



Kuriame
Lietuvos ateitį
2014–2020 metų
Europos Sąjungos
fondų investicijų
veiksmų programa



LIETUVOS RESPUBLIKOS
SUSISIEKIMO MINISTERIJA

CIVITTA

2007–2013 m. laikotarpio ES struktūrinių fondų poveikio transportui
vertinimas

Galutinė vertinimo ataskaita

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija

Gedimino pr. 17, LT-01505 Vilnius

sumin@sumin.lt

Kontaktinis asmuo: ES paramos koordinavimo skyriaus vedėjas Arūnas Jurevičius

+370 523 93906

arunas.jurevicius@sumin.lt

UAB „Civitta“

Gedimino pr. 27, LT-01104 Vilnius

info@civitta.lt

Kontaktinis asmuo: Projektų vadovas Gintautas Nedzveckas

+370 695 95120

gintautas.nedzveckas@civitta.lt

2016 m. kovo 13 d.

Turinys

LENTELIŲ SĄRAŠAS	6
PAVEIKSLŲ SĄRAŠAS	8
SANTRUMPOS	11
SANTRAUKA.....	12
SUMMARY.....	22
ĮVADAS.....	32
1. TYRIMO METODOLOGIJA	34
1.1. Vertinimo uždaviniai ir klausimai.....	34
1.2. Tyrimo metodai.....	37
1.3. Vertinimo procesas	39
2. 2007–2013 M. ES FINANSAVIMO LAIKOTARPIU TRANSPORTO SEKTORIUJE NUSTATYTŲ TIKSLŲ, UŽDAVINIŲ, PRIEMONIŲ IR PROJEKTŲ TINKAMUMAS BESIKEIČIANT EKONOMINEI SITUACIJAI	43
2.1. Pagrindinės Lietuvos transporto sektoriaus plėtros problemos prieš pradėdant 2007–2013 m. ES struktūrinių fondų finansavimo laikotarpį	43
2.1.1. Lietuvos transporto tinklas.....	44
2.1.2. Kelių transportas	44
2.1.3. Geležinkelių transportas.....	47
2.1.4. Vandens transportas	49
2.1.5. Oro transportas	51
2.1.6. Logistikos centrai ir multimodalinis transportas.....	52
2.2. Esminiai Lietuvos transporto srities procesai ir tendencijos 2007–2015 m.: pokyčiai, pagrindiniai jiems įtakos turėję veiksniai bei transporto rodiklių dinamika Lietuvoje ir ES	56
2.2.1. Kelių transporto rodiklių dinamika.....	56
2.2.2. Geležinkelių transporto rodiklių dinamika	61
2.2.3. Vandens transporto rodiklių dinamika.....	64
2.2.4. Oro transporto rodiklių dinamika.....	66
2.2.5. Pagrindinės kelių, geležinkelių, vandens ir oro transporto sektorių raidos tendencijos Lietuvoje	69
2.2.6. Pagrindines Lietuvos transporto sektoriaus raidos tendencijas lėmę veiksniai.....	69
2.3. Finansavimo priemonių, remiamų veiklų ir paramos skyrimo procedūrų tinkamumas tikslams, uždaviniams pasiekti	75
2.3.1. Finansavimo priemonių ir remiamų veiklų tinkamumas tikslams ir uždaviniams pasiekti	75
2.3.2. Paramos skyrimo procedūrų tinkamumas tikslams, uždaviniams pasiekti	84
2.4. Suplanuotų ir įgyvendintų projektų tinkamumas tikslams, uždaviniams pasiekti.....	89
2.4.1. Didžiausios apimties suplanuotų ir įgyvendintų projektų tinkamumo vertinimas	89
2.4.2. Bendrinis suplanuotų ir įgyvendintų projektų bei remiamų veiklų tinkamumo vertinimas	89

3. ES STRUKTŪRINIŲ FONDŲ LĖŠŲ PANAUDOJIMO POVEIKIO ATSKIRIEMS TRANSPORTO RŪŠIŲ SEKTORIAMS VERTINIMAS	97
3.1. Svarbiausi rezultatai, sukurti transporto srityje SSVP 3 prioriteto ir EAVP 4 bei 5 prioritetų apimtyje; priemonių rezultatyvumas ir jų lėmę veiksniai	98
3.1.1. Lietuvos transporto plėtros srityje sukurti rezultatai ir jų pasiekimo laipsnis	98
3.1.2. Lietuvos transporto plėtros srityje sukurtų rezultatų reikšmė	109
3.2. ES struktūrinių fondų intervencijų įtaka laikotarpio pradžioje identifikuotų problemų sprendimui ir strateginiams konteksto rodikliams; pasiektų rezultatų ir poveikio atitikimas tikslinių grupių poreikiams ir interesams.....	112
3.2.1. ES investicijų intervencijų logikos rekonstravimas.....	112
3.2.2. Tikslinių grupių poreikių ir interesų tenkinimas.....	126
3.2.3. ES intervencijų įtaka strateginiams konteksto rodikliams	139
3.3. Vertinamų ES intervencijų santykis su kitomis priemonėmis ir projektais, finansuotais 2007–2013 m. ES struktūrinių fondų lėšomis	150
4. 2007–2013 M. ES STRUKTŪRINIŲ FONDŲ LĖŠOMIS ĮGYVENDINTŲ PROJEKTŲ PAKANKAMUMAS TIKSLAMS BEI UŽDAVINIAMS PASIEKTI, SKIRTŲ LĖŠŲ PANAUDOJIMO EFEKTYVUMAS.....	158
4.1. Transporto sektoriaus projektų lėšų pakankamumas pagal įgyvendinimo rodiklius	158
4.2. Lėšų pakankamumo vertinimas pagal vidutinę produkto kainą.....	161
4.3. Nustatytų tikslų ir uždavinių bei geriausių rezultatų pasiekimo mažiausiomis sąnaudomis vertinimas	164
4.3.1. Rinkos konkurencingumo vertinimas.....	164
4.3.2. Santykinės produktams ir rezultatams kurti skirtos paramos išskirčių analizė.....	165
4.4. Įgyvendintų projektų pakankamumas nustatytiems prioriteto tikslams, uždaviniams, suplanuotiems rezultatams pasiekti, projektų rodikliai ir tai lėmę veiksniai	175
4.4.1. Projektų pakankamumas prioritetų tikslams, uždaviniams ir rezultatams pasiekti	175
4.4.2. Projektų metu faktiškai pasiektų rezultatų skirtumai / pokyčiai, lyginant su numatytais....	175
4.4.3. Rodiklių pasiekimą lėmę vidiniai ir išoriniai veiksniai.....	178
4.5. Investuotų lėšų įtaka horizontaliųjų prioritetų įgyvendinimui	183
4.6. Pasiektų rezultatų tęstinumas	188
4.6.1. Projektų rezultatų tęstinumo vertinimas	188
4.6.2. Svarbiausių projekto tęstinumui įtakos turinčių veiksnių apžvalga	192
5. TRANSPORTO SEKTORIAUS PROJEKTŲ POVEIKIS VISUOMENEI, EKONOMIKAI IR VERSLUI.....	198
5.1. Ilgalaikiai socialiniai ir ekonominiai vertinamų projektų padariniai ir jų įtaka visuomenei, ekonomikai ir verslui.....	198
5.1.1. Ilgalaikiai projektų socialiniai ir ekonominiai padariniai	198
5.1.2. Investicijų grąža nuo investuotų lėšų	200
5.1.3. Poveikis nedarbo lygio pokyčiui	202
5.1.4. Krovinių skaičiaus dinamika kiekvienoje transporto srityje	204
5.1.5. Keleivių skaičiaus dinamika kiekvienoje transporto srityje.....	208

5.1.6. Poveikis gyventojams, verslui, investicijų patrauklumui.....	210
5.2. Projektų įgyvendinimo įtaka transeuropinių transporto tinklų plėtrai.....	219
5.3. Rekomendacijos LR SusMin ir projektų vykdytojams	222
INFORMACIJOS ŠALTINIŲ SĄRAŠAS	227

Lentelių sąrašas

Lent. 1: Vertinimo uždaviniai ir klausimai.....	34
Lent. 2: Vertinimo metu taikytų metodų apžvalga	37
Lent. 3: Vertinimo metu atliktų interviu respondentų sąrašas.....	39
Lent. 4: Lietuvos transporto tinklas prieš 2007–2013 m. ES struktūrinių fondų finansavimą.....	44
Lent. 5: Žvyrkelių dalis Lietuvos automobilių kelių tinkle, 2006 m.	46
Lent. 6: Lietuvos ir ES geležinkelių transporto tinklo palyginimas, 2003 m.....	47
Lent. 7: Kelių transporto tinklo plėtra Lietuvoje ir ES, 2007–2015 m., tūkst. km.....	56
Lent. 8: Viešojo transporto priemonių pasiskirstymas pagal eksploataavimo metus Lietuvoje ir ES, 2007–2013 m., %	60
Lent. 9: Geležinkelių transporto tinklo plėtra Lietuvoje ir ES, 2007–2015 m., km	61
Lent. 10: Vidutinis 1 keleiviniu traukiniu per metus nukeliamas atstumas Lietuvoje ir ES, 2007–2014 m., mln. keleivių km	62
Lent. 11: Eismo įvykių geležinkeliuose skaičius Lietuvoje ir ES, 2007–2015 m., vnt.	63
Lent. 12: Vandens transportui naudojamų vidaus vandenų ilgis Lietuvoje ir ES, 2007–2014 m., km.....	66
Lent. 13: Oro transportu gabenamų krovinių ir pašto siuntų kiekis Lietuvoje ir ES, 2007–2015 m., t/1 mln. BVP Eur.....	68
Lent. 14: Pagrindines Lietuvos transporto sektoriaus raidos tendencijas lėmę veiksniai	69
Lent. 15: 1 priemonės „Kompleksinė ekologiško viešojo transporto plėtra“ projektų numatyti ir pasiekti rezultatai, rezultatyvumas	99
Lent. 16: 2 priemonės „Kelių tinklo tobulinimas gerinant saugų eismą ir mažinant neigiamą poveikį aplinkai“ projektų numatyti ir pasiekti rezultatai, rezultatyvumas	100
Lent. 17: 3 priemonės „Valstybinės reikšmės kelių ir geležinkelių infrastruktūros techninių parametru gerinimas“ projektų numatyti ir pasiekti rezultatai, rezultatyvumas	101
Lent. 18: 4 priemonės „Savivaldos transporto infrastruktūros modernizavimas ir plėtra“ projektų numatyti ir pasiekti rezultatai, rezultatyvumas.....	103
Lent. 19: 5 priemonės „Sąlygų regioninei laivybai gerinimas, keleivių aptarnavimo pajėgumų tobulinimas“ projektų numatyti ir pasiekti rezultatai, rezultatyvumas.....	104
Lent. 20: 6 priemonės „Transeuropinės reikšmės automobilių kelių infrastruktūros pralaidumo didinimas, techninių parametru gerinimas“ projektų numatyti ir pasiekti rezultatai, rezultatyvumas.....	105
Lent. 21: 7 priemonės „Transeuropinės reikšmės geležinkelio linijų modernizavimas ir plėtra, reikiamos infrastruktūros sukūrimas viešiesiems logistikos centrams steigti“ projektų numatyti ir pasiekti rezultatai, rezultatyvumas.....	106
Lent. 22: 8 priemonės „Krovinių ir keleivių aptarnavimo infrastruktūros plėtra Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste“ projektų numatyti ir pasiekti rezultatai, rezultatyvumas	107
Lent. 23: 9 priemonės „Tarptautinių oro uostų keleivių terminalų išplėtimas, skrydžių saugos ir aviacijos saugumo priemonių diegimas“ projektų numatyti ir pasiekti rezultatai, rezultatyvumas	108
Lent. 24: 10 priemonės „Saugų eismą gerinančios inžinerinės infrastruktūros diegimas, miestų aplinkelių tiesimas“ projektų numatyti ir pasiekti rezultatai, rezultatyvumas.....	109
Lent. 25: Transporto sektoriaus įmonių apyvartos, įmonių skaičiaus ir bendrojo veiklos pelno rodiklių 2007–2014 m. lyginimas su visų Lietuvos ūkio sektorių įmonių rodikliais	130
Lent. 26: Planuotos ir faktiškai pasiektos EAVP strateginių konteksto rodiklių reikšmės	139
Lent. 27: Krovinių pervežimo geležinkeliais ryšys su užsienio prekybos kaita 2007–2015 m.....	145
Lent. 28: Vertinamų ES intervencijų sąsaja su kitomis ES 2007–2013 m. finansuotomis priemonėmis ir projektais	152
Lent. 29: Vidutinė lėšų suma, skiriama atitinkamam rodiklio vienetui pagal 1 priemonę „Kompleksinė ekologiško viešojo transporto plėtra“.....	161
Lent. 30: Vidutinė lėšų suma, skiriama atitinkamam rodiklio vienetui pagal vertinamas EAVP 4 prioriteto priemones	162

Lent. 31: Vidutinė lėšų suma, skiriama atitinkamam rodiklio vienetui pagal vertinamas EAVP 5 prioriteto priemones	163
Lent. 32: Veiksmų programų prieduose suformuoti ir faktiškai pasiekti priemonių stebėsenos rodikliai	176
Lent. 33: Transporto sektoriaus plėtros projektų įtaka horizontaliųjų ES prioritetų įgyvendinimui	184
Lent. 34: Pagrindinių Lietuvos užsienio prekybos partnerių ūkio raidos prognozė iki 2017 m., realus metinis BVP augimas %.....	193
Lent. 35: ES struktūrinės paramos investicijų transporto sektoriuje grąža 2005–2020 m.	201
Lent. 36: Krovinių skaičiaus dinamika pagal transporto šakas 1997–2015 m., tūkst. t	205
Lent. 37: Keleivių skaičiaus dinamika pagal transporto šakas 1997–2015 m., tūkst. asm.....	208
Lent. 38: Individualių ir viešų transporto priemonių, kelionių apimtys skaičius, 1997–2015 m.	209
Lent. 39: ES struktūrinių fondų poveikis transporto sektoriaus darbo užmokesčio augimui, 2005–2020 m.	211
Lent. 40: Lietuvos konkurencingumo ir kiekvienos transporto rūšies vertinimas 2007–2015 m.	216
Lent. 41: Transeuropinių transporto projektų apimtys	219
Lent. 42: Vertinimo rekomendacijos.....	224

Paveikslų sąrašas

Pav. 1: Keleivių vežimas geležinkelių transportu 1992–2006 m., tūkst. keleivių.....	48
Pav. 2: Krovinių vežimo Lietuvos geležinkeliais apimtis 2000–2005 m., mln. t.....	49
Pav. 3: Oro transporto keleivių skaičiaus dinamika Lietuvos oro uostuose, 1993–2005 m., tūkst.	51
Pav. 4: Kelionės kelių transportu per metus Lietuvoje ir ES, 2007–2014 m., mlrd. keleivių km <i>per capita</i> 57	
Pav. 5: Metinis krovinių pervežimo keliais kiekis Lietuvoje ir ES, 2007–2015 m., t/1 mln. BVP Eur	58
Pav. 6: Automobilių skaičius 1 tūkst. gyventojų Lietuvoje ir ES, 2007–2015 m., vnt.	58
Pav. 7: Eismo įvykių, tenkančių 100 tūkst. gyventojų, skaičius Lietuvoje, 2007–2015 m., vnt.....	59
Pav. 8: Eismo įvykiuose žuvusių asmenų skaičius, tenkantis 1 mln. gyventojų Lietuvoje ir ES, 2007–2015 m., asm.....	60
Pav. 9: Kelionių traukiniais apimtis Lietuvoje ir ES, 2007–2015 m., keleivių km <i>per capita</i>	62
Pav. 10: Geležinkeliais transportuojamų krovinių apimtys Lietuvoje ir ES, 2007–2015 m., tkm/1 mln. BVP Eur	63
Pav. 11: Visuose šalies jūrų uostuose įsilaipinusių ir išsilaipinusių vandens transporto keleivių skaičius Lietuvoje ir ES, 2007–2015 m., tūkst. (Lietuvai) ir mln. (ES).....	64
Pav. 12: Grynas visuose šalies jūrų uostuose gabentų krovinių svoris Lietuvoje ir ES, 2007–2014 m., t <i>per capita</i>	65
Pav. 13: Grynas šalies jūrų uostuose gabentų krovinių svoris Lietuvoje ir ES, 2007–2014 m., t/1 mln. BVP Eur	65
Pav. 14: Komercinių orlaivių parko dydis, vnt., tenkantys 1 mln. gyventojų Lietuvoje ir ES, 2007–2015 m.	67
Pav. 15: Oro uostuose aptarnautų asmenų skaičius 1 tūkst. Lietuvos ir ES gyventojų, 2007–2015 m., asm.	67
Pav. 16: Oro keleivių skaičiaus augimas Lietuvos oro uostuose 2007–2015 m., tūkst. asm.	68
Pav. 17: Tinkamumas loginiame rezultatyvumo ir poveikio Vertinimo modelyje	75
Pav. 18: 1 priemonės „Kompleksinė ekologiško viešojo transporto plėtra“ apimtyje projektams skirto finansavimo pasiskirstymas pagal remiamas veiklas.....	78
Pav. 19: Pagrindinės 2007–2013 m. ES finansavimo laikotarpio investicijų Lietuvos transporto sektoriuje tikslų, uždavinių ir priemonių kryptys.....	79
Pav. 20: Krovinių vežimas geležinkeliais, 1995–2015 m., mln. t.....	82
Pav. 21: Regionų projektų planavimo procedūra	86
Pav. 22: Projekto atitikimo strateginiams tikslams ir uždaviniams vertinimas.....	90
Pav. 23: 1 priemonės „Kompleksinė ekologiško viešojo transporto plėtra“ intervencijos logika	114
Pav. 24: 2 priemonės „Kelių ir geležinkelių tinklo tobulinimas gerinant saugų eismą ir mažinant neigiamą poveikį aplinkai“ intervencijos logika.....	115
Pav. 25: 3 priemonės „Valstybinės reikšmės kelių ir geležinkelių infrastruktūros techninių parametru gerinimas“ intervencijos logika.....	116
Pav. 26: 4 priemonės „Savivaldos transporto infrastruktūros modernizavimas ir plėtra“ intervencijos logika.....	117
Pav. 27: 5 priemonės „Sąlygų regioninei laivybai gerinimas, keleivių aptarnavimo pajėgumų tobulinimas“ intervencijos logika.....	118
Pav. 28: 6 priemonės „Transeuropinės reikšmės automobilių kelių infrastruktūros pralaidumo didinimas, techninių parametru gerinimas“ intervencijos logika	119
Pav. 29: 7 priemonės „Transeuropinės reikšmės geležinkelio linijų modernizavimas ir plėtra, reikiamos infrastruktūros sukūrimas viešiesiems logistikos centrams steigti“ intervencijos logika	120
Pav. 30: 8 priemonės „Krovinių ir keleivių aptarnavimo infrastruktūros plėtra Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste“ intervencijos logika.....	121
Pav. 31: 9 priemonės „Tarptautinių oro uostų keleivių terminalų išplėtimas, skrydžių saugos ir aviacijos saugumo priemonių diegimas“ intervencijos logika.....	122

Pav. 32: 10 priemonės „Saugų eismą gerinančios inžinerinės infrastruktūros diegimas, miestų aplinkelių tiesimas“ intervencijos logika	123
Pav. 33: Sąsaja tarp produkto ir rezultato rodiklių pasiekimo laipsnių, %.....	125
Pav. 34: Sąsaja tarp produkto ir rezultato rodiklių pasiekimo laipsnių, % (skaičiuojant be 4 priemonės išskirties)	126
Pav. 35: Paramos gavėjų identifikuoti tikslinių grupių poreikiai.....	127
Pav. 36: Transporto sektoriaus plėtros teikiama nauda verslo įmonėms.....	129
Pav. 37: Krovinių apyvartos (tkm) ir vežimo apimčių (t) kasmetis augimas 2007–2014 m., %.....	132
Pav. 38: Lietuvos regionų BVP <i>per capita</i> rodiklio 2007 m. ir augimo 2007–2015 m. laikotarpiu sąsaja..	133
Pav. 39: Lietuvos savivaldybių vidutinio mėnesinio <i>neto</i> darbo užmokesčio rodiklio 2007 m. ir augimo 2007–2015 m. laikotarpiu sąsaja	133
Pav. 40: Ryšys tarp investicijų į transporto sektorių ir ekonomikos augimo	135
Pav. 41: Krovinių apyvartos visų rūšių transportu kasmetis augimas 2004–2015 m. (prieš ir po ES intervencijų įgyvendinimo), mlrd. tkm.....	136
Pav. 42: Lietuvos transporto sektoriaus sukuriama ir bendrojo metinio BVP raida 1999–2015 m., mln. Eur ir %	137
Pav. 43: Keleivių apyvartos visų rūšių transportu kasmetis augimas 2004–2015 m. (prieš ir po ES intervencijų įgyvendinimo), mlrd. keleivio km.....	137
Pav. 44: Paramos gavėjų identifikuotas tikslinių grupių poreikių tenkinimas	138
Pav. 45: <i>Ro-Ro</i> krovinių srauto Klaipėdos uoste augimas 2005–2015 m. (prieš ir po ES intervencijų įgyvendinimo), mln. t	141
Pav. 46: <i>Ro-Ro</i> krovinių srauto Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste, ES-28 bei Lietuvos BVP dinamika 2006–2015 m., %	142
Pav. 47: Konkurencinė Baltijos jūros rytinės pakrantės uostų aplinka, 2006–2015 m., mln. t aptarnaujamų krovinių	143
Pav. 48: Krovinių pervežimo geležinkeliais augimas 2005–2015 m. (prieš ir po ES intervencijų įgyvendinimo), mln. t	144
Pav. 49: Krovinių pervežimo geležinkeliais, ES-28 bei Lietuvos BVP dinamika 2006–2015 m., %.....	145
Pav. 50: Oro uostuose aptarnautų keleivių srauto augimas 2005–2015 m. (prieš ir po ES intervencijų įgyvendinimo), mln. keleivių	147
Pav. 51: Tarptautinės migracijos srautų kaita 2005–2015 m., asm.	148
Pav. 52: Paramos gavėjų identifikuotas projektams skirtų lėšų pakankamumas.....	159
Pav. 53: Greitkelių, kelių tiesimo, jų pamatų ir dangos klojimo darbų rangovų rinkos dalys, 2007–2015 m., %	164
Pav. 54: Geležinkelių ir funikulierių transporto sistemų statybos darbų rangovų rinkos dalys, 2007–2015 m., %	165
Pav. 55: Atnaujintų viešojo transporto priemonių (vnt.) sąryšis su projektams skirtomis lėšomis (mln. Eur)	166
Pav. 56: Įrengtų ir rekonstruotų dviračių takų (km) sąryšis su projektams skirtomis lėšomis (mln. Eur)..	167
Pav. 57: Nutiestų naujų ir rekonstruotų esamų automobilių kelių (valstybinės reikšmės kelių, nepriklausančių TEN-T tinklui) (km) sąryšis su projektams skirtomis lėšomis (mln. Eur)	167
Pav. 58: Sutrumpėjusios kelionės rekonstruotais automobilių keliais (mln. automobilių val.) sąryšis su projektams skirtomis lėšomis (mln. Eur)	168
Pav. 59: Nutiestų naujų ir rekonstruotų esamų automobilių kelių (savivaldybių kelių ir gatvių) (km) sąryšis su projektams skirtomis lėšomis (mln. Eur).....	169
Pav. 60: Nutiestų naujų ir rekonstruotų esamų TEN-T tinklo automobilių kelių (km) sąryšis su projektams skirtomis lėšomis (mln. Eur).....	170
Pav. 61: Nutiestų naujų ir rekonstruotų esamų TEN-T tinklo geležinkelių kelių (km) sąryšis su projektams skirtomis lėšomis (mln. Eur).....	171
Pav. 62: Padidėjusio Klaipėdos geležinkelio mazgo pajėgumo (mln. t) sąryšis su projektams skirtomis lėšomis (mln. Eur)	172
Pav. 63: Papildomai aptarnautų keleivių (mln. asm.) sąryšis su projektams skirtomis lėšomis (mln. Eur) 172	
Pav. 64: Nutiestų ir rekonstruotų kelių (km) sąryšis su projektams skirtomis lėšomis (mln. Eur).....	173

Pav. 65: Sutaupyto laiko (mln. automobilių val.) sąryšis su projektams skirtomis lėšomis (mln. Eur)	173
Pav. 66: Nedarbo lygio dinamika Lietuvoje 2005–2015 m., %.....	179
Pav. 67: Statybų sąnaudų elementų kainų indekso raida 2000–2012 m., 2005 m. = 100.....	180
Pav. 68: Lietuvos keliuose žuvusiųjų ir sužeistųjų pokytis 2005–2015 m.	181
Pav. 69: Gyventojų skaičiaus mažėjimas 2005–2005 m., asm.	182
Pav. 70: BVP <i>per capita</i> skirtinguose Lietuvos regionuose, 2005–2014 m., tūkst. Eur ir %.....	187
Pav. 71: Nominalus metinis BVP augimas 2009–2017 m., %.....	192
Pav. 72: Susisiekimo infrastruktūros (transporto) ES finansavimo priemonės 2014–2020 m. laikotarpyje	195
Pav. 73: Realios įplaukos į KPPP 2008–2016 m., mln. Eur	196
Pav. 74: Ilgalaikius socialinius ir ekonominius padarinius keliantys vertinamų projektų rezultatai.....	199
Pav. 75: Investicijų grąža nuo investuotų lėšų modelio forma	200
Pav. 76: ES struktūrinių fondų lėšomis finansuojamų projektų vykdytojams išmokėta (EK deklaruota) paramos suma, mln. Eur, 2009–2016 m.	201
Pav. 77: ES struktūrinių fondų investicijų grąža, išreikšta sukurta BPV, mlrd. Eur [grąža nuo 1 investuoto Eur, Eur], 2009–2020 m.	202
Pav. 78: ES struktūrinių fondų paramos ir LR nedarbo lygio sąsaja, 2008–2015 m.....	203
Pav. 79: Krovinių gabenimo visomis transporto rūšimis pasiskirstymas laike, mln. t	205
Pav. 80: Visais transporto sektoriais gabenamų krovinių apimtys, 1997–2015 m., %	206
Pav. 81: Transporto ir saugojimo sektoriaus BVP 1997–2015 m., mlrd. Eur	207
Pav. 82: Krovinių, gabenamų visomis transporto priemonėmis (išskyrus jūrų transportą), našumas Eur/tkm	207
Pav. 83: Asmenų, keliavusių visų rūšių transporto priemonėmis, skaičius, 1997–2015 m., mln. asm.....	209
Pav. 84: Asmenų, keliaujančių visų rūšių transporto priemonėmis, apyvartos našumas Eur/kkm.....	210
Pav. 85: ES struktūrinių fondų investicijų transporto sektoriuje poveikio darbo užmokesčiui modelio forma	211
Pav. 86: ES struktūrinių fondų investicijų dėka išaugęs transporto sektoriaus darbuotojų vidutinis mėnesio <i>bruto</i> darbo užmokestis, 2005–2015 m.	212
Pav. 87: Ūkio subjektams suteiktų paslaugų indeksai, 2010 m. = 100.....	214
Pav. 88: TUI ir tiesioginių investavimų įmonių į transporto sektorių skaičiaus tendencijos 2008–2015 m.	215

Santrumpos

AB	Akcinė bendrovė
BPD	Bendrasis programavimo dokumentas
BPV	Bendroji pridėtinė vertė
BVP	Bendrasis vidaus produktas
Civitta	UAB „Civitta“
CPVA	VšĮ „Centrinė projektų valdymo agentūra“
CVP IS	Centrinė viešųjų pirkimų informacinė sistema
EAVP	2007–2013 m. Ekonomikos augimo veiksmų programa
EITP	Europos infrastruktūros tinklų priemonė
EK	Europos Komisija
ERPF	Europos regioninės plėtros fondas
ES, Bendrija	Europos Sąjunga
EVRK	Ekonominės veiklos rūšių klasifikatorius
Galutinė ataskaita	2007–2013 m. laikotarpio ES struktūrinių fondų poveikio transportui vertinimo galutinė ataskaita
IT	Informacinės technologijos
KPPP	Kelių priežiūros ir plėtros programa
LAKD	Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Susisiekimo ministerijos
LR	Lietuvos Respublika
LR FinMin	Lietuvos Respublikos finansų ministerija
LR SAM	Lietuvos Respublikos sveikatos apsaugos ministerija
LR SusMin	Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija
PFSA	Projektų finansavimo sąlygų aprašas
PR	Papildomas rodiklis
SMFIS	Europos Sąjungos struktūrinės paramos kompiuterinės informacinės valdymo ir priežiūros sistema
SSVP	2007–2013 m. Sanglaudos skatinimo veiksmų programa
TAR	Teisės aktų registras
Techninė specifikacija	2007–2013 m. laikotarpio ES struktūrinių fondų poveikio transportui vertinimo paslaugos techninė specifikacija (pirkimo dokumentų 2 priedas)
TEN-T	Transeuropinio transporto tinklas
TID	Transporto investicijų direkcija
Vertinimas	2007–2013 m. laikotarpio ES struktūrinių fondų poveikio transportui vertinimas
VĮ	Valstybės įmonė
VP	Veiksmų programa
VPSP	Viešojo ir privataus sektorių partnerystė
VšĮ	Viešoji įstaiga

Santrauka

Vertinimo kontekstas

2007 m. balandžio 26 d. Europos Komisija (toliau – EK) patvirtino Lietuvos 2007–2013 m. ES struktūrinės paramos panaudojimo strategiją (Nacionalinė bendroji strategija) – programinį dokumentą, kuriame nustatytas pagrindinis 2007–2013 m. ES struktūrinės paramos panaudojimo tikslas – sparčiai gerinti sąlygas investuoti, gyventi ir dirbti Lietuvoje, kad ūkio augimo teikiama nauda pasiektų visus Lietuvos gyventojus. Tam, kad būtų pasiektas tikslas, buvo numatyta, kad strategija bus įgyvendinama 4-iomis veiksmų programomis:

- Žmogiškųjų išteklių plėtros veiksmų programa;
- Ekonomikos augimo veiksmų programa;
- Sanglaudos skatinimo veiksmų programa;
- Techninės paramos veiksmų programa.

Transporto sektoriui ES struktūrinių fondų investicijos skirtos pagal 2007–2013 m. Sanglaudos skatinimo veiksmų programos (toliau – SSVP) 3 prioritetą „Aplinka ir darnus vystymasis“, Ekonomikos augimo veiksmų programos (toliau – EAVP) 4 prioritetą „Esminė ekonominė infrastruktūra“ ir 5 prioritetą „Transeuropinių transporto tinklų plėtra“. Šios programos apima 10 LR Susisiekimo ministerijos (toliau – LR SusMin) administruojamų priemonių:

1. VP3-3.3-SM-01-V „Kompleksinė ekologiško viešojo transporto plėtra“;
2. VP2-4.3-SM-01-V „Kelių ir geležinkelių tinklo tobulinimas gerinant saugų eismą ir mažinant neigiamą poveikį aplinkai“;
3. VP2-4.4-SM-01-V „Valstybinės reikšmės kelių ir geležinkelių infrastruktūros techninių parametru gerinimas“;
4. VP2-4.4-SM-02-R „Savivaldos transporto infrastruktūros modernizavimas ir plėtra“;
5. VP2-4.5-SM-01-V „Sąlygų regioninei laivybai gerinimas, keleivių aptarnavimo pajėgumų tobulinimas“;
6. VP2-5.1-SM-01-V „Transeuropinės reikšmės automobilių kelių infrastruktūros pralaidumo didinimas, techninių parametru gerinimas“;
7. VP2-5.1-SM-02-V „Transeuropinės reikšmės geležinkelio linijų modernizavimas ir plėtra, reikiamos infrastruktūros sukūrimas viešiesiems logistikos centrams steigti“;
8. VP2-5.2-SM-01-V „Krovinių ir keleivių aptarnavimo infrastruktūros plėtra Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste“;
9. VP2-5.3-SM-01-V „Tarptautinių oro uostų keleivių terminalų išplėtimas, skrydžių saugos ir aviacijos saugumo priemonių diegimas“;
10. VP2-5.4-SM-01-V „Saugų eismą gerinančios inžinerinės infrastruktūros diegimas, miestų aplinkkelių tiesimas“.

Remiantis *esparama.lt* interneto puslapyje teikiama paraiškų ir pasirašytų sutarčių statistika, vertinamiems 2007–2013 m. ES finansuojamiems projektams įgyvendinti užregistruotos 384 paraiškos, tačiau pasirašytos 356 sutartys. Iš viso LR SusMin administruojamų priemonių projektų įgyvendinimui pagal 2007–2013 m. ES struktūrinių fondų programą skirta 1,743 mlrd. Eur parama¹. Visi įgyvendinti projektai apėmė investicijas, skirtas susisiekimo infrastruktūros (kelių, oro, vandens, geležinkelių transporto, logistikos) gerinimui.

¹ Lietuvos Respublikos finansų ministerija. ES struktūrinė parama 2007–2013 m. 2016 lapkričio mėn. <<http://www.esparama.lt/>>

Vertinimo tikslas ir uždaviniai

Pagrindinis 2007–2013 m. laikotarpio ES struktūrinių fondų poveikio transportui vertinimo (toliau – Vertinimas) tikslas – nustatyti 2007–2013 m. laikotarpio ES struktūrinių fondų paramos panaudojimo transporto sektoriuje poveikį, siekiant tinkamai atsiskaityti už 2007–2013 m. lėšų panaudojimą ir patobulinti 2014–2020 m. ES fondų investicijų panaudojimą transporto sektoriuje. Šiam tikslui pasiekti keliami 4 uždaviniai:

- Įvertinti 2007–2013 m. ES finansavimo laikotarpiu transporto sektoriuje nustatytų tikslų, uždavinių, priemonių ir projektų tinkamumą besikeičiant ekonominei situacijai;
- Įvertinti ES struktūrinių fondų lėšų panaudojimo poveikį atskiriems transporto rūšių sektoriams;
- Įvertinti, ar ES struktūrinių fondų lėšomis įgyvendinti projektai (fizinė apimtis ir finansavimas) buvo pakankami numatytiems tikslams, uždaviniams pasiekti, ar skirtos lėšos buvo panaudotos efektyviai;
- Įvertinti transporto sektoriaus projektams įgyvendinti skirtų ES struktūrinių fondų lėšų poveikį visuomenei, ekonomikai, verslui (poveikis Lietuvos ūkio makroekonominiams rodikliams ir atitinkamiems EAVP strateginiams konteksto rodikliams).

Vertinimo metodika

Vertinimo uždaviniams įgyvendinti ir tikslui pasiekti darbo metu buvo nagrinėjami LR SusMin nustatyti Vertinimo klausimai, detalizuoti į papildančius, analizės objektus ir Vertinimo užduotis tikslinančius, klausimus. Tam naudota skirtingų analizės būdų, pritaikytų pagal konkrečių klausimų ir analizės objektų specifiką, trianguliacija:

- Konteksto analizė ir vertinimas: pirminių ir antrinių šaltinių analizė, lyginamoji ir priežastinio ryšio analizė, ekspertinis vertinimas;
- Intervencijų logikos rekonstrukcija;
- Gautas susijusių šalių indėlis: atlikti interviu su susijusių šalių (ES paramą skirsčiusių, administravusių, projektus įgyvendinusių įstaigų / institucijų) atstovais (19 resp.) ir įgyvendinta paramą gavusių institucijų el. apklausa (49 resp.);
- Kiekybinė poveikio analizė: statistinė analizė ir ekonometrinis modeliavimas.

Pirminių ir antrinių duomenų šaltiniai

Atliekant Vertinimą, remtasi analizuojamuoju ES finansavimo laikotarpiu aktualiais strateginiais nacionaliniais dokumentais: SSVP ir EAVP, Valstybės ilgalaikės raidos strategija, Lietuvos ūkio (ekonomikos) plėtros iki 2015 metų ilgalaikė strategija, Nacionalinė darnaus vystymosi strategija, Ilgalaikė (iki 2025 m.) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategija, atliktais ES struktūrinių fondų investicijų vertinimais, *esparama.lt*, Eurostat, Lietuvos statistikos departamento ir SFMIS duomenų bazėmis, akademinius ir empirinius leidinius². Atliekant Vertinimo analizes, duomenys papildomi ES paramą skirsčiusių, administravusių, projektus įgyvendinusių įstaigų / institucijų atstovų interviu ir el. apklausos rezultatais.

Lietuvos transporto sektoriaus plėtros problemos prieš 2007–2013 m. ES finansavimo laikotarpį

Identifikuotos svarbiausios Lietuvos transporto sektoriaus (kelių, geležinkelių, vandens ir oro transporto šakų, logistikos / multimodalinio transporto sričių) plėtros problemos nurodo esamos transporto infrastruktūros trūkumus, problemų aktualumą ir šioms problemoms spręsti tinkamas priemones.

Kelių transportas. Pagrindinės Vertinimo metu išskirtos automobilių kelių transporto sektoriaus problemos prieš ES intervencijų įgyvendinimą buvo blogėjantis transporto priemonių mobilumas miestuose, kuriama oro tarša ir su tuo susijęs viešojo transporto priemonių parko nusidėvėjimas, didelis

² Nuorodos į duomenų šaltinius pateikiamos atitinkamuose Vertinimo ataskaitos skyriuose, visais šaltinių naudojimo atvejais.

eismo įvykių ir „juodųjų dėmių“ skaičius, dėl didėjančio transporto srautų intensyvumo išplitusi kelių dangos degradacija bei nedarni kelių infrastruktūros plėtra miestų ir periferijų atžvilgiu.

Geležinkelių transportas. Geležinkelių transporto sektoriuje pagrindine problema laikytas tinklo infrastruktūros nusidėvėjimas, teikiamų paslaugų neatitikimas augantiems keleivių ir krovinių pervežimo poreikiams.

Vandens transportas. Vandens transporto sektoriuje aktualizuotas techninių Klaipėdos valstybinio jūrų uosto parametrų neatitikimas augančiam krovinių aptarnavimo potencialui, nepakankamai išvystytos uosto keleivių aptarnavimo sąlygos, mažųjų laivų ir valčių transportui nepritaikyta infrastruktūra ir menkai išvystytas vidaus vandens kelių transportas.

Oro transportas. Oro transporto sektoriuje išskirti augusios keleivių paklausos neatitikę oro uostų pajėgumai, kokybiško keleivių aptarnavimo nepajėgaus užtikrinti Tarptautinis Vilniaus oro uosto parametrai ir nepakankamas mažesnių TEN-T tinklo šalies oro uostų infrastruktūros vystymo tempas.

Logistika ir multimodalinis transportas. Prieš įgyvendinant 2007–2013 m. ES struktūrinių fondų investicijas, šalyje aktualizuotas viešųjų logistikos centrų trūkumas, nepakankamai išvystytas intermodalinis Klaipėdos valstybinio jūrų uosto transporto mazgas bei skirtingų transporto šakų infrastruktūros jungtys.

Finansavimo priemonių, remiamų veiklų ir projektų tinkamumas tikslams ir uždaviniams pasiekti

Vertinant finansavimo priemonių bei remiamų veiklų tinkamumą, vadovautasi loginiu rezultatyvumo ir poveikio vertinimo modeliu. Strateginiuose dokumentuose apibrėžti tikslai lyginami su suformuotų finansavimo priemonių paskirtimi ir remiamomis veiklomis pagal sąsają:

Strateginiai programos tikslai → strateginiai programos uždaviniai → priemonės tikslai → priemonės uždaviniai → remiamos veiklos

Išnagrinėjus ES finansavimo priemonių ir remiamų veiklų tinkamumą programiniuose dokumentuose suformuotų siektinų rezultatų ir nuostatų kontekste, vertinama, jog visos 10 finansavimo priemonių su savo remiamomis veiklomis yra tinkamos iškeltiems tikslams ir uždaviniams pasiekti. Priemonės ir veiklos suformuotos taip, kad (i) ES intervencijų apimtyje finansuojami projektai siektų programose nustatytų tikslų ir uždavinių visapusiškai (pvz., gerinti oro kokybę per viešojo transporto priemonių parko atnaujinimą, miesto gyventojų mobilumo didinimą), (ii) tiesiogiai atspindėtų svarbiausių ir strateginiuose dokumentuose identifikuotą problematiką (pvz., sumažinti kelių avaringumo lygį įdiegiant inžinerines eismo saugos priemones) arba (iii) jai spręsti sukurtų tinkamas prielaidas (pvz., regionų centrų ir jų periferijų atskirties mažinimas per susisiekimo gerinimą), (iv) papildytų viena kitą (pvz., TEN-T kelių tinklo plėtra automobilių, geležinkelių, vandens transporto šakose).

2007–2013 m. ES intervencijos buvo nukreiptos 4 pagrindinėmis kryptimis (kelių, geležinkelių, oro, vandens transportas), kurių tikslai ir uždaviniai apėmė neigiamo poveikio aplinkai, avaringumo automobilių keliuose mažinimą, tolygią kelių infrastruktūros, regioninės ir vidaus vandens laivybos, oro uostų keleivių infrastruktūros, Klaipėdos valstybinio jūrų uosto plėtrą, geležinkelių infrastruktūros modernizavimą. Nagrinėjamu laikotarpiu (2007–2015 m.) transporto sektoriuje įvyko nemažai pokyčių – automobilių kelių sektoriuje mažėjo keleivių kelionių apimtys³, išaugo geležinkeliais keliaujančių asmenų skaičius⁴, mažėjo traukiniais gabenamų krovinių skaičius⁵, vandens bei oro transportas tapo labiau konkurencingas tiek keleivių⁶, tiek krovinių⁷ aptarnavimui. Atsižvelgiant į kintančius rodiklius bei poreikį

³ 2007–2014 m. keleivių km *per capita* Lietuvoje sumažėjo -29,2 %.

⁴ 2007–2015 m. geležinkeliais nukeliauti atstumai *per capita* Lietuvoje išaugo +18,5 % keleivių km.

⁵ 2007–2015 m. geležinkeliais gabenamų krovinių apimtys Lietuvoje sumažėjo -24,0 % tkm/1 mln. BVP Eur.

⁶ 2007–2015 m. Lietuvos jūrų uoste aptarnautų keleivių skaičius išaugo +34,9 %; tuo pačiu metu oro uostuose aptarnautų asmenų skaičius, tenkantis 1 tūkst. gyventojų, išaugo +114,2 %.

⁷ 2007–2015 m. krovinių, aptarnaujamų jūrų uostuose, apimtys išaugo +11,5 %; oro transportu gabenami kroviniai sudaro nežymią kitomis transporto rūšimis aptarnaujamų krovinių dalį.

nuolatinei infrastruktūros plėtrai ir gerinimui, nustatyta, kad numatytos projektinės veiklos vis dar išlieka aktualios visuomenės ir verslo įmonių atžvilgiu, o šių transporto rūšių infrastruktūros plėtra išliks reikšminga visu analizuojamu laikotarpiu. Be to, ES intervencijų aktualumas nagrinėjamoju laikotarpiu iš esmės nekito remiantis atlikta ES ir Lietuvos strateginių gairių analize.

Paramos skyrimo procedūrų tinkamumas tikslams, uždaviniams pasiekti

9 iš 10 finansavimo priemonių buvo atrenkamos valstybės projektų planavimo tvarka. ES finansavimas nagrinėjamoju laikotarpiu buvo planuojamas vadovaujantis principu „iš viršaus į apačią“ – parama skirstoma remiantis strateginiais dokumentais ir juose numatytais tikslais. Tai užtikrina ne tik planavimo proceso efektyvumą, pagrįstą paramos skirstymą, bet ir garantuoja finansavimo priemonių atitikimą strateginiams tikslams bei numatytiems poreikiams tenkinti. Pažymėtina, jog identifikuoti principus, kuriais vadovaujantis projektai buvo atrenkami į valstybės ir regionų projektų sąrašus, buvo keblu. Vertinimo apimtyje teikiama rekomendacija į projektinių pasiūlymų atrankos komisiją įtraukti Transporto investicijų direkcijos (toliau – TID) specialistų teiktinas ekspertines kiekybines įžvalgas, siekiant sustiprinti projektų rengėjų atliekamos sąnaudų ir naudos analizės rezultatus.

1 priemonė („Savivaldos transporto infrastruktūros modernizavimas ir plėtra“) transporto sektoriuje buvo atrenkama regionų projektų planavimo būdu. Šios priemonės apimtyje paramos gavėjais galėjo būti savivaldybių administracijos, o vykdomos veiklos apėmė regiono lygmens viešosios infrastruktūros gerinimą. Pasirinktas planavimo būdas vertinamas kaip veiksmingai tenkinantis strateginius veiksmų programos tikslus.

ES investicijų poveikis atskiroms transporto rūšims

Kelių transportas

Nagrinėjamoju laikotarpiu kelių tinklas tiek Lietuvoje, tiek ES smarkiai nesiplėtė (investicijos buvo nukreiptos į esamos infrastruktūros modernizavimą, o ne į naujos kūrimą). Vis dėlto, Lietuvoje kelių transportu besinaudojančių keleivių srantai, priešingai nei ES (+1 % keleivių km *per capita* 2007–2014 m.), reikšmingai sumažėjo (-29,2 %). Kartu mažėjo ir pervežamų krovinių kiekis, tačiau šis mažėjimas pastebimas tiek Lietuvoje, tiek visoje Bendrijoje. Svarbu tai, jog sumažėjo tiek automobilių keliuose sukeltų eismo įvykių (-42,9 % 2007–2015 m.), tiek juose žuvusių asmenų (-63,8 %; ES šis sumažėjimas siekė -39,6 %).

Pagal atskiras priemones pasiekti rezultatai prisidėjo prie kelių transporto infrastruktūros plėtros. Itin geri rezultatai stebimi savivaldybėse, kur naujai nutiestų ir rekonstruotų esamų automobilių kelių tinklo apimtys buvo ženkliai didesnės nei planuota (208 %⁸). Šalyje taip pat atnaujinta TEN-T automobilių tinklo infrastruktūra – dėl ekonominio nuosmukio metu sumažėjusių statybos rangos darbų kainų sudarytos palankios sąlygos nutiesti ar rekonstruoti daugiau kelių, nei buvo numatyta programiniuose dokumentuose. Prie jau minėtų teigiamų pokyčių gerinant eismo saugumą prisidėjo inžinerinės eismo saugos gerinimo ir aplinkosaugos priemonės, diegiamos didesnio avaringumo rizikos ruožuose (šio rodiklio rezultatyvumas siekia 107 %).

Vis dėlto, dalis veiksmų programose nurodytų rodiklių nebuvo pasiekta taip, kaip planuota (pvz., panaikintas mažesnis „juodųjų dėmių“ skaičius (7 vnt. vietoje 25 vnt.), ženkliai mažesnis (1,93 km vietoje 10 km) rekonstruotų gatvių viešajam transportui ilgis, nepakankamai sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas (0,97 mln. val. vietoje 1,2 mln. val.). Vertinama, kad dažniau nepasiekti rezultato rodikliai, nors dauguma produkto rodiklių įgyvendinta kaip planuota. Prie tokių rezultatų prisidėjo ekonominis nuosmukis, turėjęs neigiamos įtakos tiek krovinių gabenimo apimtims, tiek keleivių judumui. Be to, neigiamos įtakos ES intervencijų rezultatams turėjo skubotas planavimas, kuomet projektai pradėti įgyvendinti 2012 m. dėl pasikeitusių prioritetų bei lėšų skirstymo (1 priemonė „Kompleksinė ekologiško viešojo transporto plėtra“), stebėsenos rodiklių skaičiavimo metodai (pvz.,

⁸ Rodiklių rezultatyvumas čia ir kitur vertinamas lyginant faktiškai pasiektas reikšmes su SSVP, EAVP ir jų prieduose nurodytomis reikšmėmis.

„juodųjų dėmių“ panaikinimo užfiksavimui reikalingas 4 metų įdiegtų inžinerinių eismo saugos priemonių veiksmingumo stebėjimo laikotarpis). Galų gale, išskirtinas „minkštųjų“ ir „kietųjų“ investicijų derinimo reikalingumas. Nors transporto sektoriuje išskiriama geroji tokio derinimo praktika (diegiamos inžinerinės eismo saugos priemonės, vykdoma infrastruktūros plėtra bei paraleliai vykdytos socialinės akcijos), sektoriaus plėtra turėtų būti formuojama strateginiu lygmeniu, daugiau dėmesio skiriant tarpinstituciniam bendradarbiavimui.

Eismo pralaidumui bei socialinės ekonominės šalies sanglaudos gerinimui didelės įtakos turėjo šalies sostinėje nutiesti aplinkkeliai bei žvyrkelių asfaltavimo programos. Vilniaus vakarinio ir pietinio aplinkkelio tiesimas padidino eismo saugumą, pralaidumą, prisidėjo prie laiko sutaupymų. Šalies rytų ir vakarų regionuose įgyvendintos žvyrkelių asfaltavimo programos pagerino regionų susisiekimą automobilių keliais, padidino eismo saugumą, pagerino viešųjų paslaugų prieinamumą, darbo jėgos mobilumą.

Geležinkelių transportas

Nagrinėjamoju laikotarpiu (iki 2015 m.) geležinkelių tinklas šalyje išsiplėtė +7,1 %. Gyventojų kelionių traukiniais apimtys, tenkančios *per capita*, 2007–2015 m. Lietuvoje išaugo +18,5 %. Rodiklio augimas buvo spartesnis nei ES, tačiau Bendrijos rodikliai išliko reikšmingai aukštesni. Tuo pačiu laikotarpiu tiek Lietuvoje, tiek ES mažėjo krovinių, gabenamų geležinkeliais, kiekis – atitinkamai -24,0 % ir -19,1 %. Pažymėtina, jog analizuojamoju laikotarpiu geležinkelių eismas tapo kur kas saugesnis: traukinių eismo įvykių 2007–2014 m. šalyje sumažėjo net -80,7 % (ES: -46,3 %).

Geležinkelių infrastruktūrai gerinti skirtos priemonės pasižymėjo rezultatyvumu – ženkliai viršytas planuotas sutaupyto laiko vežant krovinius rodiklis (3,70 mln. t val. vietoje 0,47 mln. t val.), nutiesti nauji ir rekonstruoti esami geležinkelių keliai (35,37 km vietoje 35 km), kiek daugiau nei planuota nutiesta naujų ar rekonstruota esamų TEN-T tinklo geležinkelių kelių (409,61 km vietoje 350 km). Prie šios transporto rūšies plėtros prisidėjo ir infrastruktūros plėtra Klaipėdos jūrų uoste – pagal 8 priemonę „Krovinių ir keleivių aptarnavimo infrastruktūros plėtra Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste“ prisidėta prie didesnio Klaipėdos geležinkelio mazgo pajėgumo – vietoj numatyto 2,4 mln. t padidėjusio pajėgumo pasiekta rodiklio reikšmė – 19,5 mln. t. Nors vertinama, kad geležinkelių transportui sukurtas poveikis buvo didelis, pastebimas gabenamų krovinių kiekio mažėjimas. Šiems neigiamiems padariniams įtakos turėjo ekonominis cikliškumas ir geopolitiniai sprendimai, lėmę bendros geležinkeliais gabenamų krovinių apyvartos mažėjimą.

Geležinkelių transporto sektoriuje pradėtas įgyvendinti projektas „Rail Baltica“ – strategiškai, geopolitiškai svarbaus Pietų–Šiaurės transporto koridoriaus vystymas. Nagrinėjamoju laikotarpiu prie šios linijos tiesimo prisidėjo 7 priemonės „Transeuropinės reikšmės geležinkelio linijų modernizavimas ir plėtra, reikiamos infrastruktūros sukūrimas viešiesiems logistikos centrams steigti“ intervencijos. Užtikrinant šio projekto tęstinumą tolimesniais finansavimo laikotarpiais, tikimasi pilnai naudoti sukurtus rezultatus bei gauti „Rail Baltica“ linijos sukuriamą visapusišką naudą.

Oro transportas

Lietuvos oro transporto populiarumas tarptautinių keleivių tarpe smarkiai išaugo. Tarptautiniuose Vilniaus (+94,5 % aptarnautų keleivių augimas 2007–2015 m.) ir Kauno (+92,0 %) oro uostuose keleivių skaičius išaugo beveik dvigubai, Palangoje augimas siekė +58,1 %. Analizuojamoju laikotarpiu Lietuvoje sparčiau nei ES augo ir oro transportu gabentų krovinių ir pašto siuntų kiekis (+21,0 % t/1 mln. BVP Eur; ES: -1,2 %).

Oro transporto sektoriuje numatytos investicijos prisidėjo prie išskirtinai didelio rezultatyvumo – daugiau nei 3 kartus viršytas planuotas papildomai aptarnautų keleivių skaičius (4,04 mln. keleivių vietoje 1,16 mln. keleivių). Prie sėkmingos oro transporto sektoriaus plėtros prisidėjo žemų sąnaudų oro vežėjų paslaugų teikimas visuose TEN-T tinklui priklausančiuose šalies oro uostuose, tarptautinių kelionių apribojimų mažinimas, išaugęs tarptautinis turizmas bei darbo jėgos mobilumas.

Vandens transportas

Nuo 2007 m. iki 2014 m. šalies jūrų uoste aptarnautų keleivių skaičius išaugo +32,1 %, kol ES šis rodiklis sumažėjo -8,4 %. Jūrų uostuose aptarnaujami kroviniai (matuojami *per capita* ir tonomis, tenkančiomis 1 mln. BVP Eur) demonstravo tą pačią tendenciją Bendrijos rodiklio atžvilgiu: jų Lietuvoje daugėjo atitinkamai +53,8 % ir +11,5 %, kol ES šie rodikliai smuko atitinkamai -5,1 % ir -11,3 %.

Dalis strateginiuose dokumentuose numatytų rodiklių buvo pasiekta taip kaip planuota – dvigubai viršytas *Ro-Ro*, *Ro-PAX* laivais gabenamų krovinių kiekis (3,32 mln. t vietoje 1,50 mln. t), taip pat pasiektas didesnis nei planuota *Ro-Ro*, *Ro-PAX* laivais gabenamų keleivių kiekis (84 tūkst. vietoje 83 tūkst. keleivių), pastatyta ir rekonstruota 1 064,29 m (vietoje numatytų 775 m) krantinių. Kita vertus, laikotarpio pradžioje programuoti rezultatai nepasiekti vertinant aptarnautų laivų skaičių; tam įtakos turėjo nepastatyta mažųjų ir pramoginių laivų prieplauka bei dėl geografinių sąlygų (nepakankamas Nemuno gylis vidaus vandens kelyje E41) komplikotas vidaus laivybos vystymas.

Didelę reikšmę vandens transporto sektoriui turėjo Klaipėdos valstybinio jūrų uosto laivybos kanalo gilinimo darbai, kurių metu 15 m pagilintas laivybos kanalas šiaurinėje uosto teritorijos dalyje. Tai lėmė gerėjančias uosto ekonomines, aplinkosaugines ir konkurencines sąlygas, didesnes galimybes aptarnauti ir priimti didelius krovinius laivus, tinkamas sąlygas saugiam laivų įplaukimui, išplaukimui bei manevravimui.

Rezultatyvumą lėmę veiksniai

Atlikus pirminių ir antrinių šaltinių analizę bei susisteminius interviu / el. apklausos metu gautas įžvalgas, identifikuotos priežastys, reikšmingai prisidėjusios prie projektų stebėsenos rodiklių pasiekimo masto finansavimo priemonių bei individualių projektų lygmenyje:

- **Vidiniai veiksniai.** Produktyvus tarpinstitucinis bendradarbiavimas (tarp pareiškėjų, įgyvendinančiosios institucijos bei paramą planuojančios institucijos) ir tinkama administruojančių / valdančių institucijų žmoniškųjų išteklių patirtis bei kvalifikaciniai gebėjimai siekiant užtikrinti efektyvų viešųjų procedūrų įgyvendinimą.
- **Išoriniai veiksniai.** Ekonominė šalies raida (ypač didelį poveikį projektų įgyvendinimui turėjo ekonominis nuosmukis 2008–2010 m.), statybos rangos kainos, keičiami strateginiai, politiniai prioritetai, keblios nekilnojamojo turto nusavinimo procedūros, rangovų atliekamų darbų kokybės rizika, konkurencinė aplinka ir geopolitinė situacija, automobilizacija, gerėjanti eismo dalyvių kultūra ir gyventojų mažėjimas.

Įgyvendintų projektų efektyvumo vertinimas

Vertinant projektų efektyvumą, skaičiuotas santykis tarp pasiektų rodiklių reikšmių ir skirtos paramos kiekio. Atliktos analizės dėka laikoma, jog tarp turimų duomenų egzistuoja stiprus teigiamas ryšys – kuo daugiau investuojama į transporto sektorių, tuo daugiau produktų ir rezultatų yra sukuriama. 3 priemonių apimtyje („Kompleksinė ekologiško viešojo transporto plėtra“, „Krovinių ir keleivių aptarnavimo infrastruktūros plėtra Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste“ ir „Saugų eismą gerinančios inžinerinės infrastruktūros diegimas, miestų aplinkelių tiesimas“) neužfiksuota jokių išskirčių. Tuo tarpu dar 3 priemonių apimtyje („Valstybinės reikšmės kelių ir geležinkelių infrastruktūros techninių parametru gerinimas“, „Transeuropinės reikšmės geležinkelio linijų modernizavimas ir plėtra, reikiamos infrastruktūros sukūrimas viešiesiems logistikos centrams steigti“ ir „Tarptautinių oro uostų keleivių terminalų išplėtimas, skrydžių saugos ir aviacijos saugumo priemonių diegimas“) identifikuotos „teigiamos“ išskirtys, nurodančios konkrečius projektus, kurių atveju pasiekti ypač aukšti produkto ar rezultato rodikliai santykinai mažomis sąnaudomis (žvyrkelių asfaltavimo programų, valstybinės reikšmės kelių rekonstrukcijos (LAKD), geležinkelių linijų modernizavimo (AB „Lietuvos geležinkeliai“), keleivių terminalo atnaujinimo (buv. VĮ „Tarptautinis Vilniaus oro uostas“) projektai).

Identifikuoti projektai, potencialiai laikomi mažiau efektyviais; vis dėlto, vertinama, jog šios iniciatyvos yra kompleksiškos, jų metu sukurti daugialypiai ir kiekybine bei kokybine prasme sudėtingesni įgyvendinti rezultatai, todėl tokios išskirtys neturėtų būti laikomos neigiamais ES lėšų panaudojimo pavyzdžiais.

Bendrai vertinama, jog 2007–2013 m. ES lėšų finansavimo laikotarpiu projektai buvo įgyvendinti efektyviai.

Įgyvendintų projektų lėšų pakankamumas rezultatams pasiekti

Lėšų pakankamumo vertinimas atliktas 2 etapais:

- Analizuotos sutartyse numatytos ir faktinės rodiklių reikšmės bei lėšų sumos, nagrinėti projektų lygmens produkto stebėsenos rodiklių rezultatai. Taip pat skaičiuota kiekvienam produkto stebėsenos rodikliui skirtų lėšų suma, įvertinti rezultatai;
- Nustatyta vidutinė sukurto fizinio produkto vieneto kaina pasirašant sutartis ir faktiškai įgyvendintus projektus bei pateiktas įvertinimas tarp vidutinių planuotų išlaidų bei vidutinių faktinių išlaidų.

Vertinimas leido nustatyti, jog planuoti ar geresni rezultatai pasiekti 4–12 % mažesnėmis sąnaudomis. Vis dėlto, bendra tendencija, leidžianti susieti rodiklių rezultatus su skirtomis lėšomis, nebuvo nustatyta, todėl mažesnių sąnaudų negalima laikyti esminiu kriterijumi, lėmusiu planuotų reikšmių pasiekimą. Nepilnai buvo įgyvendinti 2 produkto rodikliai (nutiesti nauji ir rekonstruoti esami geležinkelių keliai (99,13 %) ir panaikintos „juodosios dėmės“ (30,4 %). Pastarojo rodiklio įgyvendinimui įtakos turėjo ilgalaikis kelių būklės stebėjimo procesas, todėl sukurtas rezultatas bus juntamas ilgalaikėje perspektyvoje. Nepilnas nutiestų ar rekonstruotų kelių rodiklio pasiekimas atitiko teisės aktuose, reglamentuojančiuose ES struktūrinės paramos naudojimą, nustatytas išimtis.

Atlikta vidutinės kainos, skirtos produkto sukūrimui, analizė parodė, kad visais (išskyrus vieną) atvejais tam skirta faktinė vidutinė paramos suma buvo mažesnė nei planuota sutartyse. Didžiausi skirtumai nustatyti įgyvendinant 5 prioriteto 1 uždavinio projektus, kurių metu tiesti nauji ir rekonstruoti esami TEN-T tinklo geležinkelių ir automobilių keliai. Šių produktų sukūrimui panaudotos atitinkamai 22,35 % ir 11,3 % mažesnės lėšos. Vienintelis produkto rodiklis, kurio vidutinė deklaruota kaina daugiau nei 300 % viršija planuotąją, buvo panaikintos „juodosios dėmės“.

Įvertinus skirtumus tarp projektų sutartyse planuotų ir faktiškai skirtų vidutinių lėšų, taip pat atsižvelgiant į faktinių bei sutartyse planuotų rodiklių reikšmių skirtumus, daroma išvada, jog, nors didžiąją dalį projektų buvo skirta santykinai mažesnė parama už sutartyse suplanuotas lėšas, numatyti produkto stebėsenos rodikliai buvo pasiekti. Dėl šios priežasties vertinama, kad skirtos lėšos buvo pakankamos pasiekti planuotiems rezultatams.

ES investicijų sukurtas socialinis ekonominis poveikis

2007–2013 m. ES struktūrinių fondų pagalba sukurtų projektų ilgalaikiai padariniai yra **socialiniai** (sumažėjęs neigiamas transporto sektoriaus poveikis aplinkai, pagerintos eismo saugos priemonės) ir **ekonominiai** (išaugusi šalies regionų socialinė sanglauda, išaugęs darbo jėgos mobilumas, palankesnės sąlygos investicijoms ir verslui).

Investuotų lėšų grąža

Atlikto makroekonometrinio modeliavimo rezultatai rodo, jog 2007–2013 m. ES finansavimo laikotarpiu įgyvendinti transporto sektoriaus projektai sukūrė reikšmingą pridėtinę vertę šalies ūkiui. Laikoma, jog:

- 1 į analizuojamus projektus investuotas Eur sukūrė 1,86 Eur BPV iki 2013 m.;
- Ši grąža išaugs iki 2,5 Eur BPV ilguoju laikotarpiu (2007–2020 m.).

Pažymėtina, jog gauti lėšų efektyvumo rezultatai sutampa su kitų šiame sektoriuje atliktų ES struktūrinių fondų lėšų panaudojimo poveikio vertinimų rezultatais.

Poveikis gyventojams

2007–2013 m. ES struktūrinių fondų finansavimo ir Lietuvos nedarbo lygio rodiklių dinamika analizuojamuoju laikotarpiu indikuoja, jog tarp jų egzistuoja statistiškai silpna, tačiau neigiama sąsaja. Vertinama, jog ES intervencijos galėjo turėti reikšmingos įtakos nedarbo lygio šalyje mažinimui,

sukeldamos tiesioginį (projektų įgyvendinimo metu reikalingiems darbams atlikti) ir netiesioginį (didinant verslo subjektų konkurencingumą ir ekonominį aktyvumą, skatinant tvarų ūkio augimą) paklauskos impulsą darbo rinkai. Vis dėlto, pažymėtina, jog nedarbo lygio kaitą analizuojamuoju laikotarpiu reikšmingai lėmė susiklosčiusi makroekonominė situacija: (i) sumažėjusi agreguota paklausa (angl. *aggregate demand*) didino ciklinio, o per maža darbo užmokesčio pusiausvyra – savanoriško nedarbo lygį, (ii) išaugusi neigiama tarptautinė *neto* migracija sumažino darbingo amžiaus gyventojų skaičių.

Atlikto makroekonometrinio modeliavimo rezultatai rodo, jog 2007–2013 m. ES finansavimo laikotarpiu įgyvendinti transporto sektoriaus projektai reikšmingai prisidėjo prie transporto sektoriaus darbuotojų vidutinio *bruto* darbo užmokesčio augimo (sudarė tam tinkamas sąlygas). Laikoma, jog iki 2013 m. šis rodiklis išaugo 115,73 Eur; ilguoju laikotarpiu (2007–2020 m.) atlyginimo prieaugis gali siekti 168,72 Eur.

Dalis įgyvendintų projektų sukūrė socialinę ekonominę naudą, padidindami transporto srautų pralaidumą keliuose ir taip sumažindami laiko sąnaudas kelionėse. Prižiūrima ir rekonstruota transporto priemonių infrastruktūra ženkliai mažina eksploatacijos metu transporto priemonių patiriamą žalą, o tai sumažina jų gyventojų ir verslo subjektų kelionių sąnaudas. Investicijos į transporto sektorių taip pat padidina konkurencingumą tarp transporto rūšių ir tarp pačių įmonių, verslo subjektų, užsiimančių keleiviniu transportu. Greitesnis susisiekimas, kokybiškesnė transporto infrastruktūra, plečiami transporto įmonių pajėgumai pritraukia daugiau investuotojų, infrastruktūra besinaudojančių vežėjų (skrydžių kompanijų, keleivių ir krovinių pervežimo įmonių); plečiamas geležinkelių tinklas, gilinamas jūrų uostas sudaro sąlygas naujoms keliavimo, krovinių gabenimo galimybėms. Šiuo atveju, veikiant ekonominiams konkurencijos rinkos dėsniams, transporto paslaugų kainos priverstos mažėti. Galų gale, diegiamos naujos eismo saugumo priemonės prisidėjo prie eismo įvykių šalyje bei juose žuvusiųjų ir sužeistųjų skaičiaus mažėjimo.

Poveikis darbo jėgos, krovinių mobilumui ir verslui

Vertinant investicijų poveikį krovinių skaičiaus ir apyvartos dinamikai pagal kiekvieną transporto rūšį, atlikta regresinė analizė. Bendras krovinių skaičiaus kitimas rodo, kad apimty 1997⁹–2015 m. laikotarpiu vidutiniškai augo visose transporto rūšyse, tačiau nepasiekė prieškrizinio (2006–2007 m.) lygio. Krovinių gabenimo srautams neigiamą įtaką padarė ekonominis nuosmukis 2008 m., tačiau apimty nuo 2009 m. vėl augo. Taigi, vertinama, kad 2007–2013 m. ES investicijos transporto sektoriaus projektams įgyvendinti padarė didžiausią teigiamą įtaką krovinių gabenimo kiekiams 2009 m. Tuo tarpu krovinių gabenimo našumo rodiklio tendencijos buvo augančios visu ES skiriamų investicijų periodu, o, investicijoms pasibaigus, augimas sulėtėjo.

Taikant regresinę analizę, taip pat vertinta keleivių skaičiaus dinamika visose transporto rūšyse. 2008–2015 m. laikotarpiu šio rodiklio raidos tendencija buvo gana stabili, tačiau dėl 2008 m. ekonominės krizės išliko mažėjanti. Vis dėlto, nagrinėjamu laikotarpiu augo keleivių apyvartos našumas; fiksuojama, kad, ES investicijoms pasibaigus, našumas ėmė mažėti. Vertinama, jog 2007–2013 m. nagrinėjama ES parama padarė teigiamą įtaką keleivių transportui (nepaisant 2008 m. keleivių srautams neigiamą įtaką padariusio ekonominio nuosmukio ir reikšmingos neigiamos tarptautinės migracijos).

Dėl efektyvių investicijų į transporto infrastruktūrą padidėjo transportavimo efektyvumas, pajėgumai, patikimumas ir aptarnavimo lygis. Vienas iš to sukeltų rezultatų – palankesnės sąlygos kurtis verslui dėl sumažėjusių transporto kaštų ir transportavimo laiko.

Projektų metu sukurtų rezultatų tęstinumas

Tam, kad būtų užtikrintas projektų rezultatų tęstinumas, projektų finansavimo sutartyse buvo numatyta įpareigoti projektų rengėjus išlaikyti tinkamą projektų būklę ir sudaryti tinkamas sąlygas jų eksploatavimui. Pažymėtina, jog bent 5 metus nuo projekto įgyvendinimo paramos gavėjai turi užtikrinti tinkamą ES lėšomis sukurtą turto eksploatavimą, būklės palaikymą. Projektų vykdytojai nurodo (83,7 % apklauskos, skirtos transporto sektoriaus projektus 2007–2013 m. įgyvendinusioms įstaigoms / institucijoms), jog

⁹ 1997 m. buvo pasirinkti tam, kad pirmasis periodas (1997–2005 m.) būtų pakankamai ilgas nustatyti rodiklio kaitos tendenciją iki ES struktūrinių fondų investicijų pradžios, tačiau neapimty ilgalaikių statistinių svyravimų ir neiškreiptų duomenų pasiskirstymo.

projektų metu sukurtų rezultatų palaikymo (eksploatacinių išlaidų padengimo) mechanizmai (pvz., reinvesticijų, infrastruktūros būklės palaikymui naudojamos lėšos iš akcizų, rinkliavų) buvo / yra tinkami ir efektyvūs.

Pažymėtina, jog sukurtų rezultatų tęstinumui reikšmingos įtakos gali turėti šie veiksniai:

- **Šalies ir importo / eksporto rinkų ūkio raida** – planuojama, kad ateinančiais metais šalies ūkio raida išlaikys augimo tendenciją, o stabili šalies ir užsienio prekybos partnerių ekonomikos plėtra nesudarys potencialių grėsmių sukurtų rezultatų tęstinumui;
- **Sąlygos tolimesniems infrastruktūros plėtros etapams** – kliūviniai kaip „Rail Baltica“ plėtros darbų vėlavimas, sekli upės vaga vidaus vandens kelių plėtros projektams įgyvendinti ir kt. tiesiogiai lemia projektų metu sukurtų produktų ir rezultatų naudojimą ateityje;
- **Susijusių projektų finansavimas 2014–2020 m. ES paramos skyrimo laikotarpiu** – planuojant tolimesnę transporto sektoriaus plėtrą ir tęstinius projektus, svarbu identifikuoti kintančias finansavimo kryptis ir pasikeitusias tarptautinės politikos kryptis;
- **KPPP finansavimas ir skirstymas** – po 2008 m. kilusio ekonominio nuosmukio sumažėjusios Kelių priežiūros ir plėtros programos (KPPP) biudžeto įplaukos yra potenciali grėsmė projektų tęstinumui, kadangi ši programa yra pagrindinis eksploatacinių ir turto priežiūros sąnaudų šaltinis;
- **Komercinių oro vežėjų sprendimai** – oro uostų administracijos derybos su tarptautiniais oro vežėjais lemia tai, kokia apimtimi ir kryptimis šios įmonės siūlys paslaugas šalies ir užsienio keliautojams, todėl oro uostų infrastruktūros atitiktis tarptautiniams aplinkosauginiams, aviacijos saugos, operaciniams reikalavimams yra itin svarbus šios transporto rūšies plėtros aspektas.

Išvados, strateginiai siūlymai ir rekomendacijos

2007–2013 m. ES finansavimo laikotarpiu probleminių transporto sektoriaus plėtros sričių prioritetizavimas buvo tobulintinas. Vertinant ES struktūrinių fondų investicijas aktualu tai, jog projektų finansavimo sąrašams sudaryti reikalinga šalies transporto sektoriaus problematika nebuvo aiškiai nukreipta vien į ES plėtros gaires; šalies ir visos Bendrijos strateginiai tikslai ir pagrindinės sudėtinės transporto sektoriaus problemos nebuvo aiškiai atskirtos. Trūko identifikuotų probleminių sričių išskaidymo pagal jų aktualumą ES plėtros prioritetams ir nacionaliniams ilgalaikės plėtros tikslams. Vis dėlto, vertinama, jog einamuoju finansavimo laikotarpiu (2014–2020 m.) transporto sektoriaus problematikos prioritetizavimas vadovaujantis ES transporto plėtros gairėmis buvo aktualizuotas, lyginant su 2007–2013 m. finansavimo laikotarpiu.

Įgyvendinant ES investicijas, būtina užtikrinti tarpinstitucinį bendradarbiavimą, kaip integralią šių investicijų efektyvumo ir poveikio užtikrinimo sąlygą. Atliekant su vertinamomis finansavimo priemonėmis susijusių ES intervencijų analizę, pastebėta, jog 2007–2013 m. ES finansinio laikotarpio pradžioje transporto sektoriaus plėtra buvo planuojama gana izoliuotai: vadovautasi ilgalaikės (iki 2025 m.) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategija, kurioje pagrindinis dėmesys buvo skiriamas atskirų transporto šakų ir jungtiniam (intermodaliniam) transporto sektoriaus vystymuisi. Pažymėtina, jog investicijų planavimo izoliuotumas buvo adresuojamas priėmus ES finansuojamų projektų planavimo ir priežiūros tvarką tobulinančius sprendimus 2014–2020 m. finansavimo laikotarpiu.

Teikiamos Vertinimo rekomendacijos:

- **Ateityje siūloma įtraukti TID į transporto sektoriaus projektų planavimą strateginių sprendimų priėmimo / programų rengimo etapais.** TID, kaip su ekspertine transporto sektoriaus įstaiga, gali būti plačiau ir detaliau konsultuojamasi priimant strateginio / planinio lygmens transporto sektoriaus plėtros sprendimus. Ekspertinis institucijos specialistų vertinimas gali būti pasitelktas planuojant ateities investicijų gaires, priimant sprendimus dėl lėšų panaudojimo prioritetų ir valstybės / regiono projektų sąrašų sudarymo. Siūloma įtraukti TID darbuotojus į LR SusMin sudaromas darbo grupes / tarpinstitucinius komitetus, kurių tikslas – priimti strateginio lygmens sprendimus dėl visų transporto šakų infrastruktūros plėtros.

- **Siūdoma įvertinti esamą vidaus vandens transporto situaciją ir, prireikus, analizuoti plėtros perspektyvas.** Siūdoma atlikti esamos vidaus vandens laivybos situacijos analizę, kurios tikslas – įvertinti galimus veiksmų planus ir priimti strateginį sprendimą dėl tolimesnės sektoriaus plėtros. Tokiu atveju, jei strateginis sprendimas negalėtų būti pakankamai pagrįstas duomenimis ir ekspertinėmis įžvalgomis, siūdoma inicijuoti galimybių studijos, skirtos Lietuvos vidaus vandens transporto sektoriaus plėtros gairėms nustatyti, rengimą.
- **LR SusMin patobulinti automobilių kelių sektoriaus investicijoms ir priežiūrai reikalingų lėšų surinkimą.** Rekomenduojama pereiti nuo laikinės vinjetės apmokėjimo prie teisingesnio ir finansiškai tvaresnio principo „naudotojas moka“ ir „teršėjas moka“, skaičiuojant mokestį už 1 km pagal realiai sukeltą žalą keliams (tarša, triukšmas, nusidėvėjimas, kt.). Privalu siekti, kad iš tokio mokesčio surinkimo į KPPP programą keliams būtų skiriamas adekvatus finansavimas, kuris leistų mažinti priklausomybę nuo ES lėšų paramos.
- **Projektus įgyvendinančioms įstaigoms / institucijoms taikyti ilgalaikio transporto investicijų planavimo principą.** Projektus įgyvendinančioms įstaigoms / institucijoms siūdoma:
 - Parengti ES struktūrinių fondų lėšomis finansuojamų projektų (ko)finansavimo planą visu projekto įgyvendinimo ir sukurtos infrastruktūros eksploatavimo laikotarpiu. Plano parengimas gali būti privalomas LR SusMin pavaldžioms įstaigoms / institucijoms ir VĮ, o detalai pristatytas ir rekomenduojamas LR savivaldybėms per LR regionų plėtros tarybas;
 - Paskirti atsakingus specialistus / suburti darbo grupes su tikslu identifikuoti alternatyvias transporto projektų finansavimo galimybes (pvz., finansinė inžinerija, VPSP) mažėjančių ES struktūrinių fondų asignavimų rizikos kontekste.

Summary

The context of evaluation

On 2007 April 26th European Commission approved European Union (EU) Structural Assistance strategy of Lithuania for the year of 2007–2013 (“The National General Strategy”) – the document which settles the main purpose of the period 2007–2013 EU structural funding – to improve investment, living and working conditions in Lithuania shortly, so that every habitant of Lithuania could feel the benefits of the economic growth. In order to achieve that purpose, it has been projected to achieve the strategy through four programs:

- Human Resources Expansion program;
- Economic Growth program;
- Cohesion Promotion program;
- Technical Support program.

The EU financial assistance for investment in transportation system was designated in accordance with the 3rd priority “Environment and sustainable development” of 2007–2013 “Promotion of Cohesion” program and 4th “Essential Economic Infrastructure” and 5th “Trans–European transport network expansion” of 2007–2013 “Economic Growth” program. These two programs have 10 objectives, which are outlined by the Ministry of Transport and Communications of the Republic of Lithuania:

1. VP3–3.3–SM–01–V: “Complex ecological public transport expansion”;
2. VP2–4.3–SM–01–V: “Roads’ and rails’ network improvement by increasing traffic safety and decreasing negative impact on the environment”;
3. VP2–4.4–SM–01–V: “Technical parameters improvement of national significance roads and rails”;
4. VP2–4.4–SM–02–R: “Municipal transport infrastructure modernization and development”;
5. VP2–4.5–SM–01–V: “Improved conditions for the regional navigation, passengers’ service capabilities improvement”;
6. VP2–5.1–SM–01–V: “Increase in trans–European level roads’ infrastructure permeability, technical parameters’ development”;
7. VP2–5.1–SM–02–V: “Trans–European level railway lines’ modernization and development, creation of useful infrastructure for setting up public logistic centers”;
8. VP2–5.2–SM–01–V: “Goods and passengers services’ infrastructure development in the national port of Klaipėda”;
9. VP2–5.3–SM–01–V: “Terminals’ expansion of the international airports, implementation of flights and aviation safety measures”;
10. VP2–5.4–SM–01–V: “Implementation of engineering for the safer traffic, building detours”.

According to the statistics of applications and signed contracts¹⁰, there were 384 submitted applications for evaluation of 2007–2013 year EU Structural Assistance and 356 contracts were successfully signed. According to the 2007–2013 EU Structural Assistance strategy, for the measures, administrated by the Ministry of Transport and Communications of the Republic of Lithuania, 1,743 billion Eur were assigned for Lithuania. All of the implemented projects encompassed investments devoted to the improvement of transport infrastructure (roads, railways, air and water transportation, logistics).

The goals and aims of evaluation

The main aim of the evaluation of the 2007–2013 the EU funding impact on transport sector is to determine the EU Structural funding usage and the effect in the transportation section in order to

¹⁰ Statistics are present in the webpage www.esparama.lt

accordingly report about the utilization of 2007–2013 funds and to make investments for 2014–2020 in transportation system more efficient. To reach this aim, four goals were determined:

- To evaluate the aims', problems', measures' and projects' suitability, determined for the period of 2007–2013 in transportation sector, while taking into account the changes in economic situation;
- To evaluate the impact of 2007–2013 ESIF's for the different transportation sectors;
- To evaluate whether the projects, implemented with the help of ESIF's funding (physically and financially), satisfied the projected goals, tasks and whether the assigned funding were used effectively;
- To evaluate the effect of ESIF's Structural funding, assigned for the projects in transportation in Lithuania, on society, economy and business (the effect on Lithuanian macroeconomic indices and appropriate "Economic Growth" program's strategic context indices).

The methodology of evaluation

In the process of evaluation to implement the goals determined the questions provided in the technical specification and additional specified questions of the evaluators were examined. These questions were detailed to complementary, the object of analysis and goals specifying questions. In order to answer these questions, the triangulation of different methods of analysis, according to the particular specification of the questions and objects, were used:

- Context analysis and assessment;
- Analysis of the primary and secondary sources, comparative and causation analysis, expert assessment;
- Reconstruction of intervention's logic;
- The input of related parties were identified: Interviews with representatives of the particular area (institutions which distributed the EU funding, administrated or implemented projects) (19 respondents) and the online survey of institutions which got the funding (49 respondents);
- The quantitative analysis of the impact;
- Statistical analysis;
- Econometric modelling.

Primary and secondary data sources

While performing the evaluation, information sources were strategic national documents relevant to the period analyzed: "Promotion of Cohesion" and "Economic Growth" programs, Country's long-term development strategy, Long-term Lithuanian economic development strategy (until 2015), National strategy of the sustainable development, Long-term (until 2025) Lithuanian transportation system development strategy, the evaluations of the EU structural funding, *esparama.lt*, Eurostat, Statistics Lithuania and SFMIS databases, academic and empirical publications¹¹. While conducting the analysis of the evaluation, additional data of interviews with representatives of institutions which distributed the EU funding, administrated or implemented projects and the results of online survey were added. .

The main Lithuanian transportation sector development problems identified before the period of 2007–2013 EU funding

Identification of the main Lithuanian transportation sector (roads, railways, water and air transportation branches, logistic / multimodal transportation fields) development problems indicate current transportation infrastructure drawbacks, relevance of the problems and appropriate tools to solve them.

¹¹ Links to the data sources are provided below in the text

Road transport. The main problems of road transportations before the EU interventions were worsening mobility of vehicles in the cities, air pollution and deterioration of public transport, huge number of traffic accidents and “black spots”, the developing degradation of road pavement due to growing intensity of transport and unsustainable development of road infrastructure in cities and their peripheries.

Railway transport. The main problem of railway transportation sector was the deterioration of network infrastructure, contravening between services provided and the growing needs of transportation of passengers cargo.

Water transport. In this sector technical parameters of National seaport of Klaipėda contravened with increasing potential of cargo services, also conditions of seaport passengers were underdeveloped, infrastructure were not adjusted to small ships and boats and inland waterways were underdeveloped.

Air transport. Problems identified in the air transport sector were the capacity of airports which did not met the demand of passengers, the parameters of International Vilnius Airport could not ensure the qualitative service of passengers, inadequate pace of infrastructure development of smaller TEN-T network airports in the country.

Logistics and multimodal transport. Before implementation of 2007–2013 EU structural funding, the lack of public logistic centers was identified, underdeveloped intermodal intersection of National seaport of Klaipėda and infrastructure links of different transportation.

The suitability of funding measures, funded activities and projects to achieve aims and goals in transport sector

In order to evaluate funding measures and funded activities suitability, there was a need to follow logical effectiveness and impact evaluation model. Goals, defined in strategic documents, are compared with the formed purpose of funding measures and supported activities by using this link:

Strategic goals of the program → strategic tasks of the program → funding measure’s tasks → funding measure’s goals → funded activities

By examining the suitability of the EU funding measures and funded activities in the context of results determined in the programming documents, it is evaluated that all 10 funding measures with funded activities are suitable to achieve the goals and aims. Measures and activities were formed to ensure that (i) projects funded by the EU interventions would fully seek aims and goals determined in programs (e.g. to improve the air quality through modernization of public transport park, the increasing mobility of citizens), (ii) directly reflect the main problems identified in strategic documents (e.g. to decrease the number of accidents and negative impact on the environment by implementing traffic safety measures) or (iii) to create the suitable conditions to solve the problems (e.g. the decrease of differences between regions and their peripheries through communications) and (iv) to supplement each other (e.g. the development of TEN-T road network in cars, railways, water transport branches).

The EU interventions in 2007–2013 were directed to 4 main directions (road, railway, air and water transport), which aims and goals consisted of the decrease of negative impact to the environment, level of car accidents, the improvement of roads, regional and internal navigation, passengers of air transport, national sea port of Klaipėda, the modernization of railways infrastructure. A number of changes had happened during the period evaluated (2007–2015) – the amount of travels in road transportation branch has decreased¹², the number of passengers travelling by trains has increased¹³, the amount of cargo transported by trains has decreased¹⁴, water and air transportation amount has been increasing for

¹² 2007–2014 passengers *per capita* decreased by -29,2 %.

¹³ 2007–2015 the amount of distance travelled by railways *per capita* increased by +18,5 % passengers km.

¹⁴ 2007–2015 the amount of cargo transported by railways in Lithuania decreased by -24,0 % tkm/1 M GDP Eur.

servicing passengers¹⁵ and cargo¹⁶. In regard of changing indicators and the permanent need of improvement of infrastructure, it was assessed that suitability of funding measures and funded activities remained relevant for both: society and businesses through the whole funding period. Moreover, the relevance of the EU interventions during period analyzed remained unchanged according to the analysis of the EU and Lithuanian strategic guidelines.

The suitability of funding procedures

9 out of 10 funding measures were selected by state planning procedures. The EU funding during period analyzed was conducted by principle „top to bottom” – funding is distributed according to strategic documents and their goals. This ensures not only effectiveness of projects and appropriate funding distribution but also guarantees the funding measures suitability to strategic aims and needs. It is noted, that it was difficult to identify the principles which helped to select the projects for state and regional lists of projects. After the evaluation, it is suggested to involve the expert quantitative insights of Transport investment direction (TID) specialists to the commission of the proposal selection process in order to strengthen the results of cost-and-benefit analysis conducted by the projects’ organizers.

1 funding measure (“Municipal transport infrastructure modernization and development”) of transport sector was selected by regional project planning process. The receivers of funding of this measure could be administrations of municipalities, while the activities consisted of the improvement of regional level public infrastructure. The chosen planning is evaluated as more efficiently satisfying the strategic aims of programs.

The EU funding impact on different branches of transport

Road transportation

The network of roads had not expanded much neither in Lithuania nor the EU (investment were directed to the modernization of existing infrastructure, but not to the creation of new one). However, the amount of passengers using road transportation has significantly decreased (-29,2 %) different from the EU (+ 1 % passengers km per capita 2007–2014). The amount of cargo transported has also decreased both in Lithuania and the EU. It is important that not only the number of car accidents has decreased (-42,9 % 2007–2015), but also the number of those killed (-63,8 %; in the EU -39,6 %).

The results achieved by separate measures contributed to the development of the transport infrastructure. Significantly good results are seen in municipalities where the amount of newly built and reconstructed roads network were significantly large (+208 %¹⁷). The infrastructure of TEN-T cars network was also renewed – due to lower prices of construction works during the economic recession, the favorable conditions were created to pave new or reconstruct more existing roads than determined in the programming documents. The engineering measures of improving traffic safety and environment implemented in high risk areas contributed to the positive impact to the traffic safety (the effectiveness of this indicator is 107 %).

However, part of indicators mentioned in programs were not reached as planned (e.g. lower number of black spots were eliminated (7 instead of 25), significantly lower length of reconstructed streets for public transport (1,93 km instead of 10 km), insufficiently lowered amount of time by travelling reconstructed roads (0,97 M hours instead of 1,2 M hours). It is assessed that indicators of results were underachieved more often while the majority of product indicators were achieved as planned. The economic recession was one of the reasons having a negative impact on the amount of cargo transported, passengers travels, other reasons were premature planning when the implementation of

¹⁵ 2007–2015 the number of passengers in the Lithuanian seaports increased by +34,9 %, while in the airports, the number per 1 thousand habitants increased by +114,2 %.

¹⁶ 2007–2015 the number of cargo in the seaports increased by +11,5 %, the cargo transported by air transport create only a small part of all cargo transported by other transport.

¹⁷ The effectiveness of indicators here and forward is evaluated by comparing real values with those determined in the annex of the “Economic Growth” program

projects started in 2012 due to changed priorities and distribution of funding (1 measure “Complex ecological public transport expansion”) and methods of calculating indicators (4 years are needed to ensure the elimination of black spot while monitoring the effectiveness of engineering measures of traffic safety). Also, the need of coordination between “soft” and “hard” investments is also considered as a negative factor. Although there is a good practice in transport sector (traffic safety measures, the development of infrastructure and social adverts), the development of this sector should be formed in strategic level by giving more attention to interinstitutional cooperation.

Bypasses and paving of gravel roads had a huge impact on traffic throughput and the improvement of socioeconomic cohesion. The paving of western and eastern bypasses of Vilnius helped to improve the traffic safety, throughput, contributed to time savings. The Paving gravel roads programs implemented in the East and West regions of Lithuania contributed to improved communications by paved cars’ roads, helped to improve traffic safety, get public services faster, the mobility of labor force has increased.

Railway transportation

The railway network has expanded by +7,1 % during the period evaluated (till 2015). The amount of passengers travels by trains *per capita* has increased by 18,5 % in Lithuania during 2007–2015. The growth of indicator was faster than in the EU, however the EU indicators remained significantly higher. At the same time both in Lithuania and in the EU the amount of cargo transported by railways has decreased – -24,0 % ir -19,1 %. It is noted that during the analyzed period, the railway traffic became safer: the number of trains accidents has decreased by 80,7 % (the EU -46,3 %) in 2007–2014.

The measures meant for the development of railway infrastructure distinguished with high effectiveness – the amount of time saved transporting cargo was significantly high (3,70 M t h instead of 47 M t h)), newly paved or reconstructed existing roads (35,37 km instead of 35 km), new or reconstructed TEN-T railway roads were paved more than planned (409,61 km instead of 350 km). The development of the infrastructure in the national port of Klaipėda has also contributed to the development of this transport branch – the measure “Goods and passengers services’ infrastructure development in the national port of Klaipėda” contributed to the higher capacity of railway junction in Klaipėda – 2,4 M ton instead of 19,5 M ton. The decrease of cargo transported are noticeable although the impact created is considered to be significant. Economic cycle and geopolitical solutions, determined the overall decrease of cargo transported by railways had the impact to negative effects.

The project “Rail Baltica” was started in railway branch – it is the development of strategic, geopolitically important South–North transport corridor. The intervention of 7 measure “Trans–European level railway lines’ modernization and development, creation of useful infrastructure for setting up public logistic centers” have contributed to the implementation of infrastructure needed. By ensuring the continuity of this projects in later funding periods, it is expected to fully use the results created and gain the comprehensive benefit from the “Rail Baltica” line.

Air transportation

The popularity of air transport among the international passengers in Lithuania has increased significantly. In the International Airport of Vilnius (+94,5 % growth of passengers in 2007–2015) and in the International Airport of Kaunas (+92,0 %) the number of passengers has doubled, in the International Airport of Palanga the growth was +58,1 %. The number of cargo and postage transported by air transport has increased during the period analyzed more in Lithuania than in the EU (+21,0 % t/1 M GDP Eur; the EU: -1,2 %).

The investments planned to the air transport sector have contributed to significantly high effectiveness – the number of additionally served passengers has tripled (4,04 M passengers instead of 1,16 M passengers), 6 instead of 2 technical projects were prepared. The service of low-cost airline carriers in all airports of TEN-T network, the decrease of limitation of international trips, the increased international tourism and the mobility of labor have contributed to the successful development of the air transportation.

Water transportation

Since 2007 to 2014 the number of passengers of national port has increased by +32,1 % while in the EU this indicator has decreased by -8,4 %. The cargo (measured by *per capita* and tons / 1 M GDP Eur) serviced in ports demonstrated the same trend – in Lithuania it has been increasing +53,8 % ir +11,5 % while in the EU it has decreased by -5,1 % ir -11,3 %.

Part of indicators of measures were achieved as determined in the programming documents – the number of cargo transported by *Ro-Ro*, *Ro-PAX* ships has doubled (3,32 M. tons instead of 1,50 M tons), the number of passengers travel by *Ro-Ro*, *Ro-PAX* ships is also higher – 84 thousand instead of 83 thousand passengers, 1 064,29 m (instead of 775 m planned) of banks were build or reconstructed. However, the unbuilt dock of small and entertainment navigation and geographical conditions (insufficient depth of Nemunas in Lithuanian internal water road E41), complicated development of inland navigation had a negative impact on achieving lower results of number of ships serviced than were programmed.

The shipping channel dredging works of Klaipėda national port has a huge impact on the water transportation when the shipping channel was deepened by 15 m in the north part of the port. That determined the improving economic, environmental and competitive conditions, the increasing possibilities to serve and accept large cargo ships, the suitable conditions for the safe arrival, departure and manoeuvring of ships.

The factors of effectiveness

After the analysis of the primary and secondary sources and analysis of data gathered during interviews / online survey, the problems identified which contributed to the achievement of monitoring indicators of projects in funding measures and individual projects.

- **Inner factors.** Productive interinstitutional cooperation (between applicants, implementing institution, funding planning institution) and administrative / controlling institutions human resources with suitable experience and abilities to ensure the efficient implementation of public procurement.
- **Outer factors.** Economic crisis followed up by a decrease in consumption (especially during economic recession in 2008–2010), decrease in prices of building sector contracts during the economic crisis, change in strategic priorities, long procedures and legal limits, work quality of the contractors, competition and geopolitical situation, commercial decisions of infrastructure operators and transportation enterprises, increase in automobilization, improved driving culture, negative international migration (decreased population).

The evaluation of efficiency of projects

While evaluating the efficiency the ratio between values achieved and the funding were calculated. The analysis suggests that there is a strong relation between data – more investment in transport sector means more products and results created. In 3 measures (“Complex ecological public transport expansion”, “Goods and passengers services’ infrastructure development in the national port of Klaipėda”, “Implementation of engineering for the safer traffic, building detours”) no outliers were identified. In other 3 measures (“Trans–European level railway lines’ modernization and development, creation of useful infrastructure for setting up public logistic centers”, “Technical parameters improvement of national significance roads and rails”, “Terminals’ expansion of the international airports, implementation of flights and aviation safety measures”) “positive” outliers were identified which indicate the specific projects where significantly high product or result values were achieved with relatively small amount of expenses (e.g. paving of gravel roads programs, projects of reconstruction of national significance roads (The directorate of Lithuania road transportation), the modernization of railway lines (AB „Lithuanian Railways“), the renewal of passengers terminal (ex. public institution “International Vilnius airport”).

Projects identified are considered to be less effective, however, they are complex and created multiple and qualitative and quantitative results, so such outliers should not be considered as negative examples

of the use of the EU funding. Overall, it is assessed that the projects during 2007–2013 funding period were implemented efficiently.

Evaluation of the funding sufficiency for the transportation sector indicators

Evaluation for the funding sufficiency was proceeded in 2 stages:

- Firstly, determined in the contracts, factual meanings of the indicators and amounts of sums were analysed together with the product's monitoring indicators results under the level of projects. Also, the sum, assigned for each of the product monitoring indicator was accounted and results were presented.
- Secondly, the average price of the created physical indicator was determined by signing contracts and factually implementing projects. Additionally, evaluation between planned expenses and average factual expenses was presented.

The evaluation allowed to determine that planned or better results were reached by using 4–12 % lower expenses. However, the overall trend, determining the ratio between results and funding, were not indicated, so the less amount of expenses cannot be considered as the main criteria for the effectiveness of results. Two product indicators were underachieved (newly paved or reconstructed existing railway lines (99,13 %) and black spots eliminated (30,4 %). The long term monitoring of this indicator had a negative impact of its effectiveness, so the result will be seen in longterm perspective. Incomplete indicator of newly paved or reconstructed roads were compatible with legislation which govern the usage of the EU funding.

The analysis of average price needed for the creation of product, has shown that in all (except one) cases the factual average price dedicated were lower than planned. The biggest differences were determined by implementing projects of 5 priority 1 goal, when new and reconstructed TEN-T network railway and cars roads were created. For these products lower amount of expenses were used – reflectively 22,35 % and 11,3 %. The only product indicator, which average price declared was 300 % higher than planned, is the eliminated black spots.

The socioeconomic impact of the EU investment

The long-term effects of the projects made by 2007–2013 EU structural funding are **social** (the decreased amount of negative environmental impact of transport, the improved means of traffic safety) and **economic** (the increased social cohesion between regions of the country, the increased amount of labour mobility, more favorable conditions for economy and business).

Return on invested funds

The results of macroeconomic model show that projects of transport sector implemented in 2007–2013 EU funding period created the significant added value on country's economy. It is assessed that:

- 1 euro invested in analyzed projects created 1,86 Eur GDP till 2013;
- This return will grow to 2,5 Eur GDP in long-term (2007–2020).

It is noted, that these results of funding effectiveness coincide with results of other evaluations of EU structural funding impact on transport sector.

The impact of projects in transport sector on the habitants of Lithuania

The dynamics of 2007–2013 EU structural funding and Lithuanian unemployment level indicators show existing statistically weak but negative connection. It is assessed that the EU interventions could have significant impact on the unemployment level decrease in Lithuania by making direct (jobs for implementing projects) and indirect (by increasing the competitiveness of businesses and economical activity and by encouraging the sustainable growth of economy) demand's impulse for labor market. However, it has to be noted that the level of unemployment was significantly determined by macroeconomic situation, relevant at the time: (i) the decrease in aggregate demand caused the increase

in cyclical unemployment, whereas lower wage equilibrium increased voluntary unemployment; (ii) negative *neto* migration of Lithuanian residents decreased the number of viable labour force.

The results of macroeconomic model show that the projects of transport sector implemented in 2007–2013 EU structural funding period had significant impact (created appropriate conditions) on the growth of average *bruto* salary of transport sector workers. It is evaluated, that till 2013 this indicator had grown 115,73 Eur, in the long-term (2007–2020) the increase of salary may be 168,72 Eur.

Part of the implemented projects had created the social-economic benefit by increasing the permeability of the roads and in that way decreasing travelling delays. Moreover, if the infrastructure is appropriately maintained and reconstructed, it can reduce the vehicles damage of exploitation and reduce the costs of trips by citizens and business subjects. As a result the operating costs decreases. Investment in transport sector also increases competition between all kinds of transport as well as transportation enterprises themselves. Better communication, more qualitative transport infrastructure, increase in capacity of the transportation enterprises attract more investors, for example, airways companies, passengers, cargo transportation businesses. The spread of railways, deepening of seaport allows to introduce new travelling, cargo transportation opportunities and in that way due to the market economic competition laws, costs of the transport services are made to decrease. Finally, implemented safety measures contributed to the decrease in traffic accidents and in numbers of hurt and dead people during this kind of accidents.

The impact of projects in transport sector on the labor force, cargo mobility and business

During the evaluation of investment impact on the amount of cargo and income dynamics for each of the transport sector, regression analysis was performed. The total cargo dynamics indicates that the amounts of cargo during 1997¹⁸–2015 period were increasing in all the sectors of transport, however had not reached the pre-crisis level. The negative impact on the amount of cargo was made by the economic crisis of 2008, however since 2009 these amount started increasing again. So, the conclusion is that the investment of EU of the 2007–2013 period made a biggest positive impact on the transport of cargo in 2009. On the other hand, cargo transportation effectiveness index had increasing tendencies during all of the EU funding period. However, as soon as the funding was finished, the increase of tendencies diminished.

The number of passengers in all the sectors of transport was evaluated by the regression analysis. During the period of 2008–2015 tendencies of this indicator were more constant, however due to the economic downturn of 2008 they remain diminished. On the other hand, during the analysed period, efficiency of the turnover of passengers increased. After the period of EU funding the efficiency of turnovers started to decrease. The conclusion has been drawn that the funding from EU during a period of 2007–2013 made a positive impact on the transport of passengers (despite of the fact that in 2008 the negative impact to the amount of passengers was made by the economic crisis and significant negative international migration).

Due to the effective investment in transport infrastructure, the effectiveness, capacity, reliability and quality of services of transportation increased. One of the further results due to these improvements was favorable conditions for businesses (via decreased transportation expenses and timing).

Continuity of the results

In order to ensure the continuity of the results created by implementing projects, funding contracts provided the statement for project planners to maintain the proper condition of projects and to create the appropriate conditions for their operation. It is noted that 5 years after the implementation of every project, receivers of the funding are obliged to ensure appropriate operation of the created infrastructure and maintenance of its condition. Executors of projects (83,7 %) of the respondents of the

¹⁸ 1997 year was chosen in order to appropriately evaluate the tendency of changing indicator until the beginning of the EU investment of the first period (1997–2005) but to and avoid long-term externalities such as statistical discrepancies.

survey for offices / institutions which implemented projects in transport sector during the 2007–2013 period, claimed that the created maintenance (operation costs) mechanisms (for example, reinvestments, funding used for infrastructural condition from excises, charges) were / are appropriate and effective.

It is noted that the factors which may have a significant impact on the continuity of projects are these:

- **Development of economic condition (including import / export) in Lithuania** – it has been forecasted that in the next year economic condition in Lithuania will be growing. Also, stable economic development of the import / export partners will not form potential threats for the continuity of the results;
- **The conditions for further stages of the infrastructural development** – some barriers, such as delays of works in „Rail Baltica“ project, shallow riverbed problem for the inland waterways projects and others make direct impact on the future usage of created projects and their results;
- **The funding of related projects during the 2014–2020 EU funding period** – it is important to identify the changing environment of financing and international politic trends while planning the further projects and development of transport sector;
- **The funding and distribution of „The program of roads supervision and development“** – after the economic crisis of 2008, income of for this program has decreased. That is a potential threat for the continuity of the projects as this program is the main source of the operational and maintenance expenses;
- **The decisions of commercial air carriers** – negotiations between administrations of Lithuanian airports and international air carriers lead to the supply of services, flight directions. Thus it is very important that the infrastructure of Lithuanian airports would to comply with international environmental, aviation safety and operational legislations and rules.

Conclusions, strategic proposals and recommendations

The prioritizing of problematic development areas of transport sector in 2007–2013 EU funding period could be improved. Evaluating EU structural funds investments it is relevant that the problematic of transport sector in order to create funding projects list were not clearly directed only to the EU development guidelines: country's and the EU strategic goals and main complex transport sector problems were not clearly separated. There was a lack of breakdown of identified problematic areas by their relevance to EU development priorities and the goals of national long-term development. However, it is assessed that during current funding period (2014–2020) the prioritizing of transport sector problems according to EU transport development guidelines were actualized comparing with the previous period (2007–2013).

When implementing EU investments it is necessary to ensure interinstitutional cooperation as the integral condition of investment and ensurance of impact. While conducting an analysis of EU interventions, it is observed, that in the beginning of 2007–2013 funding period the development of transport sector was isolated: Long-term (until 2025) Lithuanian transportation system development strategy was followed where the main attention was directed to the development of separate transportation and united (intermodal) transportation. It is noted that the isolation of investment planning were addressed by accepting the solutions for 2014–2020 funding period which improve the order of the planning and supervision of the EU funded projects

The recommendations of the Evaluation:

- **Involve TID in long-term project planning and strategic decision making.** TID, as the institution of transport sector experts, can be consulted more often and more inclusively regarding the decision making of national strategic / long-term planning importance. The expertise of TID employees can be used while planning the guidelines for future investments, setting the priorities for resource allocations and formation of regional / national project lists. It is recommended to include TID experts to working groups / interinstitutional committees which aim to make strategic decisions on development of all transport modes in Lithuania.

- **Evaluate the current situation of inland water transport and analyze its developmental prospects, if necessary.** It is suggested to conduct analysis of current operation of inland water transport, dedicated to assess possible action plans and to make a strategic decision towards its future development. If this strategic decision cannot be sufficiently backed by evidence and assessment of experts, it is recommended to prepare the feasibility study on the developmental opportunities of Lithuanian inland water transport.
- **Improve the collection of funds necessary to finance investments and maintenance of roads.** It is recommended to switch from temporal vignette funding to fairer and more financially sustainable principle „user-pays“ and „polluter-pays“, while the fee is calculated for 1 km route and its damage on roads (pollution, noise, deterioration, etc.). It is important assure that sufficient funding is provided for road maintenance and investments, decreasing the dependence on EU structural funds.
- **The principle of long-term transport investment planning should be applied to offices / institutions implementing projects.** For offices / institutions implementing projects it is suggested:
 - To prepare the plan of (co)financing of EU funded projects during all period of projects' implementation and the maintenance of infrastructure created. The preparation of such plan has to be mandatory for institutions and state enterprises directly under the Ministry of Transport and Communications of the Republic of Lithuania; the option to prepare this plan has to be presented and recommended for municipalities through Regional developmental councils of the Republic of Lithuania;
 - To appoint responsible specialists / create working groups in order to identify the alternative possibilities for transport projects funding (e.g. financing engineering, the partnership of public and private sectors) in the context of decreasing amount of EU structural funding.

Įvadas

Atliekamo Vertinimo tikslai ir uždaviniai

Kaip numato Europos Sąjungos (toliau – ES) reglamentas Nr. 1083/2006, kiekvieno finansavimo laikotarpio pabaigoje Europos Komisija (toliau – EK), bendradarbiaudama su valstybe-nare ir vadovaujančiosiomis institucijomis, turi atlikti baigiamąjį (*ex-post*) poveikio vertinimą. Šiame kontekste Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos (toliau – LR SusMin) parengtoje 2007–2013 m. laikotarpio ES struktūrinių fondų poveikio transportui vertinimo paslaugų teikimo techninėje specifikacijoje (toliau – Techninė specifikacija) nurodyta, kad 2007–2013 m. ES struktūrinės paramos Lietuvos transporto sektoriaus poveikio *ex-post* vertinimo (toliau – Vertinimo) tikslas yra nustatyti Lietuvos transporto sektoriaus įsivartų lėšų panaudojimo efektyvumą ir rezultatyvumą, investicijų tvarumą ir tęstinumą bei jų poveikį. Vertinimas taip pat skirtas tinkamai atsiskaityti už 2007–2013 m. lėšų panaudojimą ir patobulinti 2014–2020m. ES fondų paramos investavimą transporto sektoriuje.

Įvardintam atliekamo Vertinimo tikslui pasiekti yra keliami 4 pagrindiniai uždaviniai:

- Įvertinti 2007–2013 m. ES finansavimo laikotarpiu transporto sektoriuje nustatytų tikslų, uždavinių, priemonių ir projektų tinkamumą, keičiantis ekonominei situacijai;
- Įvertinti 2007–2013 m. ES struktūrinių fondų lėšų panaudojimo poveikį atskiriems transporto rūšių sektoriams;
- Įvertinti, ar 2007–2013 m. ES struktūrinių fondų lėšomis įgyvendinti projektai (fizinė apimtis ir finansavimas) buvo pakankami numatytiems tikslams, uždaviniams pasiekti, ar skirtos lėšos buvo panaudotos efektyviai;
- Įvertinti transporto sektoriaus projektams įgyvendinti skirtų 2007–2013 m. ES struktūrinių fondų lėšų poveikį visuomenei, ekonomikai, verslui (poveikis Lietuvos ūkio makroekonominiams rodikliams ir atitinkamiems 2007–2013 m. Ekonomikos augimo veiksmų programos (toliau – EAVP) strateginiams konteksto rodikliams).

Techninėje specifikacijoje taip pat nurodomi Vertinimo tikslus ir uždavinius atitinkantys Vertinimo klausimai, siejami su EK rekomenduojamomis vertinimų gairėmis.

Vertinimo objektas

Atliekamo Vertinimo objektas – 2007–2013 m. ES struktūrinių fondų lėšomis finansuoti Lietuvos transporto sektoriaus projektai, atitinkantys 3 Sanglaudos skatinimo veiksmų programos (toliau – SSVP) prioriteto „Aplinka ir darnus vystymasis“, 4 EAVP prioriteto „Esminė ekonominė infrastruktūra“ ir 5 EAVP prioriteto „Transeuropinių transporto tinklų plėtra“ priemonės:

- VP3-3.3-SM-01-V „Kompleksinė ekologiško viešojo transporto plėtra“;
- VP2-4.3-SM-01-V „Kelių ir geležinkelių tinklo tobulinimas gerinant saugų eismą ir mažinant neigiamą poveikį aplinkai“;
- VP2-4.4-SM-01-V „Valstybinės reikšmės kelių ir geležinkelių infrastruktūros techninių parametru gerinimas“;
- VP2-4.4-SM-02-R „Savivaldos transporto infrastruktūros modernizavimas ir plėtra“;
- VP2-4.5-SM-01-V „Sąlygų regioninei laivybai gerinimas, keleivių aptarnavimo pajėgumų tobulinimas“;
- VP2-5.1-SM-01-V „Transeuropinės reikšmės automobilių kelių infrastruktūros pralaidumo didinimas, techninių parametru gerinimas“;
- VP2-5.1-SM-02-V „Transeuropinės reikšmės geležinkelio linijų modernizavimas ir plėtra, reikiamos infrastruktūros sukūrimas viešiesiems logistikos centrams steigti“;
- VP2-5.2-SM-01-V „Krovinių ir keleivių aptarnavimo infrastruktūros plėtra Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste“;

- VP2-5.3-SM-01-V „Tarptautinių oro uostų keleivių terminalų išplėtimas, skrydžių saugos ir aviacijos saugumo priemonių diegimas“;
- VP2-5.4-SM-01-V „Saugų eismą gerinančios inžinerinės infrastruktūros diegimas, miestų aplinkelių tiesimas“.

Atliekant Vertinimą, vadovaujasi tinkamumo, pakankamumo, suderinamumo, rezultatyvumo, efektyvumo ir poveikio kriterijais.

Vertinimo rezultatai

Įgyvendinto Vertinimo rezultatas – parengtas 2007–2013 m. laikotarpio ES struktūrinių fondų poveikio transportui vertinimo dokumentų rinkinys:

- 2007–2013 m. laikotarpio ES struktūrinių fondų SSVP prioriteto „Aplinka ir darnus vystymasis“ ir EAVP prioritetų „Esminė ekonominė infrastruktūra“ bei „Transeuropinių transporto tinklų plėtra“ poveikio transporto sektoriui analizė, išvados, rekomendacijos ir veiksmų planas rekomendacijoms įgyvendinti 2014–2020 m. ES fondų investicijų laikotarpiu;
- Galutinės vertinimo ataskaitos informacinis leidinys su rekomendacijomis (spausdintu ir elektroniniu formatais) ir santrauka (lietuvių ir anglų kalbomis);
- Galutinės vertinimo ataskaitos su rekomendacijomis pristatymo medžiaga (skaidrės).

Vertinimą atlieka UAB „Civitta“ (toliau – Civitta), vadovaudamasi 2016 m. rugsėjo 30 d. sutartimi Nr. 1F-94. Teikiamas dokumentas – Galutinė ataskaita, kurią sudaro šios pagrindinės dalys:

- Pirmajame skyriuje pristatoma tyrimo metodologija – Vertinimo uždaviniai ir klausimai, Vertinimo metu taikyti tyrimų, analizės metodai ir nagrinėjamų duomenų, įžvalgų šaltiniai;
- Antrajame skyriuje atliekama Vertinimo analizė ir teikiami atsakymai į Techninės specifikacijos 8 punkte iškeltus klausimus, susijusius su 2007–2013 m. ES finansavimo laikotarpiu transporto sektoriuje nustatytų tikslų, uždavinių, priemonių ir projektų tinkamumu besikeičiant ekonominei situacijai (U1);
- Trečiajame skyriuje atliekama Vertinimo analizė ir teikiami atsakymai į Techninės specifikacijos 8 punkte iškeltus klausimus, susijusius su ES struktūrinių fondų lėšų panaudojimo poveikiu atskiriems transporto rūšių sektoriams (U2);
- Ketvirtajame skyriuje atliekama Vertinimo analizė ir teikiami atsakymai į Techninės specifikacijos 8 punkte iškeltus klausimus, susijusius su ES struktūrinių fondų lėšomis įgyvendintų projektų pakankamumu numatytiems tikslams, uždaviniams pasiekti, lėšų panaudojimo efektyvumu (U3);
- Penktajame skyriuje atliekama Vertinimo analizė ir teikiami atsakymai į Techninės specifikacijos 8 punkte iškeltus klausimus, susijusius su transporto sektoriaus projektams įgyvendinti skirtų ES struktūrinių fondų lėšų poveikiu visuomenei, ekonomikai, verslui (U4);
- Ataskaitos pabaigoje formuluojamos analizių išvados ir teikiami jas papildantys strateginiai siūlymai, rekomendacijos.

1. Tyrimo metodologija

Pirmajame ataskaitos skyriuje pristatoma atlikto Vertinimo metodologija: tikslas ir uždaviniai (kuriuos įgyvendinti siekiama atsakant į Techninėje specifikacijoje išskeltus Vertinimo klausimus), analizėms atlikti naudoti metodai; aprašomas Vertinimo procesas kartu su duomenų ir įžvalgų, nagrinėjamų toliau pateikiamuose ataskaitos skyriuose, šaltiniais.

1.1. Vertinimo uždaviniai ir klausimai

Atliekant 2007–2013 m. laikotarpio ES struktūrinių fondų poveikio transportui vertinimą, atliekant analizę pagal 4 skirtingus, tačiau tarpusavyje susijusius Vertinimo uždavinius, buvo siekiama pagrindinio Vertinimo tikslo:

Vertinimo tikslas – nustatyti SSVP prioriteto „Aplinka ir darnus vystymasis“, EAVP „Esminė ekonominė infrastruktūra“ ir „Transeuropinių transporto tinklų plėtra“ skirtų lėšų panaudojimo poveikį, investicijų tvarumą ir tęstinumą šioje srityje, siekiant tinkamai atsiskaityti EK už 2007–2013 m. ES struktūrinių fondų investicijas ir patobulinti 2014–2020 m. ES fondų investicijų įgyvendinimą.

Kiekvienam uždaviniui priskirti atitinkami Vertinimo klausimai bei papildomi, tikslinantys klausimai, reikalingi išsamesniam ir tikslesniam Vertinimui atlikti. Vertinimo uždaviniai, pagrindiniai ir tikslinantys klausimai yra pateikiami toliau (žr. Lent. 1).

Lent. 1: Vertinimo uždaviniai ir klausimai

Vertinimo klausimas	Tikslinantys klausimai
U1. Įvertinti 2007–2013 m. ES finansavimo laikotarpiu transporto sektoriuje nustatytų tikslų, uždavinių, priemonių ir projektų tinkamumą besikeičiant ekonominei situacijai	
1.1. Kokios buvo pagrindinės Lietuvos transporto sektoriaus plėtros problemos prieš pradėdant 2007–2013 m. ES struktūrinių fondų finansavimo laikotarpį?	1.1.1. Kokie esminiai netolygumai, problematika pastebima visose Lietuvos transporto sektoriaus šakose prieš pradėdant įgyvendinti 2007–2013 m. laikotarpio ES investicijas? 1.1.2. Kokios šių netolygumų, plėtros problemų tendencijos / kaip problematika gali būti grupuojama?
1.2. Kokiais esminiais procesais, tendencijomis, pokyčiais Lietuvos transporto srityje pasižymėjo analizuojamas 2007–2015 metų laikotarpis? Kokie buvo pagrindiniai veiksniai, turėję įtakos šiems pokyčiams? Palyginti pagrindinių transporto rodiklių dinamiką Lietuvoje ir ES.	1.2.1. Kokie konkretūs pokyčiai visose šalies transporto sektoriaus šakose įvyko 2007–2015 m. laikotarpiu? Kaip keitėsi pagrindiniai transporto sektoriaus rodikliai Lietuvoje ir ES 2007–2015 m. laikotarpiu? 1.2.2. Kokie veiksniai teigiamai / neigiamai paveikė įvykusius pokyčius?
1.3. Ar tikslams, uždaviniams pasiekti numatytos tinkamos priemonės ir paramos skyrimo procedūros?	1.3.1. Kaip į Vertinimo apimtį įeinančių finansavimo priemonių tikslai ir uždaviniai atspindi strateginius šalies ir transporto sektoriaus raidos tikslus ir uždavinius? 1.3.2. Ar į Vertinimo apimtį įeinančių finansavimo priemonių paramos skyrimo procedūros buvo parinktos tinkamai? Ar jos atitiko paramos gavėjų poreikius, veiklos specifiką?
1.4. Ar tikslams, uždaviniams pasiekti suplanuoti ir įgyvendinti tinkamiausi projektai?	1.4.1. Kaip valstybės / regionų projektų planavimo būdu atrinkti projektai atspindi šalies ir transporto raidos tikslus ir uždavinius? 1.4.2. Ar, planuojant projektus, buvo adresuoti visi šalies transporto

Vertinimo klausimas	Tikslinantys klausimai
	sektorius iššūkiai, problemos?
1.5. Ar nustatytos tinkamiausios remiamos veiklos transporto srityje?	<p>1.5.1. Ar parinktos remiamos projektų veiklos sutampa su analizuojamuoju laikotarpiu aktualiais šalies strateginiais ir transporto sektoriaus plėtros tikslais, problematika?</p> <p>1.5.2. Ar parinktos remiamos projektų veiklos sutampa su paramos gavėjų poreikiais?</p>
U2. Įvertinti ES struktūrinių fondų lėšų panaudojimo poveikį atskiriems transporto rūšių sektoriams	
2.1. Kokie svarbiausi rezultatai sukurti transporto srityje SSVP prioriteto „Aplinka ir darnus vystymasis“, EAVP prioritetų „Esminė ekonominė infrastruktūra“ ir „Transeuropinių transporto tinklų plėtra“ apimtyje?	2.1.1. Kokie rezultatai, pasiekti vertinamų finansavimo priemonių įgyvendinimo apimtyje, yra vertinami kaip turintys didžiausią įtaką transporto sektoriaus plėtrai?
2.2. Koks SSVP prioriteto „Aplinka ir darnus vystymasis“, EAVP prioritetų „Esminė ekonominė infrastruktūra“ ir „Transeuropinių transporto tinklų plėtra“ uždavinių, rodiklių pasiekimo laipsnis (rezultatyvumas)? Kas lėmė tokį uždavinių, rodiklių pasiekiamumą (pagrindiniai sėkmės veiksniai ir kliūtys / problemos – vidiniai ir išoriniai)?	2.2.1. Kokias stebėsenos rodiklių reikšmes buvo numatyta pasiekti įgyvendinant vertinamas priemones?
	2.2.2. Kokios stebėsenos rodiklių reikšmės buvo faktiškai pasiektos įgyvendinant vertinamas priemones?
	2.2.3. Koks yra kiekybinis planuotų ir faktiškai pasiektų stebėsenos rodiklių reikšmių santykis (rezultatyvumas) ir kaip jis skiriasi tarp skirtingų veiksmų programų (toliau – VP), uždavinių ir finansavimo priemonių?
	2.2.4. Kokie vidiniai ir išoriniai veiksniai lėmė (teigiamai / neigiamai paveikė) rodiklių pasiekimo mastą?
2.3. Kaip ir kiek prioriteto investicijos prisidėjo prie SSVP ir EAVP atitinkamų strateginių konteksto rodiklių pasiekimo?	2.3.1. Kokia buvo strateginių konteksto rodiklių dinamika analizuojamuoju laikotarpiu?
	2.3.2. Kokį poveikį strateginio konteksto rodikliams galėjo turėti ES intervencijos?
	2.3.3. Kaip (kokiais loginiais modeliais vadovaujantis) vertinamų ES finansavimo priemonių įgyvendinimas prisidėjo prie identifikuotos strateginių konteksto rodiklių dinamikos?
2.4. Kaip šios intervencijos prisidėjo prie laikotarpio pradžioje identifikuotų problemų sprendimo? Ar pasiekti rezultatai ir poveikis atitinka tikslinių grupių poreikius ir interesus?	2.4.1. Kokia yra kiekvienos iš vertinamų ES finansavimo priemonių intervencijų logika?
	2.4.2. Kokios yra į Vertinimo apimtį patenkančių ES intervencijų tikslinės grupės ir jų poreikiai / interesai?
	2.4.3. Kaip ES investicijos prisidėjo prie tikslinių grupių poreikių / interesų tenkinimo?
	2.4.4. Kokiais būdais buvo sprendžiamos finansinio programavimo pradžioje identifikuotos transporto sektoriaus problemos?
2.5. Koks šių intervencijų santykis su kitomis priemonėmis ir projektais, finansuotais 2007–2013 metų ES struktūrinių fondų lėšomis (suderinamumo, papildomumo, dubliavimo aspektais)?	2.5.1. Kokios kitų ūkio sektorių įgyvendintos ES finansavimo priemonės prisidėjo prie transporto sektoriaus plėtros?
	2.5.2. Kokį poveikį identifikuotos priemonės ir projektai turėjo transporto sektoriaus plėtrai?
	2.5.3. Ar šios intervencijos buvo suderintos su kitomis priemonėmis?
	2.5.4. Ar identifikuotos priemonės ir projektai papildė vienas kitą transporto sektoriaus plėtros atžvilgiu?
	2.5.5. Ar buvo išvengta dubliavimosi su kitomis priemonėmis ir projektais?

Vertinimo klausimas	Tikslinantys klausimai
<p>U3. Įvertinti, ar ES struktūrinių fondų lėšomis įgyvendinti projektai (fizinė apimtis ir finansavimas) buvo pakankami numatytiems tikslams, uždaviniams pasiekti, ar skirtos lėšos buvo panaudotos efektyviai</p>	
3.1. Ar pagal nustatytus įgyvendinimo rodiklius transporto sektoriaus projektams skirta pakankamai / nepakankamai lėšų?	3.1.1. Kokie transporto sektoriaus raidos uždaviniai buvo programuojami?
	3.1.2. Kiek lėšų jiems pasiekti buvo skiriama analizuojamuoju laikotarpiu?
	3.1.3. Ar skirtas lėšų kiekis buvo adekvatus programuotiems tikslams, rezultatams ir uždaviniams pasiekti?
3.2. Ar nustatyti tikslai ir uždaviniai pasiekti mažiausiomis sąnaudomis? Ar tomis pačiomis sąnaudomis buvo galima pasiekti geresnių rezultatų?	3.2.1. Koks santykis / tendencija tarp sukurtų produktų / rezultatų bei jiems pasiekti faktiškai skirtų paramos lėšų?
	3.2.2. Kurių projektų atvejais nustatytas santykis / tendencija skiriasi ir kodėl?
3.3. Ar įgyvendinti projektai (fizinė apimtis ir finansavimas) buvo pakankami nustatytiems prioritetų tikslams, uždaviniams, suplanuotiems rezultatams pasiekti? Kas lėmė tokį pasiekiamumo lygį (pagrindiniai sėkmės veiksniai ir kliūtys / problemos – vidiniai ir išoriniai)?	3.3.1. Koks ryšys tarp projektų apimties ir indėlių?
	3.3.2. Koks ryšys tarp pasiektų rezultatų ir ES investicijų?
	3.3.3. Ar projektų fizinė apimtis ir finansavimas buvo pakankami tikslams pasiekti?
	3.3.4. Su kokiomis išorinėmis ir vidinėmis problemomis susidurta siekiant planuotų rezultatų?
3.4. Ar buvo pasiekta tai, kas buvo planuota? Kokios priežastys projektų ir priemonių lygiais lėmė rodiklių pasiekimą / nepasiekimą? Paaiškinti atsiradusius skirtumus / pokyčius palyginti su numatytais tikslais. Jei rodiklis nukrypsta nuo programoje nustatytų tikslų 25 proc., paaiškinti, kodėl tikslas nebuvo pasiektas?	3.4.1. Ar buvo įgyvendinti programuoti priemonių / projektų rezultatai?
	3.4.2. Ar programuoti priemonių / projektų tikslai ir uždaviniai buvo pasiekti?
	3.4.3. Kurios priemonės / projektai uždavinių, tikslų ir rezultatų pasiekimo atžvilgiu skyrėsi nuo bendrų tendencijų?
	3.4.4. Kokios vidinės / išorinės priežastys lėmė nepasiektus / viršytus rodiklius?
	3.4.5. Kurių priemonių / projektų atveju faktiškai pasiekti rodikliai buvo mažesni už programuotus 25 % ar daugiau? Kokios to priežastys?
3.5. Kokią įtaką investuotos lėšos turi horizontaliųjų prioritetų įgyvendinimui?	3.5.1. Kokie buvo horizontalieji prioritetai ir kokia priemonių / projektų įtaka jiems buvo programuojama?
	3.5.2. Kokią įtaką horizontaliesiems prioritetams pavyko pasiekti per vertinamą investicijų laikotarpį?
3.6. Kaip sukurtais rezultatais bus naudojamos ateityje?	3.6.1. Kokios yra pagrindinės sukurtų rezultatų tvarumo sąlygos?
	3.6.2. Kokie vidiniai / išoriniai veiksniai gali turėti įtakos sukurtų rezultatų naudojimui ateityje?
<p>U4. Įvertinti transporto sektoriaus projektams įgyvendinti skirtų ES struktūrinių fondų lėšų poveikį visuomenei, ekonomikai, verslui (poveikis Lietuvos ūkio makroekonominiams rodikliams ir atitinkamiems EAVP strateginiams konteksto rodikliams)</p>	
4.1. Kokie yra ilgalaikiai transporto sektoriaus projektų, įgyvendintų ES struktūrinių fondų lėšomis, socialiniai ir ekonominiai padariniai?	4.1.1. Kokie ilgalaikiai socialiniai padariniai buvo sukelti ES struktūrinių fondų lėšomis finansuotų transporto sektoriaus priemonių / projektų?
	4.1.2. Kokie ilgalaikiai ekonominiai padariniai buvo sukelti ES struktūrinių fondų lėšomis finansuotų transporto sektoriaus priemonių / projektų?
4.2. Kokią naudą šie padariniai teikia visuomenei, ekonomikai ir verslui? Kokia yra investicijų grąža nuo investuotų lėšų, poveikis nedarbo lygio pokyčiui, kelevių ir krovinių	4.2.1. Kokia įgyvendintų vertinamųjų priemonių / projektų nauda suteikta visuomenei, ekonomikai ir verslui kokybiniais ir kiekybiniais atžvilgiais?
	4.2.2. Kokia yra investicijų grąža nuo investuotų lėšų?
	4.2.3. Koks vertinamųjų priemonių / projektų poveikis nedarbo lygiui?

