

Two large, overlapping orange circles are positioned in the upper right quadrant of the image, partially framing the main text.

LIETUVOJE REGISTRUOTŲ SUNKIASVORIŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ ĮMONIŲ KIEKYBINIS RINKOS TYRIMAS

TYRIMO TIKSLAI IR METODOLOGIJA

Tyrimo tikslas

Ištirti Lietuvoje registruotų sunkiasvorių krovinių gabenimo įmonių nuostatas, įpročius ir elgseną, susijusią su krovinių svorio reikalavimų laikymusi, bei nustatyti pagrindinius sąžiningą ir reikalavimų neatitinkantį krovinių gabenimą lemiančius veiksniai.

APKLAUSOS VYKDYMO LAIKOTARPIS

Pradžia: 2026-07-03

Pabaiga: 2026-07-14

IMTIS

350 sprendimus priimančių įmonių atstovų - vadovų, padalinių vadovų ir vadybininkų, atsakingų už krovinių pakrovimą bei sprendimus, susijusius su krovinių svoriu.

TIKSLINĖ AUDITORIJA

Lietuvoje registruotos įmonės, kurios gabena sunkiasvorius krovinius.

METODAS

Telefoninė apklausa, skambinant pagal LTSA pateiktą 7 000 registruotų įmonių duomenų bazę. Iš viso perskambinti 5 129 kontaktai ir atlikta 350 užbaigtų interviu.

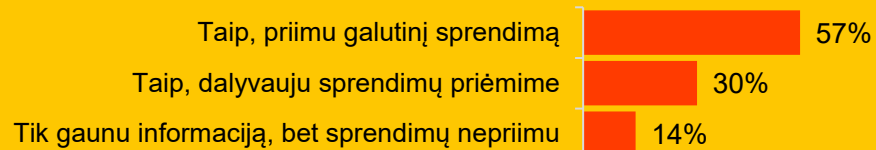
TURINYS

1. SVORIO IR AŠIŲ APKROVŲ KONTROLĖS PRAKTIKA
2. PATIKRŲ IR PAŽEIDIMŲ PATIRTIS
3. SAŽININGO GABENIMO MOTYVAI IR PAŽEIDIMŲ PRIEŽASTYS
4. PAGRINDINĖS ĮŽVALGOS IR REKOMENDACIJOS

RESPONDENTŲ DEMOGRAFIJA



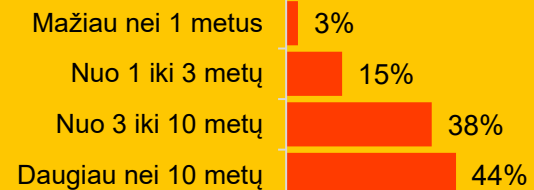
SPRENDIMŲ PRIĖMĖJAS



PAREIGOS



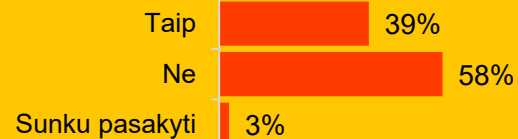
DARBO STAŽAS



KROVINIŲ VEŽIMO KELIŲ TRANSPORTU LICENZIJA



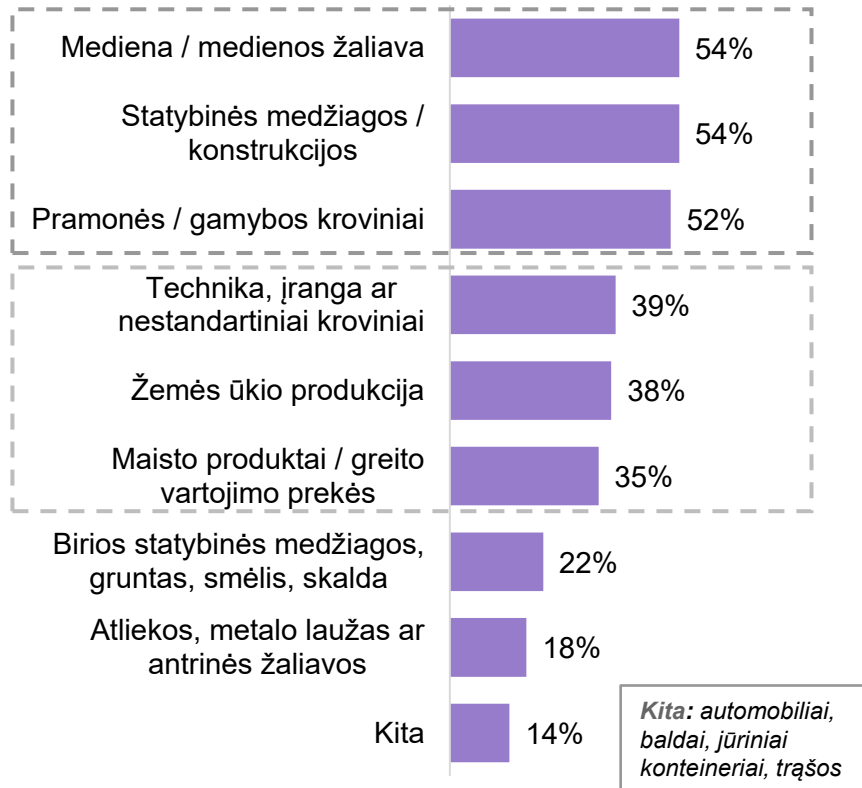
SUNKIASVORIŲ KROVINIŲ VEŽIMAS



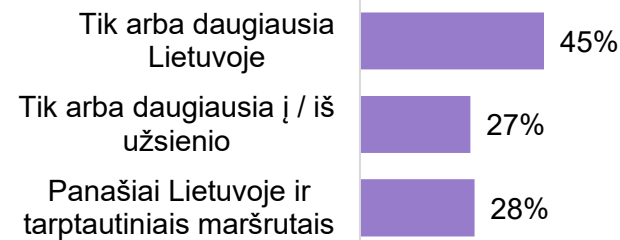
Imtis: visi respondentai, N=350

APKLAUSTŲ ĮMONIŲ PROFILIS

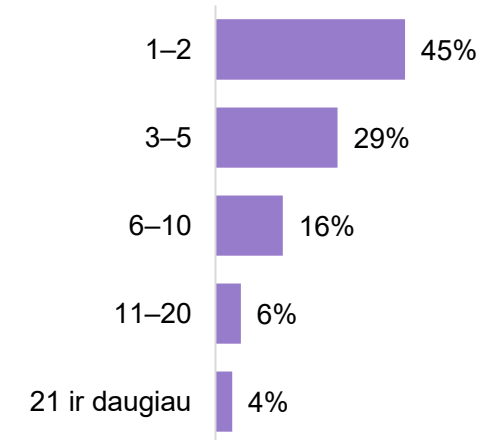
Kokius krovinius Jūsų įmonė dažniausiai veža arba organizuoja jų gabenimą?



Kur dažniausiai gabenate krovinius?



Kiek transporto priemonių Jūsų įmonė naudoja kroviniams gabenti?

