai. Galimi pokyčiai gavus papildomus duomenis.

# Krovininio kelių transporto ir perkraustymo veikloje dirba mažiau nei pusė Lietuvos sunkvežimių ir krovinio transporto priemonių vairuotojų



## Sunkvežimių ir krovinio transporto priemonių vairuotojai krovininio kelių transporto ir perkraustymo veikloje

Apdraustų asmenų skaičius



Šaltiniai: VMI, Sodra, Socialinės apsaugos ir darbo ministerijos ir Lietuvos banko skaičiavimai.

Krovininio kelių transporto ir perkraustymo veikla

### Asmenų, gavusių su darbo santykiais susijusių pajamų, skaičius

2016 m.	2017 m.	Naujausi
	<b>84 425</b>	<b>79 479</b>

### Sunkiasvorių sunkvežimių ir krovinio transporto priemonių vairuotojai; Autobusų ir troleibusų vairuotojai

2016 m.	2017 m.	2018 m.
<b>26 841</b>	<b>31 785</b>	<b>37 807</b>

### Pastarųjų skaičius dienpinigius mokėjusiose įmonėse

2016 m.	2017 m.	2018 m.
<b>23 350</b>	<b>28 538</b>	<b>34 026</b>

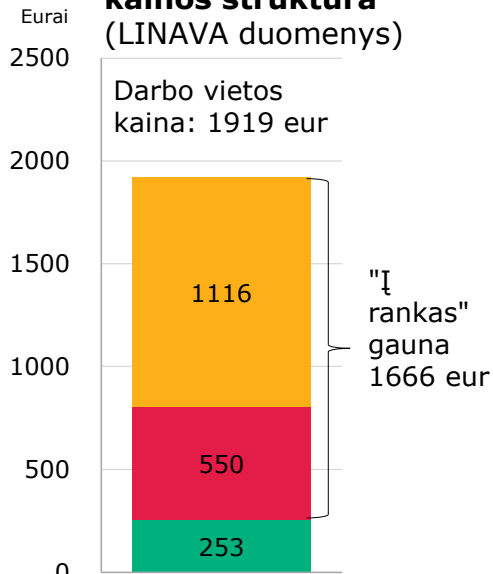
**Pastaba:** Tarpiniai rezultatai. Galimi pokyčiai gavus papildomus duomenis.

# Kiek gali keistis darbo sąnaudos keliant koeficientus?

Pavyzdys: nuo 1,3 MMA iki 2,0 MMA



## Pavyzdys: darbo vietos kainos struktūra (LINAVA duomenys)

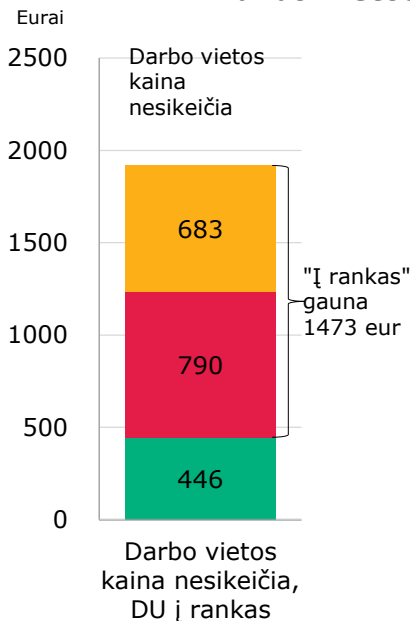


Bazinis: 1,3 MMA pagal 2020 m. tvarką

- Dienpinigiai
- Neto DU
- GPM, Sodra, PSD

Šaltinis: Lietuvos bankas.