Vertinimo klausimas	Tikslinantys klausimai
skaičiaus dinamikai kiekvienoje transporto srityje, poveikis gyventojams, verslui, investicijų patrauklumui?	4.2.4. Koks vertinamų priemonių / projektų poveikis keleivių ir krovinių skaičiaus dinamikai kiekvienoje transporto srityje?
	4.2.5. Koks vertinamų priemonių / projektų poveikis gyventojams?
	4.2.6. Koks vertinamų priemonių / projektų poveikis verslui?
	4.2.7. Koks vertinamų priemonių / projektų poveikis investicijų patrauklumui?
4.3. Kaip projektų įgyvendinimas prisidėjo prie transeuropinių transporto tinklų plėtros?	4.3.1. Kokia transeuropinių transporto tinklų plėtra buvo programuojama strateginiuose dokumentuose ir veiklos planuose?
	4.3.2. Kokia Lietuvoje ES lėšomis finansuotų transporto sektoriaus gerinimo priemonių / projektų įtaka šiai plėtrai?
4.4. Kokios rekomendacijos turėtų būti teikiamos Susisiekimo ministerijai, kuri planuoja investicijas, vertina projektinius pasiūlymus, taip pat projektų vykdytojams, įgyvendinantiems transporto srities projektus 2014–2020 m. ES fondų investicijų laikotarpiu?	4.4.1. Kokios rekomendacijos teikiamos 2014–2020 m. ES fondų investicijų laikotarpiu transporto sektoriaus investicijų planavimui?
	4.4.2. Kokios rekomendacijos teikiamos 2014–2020 m. ES fondų investicijų laikotarpiu transporto sektoriaus projektinių pasiūlymų vertinimui?
	4.4.3. Kokios rekomendacijos teikiamos 2014–2020 m. ES fondų investicijų laikotarpiu transporto sektoriaus projektų įgyvendinimui?

Šaltinis: sudaryta autorių

1.2. Tyrimo metodai

Atsižvelgiant į Vertinimo klausimo specifiką ir siekiamus analizės rezultatus, kiekvienoje iš skyriuje 1.1 pateiktų Vertinimo dalių naudojami skirtingi kokybiniai ir kiekybiniai tyrimų metodai. Toliau pateikiamoje metodų apžvalgos lentelėje (žr. Lent. 2) prie kiekvieno įvardinto tyrimo / analizės būdo nurodomas Vertinimo klausimas, kuriame jis buvo naudojamas kaip pagrindinis ar papildantis analizės metodas.

Lent. 2: Vertinimo metu taikytų metodų apžvalga

Metodas	Metodo aprašymas	Naudojimas Vertinime
Ekspertinis vertinimas	Šis metodas reikalingas užtikrinti kokybišką informacijos interpretavimą. Pasitelkus išorinius ir / ar vidinius (Civitta) ekspertus, analizuojami bei sisteminami kitų metodų taikymo metu surinkti duomenys ir atliktų analizių rezultatai. Ekspertinis vertinimas naudojamas teikiant analizių išvadas, sisteminant ir sujungiant kokybines ir kiekybines įžvalgas, formuojant rekomendacijas.	Metodas naudojamas atsakant į 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 2.1, 2.2, 2.4, 2.5, 3.1, 3.2, 3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 4.1, 4.2, 4.3 ir 4.4 klausimus
Pirminių ir antrinių šaltinių analizė	Šis metodas skirtas tinkamos informacijos identifikavimui, rinkimui, analizei bei interpretacijai. Šio Vertinimo atveju, analizė orientuota į transporto sektoriaus pokyčius nagrinėjant įvairius papildomus dokumentus ir šaltinius. Svarbu užtikrinti, kad analizei būtų pasirinkti tik patikimi šaltiniai, siekiant, jog analizės rezultatai nebūtų iškraipomi ir neturėtų neigiamos įtakos Vertinimo rezultatams. Turinio analizė taikoma visiems kokybiniais ir neišmatuojamiems Vertinimo klausimams analizuoti. Šiuo būdu analizuojami Vertinimui reikalingi duomenys – apklausų rezultatai, interviu metu surinktos įžvalgos, įgyvendinimo ataskaitos, programos dokumentai, kiti šaltiniai. Dažniausiai, šio Vertinimo atveju, pirminių ir antrinių šaltinių analizė	Metodas naudojamas atsakant į 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 2.1, 2.2, 2.3, 2.5, 3.1, 3.2, 3.4, 3.5, 3.6, 4.2 ir 4.3 klausimus

Metodas	Metodo aprašymas	Naudojimas Vertinime
	naudojama siekiant atpažinti sektoriaus problematiką, identifikuoti reikšmingiausius raidos veiksnus, nustatyti programiniuose dokumentuose planuotus ES intervencijų rezultatus.	
Interviu su susijusių šalių atstovais	Vykdyti giluminiai pusiau struktūruoti interviu su vertinamą paramą gavusių institucijų, paramą skirsčiusių / planavusių institucijų atstovais ir šalies transporto sektoriaus ekspertais. Institucijų atstovų ir ekspertų įžvalgos laikomos itin svarbiu informacijos šaltiniu, siekiant tiksliai ir visapusiškai įvertinti priemonių / projektų sėkmės prielaidas bei projektų tęstinumą. Šio Vertinimo atveju, susijusių šalių atstovams užduodami klausimai derinti tarpusavyje, atlikti įvairialypiai interviu; t. y., vieno interviu metu užduodami klausimai, padedantys įgyvendinti visus Vertinimo uždavinius.	Metodas naudojamas atsakant į 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 2.1, 2.2, 2.4, 3.6, 4.1, 4.2 ir 4.4 klausimus
Statistinė analizė	Statistinė analizė naudojama vertinant surinktus kiekybinius duomenis apie konkrečius transporto sektoriaus srities pokyčius. Aprašomoji statistika (grafikai, vidurkiai, procentiniai pokyčiai ir kt.) Vertinime naudojama struktūruotai aprašyti surinktus kiekybinius duomenis bei juos tinkamai įvertinti. Išvadų statistikos metodai (šio Vertinimo atveju dažniausiai naudojamas metodas – koreliacijų analizė) naudojami nustatant ryšį (ar jo nebuvimą) tarp finansavimo bei sukuriama poveikio. Ši analizė padeda identifikuoti efektyvias ir mažiau efektyvias priemones bei projektus.	Metodas naudojamas atsakant į 1.2, 2.2, 2.3, 3.1, 3.2, 3.3, 3.4, 4.2 ir 4.3 klausimus
Loginių intervencijos modelių analizė	Ryšys tarp programos tikslų, skirtų išteklių, pasiekimų, rezultatų ir poveikio yra laikomas intervencijos logika. Šis analizės metodas Vertinime naudojamas tiek programų, tiek konkrečių priemonių poveikio atpažinimui; jo tikslas – pavaizduoti kiekvienos priemonės loginį modelį, lauktus rezultatus ir poveikį. Intervencijos modeliai paaiškina (rekonstruoja), ką vertinamos ES finansavimo priemonės turėjo pasiekti ir kaip to buvo siekta. Šis metodas naudojamas atsakant į Vertinimo klausimus, kuriais siekiama paaiškinti ar remtis numanomu indėliu, programų remiamų veiklų ir pasekmių priežastiniais ryšiais. Atliekant Vertinimą atsakoma, ar ES finansavimo priemonių intervencijos logika yra tinkama, ar tai buvo geriausias būdas strateginiams uždaviniams įgyvendinti ir tikslinių grupių poreikiams tenkinti.	Metodas naudojamas atsakant į 2.3, 2.4, 4.1 ir 4.2 klausimus
Lyginamoji analizė	Šiame Vertinime lyginamoji analizė naudojama vertinant priemones, projektus ir rodiklių pasiekimo laipsnį kitų priemonių, projektų, rodiklių atžvilgiu ir / arba tų pačių vertinamų objektų atžvilgiu, jei lyginamos planuotos (programuotos) ir faktiškai pasiektos jų reikšmės. Lyginant planuotą ir faktiškai pasiektą rodiklių, tikslų ir uždavinių įgyvendinimą, transporto sektoriaus procesų raidą, nustatomas priemonių bei projektų efektyvumas, rezultatyvumas bei sukurtas poveikis.	Metodas naudojamas atsakant į 1.3, 1.4, 1.5, 2.4, 2.5 ir 3.5 klausimus
Paramą gavusių institucijų atstovų apklausa	Naudojant šį Vertinimo metodą, elektroniniu būdu apklausiami paramą gavusių institucijų atstovai. Taip siekiama gauti gilesnes įžvalgas, reikalingas atsakyti į numatytus Vertinimo klausimus, įvertinti poveikį iš paramos gavėjų perspektyvos, identifikuoti teigiamus ir neigiamus projektų rezultatus lėmusius vidinius ir išorinius veiksnus.	Metodas naudojamas atsakant į 1.3, 1.5, 2.2, 3.1, 3.3, 3.4, 3.6, 4.4 klausimus
Priežastinio ryšio analizė	Priežastinio ryšio analizė šiame Vertinime taikoma siekiant nustatyti ryšį tarp transporto sektoriuje įvykusių pokyčių bei ES struktūrinės paramos intervencijų. Metodas remiasi anksčiau lentelėje įvardintų analizių metu gautais rezultatais ir padeda įvertinti, kaip ir koku laipsniu vykdytos intervencijos prisidėjo prie nagrinėjamu laikotarpiu įvykusių transporto sektoriaus pokyčių.	Metodas naudojamas atsakant į 2.2, 2.3, 3.3 ir 3.4 klausimus

Metodas	Metodo aprašymas	Naudojimas Vertinime
	Priežastinio ryšio analizė glaudžiai susijusi su loginių intervencijų modelių sudarymu, statistine analize ir ekspertiniu vertinimu.	
Ekonometrinis modeliavimas	Šis metodas taikomas siekiant kiekybiškai įvertinti įvykusių pokyčių reikšmę, tinkamumą, sukurtą poveikį. Šio Vertinimo apimtyje, ekonometrinio modeliavimo pagrindu laikomos regresinės analizės, kurioms atlikti naudojami ilgamečiai makroekonominiai oficialiosios statistikos Lietuvos transporto sektoriaus ir bendrieji rodikliai, CPVA nustatyti socialinės-ekonominės naudos (žalos) įverčiai. Ekonometrinio modeliavimo rezultatus siekiama patvirtinti ir tobulinti pagal susijusių institucijų ir išorės ekspertų pastabas, pasiūlymus.	Metodas naudojamas atsakant į 4.2 klausimą
Atliktų kiekybinių ir kokybinių analizių apibendrinimas	Taikant šį metodą, apibendrinami visų Vertinimo metu atliktų analizių (kokybinių ir kiekybinių) rezultatai, padedantys pateikti tinkamas išvadas apie įgyvendintų priemonių bei projektų efektyvumą, rezultatyvumą, sukurtą poveikį ar tęstinumo užtikrinimą. Be to, apibendrinus atliktų analizių rezultatus, pateikiamos rekomendacijos, aktualios kito laikotarpio ES investicijoms transporto sektoriuje.	Metodas naudojamas atsakant į 4.4 klausimą

Šaltinis: sudaryta autorių

1.3. Vertinimo procesas

2007–2013 m. laikotarpio ES struktūrinių fondų poveikio transportui vertinimas buvo atliekamas etapais: po elektroninėje erdvėje prieinamų pirminių (statistinių duomenų bazių) ir antrinių (programinių dokumentų, transporto sektoriuje atliktų tyrimų) šaltinių analizės atlikti pusiau struktūruoti interviu su ES paramą analizuojamuoju laikotarpiu valdžiusių, finansavimo priemonės įgyvendinusių ir projektus vykdančių įstaigų / institucijų atstovais. Tuo pačiu metu buvo parengta ir elektroniniu būdu išplatinta apklausa, skirta paramą gavusių institucijų atstovams. Galų gale, visais Vertinimo etapais gautos įžvalgos ir atliktų tyrimų rezultatai buvo susisteminti į teikiamą galutinę ataskaitą. Toliau aprašomi pagrindiniai Vertinimo analizėms naudoti informacijos šaltiniai.

Vertinimo metu atlikta 19 pusiau struktūruotų interviu

Siekiant įvertinti 2007–2013 m. ES struktūrinių fondų investicijų poveikį, finansavimo priemonių įgyvendinimo procesą ir su juo susijusius aspektus (vidinius ir išorinius projektų vykdymui įtakos turėjusius veiksnius), su paramą gavusių, administravusių ir valdžiusių įstaigų / institucijų atstovais suorganizuoti pusiau struktūruoti interviu. Respondentų sąrašas pateikiamas toliau (žr. Lent. 3).

Lent. 3: Vertinimo metu atliktų interviu respondentų sąrašas

Nr.	Respondentas	Atstovaujama įstaiga / institucija	Interviu data
1.	Finansų kontrolės ir apskaitos skyriaus vyriausioji finansininkė	Transporto investicijų direkcija (toliau – TID)	2016 m. lapkričio 7 d.
2.	Finansinių išteklių vadovė	VĮ „Lietuvos oro uostai“	2016 m. lapkričio 7 d.
3.	ES paramos koordinavimo skyriaus specialistai	LR SusMin	2016 m. lapkričio 8 d.
4.	Kelių projektų skyriaus vedėja	TID	2016 m. lapkričio 8 d.
5.	Geležinkelių projektų skyriaus vedėjas	TID	2016 m. lapkričio 8 d.
6.	Vandens, oro transporto ir logistikos projektų skyriaus vedėja	TID	2016 m. lapkričio 8 d.

Nr.	Respondentas	Atstovaujama įstaiga / institucija	Interviu data
7.	Finansinės paramos projektų administravimo skyriaus vedėjas	LAKD	2016 m. lapkričio 9 d.
8.	Strateginio planavimo ir stebėsenos skyriaus vedėja	LAKD	2016 m. lapkričio 9 d.
9.	Investicijų skyriaus vedėja ir specialistai	Vilniaus raj. sav. administracija	2016 m. lapkričio 11 d.
10.	Kelių transporto ir civilinės aviacijos politikos departamento direktorius	LR SusMin	2016 m. lapkričio 11 d.
11.	Miesto ūkio ir transporto departamento specialistai	Vilniaus m. sav. administracija	2016 m. lapkričio 14 d.
12.	Plėtros skyriaus viršininkas ir specialistai	VĮ „Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija“	2016 m. lapkričio 15 d.
13.	Kelių ir hidrotechnikos statinių priežiūros tarnybos viršininkas	VĮ „Vidaus vandens kelių direkcija“	2016 m. lapkričio 15 d.
14.	Vyriausiasis inžinierius	VĮ „Lietuvos oro uostai“ Palangos filialas	2016 m. lapkričio 15 d.
15.	Biudžeto ir valstybės turto valdymo departamento direktorius	LR SusMin	2016 m. lapkričio 16 d.
16.	Biudžeto ir valstybės turto valdymo departamento ES paramos koordinavimo skyriaus vedėjas	LR SusMin	2016 m. lapkričio 16 d.
17.	Regioninės plėtros projektų skyriaus vedėja	TID	2016 m. lapkričio 16 d.
18.	Vyriausiasis ekonomistas	AB „Lietuvos geležinkeliai“	2016 m. lapkričio 16 d.
19.	„Rail Baltica“ direkcijos direktorius	AB „Lietuvos geležinkeliai“	2016 m. lapkričio 16 d.

Šaltinis: sudaryta autorių

Elektroninėje apklausoje sudalyvavo 49 ES paramą gavusių įstaigų / institucijų atstovai

SFMIS nurodytais kontaktiniais projektus administravusių įstaigų / institucijų specialistų elektroninio pašto adresais ir bendraisiais ES 2007–2013 m. laikotarpio struktūrinių fondų paramą gavusių įstaigų / institucijų el. pašto adresais siųstos nuorodos į parengtą klausimyną apie vertinamos paramos pobūdį, poveikį, įgyvendinimui įtakos turėjusius veiksmus, projektų biudžetą ir prielaidas tęstinumui.

Siekta, jog į apklausos klausimus atsakytų kiekvienos įstaigos / institucijos, įgyvendinusios ES remtus projektus, atstovai, kurie tiesiogiai prisidėjo prie vertinamų projektų administravimo / valdymo. Remiantis SFMIS teikiamais duomenimis, validžių (pasiekiamų) adresatų skaičius šiai apklausai siekė 123¹⁹. Šiuo atveju, taikant 95 % pasitikėjimo lygio (angl. *confidence level*) ir 15 % intervalo (angl. *confidence interval*) kriterijus, imtis yra laikoma reprezentatyvia (surinkti 49 atsakymai; minimali reprezentatyvios imties apimtis – 32 respondentai).

Teikiamos ataskaitos priede (žr. Priedą 1) nurodoma el. apklausos nuoroda, struktūra ir respondentų atsakymai į užduotus klausimus. Pažymėtina, jog lentelėje teikiami atsakymai yra anonimiški ir nekoreguoti.

¹⁹ 149 asmeniniai SFMIS nurodomi projektų vadovų elektroninio pašto adresai, iš kurių 26 Vertinimo metu nebuvo prieinami.

Vertinimo metu naudotasi pagrindiniais strateginiais transporto sektoriaus plėtrą numatančiais dokumentais ir oficialiomis statistinių duomenų bazėmis

Vertinimui atlikti buvo naudotasi įvairiais informacijos šaltiniais, papildančiais pusiau struktūruotų interviu metu gautas įžvalgas ir apklausos rezultatus. Pagrindiniais informacijos šaltiniais laikyti:

- 2007–2013 m. Sanglaudos skatinimo veiksmų programa²⁰;
- 2007–2013 m. Ekonomikos augimo veiksmų programa²¹;
- Valstybės ilgalaikės raidos strategija²²;
- Lietuvos ūkio (ekonomikos) plėtros iki 2015 metų ilgalaikė strategija²³;
- Nacionalinė darnaus vystymosi strategija²⁴;
- Ilgalaikė (iki 2025 m.) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategija²⁵;
- ES struktūrinių fondų lėšų, skirtų kelių sektoriaus projektams įgyvendinti, planavimo ir panaudojimo efektyvumo vertinimas²⁶;
- EAVP įgyvendinimo rodiklių transporto sektoriuje skaičiavimas²⁷;
- 2004–2006 m. ES struktūrinės paramos poveikio Lietuvos transporto sektoriui įvertinimas²⁸;
- Struktūrinių fondų panaudojimo transporto sektoriuje vertinimas ir rekomendacijos dėl 2007–2013 metų ES struktūrinės paramos laikotarpio²⁹;
- *Esparama.lt*³⁰, Eurostat³¹, Lietuvos statistikos departamento³² ir SFMIS³³ duomenų bazės.

²⁰ Lietuvos Respublikos Vyriausybė. 2007–2013 m. Sanglaudos skatinimo veiksmų programa. 2009. <http://www.esparama.lt/es_parama_pletra/failai/fm/teises_aktai/Stebesenos_komiteto_nutarimai/VP3-2009-05-14.pdf>

²¹ Lietuvos Respublikos Vyriausybė. 2007–2013 m. Ekonomikos augimo veiksmų programa. 2013. <http://www.esparama.lt/es_parama_pletra/failai/teises_aktai/Atnaujinta_EAVP_2014_06_02.pdf>

²² Lietuvos Respublikos Seimo 2002 m. lapkričio 12 d. nutarimas Nr. IX-1187 „Dėl valstybės ilgalaikės raidos strategijos“. Valstybės žinios, 2002, Nr. 113-5029.

²³ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. birželio 12 d. nutarimas Nr. 853 „Dėl Lietuvos ūkio (ekonomikos) plėtros iki 2015 metų ilgalaikės strategijos“. Valstybės žinios, 2002, Nr. 60-2424.

²⁴ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2003 m. rugsėjo 11 d. nutarimas Nr. 1160 „Dėl nacionalinės darnaus vystymosi strategijos patvirtinimo ir įgyvendinimo“. Valstybės žinios, 2003, Nr. 89-4029.

²⁵ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2005 m. birželio 23 d. nutarimas Nr. 692 „Dėl ilgalaikės (iki 2025 metų) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategijos patvirtinimo“. Valstybės žinios, 2005, Nr. 79-2860.

²⁶ UAB „BGI Consulting“. ES struktūrinių fondų lėšų, skirtų kelių sektoriaus projektams įgyvendinti, planavimo ir panaudojimo efektyvumo vertinimas. 2013. <<http://www.esparama.lt/vertinimo-ataskaitos>>

²⁷ Vilniaus Gedimino technikos universiteto Transporto institutas. EAVP įgyvendinimo rodiklių transporto sektoriuje skaičiavimas. 2010. <<http://www.esparama.lt/vertinimo-ataskaitos>>

²⁸ VŠĮ „Europos socialiniai, teisiniai ir ekonominiai projektai“. 2004–2006 m. ES struktūrinės paramos poveikio Lietuvos transporto sektoriui įvertinimas. 2008. <<http://www.esparama.lt/vertinimo-ataskaitos>>

²⁹ VŠĮ „Europos socialiniai, teisiniai ir ekonominiai projektai“. Struktūrinių fondų panaudojimo transporto sektoriuje vertinimas ir rekomendacijos dėl 2007–2013 metų ES struktūrinės paramos laikotarpio. 2007. <<http://www.esparama.lt/vertinimo-ataskaitos>>

³⁰ Lietuvos Respublikos finansų ministerija. ES struktūrinė parama 2007–2013 m. 2016 m. lapkričio mėn. <<http://www.esparama.lt/>>

³¹ Europos Komisija. *Eurostat database*. Liuksemburgas: Eurostat, 1990. 2016 m. lapkričio mėn. <<http://ec.europa.eu/eurostat>>

³² Lietuvos statistikos departamentas prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės. Oficialiosios statistikos portalas. 2016 m. lapkričio mėn. <<http://osp.stat.gov.lt/>>

³³ Lietuvos Respublikos finansų ministerija. Europos Sąjungos struktūrinės paramos kompiuterinės informacinės valdymo ir priežiūros sistema. 2016 m. lapkričio mėn. <<https://finmin.lrv.lt/lt/paslaugos/es-strukturines-paramos-kompiuterine-informacine-valdymo-ir-prieziuros-sistema-sfmis/2007-2013-m-laikotarpio-projektu-igyvendinimui-posistemis-sfmis-2007>>

Apibendrinimas

Atliekant 2007–2013 m. laikotarpio ES struktūrinių fondų poveikio transportui vertinimą, naudotasi įvairiais kiekybiniais ir kokybiniais tyrimų metodais. Pagrindiniais informacijos šaltiniais laikyti elektroninėje erdvėje prieinami strateginiai dokumentai bei statistinių duomenų bazės, pusiau struktūruotų interviu su analizuojamąją ES paramą valdžiusių, administravusių ir projektus įgyvendinusių įstaigų / institucijų atstovais metu gautos įžvalgos, el. apklausos būdu gauti paramos gavėjų atstovų atsakymai. Metodų ir gautų duomenų bei išvadų trianguliacija sudaro prielaidas nešališkam ir kompleksiškam ES struktūrinių fondų poveikio transportui vertinimui.

2. 2007–2013 m. ES finansavimo laikotarpiu transporto sektoriuje nustatytų tikslų, uždavinių, priemonių ir projektų tinkamumas besikeičiant ekonominei situacijai

Antrajame ataskaitos skyriuje pateikiami Vertinimo metu atliktų tyrimų / analizės rezultatai ir atsakymai į šiuos Techninės specifikacijos 8 punkte išskeltus klausimus:

- Kokios buvo pagrindinės Lietuvos transporto sektoriaus plėtros problemos prieš pradėdant 2007–2013 m. ES struktūrinių fondų finansavimo laikotarpį?
- Kokiais esminiais procesais, tendencijomis, pokyčiais Lietuvos transporto srityje pasižymėjo analizuojamas 2007–2015 metų laikotarpis? Kokie buvo pagrindiniai veiksniai, turėję įtakos šiems pokyčiams? Palyginti pagrindinių transporto rodiklių dinamiką Lietuvoje ir ES.
- Ar tikslams, uždaviniams pasiekti numatytos tinkamos priemonės ir paramos skyrimo procedūros?
- Ar tikslams, uždaviniams pasiekti suplanuoti ir įgyvendinti tinkamiausi projektai?
- Ar nustatytos tinkamiausios remiamos veiklos transporto srityje?

2.1. Pagrindinės Lietuvos transporto sektoriaus plėtros problemos prieš pradėdant 2007–2013 m. ES struktūrinių fondų finansavimo laikotarpį

Šio skyriaus tikslas – identifikuoti svarbiausias Lietuvos transporto sektoriaus (kelių, geležinkelių, vandens ir oro transporto šakų, logistikos / multimodalinio transporto sričių) plėtros problemas, aktualias prieš pradėdant įgyvendinti analizuojamąjį 2007–2013 m. ES struktūrinių fondų finansavimo laikotarpį. Skyriuje atsakoma į Vertinimo klausimą:

- Kokios buvo pagrindinės Lietuvos transporto sektoriaus plėtros problemos prieš pradėdant 2007–2013 m. ES struktūrinių fondų finansavimo laikotarpį?

Skyriuje teikiami pirminių ir antrinių informacijos šaltinių turinio analizės rezultatai, gauti naudojantis Lietuvos statistikos departamento³⁴ duomenimis ir nacionaliniais strateginiais dokumentais:

- 2007–2013 m. Sanglaudos skatinimo veiksmų programa (SSVP)³⁵;
- 2007–2013 m. Ekonomikos augimo veiksmų programa (EAVP)³⁶;
- Nacionalinė darnaus vystymosi strategija³⁷;
- Ilgalaikė (iki 2025 metų) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategija³⁸.

³⁴ Lietuvos statistikos departamentas prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės. Oficialiosios statistikos portalas. 2016 m. lapkričio mėn. <<http://osp.stat.gov.lt/>>

³⁵ Lietuvos Respublikos Vyriausybė. 2007–2013 m. Sanglaudos skatinimo veiksmų programa. 2009. <http://www.esparama.lt/es_parama_pletra/failai/fm/teises_aktai/Stebesenos_komiteto_nutarimai/VP3-2009-05-14.pdf>

³⁶ Lietuvos Respublikos Vyriausybė. 2007–2013 m. Ekonomikos augimo veiksmų programa. 2013. <http://www.esparama.lt/es_parama_pletra/failai/teises_aktai/Atnaujinta_EAVP_2014_06_02.pdf>

³⁷ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2003 m. rugsėjo 11 d. nutarimas Nr. 1160 „Dėl nacionalinės darnaus vystymosi strategijos patvirtinimo ir įgyvendinimo“. Valstybės žinios, 2003, Nr. 89-4029.

³⁸ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2005 m. birželio 23 d. nutarimas Nr. 692 „Dėl ilgalaikės (iki 2025 metų) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategijos patvirtinimo“. Valstybės žinios, 2005, Nr. 79-2860.

2.1.1. Lietuvos transporto tinklas

Prieš 2007–2013 m. finansinio ES programavimo laikotarpį parengtoje EAVP³⁹ (patvirtinta EK sprendimu Nr. K(2007)3740, 2007 m. liepos 30 d.) apibrėžtas Lietuvos transporto tinklas (žr. Lent. 4), kuriame išskiriamos pagrindinės šalies transporto sektoriaus sritys.

Lent. 4: Lietuvos transporto tinklas prieš 2007–2013 m. ES struktūrinių fondų finansavimą

	Bendras Lietuvos transporto tinklas	Iš jų: TEN-T tinklas
Automobilių kelių ilgis, iš jų:	79 314 km	1 617 km
Valstybinės reikšmės	21 328 km	
Vietinės reikšmės	57 986 km	
Geležinkelių ilgis, iš jų:	1 771 km	1 100 km
Neelektifikuotų	1 649 km	
Elektifikuotų	122 km	
Vidaus vandens kelių ilgis	902 km	278 km
Jūrų uostas	Klaipėdos valstybinis jūrų uostas	
Oro uostai	<ul style="list-style-type: none"> • Tarptautinis Vilniaus oro uostas • Tarptautinis Kauno oro uostas • Tarptautinis Palangos oro uostas • Tarptautinis Šiaulių oro uostas 	<ul style="list-style-type: none"> • Tarptautinis Vilniaus oro uostas • Tarptautinis Kauno oro uostas • Tarptautinis Palangos oro uostas

Šaltinis: EAVP

Toliau pirminės (2006–2007 m.) transporto sektoriaus situacijos ir svarbiausios problematikos analizė dalinama į išskirtas transporto sektoriaus sritis: automobilių kelių, geležinkelių, vandens (vidaus vandens ir jūrų) ir oro transportą. Prie analizės pridėjama aktualios logistikos centrų ir multimodalinio transporto problematikos apžvalga.

2.1.2. Kelių transportas

Sausumos kelių infrastruktūra – vienas reikšmingiausių veiksnių, nulemiančių transporto sektoriaus veiklos efektyvumą bei turinčių esminės įtakos šalies ekonominei / socialinei raidai. Tai ypač aktualu Lietuvoje: automobilių keliais prieš 2007–2013 m. ES finansavimo laikotarpį buvo vežama daugiau kaip 50 % visų krovinių ir beveik 98 % keleivių³⁹. Toliau apibūdinamos aktualiausios kelių transporto problemos iki vertinamų ES intervencijų vykdymo pradžios.

Transporto priemonių mobilumo miestuose blogėjimas

Didmiesčių ir mažesnių šalies miestų urbanistinė infrastruktūra buvo nepritaikyta prie vis didėjančio eismo intensyvumo. 2005 m. Lietuvoje buvo registruota daugiau nei 1,79 mln. kelių transporto priemonių. Jų parkas, lyginant su 1990 m., išaugo 2,7 karto, o eismo intensyvumas pakilo 48 %⁴⁰. Vis dėlto, kelių transporto struktūra šalies miestuose liko iš esmės nepakitusi. Susidariusi situacija, nesiimant reikšmingų priemonių transporto mobilumui gerinti, kėlė didelius iššūkius.

³⁹ Lietuvos Respublikos Vyriausybė. 2007–2013 m. Ekonomikos augimo veiksmų programa. 2013. <http://www.esparama.lt/es_parama_pletra/failai/teises_aktai/Atnaujinta_EAVP_2014_06_02.pdf>

⁴⁰ Lietuvos Respublikos Vyriausybė. 2007–2013 m. Sanglaudos skatinimo veiksmų programa. 2009. <http://www.esparama.lt/es_parama_pletra/failai/fm/teises_aktai/Stebeosenos_komiteto_nutarimai/VP3-2009-05-14.pdf>

Miestų oro taršą ir triukšmą kėlė intensyviai automobilių transporto eismui nepritaikytos (nepakankamai pralaidžios) gatvės bei aplinkelių trūkumas. Pastaroji problema buvo itin aktuali didiesiems šalies regionų centrams. Be to, centriniams regionų miestams (pagrindiniams šalies ekonomikos vystymosi centrams) trūko mobilumą didinančių ir eismo intensyvumą, spūstis mažinančių privažiavimų, aktualizuotas automobilių stovėjimo aikštelių poreikis.

Reikšmingai išaugus gyventojų ir verslo įmonių automobilių parkui (žr. Pav. 6), transporto kamščiai susidarydavo ne tik didžiųjų šalies miestų centrinėse teritorijose, bet ir jų prieigose. Šiuo požiūriu, itin problematiška situacija klostėsi Vilniuje, iki tol neturėjusiame magistralinių jungčių tarp atskirų TEN-T tinklo elementų. Siekiant išvengti augančių tranzito srautų per miesto centrą, buvo būtina tęsti E28, E85 ir E272 magistralių jungčių tiesimą⁴¹.

Transporto sektoriaus kuriama oro tarša ir viešojo transporto priemonių parko nusidėvėjimas

Augant kelių transporto intensyvumui, didėjo viešojo transporto paslaugų poreikis. 2000–2004 m. laikotarpiu viešuoju šalies transportu keliausių gyventojų skaičius išaugo nuo 424,7 tūkst. iki 479,8 tūkst. (+13 %)⁴². Vis dėlto, viešojo transporto priemonių parko būklė, ypač – mažesniuose miestuose, buvo prasta ir netenkino tuometinių aplinkosauginių reikalavimų.

Nepakankamai išvystytas, morališkai bei fiziškai pasenęs ir taršus viešasis transportas reikšmingai prisidėjo prie didelio teršalų, į orą patenkančių iš transporto sektoriaus, kiekio. Prieš vertinamąjį ES intervencijų laikotarpį viešojo transporto įmonės turėjo apie 3 tūkst. autobusų / troleibusų, iš kurių apytikriai 75 % buvo 10 ar daugiau metų amžiaus⁴². Svarbiu uždaviniu tapo kuo skubesnis viešojo transporto priemonių atnaujinimas ir alternatyvių, „švaresnių“ degalų naudojimo plėtra.

Neišplėtotą bevariklio transporto infrastruktūrą

Lietuvoje, ypač – didmiesčiuose ir rajonų centruose, bevariklis transportas buvo naudojamas vangiai; viena svarbiausių to priežasčių – nepritaikyta transporto infrastruktūra. Trūko dviračių, riedučių takų, per lėtai plėtotos su bevarikliu transportu susijusios multimodalinės miestų transporto sistemos⁴². Tai buvo laikoma neišnaudota potencialia oro taršos, energijos naudojimo intensyvumo mažinimo, transporto srautų optimizavimo priemone.

Didelis eismo įvykių ir „juodųjų dėmių“ skaičius

Itin reikšminga šalies socialine su transporto sektoriumi susijusia problema prieš vertinamas ES struktūrinių fondų intervencijas tapo didėjantis kelių eismo įvykių skaičius ir nepakankami inžinerinių saugaus eismo gerinimo priemonių diegimo tempai.

Nelaimingi kelių eismo įvykiai nuo 2000 m. tapo vis dažnesni, o 2005 m. pagal juose žuvusiųjų skaičių, tenkantį 1 mln. šalies gyventojų, Lietuva buvo vertinama blogiausiai tarp visų ES valstybių-narių. Prieš ES struktūrinių fondų investicijas, per 2005 m., eismo įvykių metu žuvo 760 žmonių (sužeista – 8 497); atsižvelgiant į šalių gyventojų skaičių, šis rodiklis buvo dvigubai didesnis nei visos ES vidurkis⁴¹. Laikytasi prielaidos, jog eismo įvykiuose žuvusių asmenų skaičiaus ilgą laiką nepavyko sumažinti dėl nepakankamai efektyvios eismo dalyvių kontrolės, netinkamos pačių dalyvių elgsenos, nepakankamai saugios aplinkos eismo dalyviams, kurios užtikrinimo pagrindas – inžinerinės eismo saugos priemonės.

Skaičiuota, jog prieš vertinamų ES intervencijų įgyvendinimą šalies keliuose buvo apytikriai 250 avaringų ruožų („juodųjų dėmių“); nuo 75 % iki 80 % visų mirtis sukėlusiu eismo įvykių teko kaimų teritorijoms ir užmiesčio keliams, kuriuose važiuojama dideliu greičiu⁴¹. Dėl to 2002–2005 m. saugaus eismo užtikrinimui skirta vis daugiau dėmesio: įrengta apie 160 km atitvarų, 117 km pėsčiųjų-dviračių takų ir šaligatvių, apšviesta 14 km kelių⁴¹, tačiau šios priemonės nebuvo pakankamos. Išryškėjo poreikis

⁴¹ Lietuvos Respublikos Vyriausybė. 2007–2013 m. Ekonomikos augimo veiksmų programa. 2013. <http://www.esparama.lt/es_parama_pletra/failai/teises_aktai/Atnaujinta_EAVP_2014_06_02.pdf>

⁴² Lietuvos Respublikos Vyriausybė. 2007–2013 m. Sanglaudos skatinimo veiksmų programa. 2009. <http://www.esparama.lt/es_parama_pletra/failai/fm/teises_aktai/Stebeosenos_komiteto_nutarimai/VP3-2009-05-14.pdf>

didesnėms kelių transporto sektoriaus saugos investicijoms: miestų ir miestelių prieigose įrengti žiedines ir šviesoforu reguliuojamas sankryžas, įrengti skirtingų lygių sankryžas ir pėsčiųjų perėjimus, apšviesti kelius gyvenvietėse ir jų prieigose, tiesti pėsčiųjų-dviratininkų takus, efektyviau kontroliuoti techninę transporto priemonių būklę, diegti kitas saugaus eismo priemones.

Kelių degradacija dėl didėjančio transporto intensyvumo

Smarkiai augant eismo, visų pirma – sunkiojo krovinio transporto, intensyvumui šalies keliuose ir tarptautinėse magistralėse, didėjo jų nusidėvėjimas. Tarptautinio krovinio transporto eismas nuo 1993 m. iki 2005 m. išaugo 3,4 karto, o jo neigiamas poveikis kelio dangai padidėjo 6 kartus⁴³. Automobilių kelių asfaltbetonio dangos, nepritaikytos sunkiesiems transporto srautams, nusidėvėjo kur kas sparčiau.

Prieš vertinamąjį ES intervencijų įgyvendinimo laikotarpį, eismo intensyvumas atskiruose magistralinių kelių ruožuose viršijo 25 tūkst. transporto priemonių per parą. Padidėjo automobilių važdavimo greičiai, pasikeitė eismo sudėtis, padidėjo automobilių svoris ir ašies apkrovos. Iki Lietuvos įstojimo į ES maksimali leistina ašies apkrova svarbiausiose magistralėse buvo padidinta nuo 10 t iki 11,5 t. Vis dėlto, didžioji dalis valstybinės reikšmės kelių tinklo (magistralinių ir krašto kelių) iki pat vertinamų ES finansuotų projektų įgyvendinimo netenkino keliamo 11,5 t/ašį reikalavimo apkrovai, o jų stiprumas nuo 1992 m. iki 2005 m. sumažėjo 13 %⁴³. Valstybinės reikšmės keliai pastarąjį dešimtmetį nusidėvėjo labiau, nes jų priežiūrai skiriamų lėšų apimtis buvo mažesnė už sąnaudas, reikalingas jiems atnaujinti.

Nedarni kelių infrastruktūros plėtra miestų ir regionų atžvilgiu

Prieš 2007–2013 m. ES finansavimo laikotarpį kelių infrastruktūros būklės skirtumai tarp pagrindinių valstybinių ir regioninės reikšmės kelių buvo itin reikšmingi (žr. Lent. 5); tai kliudė ekonominei ir socialinei sanglaudai tarp regionų ir jų centrų – periferinių teritorijų.

Labiau išsivysčiusių regionų centruose (Vilniuje, Kaune, Klaipėdoje, Šiauliuose ir Panevėžyje) ekonominio pakilimo laikotarpiu telkta nauja veikla, teiktos įvairios viešosios paslaugos ir vystyta ekonominė infrastruktūra. Nepakankamai išvystyti transporto ryšiai su aplinkinėmis teritorijomis kliudė jų gyventojams pilnavertiškai pasinaudoti apskričių centrų darbo vietomis ir kitomis ten teikiamomis ekonominėmis ir socialinėmis, kultūrinėmis galimybėmis⁴³.

Techniniai šalies automobilių kelių tinklo parametrai netenkino didėjančių ES ir nacionaliniu lygmeniu prioritetizuotų sanglaudos poreikių ir gerokai atsiliko nuo ES transporto infrastruktūros išsivystymo lygio (žr. Lent. 5).

Lent. 5: Žvyrkelių dalis Lietuvos automobilių kelių tinkle, 2006 m.

Automobilių keliai	Kelių tinklas Lietuvoje	Iš jų – žvyrkeliai	Santykis
Iš viso automobilių kelių:	79 314 km	56 842 km	71,7 %
Valstybinės reikšmės	21 328 km	8 415 km	39,5 %
Vietinės reikšmės keliai ir miestų gatvės	57 986 km	48 427 km	83,5 %

Šaltinis: EAVP

Didelė šalies žvyrkelių dalis driekėsi per gyvenvietes arba jas jungė. Transporto priemonės, važiuodamos neasfaltuota danga, kėlė dulkes ir triukšmą; susiklosčiusi situacija neigiamai veikė žmonių gyvenimo sąlygas ir aplinką. Be to, periferiniuose regionuose trūkstant kokybiškų kelių bei privažiavimų prie verslo infrastruktūros, rekreacinių ir kitų objektų, kliudyta investicijoms, ekonominiams vystymuisi ir socialinei / ekonominei sanglaudai. Asfaltuoti didelę dalį kelių ruožų siekta norint palengvinti susisiekimą tarp

⁴³ Lietuvos Respublikos Vyriausybė. 2007–2013 m. Ekonomikos augimo veiksmų programa. 2013. <http://www.esparama.lt/es_parama_pletra/failai/teises_aktai/Atnaujinta_EAVP_2014_06_02.pdf>

gyvenviečių ir žemės ūkio bei administracinių centrų, pagerinti ekologinę būklę, sumažinti kelių ir transporto priemonių eksploatacines išlaidas, sutrumpinti vidutinį kelionės laiką.

Prieš formuojant vertinamąsias ES finansavimo priemones, aktualizuotos automobilių kelių tinklo šalies miestuose ir regionuose problemos: dėl didėjančio automobilių skaičiaus ir transporto srautų intensyvėjimo nepakankamas mobilumas miestuose (aplinkkelių trūkumas), per didelė oro tarša dėl pasenusio viešojo transporto priemonių parko ir neišplėtotų sąlygų naudotis bevarikliu transportu, augantis nelaimingų eismo įvykių skaičius ir susidariusios „juodosios dėmės“, nusidėvėjusi tranzitinių kelių danga bei neasfaltuoti tiek valstybinės, tiek regioninės reikšmės automobilių keliai. Šalies kelių transporto sektoriui aktuali problematika buvo kompleksinė ir įvairi savo tematika bei apimtimi.

2.1.3. Geležinkelių transportas

Prieš 2007 m. bendras Lietuvos geležinkelių tinklo linijų ilgis buvo 1 771 km; iš jų 1 286 km buvo vienkelių, o 383 km – dvikelių ruožai. Didžioji dalis (1 749 km) linijų buvo 1 520 mm vėžės ir tik 22 km – 1 435 mm vėžės pločio⁴⁴. Geležinkelių transportas užėmė svarbią poziciją visos šalies transporto sektoriuje: remiantis Lietuvos statistikos departamento duomenimis, 2006 m. traukiniais atlikta 6,193 mln. keleivių (1,4 % visų šalyje vykdytų keleivių pervežimų) ir 50,224 mln. t (37,6 % visų šalyje vykdytų) krovinių pervežimų. Toliau apžvelgiama geležinkelių transporto problematika, aktuali laikotarpiui prieš vertinamųjų 2007–2013 m. ES intervencijų įgyvendinimą.

Geležinkelių tinklo infrastruktūros nusidėvėjimas

Prieš šalies įstojimą į ES ir vertinamųjų finansavimo priemonių įgyvendinimą Lietuvos geležinkelių transporto sektorius, kaip ir daugelyje kitų Vidurio ir Rytų Europos šalių, buvo gerokai atsilikęs techniniu, ekonominiu ir technologiniu požiūriu, lyginant su moderniomis ir interoperabiliomis senųjų ES valstybių-narių geležinkelių sistemomis. Pagrindinis Lietuvos linijų greitis siekė 120 km/h, tačiau didžiojoje tinklo dalyje jis buvo ribojamas iki 100 km/h, 80 km/h ar mažiau. Tai lėmė geležinkelių linijų nusidėvėjimas, pasenusi signalizavimo įranga, tuometinių reikalavimų nebeatitikę prieš 50 metų ar seniau statyti tiltai^{44, 45}.

Remiantis Eurostat duomenimis, šalies geležinkelių tinklas smarkiai atsiliko nuo kitų ES valstybių-narių elektrifikuotų geležinkelio linijų ir jų tankumo atžvilgiais (žr. Lent. 6).

Lent. 6: Lietuvos ir ES geležinkelių transporto tinklo palyginimas, 2003 m.

Lyginamas rodiklis	Matavimo vnt.	Lietuvos rodiklis	ES vidurkis	Netolygumo vertinimas
Elektrifikuotos geležinkelių linijos	% visų linijų ilgio	7,0	50,0	Labai didelis
Geležinkelio linijų tankumas	Km/1 tūkst. km ²	27	50,0	Didelis

Šaltinis: EAVP, Eurostat duomenų bazė

Didelė dalis telekomunikacijų ir IT sistemų, reikalingų efektyviai ir saugiai geležinkelių transporto veiklai, buvo neatnaujinta ir nebeatitiko tuometinių poreikių (kai kurios eksploatuojamos telefono ryšio sistemos įdiegtos 1971 m., traukinio radijo ryšio sistema – 1977 m.). Taip pat nebuvo įrengta infrastruktūros diagnostikos sistema, leidžianti laiku nustatyti defektus ir išvengti avarių⁴⁴. Tuometiniai geležinkelių infrastruktūros modernizavimo ir keleivinių riedmenų atnaujinimo tempai buvo lėti ir nesudarė

⁴⁴ Lietuvos Respublikos Vyriausybė. 2007–2013 m. Ekonomikos augimo veiksmų programa. 2013. <http://www.esparama.lt/es_parama_pletra/failai/teises_aktai/Atnaujinta_EAVP_2014_06_02.pdf>

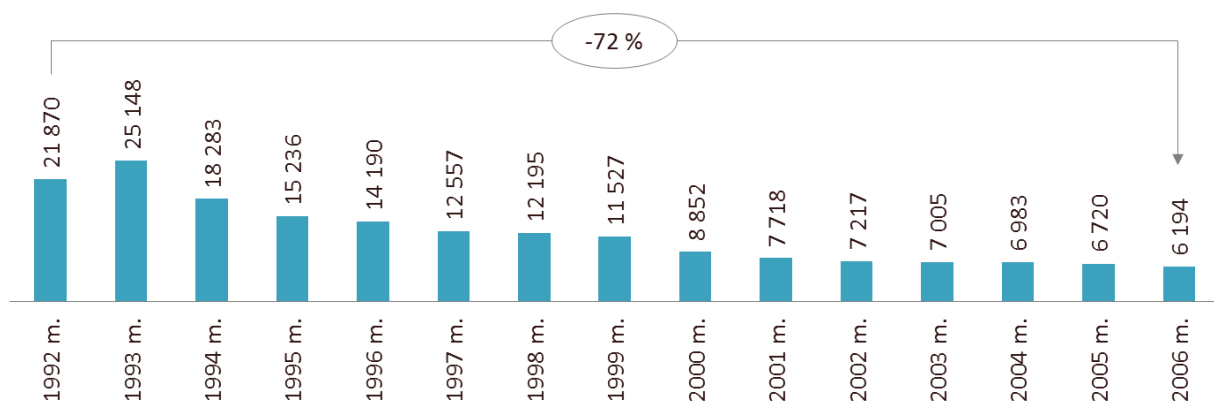
⁴⁵ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2003 m. rugsėjo 11 d. nutarimas Nr. 1160 „Dėl nacionalinės darnaus vystymosi strategijos patvirtinimo ir įgyvendinimo“. Valstybės žinios, 2003, Nr. 89-4029.

pakankamų prielaidų krovinių pervežėjų ir keleivių poreikiams tenkinti. Buvo būtina iš esmės gerinti vežimo paslaugų sąlygas ir, didėjant vežimų mastui (remiantis Lietuvos statistikos departamento duomenimis, 2003–2006 m. laikotapiu šalies geležinkeliais pervežamų krovinių apyvarta išaugo +12,6 % nuo 11,5 mlrd. tkm iki 12,9 mlrd. tkm), užtikrinti linijų pralaidumą, kartu gerinant eismo saugą.

Geležinkelių transporto paslaugų neatitikimas keleivių poreikiams

Remiantis Lietuvos statistikos departamento duomenimis, 2006 m. Lietuvos geležinkeliais buvo vežta 6,194 mln. keleivių, iš kurių 5,134 mln. (82,9 %) keliavo šalies viduje. Tuo metu, prieš vertinamųjų ES intervencijų įgyvendinimą, kelionės traukiniais sudarė tik 1,4 % visų šalies kelionių. Nepalankios tendencijos indikavo vis mažiau svarbų geležinkelių tinklo vaidmenį šalies gyventojams renkantis būdus keliauti: per paskutiniuosius 15 m. geležinkeliais keliaujančių asmenų skaičius sumažėjo daugiau kaip 3 kartus (žr. Pav. 1).

Pav. 1: Keleivių vežimas geležinkelių transportu 1992–2006 m., tūkst. keleivių



Šaltinis: Lietuvos statistikos departamentas

Pagrindinė mažėjančių traukinių keleivių skaičiaus priežastis – didėjantys reikalavimai komfortui, pasireiškę sparčiai augant vidutiniam pragyvenimo lygiui. Išaugęs gyventojų mobilumo poreikis ir santykinai geriau išvystytas kelių transporto tinklas skatino sparčią automobilizaciją (remiantis Lietuvos statistikos departamento duomenimis, 2003–2006 m. laikotarpiu individualių lengvųjų automobilių skaičius, tenkantis 1 tūkst. gyventojų, išaugo +32,6 % nuo 340 iki 451 automobilio), kol geležinkelių infrastruktūra išliko iš esmės nepakitusi, techniškai ir morališkai nusidėvėjusi. Pasenęs riedmenų parkas (vidutinis nusidėvėjimas – 63,6 %⁴⁶) neleido didinti keleivinių traukinių greičio, lėmė mažą kelionių komfortą, reikalavo didesnių remonto, degalų bei kitų eksploatacinių sąnaudų.

Geležinkelių transporto neatitikimas augantiems krovinių pervežimo poreikiams

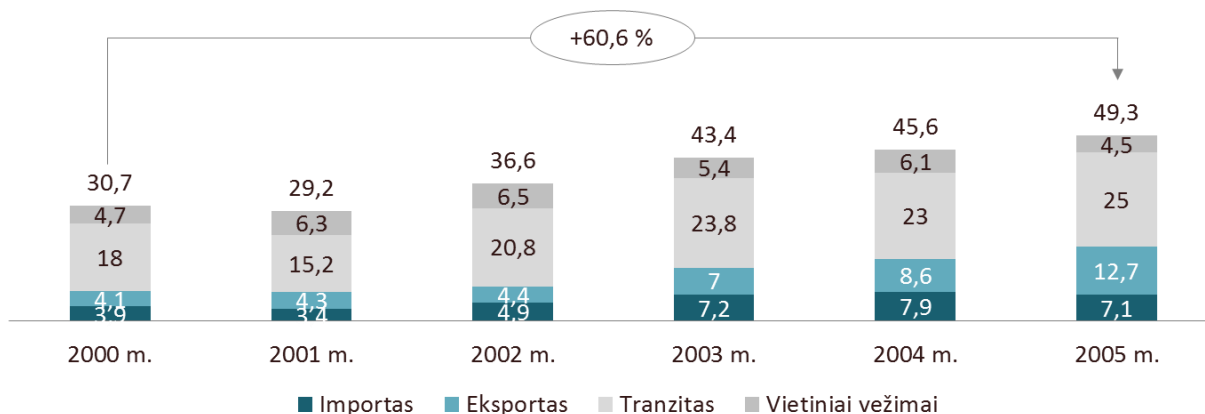
Prieš vertinamųjų ES intervencijų įgyvendinimą techniniai ir technologiniai geležinkelių infrastruktūros parametrai neleido pilnavertiškai tenkinti augančios krovinių pervežimo paslaugų paklausos. Remiantis Lietuvos statistikos departamento duomenimis, 2005 m. šalies geležinkeliais iš viso pervežta 49,3 mln. t krovinių⁴⁷; šis skaičius nuosekliai augo nuo 2002 m. (žr. Pav. 2).

⁴⁶ Lietuvos Respublikos Vyriausybė. 2007–2013 m. Ekonomikos augimo veiksmų programa. 2013.

<http://www.esparama.lt/es_parama_pletra/failai/teises_aktai/Atnaujinta_EAVP_2014_06_02.pdf>

⁴⁷ Importu laikomi pervežimai, kuriuose iškrovimo šalis – Lietuva; eksportu laikomi pervežimai, kurių pakrovimo šalis – Lietuva; vietiniais vežimais laikomi pervežimai, kuriuose pakrovimo ir iškrovimo šalis – Lietuva; tranzitas – pervežimai, kuriuose nei pakrovimo, nei iškrovimo šalis nėra Lietuva.

Pav. 2: Krovinių vežimo Lietuvos geležinkeliais apimtis 2000–2005 m., mln. t



Šaltinis: Lietuvos statistikos departamentas

2005 m. krovinių vežimo geležinkeliais dalis bendroje krovinių vežimo rinkoje Lietuvoje sudarė 45 %. Pagrindiniai krovinių vežimo srautai vyko rytų–vakarų kryptimi: IX koridoriaus B ir D atšakomis link Klaipėdos uosto ir į Kaliningrado sritį⁴⁸. Pagrindinė priežastis, nulėmusi krovinių vežimo geležinkeliais apimtį augimą – spartus Lietuvos bei kitų šalių, kurių kroviniai gabenami per Lietuvos teritoriją, ekonominis vystymasis, augantis vartojimas.

Geležinkelių infrastruktūros, kuria naudojama pervežant krovinius, techninė ir technologinė būklė yra vienas svarbiausių veiksnių, lemiančių jų apimtį (dėl šios priežasties geležinkeliais pervežamų krovinių didėjimas buvo numatytas kaip vienas strateginių EAVP konteksto rodiklių). Tokiame kontekste tolimesnės investicijos į šalies geležinkelių tinklą, iš esmės gerinant jo techninius ir technologinius parametrus, tapo būtinos⁴⁸.

Šalies geležinkelių transporto sektoriui aktuali problematika buvo kompleksinė ir įvairi savo tematika bei apimtimi, tačiau pagrindiniu iššūkiu, aktualizuotu rengiant strateginius ES intervencijų dokumentus, tapo techninis ir technologinis infrastruktūros nusidėvėjimas. Prieš vertinamų ES finansuotų projektų įgyvendinimą šalies geležinkeliai buvo vis rečiau naudojami gyventojų kelionėms, o augančios krovinių pervežimo apimtys kėlė pralaidumo, eismo saugos iššūkius.

2.1.4. Vandens transportas

Klaipėdos valstybinis jūrų uostas turi strateginę reikšmę Lietuvos ūkio plėtrai; uosto vystymasis teigiamai veikia ne tik Klaipėdos regiono, bet ir visos šalies ekonomikos augimą. Dar prieš ES struktūrinių fondų investicijas (2006 m.) Klaipėdos valstybinio jūrų uosto sukuriama BVP dalis sudarė 4,5 % visos šalies BVP (Klaipėdos mieste: 44,3 %, regione: 37,2 %)⁴⁹. Remiantis Lietuvos statistikos departamento duomenimis, 2005 m. Klaipėdos uoste buvo perkrauta 21,8 mln. t krovinių (7,6 % daugiau nei 2004 m.). Toliau apžvelgiama su šio sparčiai besivystančio jūrų uosto ir vidaus vandenų infrastruktūra susijusi problematika.

Techninių Klaipėdos valstybinio jūrų uosto parametru neatitikimas augantiems plėtros poreikiams

Dar iki vertinamojo 2007–2013 m. ES finansavimo laikotarpio pradžios Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste buvo vykdomi infrastruktūros modernizavimo darbai, tačiau dalis uosto įrangos ir struktūrų dar neatitiko pažangių tuometinių technologinių standartų. Nors rekonstruota 4,6 km krantinių ir išgilintas uosto

⁴⁸ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2005 m. birželio 23 d. nutarimas Nr. 692 „Dėl ilgalaikės (iki 2025 metų) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategijos patvirtinimo“. Valstybės žinios, 2005, Nr. 79-2860.

⁴⁹ Lietuvos Respublikos Vyriausybė. 2007–2013 m. Ekonomikos augimo veiksmų programa. 2013. <http://www.esparama.lt/es_parama_pletra/filai/teises_aktai/Atnaujinta_EAVP_2014_06_02.pdf>

įplaukos kanalas, uosto gylis liko mažesnis už konkuruojančiųjų Baltijos jūros regione⁴⁹ (prieš įgyvendinant uosto gilinimo darbus, laivybos kanalo projektinis gylis buvo 13 m⁵⁰). Tokie parametrai reikšmingai mažino Klaipėdos valstybinio jūrų uosto konkurencingumą pietų Baltijos jūros regiono jūrų uostų kontekste, kadangi nebuvo sudarytos sąlygos aptarnauti didesnės talpos laivų.

Prieš analizuojamąjį laikotarpį aktualizuota nepakankamų konteinerių aptarnavimo terminalo galimybių problema: nebuvo galima priimti 3-4 kartos konteinerių vežimo laivų⁵². Be to, buvo tobulintina uosto informacinė sistema⁵² – norint techniniu ir technologiniu požiūriu prisivytį kaimyninių šalių uostus, buvo reikalingos esminės investicijos į infrastruktūros tobulinimą.

Nepakankamai išvystytos jūrų uosto keleivių aptarnavimo sąlygos

Klaipėdos valstybinio jūrų uosto infrastruktūra, prieš įgyvendinant 2007–2013 m. ES investicijas, nebuvo pakankamai pritaikyta kokybiškam jūrų transporto keleivių aptarnavimui; tai reikšmingai kliudė Klaipėdos miesto ir Vakarų Lietuvos regiono turizmo plėtrai. 2003 m. uoste atidarius kruizinių laivų aptarnavimo terminalą, 2005 m. priimti 59 kruiziniai laivai (+53 %, lyginant su 2003 m.), kuriais į Lietuvą atplaukė 24 tūkst. turistų (+64 %) ^{52,52}. Vis dėlto, pilno, su jūrų uostu susijusio, turizmo plėtros potencialo prieš vertinamųjų ES investicijų įgyvendinimą pasiekti nepavyko. Tam kliudė nepakankama teikiamų paslaugų kokybė ir specializuoto keleivių terminalo trūkumas⁵¹. Šiame kontekste aktualizuotas poreikis Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste įrengti keleivinių ir krovininių keltų terminalą.

Mažųjų laivų ir valčių transportui nepritaikyta infrastruktūra

Prieš 2007–2013 m. ES investicijų laikotarpį Lietuvoje trūko mažiesiems laivams ir valtims reikalingos infrastruktūros. Šalis neatitiko ES keliamų reikalavimų kas 50 km jūros pakrantės įrengti prieglobsčio vietas mažiesiems laivams⁵². LR Vyriausybė 2004 m. lapkričio 22 d. nutarimu Nr. 1469 „Dėl Šventosios valstybinio jūrų uosto įsteigimo, uosto nuostatų patvirtinimo, žemės ir akvatorijos priskyrimo uostui ir patikėjimo teisės suteikimo“ įsteigė Šventosios valstybinį jūrų uostą, kuris buvo numatytas atkurti.

Didėjant mažųjų laivų ir valčių skaičiui, trūko vietos saugiam ir optimaliam jų talpinimui uosto prieplaukose. Intensyvėjant vandens transporto eismui farvateryje, valčių plaukiojimas tapo pavojingas, todėl tapo būtina perkelti valčių prieplaukas į pietinę Klaipėdos jūrų uosto dalį⁵²; tam buvo reikalingos papildomos investicijos ir infrastruktūros plėtra.

Neišvystyta vidaus vandens kelių infrastruktūra

Nepakankamai išvystyta vidaus vandens kelių infrastruktūra riboja šalies pramoninės, keleivinės ir krovininės laivybos vidaus vandenimis plėtrą. Nors Lietuvoje yra 902 km vidaus vandens kelių, tik 280 km galėjo būti naudojami kroviniams ir keleiviams gabenti⁵². Vidaus vandens transportas buvo atpažįstamas kaip itin ekonomišką, ekologišką ir saugų būdą gabenti krovinis ir keleivius, tačiau žemas tam būtinos infrastruktūros išvystymo lygis, sezoniškumas ir maži vandens telkinių gyliai riboja šios transporto rūšies plėtrą maršrutu Kaunas–Klaipėda ir kitomis kryptimis.

Prieš vertinamųjų ES intervencijų įgyvendinimą buvo reikalinga sukurti vientisą vidaus vandens kelių sistemą, kuri buvo pagrindinė šio tipo laivybos plėtros sąlyga. Neišvystytas vidaus vandens transportas reikė neišnaudojamą atskirų šalies regionų plėtros, naujų darbo vietų kūrimo, kaimo turizmo, prekybos paslaugų sektoriaus vystymosi, susisiekiimo tarp skirtingų vietovių gerinimo potencialą.

Kompleksinė ir įvairi savo tematika bei apimtimi šalies vandens transporto sektoriaus problematika prieš

⁵⁰ I. Kazlaitė. Klaipėdos valstybinio jūrų uosto laivybos ir krovos galimybės išgilinus uosto akvatoriją. Klaipėda: Klaipėdos universiteto Gamtos ir matematikos fakulteto Geofizinių mokslų katedra, 2012.

<http://www.academia.edu/9473438/Klaip%C4%97dos_uosto_laivybos_ir_krovos_galimyb%C4%97s_i%C5%A1gilin_us_uosto_akvatorij%C4%85>

⁵¹ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2005 m. birželio 23 d. nutarimas Nr. 692 „Dėl ilgalaiškės (iki 2025 metų) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategijos patvirtinimo“. Valstybės žinios, 2005, Nr. 79-2860.

⁵² Lietuvos Respublikos Vyriausybė. 2007–2013 m. Ekonomikos augimo veiksmų programa. 2013.

<http://www.esparama.lt/es_parama_pletra/filai/teises_aktai/Atnaujinta_EAVP_2014_06_02.pdf>

įgyvendinant 2007–2013 m. ES intervencijas siejosi su nepakankamai pažangiais ir konkurencingais techniniais Klaipėdos valstybinio jūrų uosto parametrais: identifiкуotas poreikis plėsti keleivių ir krovinių aptarnavimo sąlygas įkuriant keleivinių ir krovinių keltų terminalą, gilinti laivybos kanalą, sudarant sąlygas aptarnauti didelės talpos laivus. Be to, vandens transporto plėtrai kliudė mažųjų laivų ir valčių, vidaus vandenų laivybai nepritaikyta infrastruktūra.

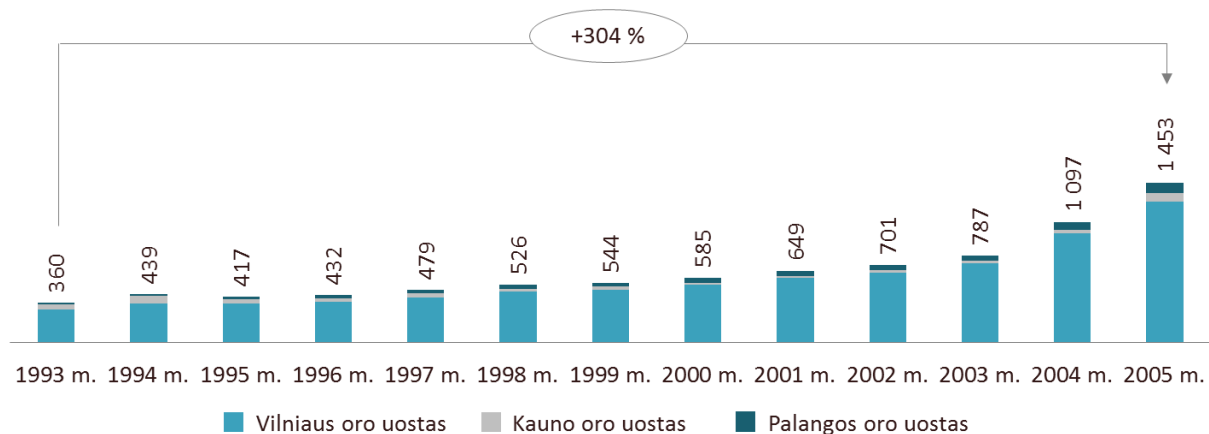
2.1.5. Oro transportas

Oro transporto reikšmė prieš analizuojamųjų ES intervencijų įgyvendinimą (2000–2006 m. laikotarpiu) reikšmingai išaugo: remiantis Lietuvos statistikos departamento duomenimis, Lietuvos oro uostuose 2006 m. buvo aptarnauta 1,8 mln. keleivių (+210 %, lyginant su 2000 m.) ir 12,6 tūkst. t krovinių ir pašto (+2%). Su augančiais poreikiais ir tarptautiniu šalies gyventojų judumu, darbo jėgos mobilumu Bendrijos kontekste susijusi Lietuvos oro transporto problematika apžvelgiama toliau.

Prieš vertinamų ES intervencijų įgyvendinimą augusios keleivių paklausos neatitikę oro uostų pajėgumai

Oro uostų ir skrydžių valdymo infrastruktūros pajėgumai, vertinant šalyje augusią paklausą oro transporto paslaugoms, prieš 2007–2013 m. ES finansavimo laikotarpį tapo nepakankami. Šis sektorius Lietuvoje nuosekliai plėtėsi: vidutinis metinis oro transporto keleivių srautų augimas 1995–2003 m. sudarė +9 % (žr. Pav. 3)⁵³. Tai lėmė, jog šalies oro uostuose aptarnaujamų keleivių srautas augo beveik 2 kartus sparčiau nei ekonomiškai išsivysčiusiose pasaulio šalyse. Vis dėlto, Lietuvos oro uostuose eksploatuoti infrastruktūros elementai ir sistemos (pvz., orlaivių tūpimo prietaisų ir šviesos įrenginių sistemos) buvo techniškai ir technologiškai pasenusios, oro uostų terminalai neatitiko Šengeno zonos, aerodromai – tuometinių saugumo reikalavimų. Tam, kad šalyje paslaugas pradėtų teikti žemų sąnaudų oro vežėjai ir Lietuvos oro uostai savo pajėgumais prisivytų kitus regiono valstybių oro uostus, reikėjo reikšmingų investicijų į infrastruktūros modernizavimą.

Pav. 3: Oro transporto keleivių skaičiaus dinamika Lietuvos oro uostuose, 1993–2005 m., tūkst.



Šaltinis: EAVP

Kokybiško keleivių aptarnavimo nepajėgus užtikrinti Tarptautinis Vilniaus oro uostas

Prieš vertinamų ES intervencijų įgyvendinimą galimas didžiausio Lietuvos tarptautinio oro uosto pralaidumas per metus siekė iki 2 mln. keleivių ir 20 tūkst. t krovinių⁵³. Nors modernizuojant Vilniaus oro

⁵³ Lietuvos Respublikos Vyriausybė. 2007–2013 m. Ekonomikos augimo veiksmų programa. 2013. <http://www.esparama.lt/es_parama_pletra/filai/teises_aktai/Atnaujinta_EAVP_2014_06_02.pdf>

uostą per 15 metų iki 2007–2013 m. ES finansavimo laikotarpio investuota daugiau nei 160 mln. Lt (46,3 mln. Eur), sukurtos infrastruktūros eksploatavimas ir jos pajėgumai buvo laikomi nepakankamai kokybiškai patenkinti augančius (žr. Pav. 3) keleivių poreikius^{54, 55}.

Kaip didžiausi Lietuvos oro vartai, Vilniaus oro uostas atsiliko nuo ES valstybių-narių didžiųjų miestų turimų uostų dėl nesudarytų tinkamų sąlygų keleiviams aptarnauti ir neišvystytos infrastruktūros tranzitinių keleivių ir krovinių srautams valdyti⁵⁷. Prieš 2007–2013 m. ES finansinio programavimo laikotarpį aktualizuotas poreikis tobulinti oro uosto ir oro eismo paslaugų teikimo infrastruktūrą, didinti jos pajėgumą, plėtoti teikiamų paslaugų sistemą, modernizuoti skrydžių saugos ir aviacijos saugumo įrangą bei didinti oro uosto konkurencingumą liberalizuojamoje oro transporto rinkoje.

Nepakankamas mažesnių TEN-T tinklo šalies oro uostų infrastruktūros vystymo tempas

Kitų – Kauno ir Palangos – tarptautinių Lietuvos oro uostų infrastruktūra taip pat nebuvo pritaikyta prieš 2007–2013 m. ES investicijų įgyvendinimo laikotarpį augusiems (žr. Pav. 3) oro transporto paslaugų poreikiams.

Tarptautinio Kauno oro uosto pralaidumas tuo metu siekė 400 tūkst. keleivių ir 20 tūkst. t krovinių per metus⁵⁵. Sparčiai intensyvėjant keleivių srautams (dėl Kauno laisvosios ekonominės zonos, intermodalinio transporto terminalo, žemų kainų ir aktyvios užsakomųjų reisų oro vežėjų veiklos), oro uosto infrastruktūra nebebuvo pajėgi užtikrinti kokybišką keleivių ir krovinių aptarnavimą⁵⁵. Dauguma oro uosto statinių ir įrenginių, susijusių su skrydžių saugos užtikrinimu, buvo morališkai ir fiziškai susidėvėję.

Tarptautinio Palangos oro uosto pralaidumas per metus buvo kur kas mažesnis ir siekė 200 tūkst. keleivių ir 2 tūkst. t krovinių⁵⁵. Nors šis oro uostas buvo reikšmingas visam Vakarų Lietuvos regionui (veiklą orientavus į keleivių aptarnavimą, skatintos kurortinės paslaugos ir turizmo plėtra), dėl kilimo-tūpimo tako parametru oro uostas galėjo aptarnauti ne didesnės kaip 50 vietų talpos orlaivius; kitu atveju būtų kilęs pavojus skrydžių saugai⁵⁵. Numatant šalies oro transporto tinklo plėtrą, abiem tarptautiniams oro uostams buvo būtinos investicijos į infrastruktūros atnaujinimą ir jos pritaikymą tarptautiniams aviacijos saugumo, pralaidumo, keleivių aptarnavimo standartams.

Prieš įgyvendinant 2007–2013 m. ES investicijas, šalies oro transporto plėtrai užtikrinti tapo svarbu pagal tarptautinius aviacijos saugumo, keleivių aptarnavimo standartus atnaujinti, modernizuoti tuo metu eksploatuotą tarptautinių oro uostų infrastruktūrą. Šaliai įstojus į ES ir išaugus darbo jėgos mobilumui, tarptautiniam turizmui, oro transporto paslaugų poreikis pastoviai ir reikšmingai augo: prognozuojant nuosaikų tolimesnį keleivių srautų augimą, tapo būtina didinti ne tik didžiausio – Vilniaus, bet ir kitų TEN-T tinklui priklausiusių oro uostų pajėgumus.

2.1.6. Logistikos centrai ir multimodalinis transportas

Toliau apibūdinama prieš 2007–2013 m. ES teikto finansavimo laikotarpį aktuali krovinių logistikos ir multimodalinio transporto plėtros problematika.

Viešųjų logistikos centrų trūkumas

Prieš 2007 m., sparčiai augant skirtingomis transporto šakomis aptarnaujamų krovinių srautams, (remiantis Lietuvos statistikos departamento duomenimis, 2003–2006 m. visų rūšių transportu pervežamų krovinių apyvarta išaugo +20,3 % nuo 28,0 mlrd. tkm iki 33,7 mlrd. tkm) Lietuvoje buvo aktualizuotas viešųjų logistikos centrų poreikis: tokių centrų trūkumas stabdė efektyvią atskirų transporto šakų sąveiką, galimą plėtojant intermodalinio transportavimo paslaugas⁵⁶. Tai tapo ypač aktualu nuolat didėjant krovinių srautui tarptautinės reikšmės automobilių kelių magistralėse ir numačius esamos transporto sistemos infrastruktūros plėtrą. Vis dėlto, iki pat vertinamo finansinio programavimo

⁵⁴ Lietuvos Respublikos Vyriausybė. 2007–2013 m. Ekonomikos augimo veiksmų programa. 2013. <http://www.esparama.lt/es_parama_pletra/failai/teises_aktai/Atnaujinta_EAVP_2014_06_02.pdf>

⁵⁵ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2005 m. birželio 23 d. nutarimas Nr. 692 „Dėl ilgalaiškės (iki 2025 metų) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategijos patvirtinimo“. Valstybės žinios, 2005, Nr. 79-2860.

laikotarpio Lietuvoje nebuvo įkurta nei vieno viešojo logistikos centro. Privačios transporto įmonės steigė nedidelius (dėl aukštos žemės kainos ir didelių reikalingų pradinių investicijų), vieną transporto rūšį aptarnaujančius ir ribotų galimybių logistines paslaugas teikiančius centrus. Nebuvo užtikrinamas šių centrų tarpusavio sąveikavimas⁵⁶.

Viešųjų logistikos centrų trūkumas pagrindiniuose tarptautiniuose šalies transporto koridoriuose neleido integruoti kelių, geležinkelių, atskirais atvejais – oro ir vandens transporto – paslaugų. Nebuvo išnaudojamos galimybės didinti krovinių mobilumą, efektyviau naudoti transporto priemones, gerinti krovinių gabenimo ir muitinės paslaugų kokybę, mažinti neigiamą transporto poveikį aplinkai, įvairių verslo rūšių įmonėms veiksmingai bendradarbiauti tarpusavyje. Viešųjų logistikos centrų įrengimas tapo viena iš 2007–2013 m. ES investicijų laikotapiu numatytų transporto sektoriaus plėtros sričių.

Nepakankamai išvystytas intermodalinis Klaipėdos valstybinio jūrų uosto transporto mazgas

Dėl nepakankamo Klaipėdos valstybinio jūrų uosto bei su juo susietos transporto infrastruktūros (uosto geležinkelio mazgo, privažiavimo automobilių kelių bei geležinkelių į / iš Klaipėdos uostą tinklo) išvystymo lygio šalis negalėjo išnaudoti viso turimo krovinių aptarnavimo, tranzito, jūrų turizmo vystymo potencialo.

Modernizuojant uosto infrastruktūrą, tapo būtina plėsti ir gerinti jo sąveiką su kelių ir geležinkelių tinklais, kurie buvo neatsiejami intermodalinio transporto koridorių komponentai, sudarantys europinio TEN-T tinklo dalį. Prieš 2007–2013 m. ES investicijų įgyvendinimą apie 70 % Klaipėdos jūrų uoste kraunamų krovinių buvo atgabenama geležinkeliais ir transportuojama geležinkelio linija, kuria kursuodavo ir keleiviniai traukiniai (per Šiaulius, Girulius, Klaipėdos geležinkelio stotis)⁵⁶. Geležinkelio linijų į Klaipėdos valstybinį jūrų uostą ir iš jo plėtra bei esamų geležinkelio linijų modernizavimas buvo reikalingas praplėsti uosto pralaidumą, padidinti krovinių pristatymo greitį ir, įvertinant didėjančių krovinių srautų perspektyvą, sumažinti avarijų rizikingumo faktorių bei neigiamą poveikį aplinkai.

Prieš vertinamų ES intervencijų įgyvendinimą intermodalinių (*Ro-Ro*⁵⁷ ir konteinerių) krovinių terminalai buvo sukonzentruoti pietinėje Klaipėdos valstybinio jūrų uosto dalyje⁵⁶. Augant krovinių srautams, į pietinėje uosto dalyje esančius terminalus per parą važiuodavo vis daugiau transporto priemonių. Pirminė kelių būklė nebuvo pritaikyta intensyvėjančiam sunkiojo transporto eismui; dėl to buvo ardoma kelio danga, susidarydavo transporto priemonių spūstys, didėjo avarijų tikimybė, oro tarša ir triukšmas. Tapo būtina padidinti privažiavimo kelių į pietinėje uosto dalyje esančius terminalus pralaidumą ir saugumą, taip skatinti transporto rūšių sąveiką šioje TEN-T tinklo dalyje, pagerinant trumpųjų nuotolių laivybos linijų jungtį su magistrale Klaipėda-Vilnius⁵⁶.

Nepakankamai išvystytos skirtingų transporto šakų infrastruktūros jungtys

Prieš 2007–2013 m. ES investicijų laikotarpį transporto šakų infrastruktūros jungčių su ES ir trečiosiomis šalimis išvystymas buvo nepakankamas; tai neleido visu pajėgumu išnaudoti šalies tranzito galimybes ir plėtoti multimodales vežimo paslaugas^{56,58}. Lietuvoje nebuvo susiformavusių transporto struktūrų, kurios katalizuotų intermodalinio transporto plėtrą bei planuotą atitinkamą infrastruktūros plėtrą, todėl tapo tikslinga skatinti intermodalinio transporto rėmimo bei logistikos kompetencijos centrų steigimąsi.

Silpnai atskirų transporto rūšių tarpusavio sąveikai didelės įtakos turėjo nesukurtas mechanizmas keleivinio transporto intermodalinėms (kombinuotosioms) paslaugoms organizuoti, koordinuoti ir plėtoti: nesukurti teisiniai ir organizaciniai pagrindai intermodaliniam transportui skatinti⁵⁶.

Nagrinėjant atskirų transporto sektoriaus šakų plėtros poreikius prieš įgyvendinant 2007–2013 m. ES intervencijas, aktualizuotas jų sąveikos gerinimas. Augant ir prognozuojant intensyvėjančius skirtingomis transporto šakomis aptarnaujamų krovinių srautus, kilo poreikis įkurti intermodalinius viešuosius

⁵⁶ Lietuvos Respublikos Vyriausybė. 2007–2013 m. Ekonomikos augimo veiksmų programa. 2013.

<http://www.esparama.lt/es_parama_pletra/failai/teises_aktai/Atnaujinta_EAVP_2014_06_02.pdf>

⁵⁷ Laivai, skirti riedamiesiems arba ridenamiesiems kroviniams gabenti, angl. *Roll-on / roll-off*.

⁵⁸ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2005 m. birželio 23 d. nutarimas Nr. 692 „Dėl ilgalaiškės (iki 2025 metų) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategijos patvirtinimo“. Valstybės žinios, 2005, Nr. 79-2860.

logistikos centrus. Daug reikšmės Vakarų Lietuvos ir visos šalies transporto sektoriaus ir susijusiai ekonominei plėtrai galėjo turėti Klaipėdos valstybinio jūrų uosto intermodalinio transporto mazgo vystymas. Be to, identifikuotas poreikis efektyviau organizuoti ir koordinuoti intermodalinius keleivių ir krovinių pervežimus, taip užtikrinant skirtingų transporto šakų plėtrą ir operatyviausią transporto infrastruktūros panaudojimą.

Apibendrinimas ir išvados

Pagrindinės Lietuvos transporto sektoriaus plėtros problemos pagal transporto rūšis strateginiuose dokumentuose yra skirstomos į automobilių kelių, geležinkelių, vandens, oro transporto plėtros klausimus, taip pat – logistikos ir intermodalinio transporto organizavimą. Remiantis prieš vertinamąjį finansavimo periodą sudaryta SSVP, EAVP, Nacionaline darnaus vystymosi strategija, Ilgalaike (iki 2025 metų) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategija ir pirminiais statistinių duomenų šaltiniais, šioje ataskaitos dalyje identifikuotos transporto šakų probleminės sritys, aktualizuotos prieš įgyvendinant 2007–2013 m. laikotarpio ES struktūrinių fondų investicijas:

- Kelių transporto srityje spręstinios problemos apėmė blogėjantį transporto priemonių mobilumą miestuose ir jų prieigose, dėl pasenusių viešojo transporto priemonių kylantį neigiamą poveikį aplinkai, neišplėtotą bevariklio transporto infrastruktūrą, dažnus nelaimingus eismo įvykius ir susidariusias „juodąsias dėmes“, dėl didėjančio transporto intensyvumo besidėvinčius kelius, nedarnią regionų centrų ir periferinių jų teritorijų automobilių kelių infrastruktūros plėtrą.
- Geležinkelių transporto tinklo plėtrai buvo aktualus eksploatuotos infrastruktūros nusidėvėjimas, jos pajėgumų ir teikiamų paslaugų kokybės neatitikimas augantiems keleivių ir krovinių pervežimo poreikiams.
- Siekiant skatinti Lietuvos vandens transporto plėtrą, tapo būtina užtikrinti Klaipėdos valstybinio jūrų uosto infrastruktūros, techninių parametų konkurencingumą kitų pietų Baltijos jūros regiono jūrų uostų kontekste, tinkamai išvystyti pagrindiniame šalies uoste vykdomą keleivių aptarnavimą ir sukurti reikiamą infrastruktūrą mažųjų laivų ir valčių transportui. Vidaus vandens transporto plėtrai taip pat buvo reikalingas susijusios infrastruktūros (prieplaukų) ir sąlygų (upės pritaikymo laivybai) gerinimas.
- Prieš įgyvendinant 2007–2013 m. ES investicijas į transporto infrastruktūrą, šalies oro uostuose aptarnautų keleivių skaičius reikšmingai kilo. Vis dėlto, tiek pagrindinio Vilniaus, tiek Kauno ir Palangos tarptautinių oro uostų infrastruktūra nebuvo pritaikyta prie išaugusių skrydžių saugos, keleivių aptarnavimo reikalavimų; tolimesnei uostų plėtrai buvo būtinos investicijos į turimų infrastruktūros elementų modernizavimą.
- Plėtojant skirtingas šalies transporto šakas, tapo būtina užtikrinti efektyvias jų sąveikas logistikos srityje ir vykdant krovinių ir keleivių aptarnavimą skirtingomis transporto priemonėmis. Tam identifikuotas poreikis įkurti viešuosius logistikos centrus, didinti intermodalinio Klaipėdos valstybinio jūrų uosto mazgo pajėgumus, optimizuoti intermodalinių pervežimų valdymą.

Įvardintos Lietuvos transporto sektoriaus plėtros sritys / problemos apėmė visas transporto šakas ir suformavo poreikį įvairių apimčių projektams. Šaliai įstojus į ES, įvardintas plėtros kryptis tapo privalu įgyvendinti paraleliai su tarptautiniu, Bendrijos mastu prioritetizuojamais veiksmais. Dar 1993 m. ES Baltojoje knygoje „Augimas, konkurencingumas ir užimtumas“ prioritetizuotas ES valstybių-narių transporto infrastruktūrų jungimasis į transeuropinius tinklus⁵⁹, todėl kartu su nacionaliniais transporto šakų plėtros klausimais šalis turėjo numatyti transeuropinių sausumos, vandens ir oro kelių techninių parametų gerinimą ir jų atitikimo TEN-T standartams užtikrinimą.

⁵⁹ Europos Parlamentas. Transeuropiniai tinklai. Gairės. 2016.
<http://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/lt/FTU_5.8.1.pdf>

Šiame kontekste vertinama, jog, prieš planuojant ir pradėdant įgyvendinti 2007–2013 m. ES intervencijas, probleminės plėtros sritys buvo kompleksinės ir įvairios savo tematika bei apimtimi. Pabrėžtina, jog nagrinėtuose pagrindiniuose šalies intervencijų planavimo dokumentuose įvardintos problemos / klausimai nėra prioritetizuojami, analizuojami ir vertinami lyginant, matuojant svarbą kitų problemų kontekste / tiek ES, tiek Lietuvos ilgalaikės plėtros tikslų atžvilgiu.

2.2. Esminiai Lietuvos transporto srities procesai ir tendencijos 2007–2015 m.: pokyčiai, pagrindiniai jiems įtakos turėję veiksniai bei transporto rodiklių dinamika Lietuvoje ir ES

Šio ataskaitos skyriaus tikslas – atlikti Lietuvos transporto sektoriaus esminių procesų, tendencijų ir pokyčių 2007–2015 m. analizę, remiantis pirminiais informacijos šaltiniais – Eurostat duomenų baze ir ekspertinėmis įžvalgomis. Skyriuje atsakoma į Vertinimo klausimą:

- Kokiais esminiais procesais, tendencijomis, pokyčiais Lietuvos transporto srityje pasižymėjo analizuojamas 2007–2015 metų laikotarpis? Kokie buvo pagrindiniai veiksniai, turėję įtakos šiems pokyčiams? Palyginti pagrindinių transporto rodiklių dinamiką Lietuvoje ir ES.

Pirma, skyriuje lyginama pagrindinių transporto sektoriaus plėtrą apibūdinančių rodiklių dinamika Lietuvoje ir ES. Antra, išskiriamos Lietuvai aktualiausios šio sektoriaus raidos 2007–2015 m. laikotarpio tendencijos. Trečia, interviu su transporto sektoriaus specialistais ir pirminių / antrinių informacijos šaltinių analizės dėka identifikuojami esminiai šiems procesams įtakos turėję veiksniai.

2.2.1. Kelių transporto rodiklių dinamika

Šalies ir visos Bendrijos kelių transporto plėtra toliau nagrinėjama naudojantis tinklo dydžio, keleivių ir krovinių rodikliais, automobilių ir eismo įvykių metu žuvusių asmenų skaičiumi bei vyraujančiu viešojo transporto priemonių amžiumi. Tendencijoms atpažinti naudojami 2007–2015 m., tačiau dėl neprieinamų ar duomenų bazėje nekaupiamų 2015 m. duomenų analizuojamasis laikotarpis kai kuriais atvejais yra trumpinamas.

Pirma, kelių transporto tinklo dydžio pasikeitimai rodo skirtingą Lietuvos ir kitų ES valstybių-narių kelių tinklo augimo tempą. Remiantis 2007–2015 m. duomenimis, Lietuvoje kelių tinklas išsiplėtė sparčiau (+5,2 %), nei rodo visos ES⁶⁰ vidurkis 2007–2014 m. laikotarpiu (+2,4 %), tačiau tokia tendencija negalioja greitkelių infrastruktūrai (žr. Lent. 7).

Lent. 7: Kelių transporto tinklo plėtra Lietuvoje ir ES, 2007–2015 m., tūkst. km

	2007 m.		2014 m. ⁶¹		2007–2014 m.		2015 m.	2007–2015 m.
	Lietuva	ES (vid.) ⁶²	Lietuva	ES (vid.)	Lietuva	ES (vid.)	Lietuva	
Automagistralės	0,3	2,5	0,3	2,9	±0 %	+16,1 %	0,3	±0 %
Kiti keliai	80,4	147,7	84,7	150,9	+5,3 %	+2,2 %	84,6	+5,2 %
Iš viso:	80,7	150,2	85,0	153,8	+5,3 %	+2,4 %	84,9	+5,2 %

Šaltinis: Eurostat ir Lietuvos statistikos departamento duomenys

Antra, kelionių, matuojamų keleivių kilometrais, mastas analizuojamuoju laikotarpiu Lietuvoje sparčiai sumažėjo, skirtingai nei likusioje ES (žr. Pav. 4). Keleivių km, matuojančių šalies gyventojų nukeliaujamus atstumus, skaičius sumažėjo nuo 42,8 mln. keleivių km 2007 m. iki 27,5 mln. keleivių km 2015 m. (-

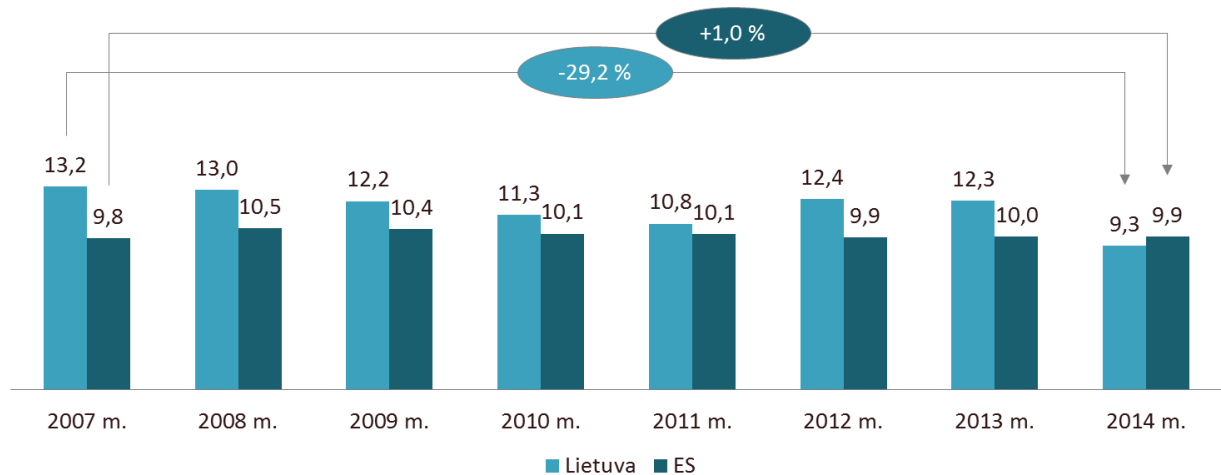
⁶⁰ Čia ir kitur skyriuje 2.2: ES rodikliams apibrėžti naudojami ES-28 duomenys, jei neidentifikuojama kitaip.

⁶¹ Naujausi galimi duomenys.

⁶² Čia ir kitur **Error! Reference source not found.**: į skaičiavimus neįtraukiami Eurostat duomenų bazėje nekaupiami Graikijos ir Maltos (greitkeliams) bei Vokietijos ir Graikijos (kitiems keliams) rodikliai.

35,8 %), o Bendrijos valstybių-narių⁶³ vidurkj matuojantis rodiklis nuosaikiai išaugo nuo 187,7 mln. keleivių km 2007 m. iki 194,4 mln. keleivių km 2014 m. (+3,8 %). Nukeliautų atstumų kaita, matuojama *per capita*⁶⁴, iliustruojama toliau (žr. Pav. 4).

Pav. 4: Kelionės kelių transportu per metus Lietuvoje ir ES, 2007–2014 m., mlrd. keleivių km *per capita*



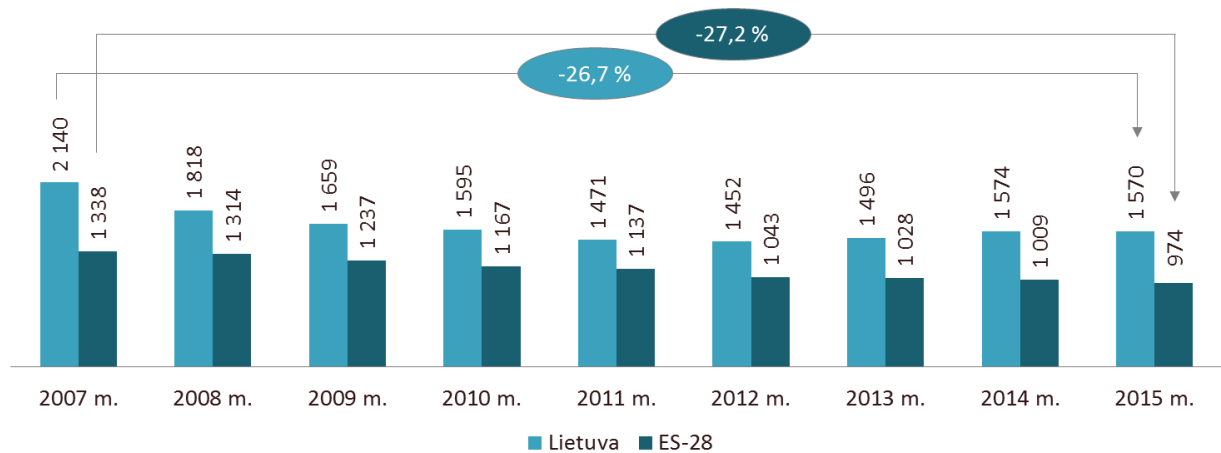
Šaltinis: Eurostat ir Lietuvos statistikos departamento duomenys

Trečia, krovinių pervežimas automobilių keliais analizuojamuoju laikotarpiu tendencingai mažėjo tiek Lietuvoje, tiek kitose Bendrijos šalyse (žr. Pav. 5). Krovinių apimtys, tenkančios 1 mln. Eur Lietuvos ir ES-28 BVP, mažėjo panašiu tempu; 2015 m. Lietuvos, kaip tranzitinės kelių transporto valstybės, pervežimų apimtys vis dar lenkė bendrą ES rodiklį.

⁶³ Čia ir Pav. 4: į skaičiavimus įtraukiami Eurostat duomenų bazėje teikiami Belgijos, Bulgarijos, Čekijos, Danijos, Airijos, Ispanijos, Prancūzijos, Kroatijos, Italijos, Latvijos, Lietuvos, Nyderlandų, Austrijos, Lenkijos, Rumunijos, Slovėnijos, Slovakijos, Suomijos, Švedijos ir Jungtinės Karalystės rodikliai.

⁶⁴ Čia ir kitur: *per capita* – analizuojamo rodiklio dalis, tenkanti 1 šalies / Bendrijos gyventojui. *Per capita* rodiklio dalis skaičiuojama dalinant absoliučias rodiklių reikšmes iš gyventojų, gyvenančių šalyje / Bendrijoje atitinkamų metų pradžioje (informacijos šaltinis – Eurostat duomenų bazė).

Pav. 5: Metinis krovinų pervežimo keliais kiekis Lietuvoje ir ES, 2007–2015 m., t/1 mln. BVP Eur

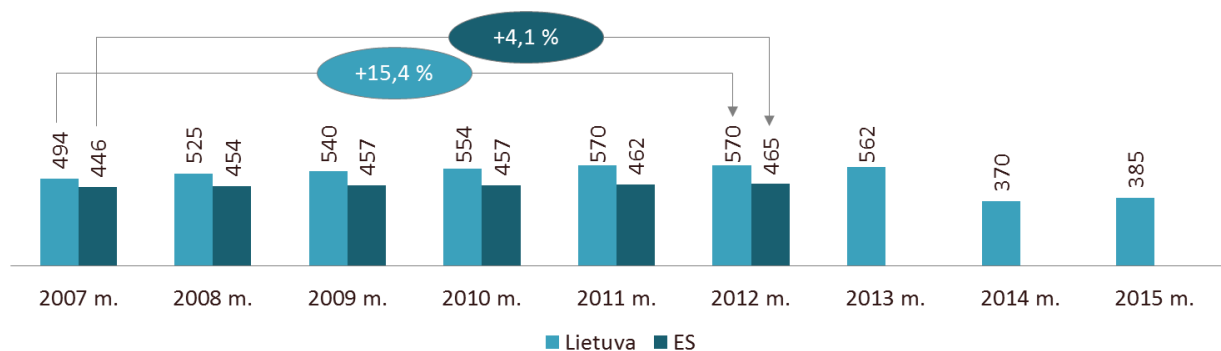


Šaltinis: Eurostat duomenų bazė

Lyginant absoliučias analizuojamojo rodiklio reikšmes, krovinų, pervežamų kelių transportu, Lietuvoje sumažėjo nuo 62,2 mln. t (2007 m.) iki 58,6 mln. t (2015 m.) (tai sudarė -5,7 % sumažėjimą). ES-28 šis rodiklis sumažėjo kur kas sparčiau: atitinkamai nuo 17,4 mlrd. t iki 14,3 mlrd. t (-17,6 %).

Ketvirta, šalies gyventojų automobilių, tenkančių fiksuotam skaičiui gyventojų 2007–2012 m. laikotarpiu⁶⁵, augimas buvo spartesnis, nei kitose ES valstybėse-narėse (žr. Pav. 6). Remiantis šiuo kriterijumi, Lietuva 2012 m. buvo tarp Bendrijos lyderių – daugiau lengvųjų automobilių, tenkančių 1 tūkst. šalies gyventojų, 2012 m. turėjo tik Liuksemburgas, Italija ir Malta.

Pav. 6: Automobilių skaičius 1 tūkst. gyventojų Lietuvoje ir ES, 2007–2015 m., vnt.



Šaltinis: Eurostat ir Lietuvos statistikos departamento duomenys

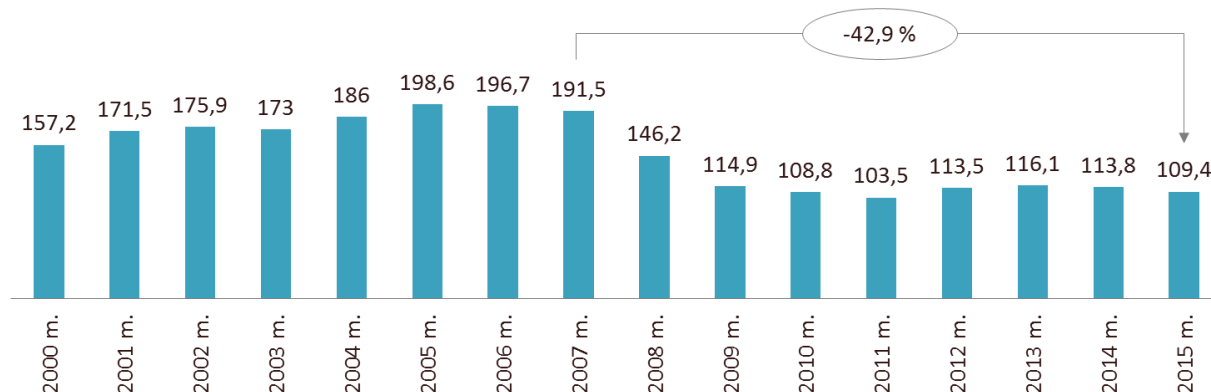
Kaip iliustruojama Pav. 6, 2007–2012 m. gyventojų ir verslo subjektų valdomas keleivinių šalies automobilių parkas nuosekliai augo. Vis dėlto, remiantis Lietuvos statistikos departamento duomenimis, 2014 m. individualių lengvųjų automobilių skaičius, tenkantis 1 tūkst. gyventojų, smarkiai sumažėjo. Tam įtakos turėjo VĮ „Regitra“ 2014 m. patvirtintos naujos transporto priemonių registravimo taisyklės,

⁶⁵ Lyginami naujausi galimi duomenys (ES rodiklio atžvilgiu).

numačiusios paprastesnį ir automatinį automobilių išregistravimą, ilgą laiką netenkinus reikalavimų techninės ekspertizės rezultatams⁶⁶.

Penkta, analizuojamuoju laikotarpiu reikšmingai sumažėjo šalies automobilių keliuose sukeltų eismo įvykių (žr. Pav. 7); dėl šios priežasties, lyginant su ES rodikliu, smarkiau krito eismo įvykiuose žuvusių asmenų, tenkančių fiksuotam gyventojų skaičiui, skaičius (žr. Pav. 8).

Pav. 7: Eismo įvykių, tenkančių 100 tūkst. gyventojų, skaičius Lietuvoje, 2007–2015 m., vnt.



Šaltinis: LAKD

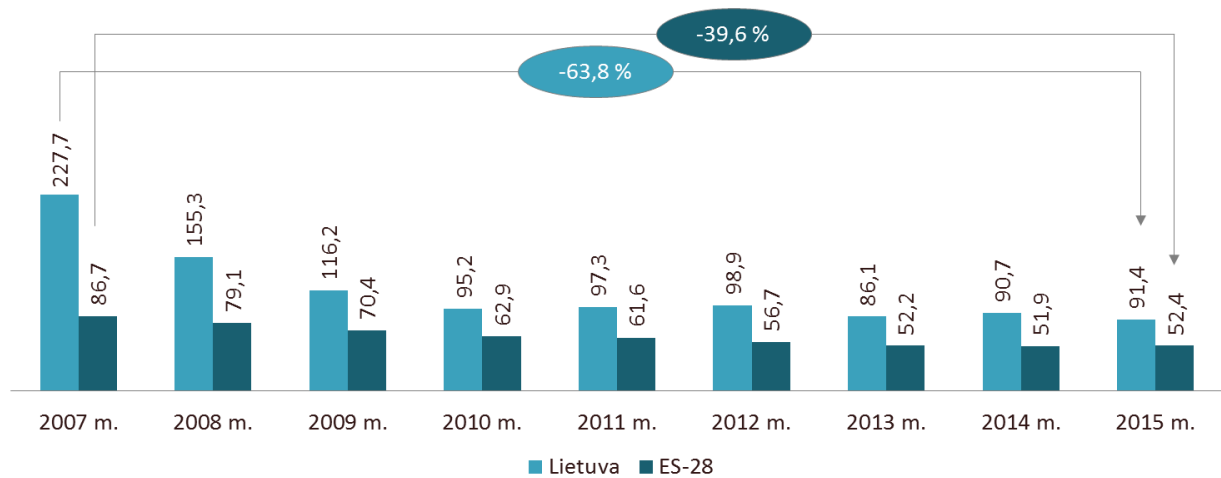
Pagrindinis eismo įvykių skaičiaus šalies keliuose sumažėjimas įvyko 2007–2009 m., pradėjus įgyvendinti 2007–2013 m. ES investicijas į Lietuvos transporto sektoriaus plėtrą. Vis dėlto, reikšmingam nelaimių keliuose sumažėjimui turėjo ne individualūs investiciniai elementai, o diegtų, įgyvendintų priemonių kompleksas: statomos inžinerinės eismo saugos priemonės, „minkštieji“, socialiniai visuomenės švietimo projektai, ugdantys automobilių vairuotojų kultūrą ir atsakomybę. Didelės reikšmės tam turėjo avaringiausių ruožų – „juodųjų dėmių“ mažinimas, kuris buvo vienas iš į Vertinimo apimtį patenkančių ES intervencijų veiksmų (žr. Pav. 24).

Kaip iliustruojama Pav. 8, Lietuvos automobilių keliuose kilusiuose nelaiminguose eismo įvykiuose žuvo vis mažesnis asmenų skaičius: Eurostat ir Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie LR SusMin (toliau – LAKD) duomenimis, nuo 740 2007 m. jis nukrito iki 241 2015 m. (-67,4 %). Pažymėtina, jog analizuojamuoju laikotarpiu (2007–2015 m.) sukelti automobilių kelių eismo įvykiai tapo vis mažiau mirtingi. Remiantis LAKD teikiamais duomenimis⁶⁷, 100 2007 m. kilusių eismo įvykių teko 11,5 žūtys; 2015 m. šis rodiklis siekė 7,6 žūtis.

⁶⁶ Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministro 2014 m. birželio 30 d. įsakymas Nr. 1V-445 „Dėl Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministro 2001 m. gegužės 25 d. įsakymo „Dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų registravimo taisyklių patvirtinimo“ pakeitimo“. TAR, 2014, Nr. 9333.

⁶⁷ Lietuvos automobilių kelių direkcija prie LR Susisiekimo ministerijos. Eismo įvykių statistika. 2016 m. lapkričio mėn. <http://www.lakd.lt/lt.php/eismo_saugas/eismo_ivykiu_statistika/27>

Pav. 8: Eismo įvykiuose žuvusių asmenų skaičius, tenkantis 1 mln. gyventojų Lietuvoje ir ES, 2007–2015 m., asm.



Šaltinis: Eurostat duomenų bazė, LAKD

Nors analizuojamojo laikotarpio pradžioje žuvusiųjų skaičiumi 1 tūkst. gyventojų Lietuva visos Bendrijos rodiklį lenkė apytikriai 2,5 karto, 2015 m. šis atotrūkis santykiškai jau siekė 1,7.

Galų gale, 2007–2013 m.⁶⁸ viešojo transporto priemonių parkas šalyje senėjo panašiu tempu kaip ir likusiose ES valstybėse-narėse (žr. Lent. 8).

Lent. 8: Viešojo transporto priemonių pasiskirstymas pagal eksploataavimo metus Lietuvoje ir ES, 2007–2013 m., %

	2007 m.		2010 m.		2013 m.		Skirtumas ⁶⁹ 2007–2013 m.	
	Lietuva	ES ⁷⁰	Lietuva	ES	Lietuva	ES	Lietuva	ES
Naujesni nei 2 m.	3,9 %	12,3 %	1,4 %	10,6 %	1,5 %	9,1 %	-2,4 %	-3,2 %
2–5 m.	7,0 %	16,3 %	5,8 %	16,6 %	4,4 %	14,8 %	-2,6 %	-1,5 %
5–10 m.	9,9 %	24,9 %	12,4 %	24,3 %	13,4 %	25,4 %	+3,5 %	+0,5 %
Senesni nei 10 m.	79,2 %	46,5 %	80,4 %	48,5 %	80,7 %	50,7 %	+1,5 %	+4,2 %
Transporto priemonių parko amžiaus moda	Senesni nei 10 m.	Senesni nei 10 m.	Senesni nei 10 m.	Senesni nei 10 m.	Senesni nei 10 m.	Senesni nei 10 m.	–	–

Šaltinis: Eurostat duomenų bazė

Naujesnių nei 5 m. viešojo transporto priemonių dalis mažėjo tiek Lietuvoje, tiek ES; analizuojamuoju laikotarpiu sparčiausiai augo transporto priemonių, kurių amžius buvo nuo 5 m. iki 10 m., grupė. Viso transporto priemonių parko amžių nurodanti moda analizuojamuoju laikotarpiu išliko senesnių nei 10 m.

⁶⁸ Naujausi galimi duomenys.

⁶⁹ Skirtumas tarp 2013 m. ir 2007 m. procentinių įverčių.

⁷⁰ Čia ir kitur Lent. 8: galimi ±3 % netikslumai dėl į skaičiavimus neįtrauktų Eurostat duomenų bazėje nekaupiamų Bulgarijos, Graikijos ir Slovakijos rodiklių.

transporto priemonių kategorija. Tai leidžia vertinti, kad nusidėvėjusio viešojo transporto priemonių parko problema šalyje liko aktuali visu analizuojamuoju laikotarpiu.

Lietuvos automobilių kelių transporto rodikliai, lyginant su ES, analizuojamuoju laikotarpiu vystėsi gana skirtingai. Kelių tinklas visoje Bendrijoje jau buvo gana tankus, todėl 2007–2015 m. smarkiai nesiplėtė. Vis dėlto, šiuo tinklu besinaudojančių keleivių srautai Lietuvoje, priešingai nei ES (+ 1 % keleivių km *per capita* 2007–2014 m.), reikšmingai sumažėjo (-29,2 %). Atitinkamai mažėjo ir keliais pervežamų krovinių apimtys, tačiau tai buvo aktualu tiek Lietuvos (-26,7 % t/1 mln. Eur BVP 2007–2015 m.), tiek visos Bendrijos mastu (-27,2 %). Nepaisant sumažėjusių nukeliaujamų atstumų, Lietuva visu analizuojamuoju laikotarpiu išsiskyrė iš kitų ES valstybių-narių eksploatuojamų lengvųjų automobilių skaičiumi – 2007–2012 m. laikotarpiu, dar negaliojant 2014 m. VĮ „Regitra“ sugriežtintai transporto priemonių registravimo tvarkai, jų kiekis, tenkantis 1 tūkst. gyventojų, išaugo +15,4 % (ES: +4,1 %). Itin reikšmingai 2007–2015 m. nukrito eismo įvykiuose žuvusiųjų asmenų skaičius; ši pažanga buvo ryškesnė Lietuvoje (-63,8 %) nei ES (-39,6 %), tačiau šalies nelaimingų eismo įvykių rodiklis vis dar gerokai viršija Bendrijos vidurkį. Galų gale, moralinio ir fizinio viešojo transporto priemonių parko nusidėvėjimo tendencija, prieš 2007–2013 m. ES investicijų įgyvendinimą laikyta viena iš oro taršos miestuose sukėlėjų, tiek Lietuvoje, tiek visoje Bendrijoje išliko nepalanki.

2.2.2. Geležinkelių transporto rodiklių dinamika

Toliau pateikiami geležinkelių transporto tinklo plėtros 2007–2015 m. laikotarpiu rodikliai: infrastruktūros vystymasis, identifikuojant visų (iš jų – elektrifikuotų) geležinkelio linijų ilgį, kelionių skaičiaus (nukeliauto atstumo) dinamika, krovinių pervežimo statistika bei eismo įvykių dažnis.

Pirma, kol elektrifikuotų geležinkelių linijų santykis su visu geležinkelių tinklu Bendrijos mastu nuosekliai didėjo, Lietuvoje analizuojamuoju laikotarpiu jis liko nepakitęs (apytikriai 10 %). Vis dėlto, 2015 m. smarkiai išaugo bendras geležinkelio linijų ilgis: +7,1 % (žr. Lent. 9).

Lent. 9: Geležinkelių transporto tinklo plėtra Lietuvoje ir ES, 2007–2015 m., km

	2007 m.		2014 m.		2007–2014 m. ⁷¹		2015 m.	2007–2015 m.
	Lietuva	ES ⁷²	Lietuva	ES	Lietuva	ES	Lietuva	
Linijų ilgis, km	2 180	347 477	2 188	302 135	+0,4 %	-13,0 %	2 336	+7,1 %
Iš jų: elektrifikuotos, km (%)	242 (11 %)	202 196 (58 %)	242 (11%)	192 288 (64 %)	±0 %	-4,9 %	242 (10 %)	±0 %

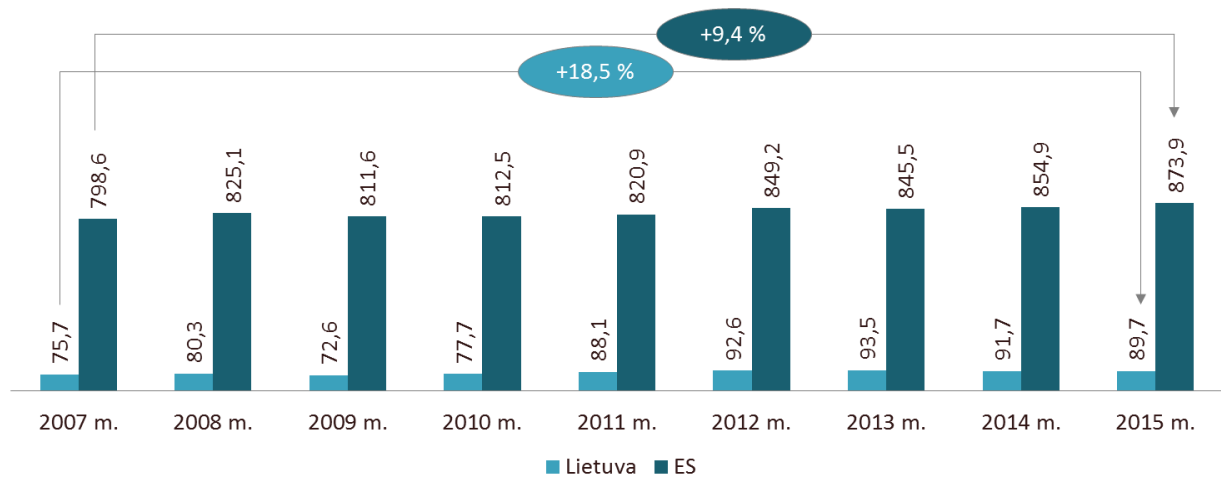
Šaltinis: Eurostat ir Lietuvos statistikos departamento duomenys

Antras geležinkelių transporto raidą apibūdinantis rodiklis – nukeliautas atstumas, matuojamas keleivių km. Geležinkelių transportas analizuojamuoju laikotarpiu Lietuvoje išliko transporto priemone, skirta kur kas trumpesnių atstumų kelionėms, lyginant su kitomis Bendrijos šalimis (žr. Pav. 9). Nors šis rodiklis didele savo dalimi priklauso nuo geografinių atstumų tarp valstybių ekonominio vystymosi centrų ir regionų, reikšmingas *per capita* atotrūkis tarp ES ir Lietuvos taip pat rodo mažesnį geležinkelių transporto populiarumą tarp gyventojų.

⁷¹ Naujaisi galimi duomenys ES rodiklio atžvilgiu.

⁷² Čia ir kitur Lent. 9: į skaičiavimus neįtraukti Eurostat duomenų bazėje nekaupiami Danijos ir Nyderlandų rodikliai.

Pav. 9: Kelionių traukiniais apimtis Lietuvoje ir ES, 2007–2015 m., keleivių km per capita



Šaltinis: Eurostat duomenų bazė

Vertinant visuminius rodiklius, Lietuvoje per metus nukeliautų keleivių km nuo 246 mln. 2007 m. padidėjo iki 262 mln. 2015 m. (+6,5 %). Tai rodo, jog, nepaisant sąlyginai spartaus gyventojų skaičiaus mažėjimo, geležinkeliais buvo nukeliaujami vis didesni atstumai; didesnė dalis gyventojų kelionėms rinkosi traukinius. Vis dėlto, geležinkeliais nukeliaujamų atstumų augimas Lietuvoje neprilygo visai ES aktualiai tendencijai: keleivių km išaugo +11,6 % (nuo 397 mlrd. keleivių km 2007 m. iki 443 mlrd. keleivių km 2015 m.).

Pažymėtina, jog, šalyje didėjant geležinkeliais nukeliaujamiems atstumams, keleivinių traukinių skaičius Lietuvoje sumažėjo nuo 423 (2007 m.) iki 234 (2014 m.) (-44,7 %). Tai reiškia, jog reikšmingai išaugo 1 traukiniu pervežamų keleivių srautas arba vidutinis 1 keleiviniu traukiniu nuvažiuojamas atstumas (žr. Lent. 10). Lyginant su šio išvestinio rodiklio augimu kitose ES valstybėse-narėse, Lietuvos keleivinių geležinkelių traukinių naudojimo intensyvumas analizuojamuoju laikotarpiu išaugo kur kas sparčiau.

Lent. 10: Vidutinis 1 keleiviniu traukiniu per metus nukeliaujamas atstumas Lietuvoje ir ES, 2007–2014 m., mln. keleivių km

	2007 m.		2014 m. ⁷³		Pokytis 2007–2014 m.	
	Lietuva	ES ⁷⁴	Lietuva	ES	Lietuva	ES
Vidutinis 1 keleiviniu traukiniu per metus nukeliaujamas atstumas, mln. keleivių km	0,58	6,09	1,15	6,77	+98,4 %	+11,2 %

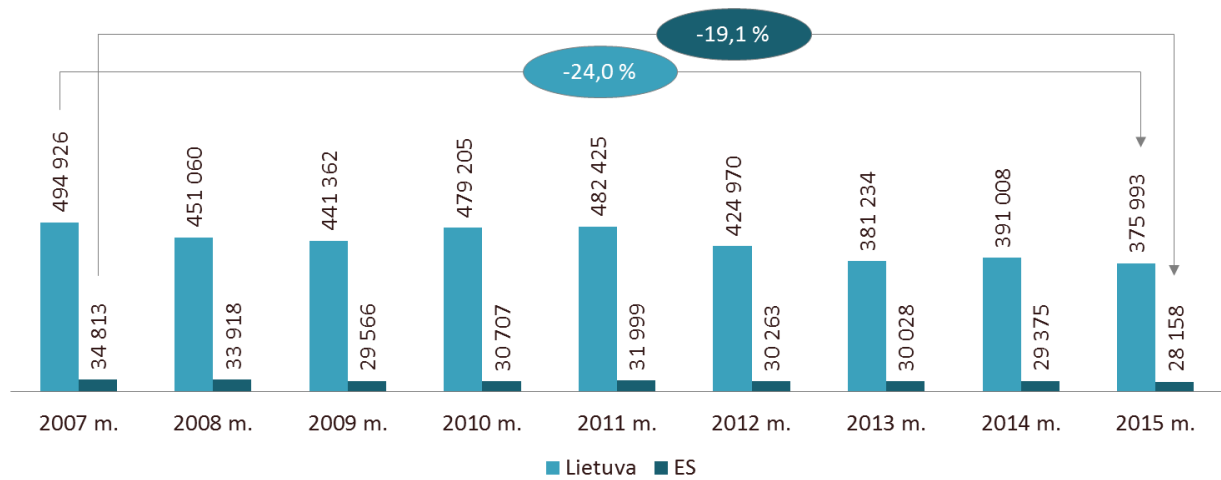
Šaltinis: Eurostat duomenų bazė

Trečia, Lietuvoje, kaip ir kitose ES valstybėse-narėse, smuko geležinkeliais gabentų krovinių svoris, šį rodiklį matuojant 1 mln. BVP Eur (žr. Pav. 10).

⁷³ Naujausi galimi duomenys.

⁷⁴ Čia ir kitur Lent. 9: į skaičiavimus neįtraukti Eurostat duomenų bazėje nekaupiami Danijos ir Nyderlandų (keleivių kilometrams) bei Jungtinės Karalystės ir Vokietijos (keleivinių traukinių skaičiui) rodikliai.

Pav. 10: Geležinkeliais transportuojamų krovinių apimtys Lietuvoje ir ES, 2007–2015 m., tkm/1 mln. BVP Eur



Šaltinis: Eurostat duomenų bazė

Vertinant absoliučias geležinkeliais pervežamų krovinių apimtis, matuojamas krovinių tkm, Lietuvoje jos sumažėjo nuo 14 373 mln. tkm 2007 m. iki 14 036 mln. tkm 2015 m. (-2,3 %). Toks rodiklio kritimas rodo, jog per analizuojamąjį laikotarpį, įgyvendinant ir įgyvendinus vertinamas ES intervencijas į geležinkelių tinklo plėtrą ir nutiesus naujas, modernias linijas, šalyje gabenamų krovinių skaičius neprisivijo po ekonominės krizės augusio gyventojų ir verslo sektoriaus vartojimo. Visoje ES šis rodiklis nukrito -8,4 %; tai indikuoja, jog geležinkelių transporto paslaugų paklausa kroviniams pervežti smuko visoje Bendrijoje, įskaitant artimiausius Lietuvos užsienio mainų partnerius.

Tai iliustruoja ir geležinkeliais pervežamų krovinių santykis su kitomis transporto priemonėmis pervežamais kroviniams. Remiantis Eurostat duomenimis, šių krovinių dalis Lietuvoje per analizuojamąjį laikotarpį smuko nuo 41,5 % (2007 m.) iki 33,8 % (2014 m.) (-7,7 % skirtumas). Atitinkamas ES valstybių-narių vidurkis taip pat smuko nuo 21,1 % (2007 m.) iki 19,1 % (2014 m.) (-2,0 %).

Galų gale, vertinant geležinkelių transporto eismo saugos užtikrinimą, bėgiuose kilusių eismų įvykių skaičius smarkiai sumažėjo tiek Lietuvoje, tiek visoje Bendrijoje (žr. Lent. 11).

Lent. 11: Eismo įvykių geležinkeliuose skaičius Lietuvoje ir ES, 2007–2015 m., vnt.

	2007 m.		2014 m.		2007–2014 m.		2015 m.	2007–2015 m.
	Lietuva	ES	Lietuva	ES	Lietuva	ES	Lietuva	
Eismo įvykių geležinkeliuose skaičius	83	3 863	16	2 075	-80,7 %	-46,3 %	12	-85,5 %

Šaltinis: Eurostat ir Lietuvos statistikos departamento duomenys

Nors visos ES geležinkelių tinkle įvykusių nelaimingų atsitikimų skaičius sumažėjo beveik perpus, Lietuvoje šios transporto rūšies eismo įvykiai per 2007–2014 m.⁷⁵ sumažėjo net -80,7 % (-85,5 % vertinant laikotarpį nuo 2007 m. iki 2015 m.). Tai leidžia vertinti, jog ES intervencijų apimtyje įgyvendintos geležinkelių eismo saugumą užtikrinančios priemonės buvo veiksmingos.

⁷⁵ Naujausi galimi duomenys ES rodiklio atžvilgiu.

Analizuojamuoju laikotarpiu geležinkelių tinklas Lietuvoje išsiplėtė +7,1 % – vertinamos ES intervencijos didžiaja dalimi buvo nukreiptos į esamų linijų modernizavimą, pritaikymą tarptautiniams reikalavimams. Gyventojų kelionių traukiniais apimtys, tenkančios *per capita*, 2007–2015 m. Lietuvoje išaugo +18,5 %. Nors šis augimas buvo kur kas spartesnis už ES (+9,4 %), traukiniais nukeliaujamų keleivių km atžvilgiu Lietuva nuo kitų Bendrijos valstybių vis dar smarkiai atsilieka.

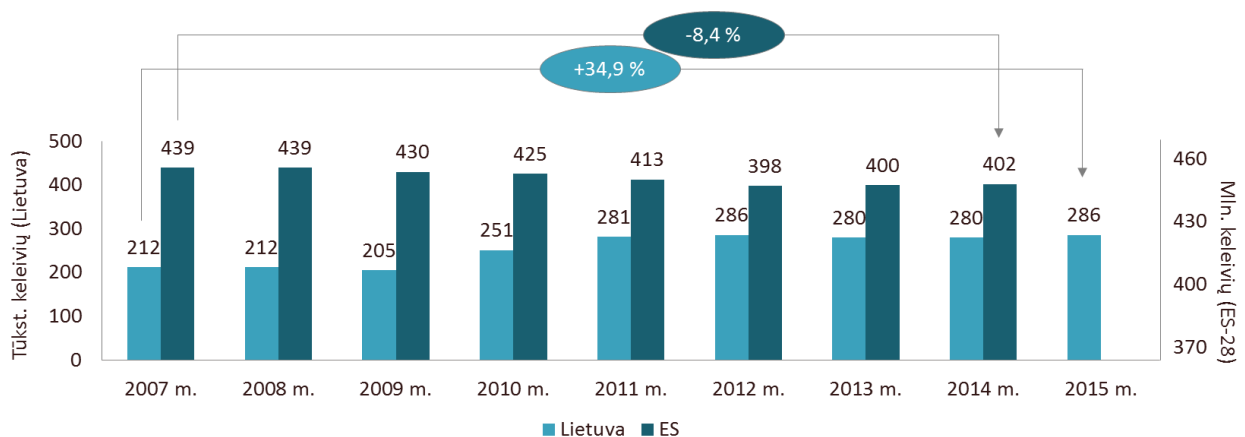
Lietuvos, kaip tranzitinės valstybės, geležinkelių tinklui, lyginant su kitomis ES valstybėmis-narėmis, kur kas svarbesni krovinių pervežimai, tačiau 2007–2015 m. tkm, tenkančios 1 mln. BVP Eur, Lietuvoje sumažėjo -24 % (ES: -19,1 %). Galų gale, pažymėtina, jog analizuojamuoju laikotarpiu geležinkelių eismas tapo kur kas saugesnis: traukinių eismo įvykių 2007–2015 m. šalyje sumažėjo net -85,5 % (ES 2007–2014 m.: -46,3 %).

2.2.3. Vandens transporto rodiklių dinamika

Toliau nagrinėjami šie Lietuvos ir ES vandens transporto tinklo plėtrą iliustruojantys rodikliai: keleivių skaičius, gabentų krovinių kiekis bei vidaus vandens transportui skirta infrastruktūra.

Pirma, vandens transportu besinaudojusių keleivių skaičius Lietuvoje, priešingai nei ES, analizuojamuoju laikotarpiu pastoviai augo (ypač – 2010 m.) (žr. Pav. 11).

Pav. 11: Visuose šalies jūrų uostuose įsilaipinusių ir išsilaipinusių vandens transporto keleivių skaičius Lietuvoje ir ES, 2007–2015 m., tūkst. (Lietuvai) ir mln. (ES)



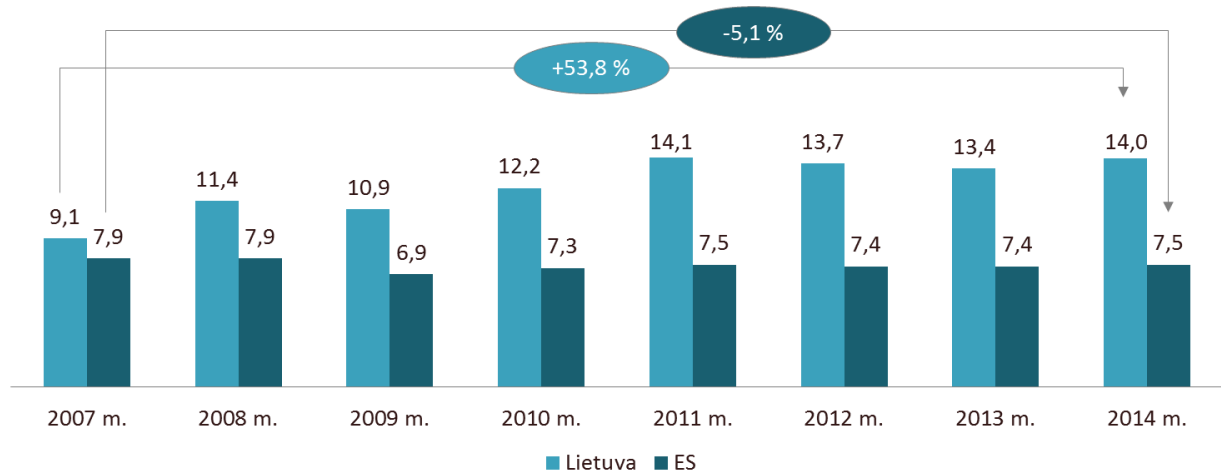
Šaltinis: Eurostat ir Lietuvos statistikos departamento duomenys

Lietuvoje jūrų transporto keleivių skaičius išaugo nuo 212 tūkst. (2007 m.) iki 286 tūkst. (2015 m.) (+34,9 %). ES atveju, keleivių skaičius sumažėjo -8,4 % (nuo 439 mln. 2007 m. iki 402 mln. 2014 m.⁷⁶). Lyginant šiuos rodiklius *per capita*, jūrų uosto keleivių skaičius, tenkantis 1 mln. Lietuvos gyventojų, siekė 65,2 tūkst. asm. 2007 m. ir 97,9 tūkst. asm. 2015 m. (+50,0 %); ES šis rodiklis sumažėjo nuo 880,7 tūkst. asm. 2007 m. iki 792,9 tūkst. asm. 2014 m. (-10,0 %).