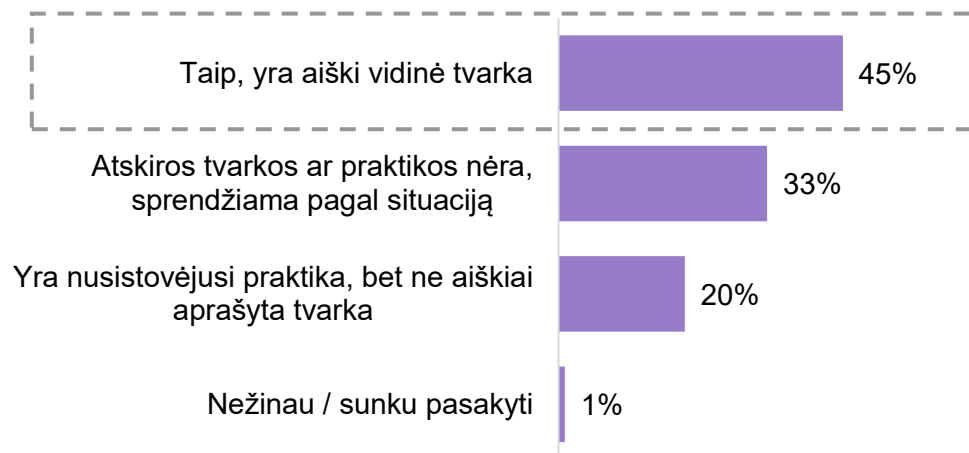


Imtis: visi respondentai (N=350)

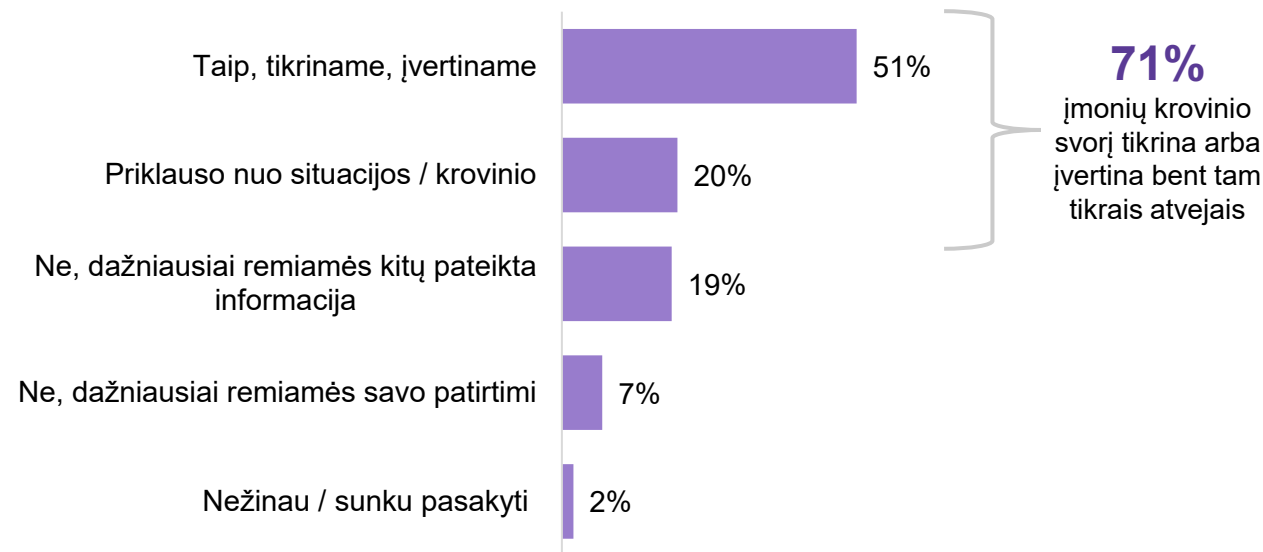
1. SVORIO IR AŠIŲ APKROVŲ KONTROLĖS PRAKTIKA

KROVINIO SVORIO KONTROLĖ ĮMONĖSE

Ar Jūsų įmonėje yra aiški vidinė tvarka/ procedūros, kaip prieš išvažiuojant įvertinti, ar krovinys neviršija leidžiamo svorio ar ašių apkrovų?



Ar Jūsų įmonė pati prieš išvykstant tikrina arba įvertina, ar krovinys neviršys leidžiamo svorio ar ašių apkrovų?



- **Kontrolė dažnai vyksta, tačiau nėra standartizuota:** 71% įmonių krovinio svorį tikrina bent tam tikrais atvejais, tačiau aiškią vidinę tvarką turi tik 45%. Tai rodo, kad nemažoje rinkos dalyje kontrolė išlieka situacinė arba paremta neaprašyta praktika.
- **Vienodo kontrolės standarto skirtinguose krovinų segmentuose nėra.** Aiški vidinė tvarka dažnesnė vežant birias statybines medžiagas (50%), o retesnė - maisto produktus (40%) ir techniką ar nestandartinius krovinis (39%). Pats krovinio svoris dažniau tikrinamas vežant atliekas ar metalo laužą (62%) ir žemės ūkio produkciją (57%).

Imtis: visi respondentai (N=350)