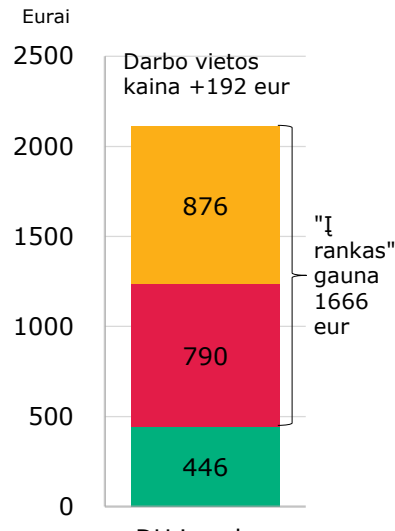
## Darbo vietos kainos pokyčiai skirtingais scenarijais



Darbo vietos kaina nesikeičia, DU į rankas mažėja

- Dienpinigiai
- Neto DU
- GPM, Sodra, PSD

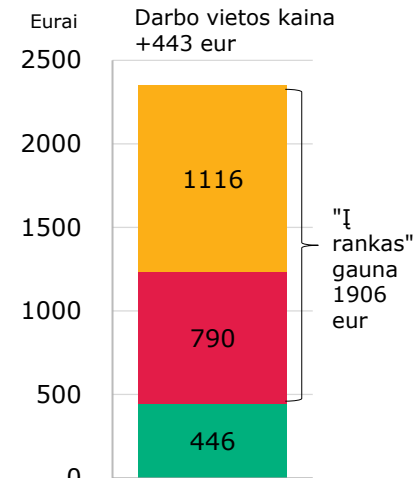
Šaltinis: Lietuvos bankas.



DU į rankas nesikeičia, darbo vietos kaina didėja

- Dienpinigiai
- Neto DU
- GPM, Sodra, PSD

Šaltinis: Lietuvos bankas.



Dienpinigiai nesikeičia, didėja darbo vietos kaina ir DU į rankas

- Dienpinigiai
- Neto DU
- GPM, Sodra, PSD

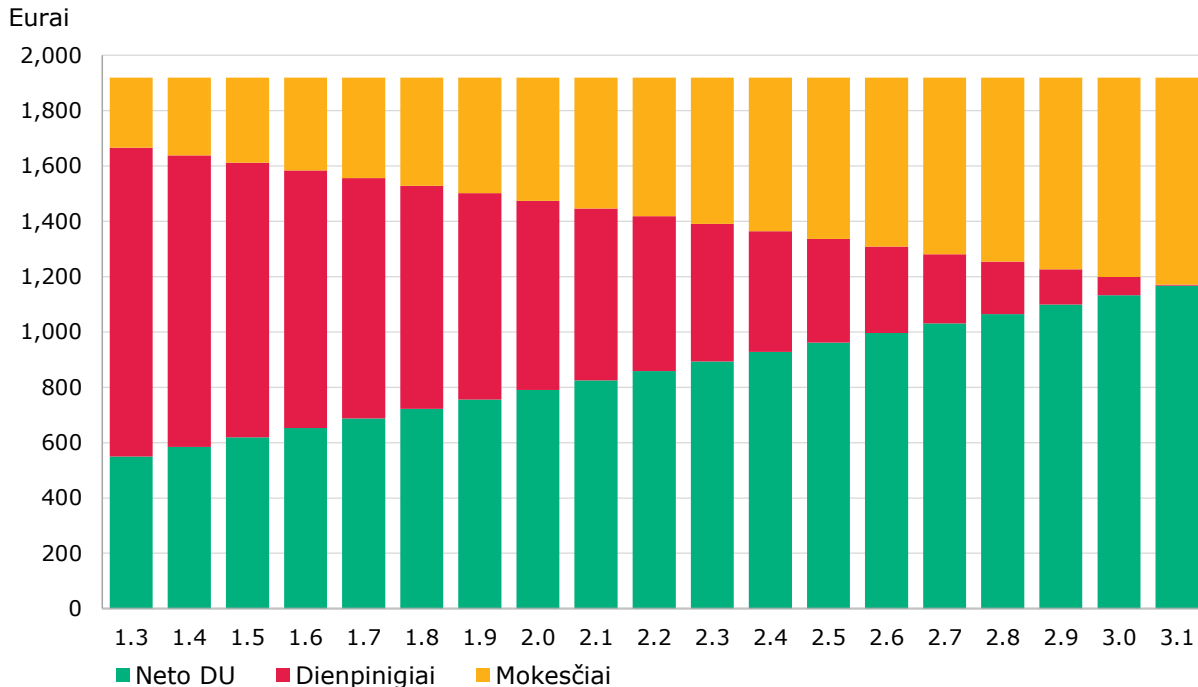
Šaltinis: Lietuvos bankas.

