

2015

Kelių sektoriaus finansinių
priemonių ex-ante vertinimas [I-II
etapo ataskaita]

PROJEKTAS

Centrinė projektų valdymo agentūra

Viešųjų investicijų plėtros agentūra

17/11/2015

TURINYS

SAVOKOS	3
Lentelių sąrašas	4
Paveikslų sąrašas	5
SANTRAUKA.....	6
IŠVADOS	6
I-OSIOS DALIES REKOMENDACIJOS	11
ĮŽANGA	13
1. Susisiekimo sektorius	18
1.1 Lietuvos ilgalaikių strateginių dokumentų nuostatos ir tikslai	18
1.2 Sektoriaus infrastruktūros, naudojamos viešųjų paslaugų teikimui, apžvalga	24
1.2.1 Rinka, infrastruktūros objektų valdymas ir valdytojai (valstybė, savivaldybės, įmonės, viešosios įstaigos, kt.)	36
2. Investicijų pasiūlos-paklausos įvertinimas	47
2.1 investicijų paklausos analizė	47
2.1.1 Istoriniai duomenys (2007-2013 vertintas poreikis), kokia dalimi buvo TENKINAMI	47
2.1.2 Poreikiai, identifikuoti planuojant 2014-2020 periodą	48
2.2 Investicijų pasiūlos analizė	52
3. Investicijų trūkumo, rinkos nepakankamumo ir neoptimalaus investavimo priežasčių įvertinimas	60
3.1 Investicijų poreikio dydžio nustatymas.....	60
3.2 Rinkos nepakankamumo įvertinimas.....	61
3.3 Neoptimalių investavimo situacijų analizė	63
4. Kiekybinė ir kokybinė analizė	68
4.1 Kiekybinė analizė.....	69
4.1.1 Kelių sektoriaus projektų finansiniam modeliavimui naudotos prielaidos	70
4.1.2 Subordinuotų paskolų finansinės priemonės modelio apžvalga	71
4.1.3 Kapitalo investicijų finansinės priemonės modelio apžvalga	75
4.1.4 Finansinių priemonių finansinių rezultatų, svėro ir multiplikatoriaus palyginimas	76
4.2 Kokybinė analizė	78
4.3 Kiekybinės ir kokybinės analizės apibendrinimas ir pasiūlymai	79
4.4 Finansinės priemonės darba su kitomis viešųjų intervencijų formomis.....	81

SAVOKOS

AEI	Atsinaujinantys energijos ištekliai
ATL	Apyvartiniai taršos leidimai
BPD	Bendrasis programavimo dokumentas
BVP	Bendrasis vidaus produktas
CEB	Europos Tarybos vystymo bankas
CEF	Europos infrastruktūros tinklų priemonė
EB	Europos Bendrijos
EIB	Europos investicijų bankas
EM	Lietuvos Respublikos energetikos ministerija
EPS	Išmetamųjų teršalų norma (angl. Emissions Performance Standard)
ERPB	Europos plėtros ir rekonstrukcijos bankas
ERPF	Europos regioninės plėtros fondas
ES	Europos Sąjunga
ESF	Europos Socialinis Fondas
ESI fondai	Europos struktūriniai ir investiciniai fondai
ESPAD	Europos Sąjungos paramos administravimo departamentas
<i>ex-ante</i>	Išankstinis
FP	Finansinė priemonė
HERA	Europos mokslinių tyrimų erdvės humanitarinių mokslų tinklas
HHI	Hiršmano – Herfindalio indeksas
Horizontas 2020	Europos Sąjungos mokslinių tyrimų ir inovacijų finansavimo programa
ICAO	Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija (TCAO; angl. International Civil Aviation Organization (ICAO))
IRT	Informacinės ir ryšių technologijos
ITC	Informacinių technologijų centras
ITI	Integruotos teritorinės investicijos
KPPP	Kelių priežiūros ir plėtros programa
LR	Lietuvos Respublika
MTEPI	Moksliniai tyrimai, eksperimentinė plėtra ir inovacijos
MVĮ	mažos ir vidutinės įmonės
NIB	Šiaurės investicijų bankas (angl. Nordic Investment Bank)
NNV	nustatytosios normos vienetai
NPP	Nacionalinė pažangos programa
NRD	Nacionalinė Reformų Darbotvarkė
STR	Statybos techninis reglamentas
TEN-T	Europos Sąjungos transeuropinio transporto tinklas
VIPA	UAB Viešųjų investicijų plėtros agentūra
VP	Veiksmų programa
VPSP	Viešojo ir privataus sektorių partnerystė

LENTELIŲ SĄRAŠAS

Lentelė 1. Investicijų gyvybingumo ir finansavimo trūkumo vertinimo suvestinė mln. Eur.	9
Lentelė 2. NPP rodikliai	20
Lentelė 3. NPP rodikliai	20
Lentelė 4. NPP rodikliai	21
Lentelė 5. Valstybinės reikšmės automobilių kelių tinklo tankumas	25
Lentelė 6. Lietuvos Respublikos Vyriausybės patvirtintas valstybinės reikšmės vidaus vandens kelių sąrašas	32
Lentelė 7. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro patvirtintas vietinės reikšmės vidaus vandens kelių sąrašas:	32
Lentelė 8. AB „Lietuvos geležinkeliai“ įmonių grupė	38
Lentelė 9. Informacija apie savivaldybėms priklausančias viešojo transporto įmones	42
Lentelė 10. Transporto sektoriaus investicijų paklausos duomenys	48
Lentelė 11. Investicijos keliams (EUR)	50
Lentelė 12. Investicijos geležinkeliams (EUR)	51
Lentelė 13. Investicijos vandens transportui (EUR)	51
Lentelė 14. Investicijos oro transportui (EUR)	51
Lentelė 15. Transporto sektoriaus investicijų pasiūlos duomenys	52
Lentelė 16. Pasiūlos prognozė	53
Lentelė 17. Šiaurės investicijų banko pasirašytų sutarčių vertė infrastruktūros, transporto ir telekomunikacijų sektoriuje ir dalis nuo visų pasirašytų sutarčių 2008-2013 m.	55
Lentelė 18. Pasirašytų paskolų sutarčių Lietuvoje 2007-2013 m. laikotarpiu skaičius ir vertė pagal sektorius	56
Lentelė 19. Transporto sektoriaus bendro investicijų trūkumo įvertinimo duomenys	60
Lentelė 20. Transporto sektoriaus neoptimalių investavimo situacijų analizė	64
Lentelė 21. Kelių rekonstrukcijos projektų finansinių priemonių finansiniam modeliavimui naudotų prielaidų apžvalga.	70
Lentelė 22. Kelių rekonstrukcijos projektų finansinių priemonių finansinės analizės rezultatų apžvalga	77
Lentelė 23. Subordinuotos paskolos finansinės priemonės jautrumo analizė	78
Lentelė 24. Kelių rekonstrukcijos projektų finansinių priemonių kokybinių aspektų apibendrinimas	79
Lentelė 25. Subordinuotų paskolų finansinės priemonės įtakos kelių modernizavimo projektų įgyvendinimui SSGG analizė	80