⁷⁶ Naujausi galimi duomenys.

Antra, Lietuvoje reikšmingai išaugo krovinių, gabenamų laivais, kiekis, skiriamas *per capita* (žr. Pav. 12).

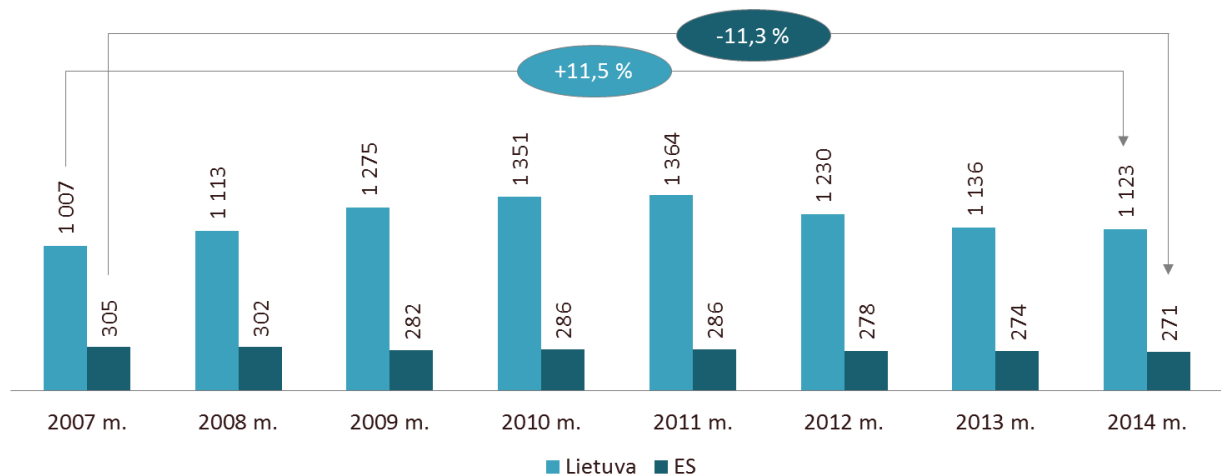
Pav. 12: Grynasis visuose šalies jūrų uostuose gabentų krovinių svoris Lietuvoje ir ES, 2007–2014 m., t *per capita*



Šaltinis: Eurostat duomenų bazė

Visas jūrų uostuose gabentų (įkrautų ir iškrautų) krovinių svoris Lietuvoje išaugo nuo 29,3 mln. t (2007 m.) iki 41,1 mln. t (2014 m.⁷⁷) (+40,5 %); tuo tarpu šis skaičius atitinkamai sumažėjo nuo 3,97 mlrd. t (2007 m.) iki 3,79 mlrd. t (2014 m.) (-4,3 %). Gabenamų krovinių apimtis lyginant BVP kontekste, Lietuvoje rodiklis taip pat augo, o ES – nuosaikiai mažėjo (žr. Pav. 13).

Pav. 13: Grynasis šalies jūrų uostuose gabentų krovinių svoris Lietuvoje ir ES, 2007–2014 m., t/1 mln. BVP Eur



Šaltinis: Eurostat duomenų bazė

Trečia, šalies vidaus vandenų transportui naudojamų vandens kelių ilgis išaugo nežymiai (žr. Lent. 12).

⁷⁷ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2005 m. birželio 23 d. nutarimas Nr. 692 „Dėl ilgalaikės (iki 2025 metų) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategijos patvirtinimo“. Valstybės žinios, 2005, Nr. 79-2860.

Lent. 12: Vandens transportui naudojamų vidaus vandenų ilgis Lietuvoje ir ES, 2007–2014 m., km

	2007 m.		2014 m. ⁷⁸		Pokytis 2007–2014 m.	
	Lietuva	ES	Lietuva	ES	Lietuva	ES
Vandens transportui naudojami vidaus vandenys, km	441	41 845	452	41 560	+2,5 %	-0,7 %

Šaltinis: Eurostat duomenų bazė

Šalies lygmeniu teikiama statistika rodo, jog vidaus vandens transportui pritaikytų vandens kelių ilgis išaugo 11 km, kol visoje Bendrijoje vyravo šio rodiklio mažėjimas. Vis dėlto, atsižvelgiant į tai, jog geografinės Lietuvos sąlygos ir vandens telkinių charakteristikos yra nekintančios, didžioji dalis vidaus vandens transporto investicijų, patenkančių į Vertinimo apimtį, buvo nukreipta į jau eksploatuojamo TEN-T vidaus vandens kelio plėtotę.

Lietuvos jūrų transporto sektoriaus plėtra tiek keleivių, tiek krovinių atžvilgiu buvo palanki, ją lyginant kitų ES valstybių-narių kontekste. Analizuojamuoju laikotarpiu, nuo 2007 m. iki 2015 m., šalies jūrų uoste aptarnautų keleivių skaičius išaugo +34,9 %, kol ES šis rodiklis sumažėjo -8,4 % (2007–2014 m.). Vis dėlto, pabrėžtina, jog dėl vienintelės prieigos prie jūros ir kokybiškam keleivių aptarnavimui ilgą laiką nepritaikytos Klaipėdos valstybinio jūrų uosto infrastruktūros šalyje jūromis keliaujančių asmenų skaičius gerokai atsilieka nuo Bendrijos vidurkio.

Per capita ir t, tenkančiomis 1 mln. BVP Eur matuojami jūrų uostuose aptarnaujami kroviniai demonstravo tą pačią tendenciją ES rodiklio atžvilgiu: jų Lietuvoje daugėjo atitinkamai +53,8 % ir +11,5 %, kol ES šie rodikliai smuko atitinkamai -5,1 % ir -11,3 %. Tai indikuoja augantį pagrindinio šalyje Klaipėdos valstybinio jūrų uosto konkurencingumą.

Galų gale, pažymėtina, jog vidaus vandens transporto sektoriuje eksploatuojamų vandens kelių tinklas šalyje nesiplėtė.

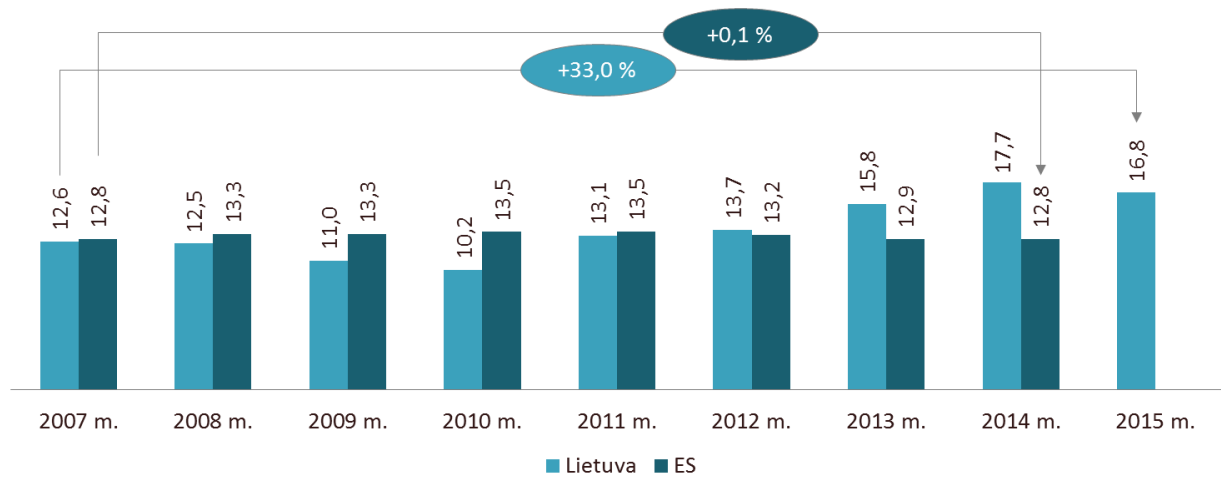
2.2.4. Oro transporto rodiklių dinamika

Oro transporto plėtra Lietuvoje ir ES toliau apibūdinama naudojantis orlaivių parko dydžio, oro transporto keleivių ir gabenamų krovinių bei pašto siuntų skaičiaus rodikliais.

Pirma, analizuojamuoju laikotarpiu, lyginant su kitomis ES valstybėmis-narėmis, reikšmingai plėtėsi Lietuvos oro uostų infrastruktūra. Vienas iš tai atspindinčių rodiklių – komercinių orlaivių parkas, tenkantis 1 mln. gyventojų – išaugo +33 % (Pav. 14).

⁷⁸ Naujausi galimi duomenys.

Pav. 14: Komerčių orlaivių parko dydis, vnt., tenkantis 1 mln. gyventojų Lietuvoje ir ES, 2007–2015 m.

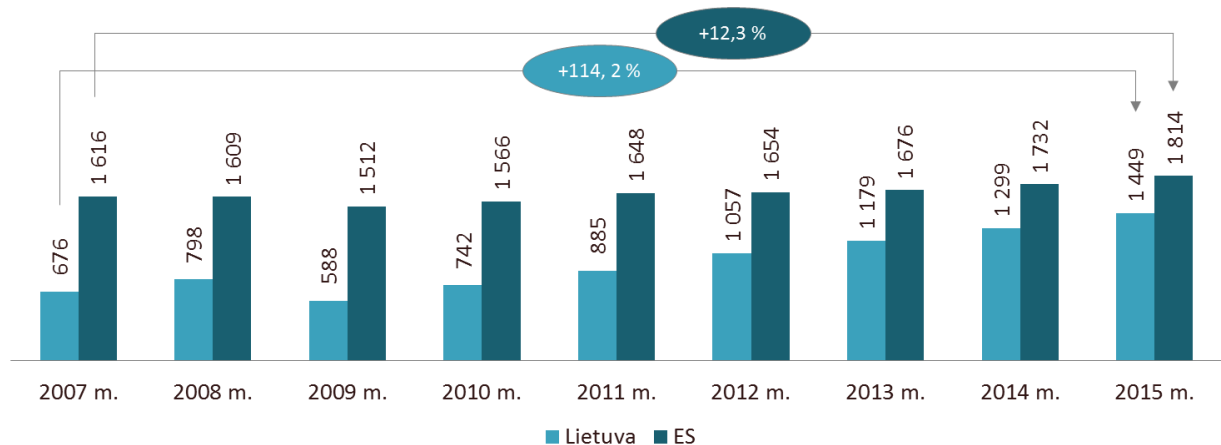


Šaltinis: Eurostat ir Lietuvos statistikos departamento duomenys

Remiantis Eurostat ir Lietuvos statistikos departamento duomenimis, nuo 2007 m. komercinių orlaivių skaičius Lietuvoje išaugo nuo 41 iki 49 2015 m. (+19,5 %). Viso lėktuvų skaičius Lietuvoje išaugo nuo 252 vnt. 2007 m. iki 290 vnt. 2015 m. (+15,1 %).

Antra, itin sparčiai, lyginant su ES ir bet kurios kitos transporto šakos populiarumu, augo lėktuvais keliaujančių gyventojų skaičius (žr. Pav. 15).

Pav. 15: Oro uostuose aptarnautų asmenų skaičius 1 tūkst. Lietuvos ir ES gyventojų, 2007–2015 m., asm.



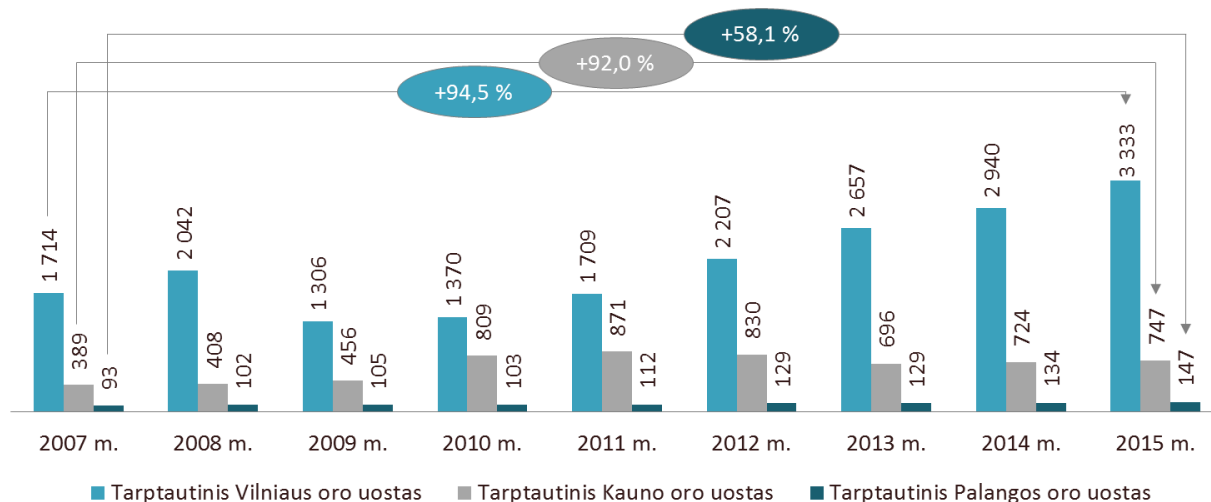
Šaltinis: Eurostat duomenų bazė

Vertinant šį rodiklį, išreikštą absoliučia reikšme, nuo 2,2 mln. kelionių⁷⁹ 2007 m. Lietuvoje šis rodiklis pakilo iki 4,2 mln. 2015 m. (+92,6 %). 2008–2015 m. laikotarpiu visos ES oro uostų keleivių skaičius atitinkamai išaugo +14,5 % (nuo 805 mln. 2008 m. iki 922 mln. 2015 m.). Remiantis Lietuvos statistikos departamento duomenimis, analizuojamuoju laikotarpiu sparčiausiai oro keleivių skaičius išaugo Vilniaus

⁷⁹ Angl. *passengers on board*.

oro uoste (+94,5 % 2007–2015 m.); po sostinės oro vartų rikiuojasi Tarptautinis Kauno oro uostas (+92,0 %) ir Tarptautinis Palangos oro uostas (+58,1 %) (žr. Pav. 16).

Pav. 16: Oro keleivių skaičiaus augimas Lietuvos oro uostuose 2007–2015 m., tūkst. asm.



Šaltinis: Lietuvos statistikos departamentas

Augant paklausai, šalies oro uostuose atitinkamai daugėjo ir komercinių skrydžių. Jų per 2007–2015 m. laikotarpį Lietuvoje padaugėjo +21,3 % (nuo 34,4 tūkst. 2007 m. iki 41,8 tūkst. 2015 m.). Kadangi keleivių skaičius augo kur kas sparčiau, Lietuvoje kiekvienu komerciniu skrydžiu kasmet keliavo vis didesnis gyventojų skaičius. Tuo tarpu ES analizuojamuoju laikotarpiu komercinių skrydžių skaičius sumažėjo - 7,9 % (nuo 8,27 mln. 2007 m. iki 7,62 mln. 2015 m.).

Galų gale, analizuojamuoju laikotarpiu išaugo ir krovinių bei pašto siuntų kiekis, gabenamas oro transportu į / iš Lietuvos oro uostų (žr. Lent. 13).

Lent. 13: Oro transportu gabenamų krovinių ir pašto siuntų kiekis Lietuvoje ir ES, 2007–2015 m., t/1 mln. BVP Eur

	2007 m.		2015 m.		Pokytis 2007–2015 m.	
	Lietuva	ES-28	Lietuva	ES-28	Lietuva	ES-28
Oro transportu gabenamų krovinių ir pašto siuntų kiekis, t/1 mln. BVP Eur	0,44	1,02	0,53	1,00	+21,0 %	-1,2 %

Šaltinis: Eurostat duomenų bazė

Vertinant absoliučias rodiklio reikšmes, ES krovinių ir pašto siuntų skaičius, gabenamas oro transportu, per 2007–2015 m. laikotarpį išaugo nuosaikiai (nuo 13,19 mln. t 2007 m. iki 14,76 mln. t 2015 m.; +11,9 %). Tuo tarpu Lietuvoje 2007 m. gabenta 12,80 tūkst. t, o 2015 m. – 19,91 tūkst. t. (+55,5 %).

Lietuvos oro transporto plėtra ir populiarumas keleivių tarpe smarkiai viršijo Bendrijos vidurkius. 2007–2015 m. komercinių orlaivių parko dydis, tenkantis 1 mln. gyventojų, šalyje išaugo +33,0 % (ES: +0,1 % 2007–2014 m. laikotarpiu). Reikšmingai išaugo ir šiais lėktuvais skrendančių keleivių skaičius; nuo 2007 m. iki 2015 m. Lietuvoje jų padaugėjo +114,2 %, kol visoje ES stebimas tik +12,3 % augimas. Tarptautiniuose Vilniaus (+94,5 % aptarnautų keleivių augimas 2007–2015 m.) ir Kauno (+92,0 %) oro uostuose keleivių skaičius išaugo beveik dvigubai; Palangoje augimas siekė +58,1 %. Atitinkamai sparčiau nei ES išaugo ir

oro transportu gabentų krovinių ir pašto siuntų kiekis (+21,0 % t/1 mln. BVP Eur; ES: -1,2 %). Visa tai indikuoja, jog oro transportas tapo populiaria alternatyva vis dažnesnėms šalies gyventojų didesnių atstumų kelionėms didėjančio darbo jėgos mobilumo ir augančio tarptautinio turizmo kontekste.

2.2.5. Pagrindinės kelių, geležinkelių, vandens ir oro transporto sektorių raidos tendencijos Lietuvoje

Remiantis pirminių duomenų šaltiniuose (Eurostat, Lietuvos statistikos departamento duomenų bazėse) kaupiama transporto sektoriaus statistika, apibūdinančia Lietuvos ir ES valstybių-narių vykdomą kelių, geležinkelių, vandens ir oro transporto plėtrą, išskirtos 9 pagrindinės šių sričių raidos tendencijos 2007–2015 m.:

- Lietuvos gyventojai, kitaip nei ES, keliais nukeliaudavo vis mažesnius atstumus (2007–2014 m. keleivių km *per capita* Lietuvoje sumažėjo -29,2 %, o ES išaugo +1,0 %);
- Kroviniai automobilių keliais 2007–2015 m. buvo pervežami vis mažesnėmis apimtims tiek Lietuvoje, tiek visoje Bendrijoje (-26,7 % t/1 mln. BVP Eur Lietuvoje ir -27,2 % t/1 mln. BVP Eur ES);
- Lietuva 2007–2012 m. laikotarpiu iš kitų ES valstybių-narių išsiskyrė sparčia automobilizacija (automobilių, tenkančių 1 tūkst. gyventojų, skaičius išaugo +15,4 %, kol ES šis augimas siekė +4,1 %);
- Nelaimingų eismo įvykių skaičius 2007–2015 m. sumažėjo visoje Bendrijoje (-39,6 % eismo įvykiuose kilusių mirčių, tenkančių 1 mln. gyventojų), tačiau Lietuvoje šis rodiklis buvo gerinamas ypač reikšmingai (-63,8 %). Pažymėtina, jog šalis pagal nelaimingus eismo įvykius keliuose vis dar atsilieka nuo ES vidurkio;
- Geležinkeliais nukeliauti atstumai 2007–2015 m. Lietuvoje augo sparčiau (+18,5 % keleivių km *per capita*) nei ES (+9,4 %);
- Geležinkeliais gabenamų krovinių apimtys ūkio raidos kontekste 2007–2015 m. laikotarpiu reikšmingai sumažėjo tiek Lietuvoje (-24,0 % tkm/1 mln. BVP Eur), tiek ES (-19,1 %);
- Kol ES valstybių-narių krovinių, aptarnaujamų jūrų uostuose, apimtys ūkio raidos kontekste mažėjo (-11,3 % t/1 mln. BVP Eur), Lietuvoje šis rodiklis nuosekliai augo (+11,5 %);
- 2007–2015 m. reikšmingai išaugo Lietuvos jūrų uoste aptarnautų keleivių skaičius (+34,9 %; ES: -8,4 % 2007–2014 m. laikotarpiu);
- 2007–2015 m. laikotarpiu tarp šalies gyventojų sparčiai išaugo oro transporto svarba (oro uostuose aptarnautų asmenų skaičius, tenkantis 1 tūkst. gyventojų, Lietuvoje išaugo +114,2 %, ES: +12,3 %).

2.2.6. Pagrindines Lietuvos transporto sektoriaus raidos tendencijas lėmę veiksniai

Toliau pateikiami pirminių ir antrinių informacijos šaltinių, interviu su transporto sektoriaus specialistais metu gautų įžvalgų dėka identifikuoti pagrindiniai šalies transporto sektoriaus raidą lėmę veiksniai (žr. Lent. 14). Pažymėtina, jog toliau nėra išskiriamas didelės įtakos identifikuotoms raidos tendencijoms turėjęs vertinamų ES intervencijų įgyvendinimas. Loginiai modeliai, kuriais vykdytos ES finansuotos veiklos turėjo įtakos šalies transporto sektoriaus raidai, yra pateikiami šios ataskaitos skyriuje 3.2.1.

Lent. 14: Pagrindines Lietuvos transporto sektoriaus raidos tendencijas lėmę veiksniai

Pagrindinės Lietuvos transporto sektoriaus raidos tendencijos	Raidos tendencijas lėmę veiksniai
Lietuvos gyventojai, kitaip nei ES, keliais nukeliaudavo vis mažesnius atstumus (2007–2014 m. keleivių km <i>per capita</i>)	<ul style="list-style-type: none"> • Ekonominis nuosmukis 2008–2009 m. Pasaulinės ekonominės krizės metu kilusi ūkio recesija smarkiai pakėlė nedarbo lygį (remiantis Lietuvos statistikos duomenimis, 2009 m. šis rodiklis pakilo iki 13,8 % ir išsilaikė virš 10 % ribos iki 2014 m.) ir sumažino vartojimą (2008–2010 m. galutinės vartojimo

Pagrindinės Lietuvos transporto sektoriaus raidos tendencijos	Raidos tendencijas lėmę veiksniai
Lietuvoje sumažėjo -29,2 %, o ES išaugo +1,0 %)	<p>išlaidos sumažėjo -14,1 % nuo 27,4 mlrd. Eur iki 23,5 mlrd. Eur). Tai turėjo neigiamos įtakos gyventojų, darbo jėgos mobilumui automobilių keliais.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Šalies gyventojų skaičiaus mažėjimas. Lietuvos gyventojų – keleivių, kurių kelionės automobilių keliais yra matuojamos keleivių km – 2007–2015 m. laikotarpiu mažėjo tiek dėl natūralios gyventojų kaitos, tiek dėl neigiamo tarptautinės migracijos <i>saldo</i>. Remiantis Lietuvos statistikos departamento duomenimis, analizuojamuoju laikotarpiu dėl visuomenėje gimstamumą lenkiančio mirtingumo gyventojų sumažėjo 86,7 tūkst.; dėl imigraciją viršijančios emigracijos – 237,4 tūkst. Iš viso 2007–2015 m. laikotarpiu šalies gyventojų skaičius sumažėjo nuo 3,249 mln. iki 2,921 mln.: -10,1 %. • Urbanizacija. Vis didesnė šalies gyventojų dalis kėlėsi gyventi ir dirbti regionų centruose, todėl kelionių, skirtų pasiekti ekonominio vystymosi centruose esančias darbo vietas, sumažėjo. Remiantis Lietuvos statistikos duomenimis, 5 Lietuvos didmiesčių savivaldybių gyventojų dalis, tenkanti visiems šalies gyventojams nuo 37,6 % 2007 m. išaugo iki 39,1 % 2015 m. • Transporto modų konkurencija. Šalies gyventojai vis dažniau savo kelionėms rinkosi kitas nei automobilių transporto priemones. Remiantis Lietuvos statistikos departamento duomenimis, keleivių km matuojama kelionių apyvarta 2007–2015 m. visomis transporto priemonėmis sumažėjo -16,2 %. Pažymėtina, jog kitų, nei automobilių kelių sektoriaus, transporto modų keleivių apyvarta mažėjo sąlyginai lėčiau ar augo: geležinkelių transporte keleivių km analizuojamuoju laikotarpiu sumažėjo -11,7 %, oro transporte – -3,5 %, vandens transporte – +42,7 %.
Kroviniai automobilių keliais 2007–2015 m. buvo pervežami vis mažesnėmis apimtims tiek Lietuvoje, tiek visoje Bendrijoje (-26,7 % t/1 mln. BVP Eur Lietuvoje ir -27,2 % t/1 mln. BVP Eur ES)	<ul style="list-style-type: none"> • Ekonominis nuosmukis 2008–2009 m. Pasaulinės ekonominės krizės metu kilusi ūkio recesija smarkiai sumažino gyventojų vartojimą (2008–2010 m. galutinės vartojimo išlaidos sumažėjo -14,1 % nuo 27,4 mlrd. Eur iki 23,5 mlrd. Eur). Tai turėjo neigiamos įtakos verslo įmonių gaminamų produktų ir paslaugų transportavimo keliais poreikiui. Pažymėtina, jog automobilių transportas ir krovinių gabenimas keliais yra lanksčiausia ir labiausiai į vartotojų poreikius orientuota transporto moda⁸⁰, todėl ekonominė ūkio raida gabenamų krovinių apimtims turi itin daug įtakos. • Ūkio struktūros persiorientavimas. Krovinių gabenimas yra glaudžiai susijęs su pramonės, gamybos sektorių plėtra ir našumu. Šalies ūkio struktūros persiorientavimas nuo gamybos į paslaugų sektoriaus vystymąsi turi neigiamos įtakos keliais gabenamų krovinių apimtims. Tai iliustruoja skirtingų įmonių sektorių pavyzdžiai: remiantis Lietuvos statistikos departamento duomenimis, pridėtinės vertės, kurią visų ekonominių veiklų rūšių įmonės Lietuvoje sukūrė per 2007–2015 m., dalis statybų įmonių atžvilgiu sumažėjo -5,7%; tuo pačiu metu profesinės, mokslinės ir techninės veiklos įmonės sukūrė +2,6 % daugiau pridėtinės vertės, administracinės ir aptarnavimo veiklos – +2,3 %, informacijos ir ryšių – +1,8 %. • Transporto modų konkurencija. Pramonės, gamybos įmonės vis dažniau savo produktams transportuoti rinkosi jūrų transportą. Tam įtakos turėjo sparti globalizacija: kroviniai buvo transportuojami vis tolimesniais atstumais. Remiantis Lietuvos statistikos departamento duomenimis, kol visų rūšių transportu gabenamų krovinių apimtys 2007–2015 m. sumažėjo -8,0 %, jūrų uostuose aptarnautų krovinių apimtys išaugo +4,3 %.

⁸⁰ UAB „Ekonominės konsultacijos ir tyrimai“. Transporto sektoriaus įtakos Lietuvos ekonomikai bei gyvenimo kokybei studija. Vilnius: 2007.

<https://sumin.lrv.lt/uploads/sumin/documents/files/Teisine_informacija/Tyrimai_ir_analizes/gatutine_ataskaita.pdf>

Pagrindinės Lietuvos transporto sektoriaus raidos tendencijos	Raidos tendencijas lėmę veiksniai
<p>Lietuva 2007–2012 m. laikotarpiu iš kitų ES valstybių-narių išsiskyrė sparčia automobilizacija (automobilių, tenkančių 1 tūkst. gyventojų, skaičius išaugo +15,4 %, kol ES šis augimas siekė +4,1 %)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Automobilių importas iš ES valstybių-narių. Šalies prisijungimas prie ES 2004 m. padidino konkurenciją Lietuvos lengvųjų automobilių rinkoje; padaugėjo automobilių, į Lietuvą importuojamų iš kitų ES šalių. Remiantis Lietuvos statistikos departamento duomenimis, per 2004–2005 m. importuojamų lengvųjų automobilių vertė išaugo +32,1 % (nuo 495,1 mln. Eur iki 654,2 mln. Eur). • Šalies gyventojų požiūris į transporto priemonių nuosavybę. Šalies gyventojams itin svarbu turėti savo lengvuosius automobilius⁸¹. Per ilgą laiką susiformavusi nuostata, jog mobilumui ir nepriklausomybei užtikrinti nuosavas lengvasis automobilis – būtinas, yra sunkiai pakeičiama, net ir diegiant viešojo transporto eismą, jo patogumą gerinančias priemones. • Transporto priemonių registravimo tvarka. Automobilių skaičius, tenkantis fiksuotam gyventojų skaičiui, priklauso nuo tvarkos, kuria transporto priemonės yra užfiksuojamos šalių registruose. 2014 m. pasikeitus transporto priemonių registravimo taisyklėms⁸², šio rodiklio reikšmė Lietuvoje ženkliai nukrito, kadangi į priemonių registrą nebepateko ilgą laiką techninės ekspertizės reikalavimų nebetenkinę automobiliai. Lietuvos statistikos departamento duomenimis, 2013–2015 m. lengvųjų automobilių, tenkančių 1 tūkst. šalies gyventojų, skaičius sumažėjo -31,5 % (nuo 562 iki 385 individualių lengvųjų automobilių).
<p>Nelaimingų eismo įvykių skaičius 2007–2015 m. sumažėjo visoje Bendrijoje (-39,6 % eismo įvykiuose kilusių mirčių, tenkančių 1 mln. gyventojų), tačiau Lietuvoje šis rodiklis buvo gerinamas ypač reikšmingai (-63,8 %). Pažymėtina, jog šalis pagal nelaimingus eismo įvykius keliuose vis dar atsilieka nuo ES vidurkio</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Kompleksinis eismo saugumą skatinančių priemonių įgyvendinimas. Reikšmingam nelaimingų eismo įvykių skaičiaus mažėjimui didžiausios įtakos turėjo ne individualios eismo saugumą gerinančios priemonės, o jų rinkinys. Didelės reikšmės turėjo tai, jog analizuojamuoju ES intervencijų vykdymo metu diegtos inžinerinės eismo saugos priemonės (eismo slopinimo kalneliai, žiedinės sankryžos, greičio matuoklės, kelių atitvarai) buvo papildomos socialinėmis, vairuotojų ir keleivių kultūrą ugdančiomis viešosiomis informacinėmis kampanijomis. Saugaus eismo garso ir vaizdo klipai, organizuoti renginiai skatino eismo dalyvius neviršyti greičio, nevairuoti / neleisti vairuoti neblaiviams, prisiegti saugos diržus, einant tamsoje prisiegti atšvaitus, būti dėmesingus kelyje⁸³. • Griežtinamos nuobaudos. Analizuojamuoju laikotarpiu nuobaudos už kelių eismo taisyklių pažeidimus, reglamentuojamos Administracinių teisės pažeidimų (ATP) kodekse, buvo keičiamos 2007 m., 2008 m., 2011 m. ir 2014 m. Šiuo metu galiojančioje ATP redakcijoje⁸⁴ numatyta, jog už nustatyto greičio viršijimą baudžiama nuo 11–28 Eur (viršijus greitį nuo 10 km/h iki 20 km/h) iki 289–434 Eur (viršijus greitį 50 km/h ir daugiau) bauda. • Stiprinama pasyvi eismo sauga. Nelaimingų eismo įvykių metu žuvusių eismo dalyvių skaičiaus mažinimui įtakos turėjo pasyvios eismo saugos stiprinimas. Analizuojamuoju laikotarpiu, remiantis LR Sveikatos apsaugos ministerijos

⁸¹ LR SusMin Kelių transporto ir civilinės aviacijos politikos departamento direktorius, interviu, Vilnius, 2016 m. lapkričio 11 d.

⁸² Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministro 2014 m. birželio 30 d. įsakymas Nr. 1V-445 „Dėl Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministro 2001 m. gegužės 25 d. įsakymo „Dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų registravimo taisyklių patvirtinimo“ pakeitimo“. TAR, 2014, Nr. 9333.

⁸³ Lietuvos automobilių kelių direkcija. Saugaus eismo klipai. 2016 lapkričio mėn. <http://www.lakd.lt/lt.php/saugaus_eismo_klipai/bendra_informacija/4459>

⁸⁴ Lietuvos Respublikos Administracinių teisės pažeidimų kodeksas. 1985 m. balandžio 1 d. Valstybės žinios, 1985, Nr. 1-1. <https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/TAR.FC2B71C84492/TAIS_495303>

Pagrindinės Lietuvos transporto sektoriaus raidos tendencijos	Raidos tendencijas lėmę veiksniai
	<p>įgyvendintomis ES paramos įgyvendinimo intervencijomis, atnaujintas greitosios pagalbos automobilių parkas⁸⁵; restruktūrizuotos greitosios medicininės pagalbos dispečerinės. Modernesnė ir operatyvesnė greitoji medicininė pagalba padėjo išgelbėti daugiau gyvybių po šalies keliuose įvykusių automobilių avarijų.</p>
<p>Geležinkeliais nukeliauti atstumai 2007–2015 m. Lietuvoje augo sparčiau (+18,5 % keleivių km <i>per capita</i>) nei ES (+9,4 %)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Didesnis viešojo transporto alternatyvos patrauklumas. Dėl 2008–2009 m. kilusios ekonominės krizės ir visoje šalyje išaugusio nedarbo lygio disponuojamųjų pajamų kiekis Lietuvos namų ūkiuose smarkiai sumažėjo (remiantis Lietuvos statistikos departamento duomenimis, 2009–2011 m. laikotarpiu vidutinės piniginės disponuojamosios pajamos, tenkančios 1 namų ūkiui per mėnesį, sumažėjo nuo 793,7 Eur iki 598,3 Eur: -24,6 %). Sumažėjusios pajamos ir aukštos automobilių eksploatavimo sąnaudos (kuro kainos) lėmė viešojo transporto alternatyvos patrauklumo augimą. Remiantis portalo <i>degalukainos.lt</i> duomenimis⁸⁶, A95 benzino rūšies kaina už litrą 2009–2012 m. laikotarpiu išaugo +36 %.
<p>Geležinkeliais gabenamų krovinių apimtys ūkio raidos kontekste 2007–2015 m. laikotarpiu reikšmingai sumažėjo tiek Lietuvoje (-24,0 % tkm/1 mln. BVP Eur), tiek ES (-19,1 %)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Geopolitiniai sprendimai. Krovinių aptarnavimo paslaugų ir jų gabenimo šalies geležinkeliais poreikiui didelės įtakos turi geopolitiniu lygmeniu priimami sprendimai; pvz., 2014 m. Rusijos paskelbtas embargas įvairiems maisto produktams iš ES valstybių-narių, JAV, Australijos, Kanados ir Norvegijos. Rusijos reakcija į Vakarų valstybių paskelbtas sankcijas dėl Rusijos vykdomos politikos Ukrainos atžvilgiu lėmė verslo įmonių ir įvairių transporto modų (tarp jų – geležinkelių) vežėjų vykdomų krovinių pervežimų maršrutų adaptaciją, perorientavimą. • Ekonominis nuosmukis 2008–2009 m. Pasaulinės ekonominės krizės metu kilusi ūkio recesija smarkiai sumažino gyventojų vartojimą (2008–2010 m. galutinės vartojimo išlaidos sumažėjo -14,1 % nuo 27,4 mlrd. Eur iki 23,5 mlrd. Eur). Tai turėjo neigiamos įtakos verslo įmonių gaminamų produktų ir paslaugų transportavimo geležinkeliais poreikiui. • Ūkio struktūros persiorientavimas. Krovinių gabenimas yra glaudžiai susijęs su pramonės, gamybos sektorių plėtra ir našumu. Šalies ūkio struktūros persiorientavimas nuo gamybos į paslaugų sektoriaus vystymąsi turi neigiamos įtakos keliais gabenamų krovinių apimtims. Remiantis Lietuvos statistikos departamento duomenimis, pridėtinės vertės, kurių visų ekonominių veiklų rūšių įmonės Lietuvoje sukūrė per 2007–2015 m., dalis statybų įmonių atžvilgiu sumažėjo -5,7%; tuo pačiu metu profesinės, mokslinės ir techninės veiklos įmonės sukūrė +2,6 % daugiau pridėtinės vertės, administracinės ir aptarnavimo veiklos – +2,3 %, informacijos ir ryšių – +1,8 %.
<p>Kol ES valstybių-narių krovinių, aptarnaujamų jūrų uostuose, apimtys ūkio raidos kontekste mažėjo (-11,3 % t/1 mln. BVP)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Konkurencinė aplinka pietų Baltijos jūros regione. Klaipėdos valstybinio jūrų uosto plėtrai – aptarnaujamų krovinių apimčių didėjimui – didelės įtakos turi aplinkinių jūrų uostų veiklos Rytinės Baltijos jūros pakrantės regione^{87, 88} rezultatai. Remiantis pagrindinio šalies uosto veiklos ataskaitose teikiama

⁸⁵ Lietuvos Respublikos finansų ministerija. Greitosios medicinos pagalbos ir skubios konsultacinės sveikatos priežiūros pagalbos infrastruktūros atnaujinimas VP3-2.1-SAM-03-V. 2008. <http://www.esparama.lt/priemones-aprasymas?priem_id=000bdd5380001193>

⁸⁶ *Deegalukainos.lt*. Degalų kainų statistika. 2016. <http://www.degalukainos.lt/degalu-kainu-statistika?date_from=2009-01-01&date_to=2015-01-01&fuel_id=0>

⁸⁷ VĮ „Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija“, Plėtros skyriaus viršininkas ir specialistai, interviu, Vilnius, 2016 m. lapkričio 15 d.

⁸⁸ Rytų Baltijos jūros regioną sudaro Primorsko, Sankt-Peterburgo, Talino, Venspilio, Rygos, Klaipėdos, Kaliningrado, Būtingės, Liepojos jūrų uostai.

Pagrindinės Lietuvos transporto sektoriaus raidos tendencijos	Raidos tendencijas lėmę veiksniai
Eur), Lietuvoje šis rodiklis nuosekliai augo (+11,5 %)	<p>informacija (žr. Pav. 47), Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste aptarnaujamų krovinių apimčių didėjimui tinkamas sąlygas sudarė krovinių mažėjimas Primorsko (rinkos dalis 2007–2015 m. laikotarpiu sumažėjo -3,9 %), Sankt Peterburgo (-1,7 %), Talino (-4,3 %), Venspilio (-2,5 %) ir Kaliningrado (-0,7 %) jūrų uostuose.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ekonominė globalizacija. Remiantis Lietuvos statistikos departamento pranešimu⁸⁹, verslo globalizacijos mastas Lietuvoje pastoviai auga. Analizuojamuoju laikotarpiu dauguma Lietuvos valdomų įmonių užsienyje vykdė prekybos (41 %) arba apdirbamosios gamybos (11 %) veiklą; vis labiau susietų pasaulio rinkų kontekste tai didino krovinių gabenimo atstumus. Jūrų transportas visu analizuojamuoju laikotarpiu išliko pigiausia ilgų atstumų krovinių gabenimo alternatyva⁸⁷.
2007–2015 m. reikšmingai išaugo Lietuvos jūrų uoste aptarnautų keleivių skaičius (+34,9 %; ES: -8,4 % 2007–2014 m. laikotarpiu);	<ul style="list-style-type: none"> • Išaugęs tarptautinis turizmas. Analizuojamuoju laikotarpiu Lietuva (ypač – Vakarų regionas su centru Klaipėdoje) tapo patrauklesnė vieta užsienio lankytojams; tai prisidėjo prie keltų, keliaujančių iš / į Skandinavijos, Vakarų Europos regionus, populiarumo. Remiantis Klaipėdos turizmo ir kultūros informacijos centro teikiamais duomenimis⁹⁰, 2009–2015 m. laikotarpiu aptarnautų kruiziniais laivais atplaukusių turistų skaičius išaugo nuo 33,5 tūkst. iki 60,2 tūkst. (+79,6 %). • Išaugęs darbo jėgos mobilumas. Ekonominio nuosmukio metu išaugęs neigiamas šalies gyventojų tarptautinės migracijos <i>saldo</i> indikuoja, jog didesnė gyventojų dalis persikėlė dirbti į kitas Šiaurės ir Vakarų Europos valstybes. Remiantis Eurostat duomenimis, analizuojamuoju laikotarpiu (2007–2014 m.) išvykimą į Švediją deklaravo 7,6 tūkst. Lietuvos gyventojų; į Norvegiją – 19,6 tūkst. asmenų. Išaugęs Lietuvos darbo jėgos mobilumas reikšmingai prisidėjo prie kelionių keltu iš / į Skandinavijos regioną, paklausos didėjimo.
2007–2015 m. laikotarpiu tarp šalies gyventojų sparčiai išaugo oro transporto svarba (oro uostuose aptarnautų asmenų skaičius, tenkantis 1 tūkst. gyventojų, Lietuvoje išaugo +114,2 %, ES: +12,3 %)	<ul style="list-style-type: none"> • Žemų sąnaudų oro vežėjų veikla. Didelę įtaką kelionių oru paklausai turi jų pasiūlą formuojančių oro vežėjų veikla^{91, 92}. 2007–2015 m. šalies oro uostuose savo veiklą pradėjo žemų sąnaudų oro vežėjai („Ryanair“, „Wizz Air“), kurie paskatino oro transporto rinkos konkurenciją, sumažino bilietų kainų lygį ir sudarė sąlygas kelionių lėktuvais populiarėjimui. • Tarptautinių kelionių apribojimų mažinimas. Lietuvai įstojus į ES, o 2007 m. – į Šengeno erdvę, ES teritorijoje panaikintas vizų režimas, tarptautinės kelionės tapo mažiau apribotos. Tai turėjo teigiamos įtakos darbo jėgos mobilumo didėjimui, tarptautinio turizmo plėtrai. • Išaugęs darbo jėgos mobilumas. Ekonominio nuosmukio (išaugusio nedarbo lygio (nuo 4,2 % 2007 m. iki 17,8 % 2010 m.⁹³) ir sumažėjusio darbo užmokesčio (nuo 478,1 Eur vidutinio <i>neto</i> mėnesinio užmokesčio 2008 m. iki 449,6 Eur 2010 m.: -6,0 %)) kontekste vis didėjanti šalies gyventojų dalis pradėjo dirbti užsienyje; nuvykti pirmyn ir atgal į Šiaurės, Vakarų ir Pietų Europos valstybėse esančias geriau apmokamas darbo vietas didelė dalis jų rinkosi keliones lėktuvu. Remiantis Eurostat duomenimis, kitose valstybėse

⁸⁹ Oficialiosios statistikos portalas (Lietuvos statistikos departamentas prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės). Verslo globalizacija: su užsieniu susijusių įmonių veikla. 2016. <<https://osp.stat.gov.lt/informaciniai-pranesimai?articleId=4669298>>

⁹⁰ Klaipėdos turizmo ir kultūros informacijos centras. Statistika. 2016. <<http://www.klaipedainfo.lt/statistika/>>

⁹¹ VĮ „Lietuvos oro uostai“ Palangos filialo vyriausias inžinierius, interviu, Palanga, 2016 m. lapkričio 15 d.

⁹² VĮ „Lietuvos oro uostai“ finansinių išteklių vadovė, interviu, Vilnius, 2016 m. lapkričio 7d.

⁹³ Lietuvos statistikos departamentas prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės. Oficialiosios statistikos portalas. 2016 m. lapkričio mėn. <<http://osp.stat.gov.lt/>>

Pagrindinės Lietuvos transporto sektoriaus raidos tendencijos	Raidos tendencijas lėmę veiksniai
	<p>2007–2014 m. įsikūrė 348,2 tūkst. Lietuvos gyventojų; 146,5 tūkst. – Jungtinėje Karalystėje, į kurią nuvykti dažniausiai renkama oro transportu.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Išaugęs tarptautinis turizmas. Reikšmingą Lietuvos oro uostuose aptarnautų keliautojų skaičiaus dalį sudaro į Lietuvą atvykę kitų valstybių turistai ir po užsienį keliaujantys Lietuvos gyventojai. Remiantis Lietuvos statistikos departamento duomenimis, šalies patrauklumas užsienio turistams analizuojamuoju laikotarpiu išaugo: nuo 2007 m. 872,4 tūkst. atvykusių turistų padaugėjo iki 1,133 mlrd. (2015 m.): +29,9 %.

Apibendrinimas ir išvados

Šiame ataskaitos skyriuje, remiantis pirminės informacijos šaltiniais (Eurostat, Lietuvos statistikos departamento teikiamais duomenimis) ir interviu su transporto sektoriaus specialistais gautomis įžvalgomis, identifikuoti esminiai Lietuvos transporto srities procesai ir tendencijos laikotarpiu nuo 2007 m. iki 2015 m.

Išskirtos ir ES valstybių-narių kontekste palygintos 9 pagrindinės šalies transporto sektoriaus raidos tendencijos: reikšmingai sumažėjo automobilių keliais nukeliamųjų keleivių km ir gabenamų krovinių apyvarta, vyko sparti automobilizacija, smarkiau nei visoje Bendrijoje nukrito nelaimingų eismo įvykių skaičius, išaugo geležinkeliais nukeliamieji atstumai, tačiau ne gabenamų krovinių apimtys, nuosekliai augo jūrų uostuose aptarnaujamų krovinių ir keleivių skaičius, išaugo oro transporto populiarumas ir reikšmė visų transporto modų kontekste.

Šioms tendencijoms įtakos turėjo ne tik analizuojamuoju laikotarpiu įgyvendintos ir į šio Vertinimo apimtį patenkančios ES intervencijos, bet ir išorės, kitų ūkio sektorių bei bendriniai ekonominiai veiksniai: šalies gyventojų skaičiaus mažėjimas, urbanizacija, ekonominis nuosmukis 2008–2009 m., transporto modų konkurencija, Lietuvai ir visai Bendrijai būdingas ūkio struktūros persiorientavimas, kompleksinis eismo saugumą skatinančių priemonių įgyvendinimas, didesnis viešojo transporto alternatyvos patrauklumas, geopolitiniai valstybių sprendimai, konkurencinė aplinka, ekonominė globalizacija, išaugęs tarptautinis turizmas bei darbo jėgos mobilumas.

Iliustracijoje (žr. Pav. 17) ryškesne pilka linija pažymėtas „tinkamumas“ rodo sąryšį tarp programiniuose dokumentuose nustatytų tikslų ir uždavinių. Dėl šios priežasties tinkamumo vertinimo lentelėje (žr. Priedą 2) strateginiuose dokumentuose apibrėžti tikslai lyginami su suformuotų finansavimo priemonių paskirtimi ir finansuotinomis veiklomis pagal sąsają:

Strateginiai programos tikslai → strateginiai programos uždaviniai → priemonės tikslai → priemonės uždaviniai → remiamos veiklos

Išvada dėl finansavimo priemonių ir remiamų veiklų tinkamumo daroma vadovaujantis loginėmis sąsajomis, lyginamosios analizės rezultatais ir ekspertiniu vertinimu. Siekiant priemonės įvertinti viso transporto sektoriaus vystymosi kontekste, Vertinimo lentelėje papildomai nukreipiama į šioje ataskaitoje apibūdintą prieš 2007–2013 m. ES struktūrinių fondų finansavimą aktualią transporto sektoriaus (aplinkos) problematiką, loginiame Vertinimo modelyje (žr. Pav. 17) žymimą kaip „poreikiai“.

Finansavimo priemonių ir remiamų veiklų tinkamumo vertinimas strateginių dokumentų kontekste – teigiamas

Išnagrinėjus vertinamų priemonių ir remiamų veiklų tinkamumą (transporto sektoriui aktualių poreikių, identifikuotų strateginiuose dokumentuose (Ilgalaikės (iki 2025 metų) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategijos³⁷ pagrindu suformuotose SSVP⁹⁶ ir EAVP⁹⁷), susietumą su programuojamais finansavimo priemonių tikslais ir remiamų veiklų pobūdžiu) (žr. Priedą 2) daroma išvada, jog visos vertinamos ES finansavimo priemonės ir jų apimtyje remiamos veiklos yra tinkamos, t. y., suformuotos taip, kad sėkmingas atrinktų projektų įgyvendinimas sudarytų tinkamas sąlygas veiksmų programose numatytų tikslų ir uždavinių pasiekimui. Programiniuose dokumentuose nustatytus, esamos situacijos analizės dėka iškeltus tikslus ir uždavinius tiesiogiai pildo priemonių tikslai, siektini per remiamas veiklas atitinkančių projektų įgyvendinimą:

- Numatytos finansavimo priemonės skirtos siekti programose numatytų tikslų ir uždavinių visapusiškai (pvz., gerinti oro kokybę per:
 - Kompleksišką viešojo transporto paslaugų sistemos modernizavimą;
 - Efektyvesnio miesto gyventojų susisiekimo užtikrinimą;
 - Darbo jėgos mobilumo skatinimą, transporto spūsčių mažinimą;
 - Eismo saugos gerinimą, aukštos teikiamų viešųjų transporto paslaugų kokybės užtikrinimą⁹⁸).
- Suformuotos finansavimo priemonės atspindi identifikuotą problematiką tiesiogiai (pvz., sumažinti avaringumo lygį ir neigiamą transporto poveikį aplinkai siekiama įgyvendinant priemonę, kurios tikslas – įrengti saugaus eismo priemones, užtikrinančias keliuose saugias eismo sąlygas, atitinkančias eismo intensyvumo lygį ir tarptautinius standartus bei mažinti neigiamą transporto poveikį aplinkai⁹⁹);
- Finansavimo priemonės programų tikslų siekimui siekia sudaryti tinkamas prielaidas (pvz., mažinti atskirtį tarp skirtingais tempais besivystančių regionų ir jų centrų / periferijų siekiama per valstybinės ir regioninės reikšmės transporto infrastruktūros gerinimą¹⁰⁰);

⁹⁶ Lietuvos Respublikos Vyriausybė. 2007–2013 m. Sanglaudos skatinimo veiksmų programa. 2009. <http://www.esparama.lt/es_parama_pletra/failai/fm/teises_aktai/Stebesenos_komiteto_nutarimai/VP3-2009-05-14.pdf>

⁹⁷ Lietuvos Respublikos Vyriausybė. 2007–2013 m. Ekonomikos augimo veiksmų programa. 2013. <http://www.esparama.lt/es_parama_pletra/failai/teises_aktai/Atnaujinta_EAVP_2014_06_02.pdf>

⁹⁸ Priemonė VP3-3.3-SM-01-V „Kompleksinė ekologiško viešojo transporto plėtra“.

⁹⁹ Priemonė VP2-4.3-SM-01-V „Kelių ir geležinkelių tinklo tobulinimas gerinant saugų eismą ir mažinant neigiamą poveikį aplinkai“.

¹⁰⁰ Priemonės VP2-4.4-SM-01-V „Valstybinės reikšmės kelių ir geležinkelių infrastruktūros techninių parametru gerinimas“ ir VP2-4.4-SM-02-R „Savivaldos transporto infrastruktūros modernizavimas ir plėtra“.

- Finansavimo priemonės siekia tų pačių programose nustatytų tikslų, papildydamos viena kitą (pvz., uždavinys „Nepakankamų sausumos transporto infrastruktūros jungčių su kitomis ES valstybėmis ir trečiųjų šalių transporto tinklais išplėtojimas, TEN-T tinklo pritaikymas augančiam eismo intensyvumui“ siektinas per transeuropinės reikšmės geležinkelių ir automobilių kelių tinklo infrastruktūros gerinimą¹⁰¹).

ES finansavimo priemonių ir remiamų veiklų tinkamumą nagrinėjant programiniuose dokumentuose suformuotų siektinų rezultatų ir nuostatų kontekste, vertinama, jog visos 10 į Vertinimo apimtį patenkančių finansavimo priemonių su savo remiamomis veiklomis yra tinkamos iškeltiems tikslams ir uždaviniams pasiekti. Priemonės ir veiklos suformuotos taip, kad ES intervencijų apimtyje finansuojami projektai siektų programose nustatytų tikslų ir uždavinių visapusiškai, tiesiogiai atspindėtų svarbiausių ir strateginiuose dokumentuose identifikuotą problematiką arba jai spręsti sukurtų tinkamas prielaidas, papildytų viena kitą.

Projektus įgyvendinusių įstaigų / institucijų apklausoje teirautasi, ar 2007–2013 m. ES finansavimo laikotarpiu buvo pasirinktos tinkamiausios, transporto sektoriaus, atitinkamos įstaigos / institucijos ir projekto specifiką atitinkančios remiamos veiklos. 95,9 % respondentų remiamų veiklų tinkamumą įvertino teigiamai (pasirinko atsakymo variantą „Taip“); likusieji 4,1 % tinkamumą įvertino kaip netinkamą (pasirinko atsakymo variantą „Ne“). Vertinama, jog pasirinktos ir projektų finansavimo sąlygų aprašuose (toliau – PFSA) patvirtintos remiamos veiklos atitiko lūkesčius ir finansavimo periodo problematiką.

Nors 2007–2013 m. laikotarpiu įgyvendintos ES finansavimo priemonės su savo remiamomis veiklomis yra vertinamos palankiai^{102, 103}, analizuojamuoju periodu pasitaikė atvejų, kada jų formavimas buvo vykdomas atsižvelgiant į parengtus programinius dokumentus, ir nepakankamai – į projektus įgyvendinančių įstaigų / institucijų problematiką ir poreikius. Šiame kontekste išskiriama 1 priemonė „Kompleksinė ekologiško viešojo transporto plėtra“. Nors priemonės apimtyje numatytos remiamos veiklos buvo įvairios, plačios apimties ir specifikos, didžioji dauguma įgyvendintų projektų siekė pagrindinio rezultato: viešojo transporto priemonių parko atnaujinimo¹⁰⁴ (žr. Pav. 18).

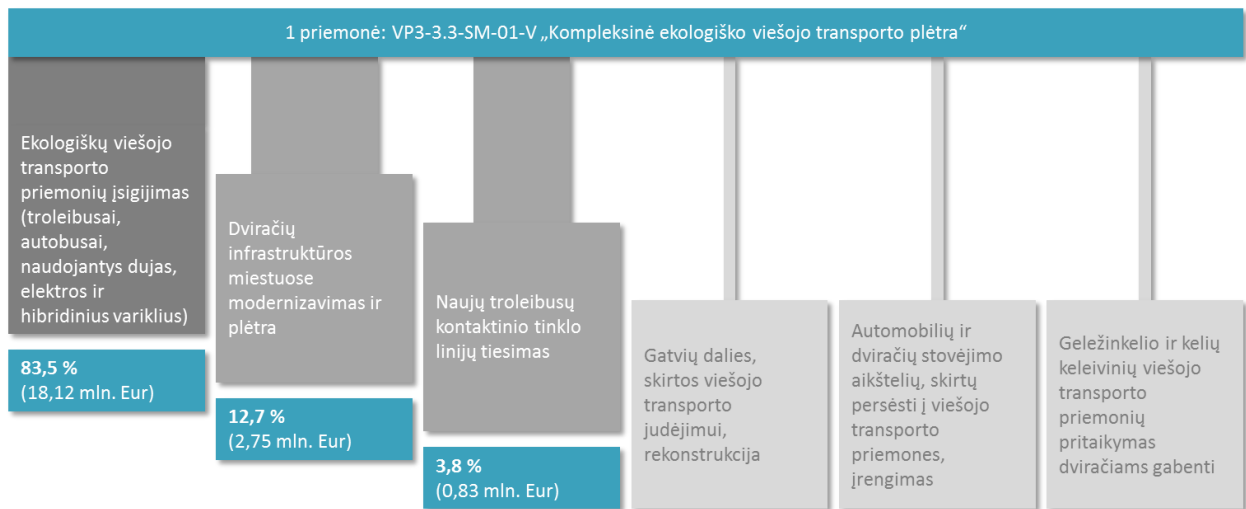
¹⁰¹ Priemonės VP2-5.1-SM-01-V „Transeuropinės reikšmės automobilių kelių infrastruktūros pralaidumo didinimas, techninių parametru gerinimas“ ir VP2-5.1-SM-02-V „Transeuropinės reikšmės geležinkelio linijų modernizavimas ir plėtra, reikiamos infrastruktūros sukūrimas viešiesiems logistikos centrams steigti“.

¹⁰² Vilniaus raj. sav. administracijos Investicijų skyriaus vedėja ir specialistai, interviu, Vilnius, 2016 m. lapkričio 11 d.

¹⁰³ VJ „Lietuvos oro uostai“ finansinių išteklių vadovė, interviu, Vilnius, 2016 m. lapkričio 6 d.

¹⁰⁴ LR SusMin Kelių transporto ir civilinės aviacijos departamento direktorius, interviu, Vilnius, 2016 m. lapkričio 11 d.

Pav. 18: 1 priemonės „Kompleksinė ekologiško viešojo transporto plėtra“ apimtyje projektams skirto finansavimo pasiskirstymas pagal remiamas veiklas



Šaltinis: sudaryta autorių pagal esparama.lt informaciją

2007–2013 m. laikotarpio ES finansavimo priemonių ir remiamų veiklų tinkamumas didžiosios daugumos projektus įgyvendinusių ir prižiūrėjusių įstaigų atstovų buvo vertinamas teigiamai. Išskirtas 1 finansavimo priemonės „Kompleksinė ekologiško viešojo transporto plėtra“ pavyzdys, kuris iliustruoja, jog remiamas veiklas vertėtų formuoti atsižvelgiant ne vien tik į strateginius, bet ir į projektus įgyvendinančių įstaigų / institucijų poreikius.

Toliau įvertinamas finansavimo priemonių ir remiamų veiklų tinkamumas besikeičiant ekonominei situacijai visuomenės ir verslo poreikių bei nustatomų strateginių krypčių požiūriais.

Finansavimo priemonių ir remiamų veiklų tinkamumas besikeičiant ekonominei situacijai: atitikimas visuomenės ir verslo poreikiams

SSVP ir EAVP įtvirtintų, į šio Vertinimo apimtį patenkančių finansavimo priemonių ir jų remiamų veiklų analizė (žr. Priedą 2) rodo, jog suprogramuotos priemonės ir veiklos yra tiesiogiai susijusios su šalies strateginiais siekiais, kuriuos galima skirstyti į 10 pagrindinių grupių (žr. Pav. 19).

Pav. 19: Pagrindinės 2007–2013 m. ES finansavimo laikotarpio investicijų Lietuvos transporto sektoriuje tikslų, uždavinių ir priemonių kryptys

 Kelių transportas	Poveikio aplinkai mažinimas
	Avaringumo lygio mažinimas
	Tolygi kelių infrastruktūros plėtra
 Geležinkelių transportas ir logistika	Kelių ir geležinkelių tarptautinių jungčių plėtra
	Geležinkelių infrastruktūros modernizavimas
	Logistikos centrų steigimas
 Vandens transportas	Regioninės ir vidaus vandens laivybos plėtra
	Klaipėdos valstybinio jūrų uosto modernizavimas ir plėtra
 Oro transportas	Aviacijos saugumo didinimas
	Oro uostų keleiviams skirtos infrastruktūros plėtra

Šaltinis: sudaryta autorių

- **Poveikio aplinkai mažinimas.** Skatinama tvari transporto plėtra, teikiant pirmenybę mažiau taršiam viešajam transportui. Neigiamas poveikis aplinkai taip pat mažinamas gerinant techninius infrastruktūros parametrus.
- **Avaringumo lygio mažinimas.** Avaringumą ir „juodųjų dėmių“ skaičių siekiama mažinti gerinant techninius infrastruktūros parametrus (papildomos eismo juostos, skirtingų lygių ir žiedinės sankryžos, saugios perėjos, atitvarai ir kt.).
- **Tolygi kelių infrastruktūros plėtra.** Susisiekimą tarp regionų ir jų centrų siekiama gerinti mažinant transportavimo laiką (žvyrkelių asfaltavimo programos), gerinant valstybinės ir regioninės reikšmės kelių tinklą.
- **Kelių ir geležinkelių jungimasis su kitomis valstybėmis.** Gerinant automagistrales ir geležinkelio linijas, siekiama plėsti transeuropinės reikšmės kelių ir geležinkelio transporto tinklą (TEN-T) Lietuvoje, statyti geležinkelio liniją „Rail Baltica“.
- **Geležinkelių infrastruktūros modernizavimas.** Siekiama gerinti geležinkelio infrastruktūrą technologiniu, ekologiniu ir ekonominiu požiūriu.
- **Logistikos centrų steigimas.** Kuriant viešąją infrastruktūrą, skirtą steigti logistikos centrams, siekiama integruoti juos į tarptautinius tinklus ir gerinti intermodalinio krovinių transportavimo sąlygas.
- **Regioninės ir vidaus vandens laivybos plėtra.** Modernizuojant regioninę ir vidaus vandens transporto infrastruktūrą, siekiama skatinti komercinę, turistinę, pramoginę laivybą.
- **Klaipėdos valstybinio jūrų uosto modernizavimas ir plėtra.** Siekiama didinti uosto gylius, rekonstruoti ir statyti krantines, gerinti uosto sąveiką su geležinkelio ir automobilių transportu.
- **Aviacijos saugumo didinimas.** Numatoma diegti naujas skrydžių saugos ir aviacijos saugumo priemones.
- **Oro uostų keleiviams skirtos infrastruktūros plėtra.** Siekiama modernizuoti keleivių terminalus, plėsti teikiamą paslaugų sistemą, gerinti sąlygas keleivių tranzitui.

Siekiant nustatyti, ar 2007–2013 m. numatyti ES finansavimo tikslai ir uždaviniai transporto sektoriaus plėtrai buvo tinkami ir išliko aktualūs Lietuvoje besikeičiant ekonominei situacijai (2007–2015 m.), toliau

priemonių ir veiklų tinkamumas vertinamas jas skirstant į 4 transporto sektorius: kelių, geležinkelių, vandens ir oro šakas.

Kelių transportas

- Vertinamų ES finansavimo priemonių įgyvendinimo metu (2007–2014 m.¹⁰⁵) keleivių km matuojamų kelionių kelių transportu apimtis reikšmingai sumažėjo (žr. Pav. 4). Eurostat duomenimis, nuo 42,8 mlrd. keleivių km 2007 m. šis rodiklis Lietuvoje sumažėjo iki 27,5 mlrd. keleivių km 2014 m. (-35,8 %). Nors didelę įtaką šiai tendencijai turėjo mažėjantis gyventojų skaičius (-9,4 % per 2007–2014 m. laikotarpį), keleivių km kiekis mažėjo ir rodiklį matuojant *per capita*: nuo 12 986 keleivių km 2007 m. iki 9 338 keleivių km 2014 m. (-28,1 %). Lėčiau, tačiau taip pat mažėjo krovinių, pervežamų kelių transporto priemonėmis, kiekis: nuo 62,2 mln. t (2007 m.) iki 52,6 mln. t (2015 m.) (-5,7 %). Šios tendencijos indikuoja, jog į kelių pralaidumą, infrastruktūros plėtrą orientuotos finansavimo priemonės ekonominio nuosmukio kontekste turėjo susidurti su mažesniu, nei prognozuota, sukurtos infrastruktūros naudojimo intensyvumu. Vis dėlto, vertinama, jog keleivių ir krovinių pervežimo apimčių sumažėjimas numatytoms investicijoms svarios įtakos neturėjo¹⁰⁶. Ilgalaiškės tendencijos rodo, jog kelių transporto intensyvumas, nepaisant ekonomikos būklės, didėja¹⁰⁷, o modernaus, pralaidaus, saugaus ir regionų centrus su periferijomis efektyviai sujungiančio kelių transporto tinklo poreikio aktualumas nekinta dėl šalies ūkio cikliškumo.
- Neigiamą kelių transporto poveikį aplinkai siekiančios mažinti priemonės viso jų įgyvendinimo laikotarpio metu išliko aktualios. Analizuojamuoju laikotarpiu šalyje vyko sparti automobilizacija (2007–2012 m. automobilių skaičius 1 tūkst. gyventojų Lietuvoje ir ES išaugo 15,4 %, žr. Pav. 6), viešojo transporto priemonių parkas nenustojo senėti (žr. Lent. 6). Taršumą ir transporto spūstis mažinančių infrastruktūros modernizavimo, tobulinimo priemonių poreikį patvirtina viso analizuojamojo laikotarpio metu šalyje vyravusi urbanizacija. Lietuvos statistikos departamento duomenimis, 2007 m. 5 didžiausiuose Lietuvos miestuose¹⁰⁸ gyveno 37,6 % šalies gyventojų (iš jų Vilniaus m. sav. – 16,7 %); 2015 m. ši dalis siekė 39,1 % (iš jų Vilniaus m. sav. – 18,6 %). Tai rodo, jog miestų aplinkkelių tiesimo, mažiau taršios transporto sistemos kūrimo, pralaidumo didinimo priemonės išliko svarbios.
- Avaringumo šalies keliuose mažinimas buvo vienas svarbiausių EAVP numatytų tikslų; inžinerinėmis kelių infrastruktūros priemonėmis mažinti avarių ir juose sužalotų / žuvusių asmenų kiekį tiesiogiai siekė 2, 6, 10 priemonės. Analizuojamuoju laikotarpiu kelių eismo įvykiuose žuvusiųjų skaičius reikšmingai mažėjo: 2007–2015 m. 1 mln. gyventojų tenkantis aukų skaičius sumažėjo -59,9 % (nuo 227,7 2007 m. iki 91,4 2015 m.) (žr. Pav. 8). Remiantis Lietuvos statistikos departamento duomenimis, per metus įvykusių kelių eismo įvykių skaičius nuo 2007 m. 6 448 sumažėjo iki 3 031 2015 m. (-52,9 %). Įgyvendintų priemonių dėka pasiekta reikšminga pažanga, tačiau pažymėtina, jog laikotarpiu prieš vertinamąjį ES finansavimą (2005–2007 m.) eismo įvykių mastas šalyje buvo ypatingai svarbi problema ne tik šalies, bet ir tarptautiniu mastu. 2006 m. eismo įvykių metu žuvusių asmenų skaičius, tenkantis 1 mln. gyventojų, Lietuvoje ES-28 rodiklį viršijo 2,6 karto (žr. Pav. 8). Įgyvendinus ES finansuotas priemones, šis rodiklis vis dar yra

¹⁰⁵ Naujausi galimi duomenys.

¹⁰⁶ UAB „BGI Consulting“. ES struktūrinių fondų lėšų, skirtų kelių sektoriaus projektams įgyvendinti, planavimo ir panaudojimo efektyvumo vertinimas. Galutinė vertinimo ataskaita. Vilnius: 2013.

<http://www.esparama.lt/es_parama_pletra/failai/fm/failai/Vertinimas_ESSP_Neringos/Ataskaitos_2011MVP/ES_S_F_lesu_skirtu_keliu_sektoriaus_projektams_vertinimas.pdf>

¹⁰⁷ LAKD duomenimis, vidutinis metinis paros eismo intensyvumas magistraliniuose keliuose 2000–2015 m. laikotarpiu išaugo 95,1 %, o krovinių transporto vidutinis metinis paros eismo intensyvumas magistraliniuose keliuose tuo pačiu laikotarpiu išaugo 117,2 %.

¹⁰⁸ Vilnius m., Kauno m., Klaipėdos m., Šiaulių m. ir Panevėžio m. savivaldybės.

didesnis už kitų Bendrijos valstybių suminį rodiklį¹⁰⁹. Į kelių transporto saugumą orientuotos finansavimo priemonės visu vertinamuoju laikotarpiu išliko aktualios, ypač – jas derinant su „minkštosiomis“, socialinėmis ir visuomenės švietimo priemonėmis (žr. Lent. 14).

Geležinkelių transportas

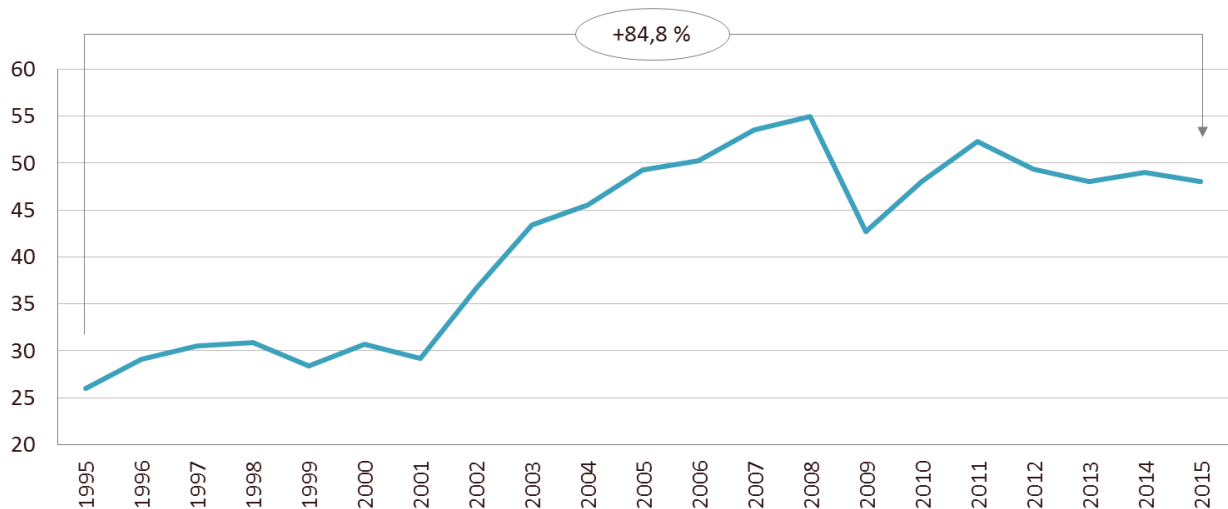
- Rengiant EAVP, identifikuota problematika, susijusi su geležinkelių transporto paslaugų tinkamumu šalies gyventojų kelionėms (žr. skyrių 2.1): prieš vertinamą ES finansavimo laikotarpį geležinkelių transportą besirenkančių keleivių skaičius sumažėjo daugiau kaip 3 kartus (žr. Pav. 1). ES finansavimo priemonės siekė gerinti sąlygas gyventojų kelionėms geležinkeliu ir 2007–2015 m. jų kiekis išaugo +18,5 % (žr. Pav. 9). Vis dėlto, pažymėtina, jog keleivių km matuojamos kelionių traukiniais apimtys smarkiai atsilieka nuo ES-28 rodiklio (Eurostat duomenimis, 2015 m. vienas gyventojas ES-28 traukiniais nukeliavo 871,7 km, kol Lietuvoje šis rodiklis siekė 89,7 km). Tokį skirtumą lemia ne tik šalių geografija (didesnėse šalyse vyrauja ilgesnės kelionės), bet ir esama geležinkelio infrastruktūra, gyventojų įpročiai. 2014 m. Eurobarometro atliktos apklausos¹¹⁰ duomenimis, ES-28 2 % gyventojų įprastoms kelionėms renkasi traukinius, o Lietuvoje – 0 %¹¹¹. Dėl to finansavimo priemonės, siekusios gerinti gyventojų kelionių geležinkeliu sąlygas, visu vertinamuoju laikotarpiu išliko aktualios.
- Geležinkeliais transportuojamų krovinių apyvarta Lietuvoje 2007–2015 m. smuko -24,0 % (nuo 494,9 tūkst. tkm/1 mln. BVP Eur iki 376,0 tūkst. tkm 1/ mln. BVP Eur, žr. Pav. 10). Vis dėlto, vertinant absoliučias aptarnaujamų krovinių apimtis, matuojamas tkm, Lietuvoje jos sumažėjo nuo 14 373 mln. tkm 2007 m. iki 14 036 mln. tkm 2015 m. (-2,3 %). Tokia rodiklio dinamika indikuoja, jog krovinių gabenimo apimtys buvo smarkiai paveiktos ekonominio nuosmukio ir sumažėjusios eksporto / importo, tranzito paslaugų paklausos. Kaip ir kelių transporto priemonėmis gabenamų krovinių atveju, dėl ekonominio cikliškumo sumažėjusios aptarnaujamų krovinių apimtys geležinkeliuose neturėtų būti vertinamos kaip kriterijus įgyvendintų ES intervencijų aktualumo mažėjimui. Vertinant ilguoju laikotarpiu, geležinkeliuose pervežamų krovinių tendencija yra teigiama (žr. Pav. 20).

¹⁰⁹ Eismo įvykiuose Lietuvoje 2015 m. žuvo 91,4 asmuo iš 1 mln. gyventojų; ES-28: 52,4 iš 1 mln. gyventojų. Pagal šį rodiklį Lietuva yra 5 vietoje nuo sąrašo galo.

¹¹⁰ Eurobarometras. *Quality of transport: Special Eurobarometer 422a*. TNS Opinion & Social Mobilumo ir transporto generalinio direktorato užsakymu, 2014. <http://ec.europa.eu/public_opinion/archives/ebs/ebs_422a_en.pdf>

¹¹¹ 0 % gyventojų įprastoms kelionėms renkasi traukinius 4 ES-28 valstybėse-narėse: Vengrijoje, Kipre, Maltoje ir Lietuvoje.

Pav. 20: Krovinių vežimas geležinkeliais, 1995–2015 m., mln. t



Šaltinis: Lietuvos statistikos departamentas

Vandens transportas

- Vertinamų ES finansavimo priemonių įgyvendinimo laikotarpiu gyventojų, keliausių vandens transportu iš / į Klaipėdos valstybinį jūrų uostą, skaičius augo – keleivių 2007–2014 m. padaugėjo 32,1 % (žr. Pav. 11). Augančiam kelionių jūra skaičiui įtakos turėjo populiarėjantis tarptautinis turizmas, ypač – su valstybėmis Skandinavijos regione. Augant keleivių skaičiui Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste, ES finansavimo priemonės, skirtos keleivių aptarnavimo sąlygoms gerinti, tapo vis aktualesnės.
- Krovinių, gabenamų Lietuvos jūrų uoste, apimtys analizuojamuoju laikotarpiu taip pat reikšmingai augo: lyginant *per capita* rodiklius, nuo 2007 m. iki 2014 m. Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste gabentų krovinių svoris išaugo nuo 9,1 t iki 14,0 t (+53,8 %), ES-28 – sumažėjo nuo 7,9 t iki 7,5 t (-5,1 %) (žr. Pav. 12). Šiuo atžvilgiu, Lietuva visos Bendrijos vidurkį 2015 m. viršijo 1,9 karto. Tai rodo, jog jūrų uosto akvatorijos gylio didinimas, uosto sąveikos su sausumos transporto tinklais gerinimas, krovinių aptarnavimo infrastruktūros plėtra Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste, finansuota ES struktūrinių fondų lėšomis, buvo tinkama ir aktuali šalies poreikiams spręsti visu finansavimo laikotarpiu.

Oro transportas

- Kaip buvo numatyta EAVP, gyventojų, keliaujančių oro transportu, skaičius pastoviai didėjo: 2007–2015 m. lėktuvais keliaujančių asmenų skaičius, tenkantis 1 tūkst. gyventojų Lietuvoje, išaugo 114,2 % (žr. Pav. 15). Keleivių aptarnavimo infrastruktūros, sąlygų jų tranzitui gerinimas, oro uostų modernizavimas, siekiant tenkinti Šengeno zonos reikalavimus, sparčiai augant tarptautinei migracijai ir gyventojų mobilumui tapo vis aktualesnis.
- Oro transporto intensyvumas tarptautiniuose Lietuvos oro uostuose augo visu analizuojamuoju laikotarpiu: daugėjo komercinių skrydžių (Eurostat duomenimis, per 2008–2015 m. laikotarpį Lietuvos oro uostuose vykdytų komercinių skrydžių skaičius išaugo +5,3 % (nuo 34,4 tūkst. 2008 m. iki 41,8 tūkst. 2015 m.), augo orlaiviais gabenamų krovinių ir pašto siuntų apimtys (t kiekis, tenkantis 1 mln. BVP Eur, išaugo +21,0 %, žr. Lent. 13). Šalies gyventojų ir verslo subjektų mobilumas, didėjantis tarptautiškumas ir sąryšis su užsienio valstybėmis sudarė prielaidas vis svarbesniam poreikiui modernizuoti šalies tarptautinius oro uostus, todėl numatyta 9 ES finansavimo priemonė atitiko šalies problematiką visu vertinamuoju laikotarpiu.

Atsižvelgiant į 2007–2015 m. laikotarpį besikeitusius visuomenės ir verslo įmonių poreikius, vertinama, jog visos įgyvendintos ES intervencijos išliko aktualios. Automobilių kelių sektoriuje dėl ekonominio cikliškumo sumažėjusios kelionių apimtys laikomos trumpalaikiu nuokrypiu nuo kelių transporto intensyvumo didėjimą indikuojančios tendencijos, aplinkosauginės priemonės įgavo vis daugiau svarbos augant urbanizacijai, o eismo saugumą gerinančios priemonės, nors ir leidusios pasiekti didelę pažangą, yra vis dar aktualizuojamos. Geležinkeliais keliaujančių asmenų skaičius išaugo, tačiau vis dar kur kas atsilieka nuo ES valstybėse-narėse būdingo kelionių masto. Traukiniais gabenamų krovinių pastaruoju metu sumažėjo, tačiau ilgojo laikotarpio tendencija rodo, jog ateityje sukurta infrastruktūra bus naudojama intensyvėjančiam geležinkelių eismui. Jūrų ir oro transportas analizuojamuoju laikotarpiu tapo konkurencingesnis tiek keleivių, tiek krovinių aptarnavimui, todėl šių sektorių infrastruktūros gerinimas visu analizuojamuoju laikotarpiu buvo itin reikšmingas.

Finansavimo priemonių tinkamumas besikeičiant ekonominei situacijai: atitikimas strateginėms šalies ir Bendrijos kryptims

Besikeičiančių visuomenės ir verslo poreikių kontekste SSVP ir EAVP tikslai bei uždaviniai, nagrinėjami šiame Vertinime, išliko aktualūs. Tai patvirtina ir ES intervencijų atitiktis šalies bei tarptautiniams strateginiams dokumentams, priimtiems finansavimo priemonių įgyvendinimo laikotarpiu 2007–2015 m.

Su transporto sektoriaus plėtra susijusių iššūkių ilgalaikiškumą Lietuvoje atspindi 2 pagrindiniai dokumentai: Ilgalaikė (iki 2025 metų) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategija¹¹² ir Lietuvos transporto ir tranzito plėtotės strategija (Valstybės ilgalaikės raidos strategijos dalis¹¹³). 2013 m. LR Vyriausybės patvirtinta Nacionalinė susisiekimo plėtros 2014–2022 metų programa¹¹⁴ pakeitė 2007–2013 m. ES finansavimo periodo strateginius dokumentus.

Analizuojamojo laikotarpio metu šalies transporto sektoriaus strategija rėmėsi šiomis tikslinėmis gairėmis:

- **Transporto infrastruktūros plėtra, modernizavimas ir įtraukimas į tarptautinius tinklus.** Tikslas – pasiekti ES valstybių-narių transporto paslaugų kokybės ir techninių parametų lygį, skatinti tarptautinį ir vietinį Lietuvos gyventojų ir verslo mobilumą plėtojant kelių, geležinkelių, Klaipėdos valstybinio jūrų uosto, oro uostų infrastruktūrą pagal TINA programą ir siekiant visų transporto rūšių TEN-T plėtros Lietuvos teritorijoje.
- **Transporto plėtra mažinant neigiamą poveikį aplinkai.** Tikslas – suderinti visų transporto rūšių plėtrą, teikti pirmenybę mažesnį neigiamą poveikį aplinkai darančiam transportui, didinti energinį transporto sektoriaus efektyvumą, naudoti daugiau alternatyvių ir mažiau aplinką teršiančių degalų, mažinti aplinkos taršą.
- **Eismo saugumo gerinimas kelių transporte.** Tikslas – mažinti eismo įvykių automobilių keliuose skaičių, taikant kompleksines ar specialiąsias programas.
- **IT ir intelektinių transporto sistemų plėtra.** Tikslas – sukurti visavertę, optimaliai funkcionuojančią transporto sistemos viduje ir suderintą su išore Lietuvos transporto sistemos informacinę infrastruktūrą.
- **Intermodalinio transporto plėtra.** Tikslas – tapti integralia Baltijos jūros regiono transporto sistemos grandimi gerinant transporto rūšių tarpusavio sąveikas; siekiama įkurti ir į Europos tinklus įtraukti Kauno, Klaipėdos ir Vilniaus logistikos centrus.

¹¹² Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2005 m. birželio 23 d. nutarimas Nr. 692 „Dėl ilgalaikės (iki 2025 metų) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategijos patvirtinimo“. Valstybės žinios, 2005, Nr. 79-2860.

¹¹³ Lietuvos Respublikos Seimo 2002 m. lapkričio 12 d. nutarimas Nr. IX-1187 „Dėl valstybės ilgalaikės raidos strategijos“. Valstybės žinios, 2002, Nr. 113-5029.

¹¹⁴ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2013 m. gruodžio 18 d. nutarimas Nr. 1252 „Dėl Nacionalinės susisiekimo plėtros 2014–2022 metų programos patvirtinimo“. Valstybės žinios, 2013, Nr. 136-6918.

2007–2013 m. laikotarpio ES struktūrinės paramos priemonių atitikimą strateginėms kryptims iliustruoja ir tarptautiniai, Bendrijos lygmeniu patvirtinti dokumentai, gairės. 2011 m. išleistoje baltojoje knygoje „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingumas efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“¹¹⁵ išskiriamos šios ilgalaikės (iki 2050 m.) sektoriaus plėtros kryptys, iš esmės sutampančios su Lietuvos nacionalinėmis gairėmis:

- **Transporto vidaus rinkos ES kūrimas ir tobulinimas.** Tikslas – sujungti Rytų ir Vakarų Europą, šalinti transporto sektoriaus kuriamas kliūtis laisvam prekių ir asmenų judėjimui.
- **Transporto sektoriaus taršumo mažinimas.** Iki 2050 m. siekiama transporto sektoriuje bent 60 % sumažinti išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, lyginant su 1990 m.
- **Transporto ir infrastruktūros naudojimo efektyvinimas taikant IT sistemas.** Siekiama didinti ES ūkio konkurencingumą ir mažinti neigiamą poveikį aplinkai – numatomas oro eismo, kelių ir vandens transporto valdymo sistemų (SESAR, ERTMS, ITS, SSN ir LRIT, RIS) diegimas, daugiarašio transporto informacijos, valdymo ir mokėjimo sistemos kūrimas.
- **Kelių saugos užtikrinimas.** Siekiama, jog iki 2020 m. eismo įvykiuose žuvusių asmenų skaičius sumažėtų perpus¹¹⁶.
- **Intermodalinio transporto skatinimas.** Siekiama, jog iki 2050 m. visi pagrindiniai TEN-T tinklo oro uostai būtų sujungti su geležinkelių tinklu, o visi jūrų uostai – su krovinių vežimo geležinkeliais tinklu ir, jeigu įmanoma, su vidaus vandens kelių sistema.

TEN-T tinklo plėtra visu analizuojamuoju laikotarpiu išliko svarbiu ES prioritetu. ES transeuropinio transporto tinklo plėtros gairėse¹¹⁷ įtvirtintas siekis iki 2030 m. sukurti pagrindinį tinklą (sujungiantį strategiškai svarbiausius miestus ir transporto mazgus), o iki 2050 m. jį plėtoti iki visuotinio (užtikrinančio visų ES regionų prieinamumą ir jungtis) tinklo.

Ilgalaikį ES intervencijų metu sukurtos / atnaujintos infrastruktūros poreikį rodo ir Bendrijos lygmeniu sudarytos transporto intensyvumo prognozės. EK numato, jog iki 2020 m. visomis transporto priemonėmis gabenamų krovinių apimtys turėtų padidėti +50 %, keleivių – +35 %¹¹⁸.

Remiantis nacionalinių ir ES lygmens ilgalaikių strateginių dokumentų, plėtros gairių nuostatomis, pagrindiniai transporto sektoriaus plėtros poreikiai yra daugiamečiai. Lietuvos ir ES transporto plėtros gairės iš esmės sutampa ir vertinamuoju laikotarpiu esminių pokyčių juose nebuvo. Vertinama, jog 2007–2013 m. laikotarpiu įgyvendintų ES struktūrinės paramos priemonių aktualumas ir svarba strateginiu lygmeniu nekito.

2.3.2. Paramos skyrimo procedūrų tinkamumas tikslams, uždaviniams pasiekti

Vertinant paramos skyrimo procedūrų tinkamumą strateginiuose dokumentuose numatytiems tikslams ir uždaviniams pasiekti, naudojamosi iliustruotuoju loginiu rezultatyvumo ir poveikio Vertinimo modeliu (žr. Pav. 17). Paramos skyrimo procedūrų tinkamumo vertinimas tikslų ir uždavinių kontekste yra pateikiamas Priede 3. Naudojamos informacijos šaltiniai yra *esparama.lt* portalas ir vertinamųjų finansavimo priemonių PFSA.

Toliau įvertinama valstybės ir regionų projektų planavimo tvarka ir su tuo susiję procesai bei paramos gavėjų ir transporto sektoriaus specialistų įžvalgos.

¹¹⁵ Europos Komisijos 2011 m. kovo 28 d. nutarimas KOM(2011) 144. „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“. 2011.

¹¹⁶ Baltoji knyga buvo rengiama 2011 m.

¹¹⁷ Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 1315/2013. „Dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių, kuriuo panaikinamas Sprendimas Nr. 661/2010/ES“.

¹¹⁸ Europos Komisija. Tenesustos Europos pažanga – Europos Komisijos 2001 m. baltosios knygos dėl transporto politikos laikotarpio vidurio apžvalga. Liuksemburgas: Europos Bendrijų oficialiųjų leidinių biuras, 2006.

Valstybės projektų planavimas

9 iš 10 finansavimo priemonių atveju projektai buvo atrenkami valstybės projektų planavimo tvarka. Tokio tipo procedūra naudojama viešųjų investicijų ir viešųjų paslaugų teikimo atveju, kai, vadovaujantis nacionaliniais strateginio planavimo dokumentais, galima skaidriai ir pagrįstai sudaryti projektų ir paramos gavėjų sąrašą. Projektai ir jiems skirtos lėšos turi būti numatyti nacionaliniuose strateginio planavimo dokumentuose arba institucijų strateginės veiklos planuose¹¹⁹.

LR ministerijos ir / arba kitos valstybės institucijos projektus planuoja bei atrenka vadovaudamiesi jų parengtais valstybės projektų planavimo tvarkos aprašais¹²⁰. LR SusMin atveju, tai – LR Susisiekimo ministro 2008 m. balandžio 29 d. įsakymas Nr. 3-135¹²¹, kuriame reglamentuojamas valstybės projektų planavimas, projektų atranka ir valstybės projektų sąrašo sudarymas.

„Valstybės projektų planavimo, taikomo įgyvendinant 2007–2013 m. veiksmų programas ir planuojant ES lėšas, tinkamumo ir efektyvumo vertinimo“¹¹⁹ analizėje pažymima, jog projektų esmė dažniausiai suformuojama projekto paraiškos ir / arba investicinio projekto rengimo metu. Dėl šios priežasties prižiūrėti ir kontroliuoti finansavimo priemonių turinį, jų tinkamumą veiksmų programose ir nacionaliniuose strateginio planavimo dokumentuose nustatytiems tikslams ir uždaviniams turi įgyvendinančios, paraiškas vertinančios institucijos. Pažymėtina, jog aktualias ES finansavimo priemones įgyvendinanti TID yra ekspertinė (priešingai nei administracinė) transporto sektoriaus institucija, todėl transporto sektoriaus viešosios politikos problematika ir šaliai tinkami sprendimo būdai yra gerai išmanomi ir vertinami kompleksiskai. Kaip pastebima minėtame vertinime¹¹⁹, tai – viena iš esminių priemonių efektyvumo ir rezultatyvumo prielaidų.

Be to, LR SusMin apibūdinama kaip LR ministerija, išsiskirianti nuolatinės valstybės projektų paraiškų rengimo stebėsenos vykdymu. Toks nuoseklumas sudaro tinkamas prielaidas projektų pareiškėjams suformuoti ir pateikti paraiškas laiku. Pažymima, jog LR SusMin, 2007–2013 m. ES struktūrinių fondų paramos teikimo laikotarpiu buvo vienintelė LR ministerija, aiškiai suformavusi strategines investicijų kryptis dar prieš SSVP ir EAVP patvirtinimą¹²². Transporto sektoriaus prioritetai ir plėtros kryptys su numatomais įgyvendinti projektais buvo patvirtintos ilgalaikėje (iki 2025 metų) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategijoje^{123, 124}.

LR SusMin 2007–2013 m. ES finansavimo laikotarpiu taikytas valstybės projektų planavimas „iš viršaus į apačią“¹²⁵, t. y., parama centralizuotai skirstoma remiantis strateginiais dokumentais ir juose numatytais tikslais ir uždaviniais¹¹⁹. Tai užtikrina ne tik planavimo efektyvumą, greitą ir pagrįstą paramos skirstymą, bet ir tinkamumo kriterijaus tenkinimą – finansavimo priemonių atitikimą aplinkos (transporto sektoriaus) poreikiams. Remiantis pateikta informacija, vertinamų ES finansavimo priemonių paramos skyrimo procedūros planuojant valstybės projektus yra laikomos tinkamu būdu užtikrinti strateginių tikslų

¹¹⁹ VšĮ „Viešosios politikos ir vadybos institutas“. Valstybės projektų planavimo, taikomo įgyvendinant 2007–2013 m. veiksmų programas ir planuojant ES lėšas, tinkamumo ir efektyvumo vertinimas. 2010. <http://www.esparama.lt/es_parama_pletra/failai/fm/failai/Vertinimas_ESSP_Neringos/Ataskaitos_2009MVP/Valstybes_projektu_ataskaita.pdf>

¹²⁰ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2007 m. gruodžio 19 d. nutarimas Nr. 1443 „Dėl projektų administravimo ir finansavimo taisyklių patvirtinimo“. Valstybės žinios, 2008, Nr. 4-132.

¹²¹ Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2008 m. balandžio 29 d. įsakymas Nr. 3-135 „Dėl valstybės projektų planavimo tvarkos aprašo patvirtinimo“. Valstybės žinios, 2008, Nr. 52-1931.

¹²² LR SusMin Kelių transporto ir civilinės aviacijos politikos departamento direktorius, interviu, Vilnius, 2016 m. lapkričio 11 d.

¹²³ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2005 m. birželio 23 d. nutarimas Nr. 692 „Dėl ilgalaikės (iki 2025 metų) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategijos patvirtinimo“. Valstybės žinios, 2005, Nr. 79-2860.

¹²⁴ Ilgalaikė (iki 2025 metų) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategija buvo patvirtinta 2005 m. birželio 23 d.; SSVP ir EAVP buvo patvirtintos 2008 m. liepos 23 d.

¹²⁵ Priešingai, nei „iš apačios aukštyn“ (labiau decentralizuoto planavimo proceso metu vykdant potencialių pareiškėjų apklausas, organizuojant išankstinius kvietimus ir (ar) projektų atrankas) valstybės projektų planavimo atveju.

ir uždavinių siekimą 9 iš 10 vertinamų, šia projektų atrankos tvarka organizuojamų, finansavimo priemonių.

Regionų projektų planavimas

Regioninei atrankai 2007–2013 m. ES struktūrinės paramos laikotarpiu skirtos 23 veiksmų programų priemonės. Viena jų – VP2-4.4-SM-02-R „Savivaldos transporto infrastruktūros modernizavimas ir plėtra“. Ši paramos skyrimo procedūra ir priemonių įgyvendinimo struktūra įtraukia papildomus subjektus – regionų plėtros tarybas, kaip iliustruojama toliau pateikiame Pav. 21.

Pav. 21: Regionų projektų planavimo procedūra



Šaltinis: sudaryta autorių, remiantis UAB „BGI Consulting“ leidiniu¹²⁶

Vertinama, jog priemonės „Savivaldos transporto infrastruktūros modernizavimas ir plėtra“ regionų projektų planavimo procedūra buvo pasirinkta tinkamai. Nagrinėjamos priemonės tikslas – plėtoti regioninės reikšmės transporto infrastruktūrą, kelių jungtis su pagrindinėmis magistralėmis, formuoti reikiamo pralaidumo ir patikimumo susisiekimo infrastruktūros (gatvių, pėsčiųjų ir dviračių takų) tinklą. Kadangi paramos gavėjais galėjo būti savivaldybių administracijos ir šios priemonės paramos dėka plėtoti regioninio lygmens viešoji infrastruktūra, paramos skyrimo procedūra, besiremianti regioniniu, o ne valstybinio lygmens, planavimu, veiksmingiau tenkino strateginius veiksmų programos tikslus. Tai patvirtina ir projektus įgyvendinusios institucijos – regioninės reikšmės transporto infrastruktūros plėtros planavimas didele dalimi remiasi seniūnijų teikiama informacija ir vertinimu, geriausiai atliekamu regionų lygmeniu¹²⁷.

Projektų planavimo procedūrų pasirinkimas tarp valstybės ir regionų planavimo tipų buvo atliktas tinkamai: transporto sektoriaus plėtrą laikant valstybės prioritetu ir siekiant derinti skirtingų ūkio sektorių plėtrą, atrinkti ilgalaikių strateginių tikslų ir uždavinių kontekste tinkamiausius projektus, tinkamesnis valstybės planavimas (9 iš 10 priemonių); planuojant regioninės reikšmės transporto infrastruktūrą, tinkamesnis regionų projektų planavimas (1 priemonė).

2007–2013 m. ES finansinio programavimo laikotarpio projektus transporto sektoriuje įgyvendinusių įstaigų / institucijų atstovų teirautasi, kokie išoriniai, nuo atitinkamos įstaigos / institucijos veiklos nepriklausantys, veiksniai lėmė mažiau ar labiau sėkmingą projektų įgyvendinimą, lyginant su planuotais jų rezultatais. Apklauskos rezultatai rodo, jog apytikriai penktadalis – 22,4 % – respondentų vienu iš įtakos turinčių veiksnių laiko ilgą, sudėtingą paramos skyrimo procedūras.

Komentuodami pasirinktą atsakymo variantą, paramą gavusių įstaigų / institucijų atstovai išskyrė pernelyg griežtus finansavimo kriterijus ir ilgą paramos skyrimo procesų trukmę, turinčią reikšmingos įtakos suplanuotų darbų įgyvendinimui (sezonų, suplanuotų rangos darbų ir medžiagų kainų kaita). Pažymima, jog projektų notifikavimas EK ir šios institucijos priimami sprendimai dėl valstybės pagalbos

¹²⁶ UAB „BGI Consulting“. Regionų projektų planavimo ir įgyvendinimo sistemos efektyvumo vertinimas. Vilnius: 2010.

<http://www.esparama.lt/es_parama_pletra/failai/fm/failai/Ataskaitos/VRM_regionu_projektai_ataskaita.pdf>

¹²⁷ Vilniaus raj. sav. administracijos Investicijų skyriaus vedėja ir specialistai, interviu, Vilnius, 2016 m. lapkričio 11 d.

pripažinimo užtrunka daug projektų įgyvendinimo atžvilgiu vertingo laiko: projektus įgyvendinančios institucijos pasigedo standartizuotų ir aiškių projektų derinimo procedūrų. Be to, paramą gavusių įstaigų / institucijų atstovai, teikdami rekomendacijas dėl viso 2007–2013 m. ES finansavimo laikotarpiu galiojusių procedūrų gerinimo, išskyrė šias tobulintinas sritis:

- Siūloma atsisakyti reikalavimo dokumentų / pažymų originalus administruojančiai institucijai teikti popieriniu formatu (pvz., dokumentacija, viešuosius pirkimus įvykdžius per CVP IS);
- Peržiūrėti paramos skyrimo ir projektų įgyvendinimo metu taikomų parengtos dokumentacijos reikalavimų reikalingumą (pvz., atsisakyti projekto vykdytojo pažymų kiekvienai PVM sąskaitai-faktūrai rengimo);
- Vadovautis lankstumo ir glaudaus bendradarbiavimo principais (nors didžioji dalis respondentų pažymėjo, jog su paramą skirstančiomis ir administruojančiomis institucijomis pavyko užmegzti operatyvų, glaudų bendradarbiavimą, didelės apimties transporto sektoriaus plėtros projektų kontekste rekomenduojama lanksčiau vertinti projektų parengtumą, pvz., keičiant paraiškų teikimo datas esant objektyvioms priežastims).

Kaip ir projektus įgyvendinusių įstaigų / institucijų atstovų atveju, didžioji dauguma transporto sektoriaus plėtrą prižiūrinčių, administruojančių ir vykdančių organizacijų specialistų 2007–2013 m. ES finansinio programavimo laikotarpiu nustatytas paramos skyrimo procedūras vertina kaip tinkamas numatytiems tikslams ir uždaviniams pasiekti. Vis dėlto, išryškėjo 2 apsvaistytini procedūrų aspektai:

- Projektų derinimas su atsakinga institucija – LR SusMin – gali užsitęsti itin daug laiko, kai į paramos skyrimą įsitraukia LR FinMin, EK ir / ar kitos susijusios institucijos¹²⁸. Tokiu atveju, itin svarbus tarpinstitucinis bendradarbiavimas, operatyvumas ir patirties turintys žmogiškieji atsakingų institucijų ištekčiai.
- Paramos gavėjai svarsto atskirų projektų reikalingumą rengiant techninius projektus ir organizuojant statybos rangą^{129, 130}. Pažymima, jog, skyrus paramą bendram techninio projekto ir statybos rangos projektui, jų įgyvendinimas ir lėšų srautų užtikrinimas galėtų būti supaprastintas.

Paramą gavusių, skirsčiusių ir administravusių įstaigų / institucijų atstovų manymu, 2007–2013 m. ES finansavimo laikotarpio paramos skirstymo procedūros buvo tinkamos nustatytiems tikslams ir uždaviniams pasiekti. Pažymima, jog didelės reikšmės turėjo ne tik nustatytos tvarkos, bet ir glaudus tarpinstitucinis bendradarbiavimas, specialistų patirtis ir pasirengimas.

Apibendrinimas ir išvados

Ataskaitos skyriuje siekta atsakyti, ar tikslams, uždaviniams pasiekti numatytos tinkamos priemonės, remiamos veiklos ir paramos skyrimo procedūros. Tam atlikta pirminių ir antrinių šaltinių, lyginamoji analizė, nagrinėtos paramos gavėjų apklausos ir transporto specialistų interviu metu gautos įžvalgos, pasitelktas ekspertinis vertinimas. Išskyrus toliau aptariamus tobulintinus 2007–2013 m. ES finansinio programavimo laikotarpio paramos skyrimo aspektus, skyriuje vertinti finansavimo klausimai buvo įvertinti teigiamai.

Atlikus strateginių dokumentų analizę ir susiejus juose iškeltus tikslus ir uždavinius su priemonių specifiška ir remiamomis veiklomis, vertinama, jog visi šios analizės apimtyje esantys transporto sektoriaus projektų finansavimo instrumentai buvo parinkti tinkamai. Remiamų veiklų tinkamumo kontekste minėta 1 priemonė „Kompleksinė ekologiško viešojo transporto plėtra“, kurios parinktos veiklos veikiau atspindėjo vien strateginius ilgalaikės plėtros tikslus (šiuo atžvilgiu, tinkamumas yra vertinamas teigiamai), nei projektus įgyvendinusių Lietuvos savivaldybių transporto sektoriaus plėtros galimybes ir poreikius.

¹²⁸ Vilniaus m. sav. Miesto ūkio ir transporto departamento specialistai, interviu, Vilnius, 2016 m. lapkričio 14 d.

¹²⁹ VĮ „Vidaus vandens kelių direkcija“ Kelių ir hidrotechnikos statinių priežiūros tarnybos viršininkas, interviu, Kaunas, 2016 m. lapkričio 15 d.

¹³⁰ Vilniaus raj. sav. administracijos Investicijų skyriaus vedėja ir specialistai, interviu, Vilnius, 2016 m. lapkričio 11 d.

Išnagrinėjus parinktas 2007–2013 m. ES finansavimo priemones bei remiamas veikas besikeičiančios ekonominės situacijos kontekste, daroma išvada, jog dar laikotarpio pradžioje iškelti transporto sektoriaus plėtros prioritetai yra ilgalaikiai, nepriklausantys nuo analizuojamiems metams būdingo ekonominio cikliškumo. Tai patvirtina ir Lietuvos bei ES lygmeniu išleisti plėtros planai, gairės.

Galų gale, vertinama, jog paramos skyrimo procedūros, nustatytos 2007–2013 m. ES finansavimo laikotarpiui, buvo tinkamos transporto sektoriaus plėtros tikslams ir uždaviniams pasiekti. Pasirinkti tvarkų skirtumai tarp regionų (1 priemonė) ir valstybės (9 priemonės) projektų planavimo glaudžiai siejosi su finansavimo priemonių tematika ir kontekstu. Kito tipo procedūros tiek projektus įgyvendinusių, tiek juos administravusių ir paramą skirsčių įstaigų / institucijų atstovų paprastai buvo įvertinamos teigiamai. Dalis respondentų pabrėžė, jog svarbu išlaikyti procedūrų aiškumą, užkirsti kelią perteklinei dokumentacijai ir administracinei naštai. Šiame kontekste itin svarbus glaudus, operatyvus tarpinstitucinis bendradarbiavimas.

2.4. Suplanuotų ir įgyvendintų projektų tinkamumas tikslams, uždaviniams pasiekti

Šiame ataskaitos skyriuje atsakoma į Vertinimo klausimą:

- Ar tikslams, uždaviniams pasiekti suplanuoti ir įgyvendinti tinkamiausi projektai?

Atliekama didžiausios apimties projektų ir bendrinė visų suplanuotų ir įgyvendintų finansuotų projektų analizė. Toliau pateikiamoms išvadoms dėl projektų tinkamumo sudaryti remtasi pirminiais (*esparama.lt*) ir antriniais (SSVP, EAVP) informacijos šaltiniais, loginių sąsajų, lyginamosios analizės rezultatais, paramą gavusių ir skirsčių / administravusių įstaigų / institucijų atstovų interviu metu gautomis įžvalgomis ir ekspertiniu vertinimu.

2.4.1. Didžiausios apimties suplanuotų ir įgyvendintų projektų tinkamumo vertinimas

Siekiant įvertinti, ar suplanuoti ir įgyvendinti projektai atitinka strateginius tikslus ir uždavinius, atlikta loginių sąsajų analizė tarp 3 didžiausios apimties projektų¹³¹, finansuotų kiekvienos iš vertinamų priemonių, ir strateginių tikslų bei uždavinių. Ataskaitos priede (žr. Priedą 4) pateiktas tinkamumo vertinimas 30-ties projektų lygmeniu. Vertinimui atlikti naudotasi pirminiais ir antriniais informacijos šaltiniais (*esparama.lt*¹³², SSVP¹³³, EAVP¹³⁴); vadovautasi šia logine finansuotų projektų tinkamumo sąsaja:

Strateginiai programos tikslai → strateginiai programos uždaviniai → priemonės tikslai → priemonės uždaviniai → remiamos veiklos → suplanuoti ir įgyvendinti projektai

Įvertinus didžiausios visų finansavimo priemonių apimties projektus (žr. Priede 4 pateikiamos lentelės stulpelį „Išvada dėl projekto tinkamumo“) daroma išvada, jog projektai yra tiesiogiai susiję su strateginiais tikslais ir uždaviniais. Nagrinėtų projektų specifika ir įgyvendinami ES intervencijų veiksmai yra glaudžiai susiję su 2007–2013 m. laikotarpio pradžioje identifikuota šalies transporto sektoriaus problematika ir tiesiogiai prisideda prie aktualiausių iššūkių, problemų sprendimo.

Įvertinus po 3 didžiausios apimties 2007–2013 m. ES finansavimo laikotarpio priemonių projektus, vertinama, jog šie Bendrijos remiami veiksmai yra tinkamos priemonės pasiekti strategijose (SSVP ir EAVP) numatyta poveikį ir įgyvendinti programuotus pokyčius. Visi vertinti projektai buvo tinkami strateginių šalies tikslų ir uždavinių kontekste.

2.4.2. Bendrinis suplanuotų ir įgyvendintų projektų bei remiamų veiklų tinkamumo vertinimas

Vertinant suplanuotų ir įgyvendintų projektų tinkamumą strateginiams tikslams ir uždaviniams pasiekti, pažymėtina, jog projektų tinkamumo finansuoti vertinimas apima kiekvienos paraiškos atitikimą bent vienam veiksmų programos ir jos prioriteto tikslui, uždaviniui, taip pat – atitikimą pagal tam tikrą prioritetą numatomoms remti veikloms. Toliau iliustruojamas atsitiktiniu būdu parinktos 2 priemonės „Kelių ir geležinkelių tinklo tobulinimas gerinant saugų eismą ir mažinant neigiamą poveikį aplinkai“ paraiškų vertinimo kriterijus Nr. 1 (žr. Pav. 22).

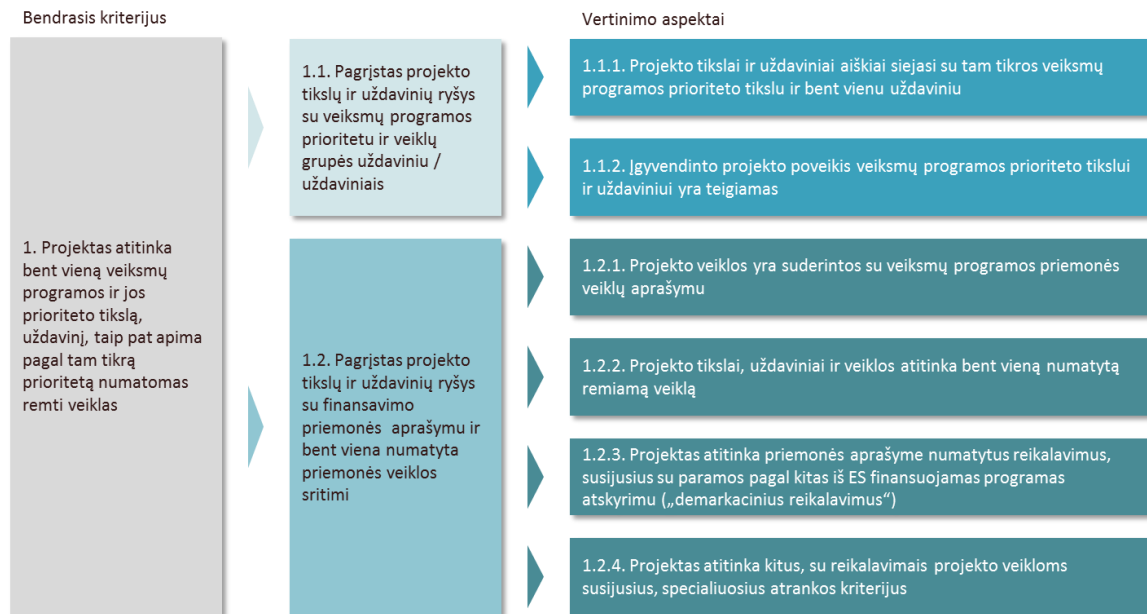
¹³¹ Daroma prielaida, jog 3 didžiausios apimties projektų tinkamumo vertinimas leis reprezentatyviai įvertinti visas finansavimo priemones detalesniu (projekto) lygmeniu. Remiantis *esparama.lt* duomenimis, Priede 4 išskirtiems projektams (30 iš 356: 8,4 %) skirtas finansavimas siekia 708,8 mln. Eur – 40,7 % nuo viso transporto sektoriaus projektams įgyvendinti skirto finansavimo (1,743 mlrd. Eur).

¹³² Lietuvos Respublikos finansų ministerija. ES struktūrinė parama 2007–2013 m. 2016 lapkričio mėn. <<http://www.esparama.lt/>>

¹³³ Lietuvos Respublikos Vyriausybė. 2007–2013 m. Sanglaudos skatinimo veiksmų programa. 2009. <http://www.esparama.lt/es_parama_pletra/filai/fm/teises_aktai/Stebešenos_komiteto_nutarimai/VP3-2009-05-14.pdf>

¹³⁴ Lietuvos Respublikos Vyriausybė. 2007–2013 m. Ekonomikos augimo veiksmų programa. 2013. <http://www.esparama.lt/es_parama_pletra/filai/teises_aktai/Atnaujinta_EAVP_2014_06_02.pdf>

Pav. 22: Projekto atitikimo strateginiams tikslams ir uždaviniams vertinimas



Šaltinis: sudaryta autorių, remiantis priemonės „Kelių ir geležinkelių tinklo tobulinimas gerinant saugų eismą ir mažinant neigiamą poveikį aplinkai“ PFSA

Tokia paraiškų vertinimo procedūra sudaro tinkamas prielaidas užtikrinti, jog būtų finansuoti tik tie projektai, kurių tikslas tiesiogiai atitinka strateginiuose dokumentuose apibrėžtas veiksmų kryptis. Toliau pateikiamas bendrinis kiekvienos iš analizuojamų finansavimo priemonių projektų vertinimas, išskiriant suplanuotų ir įgyvendintų projektų tipus, pareiškėjus ir jų tinkamumą strateginiams tikslams ir uždaviniams pasiekti.

1 priemonė „Kompleksinė ekologiško viešojo transporto plėtra“

1 vertinama finansavimo priemone, atitinkančia 3 SSVP tikslo uždavinį „Oro kokybės gerinimas“, numatyta kurti ekonomiškai efektyvią viešojo transporto sistemą, derinti visų transporto rūšių plėtrą, teikiant pirmenybę mažesnei neigiamą poveikį aplinkai darančiam viešajam transportui, atnaujinti viešojo keleivinio transporto priemonių parką¹³⁵. Priemonės apimtyje įgyvendinta 12 projektų¹³⁶, kuriuos vykdė Kauno, Vilniaus, Klaipėdos, Šiaulių, Panevėžio miestų savivaldybės. Tai, jog ekologiško viešojo transporto plėtra vyko visuose šalies didmiesčiuose, indikuoja darnų ir kompleksinę vystymąsi.

Pasirinkti ir įgyvendinti projektai tiesiogiai prisidėjo prie strateginių tikslų ir uždavinių įgyvendinimo: įsigytos ekologiško viešojo transporto priemonės, atnaujinti miestų autobusų parkai, įrengti dviračių ir / ar pėsčiųjų takai, statyti troleibusų kontaktiniai tinklai, modernizuota viešojo transporto infrastruktūra. Tai rodo, jog strateginių priemonės tikslų ir uždavinių buvo siekiama įvairiapusiškai; pasirinkti projektai buvo tinkami jų įgyvendinimui. Vis dėlto, pažymėtina, jog dalies priemonės apimtyje numatytų remiamų veiklų projektus įgyvendinusios savivaldybės nevykdė: gatvių dalies, skirtos viešojo transporto judėjimui, rekonstrukcijos („A“ juostų, įvažų į stoteles, stotelių paviljonų, atitvarų, žymėjimų ir kelio ženklų įrengimo), automobilių ir dviračių stovėjimo aikštelių, skirtų persėsti į viešojo transporto priemones (angl. *Park&Ride*

¹³⁵ Lietuvos Respublikos Vyriausybė. 2007–2013 m. Sanglaudos skatinimo veiksmų programa. 2009.

<http://www.esparama.lt/es_parama_pletra/failai/fm/teises_aktai/Stebešenos_komiteto_nutarimai/VP3-2009-05-14.pdf>

¹³⁶ Lietuvos Respublikos finansų ministerija. ES struktūrinė parama 2007–2013 m. 2016 m. lapkričio mėn. <<http://www.esparama.lt/>>

ir *Bike&Ride*), įrengimo, geležinkelio ir kelių keleivinių viešojo transporto priemonių pritaikymo dviračiams gabenti.

2 priemonė „Kelių ir geležinkelių tinklo tobulinimas gerinant saugų eismą ir mažinant neigiamą poveikį aplinkai“

2 analizuojama finansavimo priemonė siekia 3 EAVP tikslo uždavinio „Eismo saugos inžinerinių priemonių diegimas“. Veiksmų plane numatyta pertvarkyti kelių sankryžas į žiedines ir reguliuojamas šviesoforais, statyti skirtingų lygių sankryžas ir pėsčiųjų perėjimus, apšviesti atskirus kelių ruožus, įrengti pėsčiųjų ir dviračių takus, efektyviau kontroliuoti transporto priemonių techninę būklę, įrengti kitas saugaus eismo priemones, kryptingai gerinti susisiekimo tarp verslo centrų, gyvenamųjų zonų sąlygas, sumažinti infrastruktūros priežiūros ir transporto priemonių eksploatacines išlaidas, sutrumpinti transportavimo laiką, nuolat pertvarkyti ir plėtoti valstybinės ir vietinės reikšmės transporto tinklą, užtikrinantį prieigą prie rinkų bei reikiamus teritorijų ekonominius ryšius, išasfaltuoti žvyrkelius, rekonstruoti atskirus regioninio tinklo ruožus. Geležinkelių transporto tinklui numatyta atstatyti viršutinę kelių konstrukciją, tiltus, pralaidas, modernizuoti elektros tiekimo, signalizacijos, ryšių ir telekomunikacijų sistemas, įdiegti infrastruktūros diagnostikos bei atnaujintą ekstremalių ir krizinių situacijų valdymo sistemą, rekonstruoti geležinkelio stotis ir terminalus, atnaujinti kitus geležinkelių infrastruktūros objektus, įsigyti naujus riedmenis, ekstremalių situacijų likvidavimo įrangą, kelio priežiūros ir remonto mašinas¹³⁷.

LAKD ir AB „Lietuvos geležinkeliai“ šios finansavimo priemonės apimtyje įgyvendino 4 projektus¹³⁸, tiesiogiai tenkinančius įvardintus programuotus siekius. Pasirinkti ir įgyvendinti projektai užtikrino eismo saugos ir aplinkosaugos priemonių įdiegimą bei eismo saugumo užtikrinimo programos įgyvendinimą, kurios metu atnaujinta ekstremalių ir krizinių situacijų geležinkelyje valdymo sistema (žr. Priedą 4). Daroma išvada, jog pasirinkti projektai buvo tinkami 2007–2013 m. programuotų tikslų ir uždavinių įgyvendinimui.

3 priemonė „Valstybinės reikšmės kelių ir geležinkelių infrastruktūros techninių parametų gerinimas“

Remiantis EAVP numatytais strateginiais Lietuvos transporto sektoriaus siekais, 3 priemonė prisideda prie uždavinio „Valstybinės ir regioninės reikšmės transporto infrastruktūros techninių parametų gerinimas“ siekimo. Įgyvendinant šios finansavimo priemonės projektus, numatyta pertvarkyti kelių sankryžas į žiedines ir reguliuojamas šviesoforais, statyti skirtingų lygių sankryžas ir pėsčiųjų perėjimus, apšviesti atskirus kelių ruožus, įrengti pėsčiųjų ir dviračių takus, kryptingai gerinti susisiekimo tarp verslo centrų, gyvenamųjų zonų sąlygas, sumažinti infrastruktūros priežiūros ir transporto priemonių eksploatacines išlaidas, sutrumpinti transportavimo laiką. Siekta nuolat pertvarkyti ir plėtoti valstybinės ir vietinės reikšmės transporto tinklą, užtikrinantį prieigą prie rinkų bei reikiamus teritorijų ekonominius ryšius, efektyviau kontroliuoti transporto priemonių techninę būklę, įrengti kitas saugaus eismo priemones, išasfaltuoti žvyrkelius, rekonstruoti atskirus regioninio tinklo ruožus, geležinkeliuose atstatyti viršutinę kelių konstrukciją, tiltus, pralaidas, modernizuoti elektros tiekimo, signalizacijos, ryšių ir telekomunikacijų sistemas, įdiegti infrastruktūros diagnostikos bei atnaujintą ekstremalių ir krizinių situacijų valdymo sistemą, rekonstruoti geležinkelio stotis ir terminalus, atnaujinti kitus geležinkelių infrastruktūros objektus, įsigyti naujus riedmenis, ekstremalių situacijų likvidavimo įrangą, kelio priežiūros ir remonto mašinas¹³⁸.

Pagal finansavimo priemonę įgyvendinti 23 LAKD, AB „Lietuvos geležinkeliai“ ir VĮ „Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija“ projektai¹³⁸. Įgyvendintų projektų tikslai ir uždaviniai tiesiogiai prisidėjo prie strateginių tikslų ir uždavinių siekimo. Projektų metu modernizuotos jungiamosios geležinkelių linijos, pertvarkytas geležinkelių tinklas Klaipėdos jūrų uosto transporto mazge, asfaltuoti žvyrkeliai, vykdyta jungčių su tarptautiniais koridoriais plėtra, rekonstruoti krašto ir rajoniai keliai, rekonstruotas / įrengtas

¹³⁷ Lietuvos Respublikos Vyriausybė. 2007–2013 m. Ekonomikos augimo veiksmų programa. 2013. <http://www.esparama.lt/es_parama_pletra/failai/teisės_aktai/Atnaujinta_EAVP_2014_06_02.pdf>

¹³⁸ Lietuvos Respublikos finansų ministerija. ES struktūrinė parama 2007–2013 m. 2016 m. lapkričio mėn. <<http://www.esparama.lt/>>

geležinkelių viadukas. Gerindami įvairaus tipo techninius parametrus, visi įgyvendinti projektai tiesiogiai siekė programuotų tikslų ir uždavinių.

4 priemonė „Savivaldos transporto infrastruktūros modernizavimas ir plėtra“

4 finansavimo priemonė „Savivaldos transporto infrastruktūros modernizavimas ir plėtra“ prisidėjo prie EAVP uždavinio „Valstybinės ir regioninės reikšmės transporto infrastruktūros techninių parametru gerinimas“ siekimo. Programuoti tikslai ir uždaviniai sutapo su 3 priemonės strateginiais siekiais¹³⁹. Priemonės apimtyje įgyvendinti 233 projektai, kuriuos vykdė 60 LR savivaldybių administracijų¹⁴⁰. Tai, jog projektai buvo įgyvendinami visos šalies mastu, indikuoja darnią investicijų sklaidą ir tinkamas prielaidas tolygiai šalies transporto sektoriaus plėtrai.

Tarp dažniausiai patvirtintų finansuoti projektų – gatvių / dviračių takų rekonstrukcija ir modernizavimas, žvyrkelių asfaltavimas, šaligatvių / šlaitų sutvirtinimas, naujų gatvės dalių įrengimas, gatvių sujungimas / infrastruktūros sukūrimas, dviračių takų įrengimas. Visi įgyvendinti projektai tiesiogiai prisidėjo prie strateginių tikslų ir uždavinių siekimo, todėl yra vertinami kaip tinkami.

5 priemonė „Sąlygų regioninei laivybai gerinimas, keleivių aptarnavimo pajėgumų tobulinimas“

Strateginis EAVP numatytas 5 finansavimo priemonės tikslas – siekti įgyvendinti uždavinį „Regioninės vandens transporto infrastruktūros plėtra“. Šis uždavinys numato modernizuoti regioninę vandens transporto infrastruktūrą, skatinti komercinę, jūrinio turizmo ir pramogų laivybą, šiaurinėje Lietuvos pakrantės dalyje atstatyti tarpukariu funkcionavusį Šventosios uostą, pagerinti vidaus vandenų kelių infrastruktūros objektus, kurie leistų gabenti Nemunu ir krovinius, ir keleivius, perkelti mažųjų laivų ir valčių dislokacijos vietą į pietinę uosto dalį¹⁴⁰.

VĮ „Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija“ ir VĮ „Vidaus vandens kelių direkcija“ įgyvendino 5 projektus¹⁴⁰, kurie tiesiogiai ir reikšmingai prisidėjo prie strateginių tikslų ir uždavinių siekimo: finansuotas techninės dokumentacijos parengimas Šventosios valstybinio jūrų uosto infrastruktūros statybai ir akvatorijos gilimui, vykdyta naujos Marvelės krovininės prieplaukos Kaune statyba (techninės dokumentacijos parengimas ir statybos darbai), hidrotechninių statinių (bunų) rekonstrukcija tarptautinės reikšmės vidaus vandenų kelio E41 ruože (techninės dokumentacijos parengimas ir rekonstrukcijos darbai).

6 priemonė „Transeuropinės reikšmės automobilių kelių infrastruktūros pralaidumo didinimas, techninių parametru gerinimas“

6 vertinama finansavimo priemonė „Transeuropinės reikšmės automobilių kelių infrastruktūros pralaidumo didinimas, techninių parametru gerinimas“ prisideda prie strateginio EAVP uždavinio „Nepakankamų sausumos transporto infrastruktūros jungčių su kitomis ES valstybėmis ir trečiųjų šalių transporto tinklais išplėtojimas, TEN-T tinklo pritaikymas augančiam eismo intensyvumui“. Šiuo uždaviniu siekiama stiprinti važiuojamąsias kelių dalis, užtikrinti pakankamą kelių pralaidumą, toliau tobulinti bei rekonstruoti automagistralių tinklą (tiesiant naujus aplinkkelius ir trūkstamas TEN-T elementų jungtis ar rekonstruojant esamas, didinant eismo juostų skaičių, diegiant eismo saugos inžinerinę infrastruktūrą, aplinkosaugos priemones, plėtojant automagistrales), įrengti skirtingų lygių sankryžas, saugias perėjas pėstiesiems ir dviratininkams, rekonstruoti ir plėtoti jungiamuosius kelius šalia automagistralės kategorijos kelių, įrengti vientisus atitvarus automagistralių skiriamosiose juostose¹³⁹.

19 LAKD įgyvendintų projektų¹⁴⁰ tiesiogiai prisideda prie strateginių tikslų ir uždavinių įgyvendinimo. Jų metu vykdyti transeuropinio tinklo rekonstravimo darbai – dangos platinimas, stiprinimas ir rekonstravimas – sutampa su įvardintais EAVP numatytais kelių infrastruktūros gerinimo darbais. Projektų veiklos buvo vykdomos plačiu mastu visoje šalies teritorijoje: keliuose E85 (Vilnius–Kaunas–Klaipėda, Vilnius–Lyda), E262 (Kaunas–Zarasai–Daugpilis), E67 (Via Baltica), E272

¹³⁹ Lietuvos Respublikos Vyriausybė. 2007–2013 m. Ekonomikos augimo veiksmų programa. 2013. <http://www.esparama.lt/es_parama_pletra/failai/teisės_aktai/Atnaujinta_EAVP_2014_06_02.pdf>

¹⁴⁰ Lietuvos Respublikos finansų ministerija. ES struktūrinė parama 2007–2013 m. 2016 m. lapkričio mėn. <<http://www.esparama.lt/>>

(Vilnius–Panevėžys–Šiauliai–Palanga), E77 (Ryga–Šiauliai–Tauragė–Kaliningradas), E28 (Vilnius–Minskas, Vilnius–Prienai–Marijampolė).