**Pastaba:** Tarpiniai rezultatai. Galimi pokyčiai gavus papildomus duomenis.

# Koeficientų kėlimo poveikis, kai darbo vietos kaina nesikeičia



## Darbo vietos kainos pokyčiai skirtingais scenarijais



### Koeficiento padidinimas 0,1:

**Dienpinigiai (Eur) : -62**  
3,8–5,3 % pajamų į rankas

**Neto DU (Eur): +34**  
2,1–2,9 % pajamų į rankas

**Mokesčiai (Eur): +28**  
1,7–2,3 % pajamų į rankas

**Darbo vietos kaina (Eur): 0**  
0,0 % pajamų į rankas

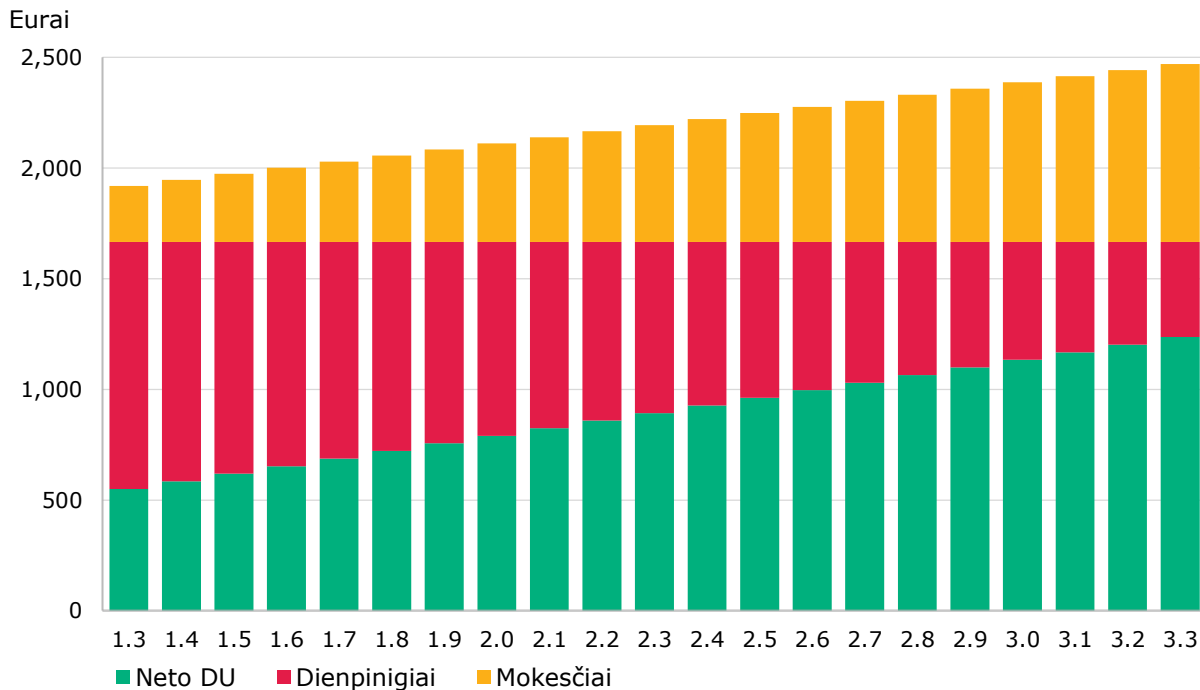
Šaltiniai: Lietuvos bankas.

**Pastaba:** Tarpiniai rezultatai. Galimi pokyčiai gavus papildomus duomenis.

# Koeficientų kėlimo poveikis, kai darbo užmokesčio ir dienpinigių suma į rankas nesikeičia



## Darbo vietos kainos pokyčiai skirtingais scenarijais



### Koeficiento padidinimas 0,1:

**Dienpinigiai (Eur) : -34**

2,1 % pajamų į rankas

**Neto DU (Eur): +34**

2,1 % pajamų į rankas

**Mokesčiai (Eur): +27**

1,7 % pajamų į rankas

**Darbo vietos kaina (Eur): +27**

1,7 % pajamų į rankas

Šaltinis: Lietuvos bankas.