PAVEIKSLŲ SĄRAŠAS

Paveikslas 1. Ex-ante vertinimo eigą iliustruojanti schema	17
Paveikslas 2. Valstybinės reikšmės kelių tinklo struktūra	24
Paveikslas 3. Vidutinio metinio paros eismo intensyvumo kitimas: (Kelių direkcijos duomenys).....	26
Paveikslas 4. Geležinkeliai	27
Paveikslas 5. Oro uostai	34
Paveikslas 6. Lietuvos automobilių kelių direkcija	36
Paveikslas 7. Maršrutų sąnaudos	39
Paveikslas 8. Keleivių skaičius viename vagonė	39
Paveikslas 9. Vidutinio metinio pajamų poreikio, gautų pajamų ir sąnaudų dydžių (Lt / km) rodikliai.	44
Paveikslas 10. Logistikos centrai	46
Paveikslas 11. Realiai pervedama akcizo pajamų dalis, atskaičius iš programos bendroms biudžeto reikmėms skiriamą dalį, mln. Lt.....	57
Paveikslas 12. TEN-T finansavimas.....	58
Paveikslas 13. CEF priemonė.....	59
Paveikslas 14 Kelių rekonstrukcijos projektų finansavimo schema pasinaudojant Subordinuotų paskolų finansine priemone ir projektus įgyvendinant tiesiogiai RKJ arba LAKD užsakymu.....	72
Paveikslas 15 Kelių rekonstrukcijos projektų administravimo schema pasinaudojant Subordinuotų paskolų finansine priemone ir projektus įgyvendinant tiesiogiai RKJ arba LAKD užsakymu.....	73
Paveikslas 16 Kelių rekonstrukcijos projektų finansavimo schema pasinaudojant Subordinuotų paskolų finansine priemone ir projektus įgyvendinant PVPS būdu.	74
Paveikslas 17 Kelių rekonstrukcijos projektų administravimo schema pasinaudojant Subordinuotų paskolų finansine priemone ir projektus įgyvendinant VPSP būdu	75
Paveikslas 18 Kelių rekonstrukcijos projektų finansavimo schema pasinaudojant Kapitalo investicijų finansine priemone ir projektus įgyvendinant VPSP būdu.....	76
Paveikslas 19 Dabartinė kelių rekonstrukcijos projektų finansavimo schema	79
Paveikslas 20 Kelių rekonstrukcijos projektų finansavimo schema sukūrus finansinę priemonę.	80

SANTRAUKA

Lietuvos Respublikos finansų ministerija (toliau - Finansų ministerija) siekdama užtikrinti sėkmingą 2014-2020 metų ES struktūrinių fondų investicijų įgyvendinimą, 2014 metų balandžio 10 dienos raštu Nr. (24.39)-6K-1403042 inicijavo Viešosios infrastruktūros vertinimą. Šis viešosios infrastruktūros projektų finansavimo vertinimas, bus pagrindas tolimesniam *ex-ante* vertinimui, kaip numatyta Reglamento (ES) Nr. 1303/2013 37 straipsnio 2 punkte, atlikti.

Racionalaus investavimo klausimas tampa vis aktualesnis, atsižvelgiant į augančius investicijų poreikius nudėvimai ir neefektyviai veikiančiais viešajai infrastruktūrai, kurios būklė netenkina šiuolaikinių viešųjų paslaugų teikimo standartų ir yra naudojama pereikvojant energetinius ir kitus išteklius dėl ko vartotojams tenka mokėti didelę kainą, o mokesčių mokėtojams yra didinami mokesčiai.

Siekiant pagerinti viešųjų paslaugų kokybę, būklę, prieinamumą, poveikį aplinkai bei užtikrinti ekonomiškai pagrįstą ir įperkama kainą vartotojui ar mokesčių mokėtojui, reikalinga išnagrinėti platesnes valstybės išteklių investavimo ir papildomų privačių investicijų pritraukimo galimybes viešajai infrastruktūrai finansuoti. Tuo tikslu yra atliekamas viešosios infrastruktūros finansinių priemonių *ex-ante* vertinimams.

I-ojo etapo vertimo tikslas buvo nustatyti Energetikos, Aplinkos, Transporto, Švietimo, Socialinės apsaugos, Kultūros sektorių bei VRM kuruojamos infrastruktūros investicijų pasiūlą bei paklausą, įvertinti rinkos ir investicijų nepakankamumo (skirtumas tarp pasiūlos ir paklausos) priežastis ir pateikti rekomendacijas kuriems sektoriams (infrastruktūros tipams) finansuoti yra tikslinga toliau vertinti finansinių priemonių kūrimą. Plačiajuosčio tinklo infrastruktūros ir e-valdžios sektoriaus investicijos šioje ataskaitoje nebuvo vertintos atsižvelgiant į EK ir EIB į tyrimo, kurį atliko PWC¹ išvadas, kuriame šie projektai buvo atmesti dėl santykinai didelių investicijų su ribotomis galimybėmis generuoti pakankamą pajamų srautą, bei dėl mažo vartotojų skaičiaus.

I-ojo etapo ataskaita buvo parengta 2014 m. vasarą ir pristatyta Finansų ministerijos įsteigtam tarpinstituciniam priežiūros komitetui. Ataskaita buvo papildyta 2014 m. gruodžio mėn. ir pateikta Finansų ministerijai. Kitas priežiūros komiteto posėdis įvyko 2015 m. balandžio mėn. po kurio buvo pateiktos naujos pastabos ataskaitai, kurios atsirado su pasikeitusia situacija sektoriuje. Taip pat papildomai buvo paprašyta pateikti siūlymus dėl galimų kitų valstybės intervencijų tais atvejais kai finansinės priemonės nėra tinkamiausia valstybės intervencijos forma. Papildžius ataskaitą atitinkamomis dalimis, 2015 m. rugsėjo 7 d. I-ojo etapo ataskaita buvo patvirtinta priežiūros komiteto.