7 priemonė „Transeuropinės reikšmės geležinkelio linijų modernizavimas ir plėtra, reikiamos infrastruktūros sukūrimas viešiesiems logistikos centrams steigti“

7 vertinama finansavimo priemonė „Transeuropinės reikšmės geležinkelio linijų modernizavimas ir plėtra, reikiamos infrastruktūros sukūrimas viešiesiems logistikos centrams steigti“ siekia EAVP programuoto uždavinio „Nepakankamų sausumos transporto infrastruktūros jungčių su kitomis ES valstybėmis ir trečiųjų šalių transporto tinklais išplėtojimas, TEN-T tinklo pritaikymas augančiam eismo intensyvumui“. Geležinkelių tinklui šis uždavinys numatė gerinti technologinius, ekologinius ir ekonominius sistemos parametrus (panaudojant pažangiausius techninius sprendimus bei technologijas), modernizuoti transeuropinės reikšmės geležinkelio linijas, didinti jų pralaidumą, atnaujinti signalizacijos ir telekomunikacijų sistemas bei įdiegti ir atnaujinti infrastruktūros diagnostikos bei ekstremalių ir krizinių situacijų geležinkelyje valdymo sistemas bei statyti ES standartus atitinkančią europinio standarto geležinkelio liniją „Rail Baltica“. Taip pat numatyta kurti viešąją infrastruktūrą moderniems logistikos centrams steigti, vykdyti jų integraciją į Europos žemyne ir Baltijos jūros regione kuriamą logistikos centrų tinklą, sudaryti sąlygas vystyti intermodaliniam transportui¹⁴¹.

AB „Lietuvos geležinkeliai“ (17 iš 18 finansuotų projektų) ir Šiaulių m. sav. administracijos (1 iš 18 finansuotų projektų)¹⁴² įgyvendinti projektai tiesiogiai ir reikšmingai prisideda prie strateginių tikslų ir uždavinių siekimo. Finansuotų projektų metu vykdyta esamų geležinkelio ruožų rekonstrukcija, atstatymas ir modernizavimas bei geležinkelio linijų statyba, signalizacijos ir elektros tiekimo įrenginių modernizavimas, infrastruktūros diagnostikos sistemų įrengimas, geležinkelių linijų elektrifikavimas, eismo valdymo centro įrengimas bei intermodalinio terminalo Vilniaus ir Kauno viešuosiuose logistikos centruose projektavimas ir statyba. Visi projektai vertinami kaip tinkami strateginiams tikslams ir uždaviniams siekti.

8 priemonė „Krovinių ir keleivių aptarnavimo infrastruktūros plėtra Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste“

8 finansavimo priemonė prisideda prie EAVP uždavinio „Svarbiausio šalies tranzito mazgo – Klaipėdos jūrų uosto – geresnis potencialo panaudojimas ir konkurencingumo didinimas“ įgyvendinimo. Veiksmų programoje numatyta modernizuoti prekių ir keleivių aptarnavimo infrastruktūrą, didinti uosto gylius, rekonstruoti ir statyti krantines, gerinti uosto sąveiką su geležinkelio ir automobilių transportu, didinti privažiavimo kelių pralaidumą, saugumą bei mažinti neigiamą poveikį aplinkai¹⁴¹.

14 VĮ „Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija“, Klaipėdos m. sav. administracijos ir AB „Lietuvos geležinkeliai“ vykdytų projektų¹⁴² prisidėjo prie įvardintų strateginių tikslų ir uždavinių įgyvendinimo. Vertinamojo finansavimo laikotarpio metu vykdytas laivybos kanalų gilinimas ir platinimas, strategiškai svarbių kelių transporto linijų Klaipėdos mieste rekonstrukcija, Klaipėdos geležinkelio mazgo plėtra, keleivinių ir krovinių keltų terminalo infrastruktūros įrengimas, automobilių tilto, pervažių rekonstrukcijos, privažiavimo kelių pertvarkymas į multimodalių krovinių terminalus pietinėje uosto dalyje. Tobulindami krovinių ir keleivių transporto tinklo infrastruktūrą, visi įgyvendinti projektai buvo tinkami strateginiams tikslams ir uždaviniams pasiekti.

9 priemonė „Tarptautinių oro uostų keleivių terminalų išplėtimas, skrydžių saugos ir aviacijos saugumo priemonių diegimas“

9 vertinama finansavimo priemonė „Tarptautinių oro uostų keleivių terminalų išplėtimas, skrydžių saugos ir aviacijos saugumo priemonių diegimas“ prisideda prie EAVP uždavinio „Tarptautinių oro uostų infrastruktūros pajėgumo išvystymas“ įgyvendinimo. Veiksmų programoje numatyti siekiai – tobulinti oro

¹⁴¹ Lietuvos Respublikos Vyriausybė. 2007–2013 m. Ekonomikos augimo veiksmų programa. 2013.

<http://www.esparama.lt/es_parama_pletra/failai/teisės_aktai/Atnaujinta_EAVP_2014_06_02.pdf>

¹⁴² Lietuvos Respublikos finansų ministerija. ES struktūrinė parama 2007–2013 m. 2016 m. lapkričio mėn. <<http://www.esparama.lt/>>

uostų ir oro eismo valdymo paslaugų teikimo infrastruktūrą, modernizuoti keleivių terminalus, plėtoti teikiamų paslaugų sistemą, diegti naujos skrydžių saugos ir aviacijos saugumo priemonės bei kurti keleivių tranzito infrastruktūrą¹⁴¹.

17 vertinamuoju ES finansavimo laikotarpiu vykdytų projektų įgyvendino pareiškėjas VĮ „Lietuvos oro uostai“¹⁴³. Suplanuoti projektai buvo vykdyti visuose tarptautiniuose oro uostuose ir tiesiogiai prisidėjo prie strateginių tikslų ir uždavinių įgyvendinimo. Tarptautiniame Vilniaus oro uoste suplanuota statyti naują keleivių terminalą ne Šengeno šalių keleiviams, rekonstruoti oro uosto perono dangą ir oro uosto tvorą, rekonstruoti riedėjimo takus „D“ ir „F“, statyti riedėjimo taką 9.4 („E“), oro uosto garažą rekonstruoti į priešgaisrinės gelbėjimo stoties pastatą, atnaujinti oro uosto keleivių terminalo galerijas. Tarptautiniame Kauno oro uoste suplanuota modernizuoti aerodromą, išplėsti keleivių terminalą (pritaikyti Šengeno zonos reikalavimams), statyti riedėjimo taką ir peroną. Tarptautiniame Palangos oro uoste taip pat suplanuota vykdyti keleivių terminalo rekonstrukciją (pritaikymą Šengeno zonos reikalavimams), vykdyti projektavimo darbus šiauriniam orlaivių riedėjimo takui su peronu bei vykdyti statybos ir projektavimo darbus keleivių terminalo plėtrai, degalų bazės modernizavimui, avarinių gelbėjimo darbų pastatui. Visi šie projektai tiesiogiai prisidėjo prie strateginių tikslų ir uždavinių siekimo, modernizuodami ir plėsdami tarptautinių oro uostų infrastruktūrą.

10 priemonė „Saugų eismą gerinančios inžinerinės infrastruktūros diegimas, miestų aplinkelių tiesimas“

10 finansavimo priemonė „Saugų eismą gerinančios inžinerinės infrastruktūros diegimas, miestų aplinkelių tiesimas“ prisideda prie EAVP uždavinio „Transporto avaringumo ir grūsčių TEN-T tinkle mažinimas“ siekimo. Įgyvendinant šį uždavinį, planuota stiprinti važiuojamąsias kelio dalis, užtikrinti pakankamą kelių pralaidumą, toliau tobulinti bei rekonstruoti automagistralių tinklą (tiesiant naujus aplinkkelius ir trūkstamas TEN-T elementų jungtis ar rekonstruojant esamas, didinant eismo juostų skaičių, diegiant eismo saugos inžinerinę infrastruktūrą, aplinkosaugos priemones), įrengti skirtingų lygių sankryžas, saugias perėjas pėstiesiems ir dviratininkams, rekonstruoti ir plėtoti jungiamuosius kelius šalia automagistralės kategorijos kelių bei įrengti vientisus atitvarus automagistralių skiriamosiose juostose¹⁴⁴.

Priemonės apimtyje suplanuota ir įgyvendinta 10 projektų, kurių pareiškėjai – LAKD ir Vilniaus m. sav. administracija¹⁴³. Suplanuoti projektai tiesiogiai prisideda prie įvardintų strateginių tikslų ir uždavinių pasiekimo: vykdyta transeuropinio tinklo kelių E85 ir E272 bei transeuropinės reikšmės kelio Nr. 141 plėtra (apvažiavimo / aplinkkelio tiesimas, kelių rekonstrukcija), transeuropinio tinklo jungties – aplinkelių tiesimas, kelio rekonstrukcija ir kelių transporto jungties su Vilniaus oro uostu gerinimas.

Visų 10 numatytų 2007–2013 m. finansavimo priemonių apimtyje įgyvendintų projektų tinkamumas strateginiuose dokumentuose numatytiems tikslams ir uždaviniams pasiekti buvo detalai vertinamas skirstant priemonėms numatytą paramą. Dėl šios priežasties visi plėtros projektai, įgyvendinti transporto sektoriuje, vertinami kaip tinkami strateginių siekių kontekste.

Siūloma tobulinti projektų atrankos – įtraukimo į valstybės ir regionų projektų sąrašus – principus

Remiantis *esparama.lt* interneto puslapyje teikiama paraiškų ir pasirašytų sutarčių statistika, vertinamiems 2007–2013 m. ES finansuojamiems projektams įgyvendinti užregistruotos 384 paraiškos, tačiau pasirašytos 356 sutartys (28, arba 7,3 % paraiškų nebuvo patvirtintos finansuoti). Neapibrėžtas skaičius projektų idėjų buvo atmesta dar prieš formuojant projektinius pasiūlymus, sudarant Ilgalaike (iki 2025 metų) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategiją¹⁴⁵.

¹⁴³ Lietuvos Respublikos finansų ministerija. ES struktūrinė parama 2007–2013 m. 2016 m. lapkričio mėn. <<http://www.esparama.lt/>>

¹⁴⁴ Lietuvos Respublikos Vyriausybė. 2007–2013 m. Ekonomikos augimo veiksmų programa. 2013. <http://www.esparama.lt/es_parama_pletra/failai/teises_aktai/Atnaujinta_EAVP_2014_06_02.pdf>

¹⁴⁵ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2005 m. birželio 23 d. nutarimas Nr. 692 „Dėl ilgalaike (iki 2025 metų) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategijos patvirtinimo“. Valstybės žinios, 2005, Nr. 79-2860.

Vertinant projektų tinkamumą 2007–2013 m. ES finansavimo periodo tikslams ir uždaviniams pasiekti, pasikliaunama 2 kriterijais:

- Formaliu ir faktiškai pagrįstu projektų atitikimu konkrečioms strateginių dokumentų prioritetams (žr. Pav. 22);
- Projektų priklausymui prieš SSVP ir EAVP sudarytiems veikslių planams, strategijoms.

Pastarasis kriterijus apima detalų nacionalinio / regioninio lygmens projektų ir plėtros kryptių planavimą, tačiau sektoriui sudarytų metodinių gairių, kaip į strategijas ir veikslių planus atrinkti tinkamiausius, ilgalaikius rezultatus ir efektyvumą užtikrinančius projektus, šiuo metu nėra parengta. Tokio tipo metodinės gairės leistų objektyviau įvertinti projektus tarpusavyje, prioritetizuoti valstybės / ES intervencijas ilgalaikių plėtros siekių kontekste.

Šiuo metu taikoma projektų atrankos tvarka yra vertinama kaip tobulintina:

- Kiekybiniai, faktiškai pagrįsti ir įvairioms iškeltais problemoms sprendžiančioms projektų alternatyvoms universalūs strateginių plėtros gairių atitikimo kriterijai 2007–2013 m. ES finansavimo laikotarpiu nebuvo aiškūs. Pažymima, jog strateginių prioritetų sudarymas pagal pateiktus aktualiausius pareiškėjų / transporto sektoriaus infrastruktūros modernizavimo poreikius yra tobulintina praktika.
- Kokybinis, ekspertinis projekto tikslingumo vertinimas yra komplikotas; individualių projektinių pasiūlymų įvertinimas tikslingumo, tinkamiausios pasirinktos įgyvendinimo alternatyvos aspektu gali būti įvardijamas kaip „pilkoji zona“¹⁴⁶. Projektinių pasiūlymų formavimo ir atrankos įgyvendinimas, įvedant ekspertinio vertintojo išvadų pateikimą, vertinamas kaip potencialiai nešantis pridėtinę vertę¹⁴⁷. Dėl šios priežasties rekomenduojama įtraukti TID specialistus į projektinių pasiūlymų vertinimą, jį atliekant kartu su LR SusMin atstovais ir taip stiprinant sąnaudų ir naudos analizės rezultatus ekspertiniu, technologiniu ir strateginiu požiūriu (žr. skyrių 5.3).
- Pareiškėjai formavo projektinius pasiūlymus pagal pačius reikalingiausius atitinkamos organizacijos poreikius – reikalingus atnaujinti infrastruktūros elementus^{148, 149}. Projektinių pasiūlymų formavimas prioritetizuojant įstaigos / institucijos poreikius, o ne strateginę transporto sektoriaus plėtrą, yra aktualesnis smulkesniems projektų pareiškėjams.
- LR savivaldybių veiklos planavimo tvarka lemia, jog ES finansuojamų projektų tinkamumas buvo grindžiamas sudarytais individualiais strateginiais planais^{150, 151}. Jų atitikimas Lietuvos ir Bendrijos transporto sektoriaus plėtros ilgalaikiams siekiams nėra tiesioginis.

Nors formalus individualių projektų atitikimas SSVP ir EAVP suformuotiems tikslams ir uždaviniams yra užtikrinamas paramos skyrimo procedūros metu, jų tinkamumo ilgalaikiai, darniai ir prioritetinei transporto sektoriaus plėtrai vertinimas yra labiau komplikotas. 2007–2013 m. ES finansavimo periodo metu sudarant valstybės ir regionų projektų sąrašus, kliautasi jau suformuotomis nacionalinėmis / regioninėmis plėtros strategijomis, kurios buvo kuriamos orientuojantis tiek į ilgalaikius siektinus tikslus, tiek į pareiškėjų ir transporto šakų infrastruktūros plėtros / atnaujinimo poreikius. Siūloma peržiūrėti projektų atrankos metodologiją, siekiant užtikrinti, kad visais valstybės ir regionų projektų sąrašų sudarymo etapais būtų užtikrinamas projektų susietumas su strateginiais Lietuvos ir ES transporto sektoriaus vystymosi siekais: siūloma stiprinti projektinių pasiūlymų vertinimo etapą TID specialistų

¹⁴⁶ TID Geležinkelių projektų skyriaus vedėjas, interviu, Vilnius, 2016 m. lapkričio 8 d.

¹⁴⁷ TID Regioninės plėtros projektų skyriaus vedėja, interviu, Vilnius, 2016 m. lapkričio 16 d.

¹⁴⁸ VĮ „Lietuvos oro uostai“ finansinių išteklių vadovė, interviu, Vilnius, 2016 m. lapkričio 6 d.

¹⁴⁹ VĮ „Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija“ Plėtros skyriaus viršininkas ir specialistai, interviu, Klaipėda, 2016 m. lapkričio 15 d.

¹⁵⁰ Vilniaus m. sav. administracijos Miesto ūkio ir transporto departamento specialistai, interviu, Vilnius, 2016 m. lapkričio 14 d.

¹⁵¹ Vilniaus raj. sav. administracijos Investicijų skyriaus vedėja ir specialistai, interviu, Vilnius, 2016 m. lapkričio 11 d.

teikiamu ekspertiniu, technologiniu ir strateginiu alternatyvų vertinimu.

Apibendrinimas ir išvados

Ataskaitos skyriuje siekta atsakyti, ar tikslams, uždaviniams pasiekti suplanuoti ir įgyvendinti tinkamiausi projektai. Tam atlikta didžiausios apimties projektų siekių lyginamoji analizė strateginių tikslų ir uždavinių kontekste, vadovautasi interviu su transporto sektoriaus specialistais metu gautomis įžvalgomis ir ekspertiniu vertinimu. Daroma išvada, jog visi įgyvendinti projektai tiesiogiai atitiko SSVP ir EAVP nustatytus tikslus ir uždavinius, tačiau siūloma tobulinti jų atrankos procesą.

Pažymėtina, jog formalus ir pareiškėjų pagrįstas projektų atitikimas strateginiams siekiams yra neatsiejama projektų paraiškos vertinimo dalis. Atlikta projektų tinkamumo analizė taip pat parodė, jog tiek didžiausios apimties, tiek bendrinio priemonių lygmeniu vertinti projektai buvo tinkami ir tiesiogiai susieti su strateginiuose dokumentuose įtvirtintomis nuostatomis.

Vis dėlto, vertinant, ar atrinkti projektai buvo patys tinkamiausi iš galimų jų įgyvendinimo alternatyvų, pasigendama aiškių ir metodologiškai vieningų atrankos principų. Didžioji dauguma projektų pateko į valstybės / regionų projektų sąrašus dėka anksčiau sudarytų valstybės / regionų lygmens strategijų, veiksmų planų. Jų sudarymas ir individualių projektų vertinimas ilgalaikės, strateginės šalies ir Bendrijos transporto sektoriaus plėtros požiūriu yra vertinamas kaip tobulintinas: siūloma projektinių pasiūlymų atranką papildyti TID specialistų teikiamu ekspertiniu, technologiniu ir strateginiu alternatyvų vertinimu.

3. ES struktūrinių fondų lėšų panaudojimo poveikio atskiriems transporto rūšių sektoriams vertinimas

Trečiajame ataskaitos skyriuje pateikiamos analizės ir atsakymai į šiuos Techninės specifikacijos 8 punkte iškeltus klausimus:

- Kokie svarbiausi rezultatai sukurti transporto srityje SSVP prioriteto „Aplinka ir darnus vystymasis“, EAVP prioritetų „Esminė ekonominė infrastruktūra“ ir „Transeuropinių transporto tinklų plėtra“ apimtyje?
- Koks SSVP prioriteto „Aplinka ir darnus vystymasis“, EAVP prioritetų „Esminė ekonominė infrastruktūra“ ir „Transeuropinių transporto tinklų plėtra“ uždavinių, rodiklių pasiekimo laipsnis (rezultatyvumas)? Kas lėmė tokį uždavinių, rodiklių pasiekiamumą (pagrindiniai sėkmės veiksniai ir kliūtys / problemos – vidiniai ir išoriniai)?
- Kaip ir kiek prioriteto investicijos prisidėjo prie SSVP ir EAVP atitinkamų strateginių konteksto rodiklių pasiekimo?
- Kaip šios intervencijos prisidėjo prie laikotarpio pradžioje identifikuotų problemų sprendimo? Ar pasiekti rezultatai ir poveikis atitinka tikslinių grupių poreikius ir interesus?
- Koks šių intervencijų santykis su kitomis priemonėmis ir projektais, finansuotais 2007–2013 metų ES struktūrinių fondų lėšomis (suderinamumo, papildomumo, dubliavimo aspektais)?

Prieš pateikiant ES struktūrinių fondų lėšų panaudojimo poveikio atskirtiems transporto rūšių sektoriams vertinimo rezultatus, svarbu pabrėžti, jog, įgyvendinat 2007–2013 m. laikotarpiu finansuotus projektus, susidurta su svarbiais ekonominės ir socialinės aplinkos iššūkiais, pristatoma toliau.

- Pirma, 2007–2015 m. laikotarpiu, kada buvo įgyvendinami į Vertinimo apimtį patenkantys projektai, kilo **pasaulinė ekonominė krizė**, turėjusi reikšmingą neigiamą poveikį didžiajai daliai gyventojų ir verslo subjektų judumo, tranzito, transporto paslaugų naudojimo sprendimų. Remiantis Lietuvos statistikos departamento duomenimis, nuo 2008 m. iki 2010 m. BVP to meto kainomis sumažėjo -14,3 %. Lyginant BVP *per capita*, rodiklis 2008–2010 m. sumažėjo -11,5 %. Staigios ūkio recesijos ir po jos sekusio nuosaikaus ekonomikos augimo kontekste aukštos infliacijos ir ekonominio aktyvumo laikotarpiu (+35,8 % BVP augimas to meto kainomis nuo 2006 m. iki 2008 m.) suplanuotų stebėsenos rodiklių pasiekimas turėtų būti vertinamas kritiškai. Dėl ekonominio nuosmukio iš emės pakitus projektų įgyvendinimo sąlygoms, dalis stebėsenos rodiklių buvo koreguojami (žr. ataskaitos skyrių 4.4.3).
- Antra, su ekonominiu nuosmukiu glaudžiai susijęs projektų įgyvendinimo laikotarpiui būdingas šalies ūkio **vartojimo lygio sumažėjimas** turėjo didelės ir neigiamos įtakos įvairių prekių pervežimo mastams įvairiomis transporto priemonėmis, verslo subjektų plėtrai. Remiantis Lietuvos statistikos departamento duomenimis, 2008–2010 m. galutinio vartojimo išlaidos sumažėjo -14,1 %. Tuo pačiu laikotarpiu -6,0 % smuko vidutinis mėnesinis *neto* šalies gyventojų darbo užmokestis; nedarbo lygis išaugo nuo 5,8 % iki 17,8 %.
- Trečia, rodiklių, susijusių su keleivių pervežimu ir jų nukeliautais atstumais, kelionių apimtimis tiesioginės įtakos turėjo Lietuvos **gyventojų skaičiaus mažėjimas** dėl neigiamos tarptautinės migracijos (ypač išaugusios ekonominio nuosmukio kontekste) ir natūralios gyventojų kaitos. Remiantis Lietuvos statistikos departamento duomenimis, 2007–2015 m. laikotarpiu gyventojų skaičius sumažėjo -10,1 % (329 tūkst. nuolatinių gyventojų). *Neto* neigiama tarptautinė migracija visu laikotarpiu prisidėjo prie 237 tūkst. gyventojų sumažėjimo; natūrali gyventojų kaita – prie 87 tūkst. gyventojų sumažėjimo.

3.1. Svarbiausi rezultatai, sukurti transporto srityje SSVP 3 prioriteto ir EAVP 4 bei 5 prioritėtų apimtyje; priemonių rezultatyvumas ir jį lėmę veiksniai

Šio skyriaus tikslas – išskirti svarbiausius Lietuvos transporto srityje sukurtus rezultatus (kuriuos apima į Vertinimo apimtį patenkančių 2007–2013 m. ES finansavimo periodo veiksmų programų prioritėtų įgyvendinimas) ir identifikuoti šių rezultatų pasiekimo laipsnį (rezultatyvumą). Skyriuje atsakoma į šiuos Vertinimo klausimus:

- Kokie svarbiausi rezultatai sukurti transporto srityje SSVP prioriteto „Aplinka ir darnus vystymasis“, EAVP prioritėtų „Esminė ekonominė infrastruktūra“ ir „Transeuropinių transporto tinklų plėtra“ apimtyje?
- Koks SSVP prioriteto „Aplinka ir darnus vystymasis“, EAVP prioritėtų „Esminė ekonominė infrastruktūra“ ir „Transeuropinių transporto tinklų plėtra“ uždavinių, rodiklių pasiekimo laipsnis (rezultatyvumas)? Kas lėmė tokį uždavinių, rodiklių pasiekiamumą (pagrindiniai sėkmės veiksniai ir kliūtys / problemos – vidiniai ir išoriniai)?

Skyriuje atliekama aprašomoji statistinė, pirminių ir antrinių informacijos šaltinių turinio analizė, kurios pagrindas – ES struktūrinės paramos kompiuterinėje informacinėje valdymo ir priežiūros sistemoje (SFMIS) teikiami duomenys. Išorės ir vidaus veiksniams, turėjusiems įtakos projektų rezultatyvumui ir svarbiausių pasiekimų identifikavimui, išskirti naudojamos su paramos skirstymu, valdymu ir projektų įgyvendinimu susijusių institucijų atstovų interviu metu gautos įžvalgos, paramos gavėjų elektroninės apklausos rezultatai.

Vertinimo metu nagrinėjamuose strateginiuose šalies transporto sektoriaus plėtros dokumentuose (SSVP¹⁵², EAVP¹⁵³, Ilgalaikėje (iki 2025 metų) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategijoje¹⁵⁴) buvo identifikuotos esminės problemos, su kuriomis susidurta prieš 2007–2013 m. ES finansavimo laikotarpį (žr. skyrių 2.1). Nustatytų problemų sprendimo stebėsenai numatytų SSVP ir EAVP prioritėtų ir jų uždavinių lygmenyje (SSVP ir EAVP prieduose – finansavimo priemonių lygmenyje) išskirti produkto ir rezultato rodikliai, leidžiantys įvertinti, kokių rezultatų pasiekta 2007–2013 m. ES finansavimo laikotarpiui pasibaigus.

3.1.1. Lietuvos transporto plėtros srityje sukurti rezultatai ir jų pasiekimo laipsnis

Šiame skyriuje pateikiami SSVP ir EAVP bei jų prieduose numatyti uždavinių, priemonių įgyvendinimo stebėsenos rodikliai toliau yra naudojami kaip pagrindas į Vertinimo apimtį patenkančių ES 2007–2013 m. struktūrinės paramos priemonių rezultatyvumo analizei. Toliau identifikuojami numatyti bei faktiškai pasiekti priemonių rezultato ir produkto rodikliai, rezultatyvumas, skirtas finansavimas ir projektų, prisidėjusių prie rezultatų siekimo, skaičius.

Lentelėse nurodomi duomenys skirti įvairiapusėms įvertinti priemonių rezultatyvumą:

- Numatytas rodiklis – veiksmų programų prieduose nurodyta planuojama pasiekti stebėsenos rodiklio reikšmė. Lentelėse taip pat pateikiamos koreguotos, naujausios redakcijos veiksmų programose numatytos VP rodiklių reikšmės;

¹⁵² Lietuvos Respublikos Vyriausybė. 2007–2013 m. Sanglaudos skatinimo veiksmų programa. 2009. <http://www.esparama.lt/es_parama_pletra/failai/fm/teises_aktai/Stebesenos_komiteto_nutarimai/VP3-2009-05-14.pdf>

¹⁵³ Lietuvos Respublikos Vyriausybė. 2007–2013 m. Ekonomikos augimo veiksmų programa. 2013. <http://www.esparama.lt/es_parama_pletra/failai/teises_aktai/Atnaujinta_EAVP_2014_06_02.pdf>

¹⁵⁴ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2005 m. birželio 23 d. nutarimas Nr. 692 „Dėl ilgalaikės (iki 2025 metų) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategijos patvirtinimo“. Valstybės žinios, 2005, Nr. 79-2860.

- Pasiektas rodiklis – per ataskaitinį laikotarpį pasiekta programuoto rezultato ir produkto rodiklio reikšmė, nurodyta mokėjimo prašymuose / projektų ataskaitose po projektų užbaigimo arba įvesta atsakingos institucijos (informacijos šaltinis – SFMIS);
- Rodiklių pasiekimo laipsniu (rezultatyvumu) laikomas santykis tarp numatytų ir pasiektų rezultato rodiklių, pateiktas procentine išraiška. Santykiniams (procentine išraiška pateikiamiems) stebėsenos rodikliams rezultatyvumas yra neskaiciuojamas – vertinant santykinų rodiklių rezultatyvumą, lentelėse pateikiama kategorinė išvada dėl planuoto rodiklio pasiekiamumo ataskaitiniu laikotarpiu („Pasiakta“ / „Nepasiakta“);
- Priemonės rodiklių pasiekimui (projektų įgyvendinimui) skirta ES paramos suma (bendrojo finansavimo ir ES suteiktų lėšų kiekis) nurodyta Eur.

SSVP 3 prioriteto „Aplinka ir darnus vystymasis“ apimtyje pasiekti rezultatai

1 priemonė: VP3-3.3-SM-01-V „Kompleksinė ekologiško viešojo transporto plėtra“

Transporto sektoriaus plėtros projektai finansuoti SSVP prioriteto „Aplinka ir darnus vystymasis“ priemone VP3-3.3-SM-01-V „Kompleksinė ekologiško viešojo transporto plėtra“. Lentelėje (žr. Lent. 15) pateikiami duomenys apie SSVP 3 prioriteto apimtyje pasiektus rezultato rodiklius pagal atitinkamą priemonę 2015 m.

Lent. 15: 1 priemonės „Kompleksinė ekologiško viešojo transporto plėtra“ projektų numatyti ir pasiekti rezultatai, rezultatyvumas

Pavadinimas	Numatytas rodiklis	Pasiektas rodiklis	Rezultatyvumas	Skirtas finansavimas	Projektų skaičius
Padidėjusi švaresnių degalų (biodegalų, dujų) ir elektros energijos panaudojimo dalis sąlyginiais vienetais bendrame viešojo transporto sunaudojamų degalų kiekyje	3 %	1,21 %	Nepasiakta	21,700 mln. Eur ¹⁵⁵	12
Padidėjęs viešuoju miesto transportu vežamų keleivių skaičius	5 %	32 % ¹⁵⁶	Pasiakta		
Atnaujintos viešojo transporto priemonės	50 vnt. 85 vnt. ¹⁵⁷	87 vnt.	174 % 102 %		
Nutiestas naujas troleibusų kontaktinis tinklas	10 km 2 km	2,10 km	21 % 105 %		
Įrengti ir rekonstruoti dviračių takai	3 km	23,29 km	776 %		
Rekonstruotos gatvės viešajam transportui	10 km	1,93 km	19 %		

Šaltinis: sudaryta autorių, remiantis SFMIS duomenų bazės informacija

1 priemonės apimtyje baigti įgyvendinti 12 projektų pasiekė 4 iš 6 programuotų (VP atnaujintų) produkto ir rezultato rodiklių. Ženkliai viršytas planuotas viešuoju miesto transportu vežamų keleivių skaičius (32 % vietoje planuoto 5 % pokyčio), atnaujinta daugiau viešojo transporto priemonių, nei planuota (87 vnt. vietoje 85 vnt.), įrengta ir rekonstruota ženkliai daugiau dviračių takų (23,29 km vietoje 3 km), nutiestas planuotas kiekis (2,10 km vietoje 2 km) naujų troleibusų kontaktinių tinklų. Vis dėlto, nepasiektas

¹⁵⁵ 21 699 685,26 Eur. Čia ir toliau paramos suma pateikiama sekančia forma: „Bendras finansavimas, Eur (ES lėšos, jeigu ES suteiktų lėšų kiekis skiriasi nuo bendro finansavimo, Eur)“.

¹⁵⁶ Bazinė rodiklio reikšmė – 277 776 195 keleiviai, pasiektas reikšmės pokytis – 88 673 323 keleiviai.

¹⁵⁷ Čia ir toliau koreguotos numatytos rodiklių reikšmės teikiamos forma: VP priede numatyta reikšmė | VP numatyta atnaujinta rodiklio reikšmė

švaresnių degalų ir elektros energijos naudojimo viešajame transporte rodiklis (1,21 % pokytis vietoje planuotų 3%), ir nerekonstruotas planuotas gatvių viešajam transportui ilgis (1,93 km vietoje 10 km).

Svarbu pažymėti, jog 1 priemonės įgyvendinimas visų į Vertinimo apimtį patenkančių ES finansavimo priemonių kontekste yra išskirtinis. Dėl prioritetų ir lėšų skirstymų pasikeitimų, 1 priemonės projektai buvo suplanuoti ir įgyvendinti skubotai (projektai pradėti įgyvendinti 2012 m.). Didžioji dauguma (83,5 %) lėšų buvo skirta viešojo transporto priemonių parko atnaujinimui (žr. Pav. 18); kitų rodiklių pasiekimui suplanuotų projektų apimtis buvo nepakankama (pvz., naujus troleibusų kontaktinius tinklus suplanuota tiesti tik Kauno mieste).

1 priemonės „Kompleksinė ekologiško viešojo transporto plėtra“ apimtyje 4 iš 6 stebėsenos rodiklių buvo pasiekti / viršyti; 2 – nepasiekti. Priemonės rezultatyvumui įtakos turėjo skubotas planavimas ir nepakankamas programuotų rezultatų atitikimas projektus įgyvendinusių savivaldybių poreikiams.

EAVP 4 prioriteto „Esminė ekonominė infrastruktūra“ apimtyje pasiekti rezultatai

2 priemonė: VP2-4.3-SM-01-V „Kelių ir geležinkelių tinklo tobulinimas gerinant saugų eismą ir mažinant neigiamą poveikį aplinkai“

Lentelėje (žr. Lent. 16) pateikiami duomenys apie EAVP 4 prioriteto apimtyje pasiektus rezultato rodiklius pagal atitinkamą priemonę 2015 m.

Lent. 16: 2 priemonės „Kelių tinklo tobulinimas gerinant saugų eismą ir mažinant neigiamą poveikį aplinkai“ projektų numatyti ir pasiekti rezultatai, rezultatyvumas

Pavadinimas	Numatytas rodiklis	Pasiektas rodiklis	Rezultatyvumas	Skirtas finansavimas	Projektų skaičius
Panaikintos „juodosios dėmės“	25 vnt.	7 vnt.	28 %	34,402 mln. Eur ¹⁵⁸	4
Sumažintas vidutinis eismo įvykių geležinkeliuose padarinių šalinimo laikas	2 val./eismo įvyk.	0 val./eismo įvyk.	0 %		
Įdiegtos didesnio avaringumo rizikos ruožuose saugaus eismo gerinimo ir aplinkosaugos priemonės	35 vnt. 70 vnt.	75 vnt.	214 % 107 %		
Įsigytos techninės priemonės, skirtos eismo įvykių geležinkeliuose padariniams šalinti	2 vnt.	4 vnt.	200 %		

Šaltinis: sudaryta autorių, remiantis SFMIS duomenų bazės informacija

2 priemonės apimtyje finansuotų projektų dėka pavyko pasiekti 2 iš 4 rezultato / produkto rodiklių. Įdiegta daugiau saugaus eismo gerinimo ir aplinkosaugos priemonių (75 vnt. vietoje planuotų 70 vnt.) ir įsigyta daugiau, nei planuota, techninių priemonių eismo įvykių geležinkeliuose padarinių šalinimui (4 vnt. vietoje 2 vnt.). Vis dėlto, panaikinta kur kas mažiau „juodųjų dėmių“ (7 vnt. vietoje 25 vnt.), o vidutinis eismo įvykių geležinkeliuose padarinių šalinimo laikas, nepaisant šiam tikslui įsigytų techninių priemonių, liko nepakitęs (0 % pokytis vietoje planuoto 2 val., skirto eismo įvykiui, sumažėjimo).

Priemonės rezultatyvumui reikšmingos įtakos turėjo rodiklių apskaičiavimo metodika ir susiklosčiusi avaringumo situacija. „Juodųjų dėmių“ naikinimo atveju, įdiegtų eismo saugos priemonių rezultatyvumas gali būti vertinamas tik po 4 metų^{159, 160}, todėl dalies įgyvendintos finansavimo priemonės produktų

¹⁵⁸ 34 402 181,10 Eur.

¹⁵⁹ LR SusMin Kelių transporto ir civilinės aviacijos politikos departamento direktorius, interviu, Vilnius, 2016 m. lapkričio 11 d.

sukurtų rezultatų negalima įvertinti iki šiol. Vis dėlto, pažymima, jog preliminarus įdiegtų inžinerinių eismo saugos priemonių veiksmingumas „juodųjų dėmių“ ruožuose yra vertinamas teigiamai: ypač veiksmingomis yra laikomos įrengtos žiedinės sankryžos¹⁵⁹. Sumažinto vidutinio eismo įvykių geležinkeliuose padarinių šalinimo laiko atveju, reikšmingai sumažėjęs eismo įvykių skaičius (žr. Lent. 11) nesudaro sąlygų reprezentatyviam jų padarinių laiko šalinimo apskaičiavimui. Remiantis Lietuvos statistikos departamento duomenimis, visų tipų geležinkelių eismo įvykių 2007–2015 m. laikotarpiu sumažėjo -85,5 %; 2015 m. jų skaičius siekė 12. Didžiosios dalies (10 iš 12) šių įvykių priežastis – judantis riedmuo, kitų 2 priemonių atveju eismo įvykiai užfiksuoti pervažose. Tokie eismo įvykiai neleido įvertinti, kiek įsigytos techninės priemonės padeda trumpinti eismo įvykių padarinių šalinimo laiką¹⁶¹.

2 priemonės „Kelių tinklo tobulinimas gerinant saugų eismą ir mažinant neigiamą poveikį aplinkai“ apimtyje 2 iš 4 stebėsenos rodiklių buvo pasiekti ir viršyti; 2 – nepasiekti. Pažymėtina, jog šiuo atveju pasiekti produkto, bet ne rezultato rodikliai, tačiau tam didelės įtakos turi rodiklių skaičiavimo metodai („juodųjų dėmių“ panaikinimo užfiksavimui reikalingas 4 metų įdiegtų inžinerinių eismo saugos priemonių veiksmingumo stebėjimo laikotarpis) ir sumažėjęs avaringumas geležinkeliuose.

3 priemonė: VP2-4.4-SM-01-V „Valstybinės reikšmės kelių ir geležinkelių infrastruktūros techninių parametru gerinimas“

Lentelėje (žr. Lent. 17) pateikiami duomenys apie EAVP 4 prioriteto apimtyje pasiektus rezultato rodiklius pagal atitinkamą priemonę 2015 m.

Lent. 17: 3 priemonės „Valstybinės reikšmės kelių ir geležinkelių infrastruktūros techninių parametru gerinimas“ projektų numatyti ir pasiekti rezultatai, rezultatų vumas

Pavadinimas	Numatytas rodiklis	Pasiektas rodiklis	Rezultatyvumas	Skirtas finansavimas	Projektų skaičius
Sutaupyta laikas vežant krovinius rekonstruotais geležinkeliais	4 mln. t val. 0,47 mln. t val.	3,70 mln. t val.	92,5 % 787 %	305,286 mln. Eur ¹⁶²	23
Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	1,20 mln. aut. val.	0,97 mln. aut. val.	81 %		
Sutaupyta keleivio kelionės naujais keleiviniais traukiniais laikas ¹⁶³	160 tūkst. val.	–	–		
Įsigyti nauji keleiviniai traukiniai	2 vnt.	–	–		
Nutiesti nauji ir rekonstruoti esami automobilių keliai (valstybinės reikšmės)	690 km 1 200 km	901,67 km	131 % 75 %		

¹⁶⁰ Remiantis TID teikiamais duomenimis, Vertinimo atlikimo metu nebuvo suėjęs rodiklio pasiekimo arba atsiskaitymo už rodiklio pasiekimą momentas. „Juodųjų dėmių“ sumažėjimas skaičiuojamas rekonstruotose kelių atkarpose, lyginant jų skaičių iki projekto įgyvendinimo ir po projekto įgyvendinimo praėjus 4 metams. Numatoma, jog už rodiklio pasiekimą bus atsiskaitoma 2019–2020 m.

¹⁶¹ TID Geležinkelių projektų skyriaus vedėjas, interviu, Vilnius, 2016 m. lapkričio 8 d.

¹⁶² 305 285 739,15 Eur.

¹⁶³ SFMIS rodiklio stebėsenos duomenys nėra kaupiami.

Pavadinimas	Numatytas rodiklis	Pasiektas rodiklis	Rezultatyvumas	Skirtas finansavimas	Projektų skaičius
keliai, nepriklausantys TEN-T tinklui)					
Nutiesti nauji ir rekonstruoti esami geležinkelių keliai	50 km 35 km	35,37 km	71 % 101 %		

Šaltinis: sudaryta autorių, remiantis SFMIS duomenų bazės informacija

3 priemonės apimtyje finansuotų 23 projektų vykdytojai pasiekė 2 iš 6 nustatytų rezultato / produkto rodiklių: sutaupyta 3,70 mln. t val. vežant krovinius rekonstruotais geležinkeliais (vietoje dėka atlikto „EAVP įgyvendinimo rodiklių transporto sektoriuje skaičiavimo“¹⁶⁴ sumažinto ir numatyto 0,47 mln. t val. rodiklio), nutiestų naujų ir rekonstruotų esamų geležinkelių km skaičius pasiekė numatytąjį (35,37 km vietoje 35 km). 2 kiti rodikliai nebuvo pilnai pasiekti: kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas sutrumpėjo nepakankamai (0,97 mln. aut. val. pokytis vietoje 1,20 mln. aut. val.) ir nutiestų naujų ir rekonstruotų esamų automobilių kelių km skaičius nepasiekė numatytojo (901,67 km vietoje 690 km). 2 rodiklių stebėsenos duomenys SFMIS nėra prieinami.

Numatytų produkto rodiklių – naujų ir rekonstruojamų automobilių ir geležinkelių kelių km – pasiekimui didelės įtakos turėjo ekonominis cikliškumas ir geležinkelių projektų planavimas / įgyvendinimo procedūros. Ekonominės krizės paveiktos nekilnojamojo turto ir statybos rangos kainos 2008–2010 m. reikšmingai nukrito¹⁶⁵; tai sudarė sąlygas dideliems jau suplanuotų projektų sutaupymams ir galimybei nutiesti daugiau naujų / rekonstruoti esamų automobilių kelių¹⁶⁶. Geležinkelių projektų atveju, techninės dokumentacijos rengimas, žemės nusavinimo procedūros trukdė savalaikiam ES remiamų projektų įgyvendinimui¹⁶⁷. Rezultatų rodiklių atveju, sutrumpėjusio kelionės rekonstruotais automobilių keliais laiko rodiklio pasiekimui neigiamos įtakos galėjo turėti spartus šalyje eksploatuojamo automobilių parko augimas (žr. Pav. 6)¹⁶⁸.

Remiantis TID teikiama informacija apie rodiklio „Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas“ pasiekimo laipsnį, 100 % rezultatyvumas nebuvo pasiektas ne dėl projektų veiklos apimties sumažėjimo, netinkamai atliktų darbų ar įgyvendintų konkrečių priemonių, o dėl veiksnių, kurių įtakos rodiklio nepasiekimui projekto vykdytojai negalėjo sumažinti. Rekonstruotuose keliuose pasikeitė aplinkybės, sąlygojusios sumažėjusį vidutinį eismo srauto greitį – šalia rekonstruoto ruožo suintensyvėjo didmiesčio plėtra, projekto įgyvendinimo metu buvo patvirtinti eismo saugumą didinantys pakeitimai (papildomų apsauginių metalinių atitvarų įrengimas, naujos pėsčiųjų perdėjos įrengimas).

3 priemonės „Valstybinės reikšmės kelių ir geležinkelių infrastruktūros techninių parametru gerinimas“ apimtyje įgyvendinti ir viršyti 2 iš 6 stebėsenos rodiklių; 2 rodikliai buvo nepasiekti, o likusių 2 rodiklių reikšmės nėra kaupiamos SFMIS. Pagrindinių produktų rezultatų – nutiestų naujų ir rekonstruotų esamų automobilių ir geležinkelio kelių km – pasiekimui įtakos turėjo ekonominio nuosmukio metu sumažėjusios statybos rangos kainos ir dėl to įvykę biudžetų sutaupymai bei ilgi, komplikuoti ir nenumatytų aplinkybių priklausantys geležinkelio linijų projektavimo ir tiesimo procesai, procedūros. Nepasiektam sutaupyto laiko rekonstruotuose automobilių keliuose rodikliui įtakos turėjo sumažėjęs vidutinis eismo srauto greitis, kilęs dėl įdiegtų eismo saugos priemonių.

¹⁶⁴ Vilniaus Gedimino technikos universiteto Transporto institutas. EAVP įgyvendinimo rodiklių transporto sektoriuje skaičiavimas. 2010. <<http://www.esparama.lt/vertinimo-ataskaitos>>

¹⁶⁵ LR SusMin ES paramos koordinavimo skyriaus specialistai, interviu, Vilnius, 2016 m. lapkričio 8 d.

¹⁶⁶ LAKD Finansinės paramos projektų administravimo skyriaus vedėjas, interviu, Vilnius, 2016 m. lapkričio 9 d.

¹⁶⁷ TID Geležinkelių projektų skyriaus vedėjas, interviu, Vilnius, 2016 m. lapkričio 8 d.

¹⁶⁸ LR SusMin Kelių transporto ir civilinės aviacijos politikos departamento direktorius, interviu, Vilnius, 2016 m. lapkričio 11 d.

4 priemonė: VP2-4.4-SM-02-R „Savivaldos transporto infrastruktūros modernizavimas ir plėtra“

Lentelėje (žr. Lent. 18) pateikiami duomenys apie EAVP 4 prioriteto apimtyje pasiektus rezultato rodiklius pagal atitinkamą priemonę 2015 m.

Lent. 18: 4 priemonės „Savivaldos transporto infrastruktūros modernizavimas ir plėtra“ projektų numatyti ir pasiekti rezultatai, rezultatyvumas

Pavadinimas	Numatytas rodiklis	Pasiektas rodiklis	Rezultatyvumas	Skirtas finansavimas	Projektų skaičius
Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	10 %	43 % ¹⁶⁹	Pasiekta	144,857 mln. Eur	233
Nutiesti nauji ir rekonstruoti esami automobilių keliai (savivaldybių keliai ir gatvės)	160 km	332,34 km	208 %	(129,082 mln. Eur) ¹⁷⁰	
Parengti techniniai projektai	15	152	1 013 %		

Šaltinis: sudaryta autorių, remiantis SFMIS duomenų bazės informacija

4 priemonės apimtyje įgyvendinti 233 projektai gerokai viršijo VP ir jų prieduose nustatytas rodiklių reikšmes. Pasiektas ir viršytas sutrumpėjusio kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas (43 % vietoje numatyto 10 % pokyčio), nutiesta daugiau, nei planuota, naujų ir rekonstruota esamų automobilių kelių (332,34 km vietoje 160 km) bei parengti 152 techniniai projektai, nors programuotas jų skaičius siekė 15 projektų.

Kaip ir 3 priemonės atveju, reikšmingai išaugusiems produkto rodikliams daug įtakos turėjo ekonominio nuosmukio laikotarpiu sumažėjusios statybos rangos kainos. Didelis LR savivaldybių poreikis tiesti naujus ir rekonstruoti esamus kelius ir gatves lėmė neplanuotai aukštą rengiamų techninių projektų skaičių ir dideles įgyvendinamų projektų metu sukurtų rezultatų apimtį. Dėl šios priežasties planuotas poveikio rodiklis – sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas – buvo gerokai viršytas.

Pažymėtina, jog dalis projektų, siekusių rodiklio „Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas“ gerinimo, reikšmių dar nėra identifikuotos. Remiantis TID teikiamais duomenimis, 21 projekto atveju Vertinimo metu nebuvo suėjęs rodiklio pasiekimo / atsiskaitymo už rodiklio pasiekimą momentas. Vadovaujantis nagrinėjamos priemonės PFSA, rodiklis skaičiuojamas praėjus 1 metams nuo projekto pabaigos; šių projektų atveju, reikšmės bus teikiamos 2017 m. sausio mėn.

4 priemonės „Savivaldos transporto infrastruktūros modernizavimas ir plėtra“ apimtyje įgyvendinti ir gerokai viršyti visi 3 stebėsenos rodikliai. Tam daug įtakos turėjo didelis LR savivaldybių poreikis įgyvendinti kelių sektoriaus infrastruktūros gerinimo projektus ir palankios, ekonominio nuosmukio metu nukritusios statybos rangos kainos.

5 priemonė: VP2-4.5-SM-01-V „Sąlygų regioninei laivybai gerinimas, keleivių aptarnavimo pajėgumų tobulinimas“

Lentelėje (žr. Lent. 19) pateikiami duomenys apie EAVP 4 prioriteto apimtyje pasiektus rezultato rodiklius pagal atitinkamą priemonę 2015 m.

¹⁶⁹ Bazinė rodiklio reikšmė – 320 968 501, pasiektas reikšmės pokytis – 136 638 065.

¹⁷⁰ 144 856 949,16 Eur (129 081 619,51 Eur).

Lent. 19: 5 priemonės „Sąlygų regioninei laivybai gerinimas, keleivių aptarnavimo pajėgumų tobulinimas“ projektų numatyti ir pasiekti rezultatai, rezultatyvumas

Pavadinimas	Numatytas rodiklis	Pasiektas rodiklis	Rezultatyvumas	Skirtas finansavimas	Projektų skaičius
Aptarnautų laivų skaičius vidutiniškai per metus ¹⁷¹	3 000 vnt. 50 vnt.	– ¹⁷²	–	8,441 mln. Eur	5
Sumažėjusi nešmenų valymo apimtis vandens kelyje E41	20 m ³	20 m ³	100 %	(7,488 mln. Eur) ¹⁷³	
Pastatyta ir rekonstruota prieplaukų	2 vnt. 1 vnt.	1 vnt.	50 % 100 %		
Vidaus vandens kelio E41 sureguliuojimas bunomis ¹⁷¹	20 km	–	–		
Parengti techniniai projektai	5 vnt.	3 vnt.	60 %		

Šaltinis: sudaryta autorių, remiantis SFMIS duomenų bazės informacija

5 priemonės apimtyje vykdytų projektų dėka pasiekti 2 iš 5 rezultato / produkto rodiklių: nešmenų valymo apimtis vandens kelyje E41, kaip buvo numatyta EAVP, sumažėjo 20 m³; pastatyta ir rekonstruota suplanuota prieplauka. Vis dėlto, parengta 3 vietoje planuotų 5 techninių projektų. Duomenys apie vidaus vandens kelio E41 sureguliuojamą bunomis bei aptarnautų laivų skaičių SFMIS nėra kaupiami. Remiantis VĮ „Vidaus vandens kelių direkcija“ informacija¹⁷⁴, abu numatytus rodiklius pavyko įgyvendinti 100 % rezultatyvumu.

2007–2013 m. ES finansinio programavimo laikotarpiu dėl aukštų potencialių eksploataavimo kainų (prieplaukos užnešimo nuosėdomis)¹⁷⁵ atsisakyta plano vykdyti projektą „Mažųjų ir pramoginių laivų prieplaukos statyba ir akvatorijos gilinimas“. Kita planuota prieplauka Nemuno upėje buvo pastatyta, tačiau suplanuotam projekto įgyvendinimui neigiamos įtakos turėjo paslaugas teikusią rangovų darbų kokybę¹⁷⁴. Aptarnautų laivų skaičiaus rodiklio mažinimui įtakos turėjo tiek nepastatyta mažųjų ir pramoginių laivų prieplauka, tiek Lietuvoje vystomos vidaus laivybos poreikis. Nors rekreacinė vidaus vandens laivyba Lietuvoje populiarėja¹⁷⁴, krovinių gabenimui pagrindiniu Lietuvos vidaus vandens keliu E41 trukdo tam nepakankamas Nemuno gylis, sraunumas. Dėl šios priežasties, netęsiant vandens telkinio pritaikymo vidaus vandens laivybai darbų, kyla didelis iššūkis 2007–2013 m. ES finansuotų projektų dėka sukurtų produktų, rezultatų tęstinumui. Šis klausimas detaliau nagrinėjamas ataskaitos skyriuje 4.6.

5 priemonės „Sąlygų regioninei laivybai gerinimas, keleivių aptarnavimo pajėgumų tobulinimas“ apimtyje pasiekti 2 iš 5 planuotų stebėsenos rodiklių; 1 buvo neįgyvendintas, o likusiųjų 2 rodiklių reikšmės SFMIS nėra kaupiamos, tačiau, remiantis projektų vykdytojų informacija, suplanuotos reikšmės buvo pasiektos 100 %. Priemonės įgyvendinimui daug įtakos turėjo sprendimas nevykdyti projekto „Mažųjų ir pramoginių laivų prieplaukos statyba ir akvatorijos gilinimas“, dėl kurio buvo reikšmingai sumažintas aptarnautų laivų skaičiaus rodiklis. Projektų įgyvendinimui ir pasiektiems rezultatams taip pat reikšminga rangovų teikiamų paslaugų kokybė ir komercinės laivybos plėtra šalyje. Neužtikrinus tolimesnės vidaus vandens kelio E41

¹⁷¹ SFMIS rodiklio stebėsenos duomenys nėra kaupiami.

¹⁷² Remiantis TID teikiamais duomenimis, Vertinimo metu nebuvo suėjęs rodiklio pasiekimo / atsiskaitymo už rodiklio pasiekimą momentas; rodiklio reikšmė bus deklaruojama su 2016 m. veiklos ataskaitoje 2017 m. pr.

¹⁷³ 8 440 980,53 Eur (7 488 287,34 Eur).

¹⁷⁴ VĮ „Vidaus vandens kelių direkcija“ Kelių ir hidrotechnikos statinių priežiūros tarnybos viršininkas, interviu, Kaunas, 2016 m. lapkričio 15 d.

¹⁷⁵ VĮ „Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija“ Plėtros skyriaus viršininkas ir specialistai, interviu, Klaipėda, 2016 m. lapkričio 15 d.

plėtros, identifikuojama reikšminga rizika sukurtų projektų rezultatų tęstinumui.

EAVP 5 prioriteto „Transeuropinių transporto tinklų plėtra“ apimtyje pasiekti rezultatai

6 priemonė: VP2-5.1-SM-01-V „Transeuropinės reikšmės automobilių kelių infrastruktūros pralaidumo didinimas, techninių parametru gerinimas“

Priemonė prisideda prie uždavinio „Nepakankamų sausumos transporto infrastruktūros jungčių su kitomis ES valstybėmis ir trečiųjų šalių transporto tinklais išplėtojimas, TEN-T tinklo pritaikymas augančiam eismo intensyvumui“ įgyvendinimo. Lentelėje (žr. Lent. 20) pateikiami duomenys apie EAVP 5 prioriteto apimtyje pasiektus rezultatus pagal atitinkamą priemonę 2015 m.

Lent. 20: 6 priemonės „Transeuropinės reikšmės automobilių kelių infrastruktūros pralaidumo didinimas, techninių parametru gerinimas“ projektų numatyti ir pasiekti rezultatai, rezultatyvumas

Pavadinimas	Numatytas rodiklis	Pasiektas rodiklis	Rezultatyvumas	Skirtas finansavimas	Projektų skaičius
Padidėjęs TEN-T tinklo automobilių keliais gabentų krovinių kiekis	12 mln. t 15 mln. t	3,27 mln. t	27 % 22 %	393,945 mln. Eur ¹⁷⁶	20
Nutiesti nauji ir rekonstruoti esami TEN-T tinklo automobilių keliai	315 km	391,53 km	124 %		

Šaltinis: sudaryta autorių, remiantis SFMIS duomenų bazės informacija

6 priemonės apimtyje įgyvendintų 20 projektų rezultatai lėmė, jog viršytas nutiestų naujų ir rekonstruojamų esamų TEN-T tinklo automobilių kelių kiekis (391,53 km vietoje planuotų 315 km). Vis dėlto, TEN-T tinklo automobilių keliais gabentų krovinių kiekio pokytis nepasiekė planuotų 15 mln. t ir siekė 3,27 mln. t.

Viršyto produkto rodiklio įgyvendinimui didelės reikšmės turėjo minėtas statybos rangų kainų sumažėjimas ekonominio nuosmukio laikotarpiu; susidariusi situacija leido atsirasti reikšmingiems projektų biudžetų sutaupymams ir nutiesti daugiau naujų / rekonstruoti esamų TEN-T tinklo automobilių kelių km. Vis dėlto, ekonominis cikliškumas lėmė reikšmingą krovinių pervežimo paslaugų paklausos sumažėjimą, plačiau aptariamą šios ataskaitos skyriuje „Esminiai Lietuvos transporto srities procesai ir tendencijos 2007–2015 m.: pokyčiai, pagrindiniai jiems įtakos turėję veiksniai bei transporto rodiklių dinamika Lietuvoje ir ES“.

6 priemonės „Transeuropinės reikšmės automobilių kelių infrastruktūros pralaidumo didinimas, techninių parametru gerinimas“ apimtyje pasiektas 1 ir neįgyvendintas likęs stebėsenos rodiklis. Susidariusi ekonominė situacija lėmė tai, jog, nukritus statybos rangos darbų kainoms, dėl projektų biudžetų sutaupymų buvo sukurta didesnė produktų apimtis, tačiau jų naudojimą indikuojantis rezultato rodiklis galėjo būti nepasiektas dėl šalyje sumažėjusio vartojimo, ekonominio verslo įmonių aktyvumo.

7 priemonė: VP2-5.1-SM-02-V „Transeuropinės reikšmės geležinkelio linijų modernizavimas ir plėtra, reikiamos infrastruktūros sukūrimas viešiesiems logistikos centrams steigti“

Ši priemonė prisideda uždavinio „Nepakankamų sausumos transporto infrastruktūros jungčių su kitomis ES valstybėmis ir trečiųjų šalių transporto tinklais išplėtojimas, TEN-T tinklo pritaikymas augančiam eismo intensyvumui“ įgyvendinimo. Lentelėje (žr. Lent. 21) pateikiami duomenys apie EAVP 5 prioriteto apimtyje pasiektus rezultatus 2015 m.

¹⁷⁶ 393 944 719,38 Eur.

Lent. 21: 7 priemonės „Transeuropinės reikšmės geležinkelio linijų modernizavimas ir plėtra, reikiamos infrastruktūros sukūrimas viešiesiems logistikos centrams steigti“ projektų numatyti ir pasiekti rezultatai, rezultatyvumas

Pavadinimas	Numatytas rodiklis	Pasiektas rodiklis	Rezultatyvumas	Skirtas finansavimas	Projektų skaičius
Padidėjęs TEN-T tinklo geležinkelių keliais gabentų krovinių kiekis ¹⁷⁷	11 mln. t	–	–	446,756 mln. Eur ¹⁷⁸	18
Įsisteigę viešieji logistikos centrai ¹⁷⁹	2 vnt.	2 vnt.	100 %		
Nutiesti nauji ir rekonstruoti esami TEN-T tinklo geležinkelių keliai	170 km 350 km	409,61 km	241 % 117 %		
Viešiesiems logistikos centrams steigti parengtų teritorijų plotas ¹⁷⁷	100 ha	–	–		
Parengti techniniai projektai	10 vnt.	15 vnt.	150 %		

Šaltinis: sudaryta autorių, remiantis SFMIS duomenų bazės informacija

7 priemonės apimtyje įgyvendintų 18 projektų rezultatai tenkino 3 iš 5 VP ir jos priede numatytų stebėsenos rodiklių. Kaip planuota, pastatyti 2 viešųjų logistikos centrų intermodaliniai terminalai, nutiestų naujų ir rekonstruotų esamų TEN-T tinklo geležinkelių linijų ilgis gerokai viršijo planuotąjį (409,61 km vietoje 350 km); parengta 15 vietoje planuotų 10 techninių projektų. Likusių 2 rodiklių reikšmės SFMI sistemoje nėra nurodomos.

Nors geležinkelių keliais gabentų krovinių padidėjimo rodiklio reikšmė SFMIS nėra teikiama, šio rodiklio pasiekimui didelės reikšmės turi ekonominio cikliškumo ir geopolitinių sprendimų veiksniai, stipriai paveikę bendrą geležinkeliais pervežamų krovinių apyvartą 2007–2015 m. Gabenamų krovinių mažėjimo tendencija plačiau nagrinėjama šios ataskaitos skyriuje „Esminiai Lietuvos transporto sritys procesai ir tendencijos 2007–2015 m.: pokyčiai, pagrindiniai jiems įtakos turėję veiksniai bei transporto rodiklių dinamika Lietuvoje ir ES“.

7 priemonės „Transeuropinės reikšmės geležinkelio linijų modernizavimas ir plėtra, reikiamos infrastruktūros sukūrimas viešiesiems logistikos centrams steigti“ apimtyje pasiekti / viršyti 3 iš 5 nustatytų stebėsenos rodiklių; likusių 2 produkto / rezultato rodiklių reikšmės nėra kaupiamos SFMIS. Projektų įgyvendinimui ir pasiektiems rezultatams įtakos turėjo ekonominis cikliškumas ir geopolitiniai sprendimai, lėmę bendros geležinkeliais gabenamų krovinių apyvartos mažėjimą.

8 priemonė: VP2-5.2-SM-01-V „Krovinių ir keleivių aptarnavimo infrastruktūros plėtra Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste“

Priemonė prisideda prie uždavinio „Svarbiausio šalies tranzito mazgo – Klaipėdos jūrų uosto – potencialo geresnis panaudojimas ir konkurencingumo didinimas“ įgyvendinimo. Lentelėje (žr. Lent. 22) pateikiami duomenys apie EAVP 5 prioriteto apimtyje pasiektus rezultato rodiklius pagal atitinkamą priemonę 2015 m.

¹⁷⁷ SFMIS rodiklio stebėsenos duomenys nėra kaupiami.

¹⁷⁸ 446 756 185,89 Eur.

¹⁷⁹ SFMIS: „Pastatyti viešųjų logistikos centrų intermodaliniai terminalai“.

Lent. 22: 8 priemonės „Krovinių ir keleivių aptarnavimo infrastruktūros plėtra Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste“ projektų numatyti ir pasiekti rezultatai, rezultatyvumas

Pavadinimas	Numatytas rodiklis	Pasiektas rodiklis	Rezultatyvumas	Skirtas finansavimas	Projektų skaičius
Padidėjęs <i>Ro-Ro</i> , <i>Ro-PAX</i> laivais gabenamų krovinių kiekis	1,50 mln. t	3,32 mln. t	221 %	115,381 mln. Eur ¹⁸⁰	15
Padidėjęs <i>Ro-Ro</i> , <i>Ro-PAX</i> laivais gabenamų keleivių kiekis	83 tūkst. keleivių	84 tūkst. keleivių	101 %		
Padidėjęs Klaipėdos geležinkelio mazgo pajėgumas	2,40 mln. t ¹⁸¹	19,5 mln. t	813 %		
Pastatyta ir rekonstruota krantinių	775 m	1 064,29 m	137 %		
Pastatyti ir rekonstruoti geležinkelio stočių keliai ¹⁸²	40 km	47,94 km	120 %		
Parengti techniniai projektai	6 vnt.	4 vnt.	67 %		

Šaltinis: sudaryta autorių, remiantis SFMIS duomenų bazės informacija

8 priemonės apimtyje pasiekti ir viršyti 5 iš 6 stebėsenos rodiklių. *Ro-Ro* ir *Ro-PAX* laivais gabenamų krovinių ir keleivių kiekis išaugo daugiau, nei planuota (atitinkamai 3,32 mln. t vietoje 1,5 mln. t ir 84 tūkst. keleivių vietoje 83 tūkst. keleivių), Klaipėdos geležinkelio mazgo pajėgumas padidėjo 8 kartus reikšmingiau, nei numatyta (19,5 mln. t vietoje 2,4 mln. t), pastatyta / rekonstruota daugiau krantinių (1 064,29 m vietoje 775 m) ir pastatyta / rekonstruota daugiau, nei planuota, geležinkelio stočių kelių (47,94 km vietoje 40 km). Parengtų techninių projektų skaičius buvo mažesnis, nei planuota (4 vnt. vietoje 6 vnt.).

Viršytos projektų produktų apimtys padėjo pasiekti geresnius, nei planuota rezultatų rodiklius. Didelės įtakos Klaipėdos valstybinio jūrų uosto veiklos rezultatams turėjo palanki konkurencinė situacija Rytinės Baltijos jūros pakrantės regione (žr. Pav. 47), krovinių gabenimo paklausos didėjimas dėl verslo sektoriaus globalizacijos ir konkurencingos jūrų transporto kainodaros¹⁸³, išaugusio tarptautinio turizmo ir darbo jėgos mobilumo (žr. skyrių 2.2.6). Visos šios priežastys prisidėjo prie ES intervencijų metu sukurtų produktų efektyvumo didinant Klaipėdos valstybinio jūrų uosto konkurencingumą Rytinės Baltijos jūros pakrantės jūrų uostų ir alternatyvių transporto modų kontekste.

8 priemonės „Krovinių ir keleivių aptarnavimo infrastruktūros plėtra Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste“ apimtyje pasiekti / viršyti 5 iš 6 suplanuotų stebėsenos rodiklių, tačiau parengta mažiau, nei planuota, techninių projektų. Sėkmingam stebėsenos rodiklių pasiekimui įtakos turėjo jūrų transporto ir Klaipėdos valstybinio jūrų uosto konkurencingumą didinę išorės veiksniai: konkurencinė jūrų uostų aplinka, didėjantis verslo tarptautiškumas, išaugęs tarptautinis turizmas ir darbo jėgos mobilumas.

¹⁸⁰ 115 380 647,35 Eur.

¹⁸¹ SFMIS nurodyti duomenys. EAVP priede numatoma rodiklio reikšmė – 5 mln. t.

¹⁸² SFMIS rodiklio stebėsenos duomenys nėra kaupiami.

¹⁸³ VĮ „Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija“ Plėtros skyriaus viršininkas ir specialistai, interviu, Klaipėda, 2016 m. lapkričio 15 d.

9 priemonė: VP2-5.3-SM-01-V „Tarptautinių oro uostų keleivių terminalų išplėtimas, skrydžių saugos ir aviacijos saugumo priemonių diegimas“

Priemonė prisideda prie uždavinio „Tarptautinių oro uostų infrastruktūros pajėgumo išvystymas“ įgyvendinimo. Lentelėje (žr. Lent. 23) pateikiami duomenys apie EAVP 5 prioriteto apimtyje pasiektus rezultato rodiklius pagal atitinkamą priemonę 2015 m.

Lent. 23: 9 priemonės „Tarptautinių oro uostų keleivių terminalų išplėtimas, skrydžių saugos ir aviacijos saugumo priemonių diegimas“ projektų numatyti ir pasiekti rezultatai, rezultatyvumas

Pavadinimas	Numatytas rodiklis	Pasiektas rodiklis	Rezultatyvumas	Skirtas finansavimas	Projektų skaičius
Papildomai aptarnautų keleivių skaičius	1,16 mln. keleivių	4,04 mln. keleivių	348 %	57,921 mln. Eur	18
Įgyvendintų projektų skaičius	6 vnt. 11 vnt.	14 vnt.	233 % 127 %	(49,523 mln. Eur) ¹⁸⁴	
Parengti techniniai projektai	2 vnt.	6 vnt.	300 %		

Šaltinis: sudaryta autorių, remiantis SFMIS duomenų bazės informacija

9 priemonės apimtyje įgyvendintų 18 projektų pasiekti rezultatai gerokai viršijo visus 3 EAVP ir jos priede numatytus stebėsenos rodiklius. Tarptautiniuose oro uostuose papildomai aptarnauta 4,04 mln. keleivių (planuotas rodiklis – 1,16 mln. keleivių), įgyvendinta 14 vietoje 11 projektų, parengti 6 techniniai projektai (planuotas skaičius – 2).

Stebėsenos rodiklių pasiekimui ir viršijimui didelės įtakos turėjo tiek vidaus, tiek išorės veiksniai. Dėl suplanuotų projektų išskaidymo į statybos rangos ir techninių projektų parengimo darbus, reikšmingai išaugo produkto rodiklių reikšmės^{185, 186}. Aptarnautų keleivių skaičių 2007–2013 m. ES finansavimo laikotarpio pradžioje buvo itin sudėtinga prognozuoti^{187, 186}. Tokiam reikšmingam oro transporto paslaugų paklausos išaugimui įtakos turėjo dėka sėkmingos oro uostų vadybos pradėtas žemų sąnaudų oro vežėjų paslaugų teikimas visuose TEN-T tinklui priklausančiuose oro uostuose (pvz., „Ryanair“, „Wizz Air“), tarptautinių kelionių apribojimų mažinimas (2004 m. Lietuvai įstojus į ES ir 2007 m. – į Šengeno zoną), išaugęs šalies patrauklumas tarptautiniam turizmui, ekonominio nuosmukio kontekste padidėjusi tarptautinė Lietuvos gyventojų migracija ir darbo jėgos mobilumas (žr. skyrių 2.2.6).

9 priemonės „Tarptautinių oro uostų keleivių terminalų išplėtimas, skrydžių saugos ir aviacijos saugumo priemonių diegimas“ apimtyje viršyti visi 3 stebėsenos rodikliai. Ypač gerų rezultatų pasiekta papildomai aptarnautų keleivių skaičiaus rodiklio atveju. Tam teigiamos įtakos turėjo analizuojamuoju laikotarpiu oro uostuose pradėtos teikti žemų sąnaudų oro vežėjų paslaugos, tarptautinių kelionių apribojimų mažinimas, išaugęs tarptautinis turizmas ir darbo jėgos mobilumas.

10 priemonė: VP2-5.4-SM-01-V „Saugų eismą gerinančios inžinerinės infrastruktūros diegimas, miestų aplinkelių tiesimas“

Priemonė prisideda prie uždavinio „Transporto avaringumo ir grūsčių TEN-T tinkle mažinimas“ įgyvendinimo. Lentelėje (žr. Lent. 24) pateikiami duomenys apie EAVP 5 prioriteto apimtyje pasiektus rezultato rodiklius pagal atitinkamą priemonę 2015 m.

¹⁸⁴ 57 920 854,98 Eur (49 523 400,75 Eur).

¹⁸⁵ TID Vandens, oro transporto ir logistikos projektų skyriaus vedėja, interviu, Vilnius, 2016 m. lapkričio 8 d.

¹⁸⁶ VJ „Lietuvos oro uostai“ finansinių išteklių vadovė, interviu, Vilnius, 2016 m. lapkričio 7 d.

¹⁸⁷ VJ „Lietuvos oro uostai“ Palangos filialo vyriausiasis inžinierius, interviu, Palanga, 2016 m. lapkričio 15 d.

Lent. 24: 10 priemonės „Saugų eismą gerinančios inžinerinės infrastruktūros diegimas, miestų aplinkkelių tiesimas“ projektų numatyti ir pasiekti rezultatai, rezultatyvumas

Pavadinimas	Numatytas rodiklis	Pasiektas rodiklis	Rezultatyvumas	Skirtas finansavimas	Projektų skaičius
Sutaupyta laikas	18,4 mln. autom. val. 1,5 mln. autom. val.	5,58 mln. autom. val.	30 % 372 %	214,561 mln. Eur (203,358 mln. Eur) ¹⁸⁸	8
Nutiesti ir rekonstruoti keliai	24 km	34,07 km	142 %		

Šaltinis: sudaryta autorių, remiantis SFMIS duomenų bazės informacija

10 priemonės apimtyje įgyvendinti projektai pasiekė ir viršijo abu EAVP nustatytus rodiklius: sutaupyta kur kas daugiau laiko, nei planuota (5,58 mln. automobilių val. vietoje 1,5 mln. automobilių val.); nutiesta ir rekonstruota daugiau, nei planuota, kelių (34,07 km vietoje 24 km).

Analizuojamuoju laikotarpiu atliktame EAVP transporto sektoriaus stebėsenos rodiklių vertinime¹⁸⁹ siūlyta skaičiais išreikštą sutaupyto laiko uždavinį iki 2015 m. pakeisti į 1,5 mln. t val., todėl pasiektas rodiklis gerokai viršijo strateginius lūkesčius. Vis dėlto, pažymėtina, jog sutaupyto laiko rodiklį neigiamai veikė didėjantis transporto priemonių parkas (žr. Pav. 6), kuris kėlė eismo intensyvumą urbanizacijos veikiamuose didžiuosiuose šalies miestuose, ypač – Vilniuje^{190, 191}. Kaip ir kitų, naujų kelių tiesimą / esamų kelių rekonstravimą vykdžiusių ES finansavimo priemonių atveju, teigiamos įtakos numatytam rezultatyvumui turėjo ekonominio nuosmukio metu sumažėjusios statybos rangos kainos, leidusios įgyvendinti projektus didesne, nei planuota, apimtimi.

10 priemonės „Saugų eismą gerinančios inžinerinės infrastruktūros diegimas, miestų aplinkkelių tiesimas“ apimtyje viršyti abu nustatyti stebėsenos rodikliai. Tam teigiamos įtakos turėjo ekonominio nuosmukio metu sumažėjusios statybos rangos kainos, tačiau sutaupyto laiko rodiklio pasiekimą neigiamai veikė šalyje vykusi automobilizacija ir urbanizacija.

3.1.2. Lietuvos transporto plėtros srityje sukurtų rezultatų reikšmė

Detali poveikio, kurį į Vertinimo apimtį patenkančios ES intervencijos sukėlė visuomenei, ekonomikai ir verslui, analizė yra pateikiama šios ataskaitos skyriuje 5.1. Naudojantis ekonometriniais / statistiniais metodais, identifikuojama grąža nuo investuotų lėšų, poveikis nedarbo lygio pokyčiui, keleivių ir krovinijų skaičiaus dinamikai kiekvienoje transporto srityje; įvertinamas poveikis gyventojams, verslui ir investicijų patrauklumui.

Remiantis įžvalgomis, gautomis Vertinimo metu atliktų interviu su susijusiomis ES intervencijų įgyvendinimo šalimis, identifikuoti svarbiausi ES investicijų 2007–2013 m. laikotarpiu dėka pasiekti Lietuvos transporto sektoriaus plėtros rezultatai / įgyvendinti projektai:

- **Automobilių kelių transporto sektoriuje** sukurti svarbūs rezultatai gerinant eismo pralaidumą ir skatinant socialinę / ekonominę šalies regionų sanglaudą:

¹⁸⁸ 214 561 309,85 Eur (203 357 580,73 Eur).

¹⁸⁹ Vilniaus Gedimino technikos universiteto Transporto institutas. EAVP įgyvendinimo rodiklių transporto sektoriuje skaičiavimas. 2010. <<http://www.esparama.lt/vertinimo-ataskaitos>>

¹⁹⁰ LR SusMin Kelių transporto ir civilinės aviacijos politikos departamento direktorius, interviu, Vilnius, 2016 m. lapkričio 11 d.

¹⁹¹ Vilniaus m. sav. administracijos Miesto ūkio ir transporto departamento specialistai, interviu, Vilnius, 2016 m. lapkričio 14 d.

- **Šalies sostinėje nutiesti aplinkkeliai** turėjo didelės įtakos transporto priemonių pralaidumui ir laiko sutaupymams^{192, 193}. Vilniaus vakarinio (2007–2013 m. laikotarpiu atlikti pirminiai etapai) ir pietinio aplinkkelių tiesimas prisidėjo prie tvaraus transporto vystymosi: padidino eismo saugumą, dviračių takų plėtrą, pagerino eismo sąlygas, sumažino triukšmo lygį, taršą mieste, sumažino aplinkos veiksnių neigiamą poveikį aplinkai ir žmonių sveikatai, mažino mirtingumą nuo nelaimingų atsitikimų.
- **Žvyrkelių asfaltavimo programos**, įgyvendintos Rytų ir Vakarų Lietuvos regionuose, turėjo reikšmingos įtakos darniai visos šalies ekonominei, socialinei plėtrai^{194, 195}. Projektų metu (įgyvendinant I ir II etapus) visuose šalies regionuose asfaltuota 742,17 km valstybinės reikšmės kelių. Pagerintas šalies regionų susisiekimas asfaltuotais automobilių keliais padidino eismo saugumą, gerino eismo sąlygas, sumažino triukšmo lygį ir taršą – aplinkos veiksnių neigiamą poveikį žmonių sveikatai. Itin svarbi ir socialinė / ekonominė geresnio susisiekimo su regionų centrais įtaka periferinių teritorijų plėtrai – pagerintas darbo jėgos mobilumas, lengviau gaunamos viešosios paslaugos, pakelta nekilnojamojo turto vertė.
- **Geležinkelių transporto sektoriuje** pradėtas įgyvendinti projektas „Rail Baltica“ – strategiškai, geopolitiškai svarbaus Pietų–Šiaurės transporto koridoriaus vystymas¹⁹⁶. Tarptautinės geležinkelio linijos tiesimu siekiama kokybiška geležinkelio linija sujungti 5 Baltijos jūros valstybių sostines (Varšuvą, Kauną, Vilnių, Rygą, Taliną ir, pasitelkus geležinkelio keltą – Helsinkį)¹⁹⁷. Tai reikšmingai didintų Lietuvos integraciją į ES transporto sektoriaus ir verslo tinklą, šalies ekonominį saugumą. 2007–2015 m. ES finansavimo laikotarpiu prie linijos vystymo prisidėjo 7 priemonės „Transeuropinės reikšmės geležinkelio linijų modernizavimas ir plėtra, reikiamos infrastruktūros sukūrimas viešiesiems logistikos centrams steigti“ apimtyje suplanuotos intervencijos. Pilnam sukurtų rezultatų naudojimui ir numatyta „Rail Baltica“ linijos naudai pasiekti būtina užtikrinti viso tarptautinio projekto tęstinumą. Atliekant 2007–2013 m. laikotarpio ES struktūrinių fondų poveikio transportui vertinimą (2016 m. lapkričio mėn.), planuota Baltijos šalis su Lenkija sujungti 2025 m. Tolimesnes projekto veiklas numatyta finansuoti (85 %) Europos infrastruktūros tinklų priemonės (EITP) transporto sektoriuje lėšomis.
- **Vandens transporto plėtrai** didelės reikšmės turėjo atlikti Klaipėdos valstybinio jūrų uosto laivybos kanalo gilinimo darbai^{198, 199}. Įgyvendinto projekto dėka iki 15 m pagilintas pagrindinio šalies uosto vidinis laivybos kanalas (su 0,3 m leidžiamu gilinimo paviršiumi) šiaurinėje uosto teritorijos dalyje nuo PK (-5,5) iki PK (21). Projekto dėka ženkliai pagerintos uosto ekonominės, aplinkosauginės ir konkurencinės sąlygos, sudaryta galimybė priimti ir aptarnauti didelius krovinius laivus, užtikrintos tinkamos laivų įplaukimo, išplaukimo ir manevravimo sąlygos.
- **Oro transporto sektoriuje** visi 2007–2013 m. ES finansavimo laikotarpiu įgyvendinti VĮ „Lietuvos oro uostai“, VĮ „Tarptautinis Vilniaus oro uostas“, VĮ „Tarptautinis Palangos oro uostas“ ir VĮ „Kauno aerouostas“ projektai reikšmingai prisidėjo prie tarptautinio šalies atvirumo oro erdvėje didinimo. Be atnaujintų aerodromų, terminalų ir turimos infrastruktūros pritaikymo Šengeno zonos bei kitiems tarptautiniams oro uostų infrastruktūros reikalavimams nebūtų pavykę vystyti

¹⁹² Vilniaus m. sav. administracijos Miesto ūkio ir transporto departamento specialistai, interviu, Vilnius, 2016 m. lapkričio 14 d.

¹⁹³ LAKD Finansinės paramos projektų administravimo skyriaus vedėjas, interviu, Vilnius, 2016 m. lapkričio 9 d.

¹⁹⁴ LR SusMin Kelių transporto ir civilinės aviacijos politikos departamento direktorius, interviu, Vilnius, 2016 m. lapkričio 11 d.

¹⁹⁵ Vilniaus raj. sav. administracijos Investicijų skyriaus vedėja ir specialistai, interviu, Vilnius, 2016 m. lapkričio 11 d.

¹⁹⁶ TID Geležinkelių projektų skyriaus vedėjas, interviu, Vilnius, 2016 m. lapkričio 8 d.

¹⁹⁷ AB „Lietuvos geležinkeliai“, „Rail Baltica“ direkcijos direktorius, interviu, Vilnius, 2016 m. lapkričio 16 d.

¹⁹⁸ TID Vandens, oro transporto ir logistikos projektų skyriaus vedėja, interviu, Vilnius, 2016 m. lapkričio 8 d.

¹⁹⁹ LR SusMin ES paramos koordinavimo skyriaus specialistai, interviu, Vilnius, 2016 m. lapkričio 8 d.

dialogo su žemų sąnaudų oro vežėjais, kurių teikiamos paslaugos didžiąja dalimi nulėmė staigiu asmenų, keliaujančių lėktuvais, skaičiaus išaugimą (žr. Pav. 50)^{200, 201}.

2007–2013 m. įgyvendintų ES finansuotų projektų dėka pavyko sukurti reikšmingą naudą šalies gyventojams ir verslui, tačiau skirtingų transporto šakų srityse išsiskyrė strateginį, ilgalaikį poveikį kūrę projektai / jų grupės. Automobilių kelių sektoriuje išskirtini Vilniaus aplinkkelių tiesimo projektai ir žvyrkelių asfaltavimo programos. Geležinkelių sektoriuje strateginę reikšmę turi pradėta tiesti „Rail Baltica“ linija. Vandens transporto konkurencingumui didelės įtakos turėjo Klaipėdos valstybinio jūrų uosto akvatorijos gilinimas. Oro uostų infrastruktūros modernizavimas sudarė tinkamas sąlygas išskirtinai dideliame keleivių skaičiaus išaugimui.

Apibendrinimas ir išvados

Šiame skyriuje siekta atsakyti, kokie svarbiausi rezultatai buvo sukurti transporto sektoriuje ir koks buvo pasiektas stebėsenos rodiklių pasiekimo laipsnis (rezultatyvumas), įgyvendinant 2007–2013 m. ES intervencijas. Tam atlikta aprašomoji statistinė rodiklių analizė, aktualių pirminių ir antrinių šaltinių apžvalga (pagrindinis naudotas informacijos šaltinis – SFMIS), interviu su transporto sektoriaus specialistais surinktų įžvalgų, elektroninės paramos gavėjų apklausos rezultatų sintezė. Rezultatai rodo, jog visų įvertinimo apimtį patenkančių ES intervencijų rezultatyvumas buvo skirtingas, tačiau jų įgyvendinimas svariai prisidėjo prie nustatytų rezultato stebėsenos rodiklių. Pažymėtina, jog produkto rezultatai buvo pasiekti / viršyti dažniau (81 % / 17 iš 21 SFMIS teikiamų produkto stebėsenos rodiklių reikšmių) nei rezultato (67 % / 10 iš 15). Itin reikšmingą, strateginę ir nustatytais rezultato rodikliais necharakterizuojamą kokybinę reikšmę šalies transporto ir ūkio raidai turėjo aplinkkelių tiesimas, žvyrkelių asfaltavimo programos, pradėtas įgyvendinti „Rail Baltica“ projektas, Klaipėdos valstybinio jūrų uosto akvatorijos gilinimas, oro uostų infrastruktūros modernizavimas.

Vertinant visas 10 2007–2013 m. laikotarpio SSVP ir EAVP transporto sektoriaus projektų finansavimo priemones, aukštu rezultatyvumu išsiskyrė 4 („Savivaldos transporto infrastruktūros modernizavimas ir plėtra“, pasiekti / viršyti visi 3 stebėsenos rodikliai), 9 („Tarptautinių oro uostų keleivių terminalų išplėtimas, skrydžių saugos ir aviacijos saugumo priemonių diegimas“, pasiekti / viršyti visi 3 stebėsenos rodikliai) ir 10 („Saugų eismą gerinančios inžinerinės infrastruktūros diegimas, miestų aplinkkelių tiesimas“, viršyti abu stebėsenos rodikliai) priemonės. Šių intervencijų rezultatyvumui teigiamos įtakos turėjo didelis LR savivaldybių poreikis tobulinti regioninės reikšmės automobilių kelių infrastruktūrą, palankios, ekonominio nuosmukio metu nukritusios statybos rangos kainos, lėmusios projektų biudžetų sutaupymus ir sąlygas papildomiems produktams sukurti, analizuojamuoju laikotarpiu šalies oro uostuose pradėtos teikti žemų sąnaudų oro vežėjų paslaugos, tarptautinių kelionių apribojimų mažinimas, išaugęs tarptautinis turizmas ir darbo jėgos mobilumas.

Žemesniu, nei tikėtasi, rezultatyvumu pasižymėjo 1 („Kompleksinė ekologiško viešojo transporto plėtra“, nepasiekta 2 iš 6 priemonei priskirtų stebėsenos rodiklių), 2 („Kelių tinklo tobulinimas gerinant saugų eismą ir mažinant neigiamą poveikį aplinkai“, nepasiekta 2 iš 4 stebėsenos rodiklių) ir 3 („Valstybinės reikšmės kelių ir geležinkelių infrastruktūros techninių parametrų gerinimas“, nepasiekta 2 iš 6 stebėsenos rodiklių) finansavimo priemonės. Šiems rezultatams neigiamos įtakos turėjo skubotas projektų planavimas (SSVP priemonės atveju), ilgi, komplikuoti ir nuo nenumatytų aplinkybių priklausantys geležinkelio linijų projektavimo ir tiesimo procesai, procedūros. Pažymėtina, jog rodiklių skaičiavimo metodikos („juodųjų dėmių“ panaikinimo atveju) ir susiklosčiusi mažo avaringumo situacija (sumažinto vidutinio eismo įvykių geležinkeliuose padarinių šalinimo laiko rodiklio atveju) turėjo neigiamos įtakos priemonių rezultatyvumo vertinimui; šiais atvejais, žemas rodiklių pasiekimo laipsnis turėtų būti vertinamas kritiškai.

²⁰⁰ VĮ „Lietuvos oro uostai“ finansinių išteklių vadovė, interviu, Vilnius, 2016 m. lapkričio 7 d.

²⁰¹ VĮ „Lietuvos oro uostai“ Palangos filialo vyriausiasis inžinierius, interviu, Palanga, 2016 m. lapkričio 15 d.

3.2. ES struktūrinių fondų intervencijų įtaka laikotarpio pradžioje identifikuotų problemų sprendimui ir strateginiams konteksto rodikliams; pasiektų rezultatų ir poveikio atitikimas tikslinių grupių poreikiams ir interesams

Šio skyriaus tikslas – atkurti vertinamų ES intervencijų logiką, taip atpažįstant jų įtaką ES finansavimo laikotarpio pradžioje šalies transporto sektoriuje vyravusių problemų sprendimui. Analizuojant teorinę / numanomą intervencijų logiką, įvertinamas įgyvendintų projektų poveikis Lietuvos ir visos Bendrijos mastu siektiniams strateginiams konteksto rodikliams ir tikslinių grupių poreikiams bei interesams. Skyriuje atsakoma į Vertinimo klausimus:

- Kaip ir kiek prioriteto investicijos prisidėjo prie SSVP ir EAVP atitinkamų strateginių konteksto rodiklių pasiekimo?
- Kaip šios intervencijos prisidėjo prie laikotarpio pradžioje identifikuotų problemų sprendimo? Ar pasiekti rezultatai ir poveikis atitinka tikslinių grupių poreikius ir interesus?

Analizei atlikti naudotasi skirtingų *ex-post* vertinimo metodų rinkiniu. Loginių intervencijos modelių analizė atliekama remiantis strateginiuose ES finansavimo dokumentuose teikiama informacija ir ankstesniuose ataskaitos skyriuose (žr. skyrių 2.1) identifikuota Lietuvos transporto sektoriaus problematika. Lyginamąja analize siekta strateginių, prioritetų ir priemonių lygmeniu apibrėžti ES finansuotų projektų rezultatų atitikimą tikslinių grupių poreikiams ir interesams. Pirminių ir antrinių šaltinių analize (Eurostat²⁰², Lietuvos statistikos departamento²⁰³ duomenų bazės, *esparama.lt*²⁰⁴, SFMIS, SSVP²⁰⁵, EAVP²⁰⁶) siekta identifikuoti strateginių konteksto rodiklių dinamiką vertinamuoju laikotarpiu, atliekant mokslininkų bei praktikų teiktų įžvalgų apie tikslinių transporto sektoriaus grupių poreikius ir interesus sintezę. Skyriaus apimtyje teikiamos Vertinimo išvados taip pat rėmėsi statistinės rodiklių ir priežastinio ryšio analizės, interviu su susijusių šalių atstovais ir elektroninės paramos gavėjų apklausos rezultatais bei ekspertiniu vertinimu.

3.2.1. ES investicijų intervencijų logikos rekonstravimas

Toliau pateikiami rekonstruoti kiekvienos iš vertinamų finansavimo priemonių intervencijos logikos modeliai, kurių tikslas – nustatyti ryšius tarp programų veiklų ir kuriamų produktų bei siekiamų padarinių aplinkai (rezultatų ir poveikio). Vadovaujantis leidinyje „ES struktūrinės paramos vertinimas: metodinės gairės“²⁰⁷ aprašomu intervencijų logikos rekonstravimo metodo aprašymu, toliau pateikiami modeliai formuoti pagal šiuos principus:

- **Išoriniai veiksniai.** Nuo priemonės įgyvendinimo nepriklausančios bendrinės šalies socialinio ir ekonominio vystymosi tendencijos, galinčios daryti teigiamą arba neigiamą įtaką ES intervencijos veiksmais siekiamų rezultatų ir poveikio įgyvendinimui. Identifikuojami veiksniai siejami su U1

²⁰² Europos Komisija. *Eurostat database*. Liuksemburgas: Eurostat, 1990. 2016 m. lapkričio mėn.

<<http://ec.europa.eu/eurostat>>

²⁰³ Lietuvos statistikos departamentas prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės. Oficialiosios statistikos portalas. 2016 m. lapkričio mėn. <<http://osp.stat.gov.lt/>>

²⁰⁴ Lietuvos Respublikos finansų ministerija. ES struktūrinė parama 2007–2013 m. 2016 m. lapkričio mėn. <<http://www.esparama.lt/>>

²⁰⁵ Lietuvos Respublikos Vyriausybė. 2007–2013 m. Sanglaudos skatinimo veiksmų programa. 2009.

<http://www.esparama.lt/es_parama_pletra/failai/fm/teises_aktai/Stebesenos_komiteto_nutarimai/VP3-2009-05-14.pdf>

²⁰⁶ Lietuvos Respublikos Vyriausybė. 2007–2013 m. Ekonomikos augimo veiksmų programa. 2013.

<http://www.esparama.lt/es_parama_pletra/failai/teises_aktai/Atnaujinta_EAVP_2014_06_02.pdf>

²⁰⁷ Lietuvos Respublikos finansų ministerija kartu su VŠĮ Viešosios politikos ir vadybos institutas ir VŠĮ „Europos socialiniai, teisiniai ir ekonominiai projektai“. ES struktūrinės paramos vertinimas: metodinės gairės. Vilnius: Eugrimas, 2010.

Vertinimo analizės rezultatais (žr. skyrius 2.1, 2.2). Svarbiausi ir į loginį intervencijos modelį įtraukiami veiksniai atrinkti ekspertiniu vertinimu ir vadovaujantis interviu su transporto sektoriaus specialistais metu surinktomis įžvalgomis.

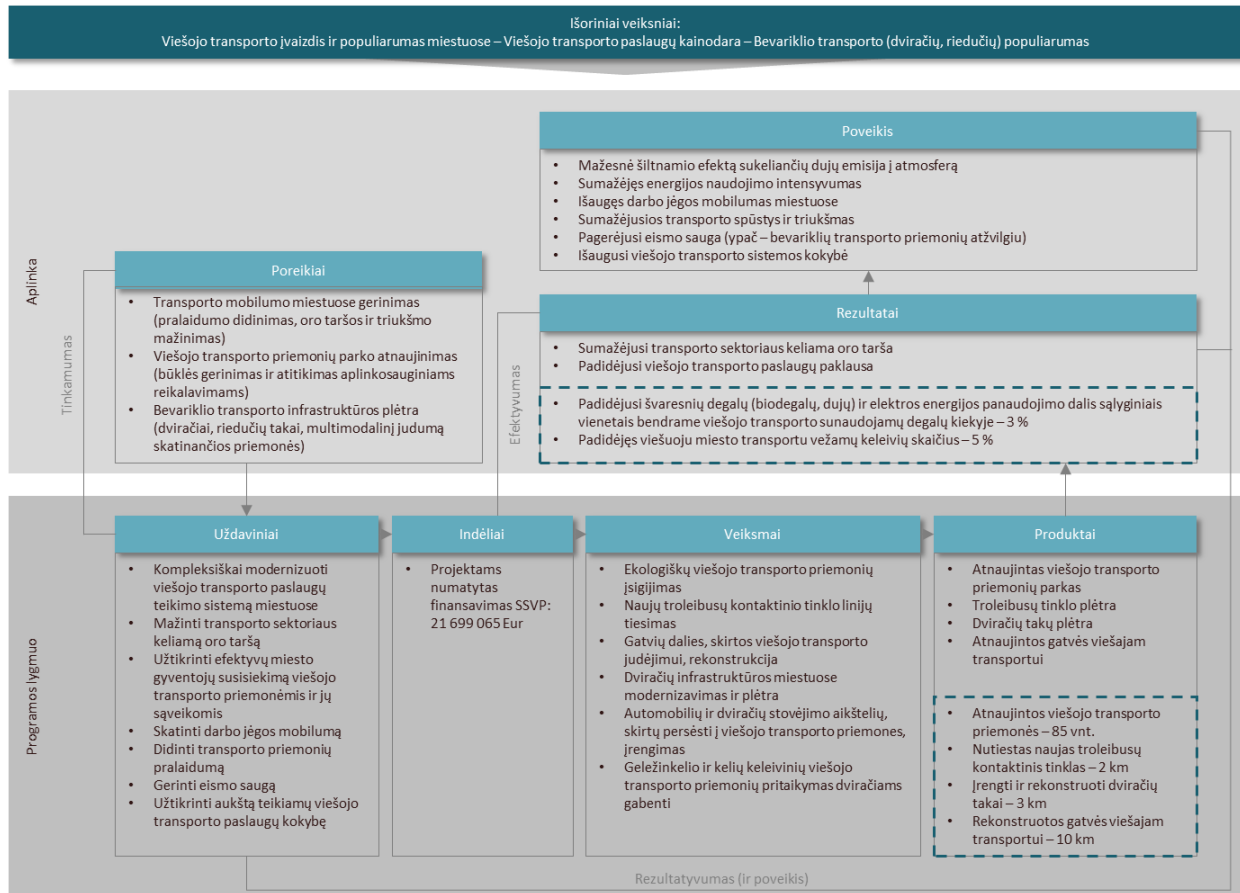
- **Poreikiai.** Iš šalies transporto sektoriaus pirminės situacijos (prieš 2007–2013 m. ES finansavimo laikotarpį) vertinimo kylantys plėtros poreikiai, glaudžiai susiję su ataskaitos skyriuje 2.1 atlikta strateginių planavimo dokumentų analize (identifikuoti poreikiai atitinka strateginiuose dokumentuose numatytus transporto sektoriaus plėtros tikslus).
- **Uždaviniai.** Būdami glaudžiai susiję su strateginiuose dokumentuose įtvirtintais finansavimo priemonių tikslais, uždaviniai yra orientuoti į siekiamus padarinius ir anksčiau modelyje identifikuotas problemas-poreikius.
- **Indėliai.** ES intervencijų metu į šalies ekonomiką perduodami paramos finansiniai ar programų vykdytojų žmogiškieji ištekčiai, skirti numatytiems rezultatams ir poveikiui pasiekti. Vertinamų finansavimo priemonių atveju, indėliais laikytinos strateginiuose dokumentuose (SSVP ir EAVP) nustatytos bendros priemonių finansavimo sumos, teikiamos portale *esparama.lt*.
- **Veiksmai.** ES intervencijų metu įgyvendinami procesai, skirti numatytiems rezultatams ir poveikiui pasiekti su šioms intervencijoms paskirtais indėliais. Intervencijų logikos modeliuose veiksmams laikomos remiamos finansavimo priemonių veiklos, kurias, gavę paramą, įgyvendina projektų pareiškėjai.
- **Produktai.** Kiekybiškai vertinami indėlių dėka pasiekiami rodikliai, kurie intervencijų logikos lygmenyje yra laikomi „įrankiais“ numatytiems rezultatams pasiekti ir norimam poveikiui sukelti. Toliau teikiamuose intervencijų logikos modeliuose brūkšnine linija žymimi strateginiuose planavimo dokumentuose (SSVP ir EAVP, jų prieduose) nustatyti produkto rodikliai ir 2015 m. (po ES intervencijų įgyvendinimo) norimos pasiekti jų reikšmės.
- **Rezultatai.** Kiekybiškai vertinami pasiektų produktų rodiklių dėka kylantys ES intervencijų rezultatai, kurie veda prie ilgalaikio ir sisteminio socialinio-ekonominio poveikio. Toliau teikiamuose intervencijų logikos modeliuose brūkšnine linija žymimi strateginiuose planavimo dokumentuose (SSVP ir EAVP, jų prieduose) nustatyti rezultato rodikliai ir 2015 m. (po ES intervencijų įgyvendinimo) norimos pasiekti jų reikšmės.
- **Poveikis.** Kiekybiškai ir kokybiškai vertinami ES intervencijomis norimi pasiekti ilgalaikiai ir sisteminiai ekonominiai-socialiniai transporto ir susijusių sektorių pokyčiai. Identifikuoti finansavimo priemonių poveikio elementai siejami su pirminės transporto sektoriaus situacijos problemomis ir poreikiais.

Toliau pateikiami ir aprašomi loginiai kiekvienos į Vertinimo apimtį patenkančios ES 2007–2013 m. periodo finansavimo priemonės intervencijų modeliai. Pažymėtina, jog ES intervencijų ryšys su modeliuose įvardintais strateginiais konteksto rodikliais yra detalčiau analizuojamas šios ataskaitos skyriuje 3.2.3.

SSVP 3 prioriteto „Aplinka ir darnus vystymasis“ finansavimo priemonė

1 priemonė: VP3-3.3-SM-01-V „Kompleksinė ekologiško viešojo transporto plėtra“

Pav. 23: 1 priemonės „Kompleksinė ekologiško viešojo transporto plėtra“ intervencijos logika



Šaltinis: sudaryta autorių, remiantis SSVP

1 priemonė buvo suformuota identifikavus poreikį atnaujinti didžiųjų šalies miestų viešojo transporto priemonių parką ir paslaugų teikimo sistemas. Intensyvėjant urbanizacijai ir senstant viešojo transporto priemonių parkui, mažėjo miesto kelių pralaidumas bei didėjo neigiamas poveikis aplinkai (moraliskai ir fiziškai pasenusios transporto priemonės kėlė triukšmą ir buvo taršios). Rinktis bevarikles transporto priemones miestų gyventojams ir lankytojams buvo keblu – tam trūko išvystytos infrastruktūros.

Šiems poreikiams tenkinti numatyti ES intervencijos veiksmai – šalies didmiesčių viešojo transporto priemonių parko atnaujinimas ekologiškais autobusais ir troleibusais, troleibusų tinklo plėtra, viešojo transporto pralaidumo didinimas rekonstruojant jam skirtas gatvių dalis, dviračių / riedučių takų plėtra ir multimodalinio judumo skatinimas, gerinant sąveiką tarp geležinkelio ir kelių keleivinio viešojo transporto priemonių bei dviračių.

Sukūrus numatytus produktus ir rezultatus, siekiama sukurti ilgalaikį poveikį miestų viešojo transporto sistemose: sumažinti viešojo transporto priemonių parko keliamą oro taršą, triukšmą, gerinti gyventojų / darbo jėgos judumą dėl pagerėjusio mobilumo – sumažėjusių spūsčių. Taip pat, plečiant dviračių takų infrastruktūrą, siekiama gerinti eismo saugos sąlygas; gerinant transporto jungtis bei sąsajas, užtikrinti išaugusią viešojo transporto sistemos paslaugų kokybę. Strateginiai konteksto rodikliai, prie kurių pasiekimo prisideda ES finansuojami projektų veiksmai, yra mažėjantis energijos intensyvumas, didėjantis

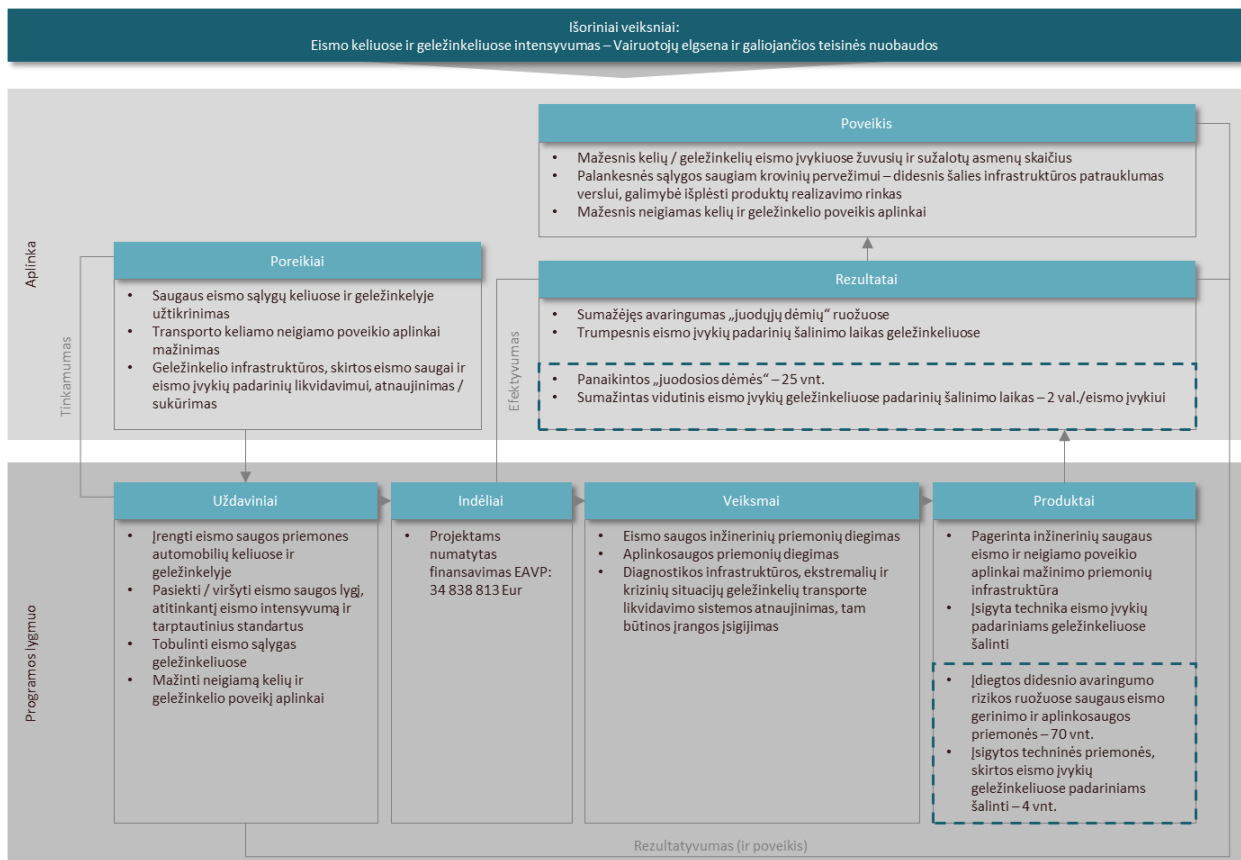
atsinaujinančių energijos išteklių naudojimas ir mažėjanti šiltnamio dujų emisija į atmosferą (žr. skyrių 3.2.3).

Pažymėtina, jog numatytam poveikiui pasiekti įtakos galėjo turėti „minkštosiomis“, komunikacinėmis priemonėmis formuojamas viešojo, bevariklio transporto įvaizdis ir populiarumas bei disponuojamasis pajamas bei gyventojų galimybes atitinkanti viešojo transporto paslaugų kainodara.

EAVP 4 prioriteto „Esminė ekonominė infrastruktūra“ finansavimo priemonės

2 priemonė: VP2-4.3-SM-01-V „Kelių ir geležinkelių tinklo tobulinimas gerinant saugų eismą ir mažinant neigiamą poveikį aplinkai“

Pav. 24: 2 priemonės „Kelių ir geležinkelių tinklo tobulinimas gerinant saugų eismą ir mažinant neigiamą poveikį aplinkai“ intervencijos logika



Šaltinis: sudaryta autorių, remiantis EAVP

2 priemonė buvo sudaryta siekiant tenkinti tiek šiai, tiek kitoms finansavimo priemonėms aktualius poreikius: sumažinti automobilių kelių ir geležinkelių avaringumą bei riboti neigiamą šių transporto sektorių keliamą poveikį aplinkai. Visos Bendrijos mastu išsiskiriantis Lietuvos automobilių kelių eismo įvykiuose žuvusių asmenų skaičiaus rodiklis (žr. Pav. 8) bei dėl trūkstamos technikos neefektyvus eismo įvykių geležinkelyje padarinių šalinimo laikas formavo pagrindinius šiai priemonei aktualius poreikius.

Kurti poveikį nuspręsta finansuojant eismo saugos inžinerinių bei aplinkosaugos priemonių diegimą, diagnostikos infrastruktūros, neigiamų padarinių likvidavimo sistemos atnaujinimą ir tam reikalingos įrangos įsigijimą.

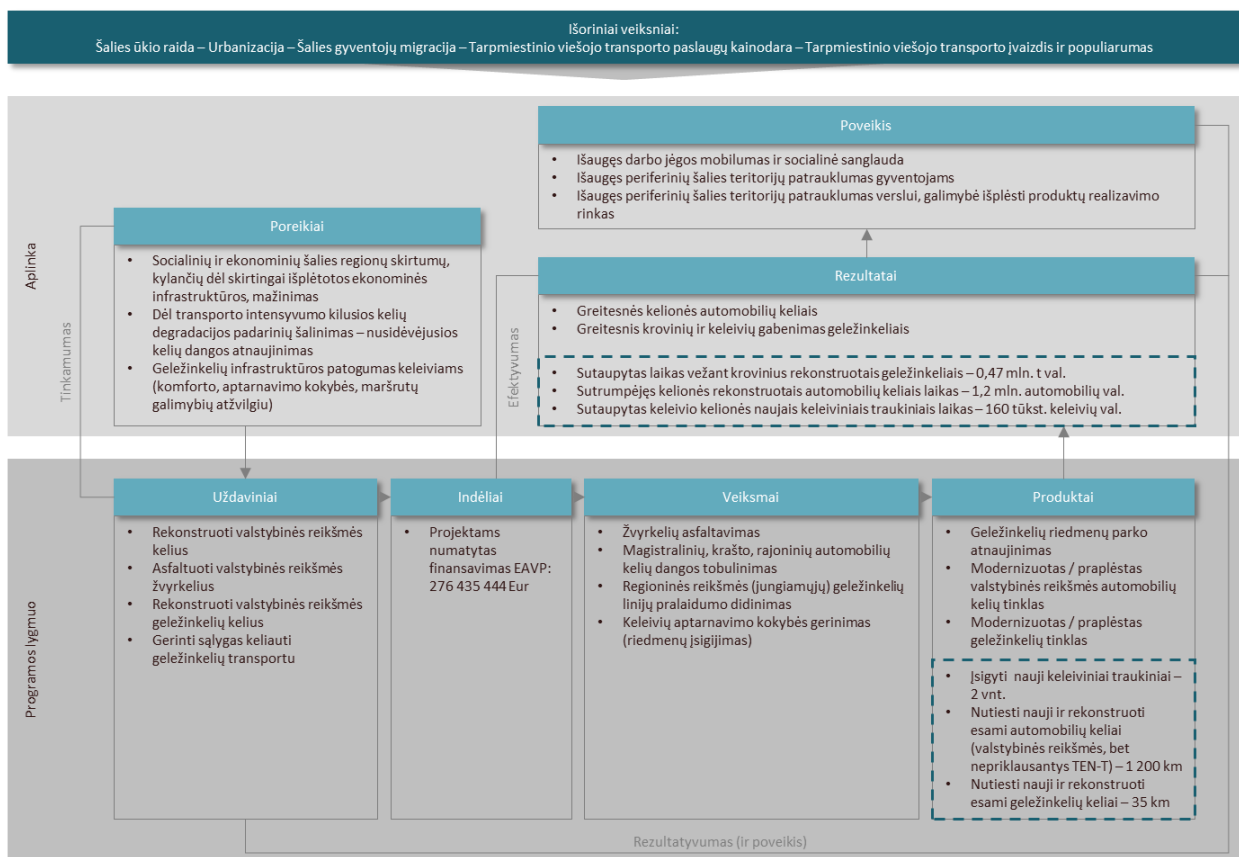
Sumažinus avaringumą automobilių keliuose (panaikinus „juodąsias dėmes“) bei sudarius sąlygas efektyviau likviduoti neigiamus eismo įvykių geležinkelyje padarinius, siekiama sumažinti keliuose žuvusių

ir sužalotų žmonių skaičių, išvengti žalos aplinkai ir, užtikrinant saugaus krovinių pervežimo sąlygas, didinti šalies patrauklumą tranzitui / importui / eksportui. Ši priemonė netiesiogiai prisideda prie strateginio konteksto rodiklio „krovinių pervežimas geležinkeliais“ pasiekimo (žr. skyrių 3.2.3).

Numatytam poveikiui sukurti įtakos galėjo turėti eismo intensyvumas ir nuo jo priklausantis avaringumas bei individualių vairuotojų elgsena, kuri yra formuojama galiojančių nuobaudų ir švietimo, eismo kultūros skatinimo dėka.

3 priemonė: VP2-4.4-SM-01-V „Valstybinės reikšmės kelių ir geležinkelių infrastruktūros techninių parametru gerinimas“

Pav. 25: 3 priemonės „Valstybinės reikšmės kelių ir geležinkelių infrastruktūros techninių parametru gerinimas“ intervencijos logika



Šaltinis: sudaryta autorių, remiantis EAVP

Darniai ir vientisai išvystyta kelių ir geležinkelių infrastruktūra, reikiamos valstybinės reikšmės kelių jungtys ir greitą, patogų susisiekimą užtikrinanti kelių danga – pagrindiniai poreikiai, formavę 3 vertinamą finansavimo priemonę. Prieš analizuojamą laikotarpį degradavusiai automobilių kelių būklei, plačiai paplitusiems neasfaltuotiems valstybinės reikšmės keliams (žr. Lent. 5) ir augančių keleivių poreikių neatitinkančiai keleivinių traukinių sistemai atnaujinti numatyti ES intervencijos indėliai.

Priemonės apimtyje suplanuota įgyvendinti šiuos veiksmus: asfaltuoti dalį valstybinės reikšmės žvyrkelių, gerinti magistralinių, krašto ir rajoninių automobilių kelių dangą, didinti jungiamųjų geležinkelio linijų pralaidumą ir atnaujinti riedmenų parką.

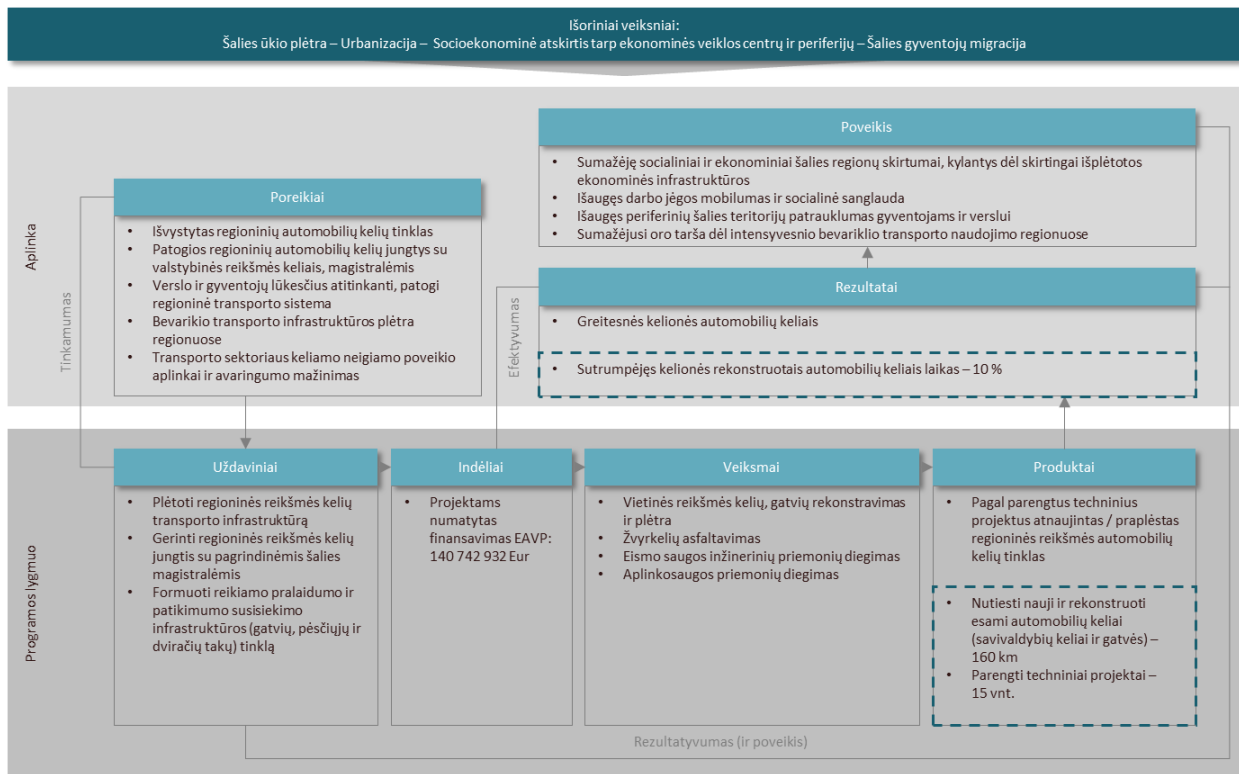
Per pasiektus produkto rodiklius efektyvinant keliones automobilių keliais ir krovinių bei keleivių pervežimus geležinkeliais, siekta didinti socialinę sanglaudą tarp šalies regionų ir mažinti nedarbą pagerinus darbo jėgos mobilumo sąlygas; pagerinus susisiekimą tarp atokesnių šalies vietovių, didinti jų

patrauklumą gyventojams ir verslui. Finansavimo priemonės apimtyje sukurti rezultatai tiesiogiai prisideda prie strateginio konteksto rodiklio „Krovinių pervežimas geležinkeliais“ siekimo (žr. skyrių 3.2.3).

Poveikiui užtikrinti įtakos galėjo turėti šalies ūkio raidos tendencijos ir urbanizacijos sparta, vidinė ir, ypač ekonominio nuosmukio laikotarpiu išaugusi, tarptautinė gyventojų migracija, tarpmiestinio viešojo transporto (autobusų, traukinių) kainodara, įvaizdis ir populiarumas tarp šalies gyventojų.

4 priemonė: VP2-4.4-SM-02-R „Savivaldos transporto infrastruktūros modernizavimas ir plėtra“

Pav. 26: 4 priemonės „Savivaldos transporto infrastruktūros modernizavimas ir plėtra“ intervencijos logika



Šaltinis: sudaryta autorių, remiantis EAVP

Vystant valstybinės reikšmės automobilių kelių ir geležinkelių tinklą (žr. 3 priemonę), reikalinga užtikrinti ir regioninių kelių tinklo plėtrą, patogias jų jungtis su šalies magistralėmis. Be to, svarbu gerinti sąlygas bevarikliui transportui (tiesti / atnaujinti dviračių, riedučių takus), užtikrinti kuo saugesnes eismo sąlygas ir intensyviai mažinti neigiamą transporto poveikį aplinkai.

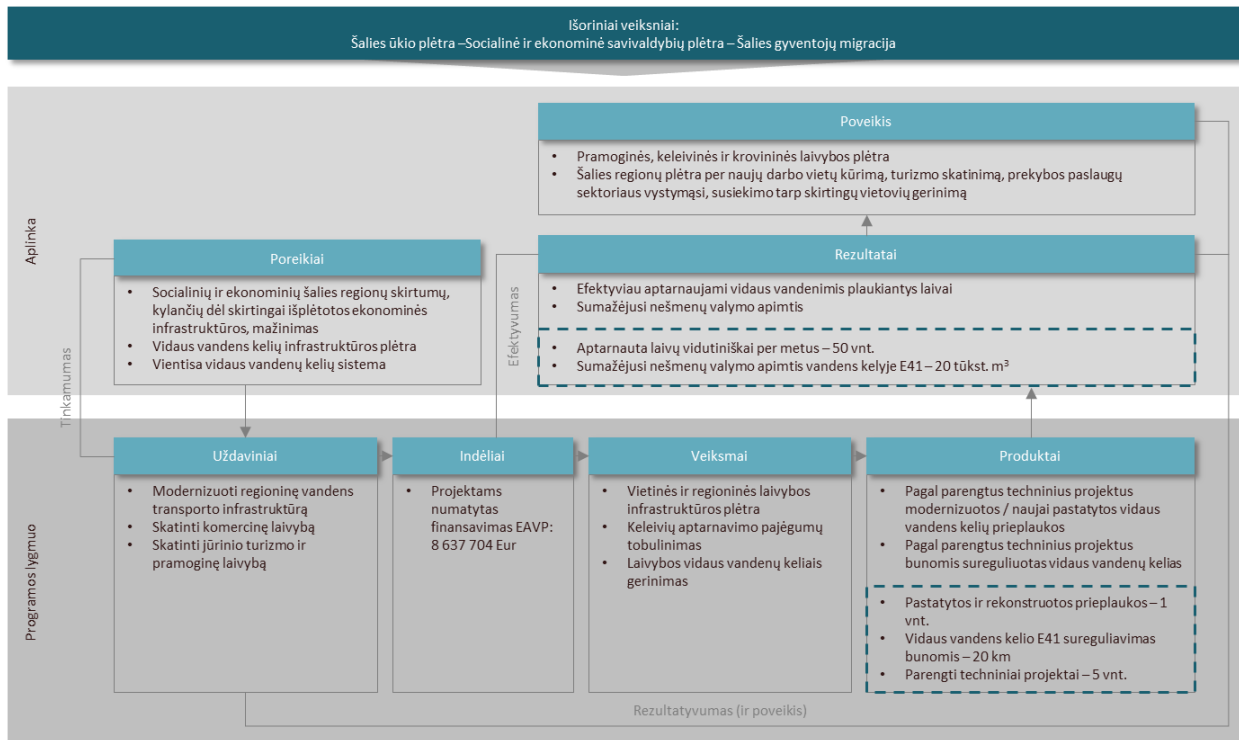
Šiuos poreikius patenkinti numatyta per šiuos ES intervencijos veiksmus: vietinės reikšmės kelių, gatvių rekonstravimą ir tinklo plėtrą, žvyrkelių asfaltavimą, eismo saugos inžinerinių ir aplinkosauginių priemonių diegimą.

Veiksmų dėka siekiama didinti socialinę ir ekonominę šalies regionų, atskirų savivaldybių sanglaudą, gerinti darbo jėgos mobilumą, teritorijų patrauklumą gyventojams ir kurti palankias sąlygas verslui, rinkų plėtrai. Diegiant eismo saugos, aplinkosaugines priemones, skatinant bevariklio transporto plėtrą siekiama sumažinti eismo įvykių skaičių ir mažinti neigiamą transporto sektoriaus keliamą poveikį aplinkai.

Numatytų produktų, rezultato ir poveikio pasiekimui įtakos galėto turėti šalies ūkio plėtros eiga ir tolygumas, urbanizacijos sparta, pirminė socialinė-ekonominė atskirtis tarp skirtingų šalies savivaldybių bei jos kaita analizuojamuoju laikotarpiu, vidinė ir tarptautinė šalies gyventojų migracija.

5 priemonė: VP2-4.5-SM-01-V „Sąlygų regioninei laivybai gerinimas, keleivių aptarnavimo pajėgumų tobulinimas“

Pav. 27: 5 priemonės „Sąlygų regioninei laivybai gerinimas, keleivių aptarnavimo pajėgumų tobulinimas“ intervencijos logika



Šaltinis: sudaryta autorių, remiantis EAVP

Prieš analizuojamąjį ES finansavimo laikotarpį identifikuotas regioninės laivybos sąlygų gerinimo poreikis: nusidėvėjusi ar laivybai nepritaikyta vidaus vandenų kelių infrastruktūra ir nesudaryta vientisa jų sistema neleido išnaudoti turimų galimybių socialinių ir ekonominių šalies regionų skirtumų mažinimui, šalies regionų sanglaudos didinimui.

Tokių poreikių kontekste suformuota 5 EAVP finansavimo priemonė rėmė vietinės ir regioninės laivybos infrastruktūros plėtrą, keleivių aptarnavimo pajėgumų tobulinimą ir laivybos vidaus vandenų keliais gerinimą.

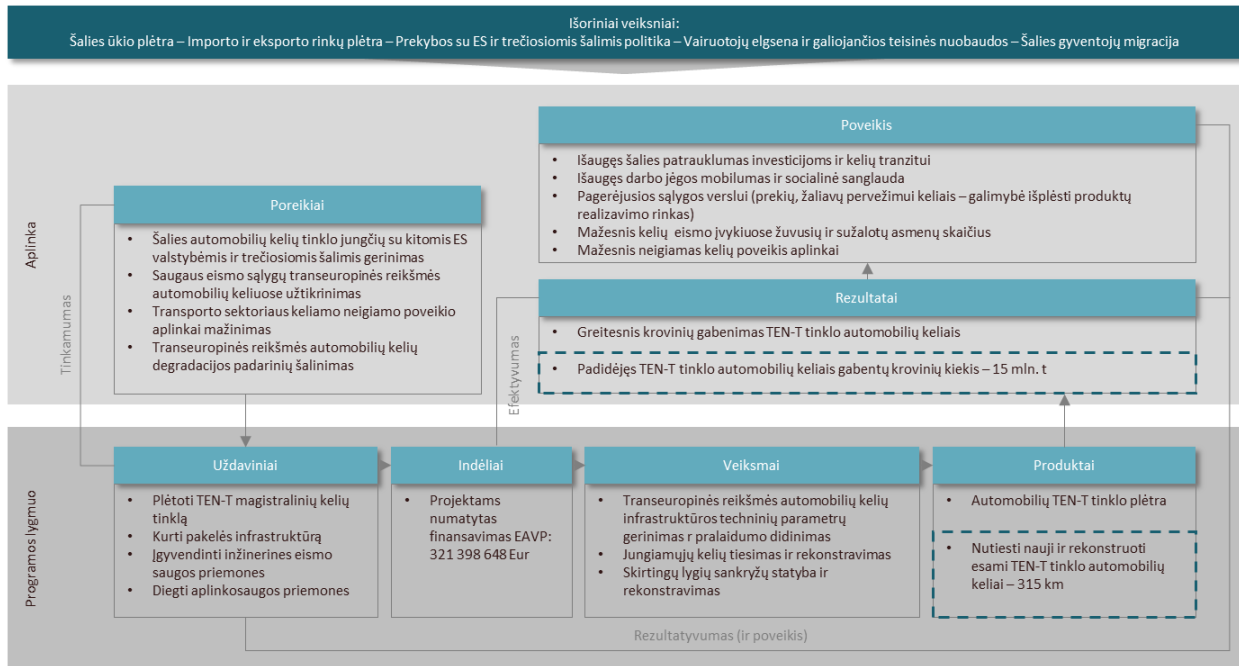
Kuriamos infrastruktūros dėka efektyvinant vidaus vandenų laivybos infrastruktūrą, siekta užtikrinti pramoginės, keleivinės ir krovinės laivybos plėtrą ir taip sudaryti palankias sąlygas atskirų šalies regionų vystymuisi, darniam šalies augimui. Planuota, jog ilguoju laikotarpiu regioninės laivybos plėtra lemtų naujų darbo vietų kūrimąsi turizmo ir prekybos paslaugų sektoriuose.

Numatytam poveikiui pasiekti reikšmingos įtakos galėjo turėti šalies ūkio plėtros tendencijos (pvz., ekonominio nuosmukio metu sumažėjus disponuojamosioms gyventojų pajamoms, sumažėjo turizmo paslaugų plėtra), socialinė ir ekonominė savivaldybių, kurioms aktuali vidaus vandenų laivyba, plėtra ir jų gyventojų migracija šalies ir tarptautiniu lygmeniu.

EAVP 5 prioriteto „Transeuropinių transporto tinklų plėtra“ finansavimo priemonės

6 priemonė: VP2-5.1-SM-01-V „Transeuropinės reikšmės automobilių kelių infrastruktūros pralaidumo didinimas, techninių parametru gerinimas“

Pav. 28: 6 priemonės „Transeuropinės reikšmės automobilių kelių infrastruktūros pralaidumo didinimas, techninių parametru gerinimas“ intervencijos logika



Šaltinis: sudaryta autorių, remiantis EAVP

6 priemonė suformuota identifikavus šalies jungimosi į tarptautinius transporto tinklus poreikį. 2004 m. Lietuvai prisijungus prie ES, ženkliai išaugus prekių ir asmenų judėjimui Bendrijos viduje, išryškėjo poreikis gerinti transeuropinės reikšmės automobilių kelių būklę ir jų jungtis su kitomis ES valstybėmis, mažinti neįprastai didelį Lietuvoje matuojamą eismo įvykių ir juose žuvusių / sužalotų asmenų skaičių, gerinti turimą infrastruktūrą (kelių dangą, kitus techninius parametrus) ir, kaip ir kitų finansavimo priemonių atveju, mažinti automobilių sukeltą neigiamą poveikį aplinkai.