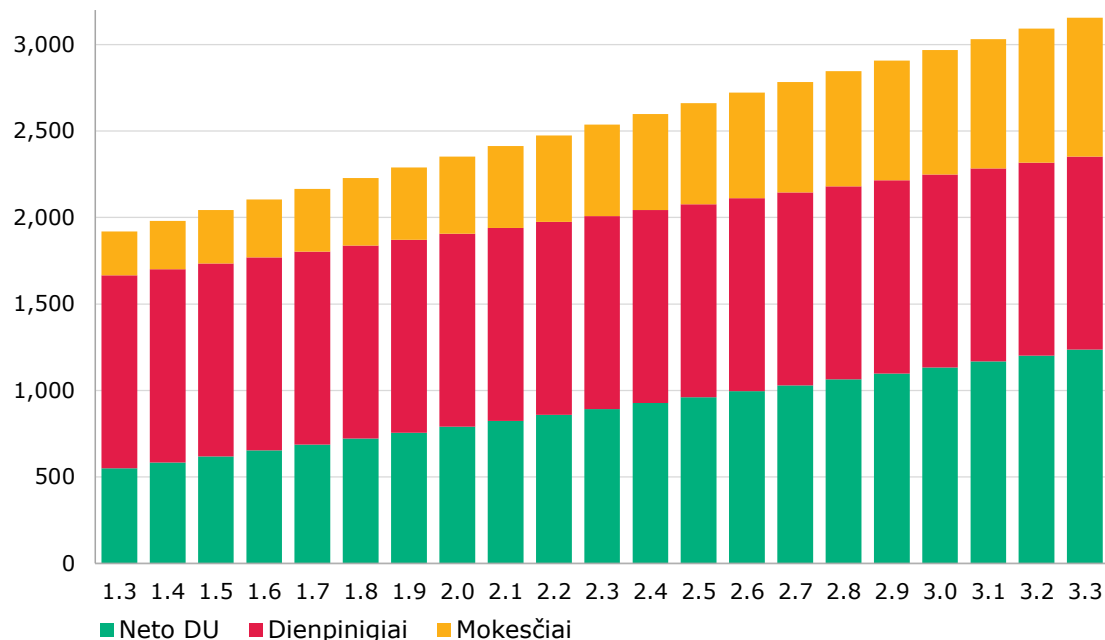
**Pastaba:** Tarpiniai rezultatai. Galimi pokyčiai gavus papildomus duomenis.

# Koeficientų kėlimo poveikis, kai gaunama dienpinigių suma nesikeičia



## Darbo vietos kainos pokyčiai skirtingais scenarijais

Procentai



Šaltinis: Lietuvos bankas.