Priežiūros komitetas taip pat VIPA pavedė tęsti išankstinį vertinimą ir atlikti kiekybinės analizės dalį penkiuose sektoriuose, kuriuose buvo identifikuotas didžiausias finansinių priemonių taikymo potencialas. Tarp penkių sektorių, kuriuose buvo pavesta atlikti kiekybinį finansinių priemonių vertinimą buvo ir kelių infrastruktūros sektorių, todėl analizė yra tęsiama ne visam transporto sektoriui, bet tik kelių infrastruktūros daliai.

IŠVADOS

I-ajame išankstinio vertinimo etape atlikus viešosios infrastruktūros paklausos analizę buvo nustatytos tokios su susisiekimo sektoriumi susijusios išvados:

¹ JESSICA 2014-2020 Evaluation Study for Lithuania, PWC Final Draft Report Issued: February 2014

- Investicijų poreikis įvertintas ne visuose strateginiuose dokumentuose arba nepakankamai įvertintas kadangi trūksta detalesnio poreikio pagrindimo, bei sąsajos su teikiamų viešųjų paslaugų gerinimu įtaka savikainai, paslaugų teikimo ilgalaikiu tvarumu, sektoriaus tolygia plėtra. Taip pat, nustatant siekiamus tikslus. Dažnai apsiribojama tik tam tikrų sektorių ar tematinų tikslų pasiekimo atskirų rodiklių įvardijimu – nėra visapusiško investicijų poreikio ir pasekmių vertinimo. Šių rodiklių pasiekimas priklauso ne tik nuo investicijų į infrastruktūrą dydžio, bet ir nuo sektoriaus valdymo modelio, jo reglamentavimo, reguliavimo taip pat nuo paramos gavėjo finansinio ir vadybinio pajėgumo. Investicijų ir jų numatomų šaltinių sąsaja su tematiniais tikslais ir investiciniais prioritetais atvaizduojama tik veiksmų programose, tuo tarpu visi kiti strateginiai dokumentai tarpusavio sąsajos neturi – nėra tarpsektorinio koordinavimo ir planavimo. Investicijų paklausą nulemia potencialios galimybės gauti ES paramą, kuri Veiksmų programoje yra paskirstyta tarp priemonių ir asignavimų valdytojų. Todėl reali paklausa gali būti apie 1,5-2 kartus mažesnė nei, kad nurodoma ataskaitoje. Kai kurie projektų vykdytojai akcentuoja, jeigu parama nebūtų suteikiama, jie atsisakytų inicijuojamų projektų įgyvendinimo. Pagrindinis apribojimas, su kuriuo susidurta – buvo galima remtis tik viešai prieinamais duomenimis. Ateityje labai svarbu sistemingai rinkti duomenis apie sektoriaus infrastruktūros būklę ir investavimo veiklą.
- Didžiausia nustatyta bendra investicijų paklausa (pasiūlos-paklausos skirtumas) yra šiems sektoriams: susisiekimo 2,44 mlrd. Eur, kultūros 0,85 mlrd. Eur, vandentvarkos 0,81 mlrd. Eur, švietimo 0,76 mlrd. Eur, energetikos – 0,31mlrd. Eur, sveikatos 0,11 mlrd. Eur. Didžiausias potencialas finansiškai gyvybingų projektų yra sektoriuose su aiškiai susiformavusia ir veikiančia rinka, ir ten kur yra pastovi paslaugų paklausa tai energetika, vandentvarka, transportas. Šiuose sektoriuose didžioji pajamų dalis gaunama iš tiesioginių vartotojų.
- Vertinant šiltnamio efektą skatinančių emisijų mažinimo tikslų pasiekimą daugelyje sektorių pasireiškia rinkos nepakankamumas, įgyvendinat šiuos tikslus, bei neoptimali investavimo situacija dėl kurios susidaro didelis investicijų trūkumas. Taip pat, Europos Semestro, kuris vertina Europos 2020 politikos įgyvendinimą 2013 metų ataskaitoje paminėta, kad Lietuva yra tarp 13 Šalių Narių, kurios labiausiai nutolusios nuo 2020 ŠES emisijų rodiklių pasiekimo (su atotrūkiu 5 ir daugiau procentų). Visa tai nulemia, kad būtina svarstyti papildomų finansinių išteklių pritraukimą perėjimui prie mažai anglies dioksido į aplinką išskiriančių technologijų ekonomikos visuose sektoriuose rėmimo.
- Finansinės priemonės gali būti naudojamos ir kartu su kitomis valstybės intervencijos formomis, kadangi jos leistų sukurti kredito istoriją, o valstybė dalyvaudama tokių sektorių veikloje galėtų išgryninti problemas ir pasiūlyti jų sprendimus, tokiu būdu ateityje sukuriat galimybes tam tikrus sektorius finansuoti tik privačiais ištekliais.

I-ajame išankstinio vertinimo etape atlikus viešosios infrastruktūros pasiūlos analizę buvo nustatytos tokios su susisiekimo sektoriumi susijusios išvados:

- Išnagrinėjus įvairių sektorių finansavimo galimybes iš įvairių šaltinių, buvo pastebėtos kelios sektorių finansavimo tendencijos. Vertinant visus sektorius ESI fondų investicijos sudaro didžiausią finansavimo dalį ir bazinės infrastruktūros projektų finansavimui sudaro net apie 2,9 mlrd. eurų. Mažiausią finansavimo dalį sudaro įvairios kitos lėšos, kurios, priklausomai nuo sektoriaus, gali apimti nacionalines paramos programas, ES lygmens paramos programas, tokias kaip TEN-T, nuosavas lėšas ir pan. Tokios lėšos sudaro apie 268.5 mln. eurų. Komercinių bankų ir tarptautinių finansų institucijų finansavimas galėtų siekti 579,2 mln. ir 666,1 mln. eurų atitinkamai.
- Komerciniai bankai didžiausią finansavimo potencialą įžvelgia energetikos bei transporto sektoriuje – jiems numatytas lyginant didžiausias finansavimas. Kiti sektoriai mažiau patrauklesni komercinių bankų finansavimui. Komercinių bankų finansavimas taip pat smarkiai siejasi su ESI fondų investicijomis – didesnė parama konkrečiam sektoriui iš ESI fondų reiškia didesnį poreikį pasiskolinti

ir iš komercinių bankų bendrojo finansavimo užtikrinimui. Mažiau komercinių bankų finansuojami sektoriai – sveikatos, socialinės apsaugos, švietimo. Tokią tendenciją galima sieti su šių sričių projektų finansiniu mažu gyvybingumu, daugiausiai sietino su didele priklausomybe nuo valstybinio sektoriaus didele dalimi šiuose sektoriuose teikiamos paslaugos yra apmokamos iš valstybės biudžeto lėšų, kadangi šių paslaugų teikimas yra viena valstybės funkcijų.