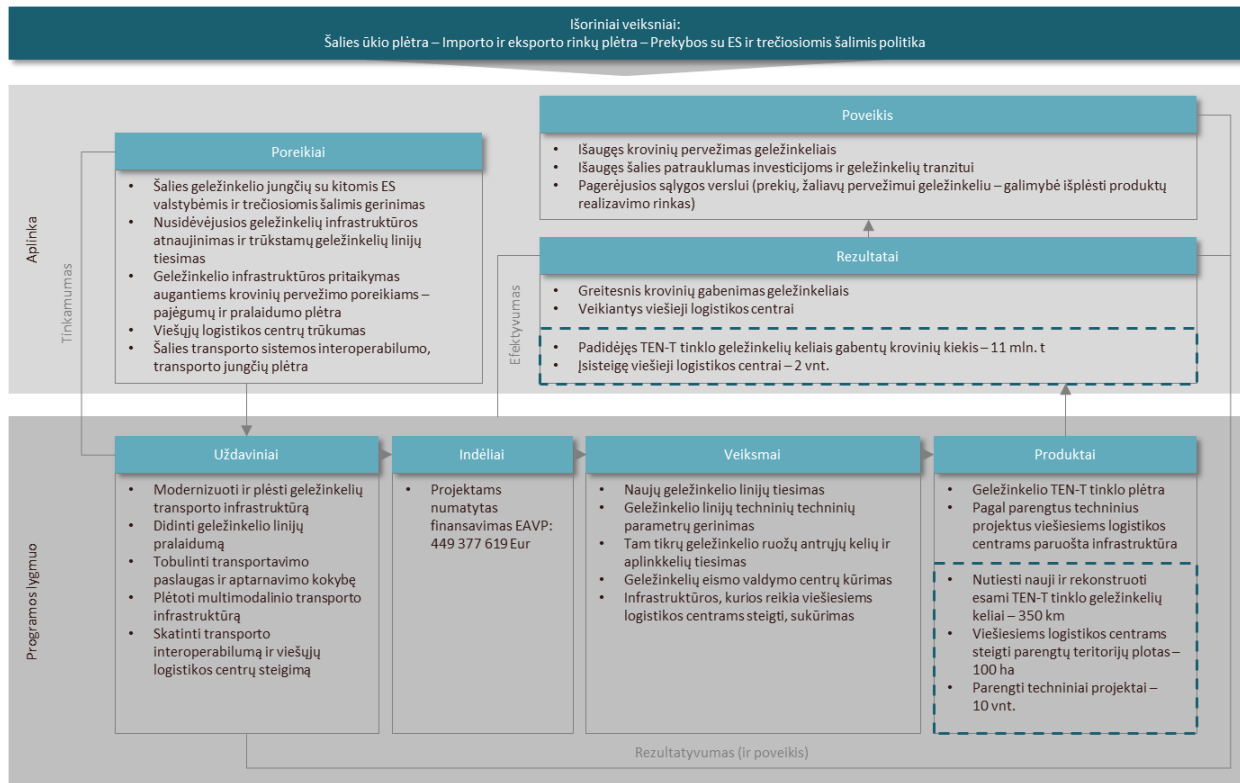
Šiems poreikiams tenkinti numatyti tokie ES intervencijų veiksmai: transeuropinės reikšmės automobilių kelių infrastruktūros techninių parametru gerinimas ir pralaidumo didinimas, jungiamųjų kelių tiesimas ir rekonstravimas, skirtingų lygių sankryžų statyba ir rekonstravimas.

Greitesnio krovininių ir keleivių gabenimo TEN-T tinklo automobilių keliais dėka siekiama sukurti ilgalaikę transeuropinės reikšmės automobilių kelių tinklo plėtrą šalyje ir tarptautiniu lygmeniu. Tai lemtų išaugusį Lietuvos patrauklumą investicijoms, kelių tranzitui vykdyti, skatintų darbo jėgos mobilumą (tai prisidėtų prie socialinės Bendrijos šalių sanglaudos didinimo). Inžinerinės eismo saugos ir aplinkosauginės priemonės sumažintų eismo įvykiuose žuvusių ir sužalotų asmenų skaičių bei neigiamą automobilių keliamą poveikį aplinkai.

Numatytam poveikiui pasiekti reikšmingos įtakos galėjo turėti Lietuvos bei importo / eksporto rinkų ūkio plėtros tendencijos, vystoma prekybos su TEN-T tinklu sujungtomis valstybėmis prekybos politika, vairuotojų elgsena (eismo kultūra) ir galiojančios teisinės nuobaudos, transporto intensyvumą galinti paveikti neigiama tarptautinė šalies gyventojų migracija.

7 priemonė: VP2-5.1-SM-02-V „Transeuropinės reikšmės geležinkelio linijų modernizavimas ir plėtra, reikiamos infrastruktūros sukūrimas viešiesiems logistikos centrams steigti“

Pav. 29: 7 priemonės „Transeuropinės reikšmės geležinkelio linijų modernizavimas ir plėtra, reikiamos infrastruktūros sukūrimas viešiesiems logistikos centrams steigti“ intervencijos logika



Šaltinis: sudaryta autorių, remiantis EAVP

Formuojant 2007–2013 m. ES investicijų prioritetus, kryptis ir priemones, Lietuvoje identifiukuotas poreikis plėsti geležinkelio infrastruktūrą ir jų tinklą sieti su kitomis ES ir trečiosiomis šalimis, formuojant visos Bendrijos lygmeniu reikšmingus geležinkelio eismo koridorius. Tam reikėjo atnaujinti šalies geležinkelio infrastruktūrą ir tiesti naujas linijas; augančių krovinių importo, eksporto, tranzito ir vietinių pervežimų kontekste didinti jų pralaidumą ir pajėgumus. Strateginiuose dokumentuose taip pat identifiukuotas poreikis gerinti šalies transporto sistemų interoperabilumą, įkurti šias sąsajas gerinančius viešuosius logistikos centrus.

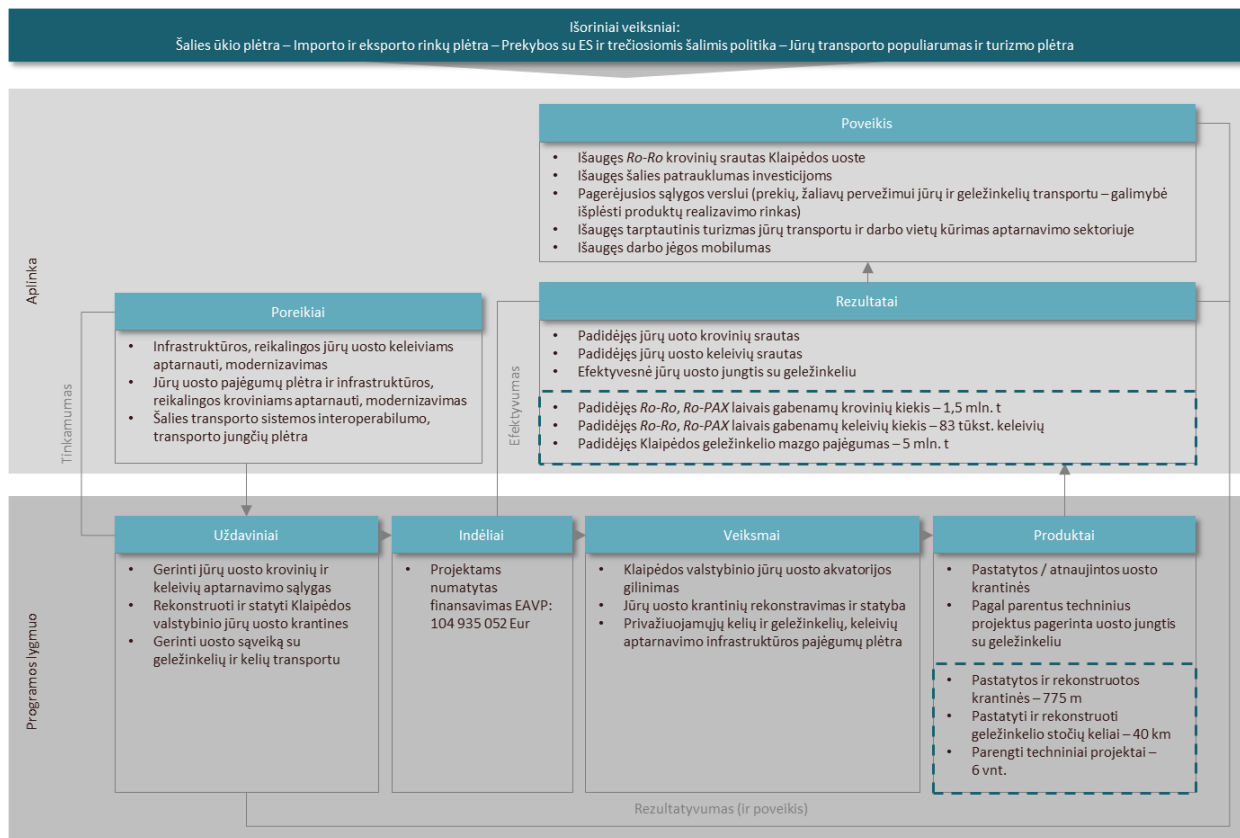
Šiems poreikiams tenkinti numatyta tiesti naujas geležinkelio linijas, gerinti esamų linijų techninius parametrus, didinti geležinkelio pralaidumą tiesiant antruosius kelius ir aplinkkelius, kurti eismo valdymo centrus ir pradėti viešųjų logistikos centrų steigimą, kuriant jiems reikalingą infrastruktūrą.

ES intervencijų veiksmais siekta ilgalaikės transeuropinės reikšmės geležinkelio tinklo plėtos: reikšmingai didinti krovinių pervežimo traukiniais srautus, pagerėjusio susisiekimo ir išaugusio krovinių gabenimo efektyvumo dėka didinti šalies patrauklumą investicijoms ir verslo plėtrai. Priemonės finansuotų projektų sukurti rezultatai tiesiogiai prisideda prie strateginio konteksto rodiklio „Krovinių pervežimas geležinkeliais“ siekimo (žr. skyrių 3.2.3).

Norimam poveikiui pasiekti įtakos galėjo turėti šalies, importo ir eksporto rinkų plėtra, nuo kurios galėjo priklausyti traukiniais gabenamų krovinių apimtis ir srautai bei laukti / nenumatyti prekybos su ES bei trečiosiomis šalimis politikos pasikeitimai.

8 priemonė: VP2-5.2-SM-01-V „Krovinių ir keleivių aptarnavimo infrastruktūros plėtra Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste“

Pav. 30: 8 priemonės „Krovinių ir keleivių aptarnavimo infrastruktūros plėtra Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste“ intervencijos logika



Šaltinis: sudaryta autorių, remiantis EAVP

Formuojant 8 ES 2007–2013 metų finansavimo priemonę, aktualizuotas Klaipėdos valstybinio jūrų uosto infrastruktūros modernizavimas ir plėtra. Poreikiai skirstyti į 2 kryptis – keleivių ir krovinių aptarnavimą, gerinant sąlygas tarptautinėms kelionėms laivais ir krovinių aptarnavimo pajėgumus, efektyvinant uosto jungtį su šalies geležinkeliu Klaipėdoje.

Šių keleivių ir verslo įmonių poreikių tenkinimui numatyti ES intervencijos veiksmai – akvatorijos gilinimas, krantinių rekonstravimas ir statyba bei privažiuojamųjų kelių ir geležinkelių, keleivių aptarnavimo infrastruktūros pajėgumų plėtra.

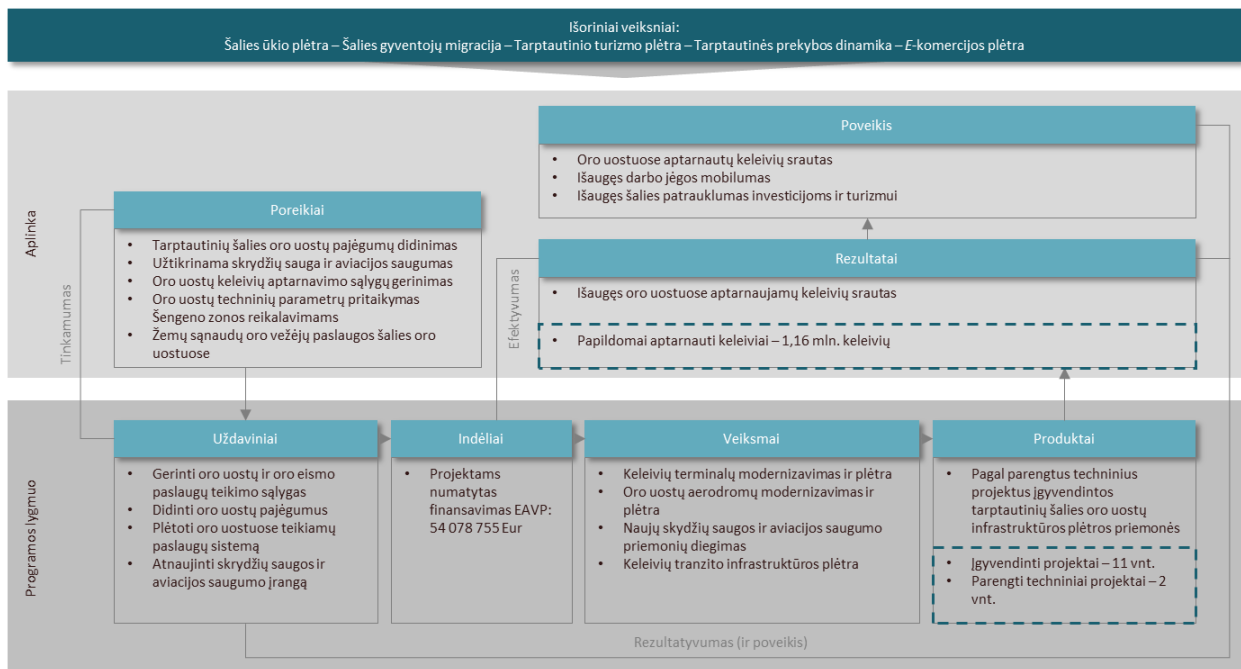
Per kuriamus produktus ir rezultatus Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste siekta auginti *Ro-Ro* krovinių srautą, gerinti šalies pasiekiamumą ir sąlygas investicijoms, verslo plėtrai. Užtikrinant efektyvią jungtį tarp jūrų uosto ir geležinkelių tinklo, siekta plėsti užsienio ir vietos įmonių produktų realizavimo rinkas. Pagerinus keleivių aptarnavimo sąlygas, numatytas tarptautinio jūrų turizmo augimas ir su juo susijusių šalies rinkų (apgyvendinimo, maitinimo, kitų paslaugų teikimo) plėtra, naujų darbo vietų kūrimas bei išaugęs darbo jėgos mobilumas. Priemonės apimtyje įgyvendintų projektų sukurti rezultatai tiesiogiai prisideda prie strateginio konteksto rodiklio „*Ro-Ro* krovinių srautas Klaipėdos uoste“ pasiekimo (žr. skyrių 3.2.3).

Numatytam ilgalaikiam poveikiui pasiekti įtakos galėjo turėti šalies, krovinių importo ir eksporto rinkų plėtra, kuri tiesiogiai nulėmė jūrų uoste aptarnaujamų krovinių srautus ir apimtį, prekybos su ES ir

trečiosiomis šalimis plėtra ar planuoti / nenumatyti jos pakeitimai; turizmo sektoriaus plėtrai įtakos turėjo šalyje ir Baltijos jūros regione populiarėjančios kelionės jūromis.

9 priemonė: VP2-5.3-SM-01-V „Tarptautinių oro uostų keleivių terminalų išplėtimas, skrydžių saugos ir aviacijos saugumo priemonių diegimas“

Pav. 31: 9 priemonės „Tarptautinių oro uostų keleivių terminalų išplėtimas, skrydžių saugos ir aviacijos saugumo priemonių diegimas“ intervencijos logika



Šaltinis: sudaryta autorių, remiantis EAVP

Plečiant šalies pasiekiamumą ir transporto tinklų įtraukimą į transeuropines struktūras, formuota 9 vertinama ES 2007–2013 m. finansavimo priemonė, skirta 3 tarptautinių šalies oro uostų (Vilniaus, Kauno ir Palangos) infrastruktūros modernizavimui. Aktualizuoti nepakankami ir sparčiam kelionių lėktuvais skaičiaus augimui nepritaikyti oro uostų pajėgumai, skrydžių saugą ir aviacijos saugumą gerinančių priemonių poreikis, oro uostuose aptarnaujamų, tranzitinių keleivių aptarnavimo sąlygų gerinimas, reikalingas infrastruktūros pritaikymas Šengeno erdvės oro uostų reikalavimams.

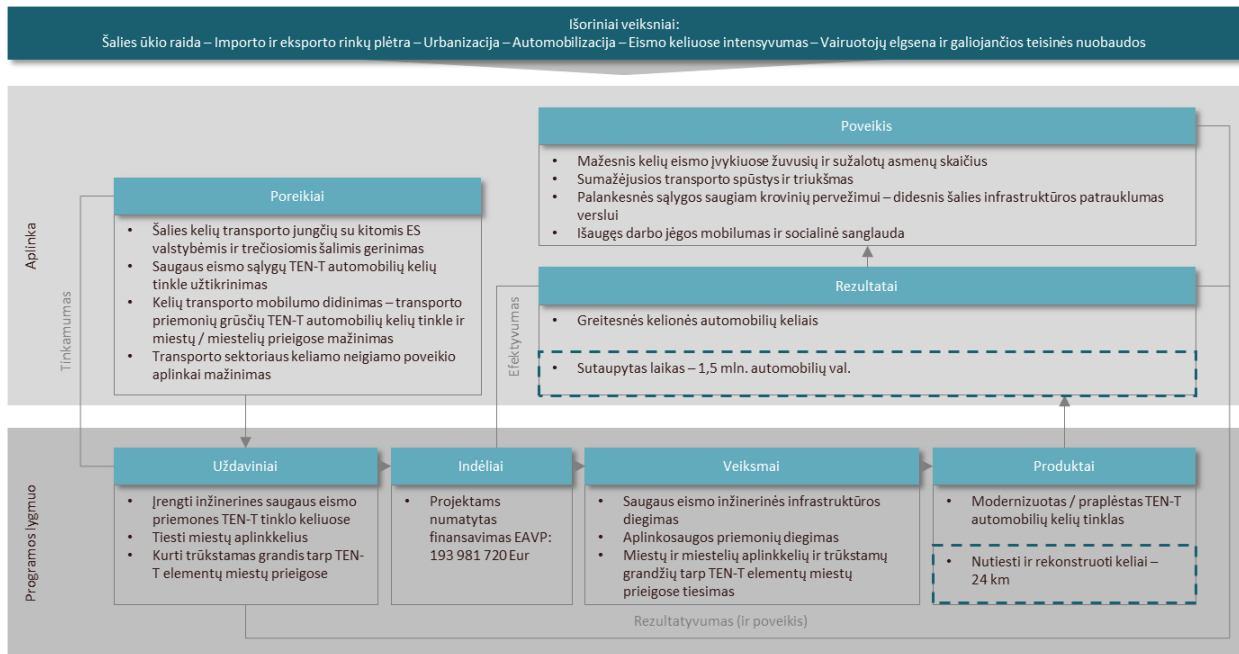
Šias reikmes siekta gerinti per numatytas remiamas veiklas – keleivių terminalų, oro uostų aerodromų modernizavimą ir plėtrą, naujų skrydžių ir aviacijos saugumo priemonių diegimą bei keleivių tranzito infrastruktūros plėtrą.

Modernizuoti tarptautiniai šalies oro uostai turėjo sukelti ilgalaikį poveikį, reikšmingą visai šalies ūkio plėtrai. ES intervencijų veiksmų dėka turėjo išaugti lėktuvais keliaujančių asmenų skaičius; tai lemtų išaugusį tarptautinį darbo jėgos mobilumą, šalies patrauklumą investicijoms ir tarptautiniam turizmui. Priemonės apimtyje įgyvendintų projektų rezultatai turėjo tiesiogiai prisidėti prie strateginio konteksto rodiklio „Oro uostuose aptarnautų keleivių srautas“ pasiekimo (žr. skyrių 3.2.3).

Numatytam poveikio siekimui įtakos galėjo turėti ekonominių Lietuvos rodiklių kaita (BVP, importo ir eksporto apyvarta, nedarbo, disponuojamųjų pajamų lygis), šalies gyventojų tarptautinės migracijos augimas, tarptautinio turizmo Lietuvoje ir užsienyje plėtra, šalies gyventojų noras keliauti. Oru gabenamų krovinių kiekiui reikšmingos įtakos galėjo turėti e-komercijos plėtra.

10 priemonė: VP2-5.4-SM-01-V „Saugų eismą gerinančios inžinerinės infrastruktūros diegimas, miestų aplinkkelių tiesimas“

Pav. 32: 10 priemonės „Saugų eismą gerinančios inžinerinės infrastruktūros diegimas, miestų aplinkkelių tiesimas“ intervencijos logika



Šaltinis: sudaryta autorių, remiantis EAVP

10 priemonė buvo suformuota identifikavus poreikį gerinti šalies tarptautines automobilių kelių jungtis (plėsti TEN-T automobilių kelių tinklą Lietuvoje), mažinti ypač aukštą šalies gyventojų mirtingumą kelių eismo įvykių metu, gerinti transporto priemonių judumą TEN-T tinklo keliuose mažinant jų grūstis. Be to, kaip ir kitų finansavimo priemonių atveju, aktualizuotas poreikis mažinti kelių transporto priemonių keliamą neigiamą poveikį aplinkai.

Šiems poreikiams tenkinti numatyti ES intervencijos veiksmai – saugaus eismo inžinerinės infrastruktūros ir aplinkosaugos priemonių diegimas, miestų / miestelių aplinkkelių ir trūkstamų grandžių tarp TEN-T elementų miestų priegose tiesimas.

Sukūrus numatytus produktus ir rezultatus, siekiama sukurti ilgalaikį poveikį šalies TEN-T automobilių kelių tinklui ir visam transporto sektoriui: reikšmingai sumažinti kelių eismo įvykiuose žuvusių ir sužalotų asmenų skaičių, pagerinus kelių pralaidumą ir transporto priemonių mobilumą sumažinti transporto spūstis ir keliamą triukšmą, efektyvinant krovinių pervežimo, kelių tranzito sąlygas, kurti palankesnę aplinką verslui. Be to, plėtojamas TEN-T kelių tinklas šalyje prisideda prie augančio darbo jėgos mobilumo, socialinės sanglaudos skatinimo.

Pažymėtina, jog numatytam poveikiui pasiekti įtakos galėjo turėti šalies ūkio raidos veikiamas TEN-T keliais gabenamų krovinių srautas ir apimtys, importo ir eksporto rinkų plėtros tendencijos, individualių vairuotojų elgsena ir ją formuojančios galiojančios teisinės nuobaudos, eismo dalyvių kultūra ir švietimas, urbanizacijos ir automobilizacijos procesų, didinančių eismo intensyvumą miestuose, raida.

Rekonstruoti į Vertinimo apimtį patenkančių 2007–2013 m. ES finansavimo periodo priemonių intervencijos logikos modeliai leido atkurti teorinį ryšį tarp (i) laikotarpio pradžioje identifikuotų problemų, (ii) joms išspręsti iškeltų priemonių uždavinių, (iii) uždaviniams įgyvendinti paskirtų indėlių, (iv) šiais indėliais finansuotų veiksmų ir (v) jų metu sukurtų produktų. Įgyvendinti kiekybiškai įvertinami

produktai sudaro tinkamas sąlygas (vi) numatytiems rezultatams pasiekti, kurie, (vii) teigiamai arba neigiamai veikiama išorės veiksnių, kuria (viii) ilgalaikį socialinį / ekonominį poveikį visuomenei.

ES intervencijų schemų tinkamumo vertinimas

Vertinama, jog ES finansavimo priemonės intervencijos logika yra pasirinkta teisingai, jei kiekviename iš loginių sąsajų tarp intervencijos logikos modelio elementų numanomas ryšys yra faktiškai pasiekiamas. Toliau yra įvertinama kiekviena iš 5 pagrindinių (Poreikiai → Uždaviniai, Uždaviniai → Indėliai, Indėliai → Veiksmai ir Produktai, Produktai → Rezultatai, Rezultatai → Poveikis) logikos modelio sąsajų, įvertinant jas kokybiškai / kiekybiškai ar nukreipiant į ataskaitos skyrius, kuriuose yra pateikiama detali jos analizė.

Poreikiai → Uždaviniai

Vertinamų 2007–2013 m. ES finansavimo periodo priemonių tinkamumas identifikuotiems poreikiams (žr. skyrių 2.1), plėtros tikslams ir uždaviniams yra nagrinėjamas šios ataskaitos skyriuje 2.3. Atliktos analizės dėka vertinama, jog parinktos finansavimo priemonės (jų tikslai ir uždaviniai) tiesiogiai atitinka strateginiuose dokumentuose numatytus transporto sektoriaus plėtros tikslus ir uždavinius, tiesiogiai ir glaudžiai susietus su finansavimo laikotarpio pradžioje aktualia problematika, poreikiais.

Uždaviniai → Indėliai

Nustatytiems priemonių uždaviniams įgyvendinti paskirtų ES intervencijų indėlių (projektų vykdymui skirto finansavimo) pakankamumas yra nagrinėjamas šios ataskaitos skyriuose 4.1 ir 4.2. Atliktos kiekybinės analizės kontekste yra vertinama, jog faktiškai paskirti ES indėliai buvo mažesni, nei buvo programuota laikotarpio pradžioje. Kadangi numatytų rezultatų rodiklių pasiekimas dėl to nebuvo veikiamas neigiamai, vertinama, kad skirtos lėšos buvo pakankamos numatytos apimties transporto sektoriaus projektams įgyvendinti.

Indėliai → Veiksmai ir Produktai

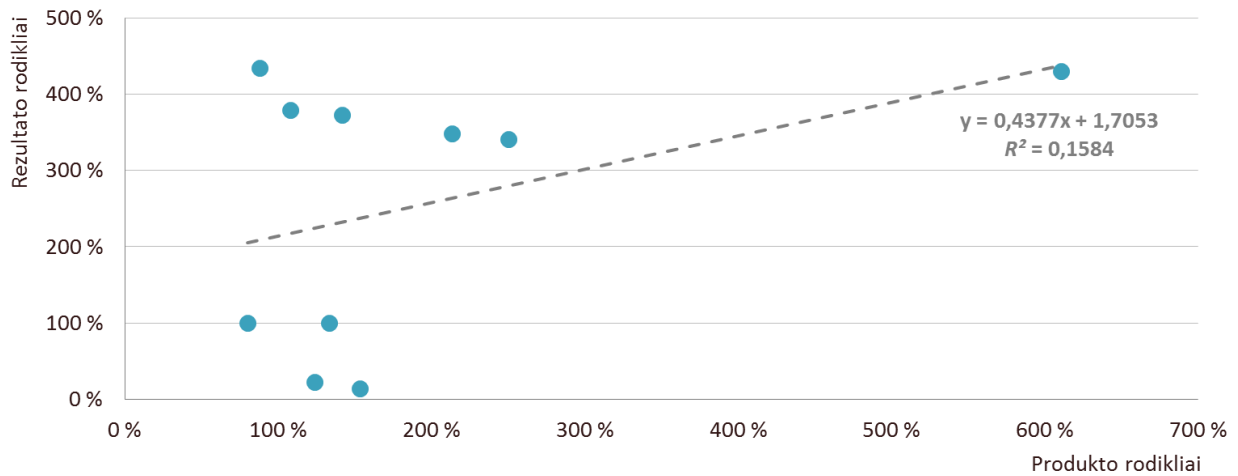
Pasirinktų remiamų projektų veiklų (su jų įgyvendinimu yra tiesiogiai susiję kuriami produktai) tinkamumas identifikuotoms transporto sektoriaus problemoms (žr. skyrių 2.1) spręsti yra nagrinėjamas šios ataskaitos skyriuje 2.3. Remiamtis atlikta lyginamąja analize, transporto sektoriaus specialistų interviu ir projektų vykdytojų elektroninės apklausos metu gautomis įžvalgomis, vertinama, jog visų 10 finansavimo priemonių remiamos veiklos yra tiesiogiai susietos su strateginiuose dokumentuose numatytais transporto sektoriaus plėtros tikslais ir uždaviniais. Daroma išvada, jog remiamos veiklos ir jų įgyvendinimo metu kuriami produktai suformuoti taip, kad ES intervencijų apimtyje vykdomi projektai siektų programose nustatytų tikslų ir uždavinių visapusiškai, tiesiogiai atspindėtų svarbiausią ir strateginiuose dokumentuose identifikuotą problematiką arba jai spręsti sukurtų tinkamas prielaidas, papildytų viena kitą.

Produktai → Rezultatai

Ankstesniuose ataskaitos skyriuose (žr. skyrių 3.1.1) atlikta įgyvendintų ES finansavimo priemonių rezultatyvumo analizė leido identifikuoti, kurie produkto ir rezultato rodikliai buvo pasiekti / viršyti ir kurie nepasiekė programiniuose dokumentuose laikotarpio pradžioje numatytos ar jo eigoje koreguotos siektinos 2015 m. reikšmės. Vertinama, jog kuo aukštesnį rezultatyvumą pavyko pasiekti kuriant projektų produktus, tuo didesnės rezultatų rodiklių reikšmės turėtų būti pasiektos laikotarpio pabaigoje²⁰⁸. Šiam ryšiui identifikuoti atlikta statistinė koreliacijų analizė tarp visų vertinamų finansavimo priemonių produkto ir rezultatų rodiklių pasiekimo laipsnių (žr. Pav. 33).

²⁰⁸ Prielaida naudojama įvertinant, jog koreliacija ne visada reiškia priežastingumą.

Pav. 33: Sąsaja tarp produkto ir rezultato rodiklių pasiekimo laipsnių, %

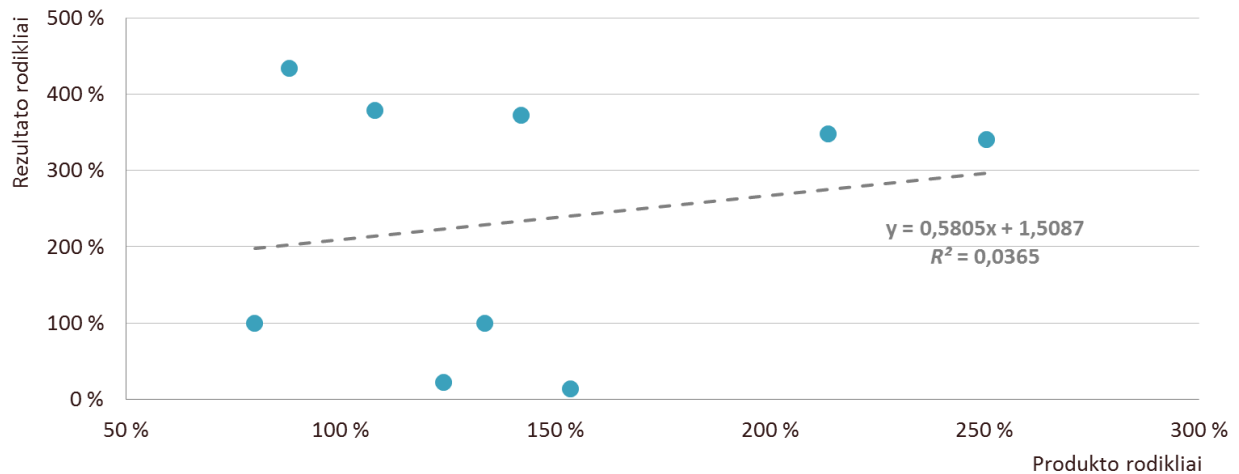


Šaltinis: sudaryta autorių

Pav. 33 iliustruojamas ryšys tarp vertinamų priemonių produkto ir rezultato stebėsenos rodiklių pasiekimo laipsnių buvo nustatytas remiantis SFMIS duomenų bazėje teikiamais projektų ir priemonių rezultatyvumo rodikliais, plačiau aprašytais šios ataskaitos skyriuje 3.1.1. 10 taškų teikiamame grafike rodo kiekvienos iš vertinamų priemonių pasiskirstymą pagal vidutinį produkto stebėsenos rodiklių pasiekimo laipsnį (žr. horizontaliąją ašį) ir vidutinį rezultato stebėsenos rodiklių pasiekimo laipsnį (žr. vertikaliąją ašį). Tiesinė visus taškus tiksliausiai atspindinti tendencija ir determinacijos koeficientas (R^2) nustatyti statistinės koreliacijos dėka.

Remiantis teoriniais loginių intervencijų modelių rekonstrukcijos dėka identifikuotais ryšiais, nustatyta ir tiesinės tendencijos iliustruojama sąsaja tarp produkto ir rezultato rodiklių pasiekimo yra teigiama ($0,4377 > 0$). T. y., kuo sėkmingiau yra įgyvendinami priemonių produkto rodikliai, tuo aukštesnė rezultato rodiklių reikšmė yra sukuriama. Vis dėlto, determinacijos koeficientas ($R^2 = 15,8\%$) indikuoja labai silpną šių dviejų dėmenų koreliaciją. Daug įtakos gautiems rezultatams turi itin aukštos 4 priemonės („Savivaldos transporto infrastruktūros modernizavimas ir plėtra“) vidutinės produkto (611 %) ir rezultato (430 %) rodiklio reikšmės. Iš analizuojamų duomenų rinkinio pašalinus 4 priemonės išskirtį (žr. Pav. 34), gaunama tiesinė tendencija patvirtina teigiamą ryšį tarp produkto ir rezultato rodiklių ($0,5805 > 0$), tačiau determinacijos koeficientas išlieka itin žemas ($R^2 = 3,7\%$).

Pav. 34: Sąsaja tarp produkto ir rezultato rodiklių pasiekimo laipsnių, % (skaičiuojant be 4 priemonės išskirties)



Šaltinis: sudaryta autorių

Vertinant atliktos statistinės analizės rezultatus, daroma išvada, jog teigiamas ryšys tarp produktų ir rezultatų stebėsenos rodiklių pasiekimo laipsnių yra validus; t. y., intervencijos logikos sąsaja yra vertinama teigiamai. Vis dėlto, žema determinacijos koeficiento reikšmė rodo, jog analizuojamas ryšys nėra glaudus. Pažymėtina, jog nagrinėjamame logikos modelio elemente didelę įtaką įgauna kompleksiški vidaus ir išorės veiksniai, identifikuoti ankstesniuose šios ataskaitos skyriuose (žr. skyrių 3.1.1).

Rezultatai → Poveikis

Pasiektų projektų rezultatų įtaka siekiamam ilgalaikiam socialiniam ekonomiam poveikiui sukurti yra nagrinėjama šios ataskaitos skyriuose 3.2.3 (įtaka strateginių konteksto rodiklių pasiekimui) ir 5.1 (įtaka visuomenei, ekonomikai ir verslui). Vertinama, jog įgyvendintos ES intervencijos sukūrė reikšmingą teigiamą poveikį nedarbo lygio pokyčiui (egzistuoja neigiamas ryšys tarp ES išmokėtų struktūrinių fondų lėšų ir nedarbo lygio), socialinę ekonominę naudą gyventojams (laikoma, jog iki 2013 m. vidutinis mėnesio *bruto* darbo užmokestis transporto sektoriuje išaugo 115,73 Eur; ilguoju laikotarpiu (2007–2020 m.) atlyginimo prieaugis gali siekti 168,72 Eur) bei verslui, teigiamai paveikė šalies patrauklumą investicijoms ir turėjo reikšmingą grąžą nuo investuotų lėšų (laikoma, jog 1 į analizuojamus projektus investuotas Eur sukūrė 1,86 Eur BPV iki 2013 m.; ši grąža išaugs iki 2,5 Eur BPV iki 2020 m.) (žr. skyrių 5.1).

Išnagrinėjus kiekvieną iš intervencijos logikos modeliuose iliustruojamų sąsajų, daroma išvada, jog parinktos intervencijų formos yra tinkamos siekiamam ilgalaikiam poveikiui įgyvendinti. (i) Intervencijų uždaviniai yra tiesiogiai susieti su strateginiuose dokumentuose identifikuota transporto sektoriaus problematika ir poreikiais, (ii) ES indėliai, skirti įgyvendinti nustatytiems uždaviniams, yra pakankami, (iii) pasirinkti tinkami ir su problematika tiesiogiai susieti veiksmai (remiamos veiklos) ir jų metu kuriami produktai, (iv) egzistuoja teigiama sąsaja tarp kuriamų produktų ir rezultatų, (v) nustatytas teigiamas ilgalaikis socialinis ir ekonominis ES intervencijų poveikis.

3.2.2. Tikslinių grupių poreikių ir interesų tenkinimas

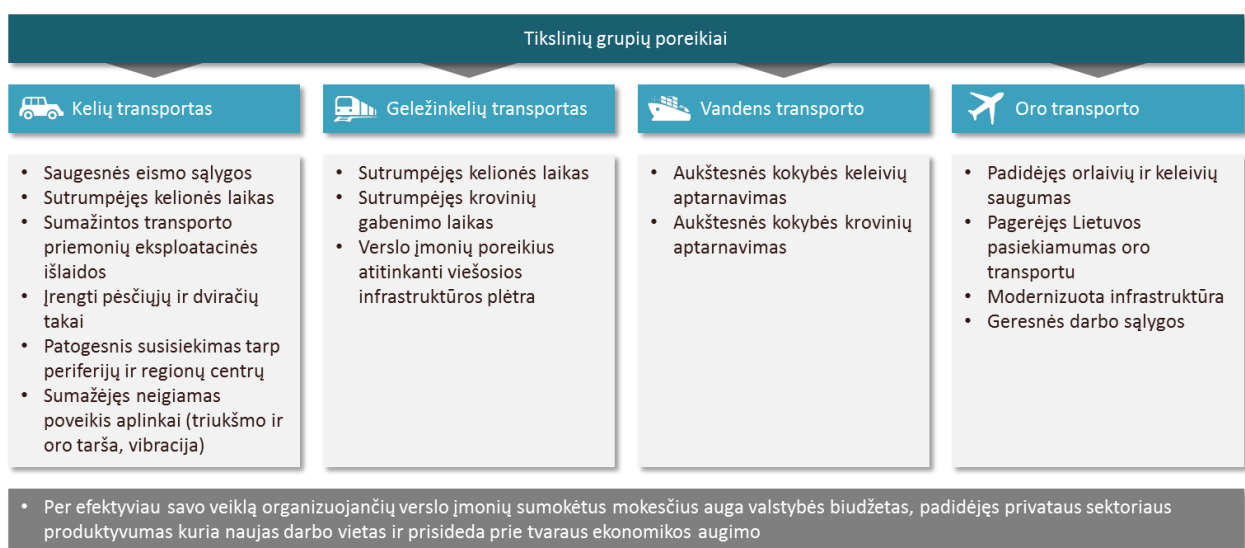
Toliau išskiriamos pagrindinės vertinamų ES 2007–2013 m. laikotarpio finansavimo priemonių ir projektų tikslinės grupės, jų poreikiai ir interesai bei įtaka, kurią jų tenkinimui turėjo ES intervencijos. Vadovaujantis ekspertiniu vertinimu, išskiriamos pagrindinės analizuojamų ES intervencijų tikslinės grupės:

- Automobilių kelių transporto priemonių vairuotojai ir keleiviai (pagrindiniai poreikiai: kelių eismo saugos gerinimas);

- Transporto paslaugas teikiančios ir kitos verslo įmonės (keleivių ir krovinių gabenimo sąlygų gerinimas);
- Šalies regionų gyventojai, viešasis sektorius ir verslo įmonės (socialinės-ekonominės sanglaudos skatinimas).

Identifikuotos plačios apimties tikslinės grupės ir jų poreikiai sutampa su elektroninės projektus įgyvendinusių įstaigų / institucijų atstovų apklausos rezultatais. Pasiteiravus, kokie buvo pagrindiniai atitinkamos įstaigos / institucijos įgyvendintų projektų tikslinių grupių poreikiai, dauguma respondentų išskyrė šalies / regiono gyventojus ir jų interesą naudotis geresne transporto infrastruktūra (užtikrinus eismo saugumą, sudarius sąlygas kelionės laiko ir transporto priemonių eksploatacinių išlaidų sutaupymams). Visų apklausos atsakymų rezultatai iliustruojami toliau (žr. Pav. 35).

Pav. 35: Paramos gavėjų identifikuoti tikslinių grupių poreikiai



Šaltinis: sudaryta autorių, remiantis atliktos el. apklausos rezultatais

Toliau aprašoma kiekviena iš išskirtų tikslinių grupių ((i) automobilių kelių transporto priemonių vairuotojai ir keleiviai, (ii) transporto paslaugas teikiančios ir kitos verslo įmonės, (iii) šalies regionų gyventojai, viešasis sektorius ir verslo įmonės) ir detalizuojamas ES intervencijų vaidmuo tenkinant jų interesus ir poreikius.

Automobilių kelių transporto priemonių vairuotojai, keleiviai ir kiti eismo dalyviai – saugaus eismo sąlygų gerinimas

Prieš įgyvendinant 2007–2013 m. ES struktūrinių fondų lėšomis finansuotus transporto sektoriaus projektus, šalies kelių eismui buvo itin aktualus eismo įvykių dažnis ir jų metu sužalotų / žuvusių asmenų skaičius. Mirtingumas kelių eismo įvykiuose Lietuvoje ženkliai viršijo visos Bendrijos lygį. Eurostat duomenimis, 2006 m. 1 mln. gyventojų Lietuvoje teko 231 žūtis nelaiminguose kelių eismo įvykiuose, kol tas pats rodiklis ES-28 siekė 87,6 asmenis (-62,1 %). LAKD duomenimis, 2006 m. įvyko 6 658 eismo įvykiai, kuriuose žuvo 760 asmenų, sužalota – 8 334. Per pastarąjį dešimtmetį iki analizuojamojo ES finansavimo laikotarpio pradžios (1996–2006 m.) eismo įvykių skaičius šalies keliuose išaugo +45,4 % (nuo 4 579 iki 6 658), žuvusiųjų skaičius – +13,9 % (nuo 667 iki 760). Toks reikšmingas nuokrypis nuo kitų išsivysčiusių žemyno valstybių ir augantis kelių eismo įvykių aktualumas suformavo aiškų šalies gyventojų ir valdžios įstaigų interesą – mažinti kelių eismo įvykiuose sužalotų ir žuvusių asmenų skaičių.

Eismo įvykių ir jų aukų skaičius mažinamas į 2 kryptis / tipus dalinamomis priemonėmis:

- „Minkštosiomis“ – edukacinėmis / prevencinėmis, kurių tikslas – daryti poveikį transporto priemonių vairuotojų ir kitų eismo dalyvių kultūrai, nuostatoms, sukurti / griežtinti paskatas (socialines, teises) laikytis saugaus eismo taisyklių ir reikalavimų, formuoti saugaus eismo kultūrą visų eismo dalyvių tarpe;
- „Kietosiomis“ – inžinerinėmis, kurių tikslas – gerinti automobilių kelių infrastruktūrą, diegti eismą ir jo saugą gerinančias priemones (žiedinės sankryžos, atitvarus, nukreipimo / skiriamąsias saleles ir pan.).

Į Vertinimo apimtį patenkančios finansavimo priemonės vadovavosi tik „kietąsias“ (inžinerines) eismo saugos priemones remiančia intervencijų logika. Eismo saugumo gerinimo tiesiogiai siekta 2, 4 ir 10 vertinamų finansavimo priemonių projektais. Kartu jiems analizuojamuoju laikotarpiu skirtas 393 820 440,11 Eur finansavimas.

Įvardintų ES intervencijų (žr. Pav. 24, Pav. 26, Pav. 32 skiltį „indėliai“) ir paraleliai LAKD įgyvendintų socialinių saugaus eismo akcijų (socialinės reklamos radijuje ir televizijoje, projekto „Saugokime vieni kitus kelyje“, projektų mokyklose²⁰⁹) kontekste eismo įvykių dažnis ir juose žuvusių bei sužalotų asmenų skaičius ženkliai sumažėjo. Remiantis LAKD duomenimis, 2007–2015 m.:

- Eismo įvykių skaičius sumažėjo -50,9 % (nuo 6 448 iki 3 161). Vertinant eismo įvykių skaičių 100 tūkst. šalies gyventojų, rodiklis nuo 191,5 nukrito iki 109,4 (-42,9 %);
- Eismo įvykiuose žuvusių asmenų skaičius sumažėjo -67,4 % (nuo 740 iki 241). Vertinant žuvusiųjų skaičių, tenkantį 100 tūkst. gyventojų, rodiklis nuo 22 nukrito iki 8,3 (-62,3 %);
- Eismo įvykiuose sužeistų asmenų skaičius sumažėjo -53,0 % (nuo 8 042 iki 3 777). Vertinant sužeistųjų skaičių, tenkantį 100 tūkst. gyventojų, rodiklis nuo 238,9 nukrito iki 130,8 (-45,2 %);
- Visų eismo įvykiuose nukentėjusių eismo dalyvių skaičius krito apylygiai:
 - Žuvusių ir sužalotų vairuotojų skaičius sumažėjo -52,7 %;
 - Žuvusių ir sužalotų pėsčiųjų skaičius sumažėjo -54,8 %;
 - Žuvusių ir sužalotų dviratininkų skaičius sumažėjo -55,6 %;
 - Žuvusių ir sužalotų keleivių skaičius sumažėjo -58,3 %.
- Eismo įvykių, įvykusių dėl vairuotojų kaltės, dalis tarp visų eismo įvykių sumažėjo nuo 76,1 % iki 66,4 %.

Nors eismo įvykių rodikliai analizuojamuoju laikotarpiu ženkliai pagerėjo, Bendrijos lygmeniu pasiekta pažanga vis dar laikoma nuosaikia. Kaip teigiama naujausiame (2015 m.) EK pranešime spaudai²¹⁰, Lietuva ES-28 valstybių-narių eilėje pagal eismo įvykiuose žuvusiųjų skaičių, tenkantį 1 mln. gyventojų, lenkia tik 4 ES valstybes-nares (Kroatiją, Latviją, Bulgariją ir Rumuniją).

Vertinama, jog ES finansavimo priemonės tiesiogiai atitiko automobilių kelių transporto priemonių vairuotojų, keleivių ir eismo dalyvių poreikį užtikrinti saugias eismo sąlygas; šis poreikis didžiąja dalimi buvo patenkintas, tačiau interesas mažinti eismo įvykiuose žuvusių ir sužalotų asmenų skaičių „minkštosiomis“ ir „kietosiomis“ priemonėmis (taikant eismo saugumo gerinimo priemonių kompleksą) išlieka aktualus ir tolimesniais strateginio planavimo laikotarpiais.

Transporto ir kitas paslaugas teikiančios / produktus parduodančios verslo įmonės – keleivių ir krovinių gabenimo sąlygų gerinimas, darbo jėgos mobilumo užtikrinimas

Transporto ir kitas paslaugas teikiančios / produktus parduodančios verslo įmonės, besinaudojančios Lietuvos kelių, geležinkelių, oro ir vandens transporto infrastruktūra bei logistikos paslaugomis, kaip ir visos kitos pelno siekiančios organizacijos stengiasi sumažinti gamybos ir produktų pervežimo kaštus, taip

²⁰⁹ Lietuvos automobilių kelių direkcija. Saugaus eismo klipai. 2016 m. lapkričio mėn.

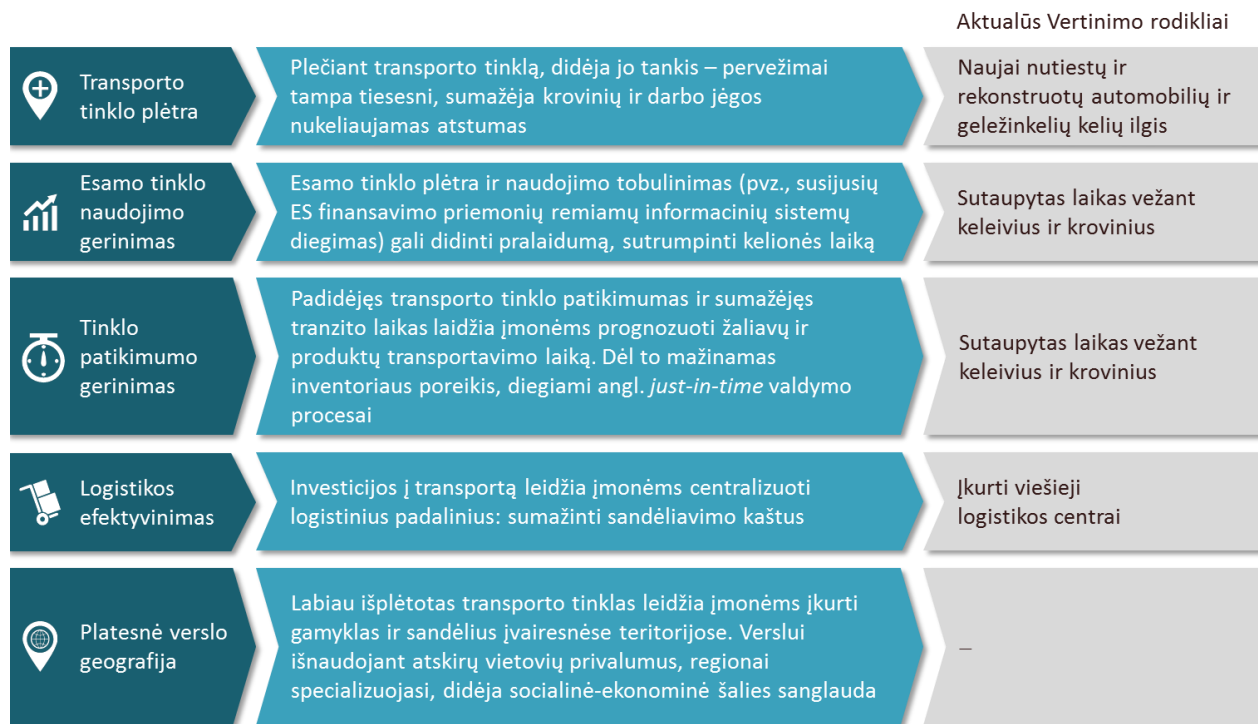
<http://www.lakd.lt/lt.php/saugaus_eismo_klipai/bendra_informacija/4459>

²¹⁰ Europos Komisija. *Road Safety: new statistics call for fresh efforts to save lives on EU roads*. Briuselis: 2015.

<http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-863_en.htm>

didinant gamybos ir produktų platinimo efektyvumą ir gerinant pelningumą. Skirtingų transporto sektoriaus šakų teikiamos paslaugos verslo įmonėms reikalingos gabenti žaliavoms, platinti produktams jų realizavimo rinkose, teikti paslaugoms. Kaip išskiriama leidinyje „Transporto sektoriaus įtakos Lietuvos ekonomikai bei gyvenimo kokybei studija“²¹¹, transporto infrastruktūros tobulinimas leidžia mažinti gamybos / paslaugų ir produktų realizavimo kaštus keletu būdų (žr. Pav. 36).

Pav. 36: Transporto sektoriaus plėtros teikiama nauda verslo įmonėms



Šaltinis: sudaryta autorių, remiantis leidiniu „Transporto sektoriaus įtakos Lietuvos ekonomikai bei gyvenimo kokybei studija“²¹¹

Transporto sektoriaus plėtra, prisidedanti prie verslo įmonių veiklos efektyvumo didinimo ir paslaugų / produktų gamybos bei pervežimo kaštų taupymo, yra tiesiogiai kuriama visų į Vertinimo apimtį patenkančių ES finansavimo priemonių. Tam itin didelės reikšmės turėjo 3 („Valstybinės reikšmės kelių ir geležinkelių infrastruktūros techninių parametrų gerinimas“), 4 („Savivaldos transporto infrastruktūros modernizavimas ir plėtra“), 6 („Transeuropinės reikšmės automobilių kelių infrastruktūros pralaidumo didinimas, techninių parametrų gerinimas“), 7 („Transeuropinės reikšmės geležinkelio linijų modernizavimas ir plėtra, reikiamos infrastruktūros sukūrimas viešiesiems logistikos centrams steigti“), 8 („Krovininių ir keleivių aptarnavimo infrastruktūros plėtra Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste“) ir 9 („Tarptautinių oro uostų keleivių terminalų išplėtimas, skrydžių saugos ir aviacijos saugumo priemonių diegimas“) priemonių įgyvendinimas. Jų vykdymui 2007–2013 m. laikotarpiu iš viso skirta 1 464 145 096 Eur ES struktūrinės paramos lėšų (intervencijų indėlių).

Transporto sektoriaus plėtrą ir verslo įmonių patiriamų gamybos ir transportavimo sąnaudų efektyvinimą atspindintys ankstesnėse ataskaitos dalyse (žr. skyrių 3.1.1) nagrinėti produkto ir rezultato rodikliai indikuoja palankias sąlygas indikuotų poreikių tenkinimui:

²¹¹ UAB „Ekonominės konsultacijos ir tyrimai“. Transporto sektoriaus įtakos Lietuvos ekonomikai bei gyvenimo kokybei studija. Vilnius: 2007.
<https://sumin.lrv.lt/uploads/sumin/documents/files/Teisine_informacija/Tyrimai_ir_analizes/gatutine_ataskaita.pdf>

- Naujai nutiesta ir rekonstruota 1 659,61 km automobilių kelių ir 444,98 km geležinkelių kelių²¹²;
- Sutaupyta 6,55 mln. automobilių valandų ir 3,70 mln. t valandų (krovinių gabenimo atžvilgiu)²¹³;
- Pastatyti 2 viešųjų logistikos centrų intermodaliniai terminalai.

Dėl sukurtos infrastruktūros ženkliai pagerėjo krovinių ir keleivių (verslo įmonių atžvilgiu – darbo jėgos ir klientų) mobilumas:

- Padidėjo TEN-T tinklo automobilių keliais gabentų krovinių kiekis (3,27 mln. t);
- Padidėjo *Ro-Ro* ir *Ro-PAX* laivais gabentų krovinių (3,32 mln.t) ir keleivių (84 tūkst.) kiekis;
- Papildomai šalies oro uostuose aptarnauta 4,04 mln. keleivių.

Teigiami transporto sektoriaus pokyčiai (naujos infrastruktūros kūrimas ir esamos infrastruktūros modernizavimas) turėjo reikšmingos įtakos transporto sektoriaus įmonėms (žr. Lent. 25).

Lent. 25: Transporto sektoriaus įmonių apyvartos, įmonių skaičiaus ir bendrojo veiklos pelno rodiklių 2007–2014 m. lyginimas su visų Lietuvos ūkio sektorių įmonių rodikliais

	2007 m.		2014 m.		Pokytis (2007–2014 m.)	
	Visų sektorių įmonės	Transporto sektoriaus įmonės	Visų sektorių įmonės	Transporto sektoriaus įmonės	Visų sektorių įmonės	Transporto sektoriaus įmonės
Apyvarta, tūkst. Eur	60 208 430	4 674 135	74 971 668	7 772 293	+24,5 %	+66,3 %
Įmonių skaičius, vnt.	160 166	6 273	209 535	10 868	+30,8 %	+73,3 %
Bendrasis veiklos pelnas, tūkst. Eur	6 578 278	740 455	7 124 517	963 796	+8,3 %	+30,2 %

Šaltinis: Lietuvos statistikos departamentas

Lyginant su visų šalies ūkio sektorių verslo įmonių rodikliais, ekonominio nuosmukio metu vyravusios nepalankios verslo aplinkos, sparčiai sumažėjusio vartojimo (remiantis Lietuvos statistikos departamento duomenimis, 2008–2010 m. galutinės vartojimo išlaidos sumažėjo -14,1 % nuo 27,4 mlrd. Eur iki 23,5 mlrd. Eur) kontekste transporto sektoriaus įmonių²¹⁴ veiklos rodiklių augimas lenkė visų ūkio sektorių suminių reikšmių pokyčius.

Vertinama, jog transporto ir kitas paslaugas teikiančių / produktus parduodančių verslo įmonių poreikis gerinti keleivių ir krovinių gabenimo sąlygas bei užtikrinti darbo jėgos mobilumą 2007–2013 m. ES struktūrinių fondų finansuojamų projektų dėka buvo tenkinamas efektyviai ir reikšmingai. Pabrėžtina, jog keleivių ir krovinių mobilumo, transporto sektoriaus infrastruktūros atitikimo eismo saugos, aplinkosauginiams reikalavimams poreikiai išlieka tęstiniai ir svarbūs ilgojoje perspektyvoje.

²¹² Žr. ataskaitos skyrių 3.1.1: naujai nutiesta ir rekonstruota valstybinės reikšmės, ne TEN-T tinklo automobilių kelių: 901,67 km, savivaldybių automobilių kelių ir gatvių: 332,34 km, TEN-T tinklo automobilių kelių: 391,53 km, nutiestų ir rekonstruotų kelių (aplinkkeliai): 34,07 km. Naujai nutiesta ir rekonstruota geležinkelio kelių: 35,37 km, TEN-T tinklo geležinkelio kelių: 409,61 km.

²¹³ Žr. ataskaitos skyrių 3.1.1: sutaupyta laikas vežant krovinius rekonstruotais geležinkeliais: 3,70 mln. t val., kelionės rekonstruotais automobilių keliais: 0,97 mln. automobilių val., sutaupyta laikas dėl pastatytų aplinkkelių: 5,58 mln. automobilių val.

²¹⁴ Nagrinėjama transporto sektoriaus įmonių imtis: sausumos transporto ir transportavimo vamzdynais (EVRK kodas – H49), vandens transporto (H50), oro transporto (H51), sandėliavimo ir transportui būdingų paslaugų teikimu (H52) užsiimančios įmonės.

Šalies regionų gyventojai, viešasis sektorius ir verslo įmonės – socialinės-ekonominės sanglaudos skatinimas

Socialinės ir ekonominės sanglaudos skatinimas šalies (regionų ir jų centrų) bei tarptautiniu (Bendrijos valstybių-narių) lygiu buvo svarbus ir įvairiomis ES intervencijomis siektinas Lietuvos (viešojo ir privačiojo sektoriaus, visuomenės) interesas. Į tai buvo orientuotos abi Vertinimui aktualios veiksmų programos:

- SSVP išskirta Lietuvos vizija – labiau integruota Lietuvos visuomenė, kurią, nepriklausomai nuo gyvenamosios vietos, supa panaši gyvenimo aplinka ir kokybė;
- Keliant strateginius EAVP tikslus, atsižvelgta į Lietuvos ir ES valstybių-narių išsivystymo skirtumus, subalansuoto transporto infrastruktūros tinklo, atitinkančio mobilumo poreikius bei sudarančio palankias sąlygas tranzitui, plėtros poreikį.

Analizuojamojo ES finansavimo laikotarpio pradžioje šalies regionų, jų centrų ir periferinių teritorijų atskirtis buvo vertinama kaip svarbus Lietuvos ilgalaikės plėtros iššūkis. Tai iliustruoja itin didelė valstybinės ir vietinės reikšmės žvyrkelių dalis kelių transporto tinkle (atitinkamai 39,5 % ir 83,5 %, žr. Lent. 5). Nepakankamai išplėtos regioninio transporto tinklo jungtys su valstybinės reikšmės magistralėmis bei geležinkeliais, gerintina vidaus vandenių infrastruktūra kėlė problemas pilnaverčiam periferinių teritorijų gyventojų naudojimuisi darbo vietomis ir paslaugomis, teikiamomis ekonominio vystymosi centruose. Skatinti socialinę ir ekonominę sanglaudą šalies regionuose tapo ypač svarbu kylant nedarbo lygiui ekonominio nuosmukio kontekste.

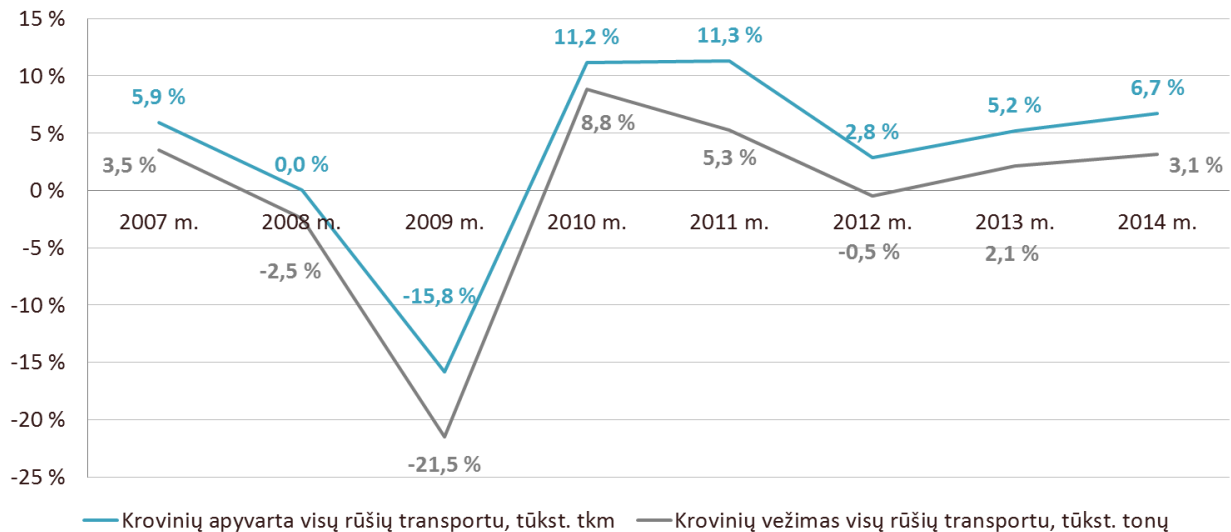
Šį bendrą šalies regionų gyventojų, viešojo sektoriaus ir verslo įmonių poreikį tiesiogiai siekta tenkinti įgyvendinant priemones VP2-4.4-SM-01-V „Valstybinės reikšmės kelių ir geležinkelių infrastruktūros techninių parametrų gerinimas“, VP2-4.4-SM-02-R „Savivaldos transporto infrastruktūros modernizavimas ir plėtra“ ir VP2-4.5-SM-01-V „Sąlygų regioninei laivybai gerinimas, keleivių aptarnavimo pajėgumų tobulinimas“. Šioms ES intervencijoms įgyvendinti iš viso skirtas 458 583 669 Eur finansavimas.

Regionų specializacija ir ekonominės sanglaudos augimas transporto sektoriaus kontekste stebimas identifikuojant krovinių pervežimo apimtis tonomis (t) ir tonkilometrais (tkm). Jungtinių Amerikos Valstijų (JAV) Transporto departamento Federalinių magistralių administracijos (angl. *U.S. Department of Transportation Federal Highway Administration*) parengtoje ataskaitoje „Krovinių transporto plėtra ir ekonomika“²¹⁵ pažymima, jog vienas pagrindinių transporto plėtros teikiamų ekonominės naudos elementų – sudaromos tinkamos prielaidos šalies regionų specializacijai ir produkcijos gamybos / pervežimo kaštų mažinimui. Šie procesai, skatinami pigesnio ir efektyvesnio krovinių pervežimo galimybių, intensyvina prekybą ir su ja susijusią ekonominę regionų integraciją. Situacija, kai tas pats realizuojamų krovinių kiekis (t) yra pervežamas vidutiniškai didesnius atstumus (tkm), vertinama kaip regionų specializacijos ir ekonominės sanglaudos didėjimas. Lietuvos statistikos departamento kaupiami duomenys apie krovinių pervežimo apimčių ir apyvartos dinamiką Lietuvoje iliustruojami toliau (žr. Pav. 37).

²¹⁵ Jungtinių Amerikos Valstijų Transporto departamento Federalinių magistralių administracija. *Freight Transportation Improvements and the Economy*. Vašingtonas: 2004.

<http://www.ops.fhwa.dot.gov/freight/documents/improve_econ.pdf>

Pav. 37: Krovinių apyvartos (tkm) ir vežimo apimčių (t) kasmetis augimas 2007–2014 m., %



Šaltinis: Lietuvos statistikos departamentas

Stebimas krovinių apyvartos visų rūšių transportu (geležinkelių, kelių, vidaus vandenų, oro transportu ir naftotiekiu) kasmetis augimas visu analizuojamuoju laikotarpiu buvo spartesnis nei pervežamų krovinių apimtys, matuojamos tonomis. Remiantis Lietuvos statistikos departamento duomenimis, 2007–2014 m. šalies krovinių apyvartos augimas buvo spartesnis už jų pervežimo apimtį vidutiniškai 3,6 % (žr. Pav. 37).

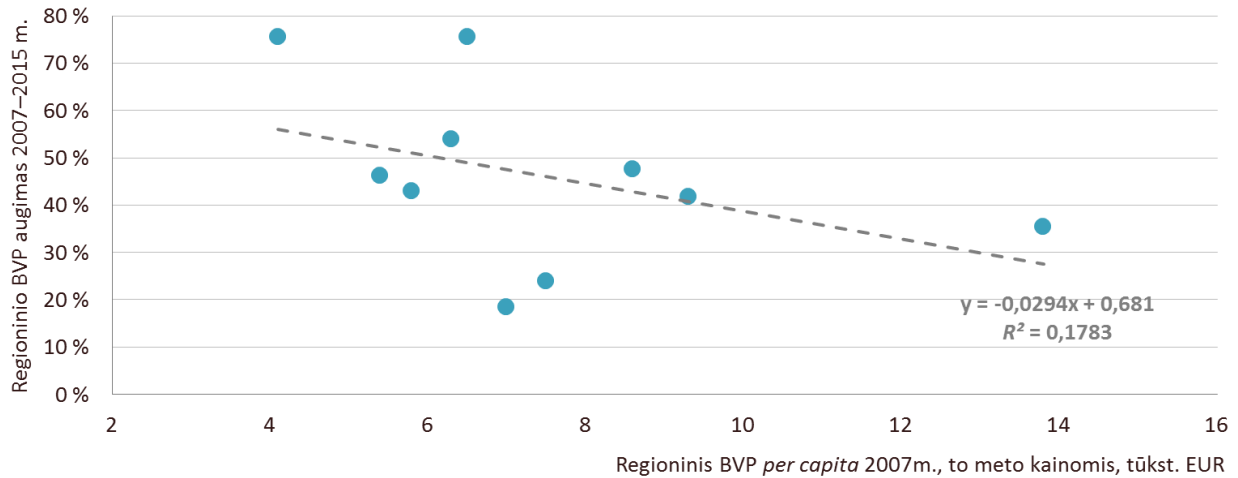
Vertinama, jog 2007–2013 m. laikotarpio ES finansuotų projektų dėka vykdytas transporto sektoriaus infrastruktūros kūrimas / atnaujinimas ir dėl to padidėjęs verslo įmonių veiklos našumas, darbo jėgos mobilumas ženkliai prisidėjo prie padidėjusios šalies regionų sanglaudos. Tam pagrįsti naudojami absoliučiąja Konvergencijos hipoteze (angl. *absolute Convergence hypothesis*), teigiančia, jog, vykstant šalies regionų ar šalių sąjungos narių sanglaudos skatinimo politiką, pirminė jų situacija įgauna neigiamą ryšį su vidutiniu šios situacijos gerėjimu per fiksuotą laiko tarpą; t. y., kuo mažesnės regiono pajamos laikotarpio pradžioje, tuo greičiau šis rodiklis auga sanglaudos skatinimo politikos įgyvendinimo metu²¹⁶. Skirtingos Konvergencijos hipotezės formos (absoliučioji ar sąlyginė) yra dažnai naudojamos empiriniuose tyrimuose, siekiančiuose įvertinti ES sanglaudos politikos efektyvumą senųjų ir naujųjų ES valstybių-narių atžvilgiu^{216, 217, 218}. Atliekamo Vertinimo kontekste, neatmesta Konvergencijos hipotezė reiškia, jog įgyvendinti transporto sektoriaus projektai sudarė tinkamas sąlygas Lietuvos regionų sanglaudai gerinti.

²¹⁶ Maynou, L., Saez, M., Kyriacou, A., Bacaria, J. *The impact of structural and cohesion funds on Eurozone convergence, 1990–2010. Regional Studies*, 2014.

²¹⁷ Mohl, P., Hagen, T. *Do EU structural funds promote regional growth? New evidence from various panel data approaches. Regional Science and Urban Economics*, 2010.

²¹⁸ Pinho, C., Varum, C., Antunes, M. *Structural funds and European regional growth: comparison of effects among different programming periods. European Planning Studies*, 2015.

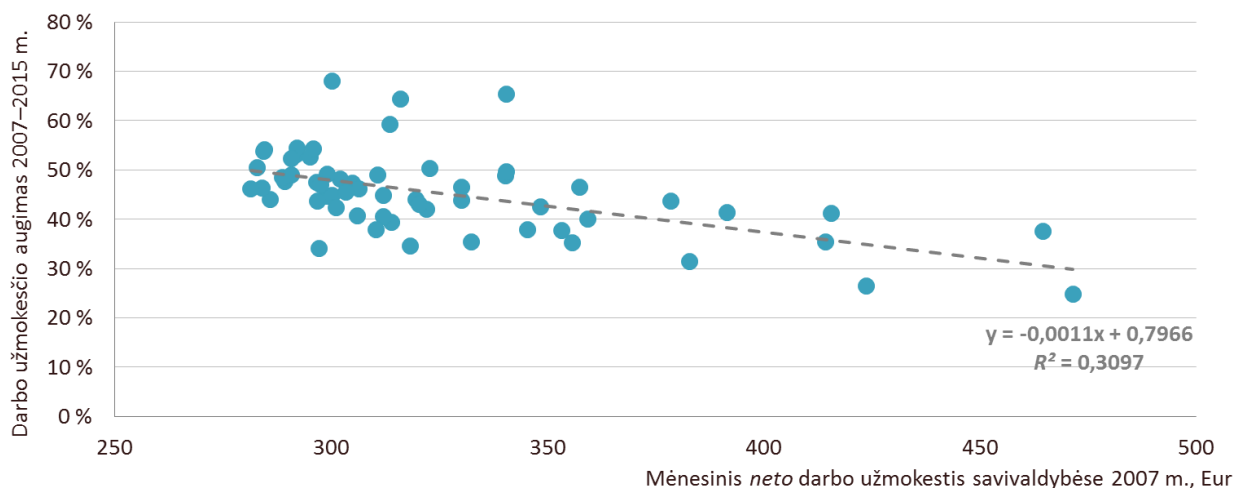
Pav. 38: Lietuvos regionų BVP *per capita* rodiklio 2007 m. ir augimo 2007–2015 m. laikotarpiu sąsaja



Šaltinis: Lietuvos statistikos departamentas

Pav. 38 iliustruojama, jog absoliučioji Konvergencijos hipotezė Lietuvos regionų lygmeniu (sukuriamo regioninio BVP *per capita*) negali būti atmesta – egzistuoja neigiamas ($-0,0294 < 0$) ryšys tarp pradinės BVP rodiklio situacijos ir jo augimo analizuojamuoju laikotarpiu. Šiuos rezultatus patvirtina ($-0,0011 < 0$) ir savivaldybių lygmeniu nagrinėto *neto* mėnesinio darbo užmokesčio konvergencija 2007–2015 m. (žr. Pav. 39).

Pav. 39: Lietuvos savivaldybių vidutinio mėnesinio *neto* darbo užmokesčio rodiklio 2007 m. ir augimo 2007–2015 m. laikotarpiu sąsaja



Šaltinis: Lietuvos statistikos departamentas

Pav. 39 ir Pav. 40 iliustruotos sąsajos tarp šalies regionų / savivaldybių pirminės situacijos ir jos gerėjimo analizuojamuoju laikotarpiu rodo, jog šalies viduje vykdyta sanglaudos politika, prie kurios svariai prisidėjo į Vertinimo apimtį patenkančios ES intervencijos transporto sektoriuje, buvo rezultatyvi.

Vertinama, jog analizuojamuoju laikotarpiu įgyvendintos ES intervencijos tenkino šalies gyventojų, viešojo

ir privataus sektoriaus subjektų poreikį didinti Lietuvos regionų sanglaudą, mažinti skirtumus tarp regionų centrų ir periferinių teritorijų skatinant regionų specializaciją. Kaip ir kitų analizuotų tikslinių grupių poreikių atveju, sanglaudos gerinimas šalies ir Bendrijos lygmeniu išlieka svarbus iššūkis 2014–2020 m. ir tolimesniais ES finansinės paramos programavimo laikotarpiais.

Bendrinės naudos gavėjai: Lietuvos gyventojai, verslo įmonės ir investuotojai – gyvenimo kokybės gerinimas ir ekonomikos augimo skatinimas

Vertinant aktualių ES intervencijų vaidmenį tenkinant tikslinių grupių poreikių ir interesų tenkinimą, pažymėtina, jog transporto sektoriaus plėtra turi reikšmingos teigiamos įtakos neapibrėžtai, bendrinei tikslinei ES intervencijų tikslinei grupei – Lietuvos gyventojams, verslo įmonėms ir investuotojams. Visos šios šalys yra suinteresuotos gyvenimo kokybės gerėjimu ir Lietuvos ūkio augimo skatinimu. Tokie lūkesčiai sutampa su EAVP suformuluota šalies vizija iki 2015 m.: „Nenutrūkstamas spartus šalies ūkio augimas ir aukštas tarptautinis konkurencingumas ilguoju laikotarpiu, kurį užtikrina (i) aukštas ūkio sektorių produktyvumas ir besikeičianti šalies ūkio struktūra, kurioje vis didesnę dalį sudaro aukštą pridėtinę vertę generuojantys ūkio sektoriai, savo konkurencingumą grindžiantys žiniomis ir inovacine veikla bei sukurta palanki, inovacijas skatinanti verslo aplinka (ii) efektyvi ekonominė infrastruktūra, sudaranti geriausias sąlygas sparčiai ūkio plėtrai“.

Pirma, visų rūšių transporto sektoriaus plėtra lemia šalies gyventojų gyvenimo kokybės gerėjimą per kelionių laiko sumažinimą (greičiau pasiekiamos palankesnės darbovietės ar norimos paslaugos), sumažintą tikimybę sukelti ar patekti į eismo įvykius, sumažintus transporto priemonių eksploatavimo kaštus, padidintą ir tarpusavyje konkuruojantį keliavimo būdų pasirinkimą, padidintą nekilnojamojo turto vertę šalia sukurtos / atnaujintos infrastruktūros, padidėjusį plėtojamų teritorijų patrauklumą investicijoms, oro taršos ir kito neigiamo poveikio aplinkai mažinimą.

Antra, transporto sektoriaus plėtra tiesiogiai ir reikšmingai prisideda prie spartesnio šalies ūkio augimo, kaip iliustruojama JAV Transporto departamento Federalinių magistralių administracijos leidinyje²¹⁹ (žr. Pav. 40).

²¹⁹ Jungtinių Amerikos Valstijų Transporto departamento Federalinių magistralių administracija. *Freight Transportation Improvements and the Economy*. Vašingtonas: 2004.

<http://www.ops.fhwa.dot.gov/freight/documents/improve_econ.pdf>

Pav. 40: Ryšys tarp investicijų į transporto sektorių ir ekonomikos augimo



Šaltinis: sudaryta autorių, remiantis JAV Transporto departamento Federalinių magistralių administracijos leidiniu²²⁰

Dėl 2007–2013 m. ES intervencijų, kurių metu kurta nauja ar modernizuota esama Lietuvos transporto tinklo infrastruktūra, padidėjęs ūkio produktyvumas, sukeliantis ekonomikos augimą, gali būti iliustruojamas padidėjusia krovinių ir keleivių (darbo jėgos ir prekių / paslaugų vartotojų) apyvarta.

Toliau pateikiamoje iliustracijoje (žr. Pav. 41) 2004–2015 m. laikotarpis, apimantis 2004–2006 m. ir 2007–2013 m. ES investicijų programų įgyvendinimą, yra dalinamas į periodus nuo 2004 m. iki 2012 m. ir nuo 2012 m. iki 2015 m., remiantis prielaida, jog didžioji dalis 2007–2013 m. ES finansavimo periodo rezultatų buvo pasiekti iki 2012 m. (*esparama.lt* duomenimis, 2012 m. projektų pareiškėjams buvo sumokėta 61 % visų periodo metu finansuotų projektų lėšų²²¹).

Pastebima, jog krovinių apyvarta, matuojama mlrd. tkm, ėmė augti greičiau 2012–2015 m., lyginant su 2004–2012 m. laikotarpiu. Tokią išvadą lemia tiesinės regresijos metodu apskaičiuoti tendencijų lygčių koeficientai²²² ($0,7866 < 1,0985$).

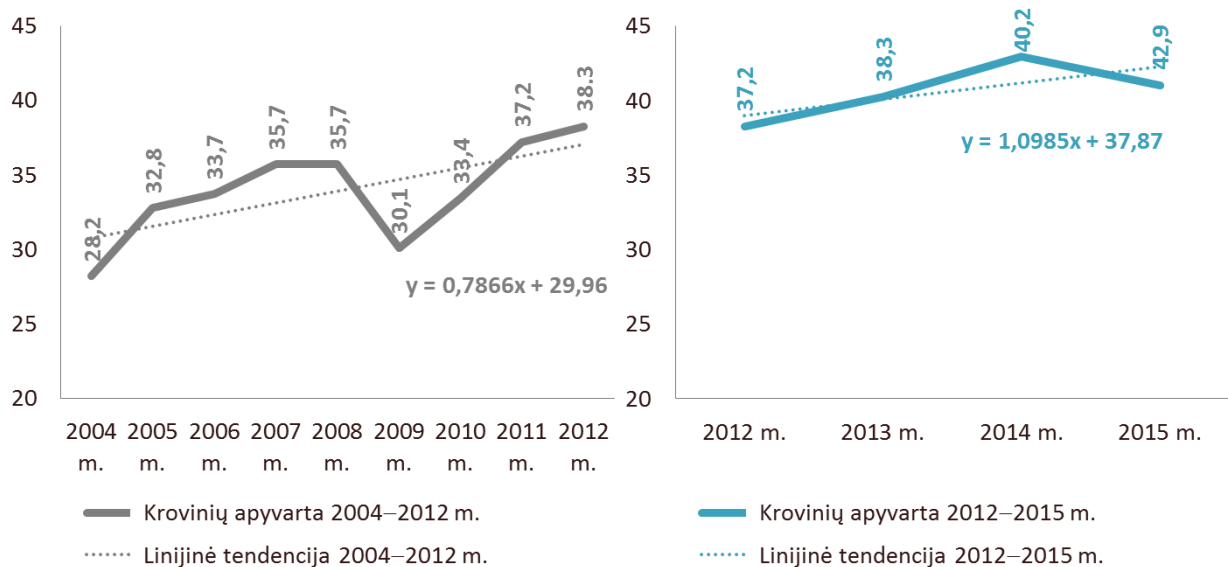
²²⁰ Jungtinių Amerikos Valstijų Transporto departamento Federalinių magistralių administracija. *Freight Transportation Improvements and the Economy*. Vašingtonas: 2004.

<http://www.ops.fhwa.dot.gov/freight/documents/improve_econ.pdf>

²²¹ Į skaičiavimus įtrauktos EAVP 4 ir 5 prioritetų į Vertinimo apimtį patenkančios ES finansavimo priemonės.

²²² Tiesinės regresijos metodu apskaičiuota tiesės lygtis, kurios modeliuojamų reikšmių bendras atstumas nuo realių duomenų taškų pateikiamuose grafikuose yra mažiausias. Tiesės (linijinės tendencijos) lygtis atitinka formą $y = ax + b$, kur a yra tiesės krypties (tendencijos didėjimo arba mažėjimo) koeficientas, b – mažiausia arba didžiausia nagrinėjamoju laikotarpiu įmanoma rodiklio reikšmė (y), o x žymi kintamąjį. Šiais atvejais, kintamasis – nagrinėjamojo laikotarpio metai, išreikšti eilės tvarka. Pvz., Pav. 41, kai $x = 1$, gaunama regresijos rodiklio y reikšmė 2004 metams. Atitinkamai, kai $x = 2$, gaunama y reikšmė 2005 metams ir t. t.

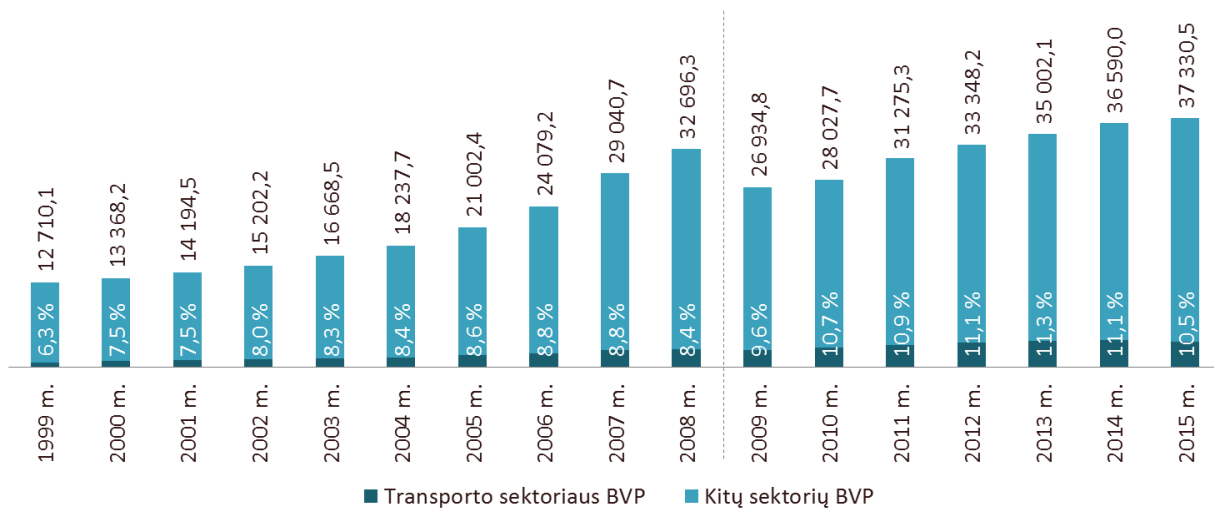
Pav. 41: Krovinių apyvartos visų rūšių transportu kasmetis augimas 2004–2015 m. (prieš ir po ES intervencijų įgyvendinimo), mlrd. tkm



Šaltinis: Lietuvos statistikos departamentas

Atsižvelgiant į tai, jog visų rūšių transportu gabenamų krovinių apyvarta nuo 2012 m., kai buvo įgyvendinta didžioji dalis ES finansuotų investicijų (rekonstruoti / tiesti nauji keliai, prieplaukos, oro uostų modernizavimas, geležinkelių linijų atnaujinimas), ėmė augti sparčiau, vertinama, jog pokytis galėjo būti skatinamas į Vertinimo apimtį patenkančių ES intervencijų veiksmų. Išaugusio gabenamų krovinių kiekio, kaip vieno iš pagrindinių įgyvendinamų projektų rezultatų, siekimas yra pagrindžiamas ir iliustruojamas 3 („Valstybinės reikšmės kelių ir geležinkelių infrastruktūros techninių parametru gerinimas“), 6 („Transeuropinės reikšmės automobilių kelių infrastruktūros pralaidumo didinimas, techninių parametru gerinimas“), 7 („Transeuropinės reikšmės geležinkelio linijų modernizavimas ir plėtra, reikiamos infrastruktūros sukūrimas viešiesiems logistikos centrams steigti“) ir 8 („Krovinių ir keleivių aptarnavimo infrastruktūros plėtra Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste“) vertinamų priemonių loginiais ES intervencijų modeliais (žr. Pav. 25, Pav. 28, Pav. 29 ir Pav. 30). Pažymėtina, jog reikšmingos įtakos krovinių apyvartos augimui turėjo ir spartėjantis šalies ūkio augimas po 2008–2009 m. ekonominio nuosmukio. Čia ir toliau ataskaitoje nagrinėjama šalies ūkio raida yra iliustruojama Pav. 42.

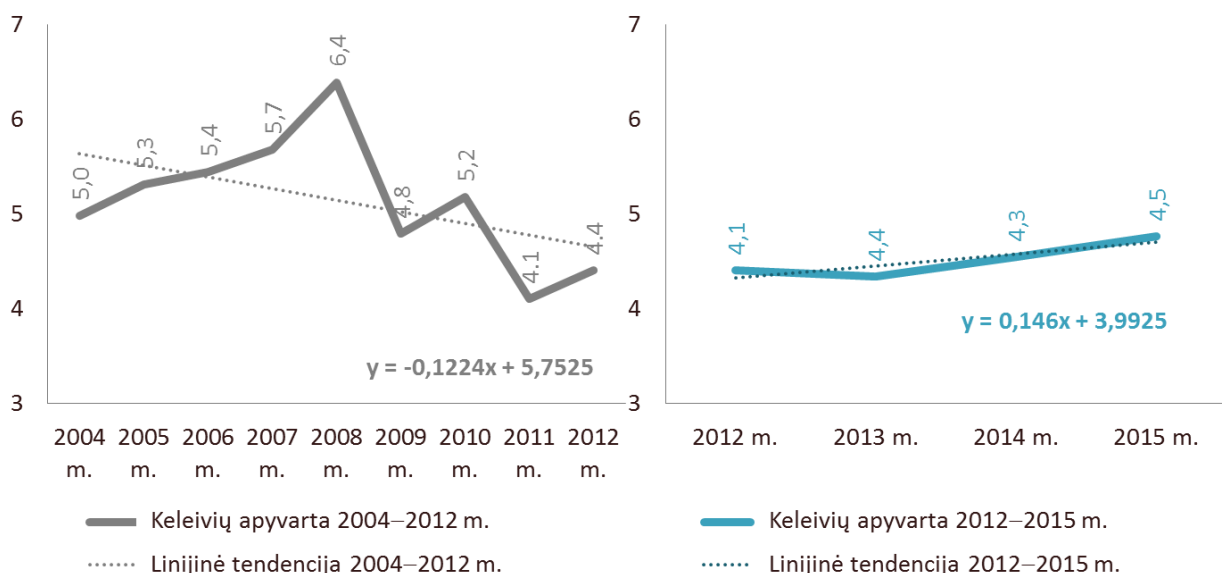
Pav. 42: Lietuvos transporto sektoriaus sukuriamo ir bendrojo metinio BVP raida 1999–2015 m., mln. Eur ir %



Šaltinis: Lietuvos statistikos departamentas

Kaip ir didėjantys šalyje vykdomi krovinių pervežimai, auganti visų rūšių transportu keliaujančių asmenų apyvarta indikuoja didėjantį verslo sektoriaus produktyvumą: didesnę darbo jėgos mobilumą, prie teikiamų paslaugų ir produktų pasiūlos efektyviau prisitaikančią paklausą. 2012–2015 m. laikotarpiu, kai jau buvo sukurta didžioji dalis ES intervencijų produktų ir rezultatų, keleivių apyvarta, matuojama mlrd. keleivio km, užuot mažėjusi (2004–2012 m.) ėmė augti ($-0,1224 < 0,146$) (žr. Pav. 43).

Pav. 43: Keleivių apyvartos visų rūšių transportu kasmetis augimas 2004–2015 m. (prieš ir po ES intervencijų įgyvendinimo), mlrd. keleivio km



Šaltinis: Lietuvos statistikos departamentas

Pažymėtina, jog, tenkindamos bendrinės tikslinės grupės – Lietuvos gyventojų, verslo įmonių ir investuotojų – poreikį gerinti gyvenimo kokybę ir skatinti ekonomikos augimą, vertinamos ES

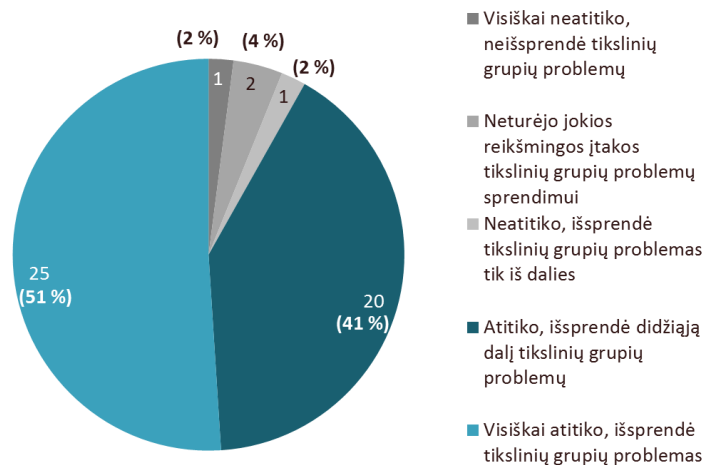
intervencijos prisidėjo prie spartėjančio krovinių ir keleivių pervežimo visų rūšių transportu; šis augimas lėmė ir iliustravo tvarų šalies ūkio augimą, keliamą padidėjusio verslo produktyvumo ir konkurencingumo.

Vertinama, jog įgyvendintos ES intervencijos tenkino bendrinių naudos gavėjų (Lietuvos gyventojų, verslo įmonių ir investuotojų) poreikius bei interesą gerinti gyvenimo kokybę ir skatinti šalies ūkio augimą, kadangi, sukūrus didžiąją dalį finansavimo priemonių apimtyje numatytų rezultatų, ėmė sparčiau augti visomis transporto priemonėmis aptarnaujamų keleivių ir krovinių apyvarta.

Tikslinių grupių poreikių tenkinimas yra vertinamas palankiai

Į Vertinimo apimtį patenkančius projektus įgyvendinusių įstaigų / institucijų teirautasi, kaip projektų vykdymas atitiko prieš tai respondentų įvardintų (žr. Pav. 35) tikslinių grupių poreikius. Didžioji dalis (92 %) paramos gavėjų atstovų šiuo atžvilgiu įgyvendintus projektus ir jų metu pasiektus rezultatus įvertino labai palankiai (51 %) arba palankiai (41 %) (žr. Pav. 44).

Pav. 44: Paramos gavėjų identifikuotas tikslinių grupių poreikių tenkinimas



Šaltinis: sudaryta autorių, remiantis atliktos apklausos rezultatais

Komentuodami pasirinktą atsakymo variantą, respondentai pabrėžė, jog:

- Įgyvendinant vertinamus projektus, buvo ne tik tenkinami tiesioginiai tikslinių grupių poreikiai, bet ir kuriamas ilgalaikis ekonominis poveikis, aktualus visai valstybei: modernizuota transporto sektoriaus infrastruktūra leido didinti verslo sektoriaus efektyvumą, auginti jų pajamas, pelningumą ir taip prisidėti prie valstybės, savivaldybių biudžetų įplaukų didinimo;
- Vienas tikslinių grupių interesų – neigiamo transporto sektoriaus poveikio aplinkai mažinimas – buvo tenkinamas įvairiomis priemonėmis (pvz., atnaujinant geležinkelių linijas, išvalytas gruntas, įrengtos naftos produktų gaudyklės, sudarytos sąlygos surinkti paviršinį gruntinį vandenį, įrengti ilgabėgiai, kurie slopina riedmenų keliamą triukšmą);
- Projektų rezultatais buvo išspręstos veikiau lokalias, nei globalios tikslinių grupių problemos: respondentai pažymi, jog po 2007–2013 m. ES finansavimo laikotarpio Lietuvos transporto sektorius vis dar yra tobulintinas, o dalis iššūkių liko ilgalaikiais;
- Tikslinių grupių poreikių tenkinimui ypač teigiamos įtakos turėjo projektai, kurių reikalingumas buvo derinamas su vietos bendruomenėmis, suinteresuotomis, infrastruktūra besinaudosiančiomis šalimis.

6 % respondentų, įžvelgusių įgyvendintų projektų neatitikimą tikslinių grupių poreikiams / neišspręstas jų problemas, teigė, jog (i) tokiam tikslui pasiekti skirtų lėšų apimtis buvo nepakankama, (ii) konkretūs tikslinių grupių poreikiai ir interesai projekto įgyvendinimo metu nebuvo nagrinėjami.

Pasiektų rezultatų atitikimas tikslinių grupių poreikiams / interesams vertinamas labai palankiai arba palankiai. Išskiriama ne tik tiesioginė, bet ir bendrinė nauda tikslinėms projektų grupėms ir visam šalies ūkiui (transporto infrastruktūra kelia verslo sektoriaus produktyvumą, todėl sumokama daugiau mokesčių į valstybės / savivaldybių biudžetus), mažinamas neigiamas poveikis aplinkai. Pabrėžtina, jog transporto sektoriaus iššūkiai ir tikslinių grupių poreikiai yra ilgalaikiai, todėl juos visiškai įgyvendinti 2007–2013 m. ES finansavimo laikotarpiu nepavyko.

3.2.3. ES intervencijų įtaka strateginiams konteksto rodikliams

Toliau analizuojama įtaka, kurią į Vertinimo apimtį patenkančios ES intervencijos analizuojamuoju laikotarpiu (2007–2015 m.) turėjo veiksmų programose numatytiems strateginiams konteksto rodikliams.

Didžioji dauguma (9 iš 10) vertinamų ES finansavimo priemonių buvo įgyvendinamos pagal EAVP²²³. Viena priemonė – VP3-3.3-SM-01-V „Kompleksinė ekologiško viešojo transporto plėtra“ – atitiko 3 SSVP²²⁴ prioritetą „Aplinka ir darnus vystymasis“, kurio strateginiai konteksto rodikliai buvo:

- Reikalavimus atitinkančių į aplinką išleidžiamų nuotekų dalis bendrame nuotekų sraute (2005 m. reikšmė – 70 %, siekiama 2015 m. reikšmė – 97 %);
- Sąvartynuose šalinamos biologiškai skaidžių atliekų kiekis (2000 m. reikšmė – 574 tūkst. t, siekiama 2015 m. reikšmė – 287 tūkst. t);
- Energijos intensyvumas (2005 m. reikšmė – 132 kg n.e./1 000 Lt, siekiama 2015 m. reikšmė – 118,8 kg n.e./1 000 Lt);
- Atsinaujinančių energijos išteklių naudojimas (2005 m. reikšmė – 750 000 t n. e., siekiama 2015 m. reikšmė – 900 000 t n. e.);
- Šiltnamio dujų emisija į atmosferą (2005 m. reikšmė – 0,3 tūkst. tn. e. CO₂ ekvivalentas/mln. Lt BVP, siekiama 2015 m. reikšmė – <0,3 tūkst. tn. e. CO₂ ekvivalentas/mln. Lt BVP).

Dėl itin mažos įtakos, kurią 1 priemonė turėjo šių strateginių rodiklių pasiekimui (3 SSVP prioriteto „Aplinka ir darnus vystymasis“ apimtyje vertinamai 1 priemonei skirta 1,7 % visiems projektams numatytų lėšų²²⁵), toliau šioje ataskaitos dalyje ji nebus nagrinėjama. Poveikis, kurį ES intervencijos turėjo strateginiams konteksto rodikliams, toliau analizuojamas EAVP apimtyje.

Lent. 26 pateikiamos planuotos ir faktiškai pasiektos 3 EAVP tikslo „Efektyvinti ekonominę infrastruktūrą“ veiklų grupės „Transporto infrastruktūra“ strateginio konteksto rodiklių reikšmės.

Lent. 26: Planuotos ir faktiškai pasiektos EAVP strateginių konteksto rodiklių reikšmės

Rodiklis (vertinimo vienetą)	Pradinė situacija 2005 m.	Skaičiais išreikšti uždaviniai 2015 m.	Faktinė rodiklio reikšmė 2015 m.	Informacijos šaltinis
Ro-Ro krovinių srautas Klaipėdos uoste (mln. t)	3 ²²⁶	4,5	5,1 ²²⁶	Eurostat
Krovinių pervežimas	49,3	60	48,1	Lietuvos statistikos

²²³ Lietuvos Respublikos Vyriausybė. 2007–2013 m. Ekonomikos augimo veiksmų programa. 2013. <http://www.esparama.lt/es_parama_pletra/failai/teises_aktai/Atnaujinta_EAVP_2014_06_02.pdf>

²²⁴ Lietuvos Respublikos Vyriausybė. 2007–2013 m. Sanglaudos skatinimo veiksmų programa. 2009. <http://www.esparama.lt/es_parama_pletra/failai/fm/teises_aktai/Stebesenos_komiteto_nutarimai/VP3-2009-05-14.pdf>

²²⁵ *Esparama.lt* duomenimis, 3 prioritetui įgyvendinti paskirtas 1 277 000 937 Eur biudžetas, o priemonei „Kompleksinė ekologiško viešojo transporto plėtra“ – 21 699 685 Eur finansavimas.

²²⁶ Rodikliui apskaičiuoti naudotasi Eurostat teikiama grynojo Ro-Ro krovinių svorio, atgabento į / išgabento iš Klaipėdos valstybinio jūrų uosto (angl. *Gross weight of goods transported to/from main ports*) rodiklis. Šiuo atveju, pradinė situacija 2005 m. siekia 3,4 mln. t.

Rodiklis (vertinimo vienetas)	Pradinė situacija 2005 m.	Skaičiais išreikšti uždaviniai 2015 m.	Faktinė rodiklio reikšmė 2015 m.	Informacijos šaltinis
geležinkeliais (mln. t)				departamentas
Oro uostuose aptarnautų keleivių srautas (mln. keleivių)	1,45	2,61	4,23	Lietuvos statistikos departamentas

Šaltinis: EAVP, Lietuvos statistikos departamentas ir Eurostat

Toliau EAVP strateginiai konteksto rodikliai – *Ro-Ro* krovinių srautas, krovinių pervežimas geležinkeliais ir oro uostų keleivių skaičius – yra nagrinėjami paeiliui.

Ro-Ro krovinių srautas Klaipėdos uoste viršijo numatytus uždavinius, tačiau pastarųjų metų tendencija yra neigiama

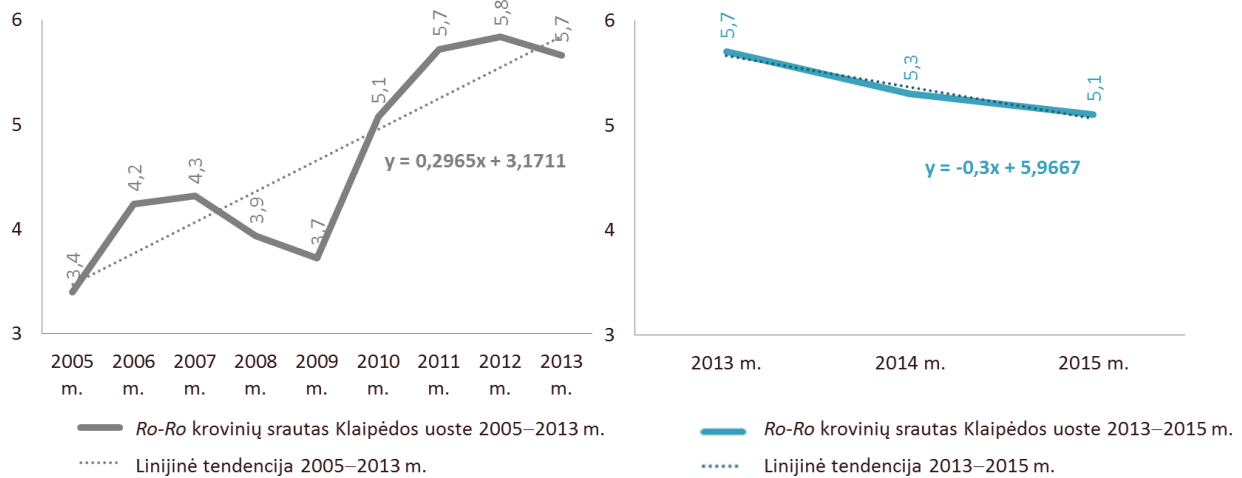
Vertinant *Ro-Ro* krovinių srauto dinamiką 2005–2015 m., mln. t matuojamos faktinės reikšmės reikšmingai išaugo. Remiantis Eurostat teikiamais duomenimis, 2015 m. pasiekta srauto reikšmė 13 % viršijo numatytą ir siekė 5,1 mln. t.

Klaipėdos valstybinio jūrų uosto plėtra, finansuota vertinamų ES struktūrinių fondų priemonių 2007–2013 m., turėjo prisidėti prie strateginio konteksto rodiklio siekimo pagal ankstesniame ataskaitos skyriuje (žr. skyrių 3.1.1) pateiktus loginius intervencijų modelius. Šiuo atveju, strateginiam konteksto rodikliui daugiausiai įtakos turėjo 8 priemonė „Krovinių ir keleivių aptarnavimo infrastruktūros plėtra Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste“, kurios intervencijos logika iliustruota Pav. 30.

Priemonės apimtyje įgyvendintų projektų dėka sukurti rezultatai turėjo sudaryti tinkamas sąlygas numatytam poveikiui – *Ro-Ro*, *Ro-PAX* laivais gabenamų krovinių kiekio didinimui – pasiekti (žr. Priedą 5). SFMIS duomenimis, per 2007–2013 m. ES finansavimo periodą dėl įgyvendintų projektų šių (tiek *Ro-Ro*, tiek *Ro-PAX*) krovinių srautą Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste pavyko padidinti 3,32 mln. t (vietoje strateginiame dokumente numatyto 1,50 mln. t rezultato).

Toliau pateikiamas nagrinėjamo strateginio konteksto rodiklio augimo grafikas ir regresijų analizės rezultatų iliustracija (žr. Pav. 45). 2005–2015 m. laikotarpis skirstomas į periodus prieš ir po 2013 m., kadangi, *esparama.lt* portal duomenimis, iki 2013 m. 8 finansavimo priemonės projektams įgyvendinti jau buvo išmokėta didžioji dalis (91,1 %) paramos lėšų.

Pav. 45: *Ro-Ro* krovinių srauto Klaipėdos uoste augimas 2005–2015 m. (prieš ir po ES intervencijų įgyvendinimo), mln. t

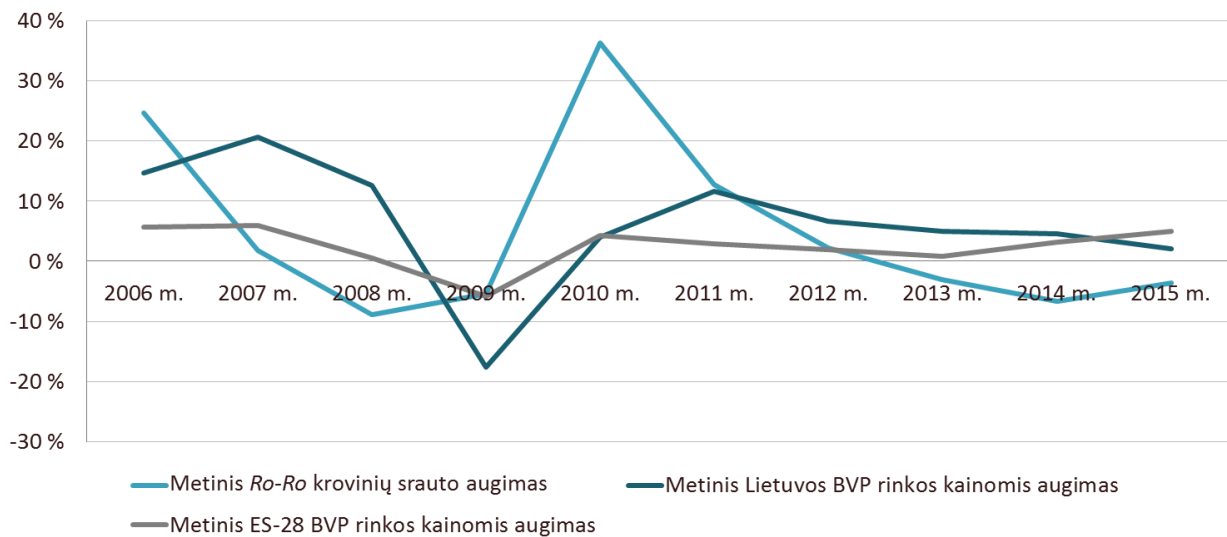


Šaltinis: Lietuvos statistikos departamentas

2005–2013 m., prieš ir per numatytų ES finansuotų projektų įgyvendinimą, strateginis rodiklis sparčiai išaugo ir dar 2009–2010 m. EAVP numatyta reikšmė (4,5 mln. t) buvo pasiekta. 2012 m. pakilęs iki aukščiausios savo reikšmės analizuojamuoju laikotarpiu, krovinių srautas ėmė mažėti. Dėl to spartaus augimo ($b = 0,2965$) tendenciją pakeitė nuosaikus krovinių srauto nuosmukis ($b = -0,3$). Remiantis pastarųjų metų duomenimis, *Ro-Ro* krovinių srautas Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste ir toliau turėtų mažėti (prognozuojama rodiklio reikšmė 2016 m. – 4,8 mln. t). Vis dėlto, strateginio rodiklio dinamikai daug įtakos turi vidiniai ir išoriniai Klaipėdos valstybinio jūrų uosto veiklos veiksniai, kurie lėmė spartų krovinių srauto augimą ir pastaruoju metu stebimą sumažėjimą.

Pirma, ES intervencijų metu sukurta daugiau nei planuota projektų produktų. Pvz., analizuojamuoju laikotarpiu Klaipėdos valstybiniame jūros uoste pastatyta ir rekonstruota 1 064,39 m krantinių (planuota rodiklio reikšmė – 775 m). Antra, *Ro-Ro* krovinių srautas tiesiogiai koreliuoja su visų tipų krovinių ir keleivių, gabenamų jūrų uoste, srautais – remiantis Lietuvos statistikos departamento duomenimis, 2005–2013 m. laikotarpiu jūrų uoste perkrautų krovinių srautas kasmet išaugo vidutiniškai +5,8 %, o 2013–2015 m. augimo vidurkis siekė +1,5 %. Trečia, *Ro-Ro*, kaip ir kitų tipų krovinių srautams, aptarnaujamiems Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste, didelės įtakos turi šalies ir eksporto / importo ūkio plėtra (žr. Pav. 46).

Pav. 46: Ro-Ro krovinių srauto Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste, ES-28 bei Lietuvos BVP dinamika 2006–2015 m., %



Šaltinis: Eurostat duomenų bazė

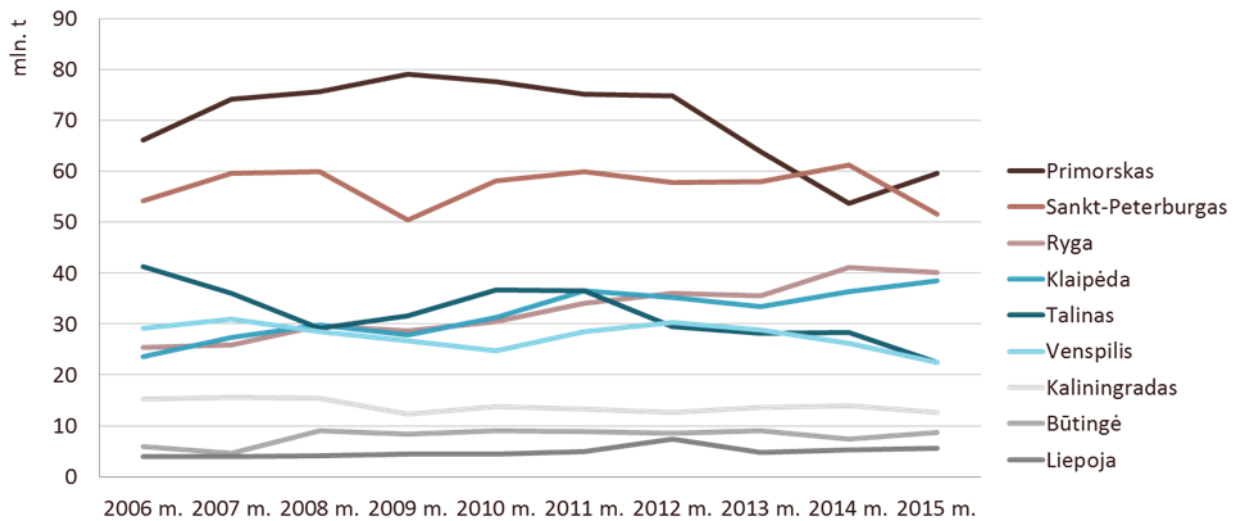
Krovinių paklausos šoką sukėlusį pasaulinę ekonominę krizę stipriai paveikė jūrų transporto paslaugų poreikį (2008–2009 m.), o, ūkiui atsigaunant (2009–2010 m.), stebimas staigus ir reikšmingas Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste gabenamų Ro-Ro krovinių srauto prieaugis (+36,3 %). Ekonominei raidai stabilizavusis (2011 m. ir toliau), šio tipo krovinių gabenimo srautų prieaugis palaipsniui mažėjo.

ES intervencijų produktai ir rezultatai – įrengtos kratinės, praplėstas uosto akvatorijos gylis – lėmė tendencingą Klaipėdos valstybinio jūrų uosto pozicijos gerėjimą Baltijos jūros regiono uostų atžvilgiu²²⁷; dėl šios priežasties dalis krovinių, anksčiau aptarnautų kaimyninių valstybių uostuose, srauto buvo perimta Klaipėdos valstybinio jūrų uosto operatorių (žr. Pav. 47). Įtakos šalies uosto pozicijai konkurencinėje Baltijos jūros regiono aplinkoje turėjo ir geopolitinė situacija, ypač – Lietuvos ir kaimyninių valstybių prekybiniai santykiai su Rusija²²⁸. Galų gale, reikšmingą Ro-Ro krovinių augimą lėmė ir NATO įrangos, transporto priemonių gabenimas Klaipėdos jūrų uoste analizuojamuoju laikotarpiu²²⁷.

²²⁷ VĮ „Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija“ Plėtros skyriaus viršininkas ir specialistai, interviu, Klaipėda, 2016 m. lapkričio 15 d.

²²⁸ TID Vandens, oro transporto ir logistikos projektų skyriaus vedėja, interviu, Vilnius, 2016 m. lapkričio 8 d.

Pav. 47: Konkurencinė Baltijos jūros rytinės pakrantės uostų aplinka, 2006–2015 m., mln. t aptarnaujamų krovinių



	Primorskas		Sankt-Peterburgas		Talinas		Venspilis		Ryga		Klaipėda		Kaliningradas		Būtingė		Liepoja		Iš viso Mln. t
	Mln. t	%	Mln. t	%	Mln. t	%	Mln. t	%	Mln. t	%	Mln. t	%	Mln. t	%	Mln. t	%	Mln. t	%	
2006 m.	66,1	25,0 %	54,2	20,5 %	41,3	15,6 %	29,1	11,0 %	25,4	9,6 %	23,6	8,9 %	15,2	5,7 %	5,9	2,2 %	4,0	1,5 %	264,8
2007 m.	74,2	26,7 %	59,6	21,4 %	36,0	12,9 %	31,0	11,1 %	25,9	9,3 %	27,4	9,8 %	15,6	5,6 %	4,6	1,7 %	4,0	1,4 %	278,3
2008 m.	75,58	26,9 %	59,95	21,3 %	29,08	10,3 %	28,57	10,2 %	29,57	10,5 %	29,88	10,6 %	15,38	5,5 %	9,07	3,2 %	4,19	1,5 %	281,27
2009 m.	79,14	29,4 %	50,41	18,7 %	31,59	11,7 %	26,64	9,9 %	28,72	10,7 %	27,87	10,3 %	12,36	4,6 %	8,39	3,1 %	4,38	1,6 %	269,5
2010 m.	77,64	27,1 %	58,06	20,3 %	36,65	12,8 %	24,82	8,7 %	30,48	10,7 %	31,28	10,9 %	13,79	4,8 %	9,02	3,2 %	4,38	1,5 %	286,12
2011 m.	75,13	25,2 %	59,96	20,1 %	36,47	12,2 %	28,45	9,6 %	34,07	11,4 %	36,6	12,3 %	13,35	4,5 %	8,93	3,0 %	4,86	1,6 %	297,82
2012 m.	74,77	25,6 %	57,81	19,8 %	29,48	10,1 %	30,35	10,4 %	36,05	12,3 %	35,24	12,1 %	12,7	4,3 %	8,52	2,9 %	7,43	2,5 %	292,35
2013 m.	63,82	23,2 %	57,97	21,1 %	28,25	10,3 %	28,77	10,5 %	35,47	12,9 %	33,42	12,1 %	13,67	5,0 %	8,97	3,3 %	4,84	1,8 %	275,18
2014 m.	53,66	19,6 %	61,18	22,4 %	28,32	10,4 %	26,21	9,6 %	41,08	15,0 %	36,41	13,3 %	13,89	5,1 %	7,33	2,7 %	5,3	1,9 %	273,38
2015 m.	59,61	22,8 %	51,51	19,7 %	22,43	8,6 %	22,52	8,6 %	40,06	15,3 %	38,51	14,7 %	12,71	4,9 %	8,68	3,3 %	5,61	2,1 %	261,64

Šaltinis: VĮ „Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija“ 2007–2015 m. veiklos ataskaitos²²⁹

Remiantis VĮ „Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija“ metinėse veiklos ataskaitose²²⁹ teikiamais duomenimis, Klaipėdos uosto užimama Rytų Baltijos jūrų uostų krovinių aptarnavimo rinkos dalis visu analizuojamuoju laikotarpiu didėjo (+5,8 % per 2006–2015 m.), net kai visa jūrų transporto rinka šiame regione krovinių aptarnavimo atžvilgiu tuo pačiu metu traukėsi (-1,2 %).

2015 metams planuota *Ro-Ro* krovinių srauto Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste rodiklio reikšmė buvo pasiekta ir viršyta. Tam reikšmingos įtakos turėjo ES intervencijų dėka įgyvendinti rezultatai (remiantis SFMIS kaupiamais duomenimis, uoste laivais gabenamų *Ro-Ro* ir *Ro-PAX* krovinių kiekis padidėjo 3,32 mln. t, vietoje planuoto 1,5 mln. t prieaugio). Tiesinė krovinių srauto dinamikos tendencija rodo, jog artimiausiu metu šio rodiklio reikšmė turėtų mažėti, tačiau tam didelės įtakos turės vidiniai ir išoriniai šalies jūrų uosto veiklos veiksniai.

Analizuojamuoju laikotarpiu mažėjęs krovinių pervežimas geležinkeliais nepasiekė numatytų tikslų

Tvirtinant valstybines transporto sektoriaus plėtros gaires ir sudarant valstybės projektų sąrašus, kontekstui įvertinti numatyta stebėti krovinių pervežimą geležinkeliais. EAVP nustatyta siektina 2015 m.

²²⁹ VĮ „Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija“. Veiklos ataskaitos, ataskaitų rinkiniai. 2016. <<http://www.portofklaipeda.lt/veiklos-ataskaitos-ataskaitu-rinkiniai>>

rodiklio reikšmė – 60 mln. t. Remiantis Lietuvos statistikos departamento duomenimis, faktiškai pasiektas pervežamų krovinių srautas siekė 48,1 mln. t; užuot išaugusi planuotais 21,7 %, rodiklio reikšmė sumažėjo -2,4 %.

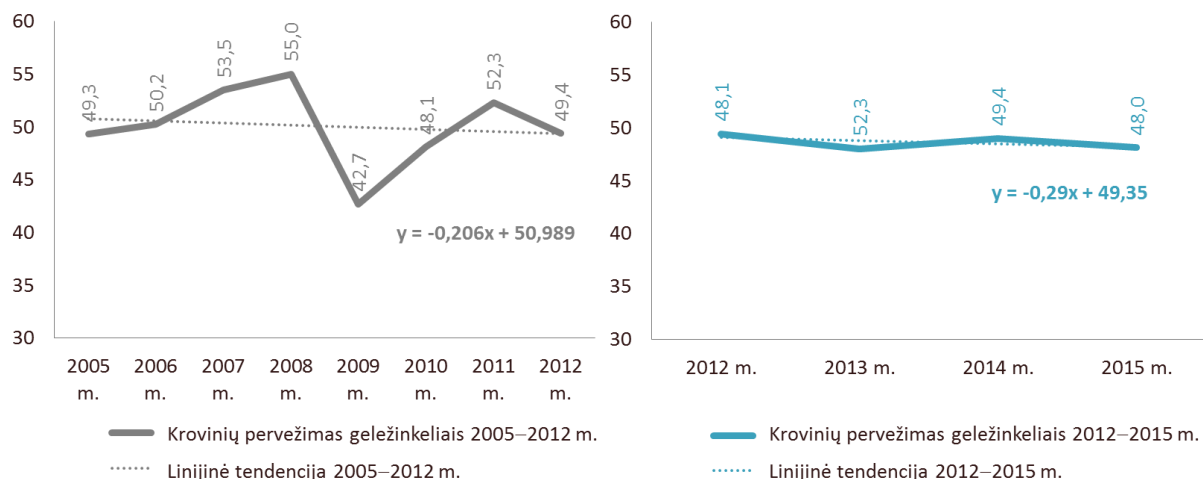
Didinti šalies geležinkeliais pervežamų krovinių srautus siekta efektyvinant pervežimus (taupant laiką), didinant geležinkelio linijų pralaidumą, jungiant šalies geležinkelių kelius į tarptautines infrastruktūras ir steigiant viešuosius logistikos centrus. Į tokius rezultatus buvo orientuotos 3 („Valstybinės reikšmės kelių ir geležinkelių infrastruktūros techninių parametru gerinimas“), 7 („Transeuropinės reikšmės geležinkelio linijų modernizavimas ir plėtra, reikiamos infrastruktūros sukūrimas viešiesiems logistikos centrums steigti“) ir 8 („Krovinių ir keleivių aptarnavimo infrastruktūros plėtra Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste“) ES struktūrinių fondų finansavimo priemonės. Jų loginiai intervencijų modeliai yra iliustruojami Pav. 25, Pav. 29 ir Pav. 30.

Minėtų ES intervencijų dėka sukurti rezultatai apėmė:

- Sutaupyta 3,7 mln. t valandas vežant krovinius rekonstruotais geležinkeliais (planuota rodiklio reikšmė – 0,47 mln. t);
- 3,27 mln. t padidėjusį TEN-T tinklo geležinkelių keliais gabentų krovinių kiekį (planuota rodiklio reikšmė – 15 mln. t);
- Pastatytus 2 viešųjų logistikos centrų intermodalinius terminalus;
- 19,5 mln. t padidėjusį Klaipėdos geležinkelio mazgo pajėgumą (planuota rodiklio reikšmė – 2,4 mln. t).

ES intervencijų dėka sukurtų produktų ir rezultatų poveikis iliustruojamas geležinkeliais pervežamų krovinių srauto dinamika, nagrinėta naudojant regresijų analizės metodą (žr. Pav. 48).

Pav. 48: Krovinių pervežimo geležinkeliais augimas 2005–2015 m. (prieš ir po ES intervencijų įgyvendinimo), mln. t

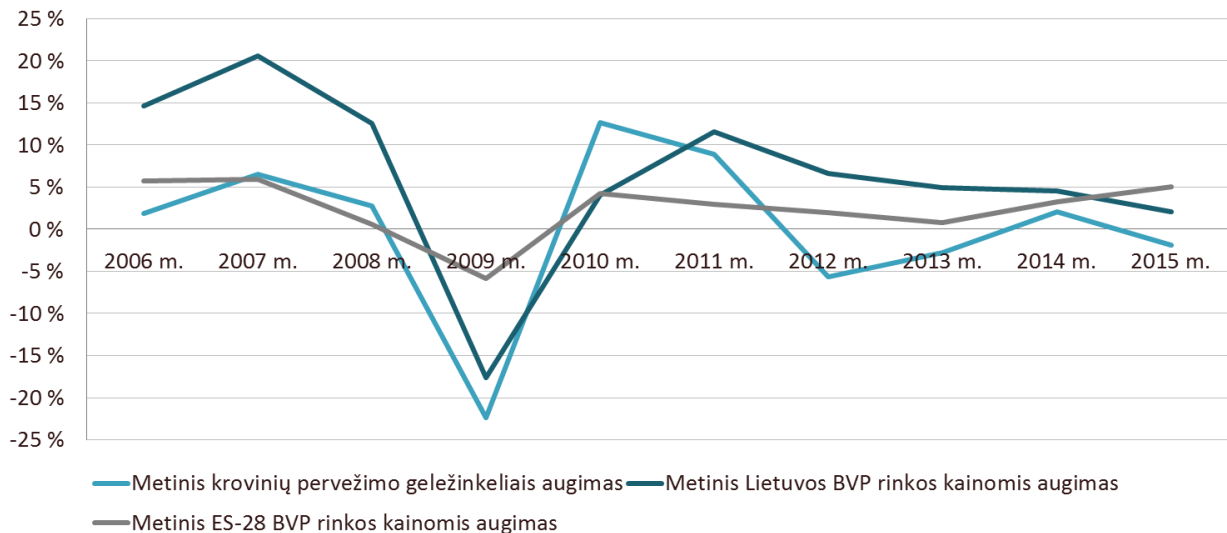


Šaltinis: Lietuvos statistikos departamentas

2005–2015 m. periodas, apimantis laikotarpį prieš ir po ES intervencijų veiksmų įgyvendinimo, šiuo atveju yra skaidomas į 2 laikotarpius (prieš ir po 2012 m.). Kaip ir pirmojo strateginio konteksto rodiklio atveju, ribiniai metai buvo pasirinkti atsižvelgiant į tai, jog 3, 7 ir 8 finansavimo priemonių apimtyje įgyvendintiems projektams iki 2010 m. pab. buvo išmokėta didžioji dalis (55,4 %) numatytų finansavimo lėšų. Krovinių pervežimo kitimo tendencija visu analizuojamuoju laikotarpiu išliko neigiama ($-0,206 < 0$; $-0,29 < 0$). Krovinių srautai augo tik 2006–2008 m. ir 2009–2011 m.; 2008–2009 m. stebimas staigus ir

reikšmingas paslaugos paklausos kritimas (-22,4 %). Tokia rodiklio dinamika signalizuoja, jog geležinkeliais pervežamų krovinių srautui didelės įtakos turi šalies ir eksporto / importo rinkų ūkio raida.

Pav. 49: Krovinių pervežimo geležinkeliais, ES-28 bei Lietuvos BVP dinamika 2006–2015 m., %



Šaltinis: Lietuvos statistikos departamentas

Krovinių pervežimas geležinkeliais tiesiogiai ir stipriai koreliuoja su Lietuvos ir aplinkinių valstybių ūkio tendencijomis (žr. Pav. 49). Dėl šios priežasties 2012–2015 m. vyraujanti linijinė rodiklio kaitos tendencija, indikuojanti, jog per ateinančius metus šis srautas turėtų sumažėti dar 0,29 mln. t ir 2016 m. siekti 47,7 mln. t (žr. Pav. 48), turėtų būti vertinama kritiškai. Remiantis Lietuvos statistikos departamento duomenimis, 3 pirmaisiais 2016 m. ketvirčiais sukurtas Lietuvos BVP yra 2,7 % didesnis, nei tuo pačiu metu 2015 m. Tai turėtų turėti teigiamos įtakos šalies geležinkeliuose aptarnaujamų krovinių srautui.

Vertinama, jog geležinkeliais pervežamų krovinių apimtims už investicijas į tinklo infrastruktūrą didesnės įtakos turi išoriniai veiksniai. Vienas svarbiausių – geopolitiniai santykiai tarp Lietuvos ir reikšmingiausių užsienio prekybos partnerių²³⁰. Prekybos apribojimai tarp Lietuvos ir Rusijos lėmė reikšmingą importuotų ir eksportuotų prekių verčių sumažėjimą; tai turėjo tiesioginės įtakos geležinkeliais gabenamų krovinių srautų dinamikai (žr. Lent. 27).

Lent. 27: Krovinių pervežimo geležinkeliais ryšys su užsienio prekybos kaita 2007–2015 m.

	Importuojamų prekių vertės pokytis 2013–2015 m.	Krovinių, pakrautų atitinkamoje valstybėje ir iškraudų Lietuvoje, apimtys pokytis 2013–2015 m.	Eksportuojamų prekių vertės pokytis 2013–2015 m.	Krovinių, pakrautų Lietuvos geležinkeliuose ir iškraudų atitinkamoje valstybėje, apimtys pokytis 2013–2015 m.
Rusija	-43,8 %	-3,6 %	-35,5 %	-14,1 %
Lenkija	+4,7 %	-68,9 %	+22,6 %	-1,2 %

²³⁰ AB „Lietuvos geležinkeliai“, „Rail Baltica“ direktijos direktorius, interviu, Vilnius, 2016 m. lapkričio 16 d.

	Importuojamų prekių vertės pokytis 2013–2015 m.	Krovinių, pakrautų atitinkamoje valstybėje ir iškrautų Lietuvoje, apimties pokytis 2013–2015 m.	Eksportuojamų prekių vertės pokytis 2013–2015 m.	Krovinių, pakrautų Lietuvos geležinkeliuose ir iškrautų atitinkamoje valstybėje, apimties pokytis 2013–2015 m.
Latvija	+28,6 %	+146,9 %	-7,0 %	-10,0 %
Baltarusija	+15,3 %	+55,7 %	-17,1 %	-47 %

Šaltinis: Lietuvos statistikos departamentas

Lent. 27 rezultatai rodo, jog prekybos politiką veikiančios valstybių sprendimai yra vienas svarbiausių nagrinėjamą strateginį kontekstą rodiklių veikiančių išorės sąlygų.