**Pastaba:** Tarpiniai rezultatai. Galimi pokyčiai gavus papildomus duomenis.

### Koeficiento padidinimas 0,1:

**Dienpinigiai (Eur) : 0**  
0,0 % pajamų į rankas

**Neto DU (Eur): +34**  
1,5–2,0 % pajamų į rankas

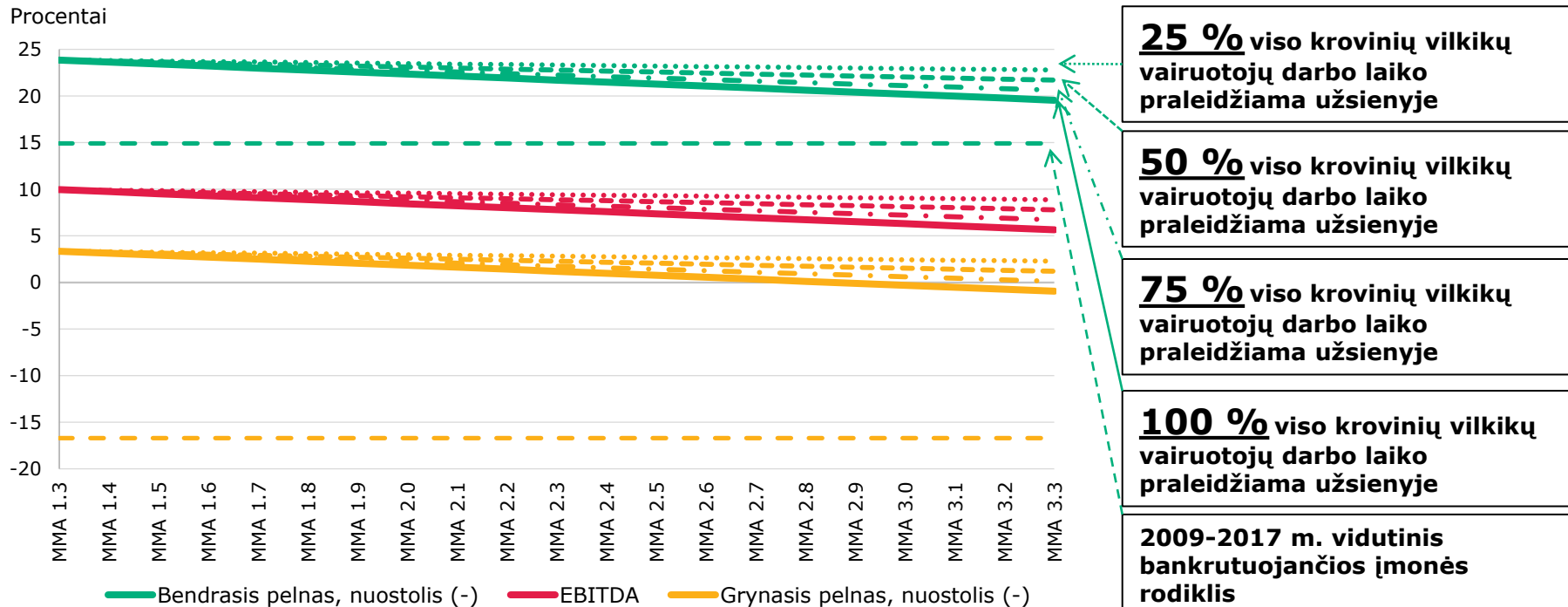
**Mokesčiai (Eur): +27**  
1,2–1,6 % pajamų į rankas

**Darbo vietos kaina (Eur): +62**  
2,6–3,6 % pajamų į rankas

# Kiek gali keistis veiklos pelningumas keičiant koeficientus, jei norima išlaikyti nekintančią darbo užmokesčio ir dienpinigių sumą į rankas



Krovinių vežimo ir pervežimo veiklos pelningumo pokyčiai, atsižvelgiant į krovinių vilkikų vairuotojų praleistą laiką užsienyje