- Tarptautinės finansų institucijos dažnai turi savo paskolų teikimo gaires arba tam tikrus specifinius kriterijus, kuriais remiantis ieško investavimo galimybių, tad nebūtinai kiekviena iš nagrinėjamų finansų institucijų potencialiai galėtų finansuoti visus analizuojamus sektorius. Taip pat atkreiptinas dėmesys, kad Europos tarybos vystymo bankas Lietuvoje turi nedidelę finansavimo istoriją - buvo suteikęs tik vieną paskolą LR finansų ministerijai 2009 m., todėl Europos tarybos vystymo banko finansavimo galimybė buvo aprašyta, bet neįtraukta skaičiuojant bendrą finansavimo pasiūlą. Kiekviena iš keturių tarptautinių finansų institucijų užpildo tam tikrą nišą rinkoje. Didžiausias tarptautinių finansų institucijų finansavimo potencialas buvo identifiкуotas transporto ir energetikos srityse, taip pat aplinkosaugos. Šiuo aspektu tarptautinės finansų institucijos yra panašios į komercinius bankus, tik finansuoja žymiai didesnes apimties projektus. EIB yra suteikęs daugiau kaip milijardo eurų paskolą ES fondų bendrojo finansavimo užtikrinimui 2007-2013 m. laikotarpiui. Ši paskola didžiąja dalimi panaudota viešosios infrastruktūros vandentvarkos, transporto ir energetikos projektams. EIB paskolos sutarties reikalavimai yra integruoti į 2007-2013 m. laikotarpio Struktūrinių fondų lėšų administravimo sistemą. Remiantis LR finansų ministerijos pateikta informacija, 2014-2020 m. programavimo periodu planuojama gauti paskolą iš EIB, kurios suma galėtų siekti iki 1,3 mlrd. eurų. Pirmoji paskolos dalis 300mln. eurų su EIB buvo pasirašyta 2015m. gegužę.
- Europos Sąjungos bendrų finansinių priemonių steigimo tikslas yra ne didinti viešojo sektoriaus įsiskolinimus, bet pritraukti privačius išteklius viešosios infrastruktūros plėtros projektų įgyvendinimui finansuoti. Tai galima teigti tiek apie Europos infrastruktūros tinklų priemonę (CEF), kuri skirta katalizuoti viešųjų ir privačių resursų pritraukimą, mažinti projektų rizikingumą ir didinant patrauklumą investuotojams, tiek apie EIB valdomą Paskolų TEN-T projektams garantijų priemonę, projektų obligacijų iniciatyvą ir energijos efektyvumo Maguerite fondą, tiek apie naują ES strateginę investavimo iniciatyvą- Investicijų planas Europai. Šios priemonės skirtos gerai struktūrizuotiems iš dalies finansiškai gyvybingiems investicijų projektams, kurių išlaidų investicijų kaštų dalį ir eksploataavimo kaštus padengia pajamos iš infrastruktūros naudotojų. Kol Lietuvos investicijų projektų finansavimas bus orientuotas į maksimalią viešojo sektoriaus subsidijų investicijai ir pilną arba dalinį sukurtos infrastruktūros išlaikymą iš viešojo sektoriaus resursų, tol bendrų ES priemonių nauda ir prieinamumas projektams bus riboti. Tiek pat ribotas bus ir bet kurių kitų finansinių priemonių taikymas, kurie, neieškant kitų papildomų išlaidų finansavimo šaltinių ir neskatinant pajamų generavimo projektuose, tik didins viešojo sektoriaus finansinę naštą ir įsiskolinimus.
- ESI fondų lėšos 2014-2020 m. periodu pasiskirsto labai panašiai kaip ir prognozuojamas bankų finansavimas. Didžiausi asignavimai yra numatyti transporto sektoriuje, energetikos, vandentvarkos ir kultūros sektoriuose. Visuose šiuose sektoriuose ESI fondų parama viršija 290 mln. eurų. Kituose sektoriuose parama svyruoja apie 87-145 mln. eurų (vertinamas tik finansavimas, skiriamas infrastruktūrai).
- Apibendrinant galima teigti, kad ateinančiu 2014-2020 m. periodu labiausiai remiami sektoriai bus transporto ir energetikos, kuriems bendra finansavimo šaltinių suma siekia net 1,36 ir 1,45 mlrd. eurų atitinkamai. Labiausiai vyraujantis finansavimo šaltinis visiems sektoriams – ESI fondų parama.

I-ajame išankstinio vertinimo etape nustatytas investicijų nepakankamumas ir bendras investicijų gyvybingumo vertinimas susisiekiama sektoriuje:

Žemiau pateiktas apibendrintas investicijų gyvybingumo transporto sektoriuje ir nepakankamumo pagal atskirus investicijų tipus ir duomenis vertinimas. Bendras kiekybiškai įvertintas investicijų poreikis, kuriam padengti galėtų būti kuriama FP yra 100-150 mln. Eur.

Lentelė 1. Investicijų gyvybingumo ir finansavimo trūkumo vertinimo suvestinė mln. Eur.

Investicijų tipas	Pajamų šaltinis	Galimybės pritraukti privačius finansavimo šaltinius	Projektų skaičius ir replikavimo galimybės	Bendras investicijų gyvybingumo potencialas	Paklausa mln. Eur	Pasiūla mln. Eur	Bendras investicijų trūkumas ² mln. Eur	Kiekybiškai įvertintas investicijų trūkumas ³ mln. Eur
Keliai	KPPP	vidutinės	didelės	Vidutinis	1448	886	562	
Geležinkeliai	Tarifai, biudžeto subsidijos	didelės	vidutinės	Vidutinis	2643	923	1720	
Oro uostai	Tarifai	mažos	vidutinės	Mažas	120	110	10	
Vandens transportas	Tarifai	vidutinės	mažos	Mažas	341	211	130	
Viešasis transportas	Tarifai	vidutinės	didelės	Vidutinis	301	268	33	
Susisiekimo iš viso					4853	2398	2437	100-150