Vertinama, jog investicijos į Lietuvos geležinkelių tinklą numatyto stimulo krovinių gabenimui nesuteikė: strateginio rodiklio reikšmė, planiniuose dokumentuose numatyta 2015 m., nebuvo pasiekta ir, lyginant su pradine 2005 m. rodiklio reikšme, faktiškai sumažėjo -2,4 %. Prognozuojama krovinių srautų dinamika, remiantis pastarųjų analizuojamojo laikotarpio metų duomenimis, išliko neigiama. Vis dėlto, pažymėtina, jog pagrindiniai geležinkelių krovinių srautus lemiantys veiksniai yra išoriniai: didelę reikšmę turi geopolitiniai užsienio prekybą lemiantys valstybių sprendimai, ūkio raida šalyje ir užsienyje; šiame kontekste atnaujinamos / naujai kuriamos geležinkelių infrastruktūros įtaka strateginio konteksto raidai yra dalinė.

Oro uostuose aptarnautų keleivių skaičiaus augimas viršijo lūkesčius

Strateginiuose dokumentuose²³¹ numatytas oro uostuose aptarnautų keleivių srauto augimas siekė +80 %: nuo bazinės 2005 m. reikšmės (1,45 mln. keleivių) rodiklis turėjo pakilti iki 2,61 mln. keleivių 2015 m. Remiantis Lietuvos statistikos departamento duomenimis, 2015 m. šis srautas siekė 4,23 mln. keleivių – reikšmė bazinį rodiklį viršijo net 192 %.

Prie tokio reikšmingo oro transporto keleivių srauto augimo prisidėjo 2007–2013 m. laikotarpiu suplanuotos ir įgyvendintos ES intervencijos. Oro uosto plėtra buvo numatyta vykdant 9 priemonės „Tarpautinių oro uostų keleivių terminalų išplėtimas, skrydžių saugos ir aviacijos saugumo priemonių diegimas“ apimtyje finansuotus projektus. Šios priemonės loginis intervencijos modelis iliustruotas Pav. 31.

Įgyvendintos priemonės dėka iš viso įgyvendinta 18 šalies oro uostų infrastruktūros plėtros projektų (žr. Priedą 5). Numatytas rezultato rodiklis – papildomai aptarnautų keleivių skaičius – planuotą reikšmę viršijo 348 % ir 2015 m. siekė 4,04 mln. keleivių²³² (žr. Lent. 23).

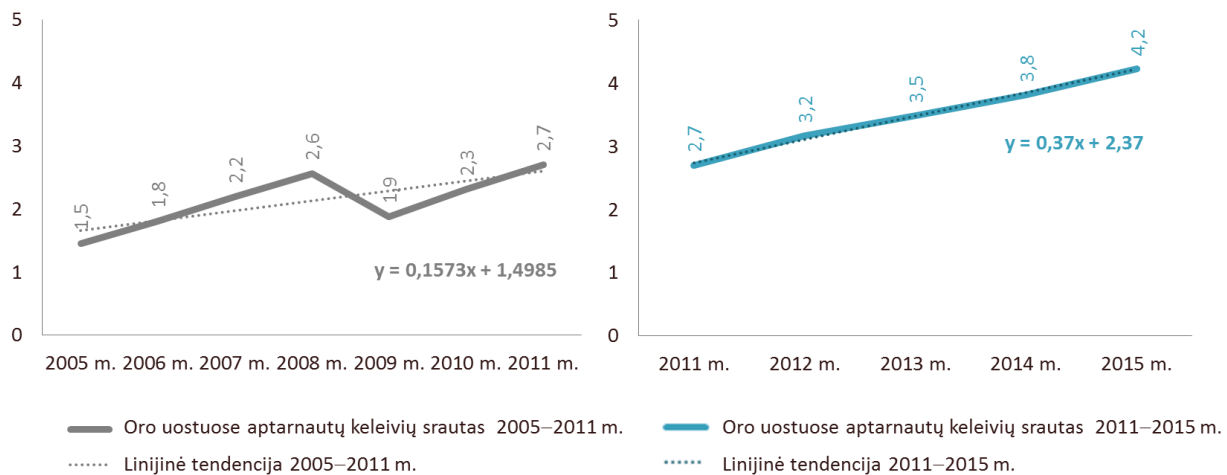
Toliau iliustruojama oro uostuose aptarnautų keleivių srauto rodiklio dinamika 2005–2015 m. (žr. Pav. 50). Kaip ir kitų strateginių konteksto rodiklių analizės atveju, laikotarpis skirstomas į 2 dalis – prieš ir po ES didžiosios dalies intervencijų įgyvendinimo (remiantis portale *esparama.lt* kaupiamais duomenimis, iki 2011 m. projektų vykdytojams buvo išmokėta didžioji dalis (89,5 %) priemonės projektams finansuoti skirtų lėšų).

²³¹ Lietuvos Respublikos Vyriausybė. 2007–2013 m. Ekonomikos augimo veiksmų programa. 2013.

<http://www.esparama.lt/es_parama_pletra/failai/teisės_aktai/Atnaujinta_EAVP_2014_06_02.pdf>

²³² SFMIS teikiami duomenys.

Pav. 50: Oro uostuose aptarnautų keleivių srauto augimas 2005–2015 m. (prieš ir po ES intervencijų įgyvendinimo), mln. keleivių



Šaltinis: Lietuvos statistikos departamentas

Visu analizuojamuoju laikotarpiu (2005–2015 m.), išskyrus ekonominio nuosmukio metus (2008–2009 m.), strateginis konteksto rodiklis sparčiai augo. Šis augimas tapo dar reikšmingesnis 2011–2015 m. laikotarpiu, sukūrus ES intervencijų rezultatus ($0,37 > 0,1573$). Remiantis susidariusia rodiklio kaitos tendencija, 2016 m. keleivių srautas turėtų siekti 4,57 mln.²³³. Kaip ir kitų strateginių konteksto rodiklių atveju, stebimas pokytis yra veikiamas įvairių, daugialypių išorės faktorių.

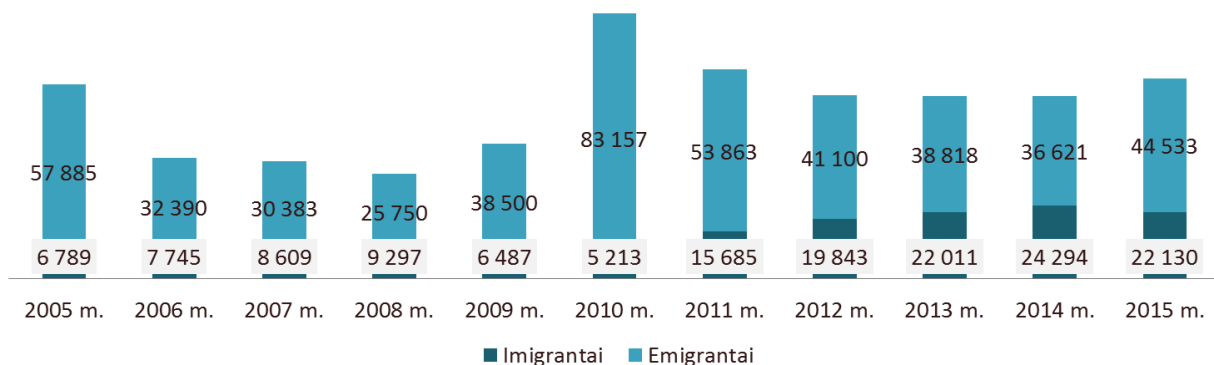
Pirma, šalies gyventojai vis daugiau savo namų ūkio pajamų galėjo skirti ilgesnio atstumo kelionėms oru, kadangi disponuojamosios pajamos tendencingai augo. Remiantis Lietuvos statistikos departamento duomenimis, 2005–2015 m. laikotarpiu vidutinės disponuojamos pajamos, skirtos 1 namų ūkio nariui, išaugo +155 % (nuo 147,5 Eur 2005 m. iki 375,9 Eur 2015 m.).

Antra, dėl Lietuvos įstojimo į ES ir su tuo susijusių tarptautinių kelionių kontrolės reikalavimų lengvinimo (2007 m. šalis tapo Šengeno zonos nare) bei nedarbo lygį padidinusios, pajamas sumažinusios ekonominės krizės pakilo neigiama tarptautinė Lietuvos piliečių migracija (žr. Pav. 51), ypač – į Šiaurės ir Vakarų Europos valstybes. Susisiekimas oro transportu vis didėjančiai daliai šalies gyventojų tapo priemone greitai pasiekti darbo vietą kitoje valstybėje ir keliauti į namus Lietuvoje²³⁴; analizuojamuoju laikotarpiu (2005–2015 m.) reikšmingai išaugo ir į Lietuvą gyventi / dirbti atvykusių imigrantų (+225,9 %).

²³³ Lietuvos statistikos departamento duomenimis, pirmaisiais 3 2016 m. ketvirčiais Lietuvos oro uostuose užfiksuotas 3,626 mln. keleivių srautas. Tai 13 % viršija to paties laikotarpio keleivių srautą 2015 m.

²³⁴ VĮ „Lietuvos oro uostai“ finansinių išteklių vadovė, interviu, Vilnius, 2016 m. lapkričio 7 d.

Pav. 51: Tarptautinės migracijos srautų kaita 2005–2015 m., asm.



Šaltinis: Lietuvos statistikos departamentas

Trečia, didelės įtakos oro transporto keleivių srautui turėjo tarptautinio turizmo raida. Remiantis Lietuvos statistikos departamento duomenimis, į Lietuvą atvykusių turistų skaičius 2007–2015 m. išaugo +29,9 % (nuo 872,4 tūkst. iki 1 133,3 tūkst. turistų). Be to, oro transporto keleivių srautui itin didelės reikšmės turėjo žemų sąnaudų oro vežėjai, analizuojamuoju laikotarpiu pradėję teikti paslaugas Lietuvos oro uostuose^{235, 236, 237}; tarp jų – šalyje vienos populiariausių oro linijų „Ryanair“ ir „Wizz Air“. Šie oro vežėjai savo veiklą Lietuvoje pradėjo tiek dėl tam tinkamos infrastruktūros, tiek dėl rezultatyvios Lietuvos oro uostų vadybos²³⁵.

Pažymėtina, jog (i) minėtų vežėjų paslaugos Lietuvos oro uostuose būtų pradėtos teikti vėliau arba (ii) derybos su oro linijų atstovais būtų labiau komplikotos, jei oro uostų infrastruktūra pilnai neatitiktų Šengeno zonos ir kitų aktualių tarptautinių keleivių / krovinių aptarnavimo, aviacijos saugos reikalavimų²³⁷. Oro transporto sektoriui priklausančių ES paramos gavėjų apklausos rezultatai rodo, jog be 2007–2013 m. laikotarpiu suteikto finansavimo įgyvendinti infrastruktūros plėtros rezultatai nebūtų pasiekti pilna apimtimi. Pasiteiravus, kokia apimtimi (skiriamo biudžeto dydžiu) būtų įgyvendinti oro uostų projektai, jei jiems finansuoti nebūtų paskirta ES struktūrinių fondų parama, 1 respondentas nurodė „51 % – 75 %“, kitas – „26 % – 50 %“ režius. Be paskirtos ES paramos didžioji dalis šalies oro uostų investicijų būtų skiriamos einamajam esamos infrastruktūros remontui²³⁵; nenumačius oro transporto keleivių srautų augimo analizuojamuoju laikotarpiu, jo pradžioje oro uostų VĮ paskolų infrastruktūros atnaujinimui sąlygos būtų itin nepalankios.

Galų gale, nagrinėjamo strateginio konteksto rodiklio atveju svarbu tai, jog 2015 m. nustatyta reikšmė, lyginama su faktiniu keleivių srautu, yra itin neambicinga. Remiantis Lietuvos statistikos departamento duomenimis, EAVP numatytas 2,61 mln. keleivių srautas buvo pasiektas jau 2011 m. (2,70 mln. keleivių). Nors tokį staigų (žr. Pav. 16) keleivių srauto augimą prognozuoti buvo sudėtinga^{235, 237}, šio strateginio konteksto rodiklio pavyzdys rodo, jog išorinių ir vidinių veiksnių veikiamas transporto sektoriaus kontekstas didžiąja dalimi nulemia visų kitų stebėsenos rodiklių pasiekimo laipsnį (žr. skyrių 3.1.1).

Vertinama, jog 9 ES finansavimo priemonės apimtyje įgyvendinti projektai reikšmingai prisidėjo prie strateginio konteksto rodiklio, matuojančio oro uostuose aptarnautų keleivių skaičių. 192 % skirtumas tarp bazinio 2005 m. ir planuoto pasiekti 2015 m. rodiklio aiškinamas tiek patobulintos, atnaujintos ir tarptautiniams standartams pritaikytos infrastruktūros, tiek šio rodiklio didėjimui palankių išorės faktorių

²³⁵ VĮ „Lietuvos oro uostai“ finansinių išteklių vadovė, interviu, Vilnius, 2016 m. lapkričio 7 d.

²³⁶ TID Vandens, oro transporto ir logistikos projektų skyriaus vedėja, interviu, Vilnius, 2016 m. lapkričio 8 d.

²³⁷ VĮ „Lietuvos oro uostai“ Palangos filialo vyriausiasis inžinierius, interviu, Vilnius, 2016 m. lapkričio 15 d.

(pradėtos teikti žemų sąnaudų oro vežėjų paslaugos, išaugęs atvykstantis turizmas, tarptautinė migracija) kontekste. Didžioji dalis šių veiksnių nebuvo numatomi planuojant strateginių konteksto rodiklių reikšmes, todėl numatytas oro uostuose aptarnautų keleivių srautas (2,61 mln. keleivių) tapo neambicingas. Pabrėžtina, jog ES intervencijų veiksmas šalies oro uostuose nebuvo savaiminiai: be 2007–2013 m. periodu įgyvendintų investicijų faktiškai įvykusį strateginio konteksto rodiklio augimą pasiekti būtų buvę mažiau realu.

Apibendrinimas ir išvados

Šio ataskaitos skyriaus tikslas buvo įvertinti, kaip ir kiek ES investicijos transporto sektoriuje prisidėjo prie nustatytų SSVP ir EAVP konteksto rodiklių pasiekimo, 2007–2013 m. laikotarpio pradžioje identifikuotų problemų sprendimo bei kaip pasiekti rezultatai ir poveikis atitinka tikslinių grupių poreikius ir interesus. Tam atlikti naudotasi skirtingais vertinimų metodais: loginių intervencijos modelių rekonstrukcija (atlikta remiantis strateginių dokumentų turinio analize), lyginamąja ir priežastine analize, statistine pirminių duomenų analize, interviu su transporto sektoriaus specialistais ir elektroninės paramą gavusių įstaigų / institucijų atstovų apklausos rezultatais.

Atlikus kiekvienos iš aktualių ES intervencijos logikos modelių rekonstrukciją, vertinama, jog intervencijų formos buvo pasirinktos tinkamai, kadangi pagrindinės sąsajos tarp modelio elementų sudarė palankias sąlygas norimo ilgalaikio poveikio sudarymui. Viena svarbiausių ilgalaikį investicijų efektą nulemiančių sąsajų – ryšys tarp ES finansuojamo produktų kūrimo ir jų keliamų rezultatų – yra vertinama palankiai, kadangi koreliacija tarp produktų ir rezultatų stebėsenos rodiklių pasiekiamumo yra teigiama.

Skyriuje išskirtos 3 tikslinės ir 1 bendroji ES intervencijų naudą gaunančių visuomenės dalių grupė: (i) automobilių kelių transporto priemonių vairuotojai, keleiviai ir eismo dalyviai (poreikis – užtikrinti saugias eismo sąlygas), (ii) transporto ir kitas paslaugas teikiančios / produktus gaminančios verslo įmonės (gerinti keleivių ir krovinių gabenimo sąlygas, užtikrinti darbo jėgos mobilumą), (iii) Lietuvos gyventojai, viešojo ir privataus sektoriaus subjektai (didinti Lietuvos regionų sanglaudą, mažinti skirtumus tarp regionų centrų ir periferinių teritorijų skatinant regionų specializaciją), (iv) bendriniai naudos gavėjai (gerinti gyvenimo kokybę ir skatinti šalies ūkio augimą). Išnagrinėjus poveikį, kurį ES intervencijos turėjo kiekvienai iš tikslinių grupių ir jų poreikių tenkinimui, vertinama, jog įtaka visais atvejais buvo ženkli ir teigiama. Vis dėlto, pabrėžtina, jog kompleksiniu būdu sprendžiamos problemos (pvz., eismo įvykiuose žuvusių ir sužalotų asmenų skaičiaus, neigiamo transporto poveikio aplinkai mažinimas, regionų sanglaudos skatinimas) išlieka aktualūs iššūkiai kitų ES finansavimo periodų apimtyje. Tai apklausos metu patvirtino ir paramos gavėjai.

Išnagrinėjus aktualiems EAVP prioritetams paskirtų strateginių konteksto rodiklių raidą analizuojamuoju 2005–2015 m. laikotarpiu, vertinama, jog kiekvieno jų atveju įgyvendintos ES intervencijos turėjo teigiamą poveikį. *Ro-Ro* krovinių srauto Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste bei Lietuvos oro uostuose aptarnautų keleivių srauto rodiklių reikšmės buvo pasiektos ir viršytos. Tam įtakos turėjo palankiai vertinama atitinkamų VĮ vadyba, prisitaikymas prie besikeičiančių ekonominių sąlygų, ženklus ir prieš intervencijas nenumatytas paslaugų poreikio išaugimas. Geležinkeliais gabenamų krovinių apimties rodiklio atveju, 2015 m. nustatyta reikšmė buvo nepasiekta. Tam didžiausią įtaką turėjo nuo projekto įgyvendinančios AB „Lietuvos geležinkeliai“ veiklos nepriklausantys veiksniai (geopolitiniai sprendimai, ekonominis nuosmukis ir ūkio raida tiek šalyje, tiek pagrindinėse importo / eksporto rinkose).

3.3. Vertinamų ES intervencijų santykis su kitomis priemonėmis ir projektais, finansuotais 2007–2013 m. ES struktūrinių fondų lėšomis

Šio ataskaitos skyriaus tikslas – įvertinti, kiek nagrinėjamos ES intervencijos transporto sektoriuje buvo susijusios su į kitų ūkio šakų / LR ministerijų veiklos sritį patenkančiais / kitų ES finansavimo priemonių apimtyje vykdytais projektais. Skyriuje atsakoma į Vertinimo klausimą:

- Koks šių intervencijų santykis su kitomis priemonėmis ir projektais, finansuotais 2007–2013 metų ES struktūrinių fondų lėšomis (suderinamumo, papildomumo, dubliavimo aspektais)?

Teikiamos išvados yra remiamos pirminių ir antrinių informacijos šaltinių (*esparama.lt*²³⁸) apžvalga, lyginamąja ES finansavimo priemonių ir projektų analize, interviu su transporto sektoriaus specialistais metu gautomis įžvalgomis.

Tarpinstitucinis 2007–2013 m. ES intervencijų derinimas

Valstybės lygmeniu 2007–2013 m. ES finansavimo laikotarpiui suprogramuoti projektai dar prieš VP parengimą buvo suplanuoti ilgalaikeje (iki 2025 m.) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategijoje²³⁹ (patvirtinta 2005 m. birželio 23 d. Nr. 692). Šis visų transporto šakų plėtrą numatantis strateginis dokumentas buvo laikomas pagrindu planuojant vertinamas ES investicijas²⁴⁰; nors jis buvo rengiamas Lietuvos ūkio (ekonomikos) plėtros iki 2015 metų ilgalaikeės strategijos²⁴¹ kontekste, pagrindinis dėmesys buvo skiriamas atskirų transporto šakų ir jungtiniam (intermodaliniam) transporto sektoriaus vystymuisi. Transporto sektoriaus plėtros derinimas su kitų šalies ūkio sektorių raida dokumente nebuvo prioritetizuojamas. Dėl šios priežasties vertinamų ES intervencijų ryšys su kitomis, už transporto sektoriaus ribų įgyvendinamomis, šalies ūkio plėtros priemonėmis turėtų būti nagrinėjamas atidžiau.

2007–2013 m. ES finansinio programavimo laikotarpiu įprastine laikyta praktika, kada skirtingų ūkio sektorių institucijos, įgyvendinant transporto plėtros projektus, bendradarbiaudavo pagal poreikį²⁴⁰. Išskirtinas operaciniu lygmeniu vykdytas bendradarbiavimas tarp LR SusMin (ir / ar TID) ir LR Ūkio ministerijai, LR Energetikos ministerijai pavaldžių įstaigų / institucijų (pvz., elektrifikuojant transporto sistemas, projektuojant ir statant drenažo elementus, vandens kanalizacijos įrenginius²⁴²). Analizuojamuoju laikotarpiu nefunkcionavo keletą ar visus šalies ūkio sektorius sujungiantis, į besikeičiančią ekonominę situaciją reaguojantis, strateginio lygmens bendradarbiavimą tarp šalies institucijų lengvinantis kompetencijos centras ar šiam tikslui suburta tarpinstitucinė darbo grupė / komitetas.

Tokios darbo grupės veikla galėjo atnešti pridėtinės vertės skirstant 2007–2013 m. ES struktūrinių fondų paramą transporto ir kituose sektoriuose; pvz., (i) transporto mazgai ar atskiri kelių elementai galėjo būti tobulinami LR Ūkio ministerijos (pavaldžių įstaigų / institucijų) identifikuotose šalies teritorijose, kuriose ilguoju laikotarpiu planuojama / prognozuojama verslo įmonių plėtra, (ii) bendradarbiaujant su LR Aplinkos ministerija, galėjo būti rengiami kompleksiniai transporto sektoriaus keliamo neigiamo poveikio aplinkai planai, apimantys transporto infrastruktūros ir aplinkinėse teritorijose naudojamas taršos mažinimo priemonės. Be to, planuojant 2007–2013 m. ES struktūrinių fondų investicijas, nebuvo taikomas atviros partnerystės principas; mažai dėmesio buvo skiriama socialinių / ekonominių grupių poreikiams.

²³⁸ Lietuvos Respublikos finansų ministerija. ES struktūrinė parama 2007–2013 m. 2016 m. lapkričio mėn. <<http://www.esparama.lt/>>

²³⁹ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2005 m. birželio 23 d. nutarimas Nr. 692 „Dėl ilgalaikeės (iki 2025 metų) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategijos patvirtinimo“. Valstybės žinios, 2005, Nr. 79-2860.

²⁴⁰ LR SusMin Biudžeto ir valstybės turto valdymo departamento direktorius, interviu, Vilnius, 2016 m. lapkričio 16 d.

²⁴¹ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. birželio 12 d. nutarimas Nr. 853 „Dėl Lietuvos ūkio (ekonomikos) plėtros iki 2015 metų ilgalaikeės strategijos“. Valstybės žinios, 2002, Nr. 60-2424.

²⁴² TID Vandens, oro transporto ir logistikos projektų skyriaus vedėja, interviu, Vilnius, 2016 m. lapkričio 8 d.

Pažymėtina, jog investicijų planavimo izoliuotumas buvo adresuojamas priėmus ES finansuojamų projektų planavimo ir priežiūros tvarką tobulinančius sprendimus 2014–2020 m. finansavimo laikotarpiu. Sklandų ir atskaitingą 2014–2020 m. laikotarpiu skiriamų investicijų planavimą ir įgyvendinimą užtikrinančios darbo grupės (Veiksmų programos valdymo komitetas²⁴³ ir Stebėsenos komitetas²⁴⁴) imasi proaktyvių tarpinstitucinio bendradarbiavimo ir lėšų skyrimo derinimo veiksmų²⁴⁵. Tai leidžia numatyti darnų valstybės vystymąsi skatinančius projektus; skirtingų šalies institucijų prioritetų suderinimą su visos Bendrijos plėtros gairėmis. Dėl šios priežasties vertinama, jog gana izoliuotą transporto sektoriaus investicijų planavimą ir vykdymą 2007–2013 m. laikotarpiu pakeitė glaudus starteginio lygmens ES investicijas įgyvendinančių LR ministerijų ir / ar kitų valstybės institucijų bendradarbiavimas einamuoju finansavimo laikotarpiu.

Vertinama, jog 2007–2013 m. ES finansavimo laikotarpiu transporto sektoriaus plėtra buvo programuojama gana izoliuotai – dėmesys kitų šalies ūkio sričių ir socialinių / ekonominių visuomenės grupių plėtros gairėms ir poreikiams buvo nepakankamas. Pažymėtina, jog 2014–2020 m. ES finansavimo laikotarpiu tarpinstitucinio bendradarbiavimo vaidmuo planuojant struktūrinių fondų lėšomis įgyvendinamus projektus ir atliekant jų stebėseną tapo svaresnis.

²⁴³ 2014–2020 metų Europos Sąjungos struktūrinių fondų investicijų veiksmų programos valdymo komiteto 2014 m. liepos 4 d. posėdžio sprendimas Nr. 34 „2014–2020 metų Europos Sąjungos struktūrinių fondų investicijų veiksmų programos valdymo komiteto darbo reglamentas“. <<http://www.esinvesticijos.lt/lt/dokumentai/2014-2020-metu-europos-sajungo-strukturiniu-fondu-investiciju-veiksmu-programos-valdymo-komiteto-darbo-reglamentas>>

²⁴⁴ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2014 m. rugsėjo 17 d. nutarimas Nr. 954 „Dėl 2014–2020 metų Europos Sąjungos fondų investicijų veiksmų programos stebėsenos komiteto sudarymo“. TAR, 2014 m. rugsėjo 18 d., Nr. 12485. <<https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/5ab360603f0c11e48aebe5080bf6742d>>

²⁴⁵ LR SusMin Biudžeto ir valstybės turto valdymo departamento ES paramos koordinavimo skyriaus vedėjas, interviu, Vilnius, 2016 m. lapkričio 16 d.

Identifikuotos su vertinamomis ES intervencijomis susijusios finansavimo priemonės ir projektai

Toliau pateikiamoje lentelėje (žr. Lent. 28) išskiriamos finansavimo priemonių sąsajos su vertinamomis ES intervencijomis transporto sektoriuje; jas atpažįstant, vadovautasi sudarytais loginiais intervencijų modeliais (žr. skyrių 3.2.1) ir ekspertiniu vertinimu.

Lent. 28: Vertinamų ES intervencijų sąsaja su kitomis ES 2007–2013 m. finansuotomis priemonėmis ir projektais

Priemonė	Priemonės aprašymas	Projektų vykdytojai	Sąsaja su vertinamomis ES intervencijomis
VP2-3.1-IVPK-03-V „Intelektualios valdymo sistemos“	<p>Priemonė „Intelektualios valdymo sistemos“ prisideda prie EAVP uždavinio „Plėtoti elektroninius sprendimus, didinant viešojo sektoriaus institucijų efektyvumą, ir skatinti elektroninio verslo iniciatyvas šalyje“ įgyvendinimo.</p> <p>Priemonės tikslas – taikant naujausias IT, geografinės informacijos sistemas (GIS), globalinės padėties nustatymo (GPS) sistemas ir kitas naujausias technologijas, kurti ir plėtoti intelektualias valdymo sistemas – transporto (eismo valdymo, keleivių informavimo, navigacijos), civilinės saugos (greitojo reagavimo tarnybų, saugumo užtikrinimo, ekstremalių situacijų valdymo), geodezijos (horizontalaus ir vertikalaus pagrindo</p>	<ul style="list-style-type: none"> LR SusMin; VĮ „Lietuvos oro uostai“; AB „Lietuvos geležinkeliai“; VĮ „Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija“; Lietuvos saugios laivybos administracija; Valstybinė kelių transporto inspekcija prie LR SusMin; Valstybinė geležinkelio inspekcija prie LR SusMin; LAKD; Kitų sektorių įstaigos. 	<p>Suderinamumas:</p> <ul style="list-style-type: none"> Į Vertinimo apimtį patenkančios ES intervencijos su finansavimo priemone „Intelektualios valdymo sistemos“ suderinamumo atžvilgiu yra vertinamos teigiamai. Šios priemonės projektų dėka diegtos IT sistemos užtikrina efektyvų, tvarų ir išmanų kuriamos / tobulinamos infrastruktūros panaudojimą. Pvz., Valstybinės kelių transporto direkcijos prie LR SusMin įgyvendinto projekto „Viešojo transporto kelionių duomenų informacinės sistemos VINTRA sukūrimas“ tikslas – efektyvinti viešojo transporto (kurio plėtra numatyta įgyvendinant 1 priemonės „Kompleksinė ekologiško viešojo transporto plėtra“ projektus) naudojimą. Projekto metu sukurta daugiavaldinė valstybės informacinė sistema VINTRA, kurios pagrindu veikia elektroninė paslauga, leidžianti keleiviui susiplanuoti kelionės maršrutą bei gauti aktualią, tikslią ir patikimą kelionės informaciją. Keleiviui teikiama informacija apie visų transporto rūšių – kelių, geležinkelių, vandens bei oro – maršrutus. Taip skatinama viešojo transporto paklausa, prisidedama prie aplinkosauginių tikslų, efektyviau naudojama sukurta viešojo transporto infrastruktūra. <p>Papildomumas:</p> <ul style="list-style-type: none"> Į Vertinimo apimtį patenkančios ES intervencijos su finansavimo priemone „Intelektualios valdymo sistemos“ papildomumo atžvilgiu yra vertinamos teigiamai. Priemonės apimtyje sukurtos IT sistemos papildo vertinamų finansavimo priemonių projektų įgyvendinimo metu sukurtos infrastruktūros naudojimą, leidžia siekti numatytų eismo saugos, pralaidumo užtikrinimo, aplinkosaugos gerinimo tikslų ne tik sukuriant tam reikiamą infrastruktūrą, bet ir efektyviai ją valdant. Toliau išskiriami priemonės VP2-3.1-IVPK-03-V projektai, iliustruojantys finansavimo priemonių papildomumą: <ul style="list-style-type: none"> 9 vertinamos priemonės „Tarptautinių oro uostų keleivių terminalų išplėtimas, skrydžių saugos ir aviacijos saugumo priemonių diegimas“ finansuotų projektų tikslas – gerinti, modernizuoti Lietuvos tarptautinių oro uostų infrastruktūrą. Priemonės „Intelektualios valdymo sistemos“ apimtyje įgyvendintas VĮ „Lietuvos oro uostai“ projektas „Lietuvos oro uostų Vilniaus filialo viešųjų elektroninių paslaugų kūrimas“ siekė didinti šių infrastruktūrų naudojimo našumą, eismo saugą, efektyvinti keleivių aptarnavimą. Projekto metu įdiegta sistema, užtikrinanti

Priemonė	Priemonės aprašymas	Projektų vykdytojai	Sąsaja su vertinamomis ES intervencijomis
	<p>valdymo), inžinerinių komunikacijų ir aplinkos (aplinkos stebėsenos, teritorijų planavimo, aplinkos kokybės valdymo).</p> <p>Priemonės apimtyje remiami veiksmai, susiję su IT projektų, kurie kuria elektronines paslaugas gyventojams ar verslui arba verslo infrastruktūrą, sudarančią visiems verslo subjektams vienodas galimybes ja naudotis, įgyvendinimu.</p>		<p>operatyvesnį ir efektyvesnį skrydžių valdymo ir priežiūros organizavimo darbą. Siekta padidinti punktualumą, planavimo ir valdymo procesus paversti tikslesniais ir lankstesniais, aptarnauti didesnius keleivių srautus, įdiegti keleivių savitarnos elektroninę paslaugą, supaprastinti ir pagreitinti keleivių aptarnavimą. 2014–2020 m. ES finansavimo laikotarpiu jaučiamas poreikis integruoti sukurtas sistemas taip užtikrinant efektyvų jo panaudojimą ir rezultatų tęstinumą²⁴⁶.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Vienas iš 7 vertinamos priemonės „Transeuropinės reikšmės geležinkelio linijų modernizavimas ir plėtra, reikiamos infrastruktūros sukūrimas viešiesiems logistikos centrams steigti“ tikslų – plėtoti intermodalinio transporto infrastruktūrą, skatinti transporto interoperabilumą. Dauguma priemonės apimtyje įgyvendintų projektų apsiribojo geležinkelių sistemos valdymo efektyvinimu ir infrastruktūros gerinimu. Intermodalinio transporto plėtros jos valdymo gerinimo atžvilgiu siekė priemonės „Intelektualios valdymo sistemos“ projektas „Integruotos krovinių gabenimo jūrų ir geležinkelių transportu informacinės platformos sukūrimas (e. kroviny)“ (projektą įgyvendino AB „Lietuvos geležinkeliai“). Projekto metu sukurtos informacinės platformos dėka, plėtojant integruoto krovinių gabenimo elektronines paslaugas, optimizuotas krovinių gabenimo geležinkelio ir jūrų transportu procesas. Taip reikšmingai prisidėta prie 7 priemonės siekio gerinti transporto sistemų interoperabilumą, intermodalinio transporto plėtrą. – 8 vertinama priemonė „Krovinių ir keleivių aptarnavimo infrastruktūros plėtra Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste“ siekė modernizuoti Klaipėdos valstybinį jūrų uostą gerinant jo infrastruktūrą ir plečiant jo galimybes per „kietųjų“ – inžinerinių – investicijų vykdymą. Priemonės tikslus papildė projektas „Laivybos Klaipėdos jūrų uoste valdymo informacinės sistemos (LUVIS) sukūrimas“, kurį įgyvendino VĮ „Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija“. Projekto metu sukurta LUVIS užtikrina automatizuotą laivybos uosto procesų valdymą, uosto rinkliavų apskaitą bei duomenų teikimą jų gavimu suinteresuotų institucijų informacinėms sistemoms, leidžia atskirti realiaame laike vykstančių laivybos procesų valdymo funkcijas nuo procesų apskaitos funkcijų. Taip efektyvinamas vertinamų finansavimo priemonių įgyvendinimo dėka plėtotos infrastruktūros naudojimas, užtikrinamas našus ir pažangus jos valdymas, didinamas Klaipėdos valstybinio jūrų uosto konkurencingumas. – 3 vertinamos priemonės „Valstybinės reikšmės kelių ir geležinkelių infrastruktūros techninių parametrų gerinimas“ apimtyje finansuojami projektai siekė mažinti šalies regionų socialinę-ekonominę atskirtį ir užtikrinti tvarų šalies vystymąsi plėtojant transporto infrastruktūrą: gerinant valstybinės reikšmės kelių dangą, asfaltuojant žvyrkelius. Priemonės „Intelektualios valdymo sistemos“ projektas „Valstybinės reikšmės kelių eismo informacinė sistema“, kurį

²⁴⁶ VĮ „Lietuvos oro uostai“ finansinių išteklių vadovė, interviu, Vilnius, 2016 m. lapkričio 7 d.

Priemonė	Priemonės aprašymas	Projektų vykdytojai	Sąsaja su vertinamomis ES intervencijomis
			<p>įgyvendino LAKD, siekė spręsti problemas Lietuvos valstybinės reikšmės keliuose, tam sukuriant elektronines paslaugas (diegiant pažangias IT), apimančias visapusiškos informacijos apie eismo sąlygas pateikimą eismo dalyviams ir keliautojams jiems tinkamais būdais. Projekto dėka gerintas automobilių kelių pralaidumas, sudaromos prielaidos eismo saugai užtikrinti, taip gerinant valstybinės reikšmės automobilių kelių tinklo naudojimą gyventojų ir verslo subjektų atžvilgiu ir prisidedant prie 3 priemonės projektų tikslų įgyvendinimo.</p> <p>Dubliavimas:</p> <ul style="list-style-type: none"> Į Vertinimo apimtį patenkančios ES intervencijos su finansavimo priemone „Intelektualios valdymo sistemos“ dubliavimo atžvilgiu yra vertinamos teigiamai, kadangi projektai finansavo skirtingas veiklas, o analogiško lėšų panaudojimo atveju nebuvo identifiukuota. <p>Pažymėtina, jog EAVP priemonė „Intelektualios valdymo sistemos“ yra laikoma 2014–2020 m. ES finansavimo laikotarpio transporto sektoriaus priemonės 06.1.1-TID-V-504 „Intelektinių transporto sistemų diegimas TEN-T tinkle“ užuomazga²⁴⁷, todėl minėti projektai suderinamumo ir papildomumo aspektais turėtų būti vertinami itin teigiamai.</p>
VP3-1.1-VRM-02-R „Probleminių teritorijų plėtra“	<p>Priemonė „Probleminių teritorijų plėtra“ prisideda prie SSVP uždavinio „Mažinti pagrindinių ir kitų šalies miestų gyvenimo aplinkos ir kokybės skirtumus, ypač daug dėmesio skirti būsto sąlygų pagerinimui probleminėse vietovėse“ įgyvendinimo.</p> <p>Priemonės tikslas – didinti teritorinę socialinę sanglaudą: gerinti probleminės teritorijos miesto gyvenamąją aplinką ir gyvenimo</p>	<ul style="list-style-type: none"> LR savivaldybių, patenkančių į „probleminių teritorijų“²⁴⁸ sąrašą, administracijos. 	<p>Suderinamumas:</p> <ul style="list-style-type: none"> Į Vertinimo apimtį patenkančios ES intervencijos su finansavimo priemone „Probleminių teritorijų plėtra“ suderinamumo atžvilgiu yra vertinamos teigiamai. Šios finansavimo priemonės apimtyje įgyvendinti projektai siejasi su vertinamos 4 priemonės „Savivaldos transporto infrastruktūros modernizavimas ir plėtra“ projektais, kurių metu asfaltuoti žvyrkeliai, diegtos inžinerinės eismo saugos ir aplinkosaugos priemonės. VP3-1.1-VRM-02-R projektų atveju, transporto infrastruktūros plėtra buvo vykdoma iš socialinės sanglaudos, visuomenės poreikių tenkinimo perspektyvos: atnaujinti kelių ruožai ir kuriami transporto sistemos elementai, turintys didžiausią įtaką socialiniam-ekonominiam teritorijos vystymuisi. <p>Papildomumas:</p> <ul style="list-style-type: none"> Į Vertinimo apimtį patenkančios ES intervencijos su finansavimo priemone „Probleminių teritorijų plėtra“ papildomumo atžvilgiu yra vertinamos teigiamai. Projektai papildo vertinamų finansavimo priemonių projektų įgyvendinimo dėka vykdomą kelių infrastruktūros plėtrą, kurdami tų pačių teritorijų (priklausančių „probleminių teritorijų“²⁴⁷ grupei) gerbūvį, pritaikydami transporto sistemą visuomenės poreikiams. Toliau išskiriami priemonės VP3-1.1-VRM-02-R projektai, iliustruojantys jos papildomumą vertinamos 4 priemonės „Savivaldos transporto infrastruktūros modernizavimas ir

²⁴⁷ LR SusMin Kelių transporto ir civilinės aviacijos politikos departamento direktorius, interviu, Vilnius, 2016 m. lapkričio 11 d.

²⁴⁸ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2007 m. sausio 31 d. nutarimas Nr. 112 „Dėl probleminių teritorijų“ (Valstybės žinios, 2007, Nr. 15-555).

Priemonė	Priemonės aprašymas	Projektų vykdytojai	Sąsaja su vertinamomis ES intervencijomis
	<p>kokybę.</p> <p>Remiamos veiklos: miesto viešosios aplinkos ir infrastruktūros gerinimas; bendruomeninės, t. y., kompleksinė miestų traukos centrų ir kultūros, infrastruktūros plėtotė.</p>		<p>plėtra“ atžvilgiu:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Projektas „Aušros gatvės Švenčionėlių mieste rekonstravimas“, kurio metu atlikti vietinės reikšmės gatvės atkarpos Švenčionėlių mieste rekonstrukcijos darbai, įrengti mažos architektūros elementai, rekonstruotos dvi automobilių stovėjimo aikštelės (projektą įgyvendino Švenčionių raj. sav. administracija); – Projektas „Pasvalio miesto viešosios infrastruktūros plėtra“, kurio metu įrengti greičio ribojimo kalneliai, atnaujinta privažiavimų ir šaligatvių danga, taip siekiant gerinti eismo saugos ir automobilių bei pėsčiųjų judėjimo sąlygas (projektą įgyvendino Pasvalio raj. sav. administracija); – Projektas „Ignalinos miesto centrinės dalies gatvių (Aukštaičių, Laisvės, Atgimimo ir Bažnyčios) sutvarkymas ir viešosios infrastruktūros atnaujinimas“, kurio metu atliktas Aukštaičių, Laisvės, Atgimimo ir Bažnyčios gatvių dalių remontas (projektą įgyvendino Ignalinos raj. sav. administracija). <p>Dubliavimas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Į Vertinimo apimtį patenkančios ES intervencijos su finansavimo priemone „Probleminių teritorijų plėtra“ dubliavimo atžvilgiu yra vertinamos teigiamai, kadangi projektai finansavo skirtingas veiklas, o analogiško lėšų panaudojimo atvejų nebuvo identifikuota.
VP3-1.1-VRM-01-R „Regioninių ekonomikos augimo centrų plėtra“	<p>Priemonė „Regioninių ekonomikos augimo centrų plėtra“ prisideda prie SSVP uždavinio „Mažinti pagrindinių ir kitų šalies miestų gyvenimo aplinkos ir kokybės skirtumus, ypač daug dėmesio skirti būsto sąlygų pagerinimui probleminėse vietovėse“ įgyvendinimo.</p> <p>Priemonės tikslas – didinti teritorinę socialinę sanglaudą plėtotiniuose regioniniuose ekonomikos augimo centruose: didinti</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Alytaus m. sav.; • Marijampolės sav.; • Tauragės raj. sav.; • Telšių raj. sav.; • Utenos raj. sav.; • Mažeikių raj. sav.; • Visagino sav. administracijos. 	<p>Suderinamumas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Į Vertinimo apimtį patenkančios ES intervencijos su finansavimo priemone „Regioninių ekonomikos augimo centrų plėtra“ suderinamumo atžvilgiu yra vertinamos teigiamai. Priemonės apimtyje įgyvendinti 7 Lietuvos savivaldybių administracijų projektai savo tikslų ir uždavinių atžvilgiu glaudžiai siejasi su vertinamomis ES intervencijų priemonėmis: <ul style="list-style-type: none"> – 1 priemone „Kompleksinė ekologiško viešojo transporto plėtra“, kurios tikslas – kompleksiškai modernizuoti viešojo transporto paslaugų sistemą, siekiant sumažinti oro taršą, užtikrinti efektyvesnį miesto gyventojų susisiekimą, skatinti darbo jėgos mobilumą, mažinti transporto spūstis, gerinti eismo saugą, užtikrinti aukštą teikiamų viešųjų transporto paslaugų kokybę; – 2 priemone „Valstybinės reikšmės kelių ir geležinkelių infrastruktūros techninių parametru gerinimas“, kurios tikslas – rekonstruoti valstybinės reikšmės kelius ir geležinkelius, tuo mažinti socialinius ir ekonominius regionų skirtumus; – 4 priemone „Savivaldos transporto infrastruktūros modernizavimas ir plėtra“, kurios tikslas – plėtoti regioninės reikšmės transporto infrastruktūrą, kelių jungtis su pagrindinėmis magistralėmis, formuoti reikiamo pralaidumo ir patikimumo susisiekimo infrastruktūros (gatvių,

Priemonė	Priemonės aprašymas	Projektų vykdytojai	Sąsaja su vertinamomis ES intervencijomis
	<p>patrauklumą investicijoms, gerinti gyvenimo kokybę ir aplinką.</p> <p>Remiamos veiklos: miestų atgaivinimo kompleksiniai plėtros projektai, miesto viešųjų erdvių plėtra, rekreacinių ir aktyvaus poilsio zonų sutvarkymas, miestų viešųjų traukos centrų infrastruktūros atnaujinimas ir pritaikymas bendruomenės poreikiams, esamų pramoninių ir kitų pažeistų (apleistų) teritorijų regeneracija, parama inovatyvioms vietos gyventojų bendruomenės iniciatyvoms, techninės dokumentacijos pagal šios priemonės remiamas veiklas rengimas.</p>		<p>pėsčiųjų ir dviračių takų) tinklą.</p> <p>Papildomumas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Priemonės „Regioninių ekonomikos augimo centrų plėtra“ projektų apimtyje atnaujinami transporto sistemos elementai, susiję su visuomenės, socialinių-ekonominių poreikių tenkinimu. Toliau išskiriami priemonės VP3-1.1-VRM-01-R projektai, iliustruojantys finansavimo priemonių papildomumą: <ul style="list-style-type: none"> – Projektas „Pėsčiųjų ir dviračių takų įrengimas nuo Poezijos parko iki Bažnyčios gatvės“, kurio metu sujungtos Šešupės pakrantės pėsčiųjų ir dviračių judėjimo trasos (projektą įgyvendino Marijampolės sav. administracija); – Projektas „Pėsčiųjų ir dviračių takų infrastruktūros, jungiančios Alytaus piliakalnį bei jo prieigas su Kurorto ir Miško parkais, įrengimas ir šių teritorijų sutvarkymas bei pritaikymas poilsiui ir rekreacijai“, kurio metu įrengti pėsčiųjų ir dviračių takai, pėsčiųjų ir dviračių tiltas, jungiantis I ir II Alytų, privažiavimo kelias (projektą įgyvendino Alytaus m sav.); – Projektas „Respublikos gatvės dalies, autobusų stoties fasado, prieigų sutvarkymas“, kurio metu, kompleksiskai sutvarkius senamiesčio viešąsias erdves Respublikos gatvės zonoje, užtikrintas eismo saugumas, pagerėjo sąlygos naudotis viešuoju transportu ir dviračiais (projektą įgyvendino Mažeikių raj. sav.). <p>Dubliavimas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Į Vertinimo apimtį patenkančios ES intervencijos su finansavimo priemone „Regioninių ekonomikos augimo centrų plėtra“ dubliavimo atžvilgiu yra vertinamos teigiamai, kadangi projektai finansavo skirtingas veiklas, o analogiško lėšų panaudojimo atvejų nebuvo identifikuota.

Šaltinis: sudaryta autorių, remiantis esparama.lt

Apibendrinimas ir išvados

Šiame ataskaitos skyriuje siekta įvertinti, kiek nagrinėjamos ES intervencijos transporto sektoriuje buvo susijusios su į kitų ūkio šakų / LR ministerijų veiklos sritį patenkančiais / kitų ES finansavimo priemonių apimtyje vykdytais projektais. Atliktos pirminių ir antrinių informacijos šaltinių analizės metu identifikuotos 3 ES 2007–2013 m. finansavimo periodo priemonės, glaudžiai susijusios su vertinamomis transporto sektoriaus plėtros finansavimo priemonėmis: VP2-3.1-IVPK-03-V „Intelektualios valdymo sistemos“, VP3-1.1-VRM-02-R „Probleminių teritorijų plėtra“ ir VP3-1.1-VRM-01-R „Regioninių ekonomikos augimo centrų plėtra“. Šios priemonės ir atskiri jų apimtyje įgyvendinti projektai buvo įvertinti suderinamumo, papildomumo ir dubliavimo aspektais.

Suderinamumas visų išskirtų finansavimo priemonių atveju buvo vertinamas teigiamai, kadangi jų tikslai ir uždaviniai tiesiogiai / netiesiogiai siejosi su atskirų į Vertinimo apimtį patenkančių finansavimo priemonių siekiais. Papildomumas visų išskirtų finansavimo priemonių atveju taip pat buvo vertinamas teigiamai, nes atskiri jų projektai tiesiogiai prisidėjo prie vertinamų projektų tikslų siekimo, kurdami palankias prielaidas „kietųjų“ ir „minkštųjų“ investicijų derinimo dėka. Ypač palankiai šiuo atžvilgiu yra vertinama priemonė VP2-3.1-IVPK-03-V „Intelektualios valdymo sistemos“, kurios projektų dėka sukurtos transporto sistemų valdymo efektyvinimo informacinės sistemos / platformos. ES 2007–2013 m. finansavimo periodo priemonių ar projektų, kurie dubliuotų vertinamas ES intervencijas, analizės metu nebuvo identifikuota.

Pažymėtina, jog, planuojant 2007–2013 m. laikotarpio investicijas, transporto sektoriaus plėtra buvo programuojama teikiant prioritetą atskirų jo šakų ir intermodalinio judumo plėtrai, bet ne sukurtos / atnaujintos infrastruktūros sąveikai su kitų ūkio sektorių raida.

4. 2007–2013 m. ES struktūrinių fondų lėšomis įgyvendintų projektų pakankamumas tikslams bei uždaviniams pasiekti, skirtų lėšų panaudojimo efektyvumas

Ketvirtajame ataskaitos skyriuje pateikiamos analizės ir atsakymai į šiuos Techninės specifikacijos 8 punkte išskeltus klausimus:

- Ar pagal nustatytus įgyvendinimo rodiklius transporto sektoriaus projektams skirta pakankamai lėšų?
- Ar nustatyti tikslai ir uždaviniai pasiekti mažiausiomis sąnaudomis? Ar tomis pačiomis sąnaudomis buvo galima pasiekti geresnių rezultatų?
- Ar įgyvendinti projektai (fizinė apimtis ir finansavimas) buvo pakankami nustatytiems prioritetų tikslams, uždaviniams, suplanuotiems rezultatams pasiekti? Kas lėmė tokį pasiekiamumo lygį (pagrindiniai sėkmės veiksniai ir kliūtys / problemos – vidiniai ir išoriniai)?
- Ar buvo pasiekta tai, kas buvo planuota? Kokios priežastys projektų ir priemonių lygiais lėmė rodiklių pasiekimą / nepasiekimą? Paaiškinti atsiradusius skirtumus / pokyčius palyginti su numatytais tikslais. Jei rodiklis nukrypsta nuo programoje nustatytų tikslų 25 proc., paaiškinti, kodėl tikslas nebuvo pasiektas.
- Kokią įtaką investuotos lėšos turi horizontaliųjų prioritetų įgyvendinimui?
- Kaip sukurtais rezultatais bus naudojamos ateityje?

4.1. Transporto sektoriaus projektų lėšų pakankamumas pagal įgyvendinimo rodiklius

Šio skyriaus tikslas – įvertinti, ar pagal nustatytus rodiklius transporto sektoriaus projektams įgyvendinti buvo skirtas pakankamas / nepakankamas lėšų kiekis.

Vertinant produkto stebėsenos rodiklius, remiantis SFMIS duomenimis, lyginamos pasirašant sutartis numatytos 2015 m. pasiekti rodiklių reikšmės bei faktiškai 2015 m. pasiekti rezultatai. Tuo pačiu principu atliekama projektų įgyvendinimui skirtų lėšų palyginimo analizė – sutartyse numatytos sumos lyginamos su deklaruotomis EK lėšomis. Analizuojamos sumos (tiek numatytos, tiek deklaruotos) apima visus finansavimo šaltinius, skirtus projektams įgyvendinti. Atsižvelgiant į tai, kad sutarčių stebėsenos rodikliai pritaikomi skirtingiems projektams, analizėje lėšos išskaidomos pagal projektuose numatytus pasiekti rodiklius. Toks metodas leidžia tiksliau įvertinti produktams sukurti skiriamų lėšų kiekį bei pakankamumą.

Nagrinėjant, kokia lėšų apimtimi buvo įgyvendinti projektai, t. y., ar faktiškai skirtos lėšos atitiko sutartyse numatytas sumas ir ar buvo pasiekti numatyti rodikliai, naudojamas metodas, konstruotas remiantis anksčiau atliktame kelių transporto sektoriaus vertinime²⁴⁹ naudotu lėšų efektyvumo vertinimo metodu. Pažymėtina, kad analizėje yra naudojamos lėšos, skiriamos produkto stebėsenos rodikliams pasiekti, kadangi rezultato rodikliai (pvz., sutrumpėjęs kelionės automobilių keliais laikas, padidėjęs pervežamų keleivių ar krovinių kiekis) nėra tiesiogiai paveikiami skiriamų lėšų. Šių rodiklių rezultatai susiję su sukurtų produktų veiksmingumu bei kitais išoriniais veiksniais (žr. skyrius 3.1.1, 4.4.3).

²⁴⁹ UAB „BGI Consulting“. ES struktūrinių fondų lėšų, skirtų kelių sektoriaus projektams įgyvendinti, planavimo ir panaudojimo efektyvumo vertinimas. Galutinė vertinimo ataskaita. Vilnius: 2013.
<http://www.esparama.lt/es_parama_pletra/failai/fm/failai/Vertinimas_ESSP_Neringos/Ataskaitos_2011MVP/ES_S_F_lesu_skirtu_keliu_sektoriaus_projektams_vertinimas.pdf>

Visų 10 priemonių atveju skirto finansavimo pakankamumas yra vertinamas teigiamai; detalūs atliktos analizės rezultatai yra pateikiami Priede 6.

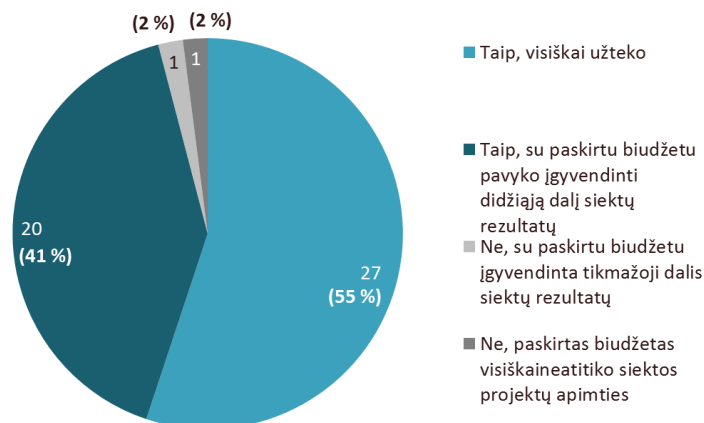
Išnagrinėjus transporto sektoriaus projektų lėšų pakankumą pagal projektų finansavimo sutartyse suplanuotų produkto stebėsenos rodiklių įgyvendinimą, vertinama, jog visų 10 priemonių atveju skirtas finansavimas buvo pakankamas. Deklaruotų ir sutartyse planuotų lėšų santykis visais atvejais neviršijo 100 %, o žemiausias pasiektas santykis tarp planuotų ir faktiškai pasiektų produkto rodiklių reikšmių buvo 99,13 % (neįskaitant „juodųjų dėmių“ panaikinimo rodiklio išskirties).

Išorės / vidaus veiksniai, turėję įtakos sutartyse numatytų rezultatų pasiekimui

Įvertinus skirtumus tarp faktiškai pasiektų projektų stebėsenos rodiklių bei finansavimo sutartyse numatytųjų reikšmių, toliau vertinamos problemos, su kuriomis projektų vykdytojai galėjo susidurti įgyvendindami ES intervencijų veiksmus. Joms patvirtinti naudojamosi el. paramos gavėjų apklausos rezultatai ir interviu su transporto sektoriaus specialistais metu surinktomis įžvalgomis.

Paramos gavėjų buvo teirujamasi, ar ES ir kitų viešųjų / privačiųjų lėšų užtekto projektų įgyvendinimui ir projektų metu siektų rezultatų pasiekimui pilna apimtimi. Didžioji dauguma respondentų lėšų pakankumą įvertino labai teigiamai (55,1 %) arba teigiamai (40,8%) (žr. Pav. 52).

Pav. 52: Paramos gavėjų identifikuotas projektams skirtų lėšų pakankamumas



Šaltinis: sudaryta autorių, remiantis atliktos apklausos rezultatais

Komentuodami pasirinktą atsakymą, respondentai kaip teigiamą įtaką lėšų pakankumui turinčius veiksnius išskyrė glaudų ir operatyvų transporto sektoriaus įstaigų / institucijų bendradarbiavimą, užtikrinamą papildomą finansavimą, reikalingą kilus nenumatytoms projektų įgyvendinimo aplinkybėms, tinkamai parengtus ir sąnaudas tiksliai apskaičiavusius techninius projektus, įstaigos / institucijos darbuotojų patirtį, turimas kompetencijas. Vis dėlto, pažymimos ir dvi esminės problemos, dėl kurių projektams skirtos lėšos skirtingais jų įgyvendinimo etapais galėjo būti vertinamos kaip nepakankamos.

Sunkumai užtikrinant pakankamą projektų (ko)finansavimą

Sėkmingam projektų įgyvendinimui ir planuotų rodiklių pasiekimui itin svarbus tikslus ir pakankamas finansavimas. Išanalizavus paramos gavėjų apklausos rezultatus, pastebėta, jog kai kuriais atvejais projektams reikalingas (ko)finansavimas nebuvo užtikrintas, t. y., prie dalies projektų įgyvendinimo projektų vykdytojams reikėjo prisidėti didesne nei planuota nuosavų lėšų dalimi. Papildomo finansavimo problema kilo iš to, kad dalis projektų vykdytojų iš anksto nenumatė potencialiai reikalingų papildomų išlaidų (pvz., biudžete nepakako lėšų padengti netinkamoms finansuoti projekto išlaidoms).

Viešųjų lėšų, kurias galima skirti ES remiamų projektų (ko)finansavimui, šaltiniai tiesiogiai priklauso nuo valstybės ir savivaldybių biudžetų, t. y., nuo šalies ir regionų ūkio plėtros²⁵⁰. Dėl šios priežasties rizika, jog ateinančiais ES finansavimo laikotarpiais dalis reikalingų ir tikslingų projektų gali būti neįgyvendinti dėl neužtikrinamo valstybės-narės kofinansavimo, negali būti atmesta. Šiame kontekste projektus įgyvendinančioms įstaigoms / institucijoms rekomenduojama taikyti ilgalaikio transporto investicijų planavimo principą: (i) parengti ES struktūrinių fondų lėšomis finansuojamų projektų (ko)finansavimo planą visu projekto įgyvendinimo ir sukurtos infrastruktūros eksploatavimo laikotarpiu, (ii) paskirti atsakingus specialistus / suburti darbo grupes su tikslu identifikuoti alternatyvias transporto projektų finansavimo galimybes (pvz., finansinė inžinerija, VPSP) augant mažėjančių ES struktūrinių fondų asignavimų rizikai (žr. skyrių 5.3).

Komplikuotos viešųjų pirkimų procedūros

Identifikuotas antras kliuvinys – viešųjų pirkimų procedūrų kompleksiskumas, įgyvendinant tiek mažesnės, tiek didesnės apimties projektus ir užtikrinant projektui paskirto biudžeto pakankumą^{251, 252, 253}. 2007–2013 m. laikotarpiu finansavimo gavimui buvo taikomi griežti projektų parengtumo reikalavimai – viešųjų pirkimų procedūros jau turėjo būti atliktos teikiant paraišką gauti finansavimą. Pirkimų dalyviams pateikus skundus dėl viešųjų pirkimų procedūrų ar rezultatų, vykstantys teismo procesai komplikavo galimybes pateikti paraišką laiku; dėl šių veiksnių tekdavo pratęsti projekto pradžios įgyvendinimo laiką. Neigiamas pirkimų procedūrų poveikis projektų įgyvendinimui tiesiogiai priklauso nuo ES paramą gavusios įstaigos / institucijos žmogiškųjų išteklių: administracinio darbo patirties, turimų kompetencijų²⁵¹.

Projektams skirtų lėšų pakankumas yra vertinamas teigiamai arba labai teigiamai. Dažniausiai indikuojami palankią įtaką tam turintys veiksniai yra vidiniai: darbuotojų patirtis ir kompetencijos, glaudus tarpinstitucinis bendradarbiavimas. Neigiamos įtakos lėšų pakankumui gali turėti keblumai, kylantys užtikrinant projektų (ko)finansavimą arba ilgą, komplikotą viešųjų pirkimų procedūrą.

Apibendrinimas ir išvados

Atlikus projektų finansavimo sutartyse numatytų bei faktiškai deklaruotų lėšų bei rezultatų vertinimą, nustatyta, jog planuoti ar geresni rezultatai pasiekti nuo 4 % iki 12 % mažesnėmis sąnaudomis. Bendra tendencija, leidžianti susieti rodiklių rezultatus su skirtomis lėšomis, vertinimo metu nebuvo nustatyta; t. y., deklaruotos mažesnės sąnaudos nebuvo esminis kriterijus planuotam rodiklių įgyvendinimui pasiekti. Nepilnai įgyvendinti 2 produktų stebėsenos rodikliai, tačiau vienas jų siejamas su ilgalaikiu kelių būklės stebėjimo procesu, t. y., sukurtas rezultatas yra juntamas ilgalaikėje perspektyvoje („juodųjų dėmių“ panaikinimas). Tuo tarpu kiti produkto stebėsenos rodikliai pasiekti kaip planuota ar geriau.

Įvertinus rodiklių pasiekimo rezultatus bei deklaruotų ir sutartyse numatytų lėšų santykį, vertinama, kad faktiškai skirtos lėšos buvo mažesnės nei planuota sutartyse ir tai suplanuotų produktų rodiklių pasiekimo nepaveikė neigiamai. Tai indikuoja, jog skirtos lėšos buvo pakankamos numatytos apimties transporto sektoriaus projektams.

Didžioji dalis (96 %) apklausos respondentų, atstovaujančių 2007–2013 m. laikotarpio ES struktūrinių fondų paramą gavusių įstaigas / institucijas, projektams skirtų lėšų pakankumą įvertino teigiamai arba labai teigiamai. Vis dėlto, įvairiais projektų įgyvendinimo etapais susidurta su skirtingo pobūdžio problemomis: esminėmis kliūtimis laikomi sunkumai, kylantys siekiant užtikrinti pakankamą projektų (ko)finansavimą bei ilgai trunkančios, komplikotos viešųjų pirkimų procedūros.

²⁵⁰ LR SusMin Biudžeto ir valstybės turto valdymo departamento ES paramos koordinavimo skyriaus vedėjas, interviu, Vilnius, 2016 m. lapkričio 16 d.

²⁵¹ TID Regioninės plėtros projektų skyriaus vedėja, interviu, Vilnius, 2016 m. lapkričio 16 d.

²⁵² TID Vandens, oro transporto ir logistikos projektų skyriaus vedėja, interviu, Vilnius, 2016 m. lapkričio 8 d.

²⁵³ Vilniaus raj. sav. administracijos Investicijų skyriaus vedėja ir specialistai, interviu, Vilnius, 2016 m. lapkričio 11 d.

4.2. Lėšų pakankamumo vertinimas pagal vidutinę produkto kainą

Šiame ataskaitos skyriuje tęsiamas atsakymas į Vertinimo klausimą:

- Ar pagal nustatytus įgyvendinimo rodiklius transporto sektoriaus projektams skirta pakankamai / nepakankamai lėšų?

Skyriuje 4.1 įvertintas lėšų pakankamumas pagal pasiektus rezultatus lyginant juos su projektų sutartyse numatytais rezultatais (pasiektas produktų stebėsenos rodiklių reikšmės). Šiame Vertinimo skyriuje lėšų pakankamumas vertinamas pagal efektyvumo kriterijų, t. y., apskaičiuojama vidutinė vieno sukuriama produkto kaina – santykis tarp lėšų ir produkto stebėsenos rodiklio reikšmių. Skaičiuojamos 2 vidutinės kainos:

- Planuota kaina – santykis tarp sutartyse nurodytų lėšų bei planuojamos pasiekti produkto rodiklio reikšmės;
- Faktinė kaina – santykis tarp skirtų lėšų ir realiai pasiektos produkto rodiklio reikšmės.

SSVP 3 prioriteto priemonės lėšų pakankamumas pagal vidutinę produkto kainą

Pagal SSVP 3 prioritetą įgyvendinta 1 priemonė, susijusi su transporto sektoriumi – „Kompleksinė ekologiško viešojo transporto plėtra“, kurios apimtyje įgyvendinta 12 projektų. Vertinant efektyvumą, nagrinėjami 4 priemonės produkto stebėsenos rodikliai bei konkretiems projektams skirtos lėšos šių rodiklių įgyvendinimui. Lentelėje (Lent. 29) pateikiama vidutinė planuota bei realiai deklaruota kaina atitinkamiems produkto rodikliams įsigyti. Lėšos apskaičiuojamos pagal projektui su nurodytu rodikliu skirtų lėšų ir rodiklio reikšmės santykį. Rezultatai rodo, kad, faktiškai pasiekti rezultatai buvo įgyvendinti mažesnėmis sąnaudomis, nei buvo planuojama sudarant projektų finansavimo sutartis.

Lent. 29: Vidutinė lėšų suma, skiriama atitinkamam rodiklio vienetui pagal 1 priemonę „Kompleksinė ekologiško viešojo transporto plėtra“

Stebėsenos rodiklis	Sutartyse planuotos vidutinės lėšos, Eur	Projektams skirtos vidutinės lėšos, Eur	Santykis tarp skirtos ir sutartyse numatytos sumos, proc.
VP3-3.3-SM-01-V			
Atnaujintos viešojo transporto priemonės (1 v. t. priemonė)	225 858,57	225 850,19	100,00 %
Nutiestas naujas troleibusų kontaktinis tinklas (1 km)	463 756,65	431 754,19	93,10 %
Įrengti ir rekonstruoti dviračių takai (1 km)	243 047,68	240 176,21	98,82 %
Rekonstruotos gatvės viešajam transportui (1 km)	904 104,48	857 262,15	94,82 %

Šaltinis: sudaryta autorių, remiantis SFMIS duomenimis

EAVP 4 prioriteto priemonių lėšų pakankamumas pagal vidutinę produkto kainą

Kiti projektai, skirti transporto sektoriui, įgyvendinti pagal 2 EAVP prioritetus. Dalis lėšų buvo skirta pagal 4 prioriteto „Esminė ekonominė infrastruktūra“ 4 priemonės, kurių apimtyje įgyvendinti 265 projektai. Remiantis vidutine produkto kaina, pagal šį prioritetą 4 rodikliai pasiekti mažesnėmis sąnaudomis, nei buvo numatyta sutartyse. Vis dėlto, šio prioriteto projektais siekta mažinti „juodųjų dėmių“ skaičių šalyje, tačiau pasiektas rezultatas ženkliai mažesnis, nei buvo planuota. Dėl šios priežasties deklaruota vidutinė kaina vienai „juodai dėmei“ padidėjo 3 kartus, kai kitų produktų sukūrimui deklaruotos kainos buvo

mažesnės. Šiam produkto rodikliui skiriama vidutinė kaina yra vienintelė, viršijanti sutartyse numatytą kainą. Remiantis vertinimo metu surinktais duomenimis ²⁵⁴, vertinama, jog visų „juodųjų dėmių“ panaikinimo rezultatyvumas taps aiškus 2019–2020 m., todėl atliekamo Vertinimo metu su šiuo rodikliu susijusios analizės išskirtys turėtų būti vertinamos kritiškai.

Lent. 30: Vidutinė lėšų suma, skiriama atitinkamam rodiklio vienetai pagal vertinamas EAVP 4 prioriteto priemones

Stebėsenos rodiklis	Sutartyse planuotos vidutinės lėšos, Eur	Projektams skirtos vidutinės lėšos, Eur	Santykis tarp skirtos ir sutartyse numatytos sumos, proc.
VP2-4.3-SM-01-V-01			
Įdiegtos didesnio avaringumo rizikos ruožuose saugaus eismo gerinimo ir aplinkosaugos priemonės (1 vnt.)	416 092,43	401 595,32	96,52 %
Įsigytos techninės priemonės, skirtos geležinkelių transporto eismo įvykių padariniams šalinti (1 vnt.)	3 075 841,29	3 075 841,29	100,00 %
Panaikintos „juodosios dėmės“ (1 vnt.)	1 356 823,16	4 302 807,00	317,12 %
VP2-4.4-SM-01-V			
Nutiesti nauji ir rekonstruoti esami automobilių keliai (valstybinės reikšmės keliai, nepriklausantys TEN-T tinklui) (1 km)	389 675,17	358 703,70	92,05 %
Nutiesti nauji ir rekonstruoti esami geležinkelių keliai (1 km)	810 938,65	786 658,12	97,01 %
VP2-4.4-SM-02-R			
Nutiesti nauji ir rekonstruoti esami automobilių keliai (savivaldybių keliai ir gatvės) (1 km)	481 302,34	456 534,21	94,85 %

Šaltinis: sudaryta autorių, remiantis SFMIS duomenimis

EAVP 5 prioriteto priemonių lėšų pakankamumas pagal vidutinę produkto kainą

Pagal 5 EAVP prioritetą „Transeuropinių transporto tinklų plėtra“ finansuotos 5 priemonės, kurių apimtyje įgyvendinti 79 projektai. Vidutinė kaina, faktiškai skirta produktų sukūrimui, yra reikšmingai mažesnė, nei buvo numatyta sutartyse (žr. Lent. 31). Lyginant su kitų priemonių projektais, šiuo atveju deklaruotos vidutinės kainos yra mažiausios iš visų.

²⁵⁴ TID Kelių projektų skyriaus vedėja, interviu, Vilnius, 2016 m. lapkričio 8 d.

Lent. 31: Vidutinė lėšų suma, skiriama atitinkamam rodiklio vienetui pagal vertinamas EAVP 5 prioriteto priemones

Stebėsenos rodiklis	Sutartyse planuotos vidutinės lėšos, Eur	Projektams skirtos vidutinės lėšos, Eur	Santykis tarp skirtos ir sutartyse numatytos sumos, proc.
VP2-5.1-SM-01-V			
Nutiesti nauji ir rekonstruoti esami TEN-T tinklo automobilių keliai (1 km)	1 212 468,54	1 075 408,25	88,70 %
VP2-5.1-SM-02-V			
Nutiesti nauji ir rekonstruoti esami TEN-T tinklo geležinkelių keliai (1 km)	1 250 444,15	970 997,51	77,65 %
VP2-5.2-SM-01-V			
Pastatyti ir rekonstruoti geležinkelio stočių keliai (1 km)	1 283 040,07	1 196 209,41	93,23 %
Nutiesti nauji ir rekonstruoti esami automobilių keliai (1 km)	2 583 777,71	2 409 102,73	93,24 %
VP2-5.4-SM-01-V			
Nutiesti ir rekonstruoti keliai (1 km)	7 346 407,87	6 643 538,24	90,43 %

Šaltinis: sudaryta autorių, remiantis SFMIS duomenimis

Apibendrinimas ir išvados

Atlikta vidutinės kainos, skirtos produkto sukūrimui, analizė parodė, kad visais (išskyrus vieną) atvejais produkto sukūrimui skirta faktinė vidutinė suma buvo mažesnė nei planuota sutartyse. Pagal vidutinės kainas tokiais pat kaip planuota lėšomis pasiekti 2 produkto rodikliai – techninės įrangos įsigijimas (viešojo transporto priemonės bei techninės priemonės geležinkelių transporto įvykių padariniams šalinti). Kiti produktai (naujų kelių tiesimas bei jau esamų rekonstravimas) buvo sukurti mažesniais sąnaudomis. Didžiausi skirtumai nustatyti įgyvendinant 5 prioriteto 1 uždavinio projektus, kurių metu tiesti nauji ir rekonstruoti esami TEN-T tinklo geležinkelių ir automobilių keliai. Šių produktų sukūrimui panaudotos atitinkamai 22,35 % ir 11,3 % mažesnės lėšos. Kitiems produktams skirtos vidutinės kainos santykis su planuota kaina svyruoja nuo 1,5 % iki 10 %. Vienintelis produkto rodiklis, kurio vidutinė deklaruota kaina daugiau nei 300 % viršija planotąją buvo panaikintos „juodosios dėmės“. Pažymėtina, jog šios išskirties kilmė yra rodiklio apskaičiavimo metodika, nulemianti ilgą rezultatų atpažinimo laikotarpį.

Įvertinus skirtumus tarp projektų sutartyse planuotų ir faktiškai skirtų vidutinių lėšų, taip pat atsižvelgiant į ankstesniame Vertinimo ataskaitos skyriuje pateikiamus faktinių bei sutartyse planuotų rodiklių reikšmių skirtumus, daroma išvada, jog nors didžiąjai daliai projektų buvo skirta santykinai mažesnė parama už sutartyse suplanuotas lėšas, numatyti produkto stebėsenos rodikliai buvo pasiekti. Dėl šios priežasties vertinama, kad skirtos lėšos buvo pakankamos pasiekti planuotiems rezultatams.

4.3. Nustatytų tikslų ir uždavinių bei geriausių rezultatų pasiekimo mažiausiomis sąnaudomis vertinimas

Šio Vertinimo ataskaitos skyriaus tikslas – nustatyti, ar projektams skirtos lėšos buvo naudojamos pačiu efektyviausiu būdu; t. y., toliau įvertinamas analizuojamųjų ES finansavimo priemonių efektyvumo aspektas, atsakant į Vertinimo klausimą:

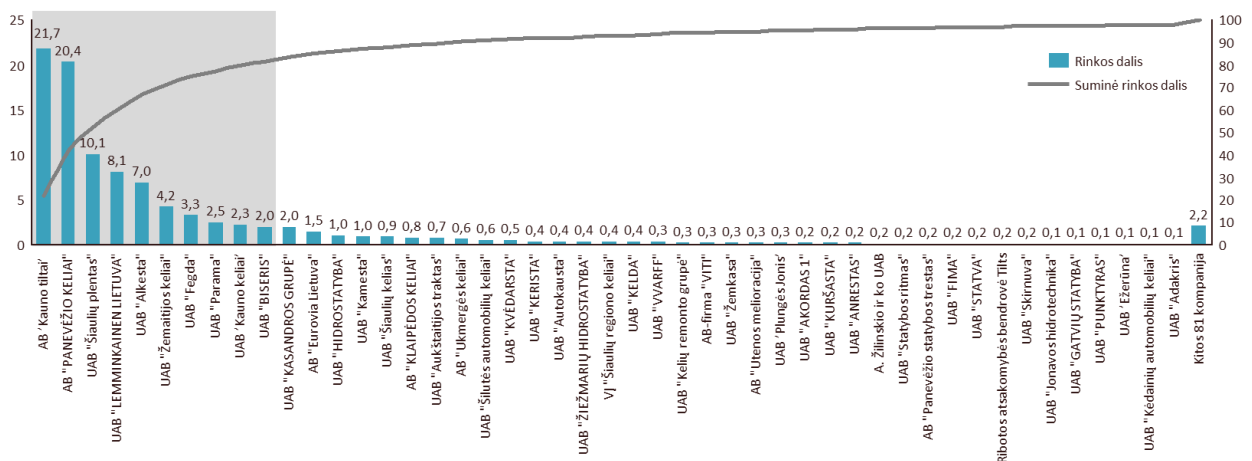
- Ar nustatyti tikslai ir uždaviniai pasiekti mažiausiomis sąnaudomis? Ar tomis pačiomis sąnaudomis buvo galima pasiekti geresnių rezultatų?

Efektyviausiai ir mažiau, nei tikėtasi, efektyviai įgyvendinti projektai toliau išskiriami naudojantis statistine koreliacijų analize. Pirma, apskaičiuojamas toliau plačiau pristatomas Herfindalio-Hiršmano indeksas (HHI), taip siekiant išmatuoti 2007–2013 m. ES paramos laikotarpiu atliktų aktualių viešųjų pirkimų rinkos koncentraciją. Antra, remiantis plačiai naudojama Tikimybių teorija, identifikuojami pagal sukurtų produktų / rezultatų ir tam skirtų lėšų sąryšį nuo kitų tai pačiai grupei priklausančių projektų labiausiai nutolę atvejai. Tai leidžia įvertinti, ar lėšos projektams buvo skirstomos efektyviai: ar sukurti produktai ir rezultatas yra tiesiogiai ir glaudžiai susiję su skirtos paramos apimtimi.

4.3.1. Rinkos konkurencingumo vertinimas

Viena iš pagrindinių prielaidų projektų įgyvendinimui mažiausiomis sąnaudomis – didelė konkurencija aktualių viešųjų pirkimų rinkoje, lemianti mažesnes įsigyjamų paslaugų kainas. Siekiant įvertinti šį ES paramos lėšomis finansuotų projektų įgyvendinimo aspektą, atlikta detali viešųjų pirkimų analizė, kurios apimtyje naudoti viešai skelbiami Viešųjų pirkimų tarnybos prie LR Vyriausybės duomenys²⁵⁵. Atsižvelgiant į prieinamų duomenų apribojimus, buvo suformuota 1 119 viešųjų pirkimų imtis²⁵⁶. Remiantis laimėtų viešųjų pirkimų sutarčių vertėmis, buvo apskaičiuotos dalyvių rinkos dalys, leidžiančios vertinti rinkos koncentraciją.

Pav. 53: Greitkelių, kelių tiesimo, jų pamatų ir dangos klojimo darbų rangovų rinkos dalys, 2007–2015 m., %



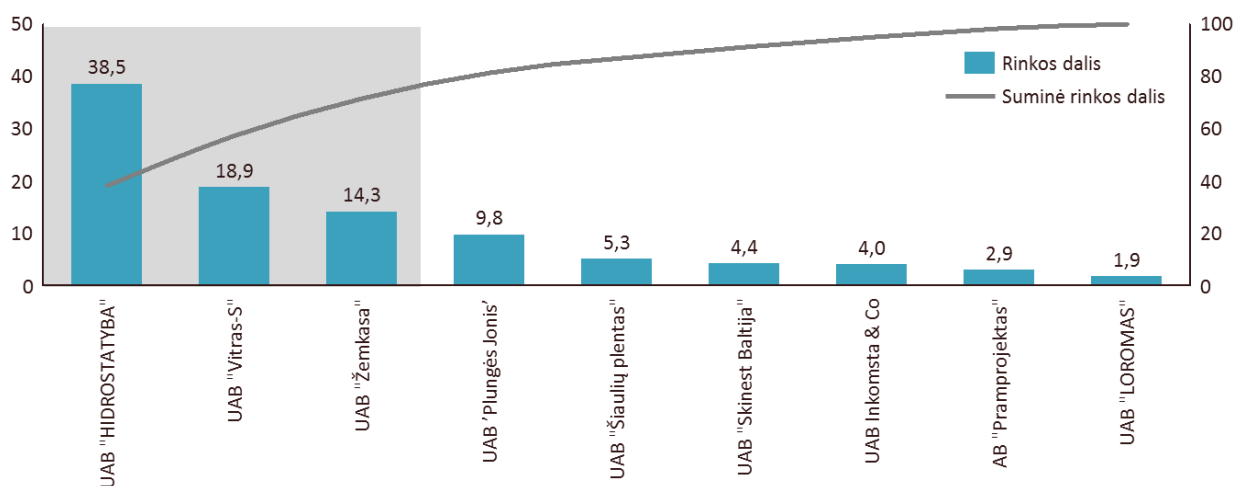
Šaltinis: sudaryta autorių, remiantis Viešųjų pirkimų tarnybos prie LR Vyriausybės duomenimis

²⁵⁵ Freedata.lt. VPT duomenys. 2016 lapkričio mėn. <<http://www.freedata.lt/vpt/pastabos>>

²⁵⁶ Į imtį pateko visi 2007–2015 m. ES lėšomis finansuotus projektus vykdžiusių institucijų pirkimai, vykdyti pagal šiuos BVPž kodus: (i) greitkelių, kelių tiesimo, jų pamatų ir dangos klojimo darbai (45233000) ir (ii) geležinkelių ir funikulierių transporto sistemų statybos darbai (45234000). Į duomenų imtį nepatenka projektai, kuriuos laimėjo ūkio subjektų grupė, kadangi daugeliu atveju viešai prieinamoje duomenų bazėje nepavyko identifikuoti ūkio subjektų grupės dalyvių.

Atlikta analizė rodo, kad 2007–2015 m. greitkelių, kelių tiesimo, jų pamatų ir dangos klojimo rangos darbų konkursuose dalyvavo 129 tiekėjai. Iš jų, 10 didžiausių tiekėjų sudaro 81,6 % visos rinkos. Siekiant įvertinti rinkos koncentraciją, apskaičiuotas Herfindalio-Hiršmano (angl. *Herfindahl-Hirschman index*) indeksas (HHI)²⁵⁷, kurio reikšmė šiuo atveju siekia 1 161. Tokia indekso reikšmė rodo, kad nagrinėjama viešųjų pirkimų rinka yra mažai koncentruota ir konkurencinga. Tai sudaro prielaidas ES lėšomis finansuotus projektus įgyvendinti mažiausiomis sąnaudomis.

Pav. 54: Geležinkelių ir funikulierių transporto sistemų statybos darbų rangovų rinkos dalys, 2007–2015 m., %



Šaltinis: sudaryta autorių, remiantis Viešųjų pirkimų tarnybos prie LR Vyriausybės duomenimis

Analogiška analizė rodo, kad 2007–2015 m. geležinkelių ir funikulierių transporto sistemų statybos darbų viešuosiuose pirkimuose dalyvavo 9 įmonės, iš kurių 3 didžiausios sudarė apie 71 % visos analizuotos rinkos. HHI indeksas šioje rinkoje siekia 2 217; tai rodo vidutinišką rinkos koncentraciją. Mažesnė konkurencija, potencialiai atsirandanti dėl darbų specifikos, daro neigiamą įtaką projektų sąnaudoms – tampa sunkiau projektus įgyvendinti su mažesnės apimties biudžetais.

Analizuotų viešųjų pirkimų rinka nėra stipriai koncentruota (tiek greitkelių, kelių tiesimo, jų pamatų ir dangos klojimo darbų, tiek ir geležinkelių ir funikulierių transporto sistemų statybos darbų rinkos atveju). Tai sudaro prielaidas projektus įgyvendinti mažiausiais kaštais. Pabrėžtina, kad geležinkelių ir funikulierių transporto sistemų statybos darbų rinkai būdinga didesnė rinkos koncentracija potencialiai neigiamai veikia projektų įgyvendinimo kaštus.

4.3.2. Santykinės produktams ir rezultatams kurti skirtos paramos išskirčių analizė

Toliau analizuojami pagrindiniai strateginiuose dokumentuose apibrėžti produkto ir rezultato stebėsenos rodikliai, sulyginant projektų įgyvendinimo metu pasiektas jų reikšmes su individualiomis projektų bendrojo finansavimo apimtėmis. Šiai kiekybinei analizei atlikti naudojama SFMIS duomenų bazė:

- Identifikuojamos per ataskaitinį laikotarpį pasiektos rodiklių reikšmės, nurodytos mokėjimų prašymuose / ataskaitose po projekto užbaigimo arba įvestos atsakingos institucijos;
- Identifikuojamas skirtas finansavimas, sudarytas iš ES lėšų ir LR valstybės biudžeto lėšų.

²⁵⁷ Indeksas apskaičiuojamas kaip visų rinkos dalyvių rinkos dalies kvadratų suma. Indekso maksimali reikšmė – 10 000, kai rinkoje veikia vienas pirkėjas. Rinka laikoma mažai koncentruota, jei indekso reikšmė nesiekia 1 500; rinka laikoma vidutiniškai koncentruota, jei indekso reikšmė siekia nuo 1 500 iki 2 500.

Siekiant išvelgti priklausomybes tarp skirtų lėšų ir pasiektų produktų / rezultatų bei nustatyti jų mastą ir patikimumą, pasitelktas Pirsono (angl. *Pearson*) koreliacijos metodas. Pirma, pagal esamą duomenų (šiuo atveju – ES finansuotų projektų reikšmių) sklaidą nustatomas koreliacijos koeficientas r . Antra, priklausomai nuo turimų duomenų skaičiaus n bei gautojo koeficiento r , apskaičiuojamas santykinis koreliacijos rodiklis t bei tokia jo reikšmė, kurią pasiekus, analizuojamąją koreliaciją galima laikyti reikšminga. Galų gale, gautas tendencijos determinacijos koeficientas R^2 , nurodomas kiekvienoje iš toliau pateikiamų kiekybinės analizės iliustracijų, leidžia identifikuoti duomenų sklaidą ir iš analizės rezultatų kylančių išvalgų patikimumą.

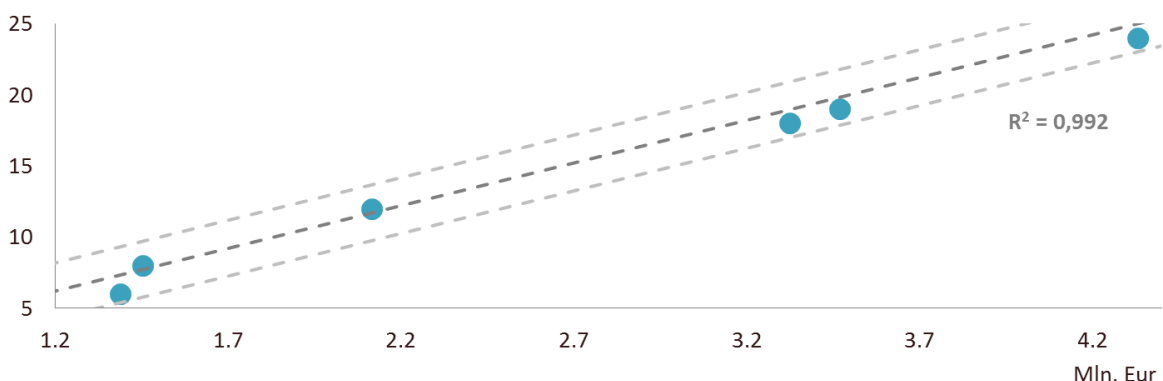
Iliustracijoje šviesesne pilka spalva žymimi rėžiai rodo pagal rodiklį t apskaičiuotą ribą, už kurios esantys duomenys turėtų būti laikomi išskirtimis (angl. *outliers*). Remiantis Tikimybių teorija, visi duomenų taškai, esantys už šviesesne pilka spalva esančių linijų, yra nutolę nuo labiausiai tikėtinų reikšmių 2 standartinio nuokrypio reikšmėmis; t. y., tikimybė, jog jie neatitinka bendros tendencijos siekia 95 %. Dėl šios priežasties toliau pateikiamuose grafikuose šie duomenų taškai – 2007–2013 m. įgyvendinti ES remti transporto sektoriaus projektai – yra žymimi tamsiai raudona spalva. Atliekama analizė remiasi prielaida, jog už išskirtinai dideles sumas pasiekti nedidelės apimties produktai / rezultatai signalizuoja, jog projektai galėjo būti įgyvendinti ne mažiausiomis įmanomomis sąnaudomis. Atitinkamai, projektai, kurie pasiekė išskirtinai dideles produktų / rezultatų apimtis už nedideles paramos sumas gali būti laikomi sektiniais pavyzdžiais.

Toliau pateikiama kiekvienos į Vertinimo apimtį patenkančios ES finansavimo priemonės kiekybinė efektyvumo analizė. Dėl statistiniam tyrimui nepakankamos duomenų apimties (n) neanalizuojami priemonių VP2-4.3-SM-01-V „Kelių ir geležinkelių tinklo tobulinimas gerinant saugų eismą ir mažinant neigiamą poveikį aplinkai“ ir VP2-4.5-SM-01-V „Sąlygų regioninei laivybai gerinimas, keleivių aptarnavimo pajėgumų tobulinimas“ rezultatai.

1 priemonė: VP3-3.3-SM-01-V „Kompleksinė ekologiško viešojo transporto plėtra“

Pagal šią priemonę nagrinėti 2 rodiklių sąryšiai su projektų įgyvendinimui skirtomis lėšomis. Duomenų sklaida toliau pateikiamoje iliustracijoje (žr. Pav. 55) nėra didelė, o determinacijos koeficientas – 0,9. Koeficientas nurodo, kad šiuo atveju 99 % visų reikšmių yra išsidėsčiusios prie pat tendencijos linijos ar ant jos pačios. Nurodoma koreliacija tarp atnaujintų viešojo transporto priemonių bei tam skirtų lėšų yra labai stipri ir statistiškai reikšminga, taigi, iliustruojamas ryšys nėra atsitiktinis. Tai rodo, kad atnaujintų viešojo transporto priemonių skaičius glaudžiai siejasi su projektų įgyvendinimui skirtomis lėšomis.

Pav. 55: Atnaujintų viešojo transporto priemonių (vnt.) sąryšis su projektams skirtomis lėšomis (mln. Eur)

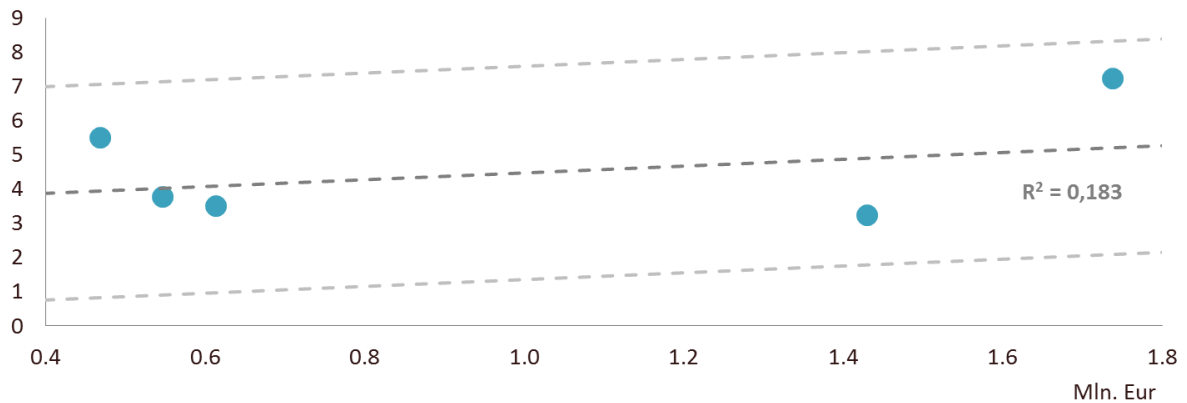


Šaltinis: sudaryta autorių, remiantis SFMIS duomenimis

Pagal 1 priemonę taip pat analizuotas kito rodiklio – įrengtų ir rekonstruotų dviračių takų – sąryšis su projektams skirtomis lėšomis. Duomenų sklaida šiuo atveju yra didesnė nei nagrinėjant ankstesnį rodiklį,

o determinacijos koeficientas siekia 0,1. Koreliacija tarp rezultatų ir indėlių šiuo nagrinėjamu atveju taip pat mažesnė nei atnaujintų viešojo transporto priemonių atveju. Tai rodo, kad ryšys nėra statistiškai reikšmingas ir stiprus.

Pav. 56: Įrengtų ir rekonstruotų dviračių takų (km) sąryšis su projektams skirtomis lėšomis (mln. Eur)



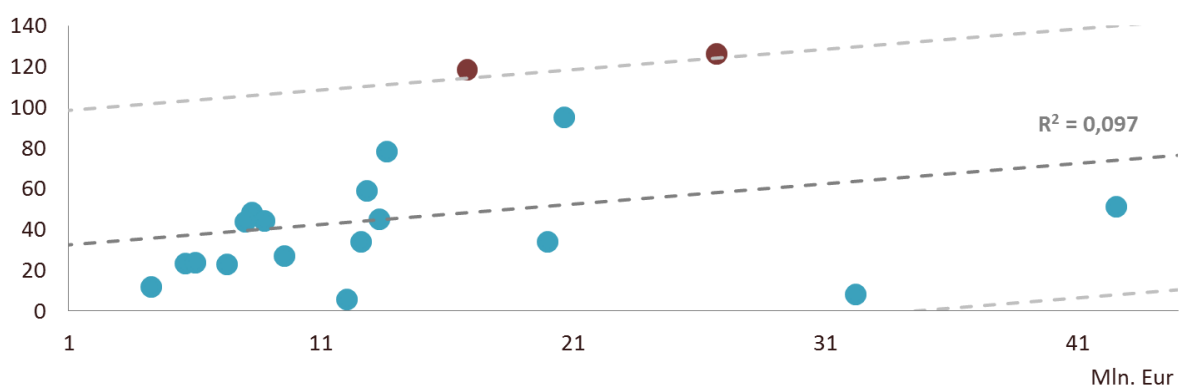
Šaltinis: sudaryta autorių, remiantis SFMIS duomenimis

Remiantis koreliacijų analizės rezultatais vertinama, jog statistiškai reikšmingų projektų išskirčių 1 priemonės apimtyje nėra; t. y., projektams skirtos lėšos tiesiogiai atitiko kuriamų produktų apimtį.

3 priemonė: VP2-4.4-SM-01-V „Valstybinės reikšmės kelių ir geležinkelių infrastruktūros techninių parametru gerinimas“

Pagal 3 priemonę nagrinėti 2 rodiklių sąryšiai su projektams skirtomis lėšomis. Pirmuoju atveju (žr. Pav. 57), koreliacija, rodanti ryšį tarp nutiestų naujų ir rekonstruotų esamų automobilių kelių ir projektams skirtų lėšų, nėra ryški. Determinacijos koeficientas šiuo atveju siekia 0,09. Tai parodo, kad tik maža dalis visų projektų yra išsidėsčiusi labai arti tendencijos linijos.

Pav. 57: Nutiestų naujų ir rekonstruotų esamų automobilių kelių (valstybinės reikšmės kelių, nepriklausančių TEN-T tinklui) (km) sąryšis su projektams skirtomis lėšomis (mln. Eur)

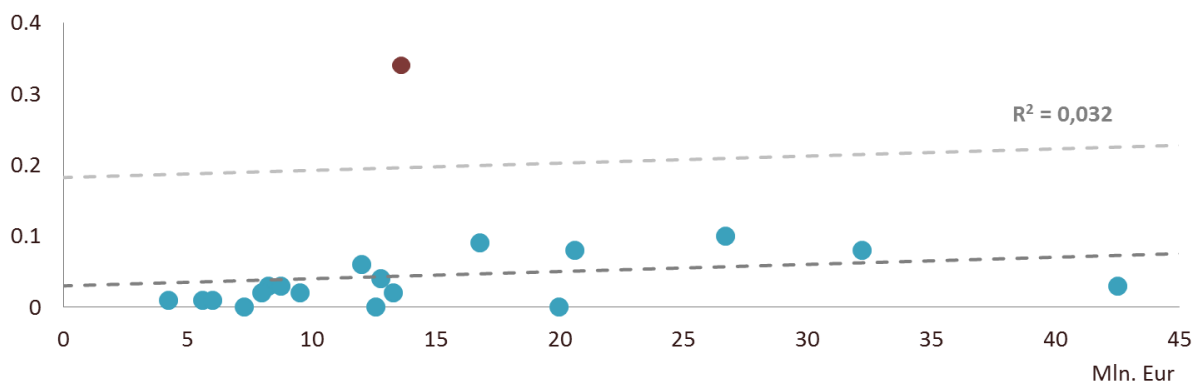


Šaltinis: sudaryta autorių, remiantis SFMIS duomenimis

Remiantis grafike pateikiamais duomenimis, matoma, kad egzistuoja 2 statistinės išskirtys, nutolusios nuo tendencijos linijos per 2 standartinius nuokrypius. Šiuos projektus galima laikyti gerosiomis praktikomis, kadangi už santykinai mažą lėšų sumą pasiektas neįprastai aukštas rezultatas (žr. Priedą 7).

Kitas pagal 3 priemonę analizuotas rodiklis – sutrumpėjusios kelionės rekonstruotais automobilių keliais. Toliau pateikiamoje iliustracijoje (žr. Pav. 58) rodomas sąryšis tarp šio rezultato rodiklio pasiekimo bei projektams skirtų lėšų. Determinacijos koeficientas šiame grafike – 0,03; vertinama, kad tendencija nėra labai ryški.

Pav. 58: Sutrumpėjusios kelionės rekonstruotais automobilių keliais (mln. automobilių val.) sąryšis su projektams skirtomis lėšomis (mln. Eur)



Šaltinis: sudaryta autorių, remiantis SFMIS duomenimis

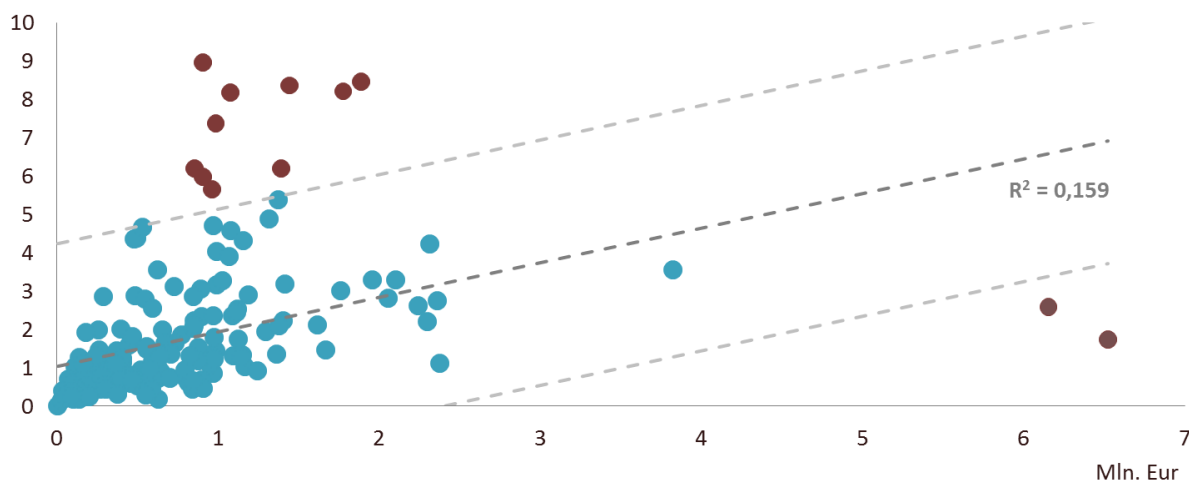
Beveik visi pagal šią priemonę įgyvendinti projektai, kuriems buvo numatytas sutrumpėjusios kelionės rekonstruotais automobilių keliais rodiklis, išsidėstė arti pagrindinės tendencijos linijos. Vis dėlto, nors pati koreliacija šiame duomenų grafike nėra itin reikšminga statistiniu požiūriu, aiškiai matoma viena išskirtis – projektas „Jungčių su tarptautiniais koridoriais plėtra. Valstybinės reikšmės kelių rekonstrukcija (I etapas)“, vykdytas LAKD (žr. Priedą 7).

Remiantis korelacių analizės rezultatais vertinama, jog statistiškai reikšmingų ir mažą lėšų panaudojimo efektyvumą potencialiai nurodančių projektų išskirčių 3 priemonės apimtyje nėra; t. y., projektams skirtos lėšos tiesiogiai atitiko kuriamų produktų apimtį. Pažymėtina, jog bendrų tendencijų kontekste kaip itin aukštus rezultatus už sąlyginai žemas sąnaudas pasiekę projektai – „Žvyrkelių asfaltavimo programa 2006–2008 m. Vakarų Lietuvos regionai“, „Žvyrkelių asfaltavimo programa 2006–2008 m. Rytų Lietuvos regionai“ ir „Jungčių su tarptautiniais koridoriais plėtra. Valstybinės reikšmės kelių rekonstrukcija (I etapas)“ – buvo įgyvendinti LAKD.

4 priemonė VP2-4.4-SM-02-R „Savivaldos transporto infrastruktūros modernizavimas ir plėtra“

Pagal 4 priemonę vertinamas 1 produkto rodiklio sąryšis su projektų įgyvendinimui skirtomis lėšomis. Duomenų grafikas rodo, jog koreliacija yra santykinai silpna, o determinacijos koeficientas siekia 0,1. Taip pat matoma, kad duomenų sklaida nėra didelė, didžioji dalis projektų susitelkusi vienoje vietoje – pasiekiami rezultatai už santykinai nedidelę skirtų lėšų sumą (žr. Pav. 59).

Pav. 59: Nutiestų naujų ir rekonstruotų esamų automobilių kelių (savivaldybių kelių ir gatvių) (km) sąryšis su projektams skirtomis lėšomis (mln. Eur)



Šaltinis: sudaryta autorių, remiantis SFMIS duomenimis

Remiantis grafiko duomenimis, daugiau statistinių išskirtųjų yra išsidėsčiusios viršuje – šie projektai laikomi galimais gerosios praktikos pavyzdžiais. Išskiriama 10 projektų, pasižyminčių gerais rezultatais. Efektyviausiu projektu laikomas Alytaus rajono savivaldybės įgyvendintas projektas, kurio metu buvo atliekama vietinės reikšmės kelio Alovė–Ilgai rekonstrukcija. Už kiek daugiau nei 900 tūkst. Eur buvo rekonstruota 8,96 km kelio.

Vis dėlto, taip pat pastebimos 2 statistinės išskirtys (žr. Priedą 7), esančios grafiko apačioje. Šie taškai išsiskiria ir tuo, jog yra labai nutolę nuo kitų pagal šią priemonę įgyvendintų projektų. Vertinama, kad projektai buvo įgyvendinti galimai neefektyviai, kadangi už santykinai didelę lėšų sumą buvo pasiektas neįprastai mažas rezultatas. Mažiausiai efektyviu projektu galima vadinti Kauno m. savivaldybės administracijos vykdytą projektą „A. Juozapavičiaus prospekto rekonstrukcija“. Šiuo atveju skirta suma buvo kiek didesnė nei 6 mln. Eur, o pasiektas produkto rodiklis – 2,59 km. Pažymėtina, jog abiejų projektų laikymas neefektyviais turėtų būti vertinamas kritiškai: projektų sąnaudoms didžiausią įtaką turi jų apimtyje atliekami darbai ir jų specifika:

- Projekto „Geležinio Vilko g. nuo A. Goštauto iki M. K. Čiurlionio g. rekonstrukcija“ atveju, numatyta įrengti estakadą sukantiems iš Geležinio Vilko g. į A. Goštauto g., išplatinti Geležinio Vilko g., įrengiant lėtėjimo juostą užvažiavimui ant estakados ir greitėjimo juostą įsukantiems į Geležinio Vilko g. iš A. Goštauto g., rekonstruoti Geležinio Vilko g. atkarpą tarp A. Goštauto ir M. K. Čiurlionio g., ją išplatinant tiek, kiek leidžia esama situacija, įrengiant šaligatvius pėstiesiems bei dviračių takus, rekonstruoti A. Goštauto g. atkarpą, pritaikant ją pajungimui prie estakados. Planuojama įrengti estakada – 610 m ilgio, jos važiuojamoji dalis – 5,5 m pločio²⁵⁸.
- Projekto „A. Juozapavičiaus prospekto rekonstrukcija“ atveju, 2,6 km ilgio prospekto atkarpa nuo Karaliaus Mindaugo iki Panemunės tilto praplatinga iki 14 m. Be to, atnaujinta šaligatvių danga, viešojo transporto stotelės, šviesoforų, apšvietimo ir lietaus nuotekų sistema.

Remiantis koreliacijų analizės rezultatais, identifikuotos statistiškai reikšmingos ir mažą lėšų panaudojimo efektyvumą potencialiai nurodančios 5 priemonės projektų išskirtys: „Geležinio Vilko g. nuo A. Goštauto iki M. K. Čiurlionio g. rekonstrukcija“ (Vilniaus m. sav. administracija) ir „A. Juozapavičiaus prospekto rekonstrukcija“ (Kauno m. sav. administracija). Vis dėlto, projektai neturėtų būti vertinami neigiamai dėl

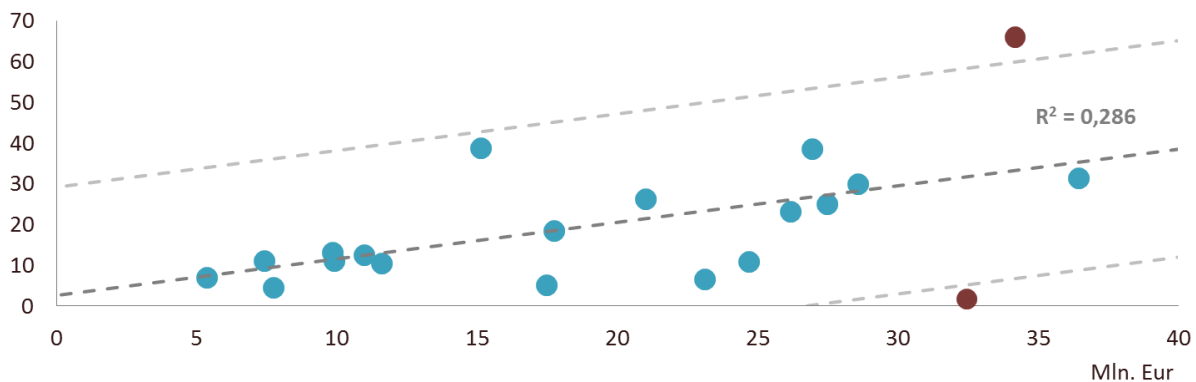
²⁵⁸ Lietuvos Respublikos finansų ministerija. ES struktūrinė parama 2007–2013 m. 2011. <<http://www.esparama.lt/>>

savo kompleksškumo: santykinai maži produkto rodiklio reikšmei pasiekti buvo skiriamos ženkliai didesnės lėšos dėl kokybinių įrengiamų gatvių skirtumų. Bendrų tendencijų kontekste kaip itin aukštus rezultatus už sąlyginai žemas sąnaudas pasiekę 10 projektų buvo įgyvendinti įvairių LR savivaldybių administracijų.

6 priemonė: VP2-5.1-SM-01-V „Transeuropinės reikšmės automobilių kelių infrastruktūros pralaidumo didinimas, techninių parametrų gerinimas“

Pagal šią priemonę vertintas sąryšis tarp nutiestų naujų ir rekonstruotų esamų TEN-T tinklo automobilių kelių bei projektams skirtų lėšų. Determinacijos koeficientas šiuo atveju siekia 0,2. Didelė dalis projektų yra išsidėstę arti tendencijos linijos, tačiau nemažai jų nuo jos yra ženkliai nutolę. Tendencija, jog didėjant lėšoms, didėja ir rezultatai, išlieka pakankamai ryški (žr. Pav. 60).

Pav. 60: Nutiestų naujų ir rekonstruotų esamų TEN-T tinklo automobilių kelių (km) sąryšis su projektams skirtomis lėšomis (mln. Eur)



Šaltinis: sudaryta autorių, remiantis SFMIS duomenimis

Remiantis iliustruojamais duomenimis, pastebimos 2 statistinės išskirtys – po vieną grafiko viršuje bei grafiko apačioje. Gerą šios priemonės praktiką pagal sąryšį tarp indėlių ir rezultatų gali būti laikomas LAKD įgyvendintas projektas „Transeuropinio tinklo kelio E85 (Vilnius–Kaunas–Klaipėda) rekonstravimas. Dangos platinimas ir stiprinimas (I etapas)“. Projekto įgyvendinimo metu pasiektas itin geras rodiklio rezultatas lyginant su santykinai maža skirtų lėšų suma.

Tuo tarpu grafiko apačioje esanti statistinė išskirtis rodo ne taip efektyviai įgyvendintą projektą – „Transeuropinio tinklo kelio E85 (Vilnius–Kaunas–Klaipėda) rekonstravimas. Estakados Kaunas–Klaipėda, Klaipėda–Kaunas kryptimi statyba Jakų sankryžoje“. Nors projekto įgyvendinimui skirta lėšų suma mažesnė tik 2 mln. Eur už gerą praktiką išskirtą projektą, pasiektas produkto rodiklis mažesnis net 39 kartus. Kaip ir 5 priemonės atveju, išskirtis neturėtų būti vertinama neigiamai dėl sukurtų produktų kompleksškumo. Šiuo atveju, Jakų sankryžoje buvo įrengta 4 eismo juostų 0,610 km ilgio estakada Kauno–Klaipėdos, Klaipėdos–Kauno kryptimis, nutiesta 1,016 km naujo kelio, įrengtas tunelinis 0,051 km ilgio viadukas su šviesoforų valdymu, atnaujinta kelio danga, rekonstruoti inžineriniai tinklai, įrengtas apšvietimas²⁵⁹ (žr. Priedą 7).

Remiantis koreliacijų analizės rezultatais, identifikuota statistiškai reikšminga ir mažą lėšų panaudojimo efektyvumą potencialiai nurodanti 6 priemonės projektų išskirtis: „Transeuropinio tinklo kelio E85 (Vilnius–Kaunas–Klaipėda) rekonstravimas. Estakados Kaunas–Klaipėda, Klaipėda–Kaunas kryptimi statyba Jakų sankryžoje“ (LAKD). Vis dėlto, projektas neturėtų būti vertinamas neigiamai dėl savo

²⁵⁹ Lietuvos automobilių kelių direkcija prie LR Susisiekimo ministerijos. Baigti projektai. 2016.

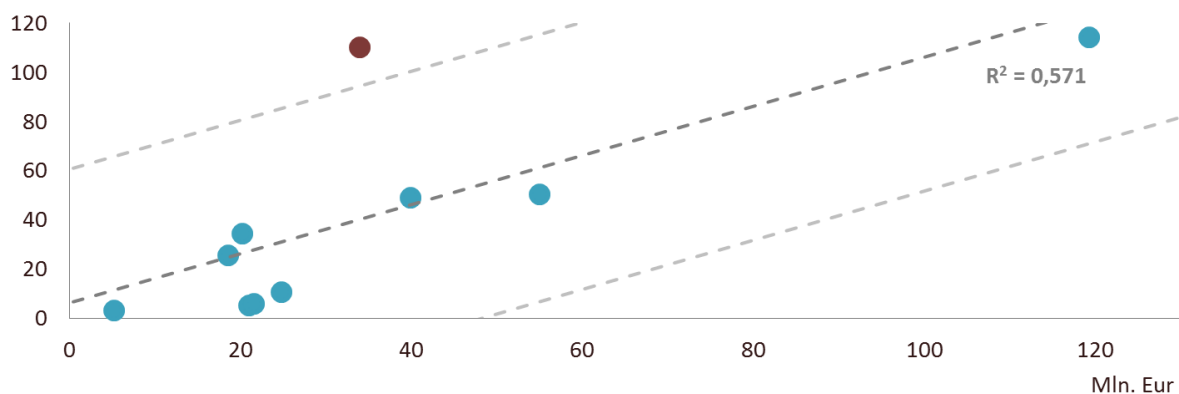
<http://www.lakd.lt/lt.php/projektai/baigti_projektai/5597#content_12474>

kompleksiškumo: santykinai maži produkto rodiklio reikšmei pasiekti buvo skiriamos ženkliai didesnės lėšos dėl kokybinių įrengtos automobilių kelių infrastruktūros skirtumų. Bendrų tendencijų kontekste kaip itin aukštus rezultatus už sąlyginai žemas sąnaudas pasiekęs projektas „Transeuropinio tinklo kelio E85 (Vilnius–Kaunas–Klaipėda) rekonstravimas. Dangos platinimas ir stiprinimas (I etapas)“ taip pat buvo įgyvendintas LAKD ir gali būti laikomas gerosios praktikos pavyzdžiu.

7 priemonė VP2-5.1-SM-02-V „Transeuropinės reikšmės geležinkelio linijų modernizavimas ir plėtra, reikiamos infrastruktūros sukūrimas viešiesiems logistikos centrams steigti“

Pagal 7 priemonę analizuojamas 1 rodiklio – nutiestų naujų ir rekonstruotų esamų TEN-T tinklo geležinkelių kelių – sąryšis su projektams skirtomis lėšomis. Šio grafiko koreliaciją galima vadinti stipria, kadangi jos determinacijos koeficientas siekia 0,57. Tendencija rodo, kad, didėjant skiriamų lėšų kiekiui, didėja ir pasiekiami rezultatai, o projektai išsidėstę santykinai arti pagrindinės tendencijos linijos.

Pav. 61: Nutiestų naujų ir rekonstruotų esamų TEN-T tinklo geležinkelių kelių (km) sąryšis su projektams skirtomis lėšomis (mln. Eur)



Šaltinis: sudaryta autorių, remiantis SFMIS duomenimis

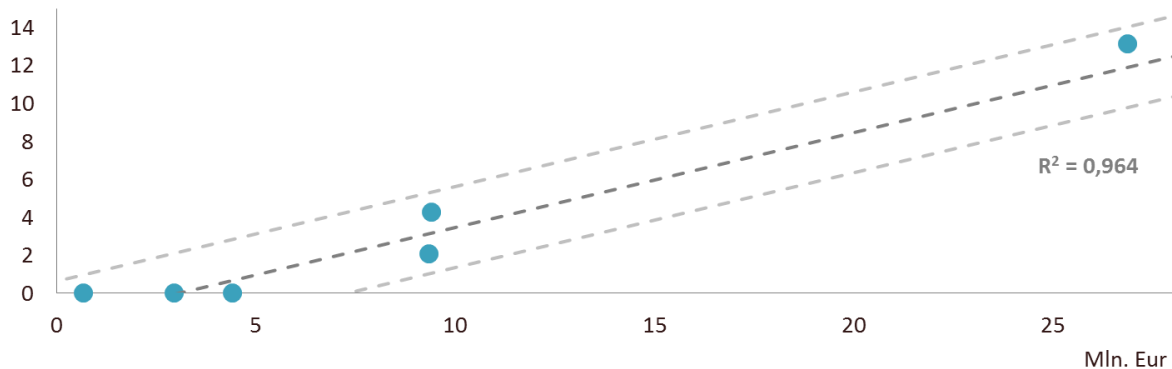
Remiantis iliustruotais duomenimis, identifikuojama viena statistinė išskirtis (žr. Priedą 7), esanti grafiko viršuje. AB „Lietuvos geležinkeliai“ įgyvendintas projektas pasiekė neįprastai didelį produkto rezultatą (110 km), kai buvo investuota santykinai maža paramos lėšų suma (33,94 mln. Eur).

Remiantis koreliacijų analizės rezultatais vertinama, jog statistiškai reikšmingų ir mažą lėšų panaudojimo efektyvumą potencialiai nurodančių projektų išskirčių 7 priemonės apimtyje nėra; t. y., projektams skirtos lėšos tiesiogiai atitiko kuriamų produktų apimtį. Pažymėtina, jog bendrų tendencijų kontekste kaip itin aukštus rezultatus už sąlyginai žemas sąnaudas pasiekęs projektas – „Kauno stoties, aplinkkelio Palemonas–Rokai–Jiesia ir Kauno–Kybartų linijos signalizacijos ir elektros tiekimo įrenginių modernizavimas“ buvo įgyvendintas AB „Lietuvos geležinkeliai“. Kaip ir kitų statistinių išskirčių atveju, svarbu įvertinti, jog tų pačių produkto rodiklių siekia skirtingo kompleksiškumo rodikliai.

8 priemonė: VP2-5.2-SM-01-V „Krovinių ir keleivių aptarnavimo infrastruktūros plėtra Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste“

Pagal 8 priemonę vertinamas sąryšis tarp padidėjusio Klaipėdos geležinkelio mazgo pajėgumo rodiklio pasiekiamumo ir projektų įgyvendinimui skirtų lėšų. Koreliacija rodo statistiškai stiprų ryšį, t. y., kuomet didesnis skiriamų lėšų kiekis, tuo daugiau produktų yra sukuriama. Determinacijos koeficientas lygus 0,96, o tai rodo, kad 96 % duomenų yra prie pat tendencijos linijos ar ant jos.

Pav. 62: Padidėjusio Klaipėdos geležinkelio mazgo pajėgumo (mln. t) sąryšis su projektams skirtomis lėšomis (mln Eur)



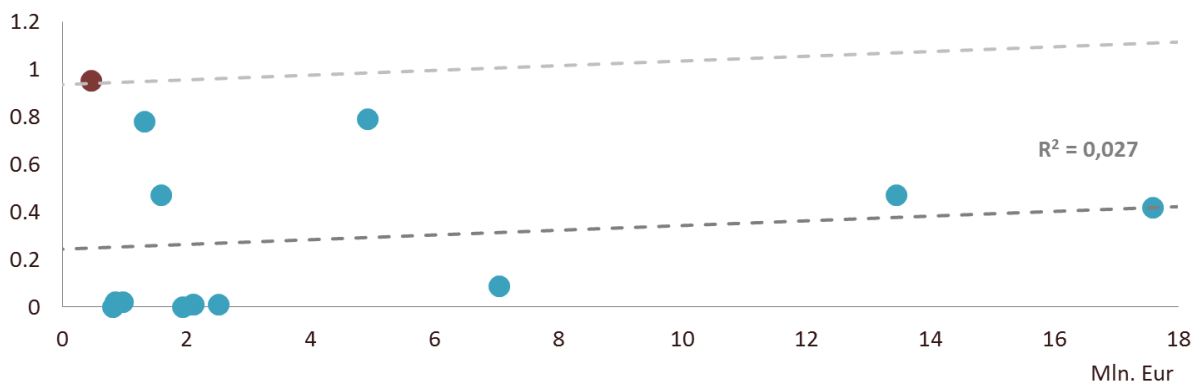
Šaltinis: sudaryta autorių, remiantis SFMIS

Remiantis koreliacijų analizės rezultatais vertinama, jog statistiškai reikšmingų projektų išskirčių 8 priemonės apimtyje nėra; t. y., projektams skirtos lėšos tiesiogiai atitiko kuriamų produktų apimtį.

9 priemonė: VP2-5.3-SM-01-V „Tarptautinių oro uostų keleivių terminalo išplėtimas, skrydžių saugos ir aviacijos saugumo priemonių diegimas“

Pagal 9 priemonę vertintas 1 rodiklio – papildomai aptarnautų keleivių – sąryšis su projektų įgyvendinimui skirtomis lėšomis. Koreliacijų analizės rezultatai rodo, kad duomenų sklaida yra pakankamai didelė. Tuo tarpu koreliacija yra labai silpna ir statistinio reikšmingumo tarp pasiektų rezultatų bei indėlių nėra. Grafike matomi keli taškai, esantys žemiau pagrindinės tendencijos linijos. Vis dėlto, jie nenukrypsta nuo tendencijos daugiau nei per 2 standartinius nuokrypius, todėl nėra įvardijami kaip potencialiai neefektyvų projektų įgyvendinimą signalizuojančios praktikos (žr. Pav. 63).

Pav. 63: Papildomai aptarnautų keleivių (mln. asm.) sąryšis su projektams skirtomis lėšomis (mln. Eur)



Šaltinis: sudaryta autorių, remiantis SFMIS duomenimis

Identifikuojama statistinė išskirtis, esanti grafiko viršuje – VĮ „Lietuvos oro uostai“ įgyvendintas projektas „Tarptautinio Vilniaus oro uosto keleivių terminalo galerijų rekonstravimas“ (žr. Priedą 7).

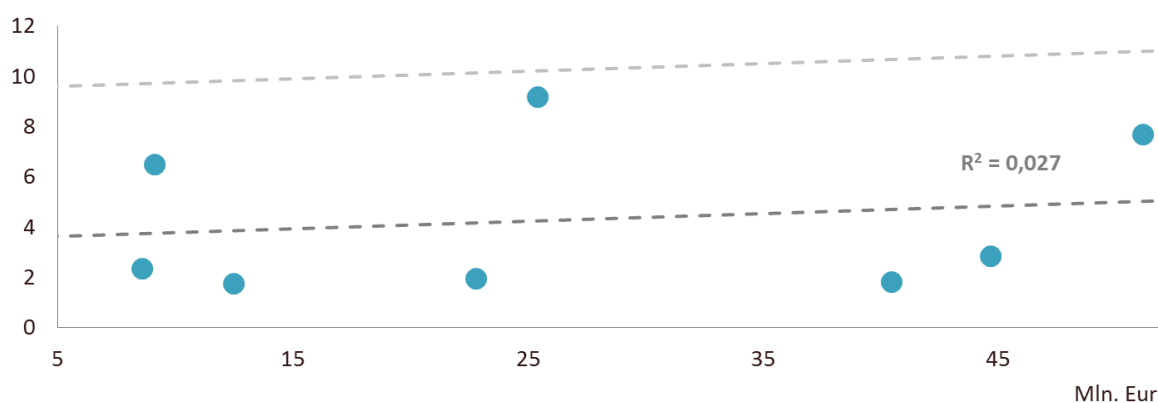
Remiantis koreliacijų analizės rezultatais vertinama, jog statistiškai reikšmingų ir mažą lėšų panaudojimo

efektyvumą potencialiai nurodančių projektų išskirčių 9 priemonės apimtyje nėra; t. y., projektams skirtos lėšos tiesiogiai atitiko kuriamų produktų apimtį. Pažymėtina, jog bendrų tendencijų kontekste kaip itin aukštus rezultatus už sąlyginai žemas sąnaudas pasiekęs projektas – „Tarptautinio Vilniaus oro uosto keleivių terminalo galerijų rekonstravimas“ – buvo įgyvendinamas didžiausių pajėgumų šalies oro uoste, kurio lankytojų srautas visu analizuojamuoju laikotarpiu buvo didžiausias, lyginant su kitais TEN-T tinklui priklausančiais šalies oro uostais.

10 priemonė: VP2-5.4-SM-01-V „Saugų eismą gerinančios inžinerinės infrastruktūros diegimas, miestų aplinkelių tiesimas“

Pagal 10 priemonę analizuotas 2 rodiklių sąryšis su projektams skirtomis lėšomis. Pirmuoju atveju, nagrinėjamas nutiestų ir rekonstruotų kelių ryšys su skirta paramos suma: determinacijos koeficientas rodo itin silpną sąsają ir siekia 0,02. Iliustracijoje (žr. Pav. 64) matoma, kad, didėjant gaunamų lėšų kiekiui, nebūtinai didėja pasiektas rodiklio rezultatas.

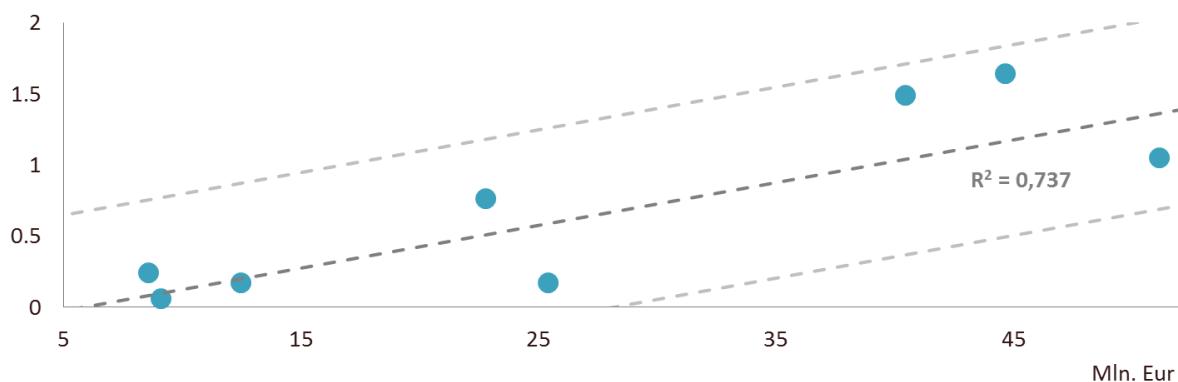
Pav. 64: Nutiestų ir rekonstruotų kelių (km) sąryšis su projektams skirtomis lėšomis (mln. Eur)



Šaltinis: sudaryta autorių, remiantis SFMIS duomenimis

Kitas 10 priemonės apimtyje vertintas rodiklis – sutaupytas laikas. Lyginant šio rodiklio pasiekimo mastą su įgyvendinimui skirtomis lėšomis, stebima didėjimo tendencija (žr. Pav. 65). Šiuo atveju, determinacijos koeficientas siekia 0,7, o koreliacija laikoma statistiškai reikšminga.

Pav. 65: Sutaupyto laiko (mln. automobilių val.) sąryšis su projektams skirtomis lėšomis (mln. Eur)



Šaltinis: sudaryta autorių, remiantis SFMIS duomenimis

Remiantis koreliacijų analizės rezultatais vertinama, jog statistiškai reikšmingų projektų išskirčių 10 priemonės apimtyje nėra; t. y., projektams skirtos lėšos tiesiogiai atitiko kuriamų produktų apimtį.