KROVINIO SVORIO KONTROLĖ

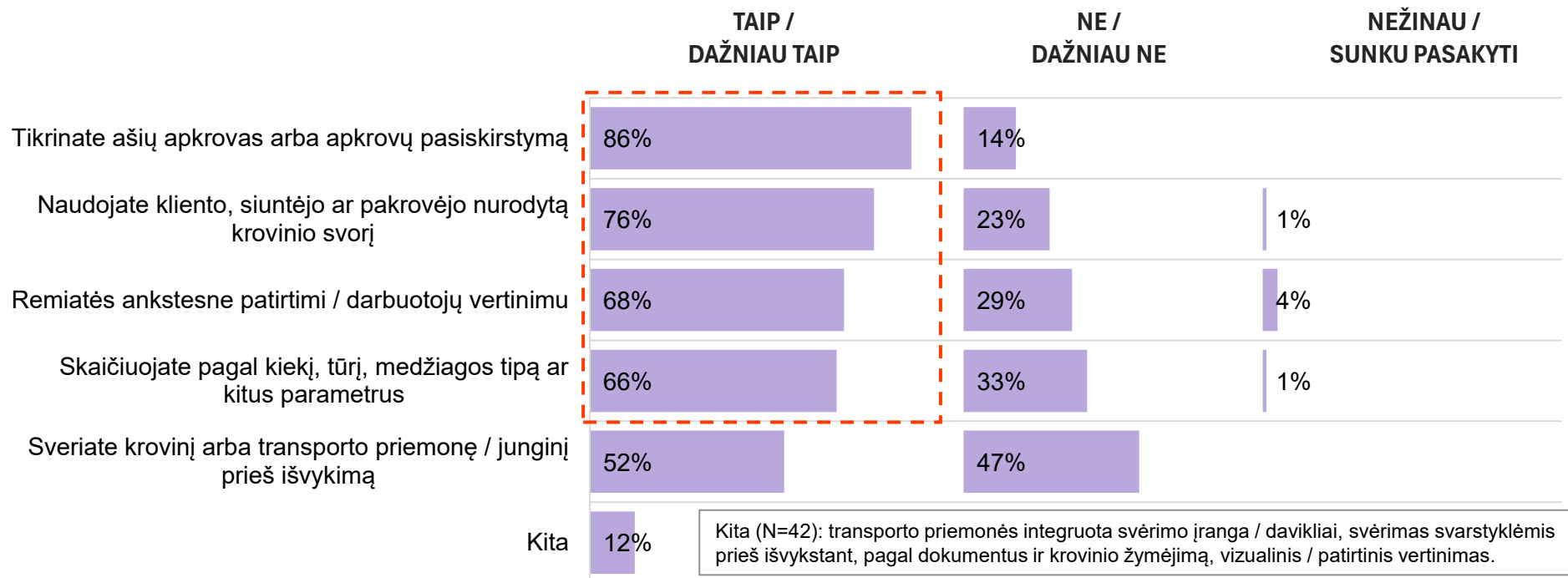
PAGAL VEŽAMŲ KROVINIŲ TIPĄ

	VISI	MEDIENA / MEDIENOS ŽALIAVA	BIRIOS STATYBINĖS MEDŽIAGOS, GRUNTAS, SMĖLIS, SKALDA	STATYBINĖS MEDŽIAGOS / KONSTRUKCIJOS	ŽEMĖS ŪKIO PRODUKCIJA	PRAMONĖS / GAMYBOS KROVINIAI	MAISTO PRODUKTAI / GREITO VARTOJIMO PREKĖS	ATLIEKOS, METALO LAUŽAS AR ANTRINĖS ŽALIAVOS	TECHNIKA, ĮRANGA AR NESTANDARTINIAI KROVINIAI	KITA
Taip, yra aiški vidinė tvarka	45%	47%	50%	45%	48%	44%	40%	46%	39%	39%
Yra nusistovėjusi praktika, bet ne aiškiai aprašyta tvarka	20%	20%	17%	19%	20%	20%	23%	18%	20%	22%
Atskiros tvarkos ar praktikos nėra, sprendžiama pagal situaciją	33%	32%	30%	35%	32%	35%	36%	35%	39%	37%
Nežinau / sunku pasakyti	1%	1%	3%	1%	1%	1%	2%	2%	1%	2%
Taip, tikriname, įvertiname	51%	51%	46%	51%	57%	53%	55%	62%	49%	51%
Ne, dažniausiai remiamės kitų pateikta informacija	19%	16%	22%	19%	16%	19%	19%	16%	23%	22%
Ne, dažniausiai remiamės savo patirtimi	7%	8%	9%	7%	6%	7%	6%	8%	8%	4%
Priklauso nuo situacijos / krovinio	20%	22%	21%	20%	18%	19%	19%	13%	19%	20%
Nežinau / sunku pasakyti (neskaityti)	2%	3%	1%	3%	3%	2%	2%	2%	1%	2%
	N=350	N=189	N=76	N=189	N=133	N=182	N=124	N=63	N=138	N=49

Reikšmingai **daugiau** nei bendras visų respondentų atsakymas |
Reikšmingai **mažiau** nei bendras visų respondentų atsakymas.

KROVINIO SVORIO PATIKRINIMO BŪDAI

Kaip Jūsų įmonėje dažniausiai patikrinama arba įvertinama, ar krovinys neviršys leidžiamo svorio prieš išvykstant?

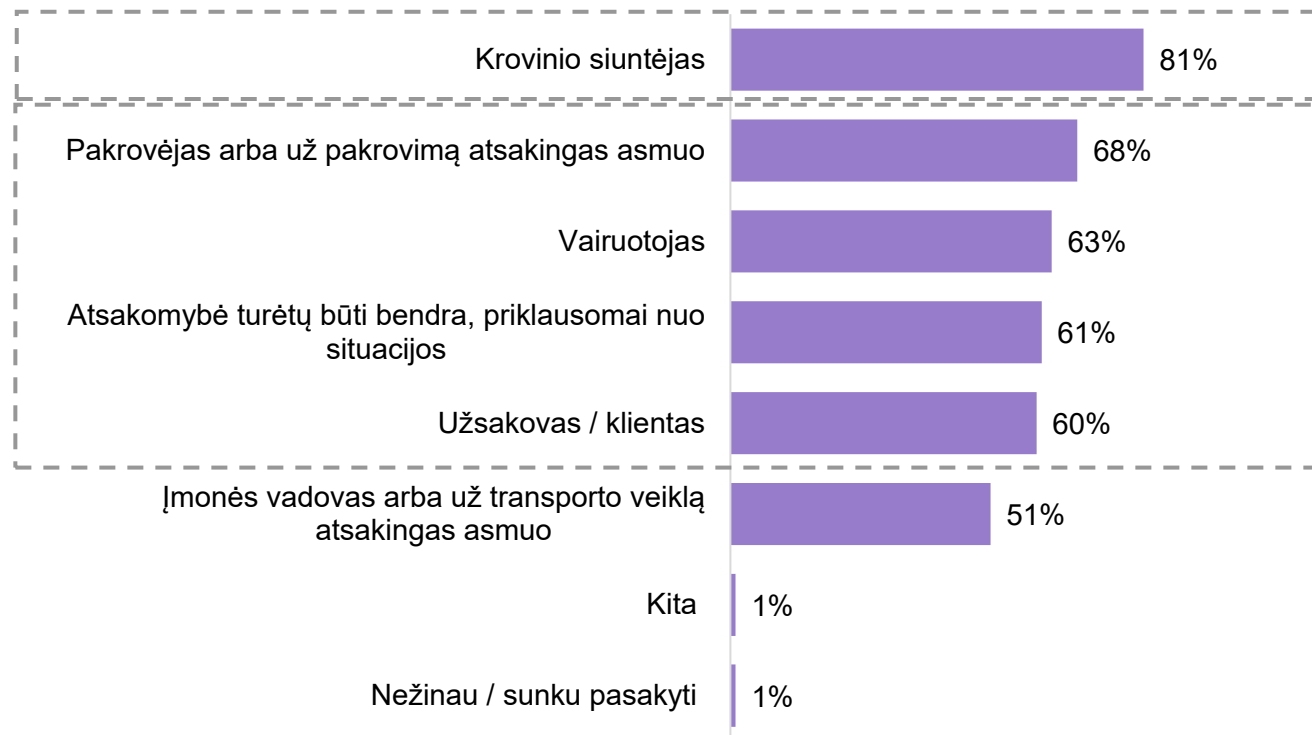


Krovinio svoris dažniau įvertinamas netiesiogiai, nei nustatomas objektyviai. Nors 86% tikrina ašių apkrovas, daug įmonių remiasi siuntėjo ar kliento pateiktais duomenimis (76%), darbuotojų patirtimi (68%) ar skaičiavimais (66%), o krovinį ar transporto priemonę faktiškai sveria tik 52%. Tai palieka riziką, kad netikslūs duomenys ar vertinimo paklaidos nebus pastebėtos prieš išvykstant.

Imtis: įmonės kurios krovinio svorį tikrina arba įvertina bent tam tikrais atvejais (N=249)

ATSAKOMYBĖ UŽ LEISTINO KROVINIO SVORIO UŽTIKRINIMĄ

Kas, Jūsų nuomone, turėtų užtikrinti, kad krovinys būtų vežamas neviršijant leidžiamo svorio ir ašių apkrovų?



- **Atsakomybė** suvokiama kaip visos gabenimo grandinės, tačiau pagrindinis vaidmuo priskiriamas krovinio siuntėjui. Jį nurodo 81% respondentų, o pakrovėją, vairuotoją ir užsakovą - 60-68%. Tai rodo, kad svorio kontrolė neturėtų būti paliekama vien vežėjui ar vairuotojui.
- **Nepriklausomai nuo krovinio tipo, pagrindiniu atsakingu laikomas siuntėjas.** Jo atsakomybė ypač pabrėžiama vežant maisto produktus (90%), pramonės krovinius (88%) ir žemės ūkio produkciją (87%). Kitų grandinės dalyvių vertinimai skiriasi mažiau, todėl atsakomybės modelis rinkoje iš esmės yra panašus.