- Atsižvelgiant į lentelėje pateiktus duomenis ir atskirų sektorių vertinimą nustatyta, kad didelis investicijų gyvybingumo potencialas yra susisiekimo sektoriuje. Ten yra vienas iš didžiausių kiekybiškai įvertintų investicijų trūkumų, kuriam padengti galėtų būti taikomos FP. Tai daugiausia valstybės ir savivaldybių kontroliuojamų įmonių ar verslo subjektų teikiamos paslaugos. Komerciniai bankai apklausos metu nurodė, kad šios įmonės yra priskiriamos prie verslo subjektų paskolų portfelio. Vykdam valstybės valdomų įmonių pertvarką yra atskiriamos šių įmonių komercinės ir nekomercinės funkcijos bei įmonių valdymo ir valstybinio reguliavimo funkcijos, siekiant kad šios įmonės veiktų visiškai vienodomis rinkos ir konkurencijos sąlygomis su verslu.
- Apklausos metu bankai išskyrė tris pagrindines priežastis, dėl kurių dažniausiai yra nesuteikiama paskola viešiesiems subjektams: 1) įmonė turi per didelius įsipareigojimus (dirba nuostolingai, pastoviai didėja jų įsipareigojimai, jos negeneruoja pakankamo pinigų srauto įsipareigojimams aptarnauti); 2) įmonė turėjo mokumo problemų (pradelsti atsiskaitymai, bloga kreditavimo istorija, nepagrįstas planuojamas projekto atsipirkimas); 3) įmonė nepagrindžia prašomo finansavimo poreikio (be to, prognozuojamas pinigų srautas paskolai aptarnauti yra nepakankamas); 4) neaiškūs projektų pajamų (sutaupymų) ir paskolų aptarnavimo šaltiniai; 5) projektai ir sritis nėra pažįstami, todėl rizika vertinama kaip ypač aukšta arba per ilgas projektų atsipirkimo laikotarpis.
- Tarp priežasčių, kurias bankai nurodė kaip svarbiausias paskolai suteikti savivaldybėms ar valstybės ir savivaldybių valdomoms įstaigoms/įmonėms, yra šios: 1) pareiškėjo finansinė padėtis (turto, įsipareigojimų dydis, turto kokybė; jo piniginiai srautai ir gebėjimas aptarnauti paskolą); 2) pareiškėjo patikimumas bei jo mokumo istorija; 3) pareiškėjo pateikiama informacija apie ketinamą įgyvendinti projektą, finansavimo poreikį, jo panaudojimo tikslingumą, finansinius srautus, atsipirkimo rodiklius; 4) sektoriaus teisinių pokyčių stabilumas; 5) aiškūs paskolų aptarnavimo šaltiniai. Savivaldybių skolinimo apimtys turi atitikti įstatymo patvirtintus skolinimosi limitus. Bankas, suteikdamas paskolas savivaldybėms, vykdo savivaldybių reitingavimą. Reitingavimo sistema apima savivaldybių demografinę situaciją, makroekonominės tendencijas, biudžetų

² Bendras investicijų trūkumas yra skirtumas tarp pasiūlos ir paklausos reikšmių.

³ Kiekybiškai įvertintas investicijų trūkumas, kuris gali būti padengtas taikant FP.

surinkimo rodiklius, pradelstų skolų teikėjams dydžius, skolų santykius su biudžetu bei šių rodiklių tendencijas ir kt. Pažymėtina, kad sektorių investicijų projektų gyvybingumas (grynųjų pajamų generavimo potencialas) ir privačių finansavimo šaltinių pritraukimo potencialas vertinami status quo situacijoje, kuri aprašyta ataskaitoje: neefektyvus turimo turto išnaudojimas, perteklinių pajėgumų kūrimas, nepakankama motyvacija generuoti daugiau pajamų ir nepakankamas privačių paslaugų teikėjų atsiradimo skatinimas, neefektyvi tarifų už paslaugas nustatymo sistema, konkurencijos nebuvimas ir kt.. T.y. situacijoje, kai investavimo į turto sąlygos suponuoja turto išlaikymo iš biudžeto poreikį ateityje. Pasikeitus situacijai, ir atlikus paslaugų teikimo ir investicijų finansavimo sąlygų ir šaltinių peržiūra, visų sektorių investicijų gyvybingumas galėtų didėti, kartu galėtų didėti privačių lėšų pritraukimo ir finansinių priemonių taikymo potencialas.

- Ataskaitoje kiekvieno vertinamo sektoriaus skyriaus pabaigoje pateikiami kiti galimi valstybės intervencijų būdai⁴ rinkos nepakankamumo ir neoptimalių investavimo situacijų sprendimui, kurie pagerintų FP taikymo galimybes, bei prisidėtų prie gyvybingų projektų didinimo.

⁴ Taip pat pateikiami ir valstybės intervenciją mažinantys būdai pvz. pasiūlymai skatinantys didesnę konkurenciją, kurie priskiriami prie siūlomų valstybės intervencijų, kurių tikslas mažinti viešojo sektoriaus paslaugų apimtį ten kur jas galėtų teikti privatus sektorius ir būtų užtikrinama didesnė konkurencija.