Apibendrinimas ir išvados

Šio ataskaitos skyriaus tikslas buvo nustatyti, ar 2007–2013 m. ES struktūrinių fondų lėšomis finansuotiems transporto sektoriaus projektams skirtos lėšos buvo naudojamos efektyviai; t. y., įvertinti ES intervencijas efektyvumo požiūriu. Tam naudotas skirtingų statistine analize pagrįstų vertinimų metodų rinkinys: (i) pagal kelių ir geležinkelių sektorių analizuojamuoju laikotarpiu (2007–2015 m.) atliktų viešųjų pirkimų duomenis apskaičiuotas rinkos koncentraciją apibūdinantis Herfindalio-Hiršmano indeksas, (ii) Tikimybių teorijos pagrindu nustatytas sąryšis tarp projektų sukuriamų produkto / rezultato rodiklių ir tam skirtų lėšų, siekiant identifikuoti galimas išskirtis. Abu metodai parodė, jog projektams skirtos lėšos buvo naudojamos efektyviai: viešųjų pirkimų rinka yra pakankamai konkurencinga, o reikšmingus nuokrypius identifikuojančių ir projektų kompleksiskumu nepaaiškinamų išskirčių nebuvo rasta.

Išnagrinėjus greitkelių, kelių tiesimo, jų pamatų ir dangos klojimo darbų bei geležinkelių ir funikulierių transporto sistemų statybos darbų viešųjų pirkimų duomenis 2007–2015 m. laikotarpiu paaiškėjo, jog ši, vertinamoms ES intervencijoms ypač aktuali, rinka nėra koncentruota. Tai sudarė palankias sąlygas projektų įgyvendinimui mažiausiomis įmanomomis kainomis. Sąlyginai mažesnis rinkos konkurencingumas geležinkelių ir funikulierių transporto statybos darbų atveju aiškinamas mažesniu paslaugų teikėjų skaičiumi ir didesne jų veiklos specifika.

Atlikta ES finansavimo priemonių apimtyje pasiektų produktų / sukurtų rezultatų ir tam skirtų indėlių koreliacijų analizė suponuoja išvadą, jog visais atvejais tarp šių dviejų duomenų egzistuoja mažiau ar labiau stiprus teigiamas ryšys; t. y., kuo daugiau ES indėlių perduodama į šalies transporto sektorių, tuo daugiau produktų ir rezultatų yra sukuriama. 1 („Kompleksinė ekologiško viešojo transporto plėtra“), 8 („Krovinių ir keleivių aptarnavimo infrastruktūros plėtra Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste“) ir 10 („Saugų eismą gerinančios inžinerinės infrastruktūros diegimas, miestų aplinkkelių tiesimas“) finansavimo priemonių atveju, neidentifikuota jokių projektų, kurie galėtų būti laikomi tokio sąryšio išskirtimis.

3 („Valstybinės reikšmės kelių ir geležinkelių infrastruktūros techninių parametru gerinimas“), 7 („Transeuropinės reikšmės geležinkelio linijų modernizavimas ir plėtra, reikiamos infrastruktūros sukūrimas viešiesiems logistikos centrams steigti“) ir 9 („Tarptautinių oro uostų keleivių terminalų išplėtimas, skrydžių saugos ir aviacijos saugumo priemonių diegimas“) finansavimo priemonių atveju identifikuotos vien „teigiamos“ projektų išskirtys. Tokių projektų atveju, ypač aukšti produkto ar rezultato rodikliai buvo pasiekti su sąlyginai mažomis sąnaudomis. Tarp jų – žvyrkelių asfaltavimo programų, valstybinės reikšmės kelių rekonstrukcijos (LAKD), geležinkelių linijų modernizavimo (AB „Lietuvos geležinkeliai“), keleivių terminalo atnaujinimo (buv. VĮ „Tarptautinis Vilniaus oro uostas“) projektai.

Vis dėlto, statistinės koreliacijų analizės dėka identifikuoti ir projektai, potencialiai laikytini neefektyvus lėšų panaudojimo pavyzdžiais – išskirtinai žemi produkto ar rezultato rodikliai šiais atvejais buvo pasiekti už sąlyginai aukštą kainą. Į šių projektų grupę patenka „Geležinio Vilko g. nuo A. Goštauto iki M. K. Čiurlonio g. rekonstrukcija“ (Vilniaus sav. administracija), „A. Juozapavičiaus prospekto rekonstrukcija“ (Kauno m. sav. administracija) ir „Transeuropinio tinklo kelio E85 (Vilnius–Kaunas–Klaipėda) rekonstravimas. Estakados Kaunas–Klaipėda, Klaipėda–Kaunas kryptimi statyba Jakų sankryžoje“ (LAKD). Prieš vertinant šiuos projektus neigiamai svarbu pabrėžti, jog rodiklių stebėseną kai kuriais atvejais negali iliustruoti įgyvendintų projektų kompleksiskumo: visi įvardinti projektai sukūrė daugialypius, kiekybine ir kokybine prasme sudėtingesnius įgyvendinti rezultatus, todėl jų išskirtys neturėtų būti laikomos neigiamais ES lėšų panaudojimo pavyzdžiais.

4.4. Įgyvendintų projektų pakankamumas nustatytiems prioritetų tikslams, uždaviniams, suplanuotiems rezultatams pasiekti, projektų rodikliai ir tai lėmę veiksniai

Šio skyriaus tikslas – įvertinti, ar visi įgyvendinti projektai (jų fizinė apimtis bei finansavimas) buvo pakankami nustatytiems prioritetų tikslams, uždaviniams bei rezultatams pasiekti. Taip pat vertinami tam įtakos turėję vidiniai / išoriniai veiksniai. Skyriuje atsakoma į šiuos Vertinimo klausimus:

- Ar įgyvendinti projektai (fizinė apimtis ir finansavimas) buvo pakankami nustatytiems prioritetų tikslams, uždaviniams, suplanuotiems rezultatams pasiekti? Kas lėmė tokį pasiekiamumo lygį (pagrindiniai sėkmės veiksniai ir kliūtys / problemos – vidiniai ir išoriniai)?
- Ar buvo pasiekta tai, kas buvo planuota? Kokios priežastys projektų ir priemonių lygiais lėmė rodiklių pasiekimą / nepasiekimą? Paašškinti atsiradusius skirtumus / pokyčius palyginti su numatytais tikslais. Jei rodiklis nukrypsta nuo programoje nustatytų tikslų 25 proc., paašškinti, kodėl tikslas nebuvo pasiektas.

Atsakant į klausimus, vadovaujamosi atlikta loginių intervencijos modelių analize (žr. skyrių 3.2.1); atliekama statistinė analizė, sisteminamos interviu su paramos skirstymu, valdymu ir projektų įgyvendinimu susijusių institucijų atstovais metu surinktos įžvalgos ir įgyvendintų projektų pareiškėjų apklausos rezultatai.

4.4.1. Projektų pakankamumas prioritetų tikslams, uždaviniams ir rezultatams pasiekti

Projektų pakankamumo nustatytiems tikslams, uždaviniams bei rezultatams vertinimas atliekamas palyginant VP (ir VP prieduose) bei projektų sutartyse numatytas reikšmes ir VP numatytą finansavimą bei faktiškai skirtą finansavimą; vertinant kiekvieną finansavimo priemonę atskirai.

Uždavinių įgyvendinimui vertinti veiksmų programose numatyti stebėsenos rodikliai, leidžiantys nagrinėti, koku mastu ir ar tinkamai įgyvendinti nustatyti uždaviniai. Stebėsenos rodiklių reikšmės numatytos ne tik VP, bet ir kiekvieno projekto sutartyse. Lyginama, ar rodiklių bei finansavimo reikšmės buvo pakankamos, siekiant įgyvendinti planuojamus prioritetų rezultatus.

Detalūs analizės rezultatai pateikiami Priede 8.

Projektų pakankamumo prioritetų tikslams, uždaviniams ir rezultatams pasiekti analizės rezultatai rodo, jog tik maža dalis projektų sutartyse numatytų rodiklių reikšmių tiksliai atitiko SSVP ir EAVP numatytas rodiklių reikšmes; ženkliai viršytų ar nepasiektų rodiklių dalis tarpusavyje pasiskirsto panašiai. Pastebima, kad sutartyse numatyti produkto rodikliai dažniau buvo didesni nei veiksmų programose, ypač – nagrinėjant naujai nutiestus ar rekonstruojamus esamus geležinkelių, automobilių kelius. Tuo tarpu VP numatyti didesni nei projektų sutartyse rezultato rodikliai.

Dažnu atveju bendras skirtas finansavimas (ES lėšos, valstybės biudžeto, savivaldybių, privačių juridinių asmenų, kitos lėšos) buvo mažesnis nei numatyta programoje, tačiau ES lėšų dalis – didesnė. Dėl skirtingų finansavimo šaltinių skirta bendra lėšų suma gali būti mažesnė nei nurodyta programoje. Vis dėlto, vertinama, kad sutartyse numatyti projektų rodikliai buvo pakankami pasiekti SSVP ir EAVP tikslus.

4.4.2. Projektų metu faktiškai pasiektų rezultatų skirtumai / pokyčiai, lyginant su numatytaisiais

Lyginant 2007–2013 m. ES paramos skyrimo laikotarpiu įgyvendintų finansavimo priemonių ir jų projektų pasiektus rezultatus su numatytaisiais strateginiuose dokumentuose (VP ir jų prieduose), išskirtina priemonių dalis, reikšmingai viršijusi ar nepasiekusi suplanuotų stebėsenos rodiklių reikšmių. Vertinimo ataskaitos skyriuje 3.1.1 (žr. Lent. 15–Lent. 24) identifikuojami finansavimo priemonėms suformuoti rodikliai, kurių faktinės pasiekimo reikšmės (kaupiamos SFMIS duomenų bazėje) ženkliai (daugiau ar mažiau nei 25 %) nukrypo nuo pirminių tikslų, užfiksuotų SSVP ir EAVP prieduose. Lent. 32 teikiamas tokių rodiklių sąrašas ir planuotos / pasiektos jų reikšmės.

Lent. 32: Veiksmų programų prieduose suformuoti ir faktiškai pasiekti priemonių stebėsenos rodikliai

Eil. Nr.	Rodiklis	Rodiklio tipas	Suplanuota reikšmė	Pasiekta reikšmė	Rezultatyvumas
1 priemonė: VP3-3.3-SM-01-V „Kompleksinė ekologiško viešojo transporto plėtra“					
1.1.	Padidėjusi švaresnių degalų (biodegalų, dujų) ir elektros energijos panaudojimo dalis sąlyginiais vienetais bendrame viešojo transporto sunaudojamų degalų kiekyje, %	Rezultato, VP rodiklis	3 %	1,21 %	Nepasiekta
1.2.	Padidėjęs viešuoju miesto transportu vežamų keleivių skaičius, %	Rezultato, papildomas rodiklis (toliau – PR)	5 %	32 %	Pasiekta
1.3.	Įrengti ir rekonstruoti dviračių takai, km	Produkto, PR	3 km	23,29 km	776 %
1.4.	Rekonstruotos gatvės viešajam transportui, km	Produkto, PR	10 km	1,93 km	19 %
2 priemonė: VP2-4.3-SM-01-V „Kelių ir geležinkelių tinklo tobulinimas gerinant saugų eismą ir mažinant neigiamą poveikį aplinkai“					
2.1.	Panaikintos „juodosios dėmės“, vnt.	Rezultato, VP rodiklis	25 vnt.	7 vnt.	28 % ²⁶⁰
2.2.	Sumažintas vidutinis eismo įvykių geležinkeliuose padarinių šalinimo laikas, val./eismo įvykiui	Rezultato, PR	2 val./eismo įvyk.	0 val./eismo įvyk.	0 %
2.3.	Įsigytos techninės priemonės, skirtos eismo įvykių geležinkeliuose padariniams šalinti, vnt.	Produkto, PR	2 vnt.	4 vnt.	200 %
3 priemonė: VP2-4.4-SM-01-V „Valstybinės reikšmės kelių ir geležinkelių infrastruktūros techninių parametru gerinimas“					
3.1.	Sutaupyta laikas vežant krovinius rekonstruotais geležinkeliais	Rezultato, VP rodiklis	0,46 mln. t val.	3,70 mln. t val.	787 %
4 priemonė: VP2-4.4-SM-02-R „Savivaldos transporto infrastruktūros modernizavimas ir plėtra“					
4.1.	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas, %	Rezultato, PR	10 %	43 %	Pasiekta
4.2.	Nutiesti nauji ir rekonstruoti esami automobilių keliai (savivaldybių keliai ir gatvės), km	Produkto, VP rodiklis	160 km	332,34 km	208 %
4.3.	Parengti techniniai projektai, vnt.	Produkto, PR	15 vnt.	152 vnt.	1 013 %
5 priemonė: VP2-4.5-SM-01-V „Sąlygų regioninei laivybai gerinimas, keleivių aptarnavimo pajėgumų tobulinimas“					
5.1.	Parengti techniniai projektai, vnt.	Produkto, PR	5 vnt.	3 vnt.	60 %
6 priemonė: VP2-5.1-SM-01-V „Transeuropinės reikšmės automobilių kelių infrastruktūros pralaidumo didinimas, techninių parametru gerinimas“					
6.1.	Padidėjęs TEN-T tinklo automobilių	Rezultato, VP	15 mln. t	3,27 mln. t	22 %

²⁶⁰ Mažą rodiklio rezultatyvumą lemia nesuėjęs rodiklio pasiekimo / atsiskaitymo už rodiklio pasiekimą terminas. Atsiskaitymas numatomas 2019 m.

Eil. Nr.	Rodiklis	Rodiklio tipas	Suplanuota reikšmė	Pasiekta reikšmė	Rezultatyvumas
	keliais gabentų krovinių kiekis, mln. t	rodiklis			
7 priemonė: VP2-5.1-SM-02-V „Transeuropinės reikšmės geležinkelio linijų modernizavimas ir plėtra, reikiamos infrastruktūros sukūrimas viešiesiems logistikos centrams steigti“					
7.1.	Parengti techniniai projektai, vnt.	Produkto, PR	10 vnt.	15 vnt.	150 %
8 priemonė: VP2-5.2-SM-01-V „Krovinių ir keleivių aptarnavimo infrastruktūros plėtra Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste“					
8.1.	Padidėjęs Ro-Ro, Ro-PAX laivais gabenamų krovinių kiekis, mln. t	Rezultato, VP rodiklis	1,50 mln. t	3,32 mln. t	221 %
8.2.	Padidėjęs Klaipėdos geležinkelio mazgo pajėgumas, mln. t	Rezultato, PR	2,40 mln. t	19,5 mln. t	813 %
8.3.	Pastatyta ir rekonstruota krantinių, m	Produkto, VP rodiklis	775 m	1 064,29 m	137 %
9 priemonė: VP2-5.3-SM-01-V „Tarpautinių oro uostų keleivių terminalų išplėtimas, skrydžių saugos ir aviacijos saugumo priemonių diegimas“					
9.1.	Papildomai aptarnautų keleivių skaičius, mln. keleivių	Rezultato, VP rodiklis	1,16 mln. keleivių	4,04 mln. keleivių	348 %
9.2.	Įgyvendintų projektų skaičius, vnt.	Produkto, VP rodiklis	11 projektai	14 projektų	127 %
9.3.	Parengti techniniai projektai, vnt.	Produkto, PR	2 vnt.	6 vnt.	300 %
10 priemonė: VP2-5.4-SM-01-V „Saugų eismą gerinančios inžinerinės infrastruktūros diegimas, miestų aplinkelių tiesimas“					
10.1.	Sutaupyta laikas, mln. automobilių val.	Rezultato, VP rodiklis	1,5 mln. autom. val.	5,58 mln. autom. val.	372 %
10.2.	Nutiesti ir rekonstruoti keliai, km	Produkto, VP rodiklis	24 km	34,07 km	142 %

Šaltinis: sudaryta autorių, remiantis SSSVP, EAVP ir SFMIS duomenimis

Kaip iliustruoja Lent. 32, didelė dalis VP ir jų prieduose suplanuotų produkto ir rezultato rodiklių faktinėmis iki 2015 m. užfiksuotomis reikšmėmis ženkliai (daugiau nei 25 %) nukrypo nuo numatytyjų. Ataskaitos priede (žr. Priedą 9) šis ES paramos rezultatyvumo klausimas nagrinėjamas projektų lygmeniu: pateikiami projektų, kurių rezultatai – faktiškai pasiektų ir sutartyse numatytų rodiklių reikšmių santykis – nesiekė 75 % ar viršijo 125 %, sąrašai.

Individualių projektų pasiektų rezultatų analizė rodo, jog 27,8 % (99 projektai iš 356) visų į Vertinimo apimtį patekusių projektų bent 1 ES intervencijomis siekiamą produkto ar rezultato rodiklį pasiekė didesne nei 125 % apimtimi. Kur kas mažiau – 10,9 % (39 iš 356) – projektų siektų rezultatų nepasiekė; jų rezultatyvumas bent 1 siekiamo produkto ar rezultato rodiklio atveju yra mažesnis už 75 %. Remiantis išdėstytu, vertinama, jog didžioji dalis įgyvendintų projektų pasiekė sutartyse numatytus rodiklius ir reikšmingai nuo jų nenukrypo. Vis dėlto, vertinant ataskaitos priede pridėdamą išskirčių sąrašą, teigtina, jog kur kas daugiau projektų viršijo numatytuosius rodiklius, lyginant su tomis intervencijomis, kurios suplanuotų rodiklių reikšmių nepasiekė ar pasiekė mažesne dalimi.

Vertinant suplanuotas ir faktiškai pasiektas rodiklių reikšmes, nustatyta, kad daugiau projektų viršijo programuotus rodiklius ir pasiekė geresnius rezultatus nei buvo numatyta jų finansavimo sutartyse. Tuo tarpu projektų, kurių rezultatyvumas buvo 75 % ar mažiau, dalis, lyginant su teigiamo rezultatyvumo intervencijomis, santykinai maža.

4.4.3. Rodiklių pasiekimą lėmę vidiniai ir išoriniai veiksniai

Toliau nagrinėjamos Vertinimo metu su ES paramos transporto sektoriumi susijusių šalių atstovų išskirtos ir pirminių bei antrinių informacijos šaltinių analizės dėka identifikuotos priežastys, turėjusios reikšmingą įtaką nurodytoms rezultatyvumo išskirtims finansavimo priemonių ir individualių projektų įgyvendinimo lygmenimis.

Stebėsenos rodiklių formavimas ir naudojimas

Dalį ES finansavimo priemonių lygmeniu identifikuotų pasiektų ir planuotų rezultatų santykio išskirčių paaiškina stebėsenos rodiklių kitimas analizuojamuoju periodu (2007–2015 m.). SSVP, EAVP bei šių programų prieduose nustatytos stebėsenos rodiklių reikšmės neretais atvejais yra skirtingos^{261, 262}; prie besikeičiančios transporto sektoriaus situacijos, projektų pareiškėjų poreikių ir reikšmingai pakitusios ekonominės šalies raidos sąlygų pritaikyti VP rodikliai nebuvo atnaujinami SSVP ir EAVP prieduose. Ataskaitos Priede 10 pateikiamas SSVP²⁶³ (aktuali redakcija nuo 2014 m. gegužės 26 d.), EAVP²⁶⁴ (aktuali redakcija nuo 2014 m. birželio 2 d.) ir šių veiksmų programų prieduose (suvestinės redakcijos nuo 2015 m. gruodžio 31 d.) numatytų VP stebėsenos rodiklių reikšmių palyginimas.

Remiantis Priede 10 pateiktu suplanuotų stebėsenos rodiklių reikšmių palyginimu, vertinama, jog rezultatyvumui didelę įtaką turi ES intervencijas planuojančių institucijų nustatomos ir tikslinamos skaitinės tikslų reikšmės. Daugumos VP rodiklių atveju, veiksmų programose atliktos korekcijos leido realistiškiau įvertinti ES intervencijų rezultatyvumą.

2007–2013 m. ES struktūrinių fondų lėšomis finansuotus transporto sektoriaus projektus administruojantys TID specialistai pažymėjo^{265, 266}, jog stebėsenos rodiklių taikymas analizuojamu laikotarpiu buvo tobulintinas: kai kurių rodiklių apskaičiavimo metodikos turėjo būti tikslinamos jau pradėjus įgyvendinamų ES lėšomis finansuojamų projektų stebėseną (ar rodikliams apskaičiuoti reikalingi statistiniai duomenys tapo nebekaupiami oficialiose statistinių duomenų bazėse²⁶⁷); VP ir jų priedų rodiklių neatitikimai trikdė stebėseną ir kėlė papildomus, išvengtinus neaiškumus vertinant ES rezultatyvumą. Dėl šios priežasties svarbu tinkamai nustatyti 2014–2020 m. transporto sektoriaus projektams paskirtus stebėsenos rodiklius, jų tarpusavio suderinamumą ir apskaičiavimo, stebėsenos metodikų korektiškumą.

Vidiniai projektų rezultatams įtakos turėję veiksniai

- **Produktyvus tarpinstitucinis bendradarbiavimas.** Atliktos paramos gavėjų apklausos rezultatai rodo, jog, įgyvendinant ES 2007–2013 m. finansuotus transporto sektoriaus projektus, didelę įtaką jų sėkmei turėjo glaudus ir operatyvus bendradarbiavimas tarp pareiškėjų, priemonės įgyvendinančios institucijos (TID) ir paramą planuojančios, asignavimus valdančios LR SusMin. Glaudus bendradarbiavimas tapo ypač aktualus 2008–2009 m. kilus ekonominei krizei ir pasikeitus projektų įgyvendinimo aplinkybėms. Šį veiksnį kaip projektų rezultatams didelę reikšmę turinį įvairiais būdais atpažino penktadalis – 20,4 % – apklausos respondentų.
- **Tinkami žmogiškieji ištekliai.** Pareiškėjų, paramą administruojančių ir valdančių institucijų darbuotojų patirtis ir gebėjimai yra aktualūs užtikrinant efektyvų keblių viešųjų pirkimų procedūrų įgyvendinimą, vertinant ir prisitaikant prie besikeičiančios ekonominės situacijos,

²⁶¹ TID Kelių projektų skyriaus vedėja, interviu, Vilnius, 2016 m. lapkričio 8 d.

²⁶² TID Regioninės plėtros projektų skyriaus vedėja, interviu, Vilnius, 2016 m. lapkričio 16 d.

²⁶³ Lietuvos Respublikos Vyriausybė. 2007–2013 m. Sanglaudos skatinimo veiksmų programa. 2009.

<http://www.esparama.lt/es_parama_pletra/failai/fm/teises_aktai/Stebesenos_komiteto_nutarimai/VP3-2009-05-14.pdf>

²⁶⁴ Lietuvos Respublikos Vyriausybė. 2007–2013 m. Ekonomikos augimo veiksmų programa. 2013.

<http://www.esparama.lt/es_parama_pletra/failai/teises_aktai/Atnaujinta_EAVP_2014_06_02.pdf>

²⁶⁵ TID Kelių projektų skyriaus vedėja, interviu, Vilnius, 2016 m. lapkričio 8 d.

²⁶⁶ TID Regioninės plėtros projektų skyriaus vedėja, interviu, Vilnius, 2016 m. lapkričio 16 d.

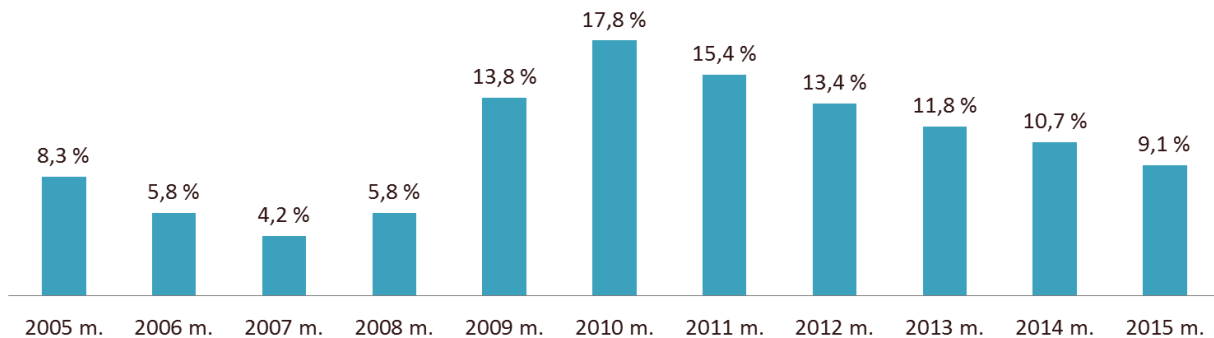
²⁶⁷ LR SusMin Biudžeto ir valstybės turto valdymo departamento ES paramos koordinavimo skyriaus vedėjas, interviu, Vilnius, 2016 m. lapkričio 16 d.

atrenkant kokybiškus paslaugų rangovus²⁶⁶. Šiuo atveju, įgyvendinant 2007–2013 m. ES remtus transporto sektoriaus projektus, darbuotojų patirtis, įgyta 2004–2006 m. ES finansavimo laikotarpiu, buvo itin vertinga. Su ES struktūrinių fondų investicijų įgyvendinimu susijusių specialistų patirtį ir kompetencijas kaip projektų rezultatams svarbų veiksnį įvairiais būdais nurodė 18,4 % apklausos respondentų.

Išoriniai projektų rezultatams įtakos turėję veiksniai

- **Ekonominė krizė ir dėl jos sulėtėjęs šalies gyventojų vartojimas.** 2009 m. šalį ir pagrindines importo / eksporto rinkas paveikusi pasaulinė ekonominė krizė ženkliai ir ilgam laikui sumažino vartojimą, kuris lėmė mažesnį krovinių pervežimo visomis transporto šakomis poreikį (remiantis Lietuvos statistikos departamento duomenimis, 2008–2010 m. galutinės vartojimo išlaidos sumažėjo -14,1 % nuo 27,4 mlrd. Eur iki 23,5 mlrd. Eur). Pakilęs nedarbas (žr. Pav. 66) sumažino nukeliamųjų atstumų apimtį.

Pav. 66: Nedarbo lygio dinamika Lietuvoje 2005–2015 m., %



Šaltinis: Lietuvos statistikos departamentas

- **Strateginių prioritetų keitimasis.** Besikeičiantys tarptautiniu ir nacionaliniu lygmeniu nustatomi transporto sektoriaus plėtros prioritetai turėjo didelės įtakos individualių projektų sėkmei ir sukurtų produktų išnaudojimui, tęstinumo ir tolimesnės raidos užtikrinimui. Šio veiksnio įtaką projektų rezultatyvumui įvairiais būdais atpažino 20,4 % apklausoje dalyvavusių paramos gavėjų. Prioritetų keitimasis 2007–2013 m. ES struktūrinių fondų finansavimo laikotarpiu išskirtinas oro transporto sektoriuje: Tarptautinio Palangos oro uosto atveju, dėl strateginių nuostatų pasikeitimo 2007–2013 m. laikotarpiu priimtas sprendimas nevykdyti šiaurinio orlaivių riedėjimo tako statybų iki šiol riboja oro uosto plėtrą²⁶⁸.
- **Rangovų atliekamų darbų kokybė.** Įgyvendinamų ES intervencijų rezultatams ypač reikšmingą įtaką turi veiksams atlikti samdomi rangovai^{268, 269} – jų kompetencijos ir atliekamų darbų kokybė. Pvz., dėl pasitaikiusių klaidų techniniuose projektuose statybos rangos darbai nebuvo pradėti atlikti laiku.
- **Komplikuotos žemės nusavinimo procedūros.** Dalį žemesnių, nei planuota, projektų rezultatų lėmė ilgai užsitęsę administraciniai procesai; ypač – naujiems automobilių / geležinkelių keliams tiesti reikalingų žemės valdų nusavinimo procedūros (2007–2013 m. laikotarpiu jos tapo kliuviniu efektyviam projektų įgyvendinimui²⁷⁰). Didžiausios įtakos tai turėjo geležinkelių plėtros

²⁶⁸ VJ „Lietuvos oro uostai“ Palangos filialo vyriausiasis inžinierius, interviu, Vilnius, 2016 m. lapkričio 15 d.

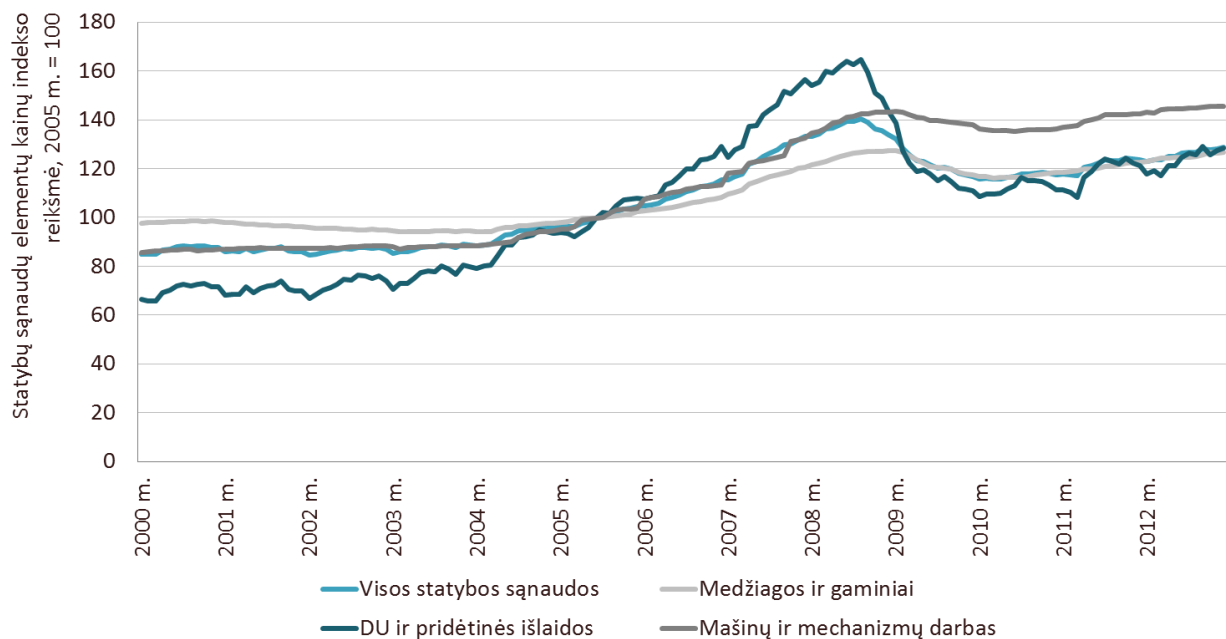
²⁶⁹ VJ „Vidaus vandens kelių direkcija“ Kelių ir hidrotechnikos statinių priežiūros tarnybos viršininkas, interviu, Kaunas, 2016 m. lapkričio 15 d.

²⁷⁰ LAKD Finansinės paramos projektų administravimo skyriaus vedėjas, interviu, Vilnius, 2016 m. lapkričio 9 d.

projektams²⁷¹, pietinio Vilniaus aplinkkelio tiesimui²⁷². Iki 2014 m. taikyta tvarka lėmė tai, jog, esant žemės nusavinimo poreikiui, projekto vystymas (rangos darbai) negalėjo būti pradėtas nepasibaigus teisiniams procesams dėl žemės nusavinimo. Pažangiu sprendimu laikoma tai, jog nuo 2014 m. žemės nusavinimo procedūros pasikeitė (nusavinant žemes bei nekilnojamąjį turtą, pirmiausia šio turto savininkui paskiriama kompensacija, dėl kurios vėliau galima bylinėtis, tačiau projektų vystymas tuo metu jau gali būti pradėdamas)²⁷³.

- **Ekonominės krizės metu kritusios statybos rangos kainos.** Dėl kilusios ekonominės krizės nekilnojamojo turto kainos kartu su statybos rangos darbų įkainiais ženkliai nukrito^{274, 275, 276} (žr. Pav. 67). Tai leido pasiekti didesnes produktų, kuriems įgyvendinti reikėjo statybos rangos darbų, apimtis, lyginant su planuotais rodikliais; pasiekti projektų biudžetų sutaupymus, įgyvendinant projektus, kurių sąnaudos buvo numatytos remiantis prieš ekonominę nuosmukį rinkoje vyravusiomis statybų sąnaudų kainomis.

Pav. 67: Statybų sąnaudų elementų kainų indekso raida 2000–2012 m., 2005 m. = 100



Šaltinis: Lietuvos statistikos departamentas

- **Konkurencinė aplinka, geopolitinė situacija.** Didelės įtakos krovinių pervežimo pasiskirstymui, tranzito poreikiui turi užsienio valstybių transporto plėtros sprendimai, krovinių aptarnavimo centrų išdėstymas. Kaimyninių jūrų uostų plėtra yra ypač aktuali Klaipėdos valstybinio jūrų uosto projektų rezultatams²⁷⁷; geležinkelių – AB „Lietuvos geležinkeliai“ įgyvendintiems projektams^{278, 279}.

²⁷¹ TID Geležinkelių projektų skyriaus vedėjas, interviu, Vilnius, 2016 m. lapkričio 8 d.

²⁷² Vilniaus m. sav. administracijos Miesto ūkio ir transporto departamento specialistai, interviu, Vilnius, 2016 m. lapkričio 14 d.

²⁷³ AB „Lietuvos geležinkeliai“ „Rail Baltica“ direkcijos direktorius, interviu, Vilnius, 2016 m. lapkričio 16 d.

²⁷⁴ LR SusMin ES paramos koordinavimo skyriaus specialistai, interviu, Vilnius, 2016 m. lapkričio 8 d.

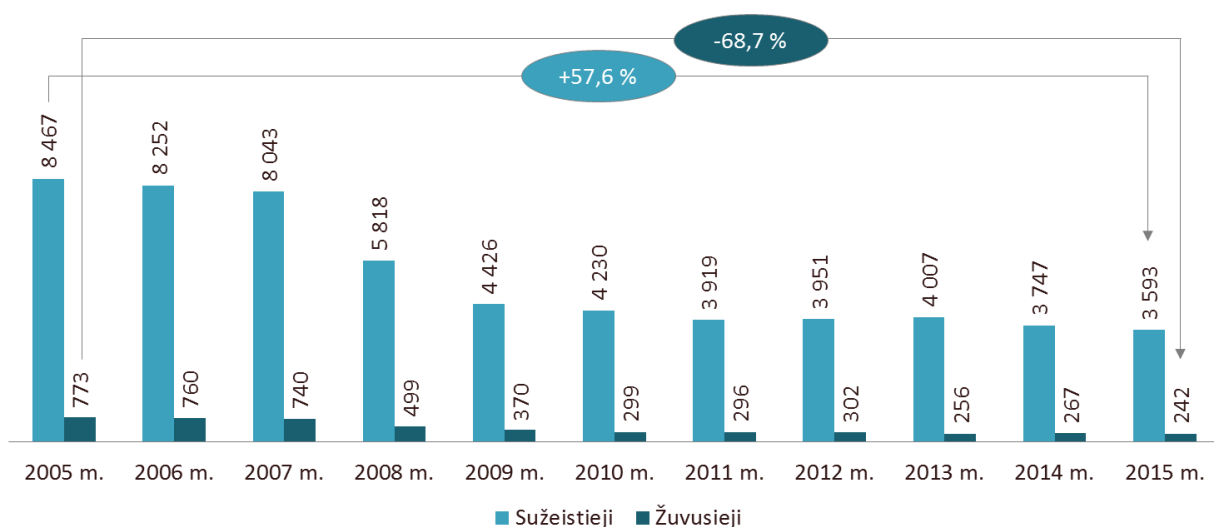
²⁷⁵ TID Kelių projektų skyriaus vedėja, interviu, Vilnius, 2016 m. lapkričio 8 d.

²⁷⁶ LAKD Finansinės paramos projektų administravimo skyriaus vedėjas, interviu, Vilnius, 2016 m. lapkričio 9 d.

²⁷⁷ VĮ „Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija“ Plėtros skyriaus viršininkas ir specialistai, interviu, Klaipėda, 2016 m. lapkričio 15 d.

- **Infrastruktūros operatorių, vežėjų komerciniai sprendimai.** Efektyviam sukurtos / atnaujintos infrastruktūros panaudojimui (ypač – oro transporto sektoriuje) turi komerciniai operatorių, vežėjų sprendimai. Pvz., nuo oro vežėjų priklausantys skrydžių grafikai tiesiogiai veikia oro uostuose aptarnaujamų keleivių skaičių²⁷⁹.
- **Auganti automobilizacija.** Lietuvoje ypač aktuali automobilizacija (automobilių, tenkančių fiksuotam šalies gyventojų skaičiui) (žr. Pav. 6) turėjo neigiamą įtaką automobilių kelių pralaidumo didinimui, keliuose sutaupyto laiko, matuojamo automobilių val., rodiklio siekimui²⁸⁰.
- **Auganti vairuotojų kultūra.** Socialinio švietimo, didelio mirtingumo automobilių keliuose temos aktualizavimo viešojoje erdvėje²⁸¹ projektai, įgyvendinami kartu su 2007–2013 m. ES intervencijų apimtyje diegiamomis inžinerinėmis eismo saugos priemonėmis, ženkliai prisidėjo prie eismo įvykiuose sužalotų ir žuvusių asmenų skaičiaus mažinimo (žr. Pav. 68).

Pav. 68: Lietuvos keliuose žuvusiųjų ir sužeistųjų pokytis 2005–2015 m.



Šaltinis: Lietuvos statistikos departamentas

- **Neigiama tarptautinė migracija, gyventojų skaičiaus mažėjimas.** Sparčiai mažėjantis Lietuvos gyventojų skaičius, ekonominio nuosmukio metu ypač išaugusi neigiama tarptautinė migracija (žr. Pav. 69) tiesiogiai lėmė rodiklių, susijusių su įvairių transporto sektorių keleiviais, siekimą. Neigiama demografinė tendencija turi įtakos vienam pagrindinių – stebimų keleivių km rodiklio – mažėjimui (žr. Pav. 4).

²⁷⁸ AB „Lietuvos geležinkeliai“ vyriausiasis ekonomistas, interviu, Vilnius, 2016 m. lapkričio 16 d.

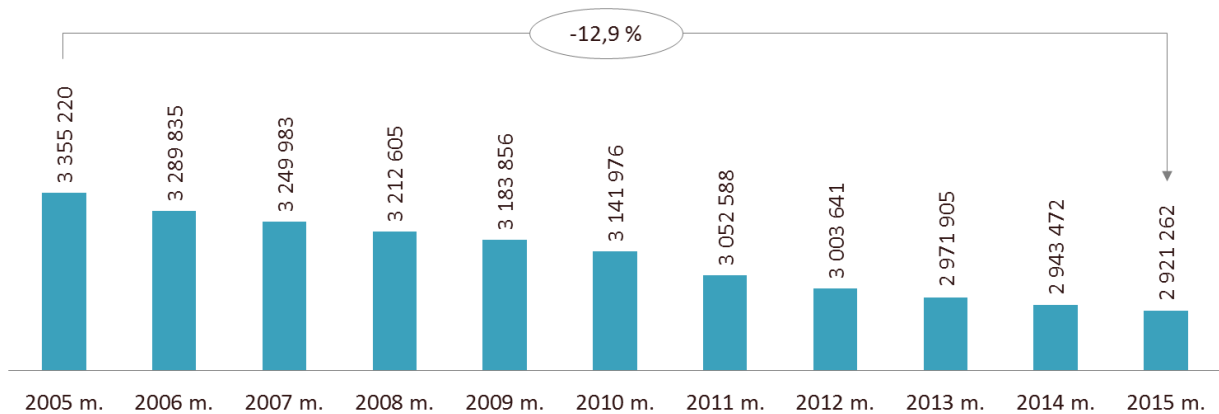
²⁷⁹ VJ „Lietuvos oro uostai“ finansinių išteklių vadovė, interviu, Vilnius, 2016 m. lapkričio 7 d.

²⁸⁰ LR SusMin Kelių transporto ir civilinės aviacijos politikos departamento direktorius, interviu, Vilnius, 2016 m. lapkričio 11 d.

²⁸¹ Lietuvos automobilių kelių direkcija prie LR Susisiekimo ministerijos. Saugaus eismo renginiai. 2016.

<http://www.lakd.lt/lt.php/saugaus_eismo_renginiai/4467>

Pav. 69: Gyventojų skaičiaus mažėjimas 2005–2015 m., asm.



Šaltinis: Lietuvos statistikos departamentas

Projektus vykdyusių, valdžiusių ir administravusių įstaigų / institucijų įžvalgų, pirminių ir antrinių informacijos šaltinių analizės dėka išskirti pagrindiniai vidiniai ir išoriniai veiksniai, turėję įtakos projektų rezultatyvumui, finansavimo sutartyse ir strateginiuose dokumentuose (VP ir VP prieduose) nustatytų rodiklių reikšmių pasiekimui.

Pagrindiniai vidiniai veiksniai – tarpinstitucinio bendradarbiavimo ir žmogiškųjų išteklių pasirengimo kokybė (patirtis, įgūdžiai). Esminiai transporto sektoriaus projektų raidai įtakos turintys išoriniai veiksniai – ekonominė šalies raida (ypač didelį poveikį projektų įgyvendinimui turėjo ekonominis nuosmukis 2008–2010 m.), statybos rangos kainos, keičiami strateginiai, politiniai prioritetai, keblios nekilnojamojo turto nusavinimo procedūros, rangovų atliekamų darbų kokybės rizika, konkurencinė aplinka ir geopolitinė situacija, automobilizacija, gerėjanti eismo dalyvių kultūra ir gyventojų mažėjimas.

Apibendrinimas ir išvados

Atlikus įgyvendintų projektų pakankamumo vertinimą, nustatyta, kad didžioji dalis projektų buvo įgyvendinti mažesnėmis lėšomis, nei laikotarpio pradžioje numatyta SSVP ir EAVP. Tuo tarpu sutartyse ir VP numatytų rodiklių santykis svyravo nevienodai – rodiklių reikšmės sutartyse buvo arba ženkliai didesnės, arba ženkliai mažesnės.

Keičiantis Lietuvos ūkio raidai – ekonominiam kontekstui ir projektus įgyvendinančių įstaigų / institucijų poreikiams, programavimo laikotarpiu atliktos tikslingos VP ir jų prieduose pateikiamų skaitinių rodiklių reikšmių korekcijos, kurios leido realistiškiau įvertinti projektais pasiektus rezultatus. Vis dėlto, siūloma stebėsenos rodiklių reikšmes VP ir jų prieduose suvienodinti, taip išvengiant neaiškumų, kylančių administruojančioms institucijoms ir paramos gavėjams įgyvendinant projektų stebėseną.

Individualių projektų rezultatų analizė parodė, kad 27,8 % visų į Vertinimo apimtį patekusių projektų bent 1 siekiamą produkto ar rezultato rodiklį pasiekė didesne nei 125 % apimtimi, 10,9 % – projektų siektų rezultatų nepasiekė; jų rezultatyvumas bent 1 siekiamo produkto ar rezultato rodiklio atveju yra mažesnis už 75 %. Tokius projektų rezultatų rodiklius galimai lėmė išoriniai ar vidiniai veiksniai: tinkami žmogiškieji išteklių, produktyvus tarpinstitucinis bendradarbiavimas, auganti automobilizacija, ekonominė krizė, gyventojų skaičiaus mažėjimas, konkurencinė aplinka, geopolitinė situacija, ilgos žemės nusavinimo procedūros, strateginių prioritetų kaita ir kt. Vertinama, jog didesnę dalį projektų viršijo numatytas rodiklių reikšmes arba jas pasiekė kaip planuota. Dėl šios priežasties daroma išvada, kad įgyvendinti projektai buvo pakankami planuotoms rodiklių reikšmėms pasiekti.

4.5. Investuotų lėšų įtaka horizontaliųjų prioritetų įgyvendinimui

Šiame skyriuje atsakoma į Vertinimo klausimą:

- Kokią įtaką investuotos lėšos turi horizontaliųjų prioritetų įgyvendinimui?

Analizei atlikti naudojama pirminių ir antrinių – strateginių ES intervencijas programavusių dokumentų (SSVP²⁸², EAVP²⁸³) ir ES finansavimo įtaką horizontaliesiems prioritetams nagrinėjančių²⁸⁴ – šaltinių analizė.

Horizontalieji prioritetai apjungia pagrindines investicijų kryptis, išskirtas Lietuvos 2007–2013 m. ES struktūrinės paramos panaudojimo strategijoje²⁸⁵. Aktualiose veiksmų programose (SSVP ir EAVP) išskiriami 4 horizontalieji prioritetai:

- Darnus vystymasis;
- Lygios galimybės;
- Informacinė visuomenė;
- Regioninė plėtra.

Darnaus vystymosi bei lygių galimybių prioritetų įgyvendinimas privalomas visiems projektams pagal ES struktūrinės paramos panaudojimo reikalavimus. Kiti 2 prioritetai VP išskirti atsižvelgiant į programavimo laikotarpio numatytus poreikius šalies viduje.

Darnus vystymasis

Šis prioritetas apibrėžiamas kaip ekonomikos, socialinės plėtros ir aplinkos apsaugos tikslų derinimas atkreipiant dėmesį į daugialypę jų tarpusavio priklausomybę bei numatomus įgyvendinimo padarinius. 2007–2013 m. strategijoje bei veiksmų programose darnus vystymasis suvokiamas kaip socialinio, aplinkosauginio ir ekonominio aspektų sąveikumas. Pagrindiniai darnaus vystymosi tikslai:

- Klimato kaitos švelninimas ir prisitaikymas;
- Transporto vystymas, mažinant neigiamą poveikį aplinkai;
- Darnios gamybos ir vartojimo skatinimas;
- Geresnis gamtinių išteklių valdymas;
- Kova su socialine atskirtimi ir skurdu;
- Grėsmės visuomenės sveikatai mažinimas;
- Demografijos ir emigracijos sukeltų problemų mažinimas.

Lygios galimybės

Šis prioritetas apima moterų ir vyrų lygybę bei nediskriminavimo politiką. Rengiant, įgyvendinant programas ir projektus, turi būti užtikrinama moterų ir vyrų lygybė, užkertamas kelias bet kokiai diskriminacijai dėl lyties, rasės ar etninės kilmės, religijos ar tikėjimo, negalios, amžiaus ar seksualinės orientacijos. Pagrindiniai lygių galimybių tikslai:

²⁸² Lietuvos Respublikos Vyriausybė. 2007–2013 m. Sanglaudos skatinimo veiksmų programa. 2009. <http://www.esparama.lt/es_parama_pletra/failai/fm/teises_aktai/Stebesenos_komiteto_nutarimai/VP3-2009-05-14.pdf>

²⁸³ Lietuvos Respublikos Vyriausybė. 2007–2013 m. Ekonomikos augimo veiksmų programa. 2013. <http://www.esparama.lt/es_parama_pletra/failai/teises_aktai/Atnaujinta_EAVP_2014_06_02.pdf>

²⁸⁴ Horizontaliųjų prioritetų įgyvendinimo priežiūros darbo grupė. Horizontaliųjų prioritetų įgyvendinimo įsisavinant 2007–2013 metų Europos Sąjungos struktūrinę paramą gairėms. 2009. <<http://www.esparama.lt/formos-pareiskejams/horizontaliuju-prioritetu-igyvendinimo-gaires>>

²⁸⁵ Nacionalinė bendroji strategija: Lietuvos 2007–2013 metų Europos Sąjungos Struktūrinės paramos panaudojimo strategija konvergencijos tikslui įgyvendinti. 2012 m. rugsėjo 25 d. <http://www.esparama.lt/es_parama_pletra/failai/fm/failai/Visos_patvirtintos_priemones/strategija_20120925.pdf>

- Vienodos moterų ir vyrų ekonominės padėties siekis;
- Šeimos ir darbo įsipareigojimų derinimo galimybių didinimas;
- Vienodo moterų ir vyrų dalyvavimo priimant sprendimus skatinimas;
- Diskriminuojančio požiūrio į moterų ir vyrų vaidmenis ekonominėje veikloje kaita;
- Bendro visuomenės supratimo antidiskriminacijos srityje didinimas.

Informacinė visuomenė

Prioritetas apibrėžiamas kaip ekonominio augimo ir darbo vietų atsiradimo veiksnys, apimantis naujų informacinių technologijų paslaugų ir funkcijų kūrimą bei jų naudotojų aprūpinimą ir kompetencijos didinimą. EAVP Informacinė visuomenė išskiriama ne tik kaip vienas iš horizontaliųjų prioritetų, bet ir kaip atskiras programos prioritetas. Pagrindiniai informacinės visuomenės tikslai:

- Gyventojų kompetencijos IRT srityje kėlimas;
- Elektroninio turinio ir paslaugų plėtra;
- IRT naudojimo viešajame ir privačiame sektoriuje skatinimas.

Regioninė plėtra

Prioritetas apibrėžiamas kaip socialinių ir ekonominių skirtumų tarp atskirų šalies regionų ir regionų viduje mažinimas. Juo norima derinti investicijas į infrastruktūrą, žmogiškuosius išteklius ir verslo konkurencingumą skirtingo išsivystymo lygio regionuose bei valstybėse. Pagrindiniai regioninės plėtros tikslai:

- Teritorinės socialinės sanglaudos tarp regionų ir jų viduje didinimas;
- Miesto ir kaimo gyvenamųjų vietovių integracijos didinimas.

Remiantis „Horizontaliųjų prioritetų įgyvendinimo įsisavinant 2007–2013 metų Europos Sąjungos struktūrinę paramą gairėmis“²⁸⁶, konkretūs rodikliai, skirti įvertinti horizontaliųjų prioritetų įgyvendinimą projektų lygmenyje, nagrinėjamiems SSVP bei EAVP priemonėms nėra nurodomi. Vis dėlto, atsižvelgiant į išvardintus pagrindinius horizontaliųjų prioritetų tikslus, EAVP ir SSVP apimtyje įgyvendinti skirtingų transporto sričių tobulinimo ir plėtros projektai tiesiogiai ir netiesiogiai prisidėjo prie būtinųjų horizontaliųjų prioritetų įgyvendinimo. Lentelėje (žr. Lent. 33) pateikiamas detalesnis įgyvendintų ES finansavimo priemonių įtakos horizontaliųjų prioritetų įgyvendinimui paaiškinimas.

Lent. 33: Transporto sektoriaus plėtros projektų įtaka horizontaliųjų ES prioritetų įgyvendinimui

Horizontalusis prioritetas	Priemonės, turėjusios įtakos	Paaiškinimas
Darnus vystymasis	<ul style="list-style-type: none"> • VP3-3.3-SM-01-V „Kompleksinė ekologiško viešojo transporto plėtra“; • VP2-4.3-SM-01-V „Kelių ir geležinkelių tinklo tobulinimas gerinant saugų eismą ir mažinant neigiamą poveikį aplinkai“; • VP2-4.4-SM-02-R „Savivaldos transporto infrastruktūros modernizavimas ir plėtra“; • VP2-4.5-SM-01-V „Sąlygų regioninei laivybai gerinimas, keleivių aptarnavimo pajėgumų tobulinimas“; 	<p>Priemonių apimtyje įgyvendinama kelių, geležinkelių, vandens, oro transporto plėtra ir vystymas valstybiniu lygmeniu – modernizuojama transporto, aptarnavimo infrastruktūra, diegiamos saugumo priemonės.</p> <p>Dėmesys taip pat skiriamas aplinkai ir jos apsaugai –</p>

²⁸⁶ Horizontaliųjų prioritetų įgyvendinimo priežiūros darbo grupė. Horizontaliųjų prioritetų įgyvendinimo įsisavinant 2007–2013 metų Europos Sąjungos struktūrinę paramą gairėms. 2009. <<http://www.esparama.lt/formos-pareiskejams/horizontaliuju-prioritetu-igyvendinimo-gaires>>

Horizontalusis prioritetas	Priemonės, turėjusios įtakos	Paaiškinimas
	<ul style="list-style-type: none"> VP2-5.2-SM-01-V „Krovinių ir keleivių aptarnavimo infrastruktūros plėtra Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste“; VP2-5.3-SM-01-V „Tarptautinių oro uostų keleivių terminalų išplėtimas, skrydžių saugos ir aviacijos saugumo priemonių diegimas“; VP2-5.4-SM-01-V „Saugų eismą gerinančios inžinerinės infrastruktūros diegimas, miestų aplinkkelių tiesimas“. 	<p>finansuojamos priemonės apima ekologiško viešojo transporto plėtrą, neigiamo poveikio aplinkai mažinimą.</p>
Lygios galimybės	<ul style="list-style-type: none"> VP3-3.3-SM-01-V „Kompleksinė ekologiško viešojo transporto plėtra“; VP2-4.3-SM-01-V „Kelių ir geležinkelių tinklo tobulinimas gerinant saugų eismą ir mažinant neigiamą poveikį aplinkai“; VP2-4.4-SM-01-V „Valstybinės reikšmės kelių ir geležinkelių infrastruktūros techninių parametru gerinimas“; VP2-4.4-SM-02-R „Savivaldos transporto infrastruktūros modernizavimas ir plėtra“; VP2-4.5-SM-01-V „Sąlygų regioninei laivybai gerinimas, keleivių aptarnavimo pajėgumų tobulinimas“; VP2-5.1-SM-01-V „Transeuropinės reikšmės automobilių kelių infrastruktūros pralaidumo didinimas, techninių parametru gerinimas“; VP2-5.1-SM-02-V „Transeuropinės reikšmės geležinkelio linijų modernizavimas ir plėtra, reikiamos infrastruktūros sukūrimas viešiesiems logistikos centrams steigti“; VP2-5.2-SM-01-V „Krovinių ir keleivių aptarnavimo infrastruktūros plėtra Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste“; VP2-5.3-SM-01-V „Tarptautinių oro uostų keleivių terminalų išplėtimas, skrydžių saugos ir aviacijos saugumo priemonių diegimas“; VP2-5.4-SM-01-V „Saugų eismą gerinančios inžinerinės infrastruktūros diegimas, miestų aplinkkelių tiesimas“. 	<p>Horizontaliojo prioriteto įgyvendinimas vertinamas kaip duotybė, kadangi projektuose, įstatymuose ar kituose dokumentuose nėra numatyta apribojimų, draudžiančių tam tikrų žmonių naudojimąsi sukurtomis viešosiomis gėrybėmis transporto sektoriuje.</p> <p>Įgyvendintų projektų apimtyje sukurtais produktais – naujai nutiestais ar rekonstruotais automobilių, geležinkelių, dviračių takais, tiltais, oro uostų terminalais, kita infrastruktūra – nevaržomai gali naudotis visi žmonės nepaisant lyties, religijos ar kitų skirtumų.</p>
Regioninė plėtra	<ul style="list-style-type: none"> VP2-4.4-SM-01-V „Valstybinės reikšmės kelių ir geležinkelių infrastruktūros techninių parametru gerinimas“; VP2-4.5-SM-01-V „Sąlygų regioninei laivybai gerinimas, keleivių aptarnavimo pajėgumų tobulinimas“; VP2-5.1-SM-01-V „Transeuropinės reikšmės automobilių kelių infrastruktūros pralaidumo didinimas, techninių parametru gerinimas“; VP2-5.1-SM-02-V „Transeuropinės reikšmės geležinkelio linijų modernizavimas ir plėtra, reikiamos infrastruktūros sukūrimas viešiesiems logistikos centrams steigti“; VP2-5.3-SM-01-V „Tarptautinių oro uostų keleivių terminalų išplėtimas, skrydžių saugos ir aviacijos saugumo priemonių diegimas“. 	<p>Įgyvendinant transporto sektoriaus projektus, vykdyta kelių plėtra tiek valstybinės reikšmės, tiek savivaldybių lygmens keliuose, transeuropinės reikšmės keliuose. Taip pat vykdyta plėtra, susijusi su regionine laivyba, tarptautiniais skrydžiais, taip sukuriant tolygų visų rūšių transporto vystymąsi šalyje bei regione.</p>
Informacinė visuomenė	<p>Informacinės visuomenės horizontaliojo prioriteto įgyvendinimas LR SusMin administruotų transporto sektoriaus priemonių apimtyje nėra išmatuojamas, kadangi projektai orientuoti į</p>	

Horizontalusis prioritetas	Priemonės, turėjusios įtakos	Paaiškinimas
	„kietąsias“ – inžinerines – investicijas. Didesnę įtaką transporto sektoriuje šio prioriteto įgyvendinimui galimai turėjo kitos institucijos – Informacinės visuomenės plėtros komiteto – administruojama priemonė, skirta informacinių sistemų diegimui ir plėtrai transporto sektoriuje (VP2-3.1-IVPK-03-V „Intelektualios valdymo sistemos“) ²⁸⁷ .	

Šaltinis: sudaryta autorių

Įgyvendinant į Vertinimo apimtį patenkančius 2007–2013 m. laikotarpiu ES struktūrinių fondų lėšomis finansuotus projektus, veiksmų programose (SSVP ir EAVP) numatyta prisidėti prie 4 horizontaliųjų prioritetų įgyvendinimo:

- Darnaus vystymosi;
- Lygių galimybių;
- Informacinės visuomenės;
- Regioninės plėtros.

Įgyvendinti projektai stipriai prisidėjo prie vykdomos regioninės plėtros bei darnaus vystymosi, kadangi jie buvo orientuoti į visų rūšių transporto plėtrą, atskirčių mažinimą tarp Lietuvos regionų / tarp Lietuvos ir kitų ES valstybių-narių.

Horizontaliųjų prioritetų įgyvendinimas pagal veiksmų programas ir jų priedus

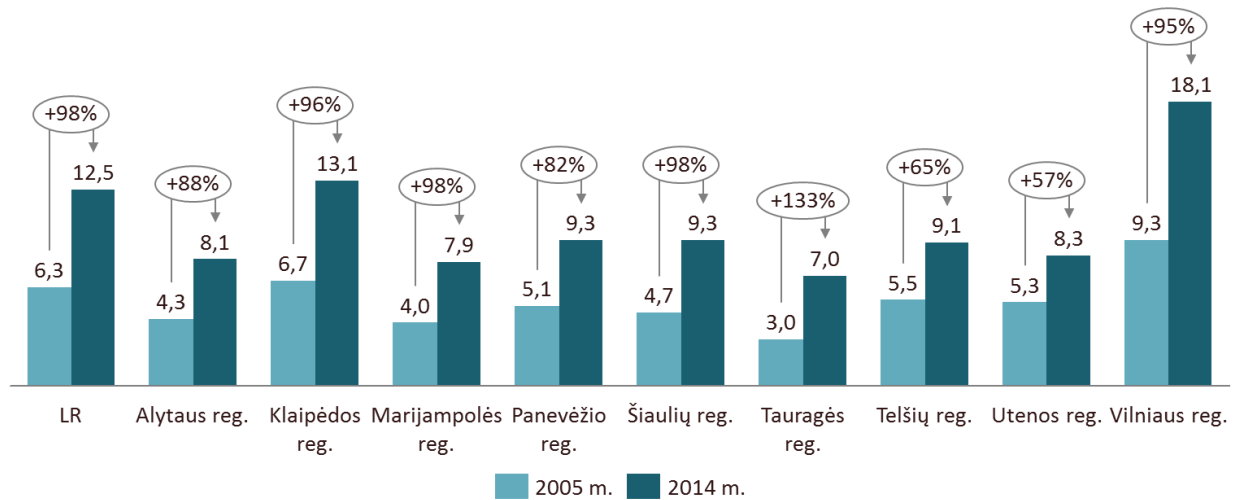
Kartu su EAVP, SSVP bei programų priedais buvo sudarytos gairės, numatančios horizontaliųjų prioritetų įgyvendinimą, vykdant ES struktūrinės paramos projektus²⁸⁸. Gairėse nurodyti pagrindiniai prioriteto tikslai, tikslinės grupės, pavyzdžiai bei įgyvendinimo rodikliai. Pastarieji nurodyti kiekvienam VP prioritetui atskirai, atsižvelgiant į VP bei jų prieduose nurodytus susijusius rodiklius.

Duomenys vertinami pagal 3 prioritetus, aktualius transporto sektoriui – SSVP 3 prioritetą „Aplinka ir darnus vystymasis“, EAVP 4 prioritetą „Esminė ekonominė infrastruktūra“ ir 5 prioritetą „Transeuropinių transporto tinklų plėtra“. Pagal gairėse²⁸⁸ pateikiamus duomenis, veiksmų programose bei jų prieduose pateikti transporto sektoriaus stebėsenos rodikliai nebuvo tiesiogiai susiję su horizontaliųjų prioritetų įgyvendinimu. Atsižvelgiant į tai, svarbu, kad kitais finansavimo periodais VP bei jų prieduose būtų užtikrinti horizontaliųjų prioritetų stebėsenos rodikliai visiems numatytiems prioritetams.

Šio Vertinimo metu, kaip regioninės plėtros horizontaliojo prioriteto įgyvendinimo indikatorius, nagrinėti pokyčiai Lietuvos regionuose. Toliau (žr. Pav. 70) pateikiami BVP *per capita* (tūkst. Eur) pokyčiai visuose Lietuvos regionuose 2005–2014 m. laikotarpiu. Pažymėtina, jog didžiausi pokyčiai fiksuojami Kauno ir Tauragės regionuose.

²⁸⁷ Lietuvos Respublikos finansų ministerija. ES struktūrinė parama 2007–2013 m. 2011. <<http://www.esparama.lt/>>

²⁸⁸ Horizontaliųjų prioritetų įgyvendinimo priežiūros darbo grupė. Horizontaliųjų prioritetų įgyvendinimo įsisavinant 2007–2013 metų Europos Sąjungos struktūrinę paramą gairės. 2009.

Pav. 70: BVP *per capita* skirtinguose Lietuvos regionuose, 2005–2014 m., tūkst. Eur ir %

Šaltinis: Lietuvos statistikos departamentas

2005–2014 m. laikotarpiu pastebimas ženklus BVP *per capita* skirtinguose šalies regionuose augimas. Tai patvirtina ir ankstesnėse ataskaitose nagrinėti teritorijų BVP, regionų gyventojų vidutinio darbo užmokesčio konvergencija (žr. 3.2.3). Vis dėlto, Lietuvos regionų tarpe kuriamo BVP augimas išliko nevienodas – visu nagrinėjamoju laikotarpiu išsiskiriantis dideliu BVP *per capita* išliko Vilniaus regionas; mažiausias BVP *per capita* fiksuojamas Tauragės regione. Tai leidžia manyti, jog horizontalusis darnaus vystymosi prioritetą vis dar išliko ilgalaikiu Lietuvos iššūkiu.

Apibendrinimas ir išvados

Horizontalieji prioritetai apjungia visas veiksmų programų investicijų kryptis, todėl jų įgyvendinimas turi egzistuoti ir būti validus visuose projekto lygmenyse. Nagrinėjami transporto sektoriaus projektai ženkliai prisideda prie šių prioritetų įgyvendinimo, kadangi jų įgyvendinimo metu skatinama darni regioninė plėtra bei lygios galimybės. Kita vertus, projektai prie prioritetų įgyvendinimo prisideda ir netiesiogiai – informacinės visuomenės prioritetą transporto sektoriuje užtikrinamas įgyvendinant kitus susijusius projektus. Pastebėta, jog nors regionų plėtra vykdoma intensyviai, BVP *per capita* rodiklių reikšmės tarp regionų analizuojamoju laikotarpiu nepasiekė pilnos konvergencijos; vertinama, jog sanglaudos skatinimas per darnaus vystymosi priemones išlieka ilgalaikiu šalies prioritetu.

4.6. Pasięktų rezultatų tęstinumas

Šiame Vertinimo ataskaitos skyriuje siekiama atsakyti į pasięktų rezultatų tęstinumą skatinantį įvertinti Vertinimo klausimą:

- Kaip sukurtais rezultatais bus naudojamos ateityje?

Loginių intervencijų modelių (žr. skyrių 3.2.1) kontekste atliekama pirminių ir antrinių informacijos šaltinių analizė (projektų apimtis, sukurti produktai ir rezultatai identifikuojami naudojantis portalo *esparama.lt*²⁸⁹, SFMIS duomenimis), sisteminamos su paramos skirstymu, administravimu, valdymu ir projektų įgyvendinimu susijusių institucijų atstovų interviu ir apklausos metu surinktos įžvalgos. Remiantis ekspertiniu vertinimu, skyriuje identifikuojami pagrindiniai vidaus / išorės veiksniai, galintys turėti reikšmingos įtakos vertinamų projektų rezultatų tęstinumui.

4.6.1. Projektų rezultatų tęstinumo vertinimas

Fizinis projektų rezultatų tęstinumas – integrali finansavimo sutarčių sąlyga

Nagrinėjant projektų įgyvendinimo metu sukurtų produktų ir rezultatų tęstinumą užtikrinimą, privalu pažymėti, jog projektų rengėjai yra įpareigoti išlaikyti tinkamą jų būklę ir sudaryti palankias sąlygas jų eksploatavimui, kaip nurodyta projektų finansavimo sutartyse. Parengtuose vertinamų priemonių PFSA nurodoma, jog „projekto vykdytojas nuo projekto finansavimo ir administravimo sutarties įsigaliojimo ir 5 metus po projekto pabaigos be TID ir (arba) Susisiekimo ministerijos raštiško sutikimo neturi teisės perleisti, parduoti, įkeisti turto ar kitokiu būdu suvaržyti daiktinių teisių į turtą, kuriam įsigyti ar sukurti skiriamos projekto finansavimo lėšos“²⁹⁰. Vertinama, jog projekto tęstinumas yra užtikrinamas, jei projekto metu sukurtų rezultatų tolesniam naudojimui yra sudarytos finansinės prielaidos, t. y., sukurtas ar įsigytas iš finansavimo lėšų turtas yra išlaikomas ir yra užtikrinamas tinkamas jo eksploatavimas. Taigi, sukurto turto tęstinumas turi būti laikomas teisiškai įtvirtinta prielaida; vis dėlto, toliau nagrinėjamos projektų rengėjų ir kitų susijusių šalių atstovų įžvalgos indikuoja tam svarbius vidaus / institucinius bei išorės veiksnius.

Pažymėtina, jog bent 5 metus nuo projekto įgyvendinimo paramos gavėjai turi užtikrinti tinkamą ES lėšomis sukurto turto eksploatavimą, būklės palaikymą. Tai yra įtvirtinta kiekvienoje finansavimo sutartyje.

Eksploatacines išlaidas projektų rezultatams palaikyti pareiškėjai užtikrina per egzistuojančius finansinius mechanizmus

Didžioji dauguma (83,7 %) apklausos, skirtos transporto sektoriaus projektus 2007–2013 m. įgyvendinusioms institucijoms, respondentų teigė, jog projektų metu sukurtų rezultatų palaikymo (eksploatacinių išlaidų padengimo) mechanizmai (pvz., reinvesticijų, infrastruktūros būklės palaikymui naudojamos lėšos iš akcizų, rinkliavų) buvo / yra tinkami ir efektyvūs. Toliau pateikiamos pagrindinės su sukurtų rezultatų eksploatavimu susijusios įžvalgos:

- **Įgyvendinus projektus, eksploataciniai infrastruktūros kaštai ženkliai sumažėjo.** 2007–2013 m. ES finansavimo periodo metu įgyvendinti transporto sektoriaus projektai savo specifika buvo orientuoti į esamos infrastruktūros atnaujinimą^{291, 292}: renovuoti, asfaltuoti automobilių keliai, geležinkelių linijos, modernizuota oro uostų infrastruktūra. Mažesnė dalis investicijų buvo skirta

²⁸⁹ Lietuvos Respublikos finansų ministerija. ES struktūrinė parama 2007–2013 m. 2016 lapkričio mėn. <<http://www.esparama.lt/>>

²⁹⁰ Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2010 m. rugsėjo 14 d. įsakymas Nr. 3-561 „Dėl VP3-3.3-SM-01-v priemonės „Kompleksinė ekologiško viešojo transporto plėtra“ projektų finansavimo sąlygų aprašo patvirtinimo“. Valstybės žinios, 2010, Nr. 109-5598.

²⁹¹ TID Geležinkelių projektų skyriaus vedėjas, interviu, Vilnius, 2016 m. lapkričio 8 d.

²⁹² VĮ „Lietuvos oro uostai“ finansinių išteklių vadovė, interviu, Vilnius, 2016 m. lapkričio 7 d.

naujos infrastruktūros kūrimui, pvz., aplinkkelių statybai Vilniaus mieste, naujų krantinių statybai Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste, geležinkelių eismo valdymo centrui įrengti. Dėl šios priežasties atnaujintos infrastruktūros, ypač – valstybinės ir regioninės reikšmės kelių – eksploatavimo išlaidos ženkliai sumažėjo. Investicijos padėjo mažinti infrastruktūros palaikymui būtinas degalų, remonto sąnaudas, sumažino neigiamą poveikį aplinkai. Dėl šios priežasties užtikrinti eksploatacines išlaidas projektų metu sukurtiems rezultatams didelei daliai projektų rengėjų nebuvo problematiška (esant poreikiui, projektų vykdytojai numato papildomas lėšas biudžete, bendradarbiauja su atsakingomis institucijomis, jog būtų numatomos sankcijos už turto gadinimą ir kt.).

- **Turto operavimo ir priežiūros išlaidos užtikrinamos naudojantis esamais transporto sektoriaus infrastruktūros išlaikymo mechanizmais.** Sukurto turto eksploatacinėms išlaidoms padengti naudojamos projektų pareiškėjų pajamos, gaunamos pagal nacionaliniu ir savivaldybių lygmeniu galiojusias biudžetų sudarymo tvarkas. Viena iš LR savivaldybių funkcijų – užtikrinti vietinės reikšmės kelių ir gatvių priežiūrą, taisymą, tiesimą ir saugaus eismo organizavimą. Dėl šios priežasties didžioji dauguma projektų rengėjų (LR savivaldybės) vertinamų projektų metu sukurtai / atnaujintai infrastruktūrai eksploatuoti naudojosi savivaldybių biudžeto lėšomis bei Kelių priežiūros ir plėtros programos (toliau – KPPP) dotacijomis. KPPP lėšos, skiriamos valstybinės reikšmės automobilių kelių priežiūrai ir tinkamo stovio palaikymui, yra surenkamos vadovaujantis Kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymu^{293, 294}. Geležinkelių transporto infrastruktūros atveju, išlaikymas yra finansuojamas viešosios geležinkelių infrastruktūros panaudojimo rinkliavomis, pritaikomomis prie patiriamų eksploatavimo sąnaudų. Valstybinio Klaipėdos jūrų uosto bei ES finansavimą gavusių oro uostų patiriamos infrastruktūros išlaikymo sąnaudos taip pat dengiamos jos eksploatavimo metu gaunamomis pajamomis. Tokie infrastruktūros operavimo metu patiriamų išlaidų padengimo mechanizmai galiojo dar prieš pradėdant 2007–2013 m. ES finansuotų projektų įgyvendinimą, todėl didžioji dalis paramos gavėjų laiko juos tinkamais ir efektyviais projektų metu sukurtų produktų ir rezultatų tęstinumo kontekste.
- **Išvelgiamos transporto sektoriaus infrastruktūros finansavimo nepakankamumo grėsmės.** Pažymėtina, jog ilguoju laikotarpiu atnaujintos / sukurtos infrastruktūros išlaikymui finansavimas gali būti nepakankamas. Pagrindinės galimos grėsmės – KPPP biudžeto mažėjimas, lemiamas viso šalies ūkio raidos (gyventojų ir privataus sektoriaus sumokamų mokesčių) ir įplaukų paskirstymo sprendinių. Šiuo metu numatytos išlaidos yra skirtos įprastai eksploatacinei priežiūrai, tačiau turto rekonstravimas po nenumatytų gamtinių jėgų ar katastrofų (pvz., potvyniai) yra laikomas neįvertinta grėsme. Šiame kontekste atpažįstamas poreikis universalus, „naudotojas moka“ (angl. *user pays*) principu pagrįsto kelių mokesčio įvedimui²⁹⁵. Šiuo metu tokio tipo mokestis nėra mokamas mažojoje dalyje ES valstybių-narių (Lietuva, Latvija, Estija ir Suomija), todėl, mažinant transporto infrastruktūros eksploatacijai numatytam biudžetui ir kylant lėšų nepakankamumo grėsmei, pravartu apsvarstyti papildomo finansavimo galimybę.

Projektus įgyvendinusių įstaigų / institucijų atstovai pažymi, jog, sukūrus naują / atnaujinus esamą transporto sektoriaus infrastruktūrą, eksploataciniai kaštai ženkliai sumažėjo – jų finansavimas nėra laikomas esmine projektų rezultatų tęstinumo užtikrinimo problema. Eksploatacijai skirtos lėšos dažniausiai yra užtikrinamos naudojantis turimais biudžetavimo mechanizmais: KPPP programos vykdymu, infrastruktūros naudojimo rinkliavomis. Ekspertų išvelgiamą problemą, jog pagrindinis

²⁹³ Lietuvos Respublikos Kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymas. 2000 m. spalio 12 d., Nr. VIII-2032. Valstybės žinios, 2000, Nr. 92-2873.

²⁹⁴ KPPP biudžetas surenkamas iš dalies biologinės kilmės degalų, suskystintų dujų akcizo pajamų, LR įregistruotų krovinių transporto priemonių mokesčio, kelių naudotojo mokesčio, mokesčio už naudojimąsi keliais važiuojant didžiagabaritėmis ir / ar sunkiasvorėmis transporto priemonėmis ar jų junginiais, mokesčio už eismo ribojimą, tikslinių lėšų ir lėšų už sumokėtų ar išieškotų baudų už nustatyto greičio viršijimą, užfiksuotą stacionariaja kelių eismo taisyklių pažeidimų fiksavimo įranga, įrengta valstybinės reikšmės keliuose.

²⁹⁵ LR SusMin Kelių transporto ir civilinės aviacijos departamento direktorius, interviu, Vilnius, 2016 m. lapkričio 11 d.

automobilių kelių priežiūrą finansuojantis šaltinis – KPPP – ilguoju laikotarpiu gali tapti nepakankamas sukurtų rezultatų tęstinumui užtikrinti, siūloma spręsti apsvarstant „naudotojas moka“ principu grįsto kelių mokesčio įvedimo galimybę.

Tarp nedaugelio įžvelgiamų teisinių / operacinių rezultatų tęstinumo užtikrinimo rizikų – apribojimai infrastruktūros naudojimui ir ilgai trunkanti infrastruktūros operatoriaus paieška

Teisinės sukurtų projektų rezultatų tęstinumo grėsmės didžiajai daliai atvejų nėra aktualios (tai nurodė apytikriai 50 % el. apklausos respondentų). Išskirtini pagrindiniai veiksniai, kurie, pasikeitus teisei nacionalinio ir vietinio lygmens aplinkai, gali daryti įtaką sukurtų rezultatų naudojimui ateityje:

- **Transporto infrastruktūros eksploatavimo ribojimas.** Tokie naudojimosi atnaujinta / sukurta infrastruktūra apribojimai, kaip sunkiasvorių / didžiagabaritinių kelių transporto priemonių gabenamų krovinų svorio ribojimas / apmokestinimas, greičio ribojimas, aplinkosauginių reikalavimų visų sektorių transporto priemonėms ir infrastruktūrai griežtinimas (pvz., keliamo triukšmo verčių mažinimas, kenksmingų išmetamųjų dujų kiekio mažinimas) gali lemti sumažėjusią transporto sektoriaus paslaugų pasiūlą ir infrastruktūros paklausą.
- **Pasikeitusios teisinės transporto infrastruktūros operatorių-vežėjų veiklos prielaidos.** Transporto infrastruktūra besinaudojantys visų sektorių vežėjai, kurių veikla yra reglamentuojama šalyje galiojančiais įstatymais, lemia sukurtos / atnaujintos infrastruktūros paklausą. Šis veiksnys yra ypač aktualus oro transporto srityje²⁹⁶. Teisiniai oro vežėjų veiklos ribojimai turi reikšmingą įtaką derybose su oro uostais – juridinių, infrastruktūros būklės, patiriamų sąnaudų ir kitų susijusių aplinkybių kontekste vykstančios oro uostų ir privačių oro vežėjų derybos lemia oro transporto paslaugų pasiūlą šalies ir užsienio gyventojams Lietuvos oro uostuose²⁹⁷.

Didžioji dalis respondentų, įvardinusių galimas teisinės aplinkos pokyčių keliamas grėsmes ES finansuotų projektų įgyvendinimo metu sukurtų rezultatų tęstinumui, nėra numatę jokių sprendinių, leidžiančių išvengti neigiamos tokių veiksmų įtakos. Dalis projektų rengėjų išnaudoja galimybes įsitraukti į transporto sektoriaus veiklą reglamentuojančių įstatymų, įsakymų leidybą, aktyviai seka LR ir ES teisės aktų pokyčius ir naujienas, vykdo pasiektų rezultatų viešinimą, kuria produktyvų dialogą su infrastruktūros operatoriais-vežėjais.

Išskirtiniu atveju į Vertinimo apimtį patenkančių ES intervencijų kontekste laikytini AB „Lietuvos geležinkeliai“ įgyvendinti projektai „Intermodalinio terminalo Kauno viešajame logistikos centre projektavimas ir statyba“ bei „Intermodalinio terminalo Vilniaus viešajame logistikos centre projektavimas ir statyba“. Šių terminalų įrengimas tiesiogiai siejasi su pagrindiniais strateginiais šalies siekais: Ilgalaikėje (iki 2025 m.) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategijoje²⁹⁸ įtvirtinta nuostata, jog vienas svarbiausių transporto sektoriaus plėtros projektais siektinų rezultatų yra skirtingų transporto rūšių sąveika. Siekiama ne tik kurti intermodalinius „krovinų kaimelius“, bet ir integruoti juos į Europos žemyne bei Baltijos jūros regione kuriamą transporto centrų tinklą.

Vis dėlto, remiantis SFMIS kaupiamais duomenimis, 2015 m. abiejų minėtų projektų atveju pasiekti produkto, bet ne rezultato rodikliai:

- Parengta po 1 techninį projektą (100 % rezultatyvumas);
- Pastatyta po 1 viešojo logistikos centro intermodalinį terminalą (100 % rezultatyvumas);
- Intermodaliniuose terminaluose krautų intermodalinių transporto vienetų / konteinerių kiekis, matuojamas tūkst. TEU, nėra įvertintas. Suplanuota šio rodiklio reikšmė – 27 ir 13 tūkst. TEU

²⁹⁶ VĮ „Lietuvos oro uostai“ Palangos filialo vyriausiasis inžinierius, interviu, Vilnius, 2016 m. lapkričio 15 d.

²⁹⁷ VĮ „Lietuvos oro uostai“ finansinių išteklių vadovė, interviu, Vilnius, 2016 m. lapričio 7 d.

²⁹⁸ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2005 m. birželio 23 d. nutarimas Nr. 692 „Dėl ilgalaikės (iki 2025 metų) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategijos patvirtinimo“. Valstybės žinios, 2005, Nr. 79-2860.

atitinkamai Vilniaus ir Kauno centruose. Šiuo metu užfiksuota rodiklio reikšmė abiem atvejais yra 0 TEU.

Susiklostė situacija, kada, 2007–2013 m. laikotarpiui pasibaigus (2015 m. pavasarį), sukurta intermodalinių terminalų infrastruktūra dar nėra naudojama pilnu pajėgumu, kadangi savo veiklos terminaluose dar nevysto infrastruktūros operatoriai – koncesioninkai²⁹⁹. Nors sukurtos infrastruktūros panaudojamumas ateityje yra vertinamas optimistiškai²⁹⁹, formuojant ES intervencijas ateityje, siūloma daugiau dėmesio kreipti į aktyvesnę infrastruktūra operuosiančių subjektų atranką ir konkrečių veiklų, apribojimų ir sąlygų suformavimą kuo ankstyvesniame projekto vystymo etape. Tai leistų projektų rezultatus pradėti įgyvendinti laiku ir išnaudoti sukurtus infrastruktūros pajėgumus pilnu pajėgumu.

Nors apytikriai pusė tyrime dalyvavusių 2007–2013 m. ES paramos gavėjų neįžvelgė teisinių / operacinių grėsmių, kylančių jų sukurtų rezultatų tęstinumui, išskiriamas potencialiai griežtinamas eksploatacijos naudojimo reglamentavimas ir infrastruktūra besinaudojančių vežėjų veiklos pokyčių rizika. Pažymėtina, jog 2 analizuojamu laikotarpiu įgyvendinti projektai – intermodalinių terminalų Vilniaus ir Kauno viešuosiuose logistikos centruose projektavimas ir statyba – yra vertinami kaip rizikingi sukurtų rezultatų panaudojamumo pilnu pajėgumu ir savaiminio veiklų tęstinumo atžvilgiu. Siūloma apsvarstyti galimybę / būdus į kuo ankstesnę projektų vystymo stadiją įtraukti infrastruktūra operuosiančius koncesioninkus, verslo subjektus.

Tarp pagrindinių politinių projektų rezultatų tęstinumo rizikų – geopolitinės situacijos veikiami užsienio prekybos srutai

Kaip ir teisinių veiksmų įtakos ES 2007–2013 m. finansuotų projektų rezultatams atveju, jokie galimo politinių sprendimų poveikio neįžvelgia didžioji dalis (55,1 %) apklausos respondentų. Pažymėtina, jog didžioji dalis pareiškėjų yra LR savivaldybių, įgyvendinusių ES finansuotus projektus, atstovai, kuriems politiniai nacionalinio ir tarptautinio lygmens sprendimai atrodo ne tokie aktualūs, kaip likusiai pareiškėjų grupei: AB „Lietuvos geležinkeliai“, LAKD, Valstybiniam Klaipėdos jūrų uostui, VĮ „Lietuvos oro uostai“. Vis dėlto, dažniausiai minimos galimos politinės projektų rezultatų naudojimo ateityje sąlygos – Lietuvos ir užsienio valstybių santykiai bei strateginių prioritetų kaita.

- **Geopolitinė situacija ir užsienio prekyba.** Lietuvos, kaip tranzitinės ES valstybės, transporto infrastruktūros naudojimą gali lemti užsienio prekybos srutų pasikeitimai tiek transporto koridoriais „Šiaurė–Pietūs“, tiek „Vakarai–Rytai“. Respondentai pažymi, jog, pasikeitus krovinių, gabenamų į / iš / per Lietuvą, kiekiui, ES lėšomis sukurta infrastruktūra nebūtų išnaudojama pilna, rengiant projektus numatyta, apimtimi. Tam įtakos gali turėti tiek tranzito tarp ES valstybių-narių reguliavimo pasikeitimai, tiek tarptautinės politikos nuostatos (muitai, sankcijos, krovinių pozicionavimas ir konkurencija rinkoje), aktualios jūrų ir geležinkelių transportui.
- **Strateginių prioritetų ir taikomų reikalavimų pasikeitimas.** Apklauso duomenys rodo, jog transporto infrastruktūros tęstinumui didelės įtakos turi strateginių šalies ir ES prioritetų nustatymas. Pagrindine grėsme laikomas esamų politinių kryptų pasikeitimas, kuris tiesiogiai atsilieptų per infrastruktūrai išlaikyti ir atnaujinti skiriamą finansavimą. Numatyta tolimesnei plėtrai įgyvendinti finansavimas gali būti neužtikrinamas: dėl pasikeitusių, sugriežtėjusių valstybės pagalbos taikymo taisyklių 2014–2020 m. ES finansavimo periodu parama oro uostų infrastruktūrai skiriama tik tokiu atveju, jei ES intervencijos gali būti pateisinamos kaip siekiančios išskirtinai aplinkosauginių tikslų³⁰⁰. Į miestų, kaip pagrindinių plėtros ir inovacijų centrų, vystymą nukreipta ES politika lemia tai, jog šiuo finansavimo laikotarpiu kaimiškų vietovių žvyrkelių asfaltavimo programos nebėra tęsiamos ta pačia apimtimi, kaip 2007–2013 m. laikotarpiu³⁰¹.

Projektų rengėjai, atpažįstantys minėtas politines grėsmes sukurtų projektų rezultatų tęstinumui, stengiasi vykdyti proaktyvų šių rizikų valdymą. Įstaigų ir institucijų, gavusių ES paramą 2007–2013 m.

²⁹⁹ TID Vandens, oro transporto ir logistikos projektų skyriaus vedėja, interviu, Vilnius, 2016 m. lapkričio 8 d.

³⁰⁰ VĮ „Lietuvos oro uostai“ Palangos filialo vyriausiasis inžinierius, interviu, Vilnius, 2016 m. lapkričio 15 d.

³⁰¹ Vilniaus raj. sav. administracijos Investicijų skyriaus vedėja ir specialistai, interviu, Vilnius, 2016 m. lapkričio 11 d.

laikotarpiu, atstovai yra pasirengę prisitaikyti ir domėtis visais galimais strateginiais ir operaciniais pokyčiais, susijusiais su 2014–2020 m. ES finansavimu, įsitraukti į alternatyvių finansavimo šaltinių (investicinių fondų, Europos infrastruktūros tinklų priemonės, Valstybės biudžeto programų) paiešką. Politinių tęstinumo grėsmių valdymui taip pat itin didelės reikšmės turi glaudus ir nenutrūkstamas tarpinstitucinis bendradarbiavimas; visų pirma – tarp projektų pareiškėjų, LR SusMin ir TID. Partnerystė tarp skirtingų institucijų, įtraukiant šalies (LR Vyriausybė) ir tarptautinės (EK) politikos formuotojus, leidžia derinti veiksmų planus, nustatyti tinkamus prioritetus ir atpažinti aktualiausius plėtros poreikius.

Pažymėtina, jog apklausos respondentai, įvardiję geopolitinių nuostatų pasikeitimą kaip galimą vertinamų rezultatų tęstinumo užtikrinimo riziką, nėra numatę jokių šios rizikos valdymo mechanizmų: tarpvalstybiniai santykiai yra suvokiami kaip išorinė, nuo pareiškėjų veiklos nepriklausanti aplinkybė.

Nors dauguma projektus įgyvendinusių įstaigų / institucijų, dalyvavusių Vertinimo tyrime, politinių grėsmių 2007–2013 m. ES finansavimo laikotarpiu neįžvelgė, tiesiogiai vidaus ir užsienio prekybos srautus veikiantys strateginiai geopolitiniai valstybių sprendimai ir šalies / tarptautiniu lygmeniu keičiami transporto sektoriaus plėtros prioritetai laikomi reikšmingiausiomis išorinėmis ilgalaikio projektų poveikio užtikrinimo grėsmėmis.

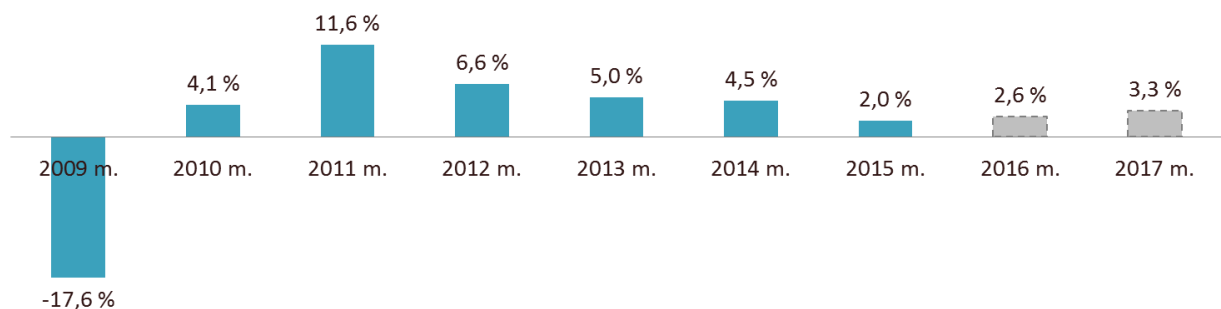
4.6.2. Svarbiausių projekto tęstinumui įtakos turinčių veiksnių apžvalga

Šalies ir importo / eksporto rinkų ūkio raida

Kaip aprašoma ankstesniuose šios ataskaitos skyriuose (žr. skyrių 2.2.6), transporto infrastruktūros paklausai didelę įtaką daro visų ūkio sektorių raida Lietuvoje ir kitose šalyse – importo ir eksporto rinkose. Tai įrodo struktūriniai šalies ir kaimyninių valstybių ūkio pokyčiai, kilę dėl ekonominio nuosmukio 2008 m.; šios ekonominės recesijos padariniai yra gajūs iki šiol. Dėl šios priežasties, vertinant transporto infrastruktūros naudojimą ateityje, privalu atsižvelgti į prognozuojamą ūkio raidą.

Remiantis Lietuvos banko sudaromomis Lietuvos makroekonominėmis prognozėmis³⁰², ateinančiais metais šalies ūkio raida išlaikys nuosaikų augimo tendenciją (žr. Pav. 71).

Pav. 71: Nominalus metinis BVP augimas 2009–2017 m., %



Šaltinis: Lietuvos statistikos departamentas ir Lietuvos bankas

Preliminarūs Lietuvos statistikos departamento kaupiami duomenys rodo, jog per pirmuosius 3 ketvirčius 2016 m. šalyje sukurtas BVP tuo pačiu metu sukurtą produktą 2015 m. viršija +2,7 % (matuojant to meto kainomis). Ūkio recesija ar vartojimo mažėjimas šalyje nei trumpuoju, nei ilguoju laikotarpiu nėra numatomas.

Vertinant ūkio raidą tarptautiniu lygmeniu, pažymėtina, jog EK leidinyje „Ekonominė Europos prognozė“³⁰³ (angl. *European Economic Forecast*) ir Pasaulio Banko atliekamuose vertinimuose³⁰⁴

³⁰² Lietuvos bankas. Makroekonominės prognozės. 2016. <https://www.lb.lt/makroekonominės_prognozes>

pagrindinių Lietuvos užsienio prekybos partnerių ūkio augimas taip pat vertinamas kaip nuosaikus, tačiau stabilus (žr. Lent. 34). Tiek Rusijos Federacijos ekonomikai, tiek visų rūšių transporto sektoriaus plėtrai didelės įtakos turinčios naftos kainos ateinančiais metais turėtų kilti: kaip prognozuoja EK³⁰⁵, nuo 36 Usd/bbl 2016 m. naftos kaina turėtų išaugti iki 42 Usd/bbl 2017 m. (+16,7 %).

Lent. 34: Pagrindinių Lietuvos užsienio prekybos partnerių ūkio raidos prognozė iki 2017 m., realus metinis BVP augimas %

	2015 m.	2016 m.	2017 m.
Latvija	+2,7 %	+3,1 %	+3,2 %
Estija	+0,9 %	+2,1 %	+2,3 %
Vokietija	+1,7 %	+1,8 %	+1,8 %
Lenkija	+3,5 %	+3,5 %	+3,5 %
Baltarusija	-3,9 %	-3,0 %	-1,0 %
Rusija	-3,7 %	-1,2 %	+0,3 %

Šaltinis: EK ir Pasaulio banko duomenys

Remiantis pateikiamomis Lietuvos banko ir EK sudarytomis ūkio raidos prognozėmis, vertinama, jog stabili šalies ir užsienio prekybos partnerių ekonomikos plėtra nesudaro potencialių grėsmių 2007–2013 m. ES finansuotų transporto sektoriaus plėtros projektų rezultatų tęstinumui.

Sąlygos tolimesniems infrastruktūros plėtros etapams

Apribojimai, aktualūs tolimesnei infrastruktūros plėtrai po 2007–2013 m. ES finansuotų projektų įgyvendinimo lemia nepakankamą jų metu sukurtų produktų ir rezultatų išnaudojimą. Šiuo atveju, transporto infrastruktūros potencialas labiausiai veikiamas geležinkelių ir vidaus vandenų transporto sektoriuose.

Numatytų geležinkelio linijos „Rail Baltica“ plėtros darbų vėlavimas 2014–2020 m. ES finansavimo laikotarpiu gali nulemti neoptimalų sukurtos geležinkelio infrastruktūros išnaudojimą ateinančiais metais. Ilgas ir savo apimtimi Lietuvai bei visai Europai reikšmingas projektas yra veikiamas besikeičiančių šalies ir tarptautinių reikalavimų ir prioritetų³⁰⁶, todėl jau sukurtos geležinkelio linijos Kaunas–Lietuvos ir Lenkijos valstybių siena naudojimas tiesiogiai priklauso nuo numatomos viso projekto plėtros.

Prioritetinio, TEN-T tinklui priklausančio vidaus vandens kelio Kaunas–Klaipėda plėtros projektai, įgyvendinti VĮ „Vidaus vandens kelių direkcija“ 2007–2013 m. ES finansavimo laikotarpiu, yra tęstinai. Krovinei komercinei laivybai šiuo vandens keliu sąlygas iki šiol blogina sekli upės vaga, dėl kurios Kaune

³⁰³ Europos Komisija. *European Economic Forecast*. 2016.

<http://ec.europa.eu/economy_finance/publications/eeip/pdf/ip020_en.pdf>

³⁰⁴ Pasaulio Bankas. *Belarus Economic update April 28, 2016*. 2016.

<<http://pubdocs.worldbank.org/en/402681461815772695/Belarus-economic-update-spring-2016-en.pdf>>

³⁰⁵ Europos Komisija. *European Economic Forecast*. 2016.

<http://ec.europa.eu/economy_finance/publications/eeip/pdf/ip020_en.pdf>

³⁰⁶ AB „Lietuvos geležinkeliai“ „Rail Baltica“ direkcijos direktorius, interviu, Vilnius, 2016 m. lapkričio 16 d.

pastatyta Marvelės prieplauka nėra išnaudojama pilnu pajėgumu³⁰⁷. VĮ „Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija“ numatytas įgyvendinti projektas „Šventosios valstybinio jūrų uosto infrastruktūros statyba ir akvatorijos gilinimas“ liko 2007–2013 m. ES finansavimo laikotarpio rezervinių projektų sąrašė³⁰⁸; jo statyba nėra numatyta iki šiol, nors tam priemonės „Sąlygų regioninei laivybai gerinimas, keleivių aptarnavimo pajėgumų tobulinimas“ apimtyje buvo parengta reikiama techninė dokumentacija.

Remiantis pateiktais duomenimis, vertinama, jog kliuviniai tolimesnių projektų plėtros etapų įgyvendinimui tiesiogiai lemia vertinamų projektų metu sukurtų produktų ir rezultatų naudojimą ateityje; tai ypač aktualu geležinkelių linijos „Rail Baltica“, vidaus vandens kelio E41 ir Šventosios jūrų uosto įrengimo atvejams.

Susijusių projektų finansavimas 2014–2020 m. ES paramos skyrimo laikotarpiu

Apibendrinus interviu metu gautus duomenis, daroma išvada, jog šalies susisiekimo tinklo modernizavimas yra ilgalaikis iššūkis. Dėl šios priežasties 2014–2020 m. ES struktūrinių fondų lėšomis įgyvendinamos finansavimo priemonės turi didelę reikšmę esamos infrastruktūros plėtrai ir naudojimo efektyvumui. Pastebima, jog dalis projektų, finansuojamų šio ES paramos skyrimo laikotarpio lėšomis, yra tęstiniai (pvz., Vilniaus vakarinio aplinkkelio statybų III etapas), todėl tiesiogiai lemia 2007–2013 m. sukurtų rezultatų naudojimą ateityje.

Interviu metu³⁰⁹ įvertinta, jog , 2014–2020 m. ES finansavimo laikotarpiu prioritetai dalinai pasikeitė. Pvz., žvyrkelių asfaltavimo programų finansavimas vykdomas ERPF apimtyje, o LR SusMin koordinuoja priemones, savo remiamomis veiklomis atspindinčias pasikeitusias tarptautinės politikos kryptis:

- Priemonė Nr. 06.1.1-TID-V-504 „Intelektinių transporto sistemų diegimas TEN-T tinkle“ numato intelektinių sistemų potencialo naudojimą transeuropinio transporto tinkle. Priemonė atitinka „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo plane“³¹⁰ numatytą transporto ir infrastruktūros naudojimo efektyvumą taikant IT sistemas (žr. skyrių 2.3.1);
- Priemonės Nr. 04.5.1-TID-V-513 „Darnaus judumo sistemų kūrimas“ ir Nr. 04.5.1-TID-R-514 „Darnaus judumo priemonių diegimas“. Priemonių įgyvendinimas atspindi ES prioritetizuojamą miestų, kaip ekonominio vystymosi centrų, plėtros skatinimą;
- Priemonė Nr. 04.5.1-TID-V-515 „Elektromobilių įkrovimo prieigų tinklo kūrimas“. Priemonės įgyvendinimas sutampa su aplinkosauginiais ES tikslais ir prioritetais.

Planuojant tolimesnę transporto sektoriaus infrastruktūros plėtrą ir tęstinius projektus, svarbu atpažinti pakitusias finansavimo kryptis; vis dėlto, vertinama, jog šio laikotarpio ES finansavimas didžiąja dalimi vis dar atspindi prieš 2007–2013 m. identifikuotą šalies susisiekimo tinklo problematiką (žr. Pav. 72).

³⁰⁷ VĮ „Vidaus vandens kelių direkcija“ Kelių ir hidrotechnikos statinių priežiūros skyriaus viršininkas, interviu, Kaunas, 2016 m. lapkričio 15 d.

³⁰⁸ Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2012 m. gegužės 30 d. įsakymas Nr. 3-389 „Dėl Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2009 m. liepos 14 d. įsakymo Nr. 3-332 „Dėl Lietuvos 2007–2013 m. Europos Sąjungos struktūrinės paramos panaudojimo strategijos Ekonomikos augimo veiksmų programos 4 prioriteto „Esminė ekonominė infrastruktūra“ VP2-4.5-SM-01-V priemonės „Sąlygų regioninei laivybai gerinimas, keleivių aptarnavimo pajėgumų tobulinimas“ valstybės projektų sąrašo Nr. VP2-4.5-SM-01-V-01 patvirtinimo“ pakeitimo“.

³⁰⁹ LR SusMin ES paramos koordinavimo skyriaus vedėjas, interviu, Vilnius, 2016 m. lapkričio 16 d.

³¹⁰ Europos Komisijos 2011 m. kovo 28 d. nutarimas KOM(2011) 144. „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“. 2011.

Pav. 72: Susisiekimo infrastruktūros (transporto) ES finansavimo priemonės 2014–2020 m. laikotarpyje

	Nr. 06.1.1-TID-V-506 „Aplinkosaugos ir skrydžių saugos tobulinimas tarptautiniuose oro uostuose“	40 546 803 Eur
	Nr. 06.2.1-TID-V-509 „Neigiamo poveikio aplinkai mažinimas geležinkeliuose“	30 844 532 Eur
	Nr. 04.5.1-TID-R-516 „Pėsčiųjų ir dviračių takų rekonstrukcija ir plėtra“	8 688 601 Eur
	Nr. 06.1.1-TID-V-503 „TEN-T geležinkelių tinklo atnaujinimas ir patobulinimas, skirtingų rūšių transporto sąveikos gerinimas“	289 434 781 Eur
	Nr. 06.1.1-TID-V-501 „TEN-T kelių tinklo techninių parametų gerinimas ir pralaidumo didinimas“	205 775 168 Eur
	Nr. 06.2.1-TID-V-507 „Regionų pasiekiamumo gerinimas“	67 047 034 Eur
	Nr. 04.5.1-TID-K-519 „Viešojo transporto paslaugų prieinamumo didinimas“	868 860 Eur
	Nr. 04.5.1-TID-R-518 „Vietinio susisiekimo viešojo transporto priemonių parko atnaujinimas“	14 481 000 Eur
	Nr. 06.2.1-TID-R-511 „Vietinių kelių vystymas“	67 493 394 Eur
	Nr. 04.5.1-TID-V-513 „Darnaus judumo sistemų kūrimas“	1 703 647 Eur
	Nr. 04.5.1-TID-R-514 „Darnaus judumo priemonių diegimas“	29 541 242 Eur
	Nr. 04.5.1-TID-V-515 „Elektromobilių įkrovimo priegų tinklo kūrimas“	2 896 200 Eur
	Nr. 06.1.1-TID-V-504 „Intelektinių transporto sistemų diegimas TEN-T tinkle“	48 945 783 Eur
	Nr. 06.2.1-TID-V-510 „Laivybos sąlygų vandens transporte užtikrinimas“	30 989 342 Eur
	Nr. 04.5.1-TID-V-517 „Miesto viešojo transporto priemonių parko atnaujinimas“	28 962 002 Eur
	Nr. 06.1.1-TID-V-502 „Miestų aplinkkelių tiesimas“	84 775 979 Eur
	Nr. 06.2.1-TID-V-512 „Miestų transporto infrastruktūros vystymas įgyvendinant valstybei svarbius jungtinius projektus“	14 481 001 Eur
	Nr. 06.1.1-TID-V-505 „Jūrų transporto eismo sąlygų gerinimas klaidėdos valstybiniame jūrų uoste“	93 677 595 Eur
	Nr. 06.2.1-TID-V-508 „Vieno lygio eismo sankirtų eliminavimas“	40 546 803 Eur

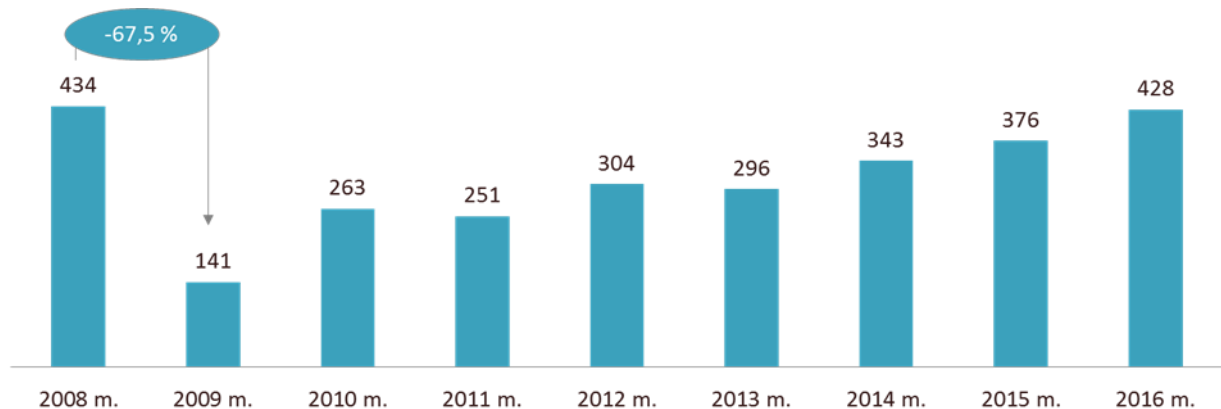
Šaltinis: sudaryta autorių, remiantis esinvesticijos.lt duomenimis

KPPP finansavimas ir skirstymas

Po 2008 m. kilusio ekonominio nuosmukio sumažėjusios (žr. Pav. 73) KPPP įplaukos yra potenciali grėsmė ES remtų projektų metu sukurtų rezultatų tęstinumui³¹¹. Automobilių kelių sektoriuje KPPP yra pagrindinis eksploatacinių ir turto priežiūros sąnaudų šaltinis; vis dėlto, identifikuojama programos biudžeto nepakankamumo rizika. Iki 2016 m. realios KPPP įplaukos nepasiekė prieškrizinio – 2008 m. – biudžeto lygio.

³¹¹ LAKD Strateginio planavimo ir stebėsenos skyriaus vedėja, interviu, Vilnius, 2016 m. lapkričio 9 d.

Pav. 73: Realios įplaukos į KPPP 2008–2016 m., mln. Eur



Šaltinis: LAKD

Augančių automobilių kelių priežiūros ir atnaujinimo poreikių neatitinkantį KPPP biudžetą siūloma pildyti 2 būdais:

- Mažinant / panaikinant KPPP įplaukų dalį, skiriamą kitoms valstybės reikmėms³¹²;
- Lietuvoje įvedant universalų kelių mokestį, paremtą „naudotojas moka“ (angl. *user pays*) principu³¹³.

Komerciniai oro vežėjų sprendimai

Komercinių oro vežėjų, tarp jų – šalies oro uostuose itin populiarių žemų sąnaudų vežėjų (pvz., „Ryanair“, „Wizz Air“), reikalavimai oro uostų infrastruktūrai yra vienas svarbiausių Lietuvos oro transporto keleiviams siūlomų skrydžių prielaidų. Būtent oro uostų administracijos derybos su tarptautiniais oro vežėjais lemia tai, kokia apimtimi ir kryptimis šios įmonės siūlys paslaugas šalies ir užsienio keliautojams³¹⁴. Dėl šios priežasties oro uostų infrastruktūros atitiktis tarptautiniams aplinkosauginiams, aviacijos saugos, operaciniams reikalavimams yra itin svarbus oro transporto plėtros aspektas.

Žemų sąnaudų oro vežėjų reikalavimai oro uosto infrastruktūrai yra aukšti ir sutampa su tarptautiniais infrastruktūros parametru standartais³¹⁵; oro uostas privalo nuolat atnaujinti ir modernizuoti eksploatuojamą turtą. Be 2007–2013 m. ES finansavimo periodu įgyvendintų projektų, oro transporto keleivių skaičius nebūtų taip ženkliai išaugęs (žr. Pav. 50), kadangi uostų infrastruktūra nebūtų tenkinusi analizuojamuoju laikotarpiu Lietuvoje savo veiklą pradėjusių žemų sąnaudų oro vežėjų reikalavimų.

2007–2013 m. sukurtos / atnaujintos oro transporto infrastruktūros Vilniaus, Kauno ir Palangos oro uostuose tęstinumui reikšmingos įtakos turi pakitę ES finansavimo reikalavimai 2014–2020 m. paramos skyrimo laikotarpiu. Šiuo metu priemonė Nr. 06.1.1-TID-V-506 „Aplinkosaugos ir skrydžių saugos tobulinimas tarptautiniuose oro uostuose“ remia tik veiklas, prisidedančias prie neigiamo oro transporto poveikio aplinkai mažinimo, nenumatant kitų infrastruktūros plėtros projektų.

Svarbiausiais projektų tęstinumui įtakos turinčiais veiksniais įvardijama šalies ir importo / eksporto rinkų ūkio raida, apribojimai ar kitos nepalankios sąlygos tolimesniems infrastruktūros plėtros etapams, susijusių projektų finansavimas 2014–2020 m. ES paramos skyrimo laikotarpiu, KPPP finansavimo ir skirstymo pokyčiai, komercinių oro vežėjų reikalavimai.

³¹² LAKD Strateginio planavimo ir stebėsenos skyriaus vedėja, interviu, Vilnius, 2016 m. lapkričio 9 d.

³¹³ LR SusMin Kelių transporto ir civilinės aviacijos departamento direktorius, interviu, Vilnius, 2016 m. lapkričio 11 d.

³¹⁴ VĮ „Lietuvos oro uostai“ finansinių išteklių vadovė, interviu, Vilnius, 2016 m. lapkričio 7 d.

³¹⁵ VĮ „Lietuvos oro uostai“ Palangos filialo vyriausiasis inžinierius, interviu, Vilnius, 2016 m. lapkričio 15 d.

Apibendrinimas ir išvados

Šio ataskaitos skyriaus tikslas – įvertinti, kaip 2007–2013 m. ES struktūrinių fondų lėšomis finansuotų transporto sektoriaus projektų rezultatais bus naudojamos ateityje. Tam nustatyti atlikta pirminių ir antrinių informacijos šalinų analizė, sisteminės su paramos skirstymu, administravimu, valdymu ir projektų įgyvendinimu susijusių institucijų atstovų interviu ir apklausos metu surinktos įžvalgos. Jų ir ekspertinio vertinimo dėka išskirti vidiniai ir išoriniai projektų tęstinumui įtakos galintys veiksniai. Šių metodų dėka vertinama, jog, nors didžiosios dalies projektų atveju sukurtos infrastruktūros eksploatacijos kaštai bus pastoviai dengiami vadovaujantis šiuo metu naudojamais finansiniais mechanizmais, identifikuotos išskirtys, kurių atveju ilgalaikis kuriamo turto tęstinumas turėtų būti nagrinėjamas atidžiau.

Pirma, pažymėtina, jog projektų metu sukurtų rezultatų tęstinumui teigiamos įtakos turi sumažėjusios eksploatacinės, priežiūrai skiriamos sąnaudos. Visų transporto šakų atveju, infrastruktūros priežiūrai numatomos šiuo metu jau naudojamų finansinių mechanizmų lėšos (pvz., KPPP, infrastruktūros naudojimo rinkliavos geležinkeliuose, veiklos pajamos oro uostuose). Atliekant Vertinimo tyrimus pabrėžta, jog KPPP nepakankamumas užtikrinti 2007–2013 m. ES finansavimo laikotarpiu sukurtų rezultatų tęstinumą turi būti vertinamas kaip reali ilgojo laikotarpio grėsmė.

Konkrečių teisinių / politinių grėsmių analizuojamu laikotarpiu sukurtų rezultatų tęstinumui nebuvo įžvelgta. Tarp potencialių iššūkių minimas griežtinamas transporto infrastruktūros naudojimo reglamentavimas (pvz., apribojami gabenamų krovinių svoriai), vežėjų veiklos rizika (pvz., nepalanki oro vežėjų nustatomų maršrutų kaita). Pažymėtina, jog intermodalinių terminalų Vilniaus ir Kauno viešuosiuose logistikos centruose projektavimo ir statybos projektai yra vertinami kaip rizikingi sukurtų rezultatų panaudojamumo pilnu pajėgumu ir savaiminio veiklų tęstinumo atžvilgiu: siūloma apsvarstyti galimybę / būdus į kuo ankstesnę projektų vystymo stadiją įtraukti infrastruktūra operuosiančius koncesioninkus, verslo subjektus.

Taip pat išskiriamas didelės reikšmės transporto sektoriui turintis geopolitinis užsienio prekybos klimatas bei strateginių šalies ir Bendrijos lygmeniu nustatomų prioritetų pasikeitimai. Tarp kitų projektų rezultatų tęstinumui įtakos turinčių veiksnių – šalies ir užsienio prekybos partnerių ūkio raida, susijusių projektų finansavimas ir tęsiama infrastruktūros plėtra 2014–2020 m. ES paramos skyrimo laikotarpiu.

5. Transporto sektoriaus projektų poveikis visuomenei, ekonomikai ir verslui

Penktajame ataskaitos skyriuje pateikiamos analizės ir atsakymai į šiuos Techninės specifikacijos 8 punkte iškeltus klausimus:

- Kokie yra ilgalaikiai transporto sektoriaus projektų, įgyvendintų ES struktūrinių fondų lėšomis, socialiniai ir ekonominiai padariniai?
- Kokią naudą šie padariniai teikia visuomenei, ekonomikai ir verslui? Kokia yra investicijų grąža nuo investuotų lėšų, poveikis nedarbo lygio pokyčiui, keleivių ir krovinių skaičiaus dinamikai kiekvienoje transporto srityje, poveikis gyventojams, verslui, investicijų patrauklumui?
- Kaip projektų įgyvendinimas prisidėjo prie transeuropinių transporto tinklų plėtros?
- Kokios rekomendacijos turėtų būti teikiamos Susisiekimo ministerijai, kuri planuoja investicijas, vertina projektinius pasiūlymus, taip pat projektų vykdytojams, įgyvendinantiems transporto srities projektus 2014–2020 m. ES fondų investicijų laikotarpiu?

5.1. Ilgalaikiai socialiniai ir ekonominiai vertinamų projektų padariniai ir jų įtaka visuomenei, ekonomikai ir verslui

Šio ataskaitos skyriaus tikslas – identifikuoti ir kokybiškai bei kiekybiškai įvertinti ilgalaikius socialinius ir ekonominius 2007–2013 m. ES finansavimo periode įgyvendintų intervencijų padarinius, jų teikiamą naudą visuomenei, ekonomikai ir verslui, sukuriamą poveikį nedarbo lygio pokyčiui, keleivių ir krovinių skaičiaus dinamikai kiekvienoje transporto srityje, poveikį gyventojams, verslui, investicijų patrauklumui ir investicijų grąžą nuo investuotų lėšų.

Toliau, vadovaujantis ankstesniuose ataskaitos skyriuose pristatytais loginiais ES intervencijų modeliais, identifikuojami reikšmingiausi ilgalaikiai projektų poveikiai, skirstomi į socialinius ir ekonominius. Šių poveikių įtaka visuomenei, ekonomikai ir verslui įvertinama naudojantis ekonometrinio modeliavimo, statistinės analizės, loginių sąsajų metodais, plačiau apibūdinamais ataskaitos skyriuje 1.2.

5.1.1. Ilgalaikiai projektų socialiniai ir ekonominiai padariniai

Ilgalaikiai ekonominiai padariniai

Kaip aiškina M. T. Alvarez-Martinez ekonominėje studijoje, nagrinėjančioje ES struktūrinių fondų poveikį šalies regionams³¹⁶, šalies ir regionų ekonominio vystymosi atžvilgiu ES struktūrinių fondų investicijos sukuria pridėtinę vertę 2 pagrindiniais būdais: paklausos ir produktyvumo.

- Pirma, ES investicijos į šalies transporto sektorių turi reikšmingos įtakos Lietuvos BVP augimui dėl tiesiogiai sukuriama paklausos efekto, kadangi vertinamos investicijos reikalauja tiesioginių, didelio masto išlaidų. Didžiąją dalį šių kaštų sudaro rangovams sumokėti pinigai už projektų įgyvendinimą (pvz., darbo užmokestis, statybinių medžiagų pirkimas, subrangovų samdymas) ir kitos išlaidos, reikalingos pasiekti finansavimo sutartyse numatytus projektų uždavinius. Kuo didesnės yra šios išlaidos (investicijos), tuo didesnė BVP vertė yra sukuriama, kadangi padidėję statybinių įmonių užsakymai tiesiogiai ir netiesiogiai mažina nedarbo lygį (projektų įgyvendinimui reikalinga darbo jėga), didina su projektų įgyvendinimu susijusių statybinių, inžinerinių prekių tiekėjų apyvartą.

³¹⁶ Alvarez-Martinez. *The Effects of European Structural Funds in the Spanish Regions Using CGE Models: a review. Investigaciones Regionales*, 2014.

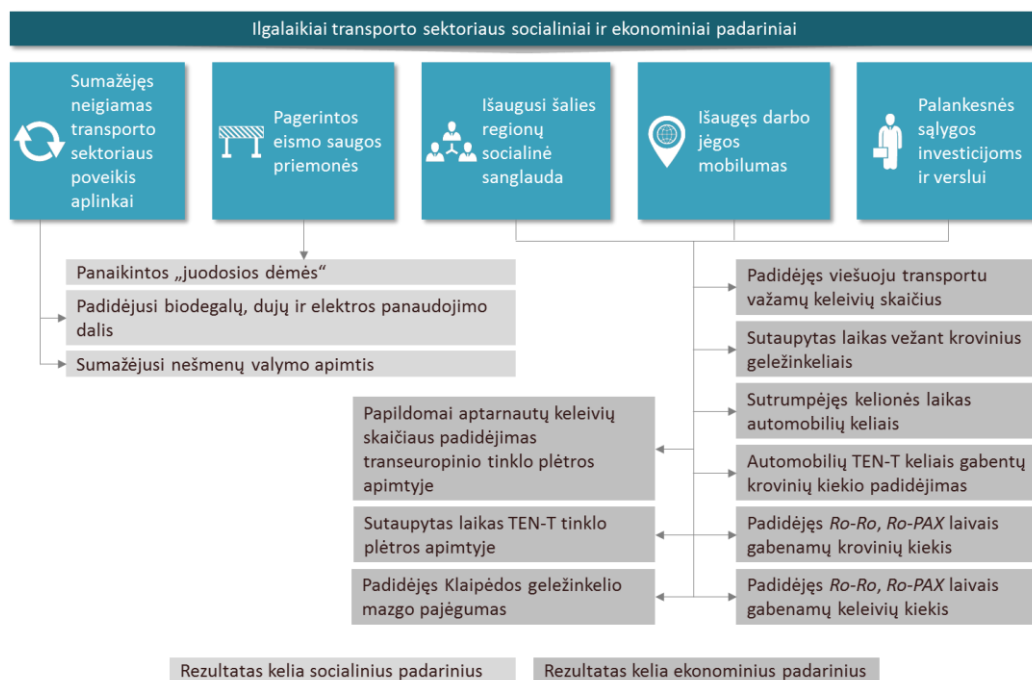
- Antra, sėkmingas projekto įgyvendinimas ženkliai prisideda prie viešojo sektoriaus ir privataus verslo įmonių, institucijų, organizacijų produktyvumo didinimo. Kaip detaliau aprašoma ankstesniuose šios ataskaitos skyriuose (žr. skyrių 3.2.2), infrastruktūriniai transporto sektoriaus projektai trumpina keleivių ir krovinių gabenimo laiką, mažina eksploatacines transporto priemonių sąnaudas, didina papildomai aptarnautų keleivių skaičių ir taip daro tiesioginę įtaką darbo jėgos pasiskirstymui. Pagal Pav. 40 pateiktą loginę seką („Ryšys tarp investicijų į transporto sektorių ir ekonomikos augimo“), šalis, kaip tarpusavyje susijusių ir savo ekonominį potencialą išnaudojančių regionų visuma, tampa patrauklesnė tiek užsienio, tiek vietiniams investuotojams. Be to, patogesnis susisiekimas ir išsiplėtusios greitųjų, tiesioginių kelionių galimybės skatina vietinį ir tarptautinį turizmą (kartu su juo – susijusių prekių ir paslaugų sektoriaus plėtrą).

Ilgalaikiai socialiniai padariniai

Pagrindiniai tiesioginiai socialiniai vertinamų projektų padariniai skirstytini į aplinkosauginius bei eismo saugumą gerinančius rezultatus. Pirma, atnaujinti viešojo transporto priemonių parkai bei jų eksploatavimui rekonstruotos, pritaikytos miestų gatvės didina viešojo transporto naudotojų skaičių, kuria saugesnes ir komfortablesnes kelionės sąlygas, taupo keleivių laiką, gerina miesto keliais judančių transporto priemonių mobilumą. Dėl padidėjusios švaresnių degalų dalies, naudojamos viešojo transporto eksploatacijai, į aplinką patenka mažiau kenksmingų medžiagų, naujos transporto priemonės skleidžia mažiau triukšmo ir vibracijos. Valstybinės ir regioninės reikšmės užmiesčio keliuose, geležinkeliuose diegiamos inžinerinės priemonės mažina neigiamą transporto sektoriaus poveikį aplinkai. Antra, inžinerinės eismo saugos priemonės visuose transporto sektoriuose prisideda prie eismo įvykiuose žuvusių ar susižalojusių žmonių skaičiaus mažinimo, mažina sukeliama žalą turtui. Išskirtinai aukštas eismo įvykiuose žuvusių asmenų skaičius prieš vertinamų ES intervencijų įgyvendinimą kėlė daugialypes socialines problemas, susijusias tiek su emocine, tiek materialine žuvusiųjų / sužalotų asmenų ir jų artimųjų būkle.

Toliau pateikiamoje schemoje (žr. Pav. 74) apibendrinami vertinamų projektų rezultatai, kurie tiesiogiai prisideda prie ilgalaikių socialinių ir ekonominių padarinių sukūrimo.

Pav. 74: Ilgalaikius socialinius ir ekonominius padarinius keliantys vertinamų projektų rezultatai



Šaltinis: sudaryta autorių

Toliau įvardinti ilgalaikiai socialiniai ir ekonominiai padariniai yra detalizuojami: kiekybinės ir kokybinės analizės metodais vertinama, kokią įtaką jie turėjo visuomenei, ekonomikai ir verslui.

5.1.2. Investicijų grąža nuo investuotų lėšų

Šiame Vertinimo ataskaitos skyriuje pristatomi ekonometrinio modelio rezultatai, indikuojantys 2007–2013 m. ES struktūrinių fondų investicijų transporto sektoriuje grąžą, išreikštą sukuriama bendrąją pridėtine verte (toliau – BPV).

Investicijų grąžos nuo investuotų lėšų analizės modelio duomenų imtis

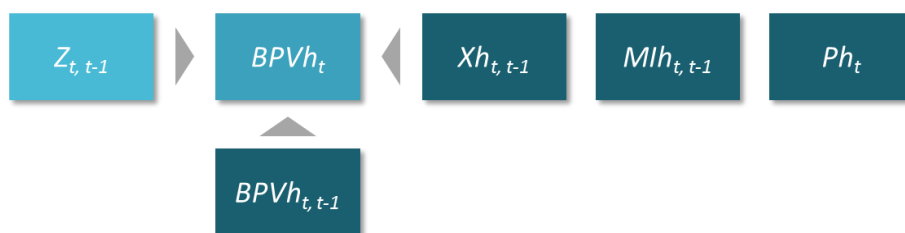
Sudaromo modelio apimtyje naudojamos visos 10 SSVP ir EAVP apimtyje 2007–2013 m. ES finansavimo laikotarpiu įgyvendintos finansavimo priemonės. Remiantis SFMIS teikiamais duomenimis³¹⁷, aktualiems transporto sektoriaus plėtros projektams nuo 2009 m. I-ojo ketv. iki 2016 m. I-ojo ketv. išmokėta 1,939 mlrd. Eur suma³¹⁸. Analizuojamasis laikotarpis (2005–2015 m.) apima ir viršija visą ES finansavimo laikotarpį.

Investicijų grąžos nuo investuotų lėšų nustatymo metodologija

Siekiant kiekybinės analizės rezultatų tęstinumo ir susietumo su iki šiol atliktais ES struktūrinių fondų investicijų efektyvumo / poveikio vertinimais, investicijų grąžos nuo investuotų lėšų nustatymo metodologija sudaryta vadovaujantis įgyvendintais empiriniais tyrimais ir kitais šioje srityje atliktais ir LR FinMin patvirtintais darbais^{319, 320}.

Detalus ekonometrinio modelio metodologijos aprašymas yra pateikiamas Vertinimo ataskaitos Priede 11. Sudarytas modelis yra iliustruojamas toliau (žr. Pav. 75).

Pav. 75: Investicijų grąžos nuo investuotų lėšų modelio forma



Šaltinis: sudaryta autorių

Laikoma, jog transporto sektoriaus kuriamai bendrajai pridėtinei vertei laikotarpiu t reikšmingos įtakos turi:

- $BPVh_{t-1}$: transporto sektoriaus kuriama BPV praėjusiu laikotarpiu $t-1$;
- Xh_t ir Xh_{t-1} : transporto paslaugų eksporto apimtis laikotarpiais t ir $t-1$;

³¹⁷ Naudojami iki 2016 m. spalio mėn. SFMIS sukaupti finansinės individualių projektų būklės rezultatai.

³¹⁸ Duomenims išgauti naudotasi projektų finansinės būklės ataskaitomis ir jose teikiamomis sumomis, deklaruotomis EK.

³¹⁹ UAB „ESTEP Vilnius“ ir VŠĮ „Europos socialiniai, teisiniai ir ekonominiai projektai“. Europos Sąjungos struktūrinės paramos poveikio Lietuvos konkurencingumui vertinimas. 2015 m. balandžio 27 d.

<http://www.esparama.lt/es_parama_pletra/failai/fm/failai/Ataskaitos/Konkurencingumo_vertinimas_ataskaita_LT.pdf>

³²⁰ VŠĮ „ESTEP“. 2004–2006 m. ES struktūrinės paramos poveikio Lietuvos transporto sektoriui vertinimas: galutinė vertinimo ataskaita. 2010 m. sausio 18 d.

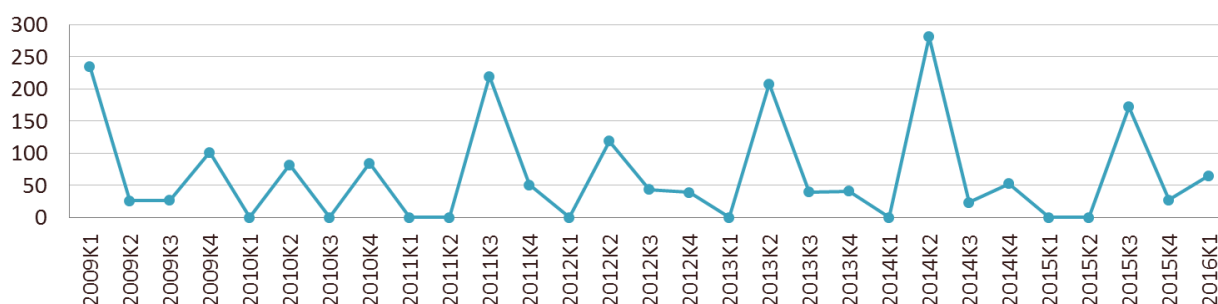
<http://www.esparama.lt/es_parama_pletra/failai/fm/failai/Vertinimas_ESSP_Neringos/Ataskaitos_2009MVP/Transporto_sektorius_ataskaita.pdf>

- Mih_t ir Mih_{t-1} : materialiųjų investicijų transporto ir saugojimo sektoriuje³²¹ apimtis laikotarpiais t ir $t-1$;
- Ph_t : vidinis (angl. *implicit*) kainų pokytis (defliatorius) apimtis laikotarpiais t ir $t-1$;
- Z_t ir Z_{t-1} : ES struktūrinių fondų parama, skirta į Vertinimo apimtį patenkančių projektų vykdytojams laikotarpiu t .