ATSAKOMYBĖ UŽ LEISTINO KROVINIO SVORIO UŽTIKRINIMĄ

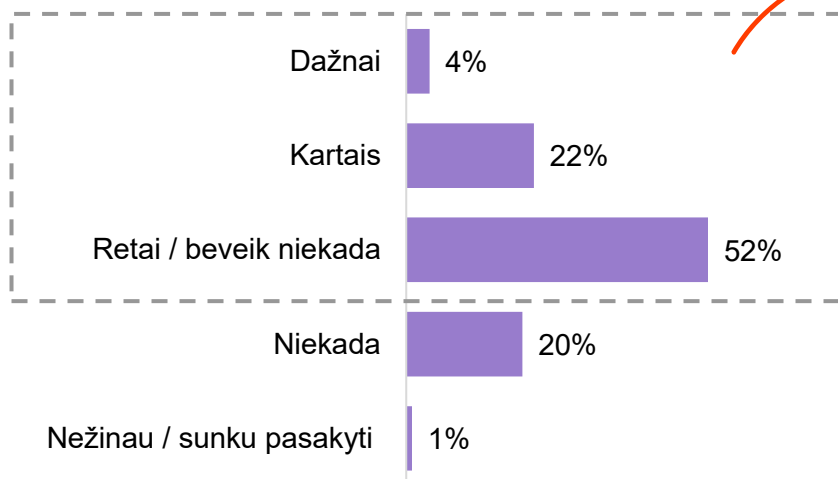
PAGAL VEŽAMŲ KROVINIŲ TIPĄ

	VISI	MEDIENA / MEDIENOS ŽALIAVA	BIRIOS STATYBINĖS MEDŽIAGOS, GRUNTAS, SMĖLIS, SKALDA	STATYBINĖS MEDŽIAGOS / KONSTRUKCIJOS	ŽEMĖS ŪKIO PRODUKCIJA	PRAMONĖS / GAMYBOS KROVINIAI	MAISTO PRODUKTAI / GREITO VARTOJIMO PREKĖS	ATLIEKOS, METALO LAUŽAS AR ANTRINĖS ŽALIAVOS	TECHNIKA, ĮRANGA AR NESTANDARTINIAI KROVINIAI	KITA
Krovinio siuntėjas	81%	83%	76%	84%	87%	88%	90%	84%	83%	78%
Pakrovėjas arba už pakrovimą atsakingas asmuo	68%	70%	71%	69%	74%	71%	71%	76%	67%	59%
Vairuotojas	63%	61%	61%	61%	63%	62%	61%	62%	63%	63%
Atsakomybė turėtų būti bendra, priklausomai nuo situacijos	61%	59%	61%	59%	59%	59%	57%	56%	57%	67%
Užsakovas / klientas	60%	64%	47%	64%	67%	67%	66%	68%	65%	63%
Įmonės vadovas arba už transporto veiklą atsakingas asmuo	51%	51%	45%	50%	48%	49%	47%	54%	47%	59%
Kita	1%	2%	1%	2%	2%	1%	1%	3%		2%
Nežinau / sunku pasakyti	1%	1%		1%	1%		1%		1%	2%
	N=350	N=189	N=76	N=189	N=133	N=182	N=124	N=63	N=138	N=49

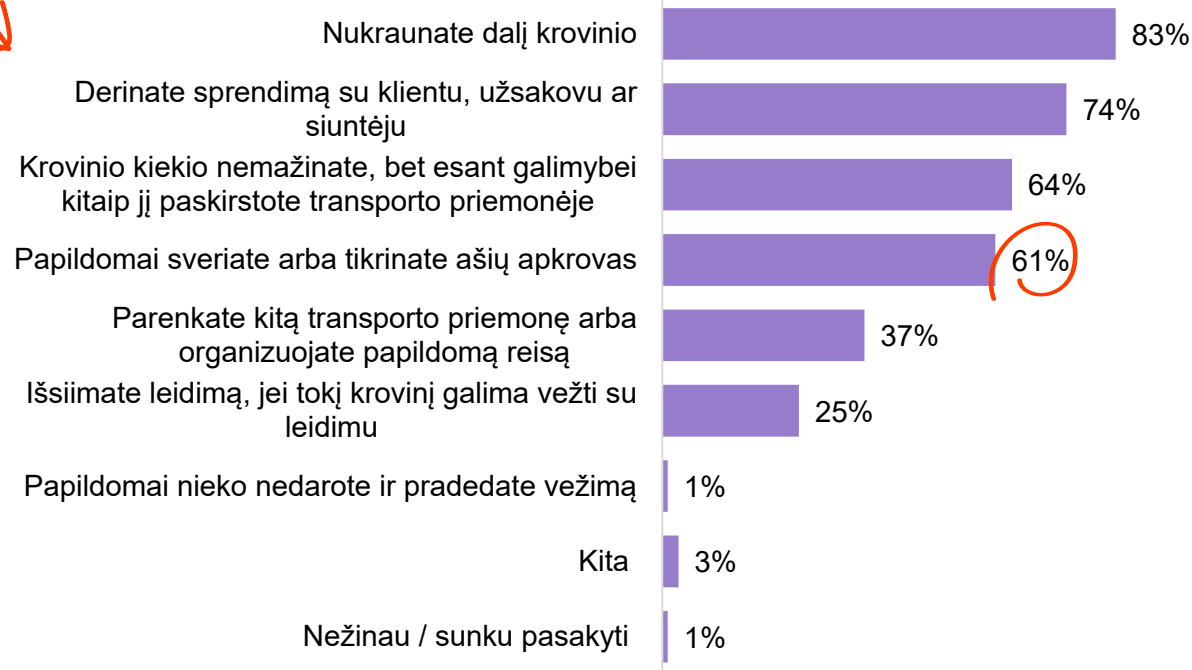
Reikšmingai **daugiau** nei bendras visų respondentų atsakymas |
Reikšmingai **mažiau** nei bendras visų respondentų atsakymas.

GALIMO KROVINIO VIRŠSVORIO ATVEJAI IR TAIKOMI SPRENDIMAI

Kaip dažnai po pakrovimo paaiškėja, kad krovinys gali viršyti leidžiamą svorį ar ašių apkrovą?



Ką dažniausiai darote, kai po pakrovimo kyla įtarimas, kad krovinys gali būti per sunkus?



Galimo viršsvorio situacijos pasitaiko daugumai įmonių, tačiau kilus įtarimui dažniausiai imamas korekcinis veiksmas. Tik 20% teigia, kad tokia situacija niekada nepasitaiko, o dažniausi sprendimai yra dalies krovinio nukrovimas (83%) ir derinimas su klientu ar siuntėju (74%). Vis dėlto faktinį papildomą svėrimą ar ašių apkrovų patikrą atlieka tik 61%.

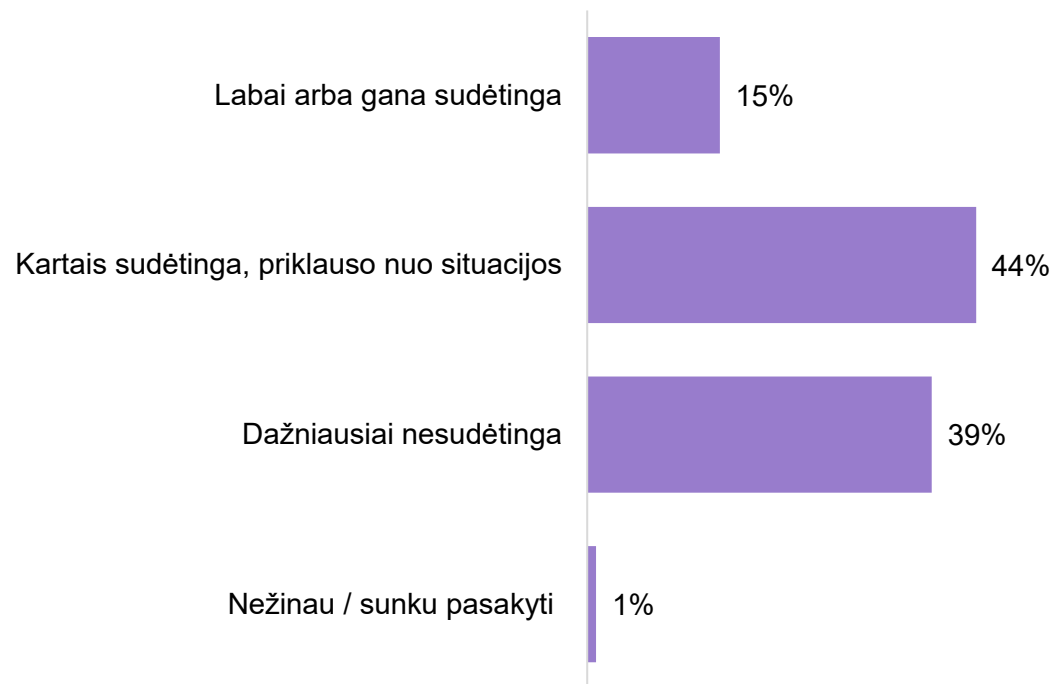
Imtis: visi respondentai (N=350)