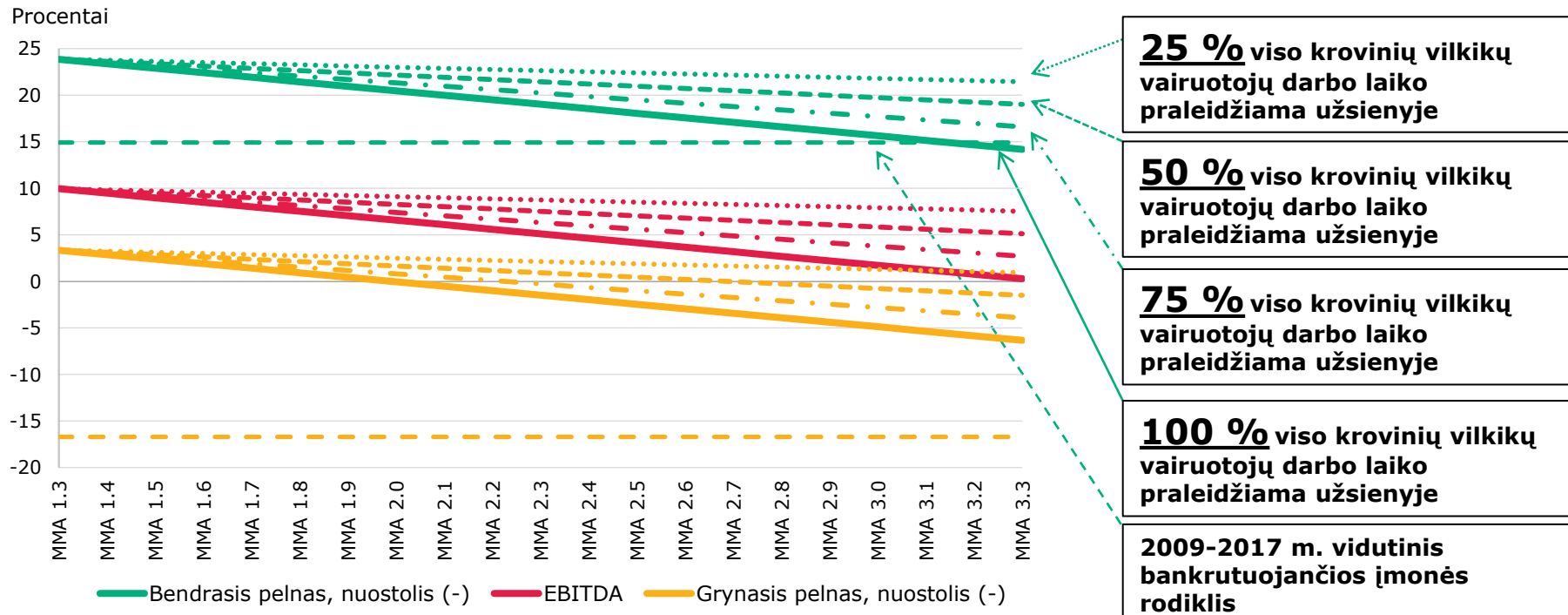
Šaltinis: Lietuvos bankas.

**Pastaba:** Tarpiniai rezultatai. Galimi pokyčiai gavus papildomus duomenis.

# Kiek gali keistis veiklos pelningumas keliant koeficientus, jei norima išlaikyti nekintančius dienpinigius



## Krovinių kelių transporto ir perkraustymo veiklos pelningumo pokyčiai



**Pastaba:** Tarpiniai rezultatai. Galimi pokyčiai gavus papildomus duomenis.



## Pagrindinės išvados

- Krovinių transporto veikla sukuria reikšmingą Lietuvos pridėtinės vertės dalį, tačiau yra palyginti nedaug susijusi su kitomis vidaus ekonominėmis veiklomis.
- Veikla per pastaruosius kelerius metus sparčiai plėtėsi, tarp pagrindinių priežasčių patenka:
  - Santykinai didelis veiklos pelningumas;
  - Palyginti mažos darbo sąnaudos dėl reikšmingos dienpinigiais išmokamos vairuotojų darbo pajamų dalies, kuri nėra apmokestinama;
  - Palankesnė veiklos įmonių struktūra pagal darbuotojų skaičių.
- Esamas veiklos pelningumas sudaro prielaidas manyti, kad veikla *ceteris paribus* būtų pajėgi absorbuoti padidėjusias sąnaudas dėl MMA koeficiento padidinimo.
- **Dabartinė dienpinigių išmokėjimo tvarka patenka į „gyvulių ūkio“ problematikos sritį.** Dienpinigių ekonominė prasmė – kompensuoti dėl komandiruotės darbuotojų patiriamas papildomas sąnaudas. Todėl išmokama dienpinigių suma turi būti artima faktinėms darbuotojo komandiruotėje patiriamoms papildomoms išlaidoms.
  - Vadovaujantis šiais principais, turėtų būti siekiama, kad dienpinigiais išmokama darbo užmokesčio dalis būtų kuo mažesnė.
  - Prie to būtų galima priartėti reikšmingai sumažinant dienpinigių ribas, o radikalesniu atveju – pereinant tik prie pagrindimą turinčių išlaidų pripažinimo.



**LIETUVOS BANKAS**  
EUROSISTEMA