Investicijų grąžos modeliavimo rezultatai

Remiantis SFMIS duomenimis, nuo 2009 m. I-ojo ketv. iki 2016 m. I-ojo ketv. EK buvo deklaruota 1,939 mlrd. Eur suma, ypač išaugusi 2011 m. ir 2014 m. (žr. Pav. 76).

Pav. 76: ES struktūrinių fondų lėšomis finansuojamų projektų vykdytojams išmokėta (EK deklaruota) paramos suma, mln. Eur, 2009–2016 m.



Šaltinis: SFMIS duomenų bazė

Analizuojamuoju laikotarpiu projektų vykdytojams išmokėtos paramos lėšos sukėlė teigiamą ir statistiškai reikšmingą impulsą bendrajai pridėtinei šalyje kuriamai vertei (žr. Lent. 35).

Lent. 35: ES struktūrinės paramos investicijų transporto sektoriuje grąža 2005–2020 m.

Laikotarpis	ES struktūrinių fondų investicijos	Laikotarpiu sukurta BPV
2005–2008 m.	0 mln. Eur	0 mln. Eur
2009 m.	390,05 mln. Eur	474,90 mln. Eur
2010 m.	556,62 mln. Eur	830,32 mln. Eur
2011 m.	827,07 mln. Eur	1 320,66 mln. Eur
2012 m.	1 028,86 mln. Eur	1 827,35 mln. Eur
2013 m.	1 317,89 mln. Eur	2 451,90 mln. Eur
2007–2013 m.	1 317,89 mln. Eur	2 451,90 mln. Eur
2014 m.	1 675,41 mln. Eur	3 205,92 mln. Eur
2015 m.	1 874,67 mln. Eur	3 815,89 mln. Eur
2007–2015 m.	1 874,67 mln. Eur	3 815,89 mln. Eur
2007–2020 m.	1 939,81 mln. Eur	4 840,75 mln. Eur

Šaltinis: sudaryta autorių

³²¹ EVRK 2 red. skyrius H.

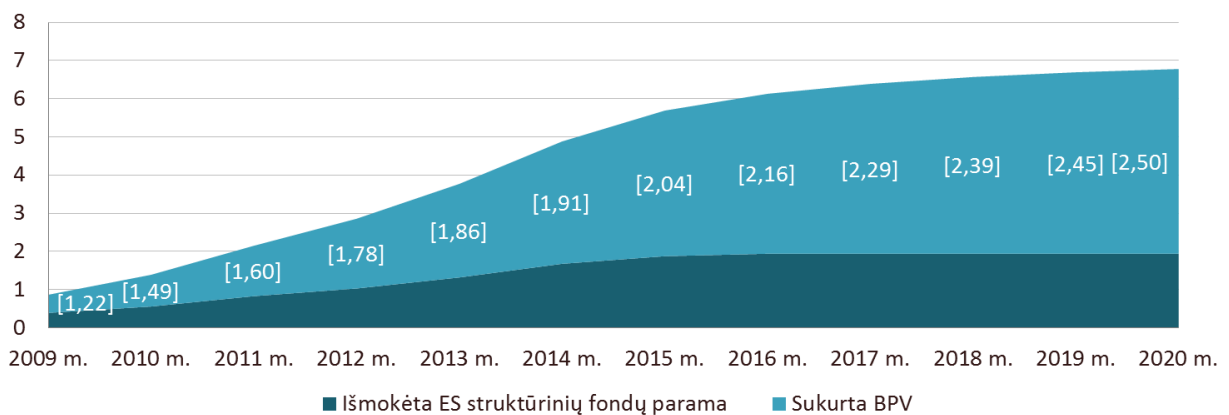
Modelio rezultatai rodo, jog trumpuoju laikotarpiu, 2007–2013 m., ES struktūrinių fondų paramos dėka šalyje sukurta 2,451 mlrd. Eur BPV; nuo ES finansinio programavimo pradžios iki 2015 m., kada buvo baigta įgyvendinti analizuojamuosius transporto sektoriaus projektus, suminė sukurta BPV siekė 3,815 mlrd. Eur. Prognozuojant investicijų įtaką ilguoju laikotarpiu, t. y., 2007–2020 m., projektų ir sukurtos / atnaujintos infrastruktūros dėka sukurta BPV sieks 4,840 mlrd. Eur (žr. Lent. 35).

Gauti BPV parametrai nominaliąja išraiška leidžia įvertinti ES struktūrinių fondų paramos lėšų panaudojimo šalies ekonomikoje efektyvumą (grąžą nuo investuotų lėšų):

- Trumpuoju laikotarpiu (2007–2013 m.) 1 Eur struktūrinės paramos lėšų sukūrė 1,86 Eur BPV;
- Ilguoju laikotarpiu (2007–2020 m.) 1 Eur struktūrinės paramos lėšų sukurs 2,5 Eur BPV.

ES struktūrinių fondų lėšomis įgyvendintų transporto sektoriaus projektų dėka sukurta BPV ir grąža nuo šių investicijų iliustruojama toliau pateikiamame grafike (žr. Pav. 77).

Pav. 77: ES struktūrinių fondų investicijų grąža, išreikšta sukurta BPV, mlrd. Eur [grąža nuo 1 investuoto Eur, Eur], 2009–2020 m.



Šaltinis: sudaryta autorių

Atlikto makroekonometrinio modeliavimo rezultatai rodo, jog 2007–2013 m. ES finansavimo laikotarpiu įgyvendinti transporto sektoriaus projektai sukūrė reikšmingą pridėtinę vertę šalies ūkiui. Laikoma, jog 1 j analizuojamus projektus investuotas Eur sukūrė 1,86 Eur BPV iki 2013 m.; ši grąža išaugs iki 2,5 Eur BPV ilguoju laikotarpiu (2007–2020 m.). Pažymėtina, jog gauti lėšų efektyvumo rezultatai sutampa su kitų šiame sektoriuje atliktų ES struktūrinių fondų lėšų panaudojimo poveikio vertinimų rezultatais^{322, 323}.

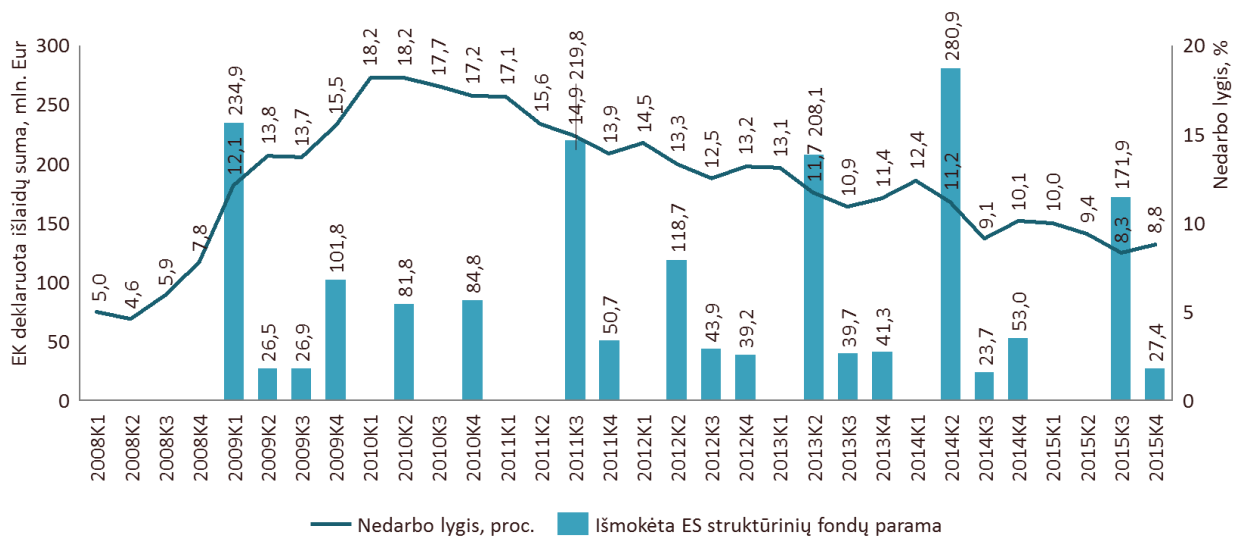
5.1.3. Poveikis nedarbo lygio pokyčiui

Toliau pateikiamame grafike makroekonometriniam modeliavimui naudotų ES struktūrinių fondų paramos duomenų (EK deklaruotų projektų išlaidų) raida siejama su nedarbo lygio pokyčiu 2005–2015 m. (žr. Pav. 78).

³²² UAB „ESTEP Vilnius“ ir VŠĮ „Europos socialiniai, teisiniai ir ekonominiai projektai“. Europos Sąjungos struktūrinės paramos poveikio Lietuvos konkurencingumui vertinimas. 2015 m. balandžio 27 d. <http://www.esparama.lt/es_parama_pletra/failai/fm/failai/Ataskaitos/Konkurencingumo_vertinimas_ataskaita_LT.pdf>

³²³ UAB „BGI Consulting“. ES struktūrinių fondų lėšų, skirtų kelių sektoriaus projektams įgyvendinti, planavimo ir panaudojimo efektyvumo vertinimas. 2013. <<http://www.esparama.lt/vertinimo-ataskaitos>>

Pav. 78: ES struktūrinių fondų paramos ir LR nedarbo lygio sąsaja, 2008–2015 m.



Šaltinis: sudaryta autorių, remiantis Lietuvos statistikos departamento ir SFMIS duomenimis

Nedarbo lygis, veikiamas pasaulinės ekonominės krizės, šalyje pakilo iki 18,2 % 2010 m. ir nuo to laiko tendencingai mažėjo. Laikoma, jog tam įtakos galėjo turėti 2009–2015 m.³²⁴ išmokėta analizuojamojo laikotarpio ES struktūrinė parama: nuo 2010 m. pr. iki 2015 m. pab., kada projektų vykdytojams buvo suteikta didžioji dalis ES lėšų, nedarbo lygio rodiklis smuko -9,4 % (žr. Pav. 78). Egzistuojantį ryšį patvirtina abiejų rodiklių koreliacija (Pirsono (angl. *Pearson*) koreliacijos koeficientas: -0,15), indikuojanti silpną, tačiau neigiamą sąsają tarp transporto sektoriaus projektams ES išmokamų lėšų ir nedarbo lygio 2009–2015 m. Atsižvelgus į ryškų ES struktūrinių fondų lėšų deklaravimo periodiškumą ir matuojant rodiklių sąsają metiniu dažniu, Pirsono koreliacijos koeficientas indikuoja stipresnį ryšį (-0,26). Be to, privalu atsižvelgti ir į kitus trumpalaikio bei ilgalaikio nedarbo mažinimo aspektus:

- Išorės ir makroekonominiai veiksniai.** Kaip minėta, svarbiausią poveikį analizuojamuoju laikotarpiu (2007–2015 m.) darbingo amžiaus gyventojų užimtumui turėjo pasaulinė ekonominė krizė. Tuo metu ir trumpuoju laikotarpiu po ekonominės recesijos (žr. Pav. 42) šalyje veikė makroekonominiai procesai, nulėmę nedarbo lygio kitimą: (i) sumažėjęs bendras šalies vartojimas (remiantis Lietuvos statistikos duomenimis, vien namų ūkių individualaus vartojimo išlaidos 2008–2010 m. krito -15,6 %) reikšmingai sumažino agreguotą paklausą (angl. *aggregate demand*); tai, vadovaujantis plačiai paplitusiu Keinso³²⁵ ekonominiu aiškinimu, sukelia ciklinį nedarbą, (ii) suintensyvėjusi tarptautinė šalies gyventojų migracija (remiantis Lietuvos statistikos duomenimis, nuo 2009–2012 m. laikotarpiu išvykimą iš Lietuvos deklaravo 169,4 tūkst. gyventojų) sumažino darbingo amžiaus gyventojų skaičių, (iii) sumažėjus darbo užmokesčiui (remiantis Lietuvos statistikos departamento duomenimis, 2008–2010 m. laikotarpiu mėnesio *neto* darbo užmokestis sumažėjo -6 %) išaugo savanoriškas (angl. *voluntary*) nedarbas³²⁶.
- Trumpalaikio nedarbo mažinimo prielaidos.** Pažymėtina, jog aukšto nedarbo lygio atžvilgiu aktualiausias 2009–2012 m. (žr. Pav. 78) ES struktūrinės paramos lėšos padėjo sukurti darbo vietas, sudarydamos prielaidas trumpalaikės darbo jėgos paklausos didėjimui. Transporto

³²⁴ SFMIS duomenimis, paskutinis mokėjimas projektų vykdytojams buvo atliktas 2016 m. I ketv.

³²⁵ J. M. Keynes. *The General Theory of Employment, Interest and Money*. 1935.

<<http://cas.umkc.edu/economics/people/facultypages/kregel/courses/econ645/winter2011/generaltheory.pdf>>

³²⁶ Nedarbo tipas, kada susiklosčiusi darbo rinkos pusiausvyra lemia daliai darbo pasiūlos per mažą atlyginimą, nemotyvuojantį įsitraukti į darbo rinką.

sektorius atveju, automobilių kelių, geležinkelių, vandens ir oro transporto projektams įgyvendinti buvo vykdomi įvairaus tipo statybos darbai; projektams įgyvendinti numatytos administravimo, viešinio išlaidos sudarė sąlygas administracinės darbo jėgos paklausos kilimui. Analizuojamuoju laikotarpiu, kai valdžios sektoriaus išlaidos nustojo augti (remiantis Lietuvos statistikos departamento duomenimis, 2008–2010 m. valdžios sektoriaus finansai to meto kainomis sumažėjo -4,8 %), ES struktūrinių fondų lėšomis finansuojamų projektų vykdymas, administravimas ir fizinis įgyvendinimas padėjo išsaugoti darbo vietų valstybės biudžeto lėšomis finansuojamų su projektų įgyvendinimu susijusių įstaigų / institucijų tarpe.

2007–2013 m. ES struktūrinių fondų finansavimo ir Lietuvos nedarbo lygio rodiklių dinamika analizuojamuoju laikotarpiu indikuoja, jog tarp jų egzistuoja statistiškai silpna, tačiau neigiama (koreliacijos koeficientas siekia -0,15 / -0,26, atsižvelgiant į duomenų sezoniškumą) sąsaja. Vertinama, jog ES intervencijos galėjo turėti reikšmingos įtakos nedarbo lygio šalyje mažinimui, sukeldamos tiesioginį (projektų įgyvendinimo metu reikalingiems darbams atlikti) ir netiesioginį (didinant verslo subjektų konkurencingumą ir ekonominį aktyvumą (žr. Pav. 36), skatinant tvarų ūkio augimą (žr. Pav. 40)) paklausos impulsą darbo rinkai. Vis dėlto, pažymėtina, jog nedarbo lygio kaitą analizuojamuoju laikotarpiu reikšmingai lėmė susiklosčiusi makroekonominė situacija: (i) sumažėjusi agreguota paklausa (angl. *aggregate demand*) didino ciklinio, o per maža darbo užmokesčio pusiausvyra – savanoriško nedarbo lygį, (ii) išaugusi neigiama tarptautinė *neto* migracija sumažino darbingo amžiaus gyventojų skaičių.

5.1.4. Krovinių skaičiaus dinamika kiekvienoje transporto srityje

Krovinių skaičiaus kitimas prieš ir per ES struktūrinių fondų lėšomis finansuojamų projektų įgyvendinimą

Siekiant nustatyti ES paramos poveikį krovinių skaičiui, įvertinta krovinių apimtys dinamika kiekvienoje transporto srityje pasirinktu nagrinėti 1997–2015 m. laikotarpiu³²⁷ (žr. Pav. 36).

³²⁷ 1997 m. buvo pasirinkti tam, kad pirmasis periodas (1997–2005 m.) būtų pakankamai ilgas nustatyti rodiklio kaitos tendenciją iki ES struktūrinių fondų investicijų pradžios, tačiau neapimtų ilgalaikių statistinių svyravimų ir neiškreiptų duomenų pasiskirstymo.

Lent. 36: Krovinių skaičiaus dinamika pagal transporto šakas 1997–2015 m., tūkst. t

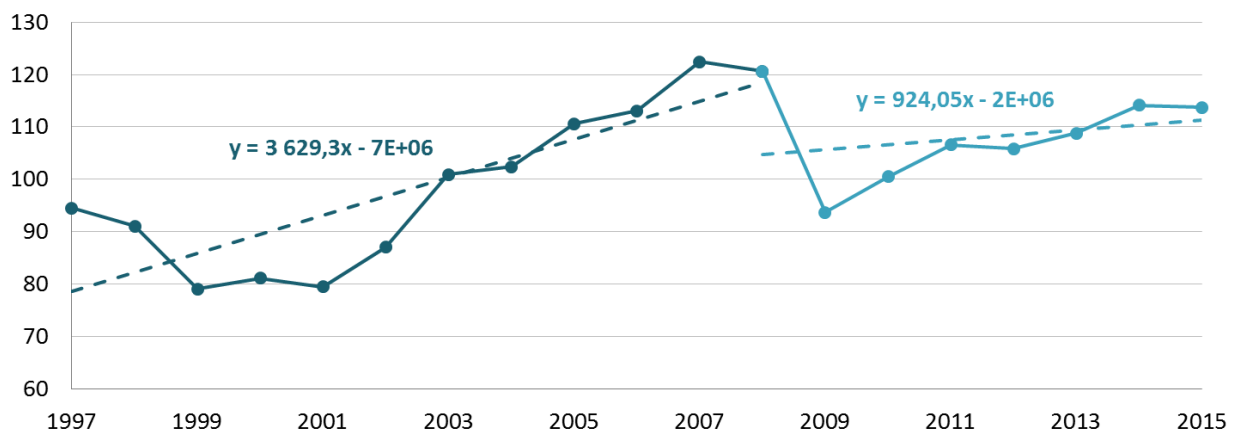
Transporto sritis	1997 m.	2004 m.	2007 m.	2015 m.	Pokytis 1997–2015 m.	Pokytis 2007–2015 m.
Oro transportas	2,8	6,6	6,4	0,8	-71,43 %	-87,5 %
Vandens transportas	5 255	5 345,8	6 753,2	7 054,8	+34,25 %	+4,47 %
Geležinkeliai	30 498,4	45 554,8	53 503	48 053,2	+57,56 %	-10,19 %
Automobilių keliai	58 773	51 456,1	62 155,7	58 601,1	-0,29 %	-5,72 %
Suma	94 529,2	102 363,3	122 418,3	113 709,9	+20,29 %	-7,11 %

Šaltinis: Lietuvos statistikos departamentas

2007–2015 m. laikotarpiu krovinių, gabenamų vandens transportu, apimtis pakilo +4,47 %. Tuo tarpu krovinių, gabenamų oro, geležinkelių ir automobilių kelių transportu, apimtys smuko atitinkamai -87,5 %, -10,19 % ir -5,72 %. Apibendrinant krovinių skaičiaus pokytį visose transporto srityse, galima daryti išvadą, jog bendras krovinių, gabenamų visomis šalies transporto priemonėmis, skaičius 2007–2015 m. laikotarpiu pakilo +20,29 %, tačiau nukrito -7,11 % 2007–2015 m. laikotarpiu (didelės įtakos tam turėjo pasaulinė finansų krizė, minėta kaip nepalankus veiksnys verslo produktyvumui, keleivių ir krovinių pervežimui Vertinimo ataskaitos skyriuje 4.4.3).

Pažymėtina, jog nors krovinių gabenimo skaičiaus kitimo apimtys vidutiniškai augo 1997–2015 m. laikotarpiu, krovinių kiekiai, gabenami visomis transporto rūšimis, nepasiekė laikotarpio prieš ekonominę krizę apimčių (2007 m.) (žr. Pav. 79).

Pav. 79: Krovinių gabenimo visomis transporto rūšimis pasiskirstymas laike, mln. t



Šaltinis: sudaryta autorių, remiantis Lietuvos statistikos departamento duomenimis

Ekonominis nuosmukis, kurio didžiausias poveikis buvo juntamas 2008 m., sumažino krovinių vežimo apimtį visomis transporto rūšimis daugiau nei -22 %, lyginant su 2007 m. Vis dėlto, nuo 2009 m. krovinių gabenimo tendencija visomis transporto rūšimis yra auganti. Tokios tendencijos pagrindinės priežastys galėjo būti nuosaikiai auganti ekonomika, teigiamą impulsą sukėlusį ES parama, kurios dėka buvo atnaujinta / sukurta transporto sektoriaus infrastruktūra. Ilguoju laikotarpiu galima tikėtis, jog krovinių pervežimo skaičiaus tendencija išliks auganti, kadangi investicijos į transportą yra ilgalaikės ir jų kuriama

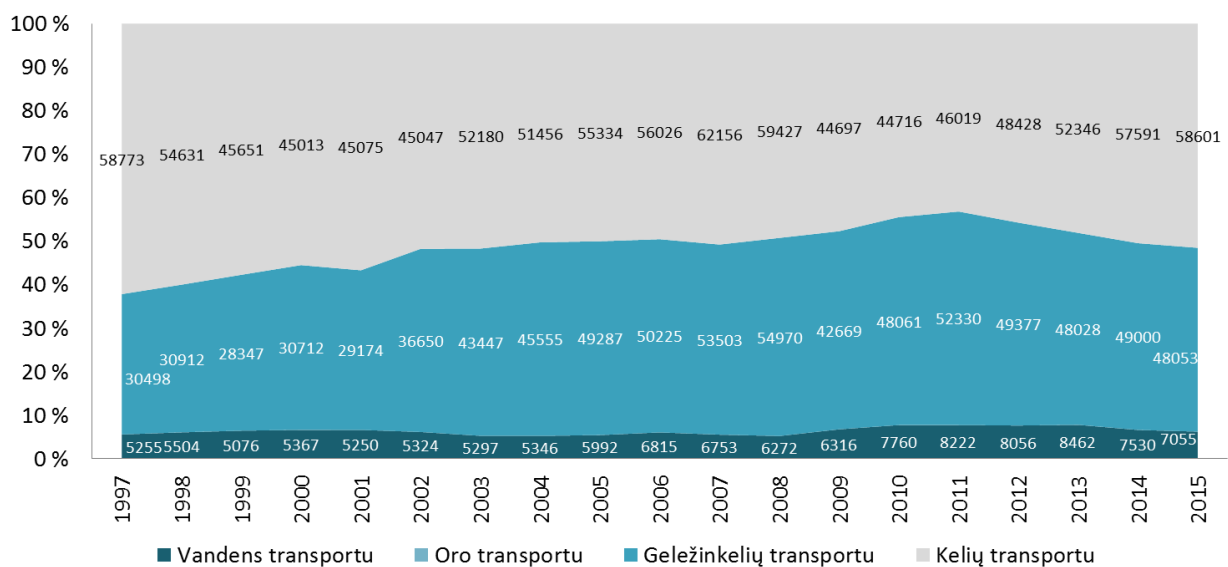
nauda bus jaučiama visą sukurtos infrastruktūros laikotarpį. Prie to taip pat prisidės ir ES parama į transporto sektorių pagal 2014–2020 m. programą, kuri sukelia tendencingą BVP / BPV augimą, jei neatsiras reikšmingų nenumatytų išorinių veiksnių (geopolitinio klimato pasikeitimų, ekonominio šoko).

Detali kiekybinė skirtinguose transporto sektoriuose aptarnautų krovinių apimtys analizė yra pateikiama Vertinimo ataskaitos Priede 12.

Aptarnaujamų krovinių apimtys pasiskirstymas tarp transporto šakų

Toliau pateiktame grafike (žr. Pav. 80) iliustruojama bendra aptarnaujamų krovinių apimtis visų transporto šakų priemonėmis. Iš šio grafiko galima matyti, kaip kito pervežamų krovinių skaičiaus proporcijos visomis transporto rūšimis ir kuri iš transporto rūšių buvo dominuojanti tam tikru laikotarpiu.

Pav. 80: Visais transporto sektoriais gabenamų krovinių apimtys, 1997–2015 m., %



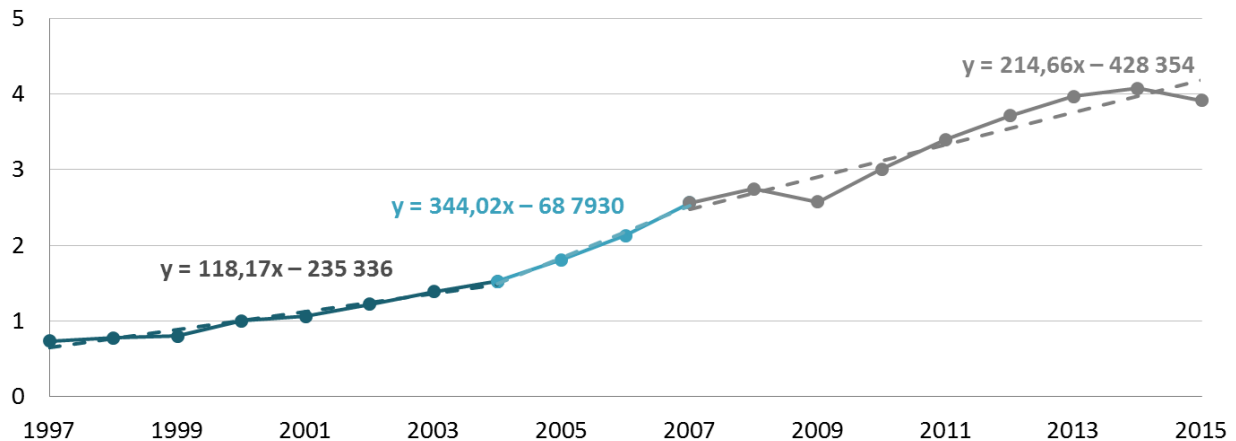
Šaltinis: sudaryta autorių, remiantis Lietuvos statistikos departamento duomenimis

Nuo 2008 m., kai buvo pradėta skirti ES parama projektams pagal 2007–2013 m. SSVP ir EAVP, vandens ir geležinkelių transportu gabenamų krovinių kiekiai pradėjo kilti, kai tuo tarpu kelių transportu – mažėti. Tai galėjo lemti padidėjęs geležinkelių ir vandens transporto pranašumas dėl sukurtos investicijų naudos transporto infrastruktūrai. Vis dėlto, ilgojoje perspektyvoje (nuo 2011 m.) kelių transportu gabenamų krovinių kiekiai auga, jūrų transportu bei geležinkeliais – mažėja. Oro transportu gabenamų krovinių kiekiai yra sąlyginai per maži, kad būtų galima pastebėti šia transporto rūšimi gabenamų krovinių kitimo raidą, lyginant su likusiomis transporto šakomis.

Transporto sektoriaus sukuriama BVP dinamika

Toliau pateikiamame grafike (žr. Pav. 81) lyginamas transporto ir saugojimo sektoriaus (EVRK 2 red. H sektorius) sukuriama BVP raida 3 laikotarpiais: (i) prieš Lietuvos įstojimą į ES (2007–2004 m.), (ii) įgyvendinant 2004–2006 m. ES finansavimo laikotarpio investicijas, (iii) įgyvendinant 2007–2013 m. ES finansavimo laikotarpio investicijas (2007–2015 m.).

Pav. 81: Transporto ir saugojimo sektoriaus BVP 1997–2015 m., mlrd. Eur

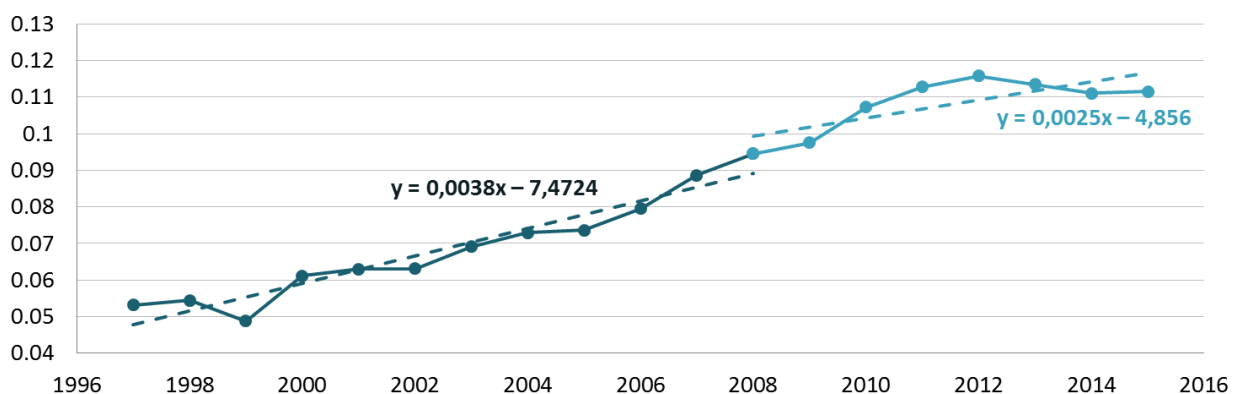


Šaltinis: sudaryta autorių, remiantis Lietuvos statistikos departamento duomenimis

Remiantis identifikuota transporto ir saugojimo sektoriaus kuriamo BVP dinamika (žr. Pav. 81), analizuojamo sektoriaus BVP kitimas tendencingai augo visais 3 etapais. Vis dėlto, 2007–2015 m. laikotarpiu BVP augimo tempas sulėtėjo, lyginant su 2004–2007 m. (tendencijų tiesių nuolydžio skirtumas lygus $-129,36^{328}$). 2007–2015 m. laikotarpio determinacijos koeficientas $R^2 = 0,904$; tai reiškia, jog šio laikotarpio Lietuvos transporto ir saugojimo sektoriaus BVP dispersija yra labai maža ir esama tendencijos tiesė paaiškina labai didelę duomenų dispersijos dalį.

Krovinių pervežimo našumo dinamika

Visomis transporto rūšimis atliekamo krovinių gabenimo našumas tendencingai augo visu 1997–2015 m. periodu (žr. Pav. 82).

Pav. 82: Krovinių, gabenamų visomis transporto priemonėmis (išskyrus jūrų transportą), našumas Eur/tkm³²⁹

Šaltinis: sudaryta autorių, remiantis Lietuvos statistikos departamento duomenimis

³²⁸ Lygčių koeficientų prie x kintamojo skirtumas.

³²⁹ Tkm – krovinių apyvartą matuojantis rodiklis, tonkilometris; Lietuvos statistikos departamente krovinių apyvartos jūrų transportu duomenys nėra kaupiami.

Aptarnaujamų krovinių našumo grafikas parodo, kiek vienam tkm tenka transporto ir saugojimo sektoriuje sukurto BVP (Eur). Krovinių, gabenamų visomis transporto priemonėmis, našumo tendencijos buvo augančios beveik visu 2007–2015 m. periodu. 2007–2013 m. krovinių našumo augimo tendencijos buvo didėjančios, o, pasibaigus ES paramos skiriamam finansavimui, augimas sulėtėjo.

Nuo 2011 m. kelių transporto sektorius tampa vis populiarese krovinių gabenimo priemone; ES struktūrinių fondų lėšomis finansuotas automobilių kelių atnaujinimas turėjo reikšmingos įtakos sausumos kelių įtakos augimui (lyginant su kitomis transporto šakomis).

2007–2013 m. ES skirtos investicijos transporto sektoriaus projektams įgyvendinti padarė teigiamą įtaką krovinių gabenimo kiekiams nuo 2009 m. (įvertinus 2008 m. išskirtį, kada krovinių srautams neigiamą įtaką padarė ekonominis nuosmukis). Nustatyta, jog krovinių gabenimo našumo rodiklio tendencijos buvo augančios ES skiriamų investicijų periodu.

5.1.5. Keleivių skaičiaus dinamika kiekvienoje transporto srityje

Keleivių skaičiaus kitimas prieš ir per ES struktūrinių fondų lėšomis finansuojamų projektų įgyvendinimą

Siekiant nustatyti ES paramos poveikį keleivių skaičiui, buvo įvertinta keleivių skaičiaus dinamika kiekvienoje transporto srityje, pasirinktu 1997–2015³³⁰ m. laikotarpiu (žr. Lent. 37).

Lent. 37: Keleivių skaičiaus dinamika pagal transporto šakas 1997–2015 m., tūkst. asm.

Transporto sritis	1997 m.	2004 m.	2007 m.	2015 m.	Pokytis 1997–2015 m.	Pokytis 2007–2015 m.
Oro transportas	271,2	591,5	755,3	657	+142,26 %	-13,02 %
Vandens transportas	1 471,3	2 106,8	2 555,3	2 342,3	+59,20 %	-8,34 %
Geležinkeliai	12 556,6	6 983,2	5 186	4 226,5	-66,34 %	-18,50 %
Automobilių keliai	537 079,7	430 073,9	463 331,1	393 819,3	-26,67 %	-15,00 %
Suma	551 378,8	439 755,4	471 827,7	401 045,1	-27,27 %	-15,00 %

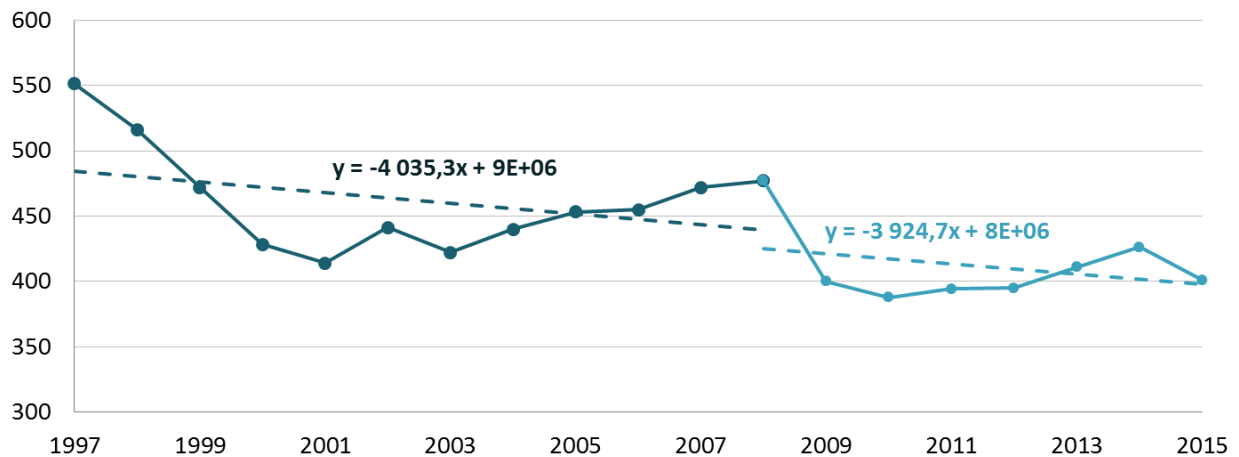
Šaltinis: Lietuvos statistikos departamentas

1997–2015 m. laikotarpiu keleivių, keliaujančių oro ir vandens transportu, skaičius pakilo atitinkamai +142,26 % ir +59,20 %. Tuo tarpu asmenų, keliaujančių geležinkelių ir kelių transportu, skaičius smuko, atitinkamai, -18,50 % ir -15,00 %. Bendras asmenų, keliaujančių visomis transporto priemonėmis, skaičius (1997–2015 m.) smuko -27,27 %. Tam didžiausią įtaką turėjo kelių transportu besinaudojančių keleivių sumažėjimas, kuris atsveria oro ir vandens transportu besinaudojusius keleivių skaičiaus augimą.

Apibendrinant suminę keleivių skaičiaus dinamiką visose transporto srityse (žr. Pav. 83) pažymėtina, jog nors keleivių skaičiaus kitimo apimtys normalizavosi nuo 2009 m., asmenų, keliausių visomis transporto rūšimis, skaičius nepasiekė laikotarpio prieš ekonomikos krizę apimčių (2007–2008 m.).

³³⁰ 1997 m. buvo pasirinkti tam, kad pirmasis periodas (1997–2005 m.) būtų pakankamai ilgas nustatyti rodiklio kaitos tendenciją iki ES struktūrinių fondų investicijų pradžios, tačiau neapimtų ilgalaikių statistinių svyravimų ir neiškreiptų duomenų pasiskirstymo.

Pav. 83: Asmenų, keliavusių visų rūšių transporto priemonėmis, skaičius, 1997–2015 m., mln. asm.



Šaltinis: sudaryta autorių, remiantis Lietuvos statistikos departamento duomenimis

Ekonominis nuosmukis, kurio didžiausias poveikis buvo juntamas 2008 m., sumažino keleivių vežimo visomis transporto rūšimis apimtį daugiau nei -16 %, lyginant su 2007 m. 2009–2015 m. laikotarpiu keleivių skaičiaus tendencija visomis transporto rūšimis stabilizavosi. Vis dėlto, dėl ekonominio nuosmukio 2008–2015 m. laikotarpiu keleivių skaičiaus tendencija išliko mažėjanti.

Detali kiekybinė skirtinguose transporto sektoriuose pervežtų keleivių skaičiaus analizė yra pateikiama Vertinimo ataskaitos Priede 12.

Kelionių individualiais automobiliais ir viešuoju transportu skaičiaus dinamika

Kadangi kelionės automobilių kelių transportu sudaro didžiąją nagrinėjamo rodiklio dalį (virš 98 % 2015 m., žr. Lent. 37), kelių transporto dėmuo išskirtinas į keliones individualiais automobiliais ir viešuoju transportu (žr. Lent. 38).

Lent. 38: Individualių ir viešų transporto priemonių, kelionių apimtys skaičius, 1997–2015 m.

Rodiklis	1997 m.	2004 m.	2007 m.	2015 m.	Pokytis 1997–2015 m.	Pokytis 2007–2015 m.
Automobilių skaičius, tenkantis 1 tūkst. gyventojų	235	362	450	385	+63,83 %	-14,44 %
Keleivių vežimas keliais, tūkst.	537 079,7	430 073,9	463 331,1	393 819,3	-26,67 %	-15,00 %
1 gyventojui tenkančių kelionių autobusais, vnt.	–	88	98	103	–	+5,1 %

Šaltinis: Lietuvos statistikos departamentas

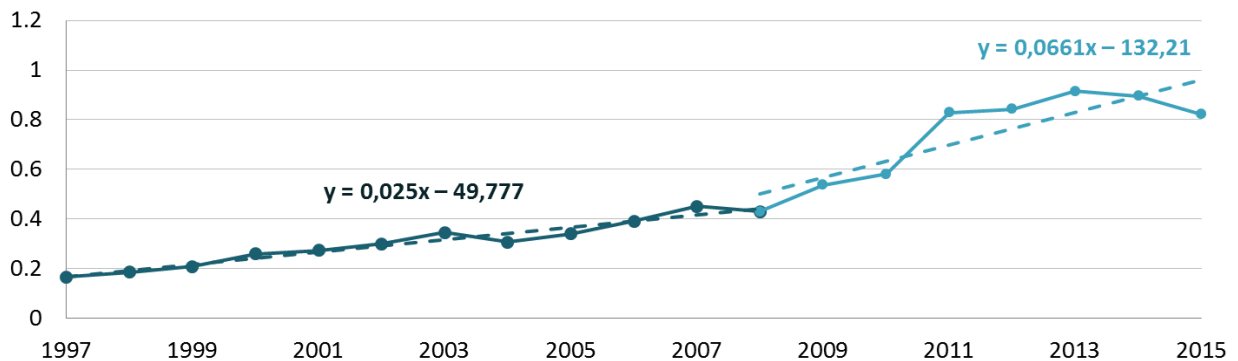
Lentelėje (žr. Lent. 38) pateikti duomenys rodo, jog automobilių skaičius, tenkantis vienam gyventojui ES struktūrinių fondų lėšomis finansuojamų projektų įgyvendinimo metu sumažėjo; laikoma, jog su tuo siejasi ir neigiamas keleivių vežimo keliais skaičius (-15 % 2007–2015 m.). Didelės įtakos abiejų rodiklių mažėjimui turėjo neigiama natūrali ir tarptautinės migracijos veikiamą gyventojų skaičiaus kaita (žr. Pav. 51). Vis dėlto, šiame kontekste išsiskiria viešojo transporto populiarėjimą indikuojantis 1 gyventojui

tenkančių kelionių autobusais skaičius. 2007–2015 m. laikotarpiu, įgyvendinus į Vertinimo apimtį patenkančius transporto sektoriaus projektus, šis rodiklis išaugo +5,1 %.

Keleivių pervežimo našumo dinamika

Keleivių apyvartos našumas tendencingai augo visu analizuojamuoju 1997–2015 m. periodu (žr. Pav. 84), išskyrus paskutiniuosius 2014–2015 m.

Pav. 84: Asmenų, keliaujančių visų rūšių transporto priemonėmis, apyvartos našumas Eur/kkm³³¹



Šaltinis: sudaryta autorių

Iliustruotas rodiklis indikuoja 1 keleivio km tenkantį transporto sektoriuje sukurtą BVP (Eur). Asmenų, keliaujančių visų transporto sektoriaus rūšių priemonėmis, apyvartos tendencijos buvo augančios beveik visą 2007–2015 m. laikotarpį. 2007–2013 m. keleivių pervežimo našumas didėjo, o, pasibaigus SSVP ir EAVP suprogramuotiems veiksams (nuo 2013 m.), našumo augimas ėmė mažėti.

Visu analizuojamuoju laikotarpiu automobilių transportas išliko dominuojančia keleivių pervežimo rūšimi. Remiantis Lietuvos statistikos departamento duomenimis, laikoma, jog 2007–2013 m. ES finansavimo laikotarpiu transporto sektoriaus plėtros projektams skirtos lėšos sukėlė teigiamą įtaką keleivių skaičiaus kitimui, nors analizuojamuoju laikotarpiu reikšmingą neigiamą poveikį turėjo gyventojų skaičiaus mažėjimas ir ekonominis nuosmukis 2008–2009 m. Be to, ES skiriamų investicijų laikotarpiu asmenų, keliaujančių visų rūšių transporto priemonėmis, apyvartos našumas reikšmingai išaugo.

5.1.6. Poveikis gyventojams, verslui, investicijų patrauklumui

Poveikis darbo užmokesčiui

Poveikio darbo užmokesčiui analizės modelio duomenų imtis

Sudaromo modelio apimtyje naudojamos visos 10 SSVP ir EAVP apimtyje 2007–2013 m. ES finansavimo laikotarpiu įgyvendintos finansavimo priemonės. Priklausomas kintamasis – transporto sektoriaus (EVRK 2 red. H sektoriaus) vidutinis mėnesio *bruto* atlyginimas.

Poveikio darbo užmokesčiui nustatymo metodologija

Siekiant kiekybinės analizės rezultatų tęstinumo ir susietumo su iki šiol atliktais ES struktūrinių fondų investicijų efektyvumo / poveikio vertinimais, ES investicijų poveikio darbo užmokesčiui metodologija

³³¹ Eur/kkm – Eur, skirti keleivių kilometrui.

sudaryta vadovaujantis įgyvendintais empiriniais tyrimais³³² ir kitais šioje srityje atliktais ir LR FinMin patvirtintais darbais^{333, 334}.

Detalus ekonometrinio modelio metodologijos aprašymas yra pateikiamas Vertinimo ataskaitos Priede 11. Sudarytas modelis yra iliustruojamas toliau (žr. Pav. 85).

Pav. 85: ES struktūrinių fondų investicijų transporto sektoriuje poveikio darbo užmokesčiui modelio forma



Šaltinis: sudaryta autorių

Laikoma, jog transporto sektoriaus vidutiniam *bruto* mėnesio darbo užmokesčio augimui laikotarpiu *t* reikšmingos įtakos turi:

- Wh_{t-1} : transporto sektoriaus vidutinis *bruto* mėnesio darbo užmokestis praėjusiu laikotarpiu *t-1*;
- $BPVh_t$: transporto sektoriaus kuriama bendroji pridėtinė vertė laikotarpiu *t*;
- W_t : visų LR ūkio sektorių vidutinis *bruto* mėnesio darbo užmokestis laikotarpiu *t*;
- NL_t : vidinis LR nedarbo lygis laikotarpiu *t*;
- Mlh_t : materialiosios investicijos transporto sektoriuje laikotarpiu *t*;
- Z_t : ES struktūrinių fondų parama, skirta į Vertinimo apimtį patenkančių projektų vykdytojams laikotarpiu *t*;
- Egzogeninių rodiklių ankstiniai.

Poveikio darbo užmokesčiui modeliavimo rezultatai

Analizuojamuoju laikotarpiu projektų vykdytojams išmokėtos paramos lėšos sukėlė teigiamą ir statistiškai reikšmingą impulsą transporto sektoriaus darbo užmokesčio rodikliui (žr. Lent. 39).

Lent. 39: ES struktūrinių fondų poveikis transporto sektoriaus darbo užmokesčio augimui, 2005–2020 m.

Laikotarpis	ES struktūrinių fondų investicijos	Padidėjęs transporto sektoriaus darbo užmokestis
2005–2008 m.	0 mln. Eur	0 Eur
2009 m.	390,05 mln. Eur	31,2 Eur

³³² V. B. Branzas. *The Impact of EU Structural Funds on Sustainable Regional Development in Romania. GIDNI Economy and Management*. 2014. <<http://www.upm.ro/gidni/GIDNI-01/Eco/Eco%2001%2065.pdf>>

³³³ UAB „ESTEP Vilnius“ ir VšĮ „Europos socialiniai, teisiniai ir ekonominiai projektai“. Europos Sąjungos struktūrinės paramos poveikio Lietuvos konkurencingumui vertinimas. 2015 m. balandžio 27 d. <http://www.esparama.lt/es_parama_pletra/failai/fm/failai/Ataskaitos/Konkurencingumo_vertinimas_ataskaita_LT.pdf>

³³⁴ VšĮ „ESTEP“. 2004–2006 m. ES struktūrinės paramos poveikio Lietuvos transporto sektoriui vertinimas: galutinė vertinimo ataskaita. 2010 m. sausio 18 d. <http://www.esparama.lt/es_parama_pletra/failai/fm/failai/Vertinimas_ESSP_Neringos/Ataskaitos_2009MVP/Transporto_sektorius_ataskaita.pdf>

Laikotarpis	ES struktūrinių fondų investicijos	Padidėjęs transporto sektoriaus darbo užmokestis
2010 m.	556,62 mln. Eur	41,12 Eur
2011 m.	827,07 mln. Eur	70,18 Eur
2012 m.	1 028,86 mln. Eur	90,15 Eur
2013 m.	1 317,89 mln. Eur	115,73 Eur
2007–2013 m.	1 317,89 mln. Eur	115,73 Eur
2014 m.	1 675,41 mln. Eur	147,37 Eur
2015 m.	1 874,67 mln. Eur	165,70 Eur
2007–2015 m.	1 874,67 mln. Eur	165,70 Eur
2007–2020 m.	1 939,81 mln. Eur	168,72 Eur

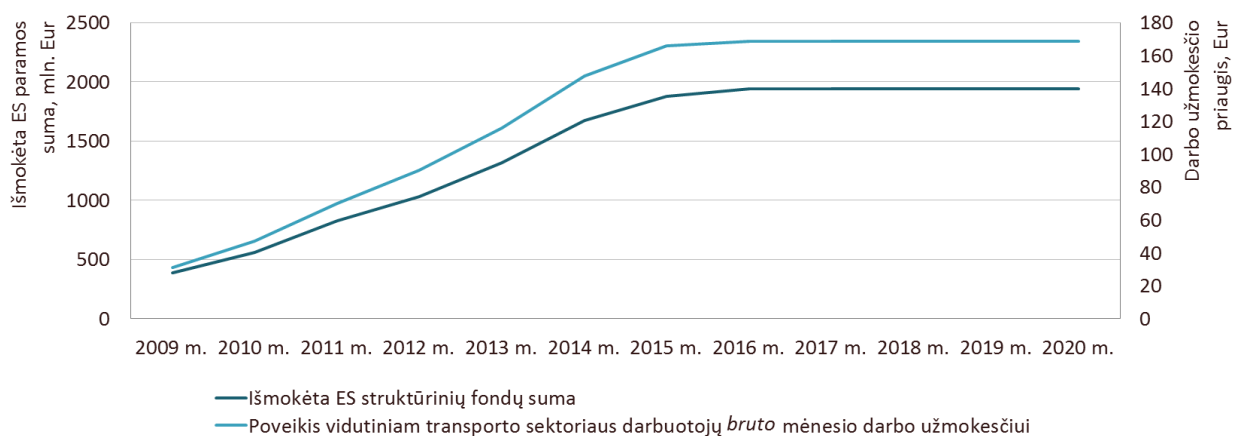
Šaltinis: sudaryta autorių

Modelio rezultatai rodo, jog trumpuoju laikotarpiu, 2007–2013 m., ES struktūrinių fondų paramos dėka vidutinis transporto sektoriaus darbuotojų *bruto* darbo užmokestis išaugo 115,73 Eur; nuo ES finansinio programavimo pradžios iki 2015 m., kada buvo baigta įgyvendinti analizuojamuosius transporto sektoriaus projektus, suminis poveikis išaugo iki 165,70 Eur. Prognozuojant investicijų įtaką ilguoju laikotarpiu, t. y., 2007–2020 m., ES struktūrinių fondų investicijų dėka analizuojamojo sektoriaus darbuotojų atlyginimai išaugs 168,72 Eur (žr. Lent. 39).

Vis dėlto, pabrėžtina, jog modeliuojamas transporto sektoriaus darbuotojų atlyginimo prieaugis yra veikiamas ir kitų egzogeninių kintamųjų (žr. Pav. 85), todėl modelio rezultatai Z_t atžvilgiu turėtų būti vertinami *ceteris paribus* kontekste (kiek išaugtų analizuojamas darbo užmokestis, jei ekonominėje aplinkoje nevyktų šokų ar reikšmingų kitų kintamųjų pasikeitimų).

ES struktūrinių fondų lėšomis įgyvendintų transporto sektoriaus projektų dėka išaugęs analizuojamojo sektoriaus darbuotojų vidutinis *bruto* darbo užmokestis iliustruojamas toliau pateikiamame grafike (žr. Pav. 86).

Pav. 86: ES struktūrinių fondų investicijų dėka išaugęs transporto sektoriaus darbuotojų vidutinis mėnesio *bruto* darbo užmokestis, 2005–2015 m.



Šaltinis: sudaryta autorių

Atlikto makroekonometrinio modeliavimo rezultatai rodo, jog 2007–2013 m. ES finansavimo laikotarpiu

įgyvendinti transporto sektoriaus projektai reikšmingai prisidėjo prie transporto sektoriaus darbuotojų vidutinio *bruto* darbo užmokesčio augimo (sudarė tam tinkamas sąlygas). Laikoma, jog iki 2013 m. šis rodiklis išaugo 115,73 Eur; ilguoju laikotarpiu (2007–2020 m.) atlyginimo prieaugis gali siekti 168,72 Eur.

Socialinė ekonominė nauda šalies gyventojams

2007–2013 m. ES struktūrinių fondų lėšomis finansuotų projektų įgyvendinimo dėka pagerinta transporto infrastruktūra leidžia lengviau pasiekti kelionės tikslą, reikalauja mažiau eksploatacinių sąnaudų, palengvina transporto priemonių judėjimą, gerina eismo saugumą pėstiesiems ir kitiems visų transporto rūšių eismo dalyviams. Toliau pateikiamas sukkelto socialinio ekonominio poveikio gyventojams aprašymas pagal aktualiausias sritis:

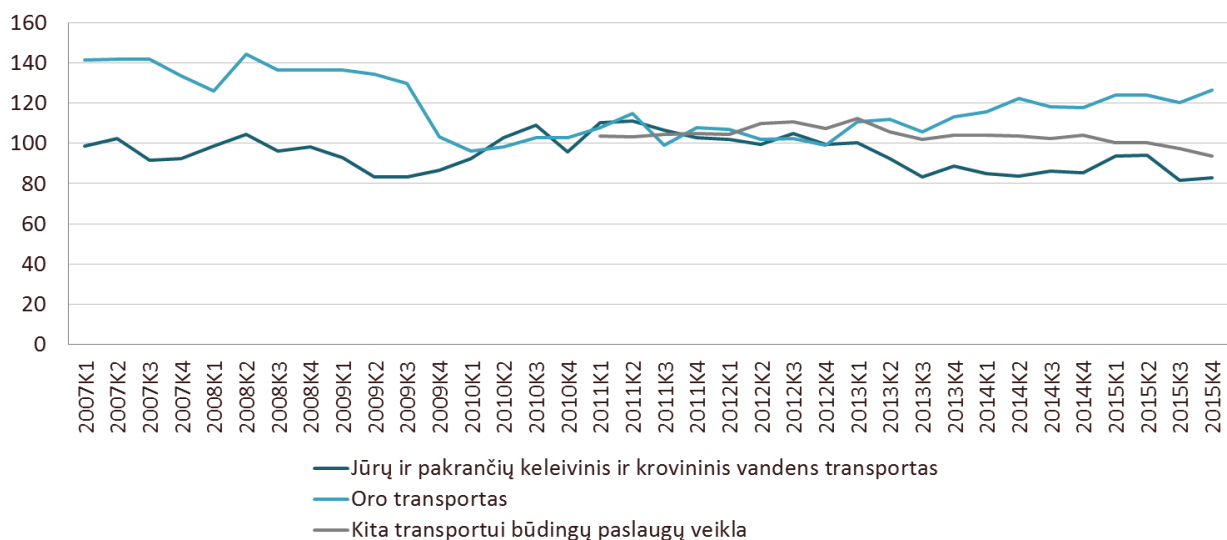
- **Sutaupyto laiko sąnaudos.** Dalis įgyvendintų projektų sukūrė socialinę ekonominę naudą padidindami transporto srautų pralaidumą keliuose ir taip sumažindami laiko sąnaudas kelionėse. Tai ypač svarbu darbo reikalais keliaujantiems žmonėms, kurių sugaištas laikas yra vertinamas brangiausiai³³⁵.
 - Įgyvendinus priemonę VP2-5.4-SM-01-V, sutaupyta 5,58 mln. automobilių val. laikas; priemonė VP2-4.4-SM-01-V sutrumpino kelionės rekonstruotais automobilių keliais laiką 0,97 mln. automobilių val. Darbo reikalais vykstančių keleivių valanda yra verta 8,91 Eur, o nedarbo reikalais vykstančių keleivių – 3,56 Eur.
 - To rezultatas yra sutaupyto laiko vertė per metus, lyginant su metais iki projektų įgyvendinimo, kuri gali svyruoti nuo 23,32 iki 58,36 mln. Eur, priklausomai nuo dirbančiųjų ir nedirbančiųjų žmonių skaičiaus, kurie keliauja rekonstruotais ir naujais keliais, santykio.
 - Šios vertės taip pat turi būti padaugintos iš keleivių, keliaujančių vienoje transporto priemonėje, skaičiaus. Dėl to sutaupyto laiko vertė per metus stipriai išaugtų, kadangi transporto priemonėmis vidutiniškai naudojasi ne vienas keleivis. 2015 m. lengvaisiais automobiliais vidutiniškai keliavo 1,33 keleivio, o lengvieji automobiliai sudarė 95 % transporto priemonių³³⁶.
 - Laikantis šių prielaidų, sutaupyto laiko vertė per metus svyruoja nuo 31,02 mln. Eur iki 77,62 mln. Eur, priklausomai nuo to, kiek žmonių keliauja darbo reikalais ir kiek žmonių keliauja ne darbo reikalais.
 - Krovinius vežančios transporto priemonės sukuria papildomą socialinę ekonominę vertę, kadangi viena pervežamo krovinio tona yra vertinama 3,79 Eur per valandą³³⁵. Pervežtų krovinių sukuriama socialinė ekonominė nauda priklauso nuo lengvųjų ir sunkiųjų krovinių transporto priemonių proporcijos nuo visų transporto priemonių skaičiaus, važiuojančių rekonstruotais ir naujais keliais.
- **Sutaupyto eksploatacinės transporto priemonių sąnaudos.** Suremontuoti ir nutiesti nauji keliai / geležinkeliai turi reikšmingos įtakos transporto priemonių eksploatacinėms sąnaudoms. Prižiūrima ir rekonstruota transporto infrastruktūra tarnauja kur kas ilgiau ir daro žymiai mažesnę žalą transporto priemonėms; tai sumažina jų eksploatacines sąnaudas.
 - Šiai kuriamai ekonominei naudai įtakos turėjo nutiesti nauji keliai (ne TEN-T) (901,67 km) ir geležinkeliai (35,37 km) pagal priemonę VP2-4.4-SM-01-V, nutiesti savivaldybių keliai ir gatvės (332,34 km) pagal priemonę VP2-4.4-SM-02-R, nutiesti ir rekonstruoti TEN-T keliai (394,53 km) ir TEN-T geležinkeliai (409,61 km) pagal atitinkamas priemones VP2-5.1-SM-01-V ir VP2-5.1-SM-02-V.

³³⁵ VšĮ CPVA. Konversijos koeficientų bei socialinės – ekonominės naudos (žalos) komponentų įverčių reikšmės. 2016 m. sausio 1 d. <<http://www.ppplietuva.lt/teisine-metodine-informacija/metodiniai-dokumentai/>>

³³⁶ Klaipėdos miesto savivaldybė. Klaipėdos miesto susisiekimo plėtros galimybių studija. 2016. <<https://www.klaipeda.lt/lit/Galimybiu-studijos/9971>>

- Remiantis CPVA socialinės ekonominės naudos įverčiais³³⁵ autotransporto eksploatacinės sąnaudos vienam kilometrui kainuoja 0,17–0,54 Eur/km (priklausomai nuo transporto priemonių – lengvasis ar lengvasis / sunkusis krovininis automobilis ir jų nuvažiuotų kilometrų naujais ir rekonstruotais keliais).
- **Padidinta verslo subjektų konkurencija.** Investicijos į transporto sektorių taip pat padidina ir konkurencingumą tarp transporto rūšių ir įmonių, užsiimančių keleivių ir krovinių pervežimo veikla. Greitesnis susisiekimas, kokybiškesnė transporto infrastruktūra, plečiami transporto įmonių pajėgumai pritraukia daugiau investuotojų (pvz., skrydžių kompanijų, keleivių ir krovinių pervežimo įmonių); plečiamas geležinkelių tinklas, gilinamas uostas sudaro sąlygas naujoms keliavimo, krovinių gabenimo galimybėms. Veikiant konkurencingos rinkos ekonominiams dėsniams, transporto paslaugų kainos yra priverstos mažėti (žr. Pav. 87).

Pav. 87: Ūkio subjektams suteiktų paslaugų indeksai, 2010 m. = 100



Šaltinis: Lietuvos statistikos departamentas

- **Pagerintas eismo saugumas.** Planuojant ir įgyvendinant vertinamas ES struktūrinių fondų investicijas, didelis dėmesys buvo skiriamas visų transporto rūšių saugumo gerinimui. Naikintos „juodosios dėmės“, didesnio avaringumo rizikos ruožuose įdiegtos saugaus eismo gerinimo ir aplinkosaugos priemonės, įsigytos techninės priemonės, skirtos eismo įvykių geležinkeliuose padariniams šalinti, pastatytos ir rekonstruotos krantinės sumažino riziką nukentėti vairuotojams, keleiviams, pėstiesiems. Šių saugos priemonių įgyvendinimas stipriai prisidėjo prie to, kad šalyje būtų sumažintas eismo įvykių skaičius:
 - LAKD duomenimis³³⁷, 1997–2015 m. laikotarpiu eismo įvykių sumažėjo apie -41 %, o 2007–2015 m. laikotarpiu eismo įvykių sumažėjo apie -51 %;
 - 1997–2015 m. laikotarpiu žuvusiųjų eismo įvykių metu skaičius sumažėjo apie -68 %, o 2007–2015 m. laikotarpiu žuvusiųjų eismo įvykių metu skaičius sumažėjo apie -67 %;
 - 1997–2015 m. laikotarpiu sužeistųjų eismo įvykių metu skaičius sumažėjo apie -39 %, o 2007–2015 m. laikotarpiu sužeistųjų eismo įvykių metu skaičius sumažėjo apie -53 %.

³³⁷ Lietuvos automobilių kelių direkcija prie LR Susisiekimo ministerijos. Eismo įvykių statistika. 2016 m. lapkričio mėn. <http://www.lakd.lt/lt.php/eismo_saugumas/eismo_ivykiu_statistika/27>

Tokiam eismo įvykių skaičiaus pokyčiui įtakos galėjo turėti ir kiti veiksniai, tokie kaip: (i) gyventojų skaičiaus mažėjimas, (ii) griežtesni alkoholio kontrolės įstatymai, (iii) socialinė reklama ir visuomenės švietimas – auganti eismo dalyvių kultūra.

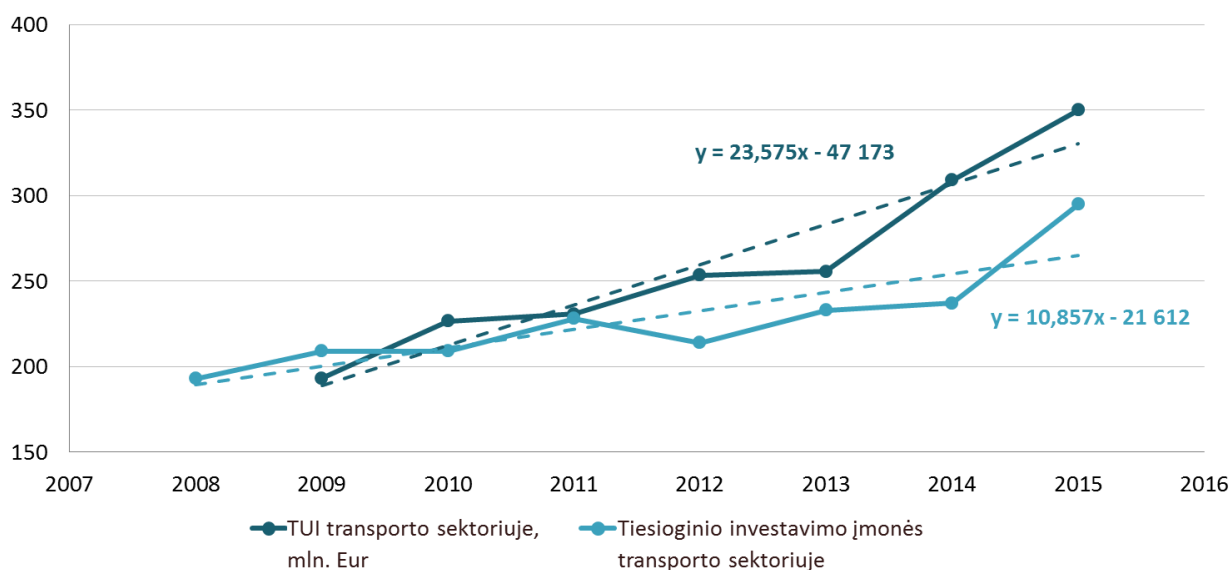
2007–2013 m. ES struktūrinių fondų investicijų laikotarpiu sukurta reikšminga socialinė ekonominė nauda: (i) priklausomai nuo prielaidų, lemiančių darbo ir ne darbo reikalais keliaujančių asmenų santykį, dėl pagerintos automobilių kelių infrastruktūros sutaupyta nuo 31,02 mln. Eur iki 77,62 mln. Eur, (ii) sumažintos eksploatacinės transporto priemonių sąnaudos, (iii) padidinta verslo subjektų konkurencija, dėl ko sumažėjo transporto paslaugų kainos, (iv) dėl pagerinto eismo saugumo sumažėjo eismo įvykiuose sužalotų ir žuvusių asmenų skaičius.

Poveikis investicijų patrauklumui

TUI ir tiesioginio investavimo įmonių skaičiaus dinamika

2007–2013 m. ES struktūrinių fondų lėšomis finansuotų projektų poveikis investicijų patrauklumui vertinamas nagrinėjant tiesioginių užsienio investicijų (toliau – TUI) ir tiesioginių investavimo įmonių skaičiaus tendencijas 2008–2015 m. laikotarpiu³³⁸ (žr. Pav. 88) bei remiantis Pasaulio ekonomikos forumo teikiamais duomenimis (žr. Lent. 40).

Pav. 88: TUI ir tiesioginių investavimo įmonių į transporto sektorių skaičiaus tendencijos 2008–2015 m.



Šaltinis: sudaryta autorių, remiantis Lietuvos statistikos departamento duomenimis

Lietuvos statistikos departamento teikiami TUI ir tiesioginių investavimo įmonių skaičiaus rodikliai analizuojamuoju laikotarpiu pastoviai augo. TUI determinacijos koeficientas $R^2 = 0,915$; tai reiškia, jog šio laikotarpio TUI į transporto sektorių dispersija yra labai nedidelė ir esama tendencijos tiesė paaikšina labai didelę duomenų pasiskirstymo dalį. Didėjančios TUI siejasi su augančia transporto sektoriaus investavimo įmonių skaičiaus tendencija. Ypač didelės TUI ir tiesioginių investavimo įmonių skaičiaus augimo tendencijos matomos 2013–2014 m. laikotarpiu. Tais metais sukuriami 2007–2013 m. ES

³³⁸ Ansktesni duomenys nėra pateikiami šaltinyje.

paramos lėšų grąža yra išaugusi (žr. Lent. 35): spartesnis BVP ir BPV augimas savo ruožtu daro teigiamą įtaką visų ūkio sektorių TUI^{339, 340}.

Šalies konkurencingumo vertinimas

Svarbus veiksnys, lemiantis šalies patrauklumą investicijoms, yra įvairių faktorių veikimas ūkio konkurencingumas. Vienas svarbiausių šio rodiklio dėmenų yra infrastruktūra³⁴¹ – laikas, praleidžiamas eismo spūstyse, oro ir jūrų uostų pajėgumai, pagrindiniai šalies keliai (šiuo atveju, TEN-T). Remiantis pasaulio ekonomikos forumo duomenimis³⁴², Lietuvos konkurencingumo indeksas 2007–2015 m. laikotarpiu nuosaikiai išaugo (žr. Lent. 40).

Lent. 40: Lietuvos konkurencingumo ir kiekvienos transporto rūšies vertinimas 2007–2015 m.

Metai	Konkurencingumo indeksas	Kelių kokybė	Geležinkelių infrastruktūros kokybė	Uosto infrastruktūros kokybė	Oro transporto infrastruktūros kokybė
2007 m.	4,489	4,974	4,185 ³⁴³	4,074	4,404
2013 m.	4,408	5,020	4,674	5,130	4,317
2015 m.	4,548	4,963	4,420	4,855	4,120

Source: Pasaulio ekonomikos forumo duomenys

Remiantis transporto sektorių kokybės vertinimais, sukurta / atnaujinta infrastruktūra Lietuvos konkurencingumui turėjo teigiamos įtakos:

- Kelių kokybė 2007–2015 m. periodu nežymiai smuko (1 pozicija kelių kokybės reitinge), tačiau iki projektams skiriamos ES struktūrinių fondų paramos programos pabaigos (2013 m.) kelių kokybės vertinimas buvo pagerėjęs;
- Geležinkelių kokybės įvertinimas 2009–2013 m. laikotarpiu paaugo +0,489, tačiau 2009–2015 m. laikotarpiu geležinkelių įvertinimo padidėjimas siekė 0,235, o tai lėmė 3 pozicijomis pagerėjusią poziciją kokybės reitinge;
- Uosto infrastruktūros kokybė gerokai paaugo 2007–2015 m. periodu (+0,781), o tai lėmė net 23 pozicijomis aukštesnę vietą kokybės reitinge;
- Oro transporto infrastruktūros kokybė 2007–2015 m. periodu sumažėjo (-0,284) ir Lietuvos oro transporto infrastruktūra prarado 8 pozicijas kokybės reitinge.

ES paramos investicijos padarė teigiamą įtaką šalies konkurencingumui, kadangi daugumos transporto rūšių infrastruktūros rodikliai pagerėjo ir vidutiniškai šalies pozicija visose transporto srityse kitų pasaulio valstybių kontekste padidėjo. Didesnis reitingų ir kokybės vertinimo padidėjimas buvo 2007–2013 m. periodu, ES struktūrinių fondų investicijų skyrimo laikotarpiu.

Šalies konkurencingumui reikšmingos įtakos turėjo ir kiti veiksniai, tokie kaip: (i) infliacija, (ii) produktyvumas, (iii) valiutų kursai, (iii) mokesčiai ir (iv) verslui kurti reikalingi kaštai. Kai kurių iš šių

³³⁹ T. Addison, H. Almasi. *The new global determinants of FDI flows to developing countries*. World Institute for Development Economics Research WIDER, 2003.

³⁴⁰ A. Shamsuddin. *Economic determinants of foreign direct investment in less developed countries*. The Pakistan Development Review, 1994.

³⁴¹ A. Mačiulis, A. V. Vasiliauskas, G. Jakubauskas. *The impact of transport on the competitiveness of national economy*. 2010. <<http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.3846/1648-4142.2009.24.93-99>>

³⁴² Pasaulio ekonomikos forumas. *The Global Competitiveness Report 2006–2016*. 2016. <<https://knoema.com/WFGCI2015/the-global-competitiveness-report-2006-2016>>

³⁴³ Geležinkelių infratraktūros vertės duomenys pateikiami nuo 2009 m.

rodiklių pablogėjimas galėjo lemti tai, kad sukurtas teigiamas transporto infrastruktūros poveikis Lietuvos konkurencingumui buvo mažesnis.

Analizuojamuoju laikotarpiu tendencingai augo transporto sektoriaus TUI apimtys (+67,5 % 2009–2015 m.) ir tiesioginio investavimo įmonių skaičius (+52,8 2008–2015 m.). Nuosaikiai išaugo visą šalies ūkį charakterizuojantis Pasaulio ekonomikos forumo teikiamas konkurencingumo indeksas, kurio apimtyje 2007–2015 m. laikotarpiu pagerėjo geležinkelių ir jūrų uosto infrastruktūros kokybė, tačiau sumažėjo automobilių kelių ir oro transporto infrastruktūros vertinimas. Tai indikuoja, jog sukurtų projektų rezultatų tęstinumo kontekste būtina užtikrinti pakankamą finansavimą eksploataciniams kaštams padengti ir gerai turto būklei palaikyti.

Poveikis verslui

Kaip buvo nustatyta Vertinimo ataskaitos skyriuje 5.1.2, 2007–2015 m. ES paramos fondų lėšos, skirtos transporto sektoriui, kūrė BPV (žr. Lent. 35); ES investicijos kėlė trumpalaikį ir ilgalaikį poveikį įvairių ūkio sektorių verslo subjektų veiklai:

- **Trumpalaikis poveikis verslui.** Investicijos į transporto sektorių tiesiogiai veikia verslo įmonių veiklą: investuojant į transporto infrastruktūrą, samdomi rangovai ir kyla jų pajamos (jiems skiriama didžioji dalis investicijų). Šios lėšos yra paskirstomos atlyginimams, subrangovų samdymui, statybinių medžiagų ir įrangos pirkimui, technikos nuomai, remontui, kurui. Mažesnė dalis investicijų yra išskirstoma techniniams ir investicijų projektams rengti, projektų ekspertizėms, priežiūrai, viešinimui.
- **Ilgalaikis poveikis verslui.** Sukūrus naują ar patobulinus seną transporto infrastruktūrą, verslas kuria pridėtinę vertę: (i) padidėjęs turistų srautas skatina šalies vartojimą, (ii) pagerėjęs konkurencingumas, lyginant su kaimyninėmis šalimis, pritraukia naujų investuotojų ir skatina plėstis anksčiau įsikūrusius verslus, (iii) padidėjęs krovinių gabenimo ir keleivių pervežimo našumas dėl sumažėjusio sugaišto laiko ne tik keliuose, bet ir geležinkeliuose (rekonstruoti bėgiai, vagonai), vandens transportu (pagilinta Klaipėdos uosto akvatorija, naujos prieplaukos) ir oro transportu (rekonstruoti terminalai) sumažina verslo įmonių sąnaudas (kuras, eksploatacija, klientų nepasitenkinimas dėl siuntų pristatymo, transporto priemonių vėlavimo).

2007–2013 m. ES struktūrinių fondų investicijos turi reikšmingos įtakos įvairiuose šalies ūkio sektoriuose veikiantiems verslo subjektams: projektų įgyvendinimo metu tai pasireiškia per išaugusias pajamas rangovams ir susijusias paslaugas teikiančioms įmonėms, o ilguoju laikotarpiu išauga ūkio konkurencingumas ir veiklos našumas.

Apibendrinimas ir išvados

Šiame ataskaitos skyriuje atliktos pirminių ir antrinių duomenų šaltinių bei kiekybinės (statistinė analizė, makroekonometrinis modeliavimas) analizės buvo skirtos atpažinti ir įvertinti ilgalaikius socialinius ekonominius 2007–2013 m. ES struktūrinių fondų lėšomis įgyvendintų projektų padarinius visuomenei, ekonomikai ir verslui.

Investicijų grąžai pamatuoti sukurto makroekonometrinio BPV modelio rezultatai rodo, jog 2007–2013 m. ES finansavimo laikotarpiu įgyvendinti transporto sektoriaus projektai sukūrė reikšmingą pridėtinę vertę šalies ūkiui. Laikoma, jog:

- 1 į analizuojamus projektus investuotas Eur sukūrė 1,86 Eur BPV iki 2013 m.;
- Ši grąža išaugs iki 2,5 Eur BPV ilguoju laikotarpiu (2007–2020 m.).

Pažymėtina, jog gauti lėšų efektyvumo rezultatai sutampa su kitų šiame sektoriuje atliktų ES struktūrinių fondų lėšų panaudojimo poveikio vertinimų rezultatais.

ES investicijų poveikiui darbo užmokesčiui transporto sektoriuje išmatuoti skirto makroekonometrinio modelio rezultatai rodo, jog 2007–2013 m. ES finansavimo laikotarpiu įgyvendinti transporto sektoriaus

projektai taip pat reikšmingai prisidėjo prie transporto sektoriaus darbuotojų vidutinio *bruto* darbo užmokesčio augimo (sudarė tam tinkamas sąlygas). Laikoma, jog iki 2013 m. šis rodiklis išaugo 115,73 Eur; ilguoju laikotarpiu (2007–2020 m.) atlyginimo prieaugis gali siekti 168,72 Eur.

Analizuota 2007–2013 m. ES struktūrinių fondų finansavimo ir Lietuvos nedarbo lygio rodiklių dinamika indikuoja, jog tarp jų egzistuoja statistiškai silpna, tačiau neigiama (koreliacijos koeficientas siekia -0,15 / -0,26, atsižvelgiant į duomenų sezoniškumą) sąsaja. Vertinama, jog ES intervencijos galėjo turėti reikšmingos įtakos nedarbo lygio šalyje mažinimui, sukeldamos tiesioginį (projektų įgyvendinimo metu reikalingiems darbams atlikti) ir netiesioginį (didinant verslo subjektų konkurencingumą ir ekonominį aktyvumą, skatinant tvarų ūkio augimą) paklausos impulsą darbo rinkai.

ES skirtos investicijos transporto sektoriaus projektams įgyvendinti padarė teigiamą įtaką krovinių gabenimo kiekiams nuo 2009 m. (įvertinus 2008 m. išskirtį, kada krovinių srautams neigiamą itaką padarė ekonominis nuosmukis). Nustatyta, jog krovinių gabenimo našumo rodiklio tendencijos buvo augančios ES skiriamų investicijų periodu. Remiantis Lietuvos statistikos departamento duomenimis, laikoma, jog 2007–2013 m. ES finansavimo laikotarpiu transporto sektoriaus plėtros projektams skirtos lėšos sukėlė teigiamą įtaką keleivių skaičiaus kitimui, nors analizuojamuoju laikotarpiu reikšmingą neigiamą poveikį turėjo gyventojų skaičiaus mažėjimas ir ekonominis nuosmukis 2008–2009 m. Be to, ES skiriamų investicijų laikotarpiu asmenų, keliaujančių visų rūšių transporto priemonėmis, apyvartos našumas reikšmingai išaugo.

Vertinama, jog analizuojamuoju laikotarpiu buvo sukurta reikšminga socialinė ekonominė nauda šalies ūkiui ir gyventojams: (i) priklausomai nuo prielaidų, lemiančių darbo ir ne darbo reikalais keliaujančių asmenų santykį, dėl pagerintos automobilių kelių infrastruktūros sutaupyta nuo 31,02 mln. Eur iki 77,62 mln. Eur, (ii) sumažintos eksploatacinės transporto priemonių sąnaudos, (iii) padidinta verslo subjektų konkurencija, dėl ko sumažėjo transporto paslaugų kainos, (iv) dėl pagerinto eismo saugumo sumažėjo eismo įvykiuose sužalotų ir žuvusių asmenų skaičius.

Teigiamą įtaką investicijoms indikuoja tendencingai išaugusiuos transporto sektoriaus TUI apimtys (+67,5 % 2009–2015 m.) ir tiesioginio investavimo įmonių skaičius (+52,8 2008–2015 m.). Nuosaikiai išaugo visą šalies ūkį charakterizuojantis Pasaulio ekonomikos forumo teikiamas konkurencingumo indeksas, kurio apimtyje 2007–2015 m. laikotarpiu pagerėjo geležinkelių ir jūrų uosto infrastruktūros kokybė, tačiau sumažėjo automobilių kelių ir oro transporto infrastruktūros vertinimas. Tai rodo, jog sukurtų projektų rezultatų tęstinumo kontekste būtina užtikrinti pakankamą finansavimą eksploataciniams kaštams padengti ir gerai turto būklei palaikyti.

5.2. Projektų įgyvendinimo įtaka transeuropinių transporto tinklų plėtrai

Šio ataskaitos skyriaus tikslas – pateikti transeuropinių transporto tinklų viziją ir tai, kaip 2007–2013 m. ES struktūrinių fondų investicijos prisidėjo prie transeuropinių transporto tinklų vizijos įgyvendinimo Lietuvoje.

Transeuropinio transporto tinklo tikslas yra sukurti tokį transporto tinklą, kuris užtikrintų geresnes sąlygas žmonių ir prekių srautų judėjimui tarp ES šalių. Mastrichto sutartyje ES iškeltas uždavinys kurti ir plėtoti transeuropinius tinklus (TEN) transporto, telekomunikacijų ir energetikos srityse, siekiant padėti plėtoti vidaus rinką, stiprinti ekonominę ir socialinę sanglaudą, susieti salas, prieigos prie jūros neturinčius ir atokus regionus su centriniais Bendrijos regionais ir priartinti ES teritoriją prie kaimyninių valstybių³⁴⁴. Lietuvai skirtų 2007–2013 m. ES lėšų TEN-T tinklams gerinti santrauka pateikiama Lent. 41.

Lent. 41: Transeuropinių transporto projektų apimtys

Priemonė	ES skirtas finansavimas, Eur	Bendra projektų vertė, Eur
VP2-5.1-SM-01-V: Transeuropinės reikšmės automobilių kelių infrastruktūros pralaidumo didinimas, techninių parametru gerinimas	393 944 719	474 645 061
VP2-5.1-SM-02-V: Transeuropinės reikšmės geležinkelio linijų modernizavimas ir plėtra, reikiamos infrastruktūros sukūrimas viešiesiems logistikos centrams steigti	446 756 186	527 552 716

Šaltinis: *esparama.lt*

Lietuvoje TEN-T tinklų plėtra įgyvendinama atliekant šiuos darbus:

- Rekonstruojant Lietuvą kertančias europines magistrasles;
- Statant estakadas, viadukus;
- Stiprinant ir platinant kelio dangą;
- Tiesiant miestų ir miestelių aplinkkelius;
- Vykdam projektą „Rail Baltica“ darbus;
- Modernizuojant geležinkelio linijas;
- Gerinant Klaipėdos uosto infrastruktūrą;
- Vykdam tarptautinių oro uostų terminalų statybą / išplėtimą, kilimo ir tūpimo takų modernizavimą.

Toliau nagrinėjami įgyvendintų projektų, pagal numatytas EAVP prioritetų priemones, rezultatai.

Priemonė VP2-5.1-SM-01-V: „Transeuropinės reikšmės automobilių kelių infrastruktūros pralaidumo didinimas, techninių parametru gerinimas“

- 1) Vertinant indėlį į TEN-T tinklo plėtrą, pagal priemonės numatytų stebėsenos rodiklių pasiekimo laipsnį, yra nustatyti 2 VP rodikliai:
 - Nutiesti nauji ir rekonstruoti esami TEN-T tinklo automobilių keliai (produkto);
 - Padidėjęs TEN-T tinklo automobilių keliais gabentų krovinių kiekis (rezultato).

³⁴⁴ Europos Parlamentas. Transeuropiniai tinklai. Gairės. 2016.
<http://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/lt/FTU_5.8.1.pdf>

Indėlis į TEN-T kelių infrastruktūros plėtrą, vykdant šios priemonės tikslus, yra skaičiuojamas:

- Vertinant indėlį į TEN-T tinklo plėtrą pagal nutiestų naujų ir rekonstruotų esamų TEN-T tinklo automobilių kelių nustatytos reikšmės siekimą. Per ataskaitinį laikotarpį pasiekta nutiestų arba rekonstruotų TEN-T automobilių kelių reikšmė, nurodyta mokėjimo prašymuose / ataskaitose po projekto užbaigimo arba įvesta atsakingos institucijos, buvo 391,53 km, lyginant su EAVP priedo planuose numatytu 315 km tikslu.
- Vertinant indėlį į TEN-T kelių plėtrą pagal TEN-T tinklo automobilių keliais gabentų krovinių kiekio pokyčius. Matoma, kad per ataskaitinį laikotarpį pasiekta reikšmė, nurodyta mokėjimo prašymuose / ataskaitose po projekto užbaigimo arba įvesta atsakingos institucijos, buvo 3,27 mln. t, lyginant su EAVP priedo planuose numatytu 15 mln. t tikslu per ataskaitinį laikotarpį.

Priemonė VP2-5.1-SM-02-V: „Transeuropinės reikšmės geležinkelio linijų modernizavimas ir plėtra, reikiamos infrastruktūros sukūrimas viešiesiems logistikos centrams steigti“

1) Vertinant indėlį į TEN-T transporto tinklo plėtrą, pagal aukščiau nurodytos priemonės numatyty stebėsenos rodiklių pasiekimo laipsnį, yra pateikiami šie VP rodikliai:

- Nutiesti nauji ir rekonstruoti esami TEN-T tinklo geležinkelių keliai (produkto);
- Padidėjęs TEN-T tinklo geležinkelių keliais gabentų krovinių kiekis (rezultato).

Indėlis į TEN-T kelių infrastruktūros plėtrą, vykdant šios priemonės tikslus, yra skaičiuojamas:

- Vertinant indėlį į TEN-T transporto tinklo plėtrą pagal nutiestų naujų ir rekonstruotų esamų TEN-T tinklo geležinkelių kelių nustatytos reikšmės siekimą. Per ataskaitinį laikotarpį pasiekta nutiestų arba rekonstruotų TEN-T geležinkelių kelių reikšmė, nurodyta mokėjimo prašymuose / ataskaitose po projekto užbaigimo arba įvesta atsakingos institucijos, buvo 409,61 km, lyginant su EAVP priedo planuose numatytu 350 km tikslu.
- Vertinant indėlį į TEN-T kelių plėtrą pagal TEN-T tinklo geležinkelių keliais gabentų krovinių kiekio pokyčius. Per ataskaitinį laikotarpį pasiekta reikšmė, nurodyta mokėjimo prašymuose / ataskaitose po projekto užbaigimo arba įvesta atsakingos institucijos, buvo 0 mln. t, lyginant su EAVP priedo planuose numatytu 11 mln. t tikslu per ataskaitinį laikotarpį.

2) Vertinant indėlį į TEN-T tinklo plėtrą, pagal aukščiau nurodytos priemonės numatyty stebėsenos rodiklių pasiekimo laipsnį, yra pateikiami šie papildomi rodikliai:

- Parengti techniniai projektai (produkto);
- Įrengtas poligonometrinis tinklas (produkto);
- Įrengtas eismo valdymo centras (produkto);
- Elektrifikuoti geležinkelių ruožai (produkto);
- Pastatyti viešųjų logistikos centrų intermodaliniai terminalai (produkto);
- Intermodaliniuose terminaluose krovinių intermodalinių transporto vienetų/konteinerių kiekis (rezultato).

Indėlis į TEN-T kelių infrastruktūros plėtrą, vykdant šios priemonės tikslus, yra skaičiuojamas:

- Vertinant indėlį į TEN-T tinklo plėtrą pagal parengtų techninių projektų skaičių. Per ataskaitinį laikotarpį pasiekta parengtų techninių projektų reikšmė, nurodyta mokėjimo prašymuose / ataskaitose po projekto užbaigimo arba įvesta atsakingos institucijos, buvo 15 vnt., lyginant su EAVP priedo planuose numatytu 10 vnt. tikslu.
- Vertinant indėlį į TEN-T kelių plėtrą pagal įrengtą poligonometrinių tinklų. Per ataskaitinį laikotarpį pasiekta reikšmė, nurodyta mokėjimo prašymuose / ataskaitose po projekto užbaigimo arba įvesta atsakingos institucijos, buvo 1 354,95 km, lyginant su EAVP priedo planuose numatytu 1 350 km tikslu per ataskaitinį laikotarpį.

- Vertinant indėlį į TEN-T kelių plėtrą pagal įrengtą eismo valdymo centrą. Per ataskaitinį laikotarpį pasiekta reikšmė, nurodyta mokėjimo prašymuose / ataskaitose po projekto užbaigimo arba įvesta atsakingos institucijos, buvo 1 vnt., lyginant su EAVP priedo planuose numatytu 1 vnt. tikslu per ataskaitinį laikotarpį.
- Vertinant indėlį į TEN-T kelių plėtrą pagal elektrifikuotus geležinkelių ruožus. Per ataskaitinį laikotarpį pasiekta reikšmė, nurodyta mokėjimo prašymuose / ataskaitose po projekto užbaigimo arba įvesta atsakingos institucijos, buvo 0 km, lyginant su EAVP priedo planuose numatytu 29 km tikslu per ataskaitinį laikotarpį.
- Vertinant indėlį į TEN-T kelių plėtrą pagal pastatytus viešųjų logistikos centrų intermodalinius terminalus. Per ataskaitinį laikotarpį pasiekta reikšmė, nurodyta mokėjimo prašymuose / ataskaitose po projekto užbaigimo arba įvesta atsakingos institucijos, buvo 2 vnt., lyginant su EAVP priedo planuose numatytu 2 vnt. tikslu per ataskaitinį laikotarpį.
- Vertinant indėlį į TEN-T kelių plėtrą pagal pastatytus viešųjų logistikos centrų intermodalinius terminalus. Per ataskaitinį laikotarpį pasiekta reikšmė, nurodyta mokėjimo prašymuose / ataskaitose po projekto užbaigimo arba įvesta atsakingos institucijos, buvo 0 tūkst. TEU, lyginant su EAVP priedo planuose numatytu 40 tūkst. TEU tikslu per ataskaitinį laikotarpį.

Apibendrinimas ir išvados

Apibendrinant EAVP investicijų į TEN-T tinklų plėtrą Vertinimo rezultatus, galima daryti išvadą, jog projektų įgyvendinimas pagal priemones VP2-5.1-SM-01-V ir VP2-5.1-SM-02-V prisidėjo prie TEN-T tinklų plėtros teigiamai ir reikšmingai. Tai labiausiai matyti pasiektų rodiklių „Nutiesti nauji ir rekonstruoti esami TEN-T tinklo automobilių keliai“ ir „Nutiesti nauji ir rekonstruoti esami TEN-T tinklo geležinkelių keliai“ atžvilgiu. Be to, buvo įgyvendinti ir kiti TEN-T infrastruktūros plėtros tikslams pasiekti numatyti rodikliai:

- Parengtų techninių projektų skaičius;
- Įrengtas poligonometrinis tinklas;
- Įrengtas eismo valdymo centras;
- Pastatyti viešųjų logistikos centrų intermodaliniai terminalai.

Tai, jog buvo pasiekta didžioji dalis numatytų rodiklių, iliustruoja suplanuotų investicijų į TEN-T tinklo kelių plėtrą tikslumą, taip pat – minėtų investicijų teigiamą poveikį pervežamų krovinių potencialui.

Vertinant numatytus ir pasiektus gabenamų krovinių (automobiliais ir geležinkeliais) vežimo rodiklių rezultatus, pažymėtina tai, kad vietoje planuoto automobiliais pervežamų krovinių kiekio 15 mln. tonų, buvo pasiekta tik 3,27 mln. tonos, o geležinkeliais pervežamų krovinių kiekis vietoj planuotų 11 mln. t buvo 0 mln. t. Vis dėlto, tai nepaneigia atliktų investicijų teigiamo poveikio – neskyrus investicijų krovinių apimtys būtų dar mažesnės, kadangi prastėjantis infrastruktūros lygis didintų pervežimų kaštus.

5.3. Rekomendacijos LR SusMin ir projektų vykdytojams

Šio skyriaus tikslas – Vertinimo metu surinktų pirminių / antrinių duomenų ir atliktų analizių pagrindu pateikti Vertinimo išvadas ir strateginius siūlymus bei rekomendacijas LR SusMin ir projektų vykdytojams. Toliau detaliau pristatomos atlikto Vertinimo metu išskirtos išvados, siūlymai ir rekomendacijos:

- 2007–2013 m. ES finansavimo laikotarpiu probleminių transporto sektoriaus plėtros sričių prioritetizavimas buvo tobulintinas;
- Įgyvendinant ES investicijas, būtina užtikrinti tarpinstitucinį bendradarbiavimą, kaip integralią šių investicijų efektyvumo ir poveikio užtikrinimo sąlygą;
- Ateityje siūloma įtraukti TID į transporto sektoriaus projektų planavimą strateginių sprendimų priėmimo / programų rengimo etapais;
- Siūloma įvertinti esamą vidaus vandens transporto situaciją ir, prireikus, analizuoti plėtros perspektyvas;
- LR SusMin patobulinti automobilių kelių sektoriaus investicijoms ir priežiūrai reikalingų lėšų surinkimą;
- Projektus įgyvendinančioms įstaigoms / institucijoms taikyti ilgalaikio transporto investicijų planavimo principą.

Vertinimo išvados

2007–2013 m. ES finansavimo laikotarpiu probleminių transporto sektoriaus plėtros sričių prioritetizavimas buvo tobulintinas

Atlikus pirminių ir antrinių informacijos šaltinių analizę, leidusią identifikuoti pagrindines Lietuvos transporto sektoriaus plėtros problemas prieš 2007–2013 m. ES intervencijų įgyvendinimą (žr. Vertinimo ataskaitos skyrių 2.1), paaiškėjo, jog svarbiausi iššūkiai buvo identifikuoti dar prieš sudarant konkrečius finansavimo priemonių projektų sąrašus. Dėl LR SusMin veiklos operatyvumo planuojant analizuojamojo ES finansavimo laikotarpio projektus, aiškios strateginės investicijų kryptys transporto sektoriuje buvo įtvirtintos dar prieš SSVP ir EAVP patvirtinimą (sudarant ilgalaikę (iki 2025 metų) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategiją, žr. skyrių 2.3.2).

Ilgalaikėje (iki 2025 metų) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategijoje³⁴⁵ ir jos pagrindu sudarytose aktualesiose SSVP ir EAVP dalyse (žr. esamos ekonominės / socialinės situacijos analizės skyrius) išskirtos pagrindinės transporto sektoriaus plėtros kryptys ir konkrečios iniciatyvos. Prieš analizuojamąjį ES finansavimo laikotarpį šaliai aktuali problematika buvo kompleksinė ir įvairi savo tematika bei apimtimi; suskirstyta pagal transporto šakas (kelių, geležinkelių, vandens, oro transportas, multimodalinis transportas ir logistika), tačiau ne pagal svarbą, aktualumą ilgalaikiams šalies ir Bendrijos plėtros tikslams (žr. Vertinimo ataskaitos skyrių 2.1).

Vertinant ES struktūrinių fondų investicijas aktualu tai, jog projektų finansavimo sąrašams sudaryti reikalinga šalies transporto sektoriaus problematika nebuvo aiškiai nukreipta vien į ES plėtros gaires; šalies ir visos Bendrijos strateginiai tikslai ir pagrindinės sudėtinės transporto sektoriaus problemos nebuvo aiškiai atskirtos. Trūko identifikuotų probleminių sričių išskaidymo pagal jų aktualumą ES plėtros prioritetams ir nacionaliniams ilgalaikės plėtros tikslams. Dėl šios priežasties vėlesnis lėšų skirstymas ir projektinių pasiūlymų atranka buvo komplikuojama, mažiau koncentruojama į einamuosiu laikotarpiu aktualiausius transporto sektoriaus iššūkius, kadangi įvardintos problemos / klausimai nebuvo analizuojamos ir vertinamos lyginant, matuojant svarbą kitų problemų kontekste.

Pažymėtina, jog 2014–2020 m. ES struktūrinių fondų finansavimo laikotarpiu pirminės situacijos – transporto sektoriaus problematikos – identifikavimas buvo atliekamas visų pirma vadovaujantis ES

³⁴⁵ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2005 m. birželio 23 d. nutarimas Nr. 692 „Dėl ilgalaikės (iki 2025 metų) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategijos patvirtinimo“. Valstybės žinios, 2005, Nr. 79-2860.

įtvirtintais Bendrijos transporto sektoriaus plėtros prioritetais³⁴⁶. Strateginiai ES dokumentų, įtvirtinusių investicijų koncentraciją įvairiose transporto sektoriaus srityse, pagrindu vystytos derybos ir formuojama Partnerystės sutartis³⁴⁷. Vertinama, jog einamuoju finansavimo laikotarpiu transporto sektoriaus problematikos prioritetizavimas vadovaujantis ES transporto plėtros gairėmis buvo aktualizuotas, lyginant su 2007–2013 m. finansavimo laikotarpiu.

Strateginiai siūlymai

Įgyvendinant ES investicijas, būtina užtikrinti tarpinstitucinį bendradarbiavimą, kaip integralią šių investicijų efektyvumo ir poveikio užtikrinimo sąlygą

Atliekant su vertinamomis finansavimo priemonėmis susijusių ES intervencijų analizę, pastebėta, jog 2007–2013 m. ES finansinio laikotarpio pradžioje transporto sektoriaus plėtra buvo planuojama gana izoliuotai: vadovautasi ilgalaike (iki 2025 m.) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategija, kurioje pagrindinis dėmesys buvo skiriamas atskirų transporto šakų ir jungtiniam (intermodaliniam) transporto sektoriaus vystymuisi (žr. Vertinimo ataskaitos skyrių 3.3). Vertinama, jog transporto sektoriaus plėtros derinimas su kitų šalies ūkio sektorių raida dokumente nebuvo prioritetizuojamas, o praktika, kada skirtingų ūkio sektorių institucijos, įgyvendinant transporto plėtros projektus, bendradarbiaudavo tik pagal poreikį, buvo laikoma įprastine³⁴⁸. Planuojant 2007–2013 m. ES struktūrinių fondų investicijas, nebuvo taikomas atviros partnerystės principas; sąlyginai mažai dėmesio buvo skiriama socialinių / ekonominių grupių poreikiams, skirtingų ūkio šakų plėtros derinimui.

Pažymėtina, jog investicijų planavimo izoliuotumas buvo adresuojamas priėmus ES finansuojamų projektų planavimo ir priežiūros tvarką tobulinančius sprendimus 2014–2020 m. finansavimo laikotarpiu. Sklandų ir atskaitingą 2014–2020 m. laikotarpiu skiriamų investicijų planavimą ir įgyvendinimą užtikrinančios darbo grupės (Veiksmų programos valdymo komitetas³⁴⁹ ir Stebėsenos komitetas³⁵⁰) imasi proaktyvių tarpinstitucinio bendradarbiavimo ir lėšų skyrimo derinimo veiksmų³⁵¹.

Strateginis siūlymas planuoti ES struktūrinių fondų investicijas atliekant glaudų tarpinstitucinį bendradarbiavimą ir derinant investicijų planus su kitų ūkio sektorių institucijomis bei socialiniais / ekonominiais partneriais yra svarbus visais ateinančiais finansavimo laikotarpiais ir aktualus ilgalaikeje perspektyvoje.

Rekomendacijos

Toliau teikiamos 4 rekomendacijos ES paramą valdančioms ir projektus įgyvendinančioms įstaigoms / institucijoms, nurodant Vertinimo metu identifikuotą problemą ar riziką, siūlomus veiksmus, už jų įgyvendinimą atsakingas organizacijas ir siūlomus rekomendacijų įgyvendinimo terminus.

³⁴⁶ Europos Komisija. 2014–2020 metų Europos Sąjungos fondų investicijų veiksmų programa. 2016 m. liepos 19 d. Nr. C(2014)6397. <<http://www.esinvesticijos.lt/lt/dokumentai/2014-2020-metu-europos-sajungos-fondu-investiciju-veiksmu-programa>>

³⁴⁷ Europos Komisija. Lietuvos Respublikos Partnerystės sutartis. 2014 m. birželio 20 d. Nr. C(2014)4234. <<http://www.esinvesticijos.lt/lt/dokumentai/lietuvos-respublikos-partnerystes-sutartis>>

³⁴⁸ LR SusMin Biudžeto ir valstybės turto valdymo departamento direktorius, interviu, Vilnius, 2016 m. lapkričio 16 d.

³⁴⁹ 2014–2020 metų Europos Sąjungo struktūrinių fondų investicijų veiksmų programos valdymo komiteto 2014 m. liepos 4 d. posėdžio sprendimas Nr. 34 „2014–2020 metų Europos Sąjungo struktūrinių fondų investicijų veiksmų programos valdymo komiteto darbo reglamentas“. <<http://www.esinvesticijos.lt/lt/dokumentai/2014-2020-metu-europos-sajungo-strukturiniu-fondu-investiciju-veiksmu-programos-valdymo-komiteto-darbo-reglamentas>>

³⁵⁰ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2014 m. rugsėjo 17 d. nutarimas Nr. 954 „Dėl 2014–2020 metų Europos Sąjungos fondų investicijų veiksmų programos stebėsenos komiteto sudarymo“. TAR, 2014 m. rugsėjo 18 d., Nr. 12485. <<https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/5ab360603f0c11e48aeb5080bf6742d>>

³⁵¹ LR SusMin Biudžeto ir valstybės turto valdymo departamento ES paramos koordinavimo skyriaus vedėjas, interviu, Vilnius, 2016 m. lapkričio 16 d.

Lent. 42: Vertinimo rekomendacijos

Nr.	Problema / rizika	Rekomendacija	Atsakinga institucija	Įgyvendinimo terminas
1.	<p>Projektų atrankos į nacionalinius, regioninius ar sektorinius veiksmų planus principai prieš ir per 2007–2013 m. ES finansavimo laikotarpį nebuvo identifikuoti. Trūko kiekybinių, faktiškai pagrįstų kriterijų, kurie patvirtintų, jog ES remiami projektai iš tiesų buvo tinkamiausios strateginių tikslų ir uždavinių siekimo alternatyvos (pvz., regione gyvenančių asmenų skaičiaus, kelio nusidėvėjimo laipsnis, papildomai sukuriamas uosto pajėgumas) (žr. Vertinimo ataskaitos skyrių 2.4.2).</p>	<p>Ateityje siūloma įtraukti TID į transporto sektoriaus projektų planavimą strateginių sprendimų priėmimo / programų rengimo etapais</p> <p>TID, kaip su ekspertine transporto sektoriaus įstaiga, gali būti plačiau ir detaliau konsultuojamasi priimant strateginio / planinio lygmens transporto sektoriaus plėtros sprendimus. Ekspertinis institucijos specialistų vertinimas gali būti pasitelktas planuojant ateities investicijų gaires, priimant sprendimus dėl lėšų panaudojimo prioritetų ir valstybės / regiono projektų sąrašų sudarymo.</p> <p>Siūloma įtraukti TID darbuotojus į LR SusMin sudaromas darbo grupes / tarpinstitucinius komitetus, kurių tikslas – priimti strateginio lygmens sprendimus dėl visų transporto šakų infrastruktūros plėtros.</p>	LR SusMin, TID	2017–2020 m.; Sekantys ES finansavimo laikotarpiai
2.	<p>Nors EAVP numatyti TEN-T vidaus vandens kelio (Kaunas–Klaipėda) plėtros planai buvo ambicingi, faktinis šios transporto šakos išsivystymas analizuojamu laikotarpiu iš esmės neišsprendė laikotarpio pradžioje identifikuotų problemų (žr. Vertinimo ataskaitos skyrius 3.1.1 (5 priemonė: VP2-4.5-SM-01-V „Sąlygų regioninei laivybai gerinimas, keleivių aptarnavimo pajėgumų tobulinimas“), 4.6.2). Tam, kad pagrindinis ir / ar kiti šalies vidaus vandens keliai būtų efektyviai išnaudojami komercinei, rekreacinei laivybai, reikalingos papildomos upės tvenkinio sąlygas gerinančios investicijos. Vis dėlto, ilgalaikės šio transporto sektoriaus plėtros kryptys ir jų atsiperkamumas nėra aiškūs, kiekybiškai įvertinti.</p>	<p>Siūloma įvertinti esamą vidaus vandens transporto situaciją ir, prireikus, analizuoti plėtros perspektyvas</p> <p>Siūloma atlikti esamos vidaus vandens laivybos situacijos analizę, kurios tikslas – įvertinti galimus veiksmų planus ir priimti strateginį sprendimą dėl tolimesnės sektoriaus plėtros.</p> <p>Tokiu atveju, jei strateginis sprendimas negalėtų būti pakankamai pagrįstas duomenimis ir ekspertinėmis įžvalgomis, siūloma inicijuoti galimybių studijos, skirtos Lietuvos vidaus vandens transporto sektoriaus plėtros gairėms nustatyti, rengimą. Galimybių studijos apimtyje turėtų būti įvertinta: (i) esama šalies vidaus vandens transporto sektoriaus situacija, (ii) vidaus vandens laivybos VĮ veiklos įvertinimas ir galimybės, (iii) pagrindinės plėtros alternatyvos, grėsmės ir galimybės, (iv) ES struktūrinių fondų lėšų panaudojimas ir ateities galimybės, (v) vidaus vandens sektoriaus našumas, konkurencingumas kitų transporto modų kontekste, (vi) su panašiais geografiniais iššūkiais susidūrusių valstybių taikyti sprendimai, (vii) teikiamos rekomendacijos.</p>	LR SusMin	2017–2018 m.
3.	Išskirtina rizika, jog ilguoju laikotarpiu atnaujintos /	LR SusMin patobulinti automobilių kelių sektoriaus investicijoms ir priežiūrai	LR SusMin;	2017–2018 m.

Nr.	Problema / rizika	Rekomendacija	Atsakinga institucija	Įgyvendinimo terminas
	<p>sukurtos infrastruktūros išlaikymui finansavimas gali būti nepakankamas. Pagrindinės galimos grėsmės automobilių kelių sektoriuje – KPPP biudžeto mažėjimas, lemiamas visos šalies ūkio raidos ir įplaukų paskirstymo sprendinių. Šiame kontekste atpažįstamas poreikis universalus, „naudotojas moka“ (angl. <i>user pays</i>) principu pagrįsto kelių mokesčio įvedimui (žr. skyrių 4.6.1). Šiuo metu tokio tipo mokestis nėra mokamas mažojoje dalyje ES valstybių-narių (Lietuva, Latvija, Estija ir Suomija), todėl, mažtant transporto infrastruktūros eksploatacijai numatytam biudžetui ir kylant lėšų nepakankamumo grėsmei, pravartu apsvarstyti papildomo finansavimo galimybę. Be to, susiklosčius esamai geopolitinei situacijai numatoma Lietuvai skiriamų ES struktūrinių fondų lėšų sumažėjimo rizika po einamojo 2014–2020 m. finansinio programavimo laikotarpio; šiame kontekste naudinga įvertinti alternatyvias finansavimo galimybes.</p>	<p>reikalingų lėšų surinkimą</p> <p>Rekomenduojama pereiti nuo laikinės vinjetės apmokėjimo prie teisingesnio ir finansiškai tvaresnio principo „naudotojas moka“ ir „teršėjas moka“, skaičiuojant mokestį už 1 km pagal realiai sukeliama žalą keliams (tarša, triukšmas, nusidėvėjimas, kt.). Šis principas įtvirtintas kaip viena esminių siekiamybių ir 2011 m. ES Baltojoje knygoje. Privalu siekti, kad iš tokio mokesčio surinkimo į KPPP programą keliams būtų skiriamas adekvatus finansavimas, kuris leistų mažinti priklausomybę nuo ES lėšų paramos.</p> <p>Remiantis UAB „Viešųjų investicijų plėtros agentūra“ parengtos galimybių studijos rezultatais³⁵², įgyvendinti mažesnės ir didesnės apimties projektams pritaikytus Europos strateginių investicijų fondo administravimo mechanizmus, galinčius spręsti virš 2 mlrd. Eur³⁵³ rinkos investicijų trūkumo transporto sektoriuje problemą.</p>	<p>LR FinMin</p>	
<p>4.</p>	<p>2007–2013 m. laikotarpiu įgyvendinant ES struktūrinių fondų lėšomis finansuojamus projektus dėl įvairių aplinkybių projektus įgyvendinančioms įstaigoms / institucijoms reikėjo padengti neplanuotas išlaidas: pritrūko nuosavų, atsirado papildomų, netinkamų finansuoti lėšų (žr. Vertinimo ataskaitos skyrių 4.1).</p> <p>Be to, mažėjančių ES struktūrinių fondų asignavimų rizikos kontekste verta pradėti svarstyti apie sukurtos infrastruktūros</p>	<p>Projektus įgyvendinančioms įstaigoms / institucijoms taikyti ilgalaikio transporto investicijų planavimo principą</p> <p>Projektus įgyvendinančioms įstaigoms / institucijoms siūloma:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Parengti ES struktūrinių fondų lėšomis finansuojamų projektų (ko)finansavimo planą visu projekto įgyvendinimo ir sukurtos infrastruktūros eksploataavimo laikotarpiu. Plano parengimas gali būti privalomas LR SusMin pavaldžioms įstaigoms / institucijoms ir VĮ, o detaliam pristatytas ir rekomenduojamas LR savivaldybėms 	<p>Projektus įgyvendinančios įstaigos / institucijos</p>	<p>2017–2020 m.; Sekantys ES finansavimo laikotarpiai</p>

³⁵² UAB „Viešųjų investicijų plėtros agentūra“. Europos strateginių investicijų fondo įgyvendinimo Lietuvos Respublikoje galimybės. 2016 m.

<https://ec.europa.eu/lithuania/sites/lithuania/files/europos_strateginiu_investiciju_fondo_igyvendinimo_lr_galimybiu_studija.pdf>

³⁵³ Nustatytas rinkos investicijų trūkumas transporto sektoriuje įgyvendinant kelių, geležinkelių, oro ir vandens miestų transporto infrastruktūros plėtrą.

Nr.	Problema / rizika	Rekomendacija	Atsakinga institucija	Įgyvendinimo terminas
	atnaujinimui ir priežiūrai, naujoms investicijoms ilguoju laikotarpiu reikalingų sąnaudų padengimą (žr. Vertinimo ataskaitos skyrių 4.6.2).	<p>per LR regionų plėtros tarybas;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Paskirti atsakingus specialistus / suburti darbo grupes su tikslu identifikuoti alternatyvias transporto projektų finansavimo galimybes (pvz., finansinė inžinerija, VPSP) mažėjančių ES struktūrinių fondų asignavimų rizikos kontekste. Siūloma šios rekomendacijos įgyvendinimo privalomumą apsvarstyti LR SusMin tiesiogiai pavaldžių įstaigų / institucijų ir VĮ atveju, o LR savivaldybes, naudojantis LR regionų plėtros tarybų platforma, informuoti ir konsultuoti apie rekomendacijos įgyvendinimą, procesą ir naudą. 		

Šaltinis: sudaryta autorių

Informacijos šaltinių sąrašas

ES teisės aktai ir dokumentai

- Europos Komisija. 2014–2020 metų Europos Sąjungos fondų investicijų veiksmų programa. 2016 m. liepos 19 d. Nr. C(2014)6397. <<http://www.esinvesticijos.lt/lt/dokumentai/2014-2020-metu-europos-sajungos-fondu-investiciju-veiksmu-programa>>
- Europos Komisija. Lietuvos Respublikos Partnerystės sutartis. 2014 m. birželio 20 d. Nr. C(2014)4234. <<http://www.esinvesticijos.lt/lt/dokumentai/lietuvos-respublikos-partnerystes-sutartis>>
- Europos Komisija. *Road Safety: new statistics call for fresh efforts to save lives on EU roads*. Briuselis: 2015. <http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-863_en.htm>
- Europos Komisija. Tenesustos Europos pažanga – Europos Komisijos 2001 m. Baltosios knygos dėl transporto politikos laikotarpio vidurio apžvalga. Liuksemburgas: Europos Bendrijų oficialiųjų leidinių biuras, 2006.
- Europos Komisijos 2011 m. kovo 28 d. nutarimas KOM(2011) 144. „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“. 2011.
- Europos Parlamentas. Transeuropiniai tinklai. Gairės. 2016. <http://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/lt/FTU_5.8.1.pdf>
- Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 1315/2013. „Dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių, kuriuo panaikinamas Sprendimas Nr. 661/2010/ES“.

LR teisės aktai ir dokumentai

- 2014–2020 metų Europos Sąjungo struktūrinių fondų investicijų veiksmų programos valdymo komiteto 2014 m. liepos 4 d. posėdžio sprendimas Nr. 34 „2014–2020 metų Europos Sąjungo struktūrinių fondų investicijų veiksmų programos valdymo komiteto darbo reglamentas“. <<http://www.esinvesticijos.lt/lt/dokumentai/2014-2020-metu-europos-sajungo-strukturiniu-fondu-investiciju-veiksmu-programos-valdymo-komiteto-darbo-reglamentas>>
- Lietuvos Respublikos Administracinių teisės pažeidimų kodeksas. 1985 m. balandžio 1 d. Valstybės žinios, 1985, Nr. 1-1. <https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/TAR.FC2B71C84492/TAIS_495303>
- Lietuvos Respublikos Kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymas. 2000 m. spalio 12 d., Nr. VIII-2032. Valstybės žinios, 2000, Nr. 92-2873.
- Lietuvos Respublikos Seimo 2002 m. lapkričio 12 d. nutarimas Nr. IX-1187 „Dėl valstybės ilgalaikės raidos strategijos“. Valstybės žinios, 2002, Nr. 113-5029.
- Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2008 m. balandžio 29 d. įsakymas Nr. 3-135 „Dėl valstybės projektų planavimo tvarkos aprašo patvirtinimo“. Valstybės žinios, 2008, Nr. 52-1931.
- Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2010 m. rugsėjo 14 d. įsakymas Nr. 3-561 „Dėl VP3-3.3-SM-01-v priemonės „Kompleksinė ekologiško viešojo transporto plėtra“ projektų finansavimo sąlygų aprašo patvirtinimo“. Valstybės žinios, 2010, Nr. 109-5598.
- Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2012 m. gegužės 30 d. įsakymas Nr. 3-389 „Dėl Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2009 m. liepos 14 d. įsakymo Nr. 3-332 „Dėl Lietuvos 2007–2013 m. Europos Sąjungos struktūrinės paramos panaudojimo strategijos Ekonomikos augimo veiksmų programos 4 prioriteto „Esminė ekonominė infrastruktūra“ VP2-4.5-SM-01-V priemonės „Sąlygų regioninei laivybai gerinimas, keleivių aptarnavimo pajėgumų tobulinimas“ valstybės projektų sąrašo Nr. VP2-4.5-SM-01-V-01 patvirtinimo“ pakeitimo“.

- Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2015 m. birželio 26 d. įsakymas Nr. 3-266 „Iš Europos Sąjungos struktūrinių fondų lėšų bendrai finansuojamų valstybės projektų atrankos tvarkos aprašas“.
<<http://www.esinvesticijos.lt/docview/?id=2309&h=20a65&t=3-364%20priedas>>
- Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministro 2014 m. birželio 30 d. įsakymas Nr. 1V-445 „Dėl Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministro 2001 m. gegužės 25 d. įsakymo „Dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų registravimo taisyklių patvirtinimo“ pakeitimo“. TAR, 2014, Nr. 9333.
- Lietuvos Respublikos Vyriausybė. 2007–2013 m. Ekonomikos augimo veiksmų programa. 2013.
<http://www.esparama.lt/es_parama_pletra/failai/teises_aktai/Atnaujinta_EAVP_2014_06_02.pdf>
- Lietuvos Respublikos Vyriausybė. 2007–2013 m. Sanglaudos skatinimo veiksmų programa. 2009.
<http://www.esparama.lt/es_parama_pletra/failai/fm/teises_aktai/Stebešenos_komiteto_nutari_mai/VP3-2009-05-14.pdf>
- Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. birželio 12 d. nutarimas Nr. 853 „Dėl Lietuvos ūkio (ekonomikos) plėtros iki 2015 metų ilgalaikės strategijos“. Valstybės žinios, 2002, Nr. 60-2424.
- Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2003 m. rugsėjo 11 d. nutarimas Nr. 1160 „Dėl nacionalinės darnaus vystymosi strategijos patvirtinimo ir įgyvendinimo“. Valstybės žinios, 2003, Nr. 89-4029.
- Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2005 m. birželio 23 d. nutarimas Nr. 692 „Dėl ilgalaikės (iki 2025 metų) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategijos patvirtinimo“. Valstybės žinios, 2005, Nr. 79-2860.
- Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2007 m. gruodžio 19 d. nutarimas Nr. 1443 „Dėl projektų administravimo ir finansavimo taisyklių patvirtinimo“. Valstybės žinios, 2008, Nr. 4-132.
- Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2014 m. rugsėjo 17 d. nutarimas Nr. 954 „Dėl 2014–2020 metų Europos Sąjungos fondų investicijų veiksmų programos stebėsenos komiteto sudarymo“. TAR, 2014 m. rugsėjo 18 d., Nr. 12485. <<https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/5ab360603f0c11e48aeb5080bf6742d>>

Aktualūs tyrimai ir vertinimai

- A. Mačiulis, A. V. Vasiliauskas, G. Jakubauskas. *The impact of transport on the competitiveness of national economy*. 2010. <<http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.3846/1648-4142.2009.24.93-99>>
- A. Shamsuddin. *Economic determinants of foreign direct investment in less developed countries. The Pakistan Development Review*, 1994.
- Alvarez-Martinez. *The Effects of European Structural Funds in the Spanish Regions Using CGE Models: a review. Investigaciones Regionales*, 2014.
- Eurobarometras. *Quality of transport: Special Eurobarometer 422a*. TNS Opinion & Social Mobilumo ir transporto generalinio direktorato užsakymu, 2014.
<http://ec.europa.eu/public_opinion/archives/ebs/ebs_422a_en.pdf>
- I. Kazlaitė. Klaipėdos valstybinio jūrų uosto laivybos ir krovos galimybės išgilinus uosto akvatoriją. Klaipėda: Klaipėdos universiteto Gamtos ir matematikos fakulteto Geofizinių mokslų katedra, 2012.
<http://www.academia.edu/9473438/Klaip%C4%97dos_uosto_laivybos_ir_krovos_galimyb%C4%97s_i%C5%A1gilinus_uosto_akvatorij%C4%85>
- Jungtinių Amerikos Valstijų Transporto departamento Federalinių magistralių administracija. *Freight Transportation Improvements and the Economy*. Vašingtonas: 2004.
<http://www.ops.fhwa.dot.gov/freight/documents/improve_econ.pdf>
- Lietuvos Respublikos finansų ministerija kartu su VŠĮ Viešosios politikos ir vadybos institutu ir VŠĮ „Europos socialiniai, teisiniai ir ekonominiai projektai“. ES struktūrinės paramos vertinimas: metodinės gairės. Vilnius: Eugrimas, 2010.

- Maynou, L., Saez, M., Kyriacou, A., Bacaria, J. *The impact of structural and cohesion funds on Eurozone convergence, 1990–2010. Regional Studies*, 2014.
- Mohl, P., Hagen, T. *Do EU structural funds promote regional growth? New evidence from various panel data approaches. Regional Science and Urban Economics*, 2010.
- Nacionalinė bendroji strategija: Lietuvos 2007–2013 metų Europos Sąjungos Struktūrinės paramos panaudojimo strategija konvergencijos tikslui įgyvendinti. 2012 m. rugsėjo 25 d. <http://www.esparama.lt/es_parama_pletra/failai/fm/failai/Visos_patvirtintos_priemones/strategija_20120925.pdf>T. Addison, H. Almasi. *The new global determinants of FDI flows to developing countries. World Institute for Development Economics Research WIDER*, 2003.
- Pinho, C., Varum, C., Antunes, M. *Structural funds and European regional growth: comparison of effects among different programming periods. European Planning Studies*, 2015.
- UAB „BGI Consulting“. Regionų projektų planavimo ir įgyvendinimo sistemos efektyvumo vertinimas. Vilnius: 2010. <http://www.esparama.lt/es_parama_pletra/failai/fm/failai/Ataskaitos/VRM_regionu_projektai_ataskaita.pdf>
- UAB „BGI Consulting“. ES struktūrinių fondų lėšų, skirtų kelių sektoriaus projektams įgyvendinti, planavimo ir panaudojimo efektyvumo vertinimas. Galutinė vertinimo ataskaita. Vilnius: 2013. <http://www.esparama.lt/es_parama_pletra/failai/fm/failai/Vertinimas_ESSP_Neringos/Ataskaitos_2011MVP/ES_SF_lesu_skirtu_keliu_sektorius_projektams_vertinimas.pdf>
- UAB „Ekonominės konsultacijos ir tyrimai“. Transporto sektoriaus įtakos Lietuvos ekonomikai bei gyvenimo kokybei studija. Vilnius: 2007. <https://sumin.lrv.lt/uploads/sumin/documents/files/Teisine_informacija/Tyrimai_ir_analizes/gautine_ataskaita.pdf>
- UAB „ESTEP Vilnius“ ir VŠĮ „Europos socialiniai, teisiniai ir ekonominiai projektai“. Europos Sąjungos struktūrinės paramos poveikio Lietuvos konkurencingumui vertinimas. 2015 m. balandžio 27 d. <http://www.esparama.lt/es_parama_pletra/failai/fm/failai/Ataskaitos/Konkurencingumo_vertinimas_ataskaita_LT.pdf>
- V. B. Branzas. *The Impact of EU Structural Funds on Sustainable Regional Development in Romania. GIDNI Economy and Management*. 2014. <<http://www.upm.ro/gidni/GIDNI-01/Eco/Eco%2001%2065.pdf>>
- Vilniaus Gedimino technikos universiteto Transporto institutas. EAVP įgyvendinimo rodiklių transporto sektoriuje skaičiavimas. 2010. <<http://www.esparama.lt/vertinimo-ataskaitos>>
- VŠĮ „ESTEP“. 2004–2006 m. ES struktūrinės paramos poveikio Lietuvos transporto sektoriui vertinimas: galutinė vertinimo ataskaita. 2010 m. sausio 18 d. <http://www.esparama.lt/es_parama_pletra/failai/fm/failai/Vertinimas_ESSP_Neringos/Ataskaitos_2009MVP/Transporto_sektorius_ataskaita.pdf>Horizontaliųjų prioritetų įgyvendinimo priežiūros darbo grupė. Horizontaliųjų prioritetų įgyvendinimo įsisavinant 2007–2013 metų Europos Sąjungos struktūrinę paramą gairės. 2009. <<http://www.esparama.lt/formos-pareiskejams/horizontaliuju-prioritetu-igyvendinimo-gaires>>
- VŠĮ „Europos socialiniai, teisiniai ir ekonominiai projektai“. Struktūrinių fondų panaudojimo transporto sektoriuje vertinimas ir rekomendacijos dėl 2007–2013 metų ES struktūrinės paramos laikotarpio. 2007. <<http://www.esparama.lt/vertinimo-ataskaitos>>
- VŠĮ „Viešosios politikos ir vadybos institutas“. Valstybės projektų planavimo, taikomo įgyvendinant 2007–2013 m. veiksmų programas ir planuojant ES lėšas, tinkamumo ir efektyvumo vertinimas. 2010. <http://www.esparama.lt/es_parama_pletra/failai/fm/failai/Vertinimas_ESSP_Neringos/Ataskaitos_2009MVP/Valstybes_projektu_ataskaita.pdf>

Kiti informacijos šaltiniai

- Dejalukainos.lt*. Degalų kainų statistika. 2016. <http://www.dejalukainos.lt/degalu-kainu-statistika?date_from=2009-01-01&date_to=2015-01-01&fuel_id=0>
- Europos Komisija. *European Economic Forecast*. 2016. <http://ec.europa.eu/economy_finance/publications/eeip/pdf/ip020_en.pdf>
- Europos Komisija. *Eurostat database*. Liuksemburgas: Eurostat, 1990. 2016 m. lapkričio mėn. <<http://ec.europa.eu/eurostat>>
- Freedata.lt*. VPT duomenys. 2016 lapkričio mėn. <<http://www.freedata.lt/vpt/pastabos>>
- J. M. Keynes. *The General Theory of Employment, Interest and Money*. 1935. <<http://cas.umkc.edu/economics/people/facultypages/kregel/courses/econ645/winter2011/generaltheory.pdf>>
- Klaipėdos miesto savivaldybė. Klaipėdos miesto susisiekimo plėtros galimybių studija. 2016. <<https://www.klaipeda.lt/lit/Galimybiu-studijos/9971>>
- Klaipėdos turizmo ir kultūros informacijos centras. Statistika. 2016. <<http://www.klaipedainfo.lt/statistika/>>
- Lietuvos automobilių kelių direkcija prie LR Susisiekimo ministerijos. Eismo įvykių statistika. 2016 m. lapkričio mėn. <http://www.lakd.lt/lt.php/eismo_saugumas/eismo_ivykiu_statistika/27>
- Lietuvos automobilių kelių direkcija prie LR Susisiekimo ministerijos. Baigti projektai. 2016. <http://www.lakd.lt/lt.php/projektai/baigti_projektai/5597#content_12474>
- Lietuvos automobilių kelių direkcija. Saugaus eismo klipai. 2016 lapkričio mėn. <http://www.lakd.lt/lt.php/saugaus_eismo_klipai/bendra_informacija/4459>
- Lietuvos bankas. Makroekonominės prognozės. 2016. <https://www.lb.lt/makroekonominės_prognozes>
- Lietuvos Respublikos finansų ministerija. ES struktūrinė parama 2007–2013 m. 2016 lapkričio mėn. <<http://www.esparama.lt/>>
- Lietuvos Respublikos finansų ministerija. Europos Sąjungos struktūrinės paramos kompiuterinės informacinės valdymo ir priežiūros sistema. 2016 m. lapkričio mėn. <<https://finmin.lrv.lt/lt/paslaugos/es-strukturines-paramos-kompiuterine-informacine-valdymo-ir-prieziuros-sistema-sfmis/2007-2013-m-laikotarpio-projektu-igyvendinimui-posistemis-sfmis-2007>>
- Lietuvos Respublikos finansų ministerija. Greitosios medicinos pagalbos ir skubios konsultacinės sveikatos priežiūros pagalbos infrastruktūros atnaujinimas VP3-2.1-SAM-03-V. 2008. <http://www.esparama.lt/priemones-aprasymas?priem_id=000bdd5380001193>
- Lietuvos statistikos departamentas prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės. Oficialiosios statistikos portalas. 2016 m. lapkričio mėn. <<http://osp.stat.gov.lt/>>
- Oficialiosios statistikos portalas (Lietuvos statistikos departamentas prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės). Verslo globalizacija: su užsieniu susijusių įmonių veikla. 2016. <<https://osp.stat.gov.lt/informaciniai-pranesimai?articleId=4669298>>
- Pasaulio Bankas. *Belarus Economic update April 28, 2016*. 2016. <<http://pubdocs.worldbank.org/en/402681461815772695/Belarus-economic-update-spring-2016-en.pdf>>
- Pasaulio ekonomikos forumas. *The Global Competitiveness Report 2006–2016*. 2016. <<https://knoema.com/WFGCI2015/the-global-competitiveness-report-2006-2016>>
- VĮ „Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija“. Veiklos ataskaitos, ataskaitų rinkiniai. 2016. <<http://www.portofklaipeda.lt/veiklos-ataskaitos-ataskaitu-rinkiniai>>