Imtis: įmonės, kuriose bent retkarčiais po pakrovimo paaiškėja, kad krovinys gali viršyti leistiną svorį ar ašių apkrovą (N=270)

2. PATIKRŲ IR PAŽEIDIMŲ PATIRTIS

KROVINIO SVORIO IR AŠIŲ APKROVŲ REIKALAVIMŲ LAIKYMOŠI SUDĖTINGUMAS

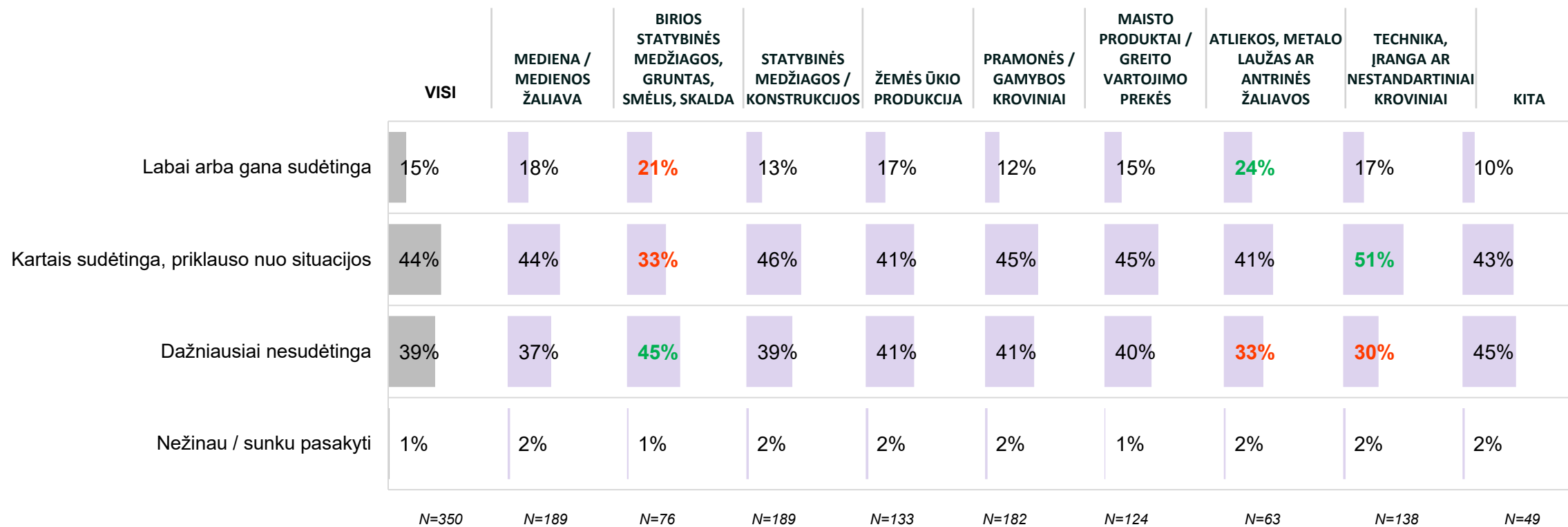
Kaip manote, kiek įmonėms bendrai praktikoje sudėtinga laikytis krovinio svorio ir ašių apkrovų reikalavimų?



- **Reikalavimų laikymasis dažniausiai nėra nuolat sudėtingas, tačiau daugeliui įmonių sunkumų kyla priklausomai nuo situacijos.** 44% nurodo, kad laikytis reikalavimų kartais sudėtinga, o 15% - labai arba gana sudėtinga. Taigi beveik 6 iš 10 įmonių bent tam tikromis aplinkybėmis susiduria su praktiniais sunkumais.
- **Daugiausia iššūkių kyla vežant atliekas ir antrines žaliavas bei techniką ar nestandartinius krovinius.** Atliekų ir metalo laužo vežėjai dažniausiai reikalavimus vertina kaip labai arba gana sudėtingus (24%), o technikos ir nestandartinių krovinių segmente 51% teigia, kad sudėtingumas priklauso nuo konkrečios situacijos.

KROVINIO SVORIO IR AŠIŲ APKROVŲ REIKALAVIMŲ LAIKYMOŠI SUDĖTINGUMAS

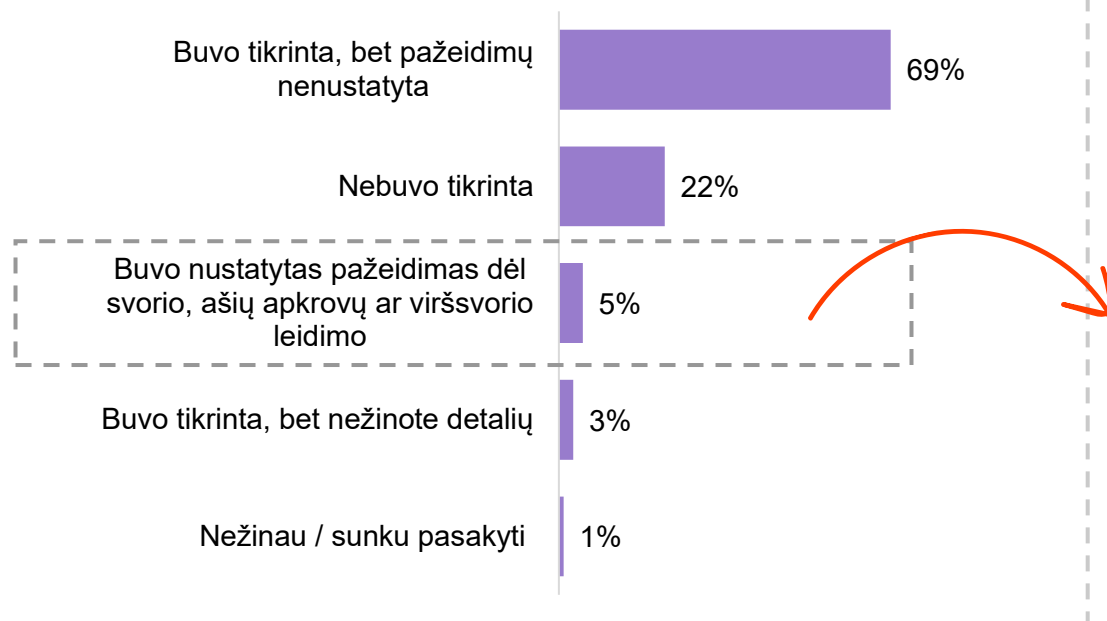
PAGAL VEŽAMŲ KROVINIŲ TIPĄ



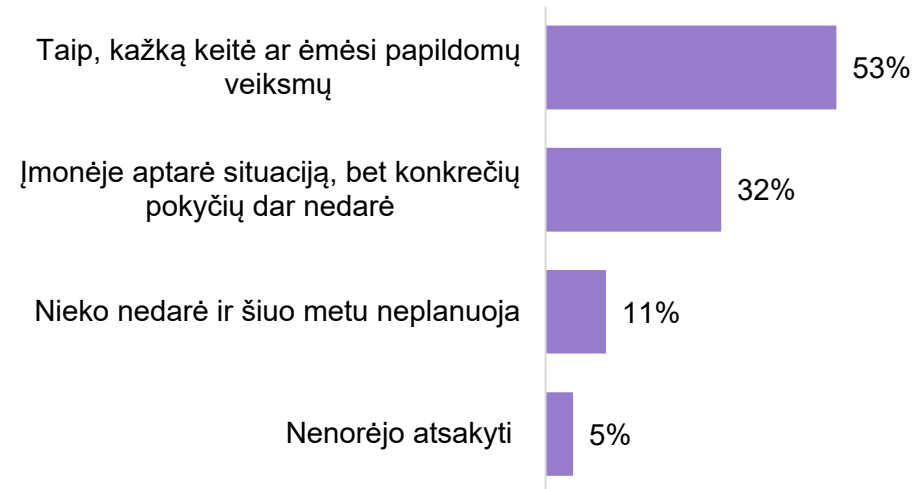
Reikšmingai **daugiau** nei bendras visų respondentų atsakymas |
Reikšmingai **mažiau** nei bendras visų respondentų atsakymas.