I-OSIOS DALIES REKOMENDACIJOS

- Atsižvelgiant į aukščiau išdėstytas išvadas, yra tikslinga kurti finansines priemones platesnės paskirties orientuojantis į Veiksmų programos tematinius tikslus, negu vien tik į konkrečius uždavinius ir juos įgyvendinančias priemones dėl mažo vienos priemonės projektų skaičiaus, ribotų projektų replikavimo galimybių ar investicijų gyvybingumo potencialo.
- Atsižvelgiant į tai, kad akivaizdus poreikio bei potencialaus gyvybingų projektų sąrašo finansuoti finansinių priemonių pagalba šiai dienai nėra nei viename sektoriuje, bei projektų skaičius kiekviename sektoriuje yra sąlyginai nedidelis, nėra tikslinga steigti atskiras sektoriaus /priemonių specifines finansines priemones, juo labiau kad ESF fondų panaudojimo tikslai yra ne sektoriai, o tematiniai, ir fondas galėtų apjungti visų sektorių projektus, prisidedančius prie to paties tematinio tikslo, taip diversifikuojant fondo riziką ir mažinant atskirų finansinių priemonių valdymo kaštus. Rekomenduojame apsvaistinti bendro urbanistinės ir teritorinės plėtros fondo kūrimo galimybę, kuris galėtų finansuoti nedidelės apimties vietinę viešąją infrastruktūrą, urbanistinei plėtrai bei bazinėms viešosioms paslaugoms ar VPSP būdu įgyvendinamiems projektams realizuoti. Tokia finansinė priemonė galėtų lanksčiau prisidėti prie didesnio skaičiaus veiksmų programos tematinio tikslo, visų pirma prie šiltnamio efektą skatinančių dujų sukėlimo mažinimo, racionalaus išteklių naudojimo bei skurdo mažinimo. Priemonė turėtų orientuotis į teritorinę strategiją ir padėtų spręsti tam tikros teritorinės plėtros problemas, taip pat priemonė neturėtų apsiriboti vien tik bazinės infrastruktūros tipo projektais. Ji galėtų finansuoti ir kitų sektorių projektus, kurie pademonstruotų reikiamą investicijų grąžą ar būtų įgyvendinami integruotai su kitais gyvybingais projektais, kad pasiektų didžiausią ekonominį efektą ar padidintų teritorijos vertę ir investicinį patrauklumą. EK ir EIB užsakytas tyrimas kurį atliko PWC⁵ vertindama atskirų projektų tipų finansinių priemonių potencialią Lietuvoje taip pat priėjo prie tokios pat išvados, kad lanksti urbanistinės infrastruktūros priemonė būtų labiausiai tinkamas Lietuvos atveju.
- Investicijos į rekomenduojamą fondą galėtų sudaryti ES investicijos iš Veiksmų programos 4, 5, 6 ir 7 prioritetų iš kiekvieno prioriteto investuojant keletą ar keliolika mln. eurų. Konkreti proporcija kiek iš kurio prioriteto būtų investuojama galėtų būti apskaičiuota remiantis kiekybiškai įvertintu investicijų trūkumu kuris būtų tikslinamas tolimesniame vertinime skaičiuojant pridėtinę vertę, valstybės pagalbą, privačių investicijų pritraukimo galimybes ir suderinamumą su kitomis valstybės intervencijomis. Iš tų prioritetų kuriuose yra santykinai mažesnė paklausa ir didesnis gyvybingumo potencialas turėtų būti investuojama proporcingai šiek tiek daugiau nei iš tų kur yra didelė paklausa ir mažas gyvybingumo potencialas. Bendras kiekybiškai įvertintas investicijų poreikis, kuriam padengti galėtų būti kuriama FP yra 196 mln. Eur. Kiek iš šių investicijų turėtų sudaryti ES investicijos ir kiek būtų galima pritraukti privačių lėšų, kad sukurti pakankamą svorį, bus nagrinėjama kitose ataskaitose dalyse. Kaip minėta, ESF lėšų investavimas būtų galimas į egzistuojantį Energijos efektyvumo fondą ir/ar Urbanistinės ir teritorinės plėtros fondą ir/ar transporto ir kelių infrastruktūros fondą. Į kurį lygmenį investuoti ir pritraukti privačias lėšas bus vertinama kitose ataskaitose dalyse. Tokia priemonė (-s) realiai galėtų pradėti veikti 2017-2019m., o pilnai funkcionuoti ir papildyti investicijoms šio 2014-2022 metų programavimo periodo pabaigoje iš nepanaudotų investicijų ar prasidėjus kitam finansiniam periodui. Iki to laiko būtų galima atlikti būtinus struktūrinius pokyčius ir parengti reikalingus teisės aktus, siekiant užtikrinti didesnį projektų finansinį gyvybingumą ir galimybę generuoti pajamas, bei pradėti identifikuoti potencialius projektus atsižvelgiant į savivaldybių parengtus teritorinio planavimo dokumentus ir jų sprendinius bei suteikti techninę paramą projektų parengimui, prioritetą teikiant VPSP būdu įgyvendinamiems

⁵ JESSICA 2014-2020 Evaluation Study for Lithuania, PWC Final Draft Report Issued: February 2014

projektams, kurie nedidintų valstybės skolas. Tokia lanksti priemonė galėtų finansuoti savivaldybių ir regionų teritorines investicines programas apimančias energetikos, susisiekimo, vandentvarkos, atliekų tvarkymo, ir kitos viešosios infrastruktūros -sveikatos, švietimo, socialinius, kultūrinius projektus kurie būtų ekonomiškai pagrįsti ir finansiškai gyvybingi.

- Rekomenduojama ministerijoms užtikrinti, kad ateityje sistemingai būtų renkami duomenys apie kuruojamų sektorių infrastruktūros būklę ir investavimo veiklą.
- Atsižvelgiant į tai, jog sekančiame programavimo periode Lietuvos gaunama ESI lėšų dalis potencialiai sumažės, rekomenduojama peržiūrėti dabartinę finansavimo ir tarifų struktūrą, siekiant užtikrinti save išlaikančių viešųjų paslaugų modelių įgyvendinimą. Rekomenduojame išanalizuoti galimybes įtraukti lėšas ateities investicijoms (ir/arba paskolų aptarnavimui) kaupimą į tarifus, o tarifams užtikrinti nepriklausomumą nuo politinių sprendimų.

PROJEKTAS

IŽANGA

Vadovaujantis 2013 m. gruodžio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 1303/2013, kuriuo nustatomos Europos regioninės plėtros fondai, Europos socialiniam fondui, Sanglaudos fondai, Europos žemės ūkio fondai kaimo plėtrai ir Europos jūros reikalų ir žuvininkystės fondai bendros nuostatos (toliau – Reglamentas (ES) Nr. 1303/2013), 37 straipsnio 1 dalimi, ES struktūriniai fondai gali būti naudojami finansinėms priemonėms [...] remti tam, kad būtų prisidėta siekiant konkrečių prioriteto tikslų, įskaitant atvejus, kai finansinės priemonės įgyvendinamos per fondų fondus. Finansinės priemonės įgyvendinamos tam, kad būtų remiamos investicijos, kurios, kaip tikimasi, turėtų būti finansiškai gyvybingos ir kurioms neteikiamas pakankamas finansavimas iš rinkos šaltinių [...].

Europos Komisijos tarnybų pozicijoje dėl 2014–2020 m. Lietuvos partnerystės sutarties ir veiksmų programos rengimo (skelbiama http://ec.europa.eu/regional_policy/what/future/pdf/partnership/lt_position_paper_lt.pdf) pažymėta, jog siekiant efektyvinti viešosios politikos finansavimą bei padėti valstybėms narėms kovoti su ilgalaikiais išbandymais ir didinti ilgalaikį politikos poveikį, ES struktūrinių fondų investicijoms tikslinga taikyti finansines priemones, kadangi jos sudaro lankstesnio ir tvaresnio finansavimo galimybes pritraukiant privataus sektoriaus investuotojus, darančius didelį svėro poveikį valstybės ištekliams, bei sudarant geresnes finansavimo galimybes galutiniams paramos gavėjams. Valstybės narės raginamos plačiau naudoti finansines priemones tuose sektoriuose, kuriuose jos labiausiai tinka ir kuriuose atlikus išankstinį (angl. k. *ex-ante*) vertinimą nustatytas rinkos nepakankamumas arba nepakankamai optimali investavimo situacija. Be šių priemonių naudojimo investicijoms į mažas ir vidutines įmones remti, finansines priemones rekomenduojama plačiau naudoti investicijoms į projektus, kuriuose nustatytas visų arba dalies investuotų išteklių grąžinimo potencialas, įskaitant investicijas, skirtas remti integruotas miestų vystymo veiklas ir skatinti energijos vartojimo efektyvumą. Lietuvos atveju siūloma, kad finansinės priemonės būtų naudojamos mokslinių tyrimų, technologinės plėtros ir inovacijų srities paramai, energijos vartojimo efektyvumui, atsinaujinantiems energijos ištekliams ir integruotai miestų plėtrai.

Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2013 m. gruodžio 2 d. pasitarimo protokolo Nr. 71 (7 klausimas „Dėl finansinių priemonių įgyvendinimo 2014–2020 metais Europos Sąjungos (toliau – ES) fondų lėšomis“) (toliau – LRV protokolas) 1 punktu, siekiant kuo racionaliau ir veiksmingiau panaudoti Lietuvai skiriamas 2014–2020 m. ES fondų lėšas, pritaria nuostatai, kad nacionaliniuose strateginiuose dokumentuose ir ES paramos panaudojimą reglamentuojančiuose teisės aktuose turi būti numatytas prioritetas finansinių priemonių įgyvendinimui. LRV protokolo 2.1.1 punktu Aplinkos, Energetikos, Kultūros, Socialinės apsaugos ir darbo, Susisiekimo, Sveikatos apsaugos, Švietimo ir mokslo, Ūkio, Vidaus reikalų ministerijoms pavesta rengiant savo sektoriaus nacionalinius strateginius dokumentus ir ES paramos panaudojimą reglamentuojančius teisės aktus, numatyti prioriteta finansinių priemonių įgyvendinimui.

Vadovaujantis Reglamento (ES) Nr. 1303/2013 37 straipsnio 2 dalimi, finansinių priemonių parama grindžiama *ex-ante* vertinimu, kurį atliekant turi būti nustatyti rinkos trūkumai arba beveik optimalios investavimo situacijos, apskaičiuotas viešųjų investicijų poreikių mastas ir apimtis, įvertintas poreikis finansuoti reikiamas investicijas taikant subsidijas bei galimybes finansuoti jas turimomis rinkos finansinėmis priemonėmis. Nustačius poreikį steigti papildomas finansines priemones, turi būti pasiūlyti finansuotinių finansinių priemonių tipai, jų valdymo struktūra, investavimo strategija. *Ex-ante* vertinimas turi būti baigtas iki vadovaujančiajai institucijai priimant sprendimą dėl įnašų pagal programą skyrimo finansinei priemonei.

Atsižvelgdama į aukščiau išdėstytą teisinį pagrindą ir vykdydama ES struktūrinių fondų vadovaujančiosios institucijos funkcijas bei siekdama užtikrinti efektyvų ES ir nacionalinių lėšų panaudojimą,

Finansų ministerija 2014 metų balandžio 10 dienos raštu Nr. (24.39)-6K-1403042 inicijavo Viešosios infrastruktūros vertinimą. Šis viešosios infrastruktūros projektų finansavimo vertinimas, bus pagrindas tolimesniam *ex-ante* vertinimui, kaip numatyta Reglamento (ES) Nr. 1303/2013 37 straipsnio 2 punkte, atlikti (toliau – viešosios infrastruktūros vertinimas). Viešosios infrastruktūros vertinimo metu numatoma detaliai išnagrinėti finansinių priemonių taikymo galimybes viešosios infrastruktūros projektų finansavimui, atsižvelgiant į ministerijų Veiksmų programos projekte identifikuotas potencialias finansinių priemonių taikymo sritis bei ministerijų vykdant LRV protokolo 2.1 punktą Finansų ministerijai nurodytas investicijų sritis, kuriose tikslinga detaliau analizuoti finansinių priemonių taikymą.

Viešosios infrastruktūros vertinimui atlikti Finansų ministerija pasitelkė VšĮ Centrinę projektų valdymo agentūrą (toliau – CPVA) ir UAB Viešųjų investicijų plėtros agentūrą (toliau – VIPA). VIPA atliko finansų rinkos trūkumo analizę, apklausiant finansų įstaigas ir nustatant finansavimo pasiūlą. CPVA atlikto duomenų apie numatomas investicijas 2014-2020 m. rinkimą ir analizę naudojant jau turimas studijas ir vertinimus bei papildomai apklausiant ministerijų atstovus. Iš CPVA surinktos investicijų paklausos ir VIPA surinktos investicijų pasiūlos duomenų buvo apskaičiuotas investicijų trūkumas kiekvienam viešosios infrastruktūros sektoriui ir infrastruktūros tipui. Nustačius investicijų trūkumą buvo nagrinėjamos rinkos nepakankamumo ir neoptimalių investavimų situacijų priežastys, kurių pagrindu buvo formuojamos rekomendacijos sektoriams kuriems yra tikslinga toliau vertinti Finansinių priemonių kūrimo galimybes, bei kuriems sektoriams tai daryti nebūtų tikslinga.

Į šio vertinimo apimtį patenka Aplinkos, Energetikos, Kultūros, Socialinės apsaugos, Švietimo ir mokslo, Vidaus reikalų, Susisiekimo ministerijų kuruojamos viešosios infrastruktūros investicijos, išskyrus visas investicijas į energijos efektyvumo didinimo projektus (daugiabučių namų, viešųjų pastatų ir gatvių apšvietimo), kurių vertinimo rezultatai bus pateikti kitoje ataskaitoje. Į šio vertinimo apimtį nepateka energijos efektyvumo pastatuose, gatvių apšvietimo ir Ūkio ministerijos kuruojami pramoniniai parkai, MTEPI ir turizmo investicijos. Pastarosios dvi sritys iš dalies yra paliestos atitinkamai Švietimo ir Kultūros sektorių dalyse. Iš Vidaus reikalų ministerijos kuruojamų investicijų srities patenka tik 1–6 tūkst. gyventojų turinčių miestų (išskyrus savivaldybių centrus), miestelių ir kaimų bendruomeninę ir viešoji infrastruktūra, kadangi visos kitos VRM priemonės bus įgyvendinamos ITI būdu ir investicijos persidengs su kitais vertinamais sektoriais. Todėl šioje ataskaitoje ITI būdu įgyvendinamos investicijos nebuvo nagrinėjamos. Atkreipiame dėmesį, kad atskiriems sektoriams rekomenduojami finansinės priemonės galėtų būti ITI investavimo priemonė, ypač jeigu finansinio priemonių ir papildomos SF paramos priemonės skirtos ITI būtų administruojamos ir derinamos per tą patį institucinį valdymo mechanizmą. Tokiu būdu nesukuriant papildomos projektų derinimo ir administravimo naštos projektų vykdytojams dėl ko ITI investavimas gali tapti sudėtingas ar netgi sunkiai įmanomas suderinti ir įgyvendinti integruotai. Į šio viešosios infrastruktūros vertinimo apimtis nebus įtraukiama investicijų į verslo sektoriaus rėmimą orientuotų priemonių bei Europos socialinio fondo lėšomis numatomų remti veiklų analizė.