PATIKRŲ KELYJE PATIRTIS IR VEIKSMAI NUSTAČIUS PAŽEIDIMĄ

*Kokia buvo Jūsų įmonės patirtis per pastaruosius 12 mėn.
dėl krovinų gabenimo patikrų kelyje?*



*Ar po tokios situacijos Jūsų įmonė ėmėsi kokių nors pakeičiųjų?**



Patikros kelyje dažniausiai neatskleidžia pažeidimų, tačiau net ir nustatčius pažeidimą realūs pakeičiai įmonėse įvyksta ne visada.

- 69% įmonių buvo tikrintos ir pažeidimų nenustatyta, o pažeidimas dėl svorio / ašių apkrovų nustatytas tik 5% atvejų.
- Vis dėlto tarp tų įmonių, kurioms pažeidimas buvo nustatytas, tik 53% ėmėsi konkrečių veiksmų, dar 32% situaciją aptarė, bet pakeičiųjų dar neįgyvendino. Tai rodo, kad vien pažeidimo nustatymas ne visada automatiškai virsta elgsenos pakeičiu - daliai įmonių reikia papildomo spaudimo, aiškesnių reikalavimų ar tolesnės kontrolės.

Imtis: visi respondentai (N=350)

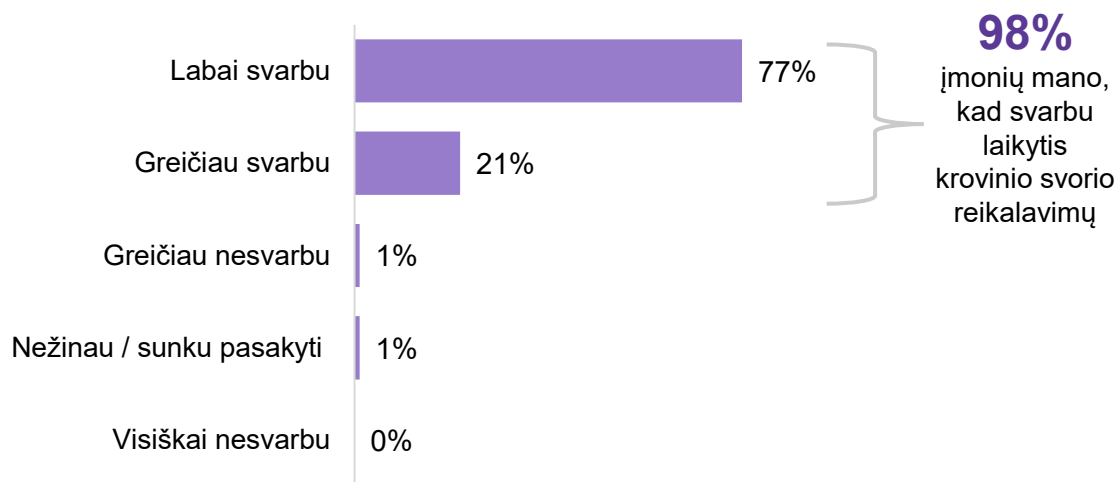
*Imtis: įmonės, kurioms buvo nustatytas pažeidimas dėl svorio,
ašių apkrovų ar viršsvorio leidimo (N=19)*

**Maža respondentų imtis (<50), rezultatai indikacinio pobūdžio*

3. SAŽININGO GABENIMO MOTYVAI IR PAŽEIDIMŲ PRIEŽASTYS

REIKALAVIMŲ LAIKYMOŠI SVARBA IR PAGRINDINIAI MOTYVAI

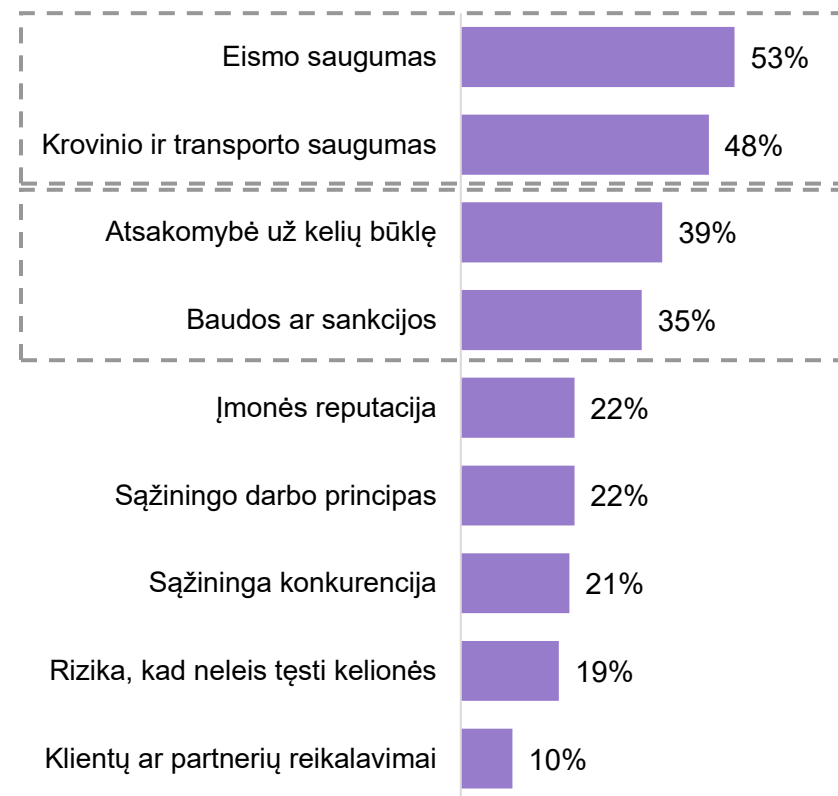
Kaip manote, kiek yra svarbu, kad įmonės laikytųsi krovinio svorio ir ašių apkrovų reikalavimų?



Reikalavimų laikymosi svarba rinkoje beveik nekvestionuojama, o stipriausiai įmones motyvuoja racionalūs, saugumo argumentai. Net 98% mano, kad laikytis reikalavimų svarbu; dažniausiai minimas eismo (53%) bei krovinio ir transporto saugumas (48%), o baudos ir sankcijos yra svarbus, tačiau antrinis motyvas (35%).

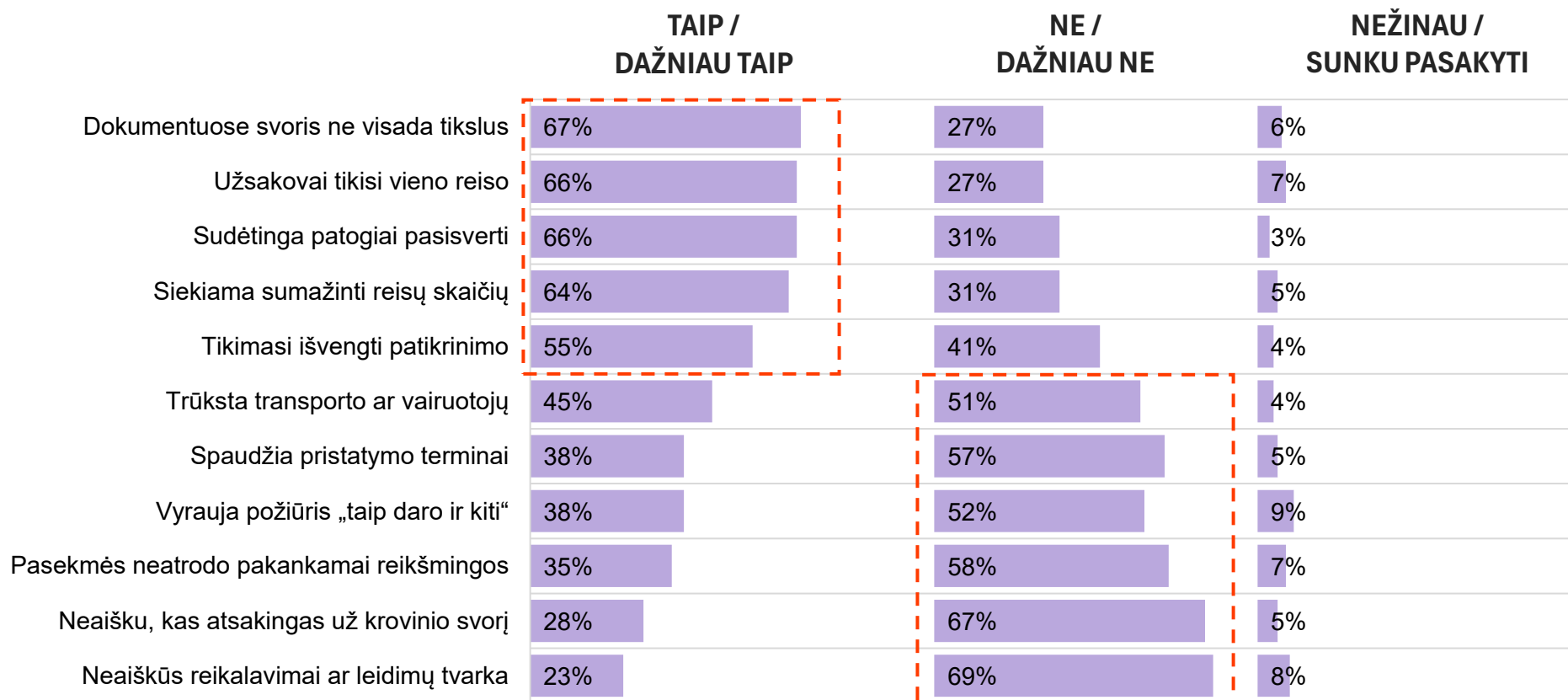
Imtis: visi respondentai (N=350)

Kas, Jūsų nuomone, labiausiai skatina įmones užtikrinti, kad kroviniai neviršytų leidžiamo svorio ar ašių apkrovų?



LEIDŽIAMO SVORIO VIRŠIJIMO PRIEŽASTYS

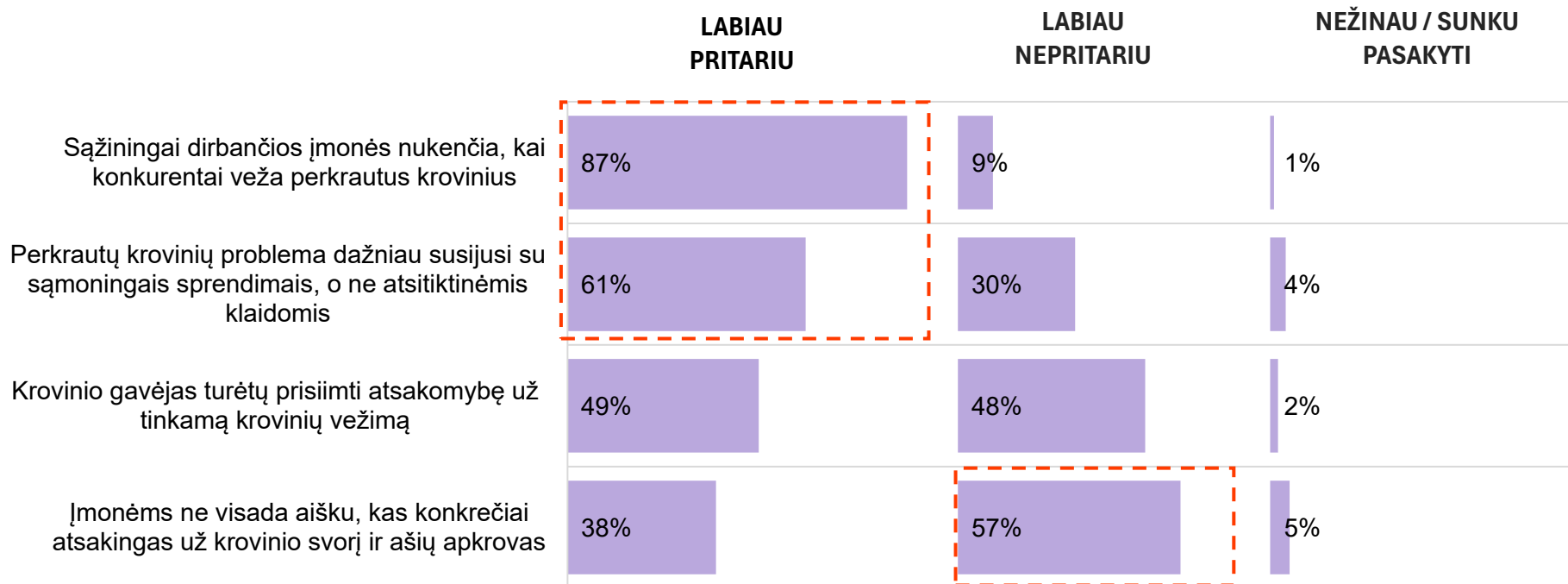
Kaip manote, kodėl įmonės Lietuvoje kartais veža krovinius, kurie gali viršyti leidžiamą svorį ar ašių apkrovą?



Leidžiamo svorio viršijimą dažniausiai lemia praktinių kliūčių ir ekonominio spaudimo derinys.

- Netikslių svorį dokumentuose mini 67%, nepatogų svėrimą - 66%, o užsakovo lūkestį viską išvežti vienu reisu ir siekį mažinti reisų skaičių - atitinkamai 66% ir 64%.
- Kartu 55% nurodo tikėjimąsi išvengti patikrinimo, todėl dalis atvejų susijusi ne tik su sistemos trūkumais, bet ir su sąmoningu rizikos priėmimu.

NUOSTATOS DĖL PERKRAUTŲ KROVINIŲ, KONKURENCIJOS IR ATSAKOMYBĖS



Perkrauti kroviniai pirmiausia suvokiami kaip sąžiningos konkurencijos problema, susijusi su sąmoningais sprendimais.

- 87% mano, kad pažeidėjai kenkia sąžiningai dirbančioms įmonėms, o 61% problemą dažniau sieja su tyčiniu elgesiu nei atsitiktinėmis klaidomis.
- Tuo tarpu dėl krovinio gavėjo atsakomybės aiškaus sutarimo nėra, o dauguma (57%) nelaiko atsakomybės neaiškumo pagrindine problema.

4. PAGRINDINĖS IŽVALGOS IR REKOMENDACIJOS

PAGRINDINĖS ĮŽVALGOS

Reikalavimų svarba nekvestionuojama – elgseną labiausiai palaiko saugumas

98% įmonių atstovų mano, kad reikalavimų laikytis svarbu. Stipriausi motyvai yra eismo saugumas (53%), krovinio ir transporto saugumas (48%) bei atsakomybė už kelių būklę (39%). Reputacija (22%), sąžiningo darbo principas (22%) ir sąžininga konkurencija (21%) minimi gerokai rečiau.

Prevencinė kontrolė taikoma plačiai, tačiau ne visada nuosekliai ar objektyviai

71% įmonių svorį tikrina arba įvertina bent tam tikrais atvejais, tačiau aiškią vidinę tvarką turi tik 45%. Be to, faktinį svėrimą taiko 52% tikrinančių įmonių – dažnai pasitikima dokumentais, kitų pateiktais duomenimis, skaičiavimais ar patirtimi.

Galimo viršsvorio rizika dažnai išryškėja tik po pakrovimo, tačiau įmonės paprastai bando ją koreguoti

Tik 20% įmonių teigia, kad po pakrovimo niekada nekyla įtarimų dėl galimo viršsvorio. Kilus įtarimui, 83% nukrauna dalį krovinio, 74% sprendimą derina su klientu, užsakovu ar siuntėju, o 61% papildomai sveria arba tikrina ašių apkrovas.

Viršsvoris kyla ten, kur praktinės kliūtys sutampa su ekonomine nauda ir toleruojama rizika

Beveik 6 iš 10 įmonių reikalavimų laikytis bent tam tikromis aplinkybėmis yra sudėtinga. Viršsvorį dažniausiai skatina netikslūs duomenys dokumentuose (67%), nepatogus svėrimas (66%), užsakovo lūkestis viską išvežti vienu reisų (66%) ir siekis mažinti reisų skaičių (64%). Kartu 55% mini tikėjimąsi išvengti patikrinimo.

Sąžininga konkurencija palaikoma, tačiau viršsvoris dažnai suvokiamas kaip sąmoningas pasirinkimas

87% respondentų sutinka, kad reikalavimų besilaikančios įmonės nukenčia, kai konkurentai veža perkrautus krovinius. Tuo pat metu 61% mano, kad viršsvoris dažniau susijęs su sąmoningais sprendimais nei su atsitiktinėmis klaidomis.

Atsakomybę prisiima daugelis – jos tikimasi ir iš užsakovo

Atsakomybė už viršsvorio įvertinimą priskiriama siuntėjui (81%), pakrovėjui (68%), vairuotojui (63%), užsakovui (60%) ir vežėjo vadovybei (51%). Tai rodo lūkestį, kad atsakomybė būtų dalijama visoje grandinėje, o ją prisiimtų ne tik vežėjas ar vairuotojas, bet ir užsakovas.

REKOMENDACIJOS

Mažinti situacinių sprendimų erdvę dar prieš išvykimą

Paprastas minimalus priešreisės kontrolės standartas galėtų padėti įmonėms aiškiau apsibrėžti, kas ir kada tikrina svorį, kada nepakanka dokumentų ar patirties ir kada reikalingas faktinis svėrimas. Kartu aktualus patogesnis svėrimo galimybių prieinamumas.

Bendrą atsakomybę paversti pasidalyta, bet atsekama – įtraukiant ir užsakova

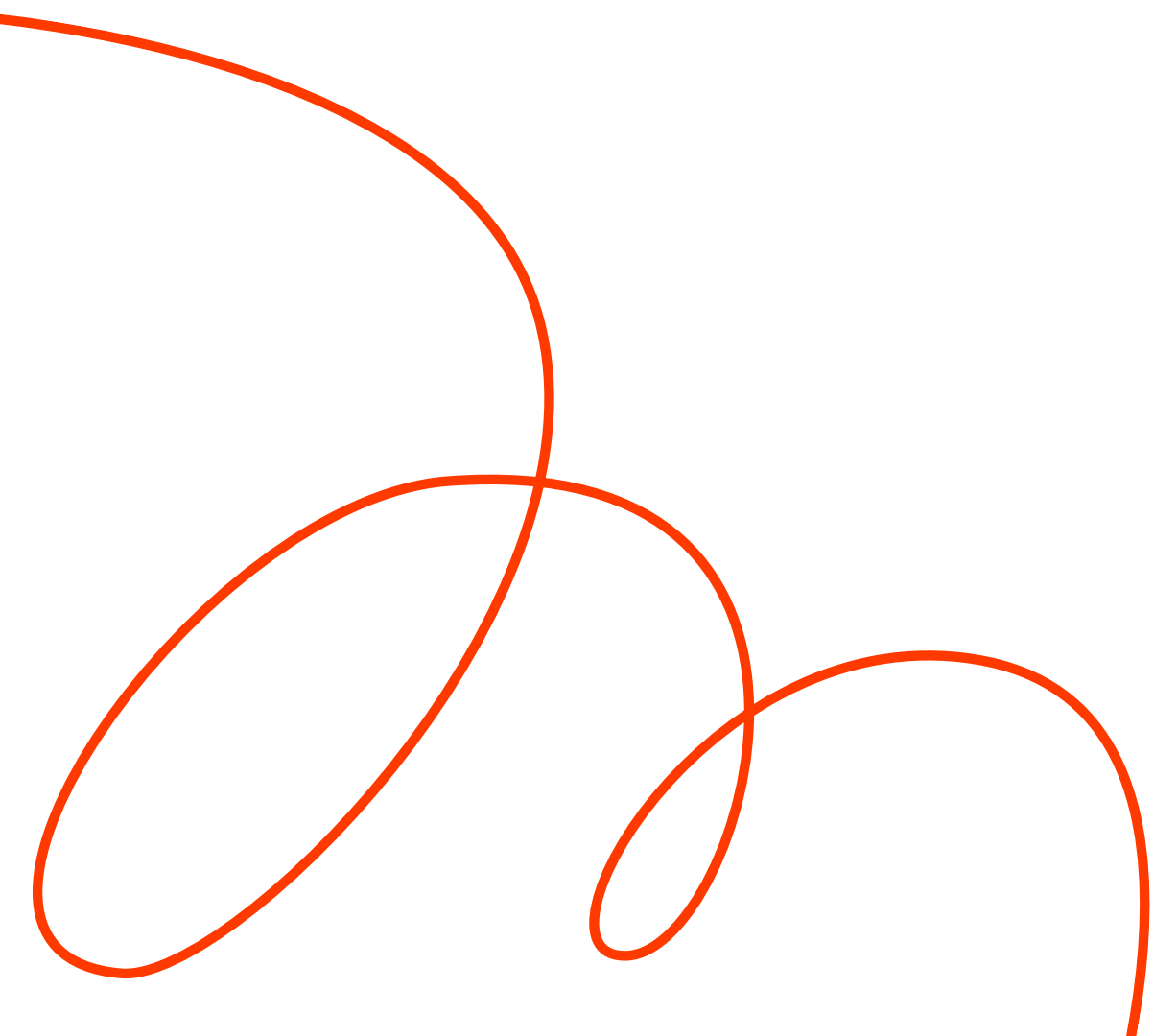
Atsakomybė neturėtų likti tik vežėjui ar vairuotojui, kai sprendimui įtaką daro siuntėjo duomenys, pakrovėjo veiksmai ir užsakovo lūkesčiai. Svarbu aiškiai susieti kiekvieno dalyvio atsakomybę su jo turėta informacija, priimtu sprendimu ir galimybe užkirsti kelią pažeidimui. Tyrimas rodo lūkestį, kad atsakomybę prisiimtų ir užsakovas / klientas – jį kaip atsakingą grandinės dalyvį nurodo 60% respondentų.

Neleisti viršsvoriui tapti konkurenciniu pranašumu

Kai tikimasi išvengti patikrinimo, o galimos baudos ar kitos pasekmės neatrodo pakankamai reikšmingos, dalis rinkos linkusi rizikuoti. Todėl pažeidimo pasekmės turėtų ne tik atgrasyti, bet ir panaikinti naudą, gaunamą sutaupius papildomą reisą, laiką ar kitus kaštus. Tai svarbu tiek saugumui, tiek sąžiningų konkurencinių sąlygų apsaugai.

Komunikacijoje pirmiausia remtis saugumu, sąžiningumą sieti su verslo apsauga

Eismo, krovinio ir transporto saugumas yra stipriausi elgsenos motyvai. Sąžiningos konkurencijos tema galėtų papildyti šią žinutę, parodant, kad kontrolė saugo ne tik kelius, bet ir sąžiningai dirbančias įmones.



SUSISIEKIME!

Dr. Eleonora Šeimienė
+370 608 50 545
eleonora.seimiene@hubel.lt

Laura Zigmantė
+370 610 47 770
laura.zigmante@hubel.lt

HUBEL

*H***UBEL**