Investicijų paklausos analizė buvo atlikta kiekvienos aukščiau paminėtos ministerijos kuruojamame sektoriuje. Paklausos analizės metu buvo nagrinėjamas sektoriaus strateginis kontekstas apžvelgiant Lietuvos ir ES ilgalaikių ir vidutinės trukmės strateginių dokumentų nuostatas, atlikta sektoriaus infrastruktūros objektų ir jų valdytojų apžvalga, nagrinėta viešųjų paslaugų rinka. Apskaičiuota investicijų paklausos reikšmė kiekvieno sektoriaus skirtingiems infrastruktūros tipams, orientuojantis į siektinas strateginių tikslų rodiklių reikšmes. Investicijų paklausos duomenys buvo renkami iš įvairių šaltinių: apklausiant ministerijas, renkama informacija iš atliktų studijų ir ataskaitų, vertinama praeities investicijų istoriniai duomenys, bei apskaičiuojami pagal reikiamos sukurti infrastruktūros matavimo vienetus. Atkreiptinas dėmesys, kad patikimų duomenų apie kiekvieno skyriaus infrastruktūros būklę, planuojamas investicijas ir jų vykdytojus nepakanka arba jie nėra sistemškai kaupiami ir prieinami. Vertinimo pradžioje

buvo parengta detali lentelė, pagal kurią buvo prašoma, kiekvienos ministerijos pateikti tokius duomenis vertintojų nustatytoje lentelės formoje, detalai pagal numatomas investicijas, turtą į kurį bus investuojama, jo vykdytojus ir pan. Deja, tokio detalumo duomenų nebuvo gauta iš ministerijų (arba dalis buvo gauta tik agreguotų duomenų forma, kas taip pat neleidžia pilnai įvertinti situacijos) ir nepavyko pilnai surinkti iš kitų ministerijų pateiktų ataskaitų ar viešai prieinamų ataskaitų. Duomenų forma, pagal kurią buvo siekiama rinkti paklausos duomenis pateikta priede. Todėl kaip minėta aukščiau paklausos duomenys buvo surinkti iš įvairių šaltinių bei patikslinti skaičiavimais, kad įvertinti kiek preliminarai reiktų kiekvienam sektoriui lėšų ilgalaikiams strateginiams tikslams, numatytiems NPP ir VP pasiekti iki 2022m.

Pasiūlos, t.y. finansavimo šaltinių analizė buvo atlikta kiekvienam iš šioje ex-ante analizėje nagrinėjamų sektorių atskirai. Siekiant objektyviai identifikuoti finansavimo galimybes, buvo taikomi įvairūs finansavimo šaltinių analizės būdai: renkama informacija iš ataskaitų ir prieinamų duomenų, atliekamos apklausos bei susitikimai (interviu). Kiekvienai iš analizuojamų sričių finansavimo šaltinių analizė susideda iš kelių dalių: komercinių bankų finansavimo, tarptautinių finansų institucijų finansavimo, ESI fondų finansavimo, bei kitų lėšų, kurios apima įvairias Europos Sąjungos, nacionalines paramos programas, taip pat valstybės biudžeto lėšas. Vertinant komercinių bankų teiktiną finansavimą buvo nagrinėjamos tik valstybės ir savivaldybių valdomos įstaigos (bankų portfelyje grupuojama kaip viešasis sektorius). Tarptautinių finansų institucijų finansavimas buvo analizuojamas per praeities duomenų prizmę, taip pat atkreiptas dėmesys į šių institucijų patvirtintas skolinimo gaires bei strategijas, kadangi kiekviena iš šių institucijų turi savo specifinę nišą rinkoje. Vertinant ESI fondų finansavimą buvo vadovaujama ministerijų planais paskirstyti asignavimus pagal sritis ir veiklas, kadangi šiame etape dar nėra patvirtinta teisinė bazė, įtvirtinti lėšų paskirstymą. Analizėje taip pat aptartos įvairios Europos Sąjungos ir nacionalinio lygmens programos.

Iš atliktos paklausos ir pasiūlos analizės gautų rezultatų buvo apskaičiuotas investicijų pasiūlos-paklausos skirtumas- bendras investicijų trūkumas. Nustačius bendrą investicijų trūkumą buvo nagrinėjamos to trūkumo susidarymo priežastys kylančios iš rinkos nepakankamo. **Rinkos nepakankamumas** pasireiškia rinkos nefunkcionavimo aspektais, kurie lemia neefektyvų išteklių paskirstymą ir tam tikrų prekių ar paslaugų perprodukciją arba trūkumą. **Remiantis rinkos nepakankamumą analize nustatoma ar yra pagrindas valstybės intervencijai siekiant ekonominio efektyvumo.** Valstybės intervencija nustatoma kaip reikalinga, jeigu pasireiškia bent viena neefektyviai veikiančios rinkos problema:

- Netobula konkurencija, kai pavieniai rinkos dalyviai gali daryti įtaką kainoms ir turi nevienodą rinkos galią, monopolinę galią, nustatyti kainas, turinčių tiekėjų atsiradimas rinkoje;
- Nepilna rinka, kuri neteikia tokių paslaugų už kurias vartotojai pasiruošę sumokėti visą jų gamybos kainą;
- Su viešosiomis gėrybėmis siejamas poveikis, kuris pasireiškia tuo, kad viešąsias gėrybes sukūrus jas gali vartoti visi, neįmanoma šios teisės riboti ar atsakyti ir todėl laisvos rinkos sąlygomis jų visuomenei trūks arba nebus visai kuriama;
- Ekonominiai išoriniai veiksniai, kurių rinkos dalyviai negali išspręsti vidinėmis priemonėmis dėl nepakankamų nuosavybės teisių pvz. šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimas, užterštos teritorijos miesto centre.
- Netobula informacija (asimetriška) vartotojams apie paslaugų ir prekių kokybę ir kainas, taip pat netobula informacija tiekėjams apie pagrindines vartotojo savybes (mokumą ir kt.). Netobula informacija apima ir ateities tendencijų žinojimą, galimybes apsidrausti priimančiais sprendimus neapibrėžtumo sąlygomis.

Jeigu yra nustatytas bendras investicijų trūkumas (teigiamas pasiūlos-paklausos skirtumas) bei pasireiškia bent viena neefektyviai veikiančios rinkos problema, daroma prielaida, kad rinkoje gali

pasireiškia neoptimalios investavimo situacijos⁶ t.y. toje rinkoje vykdoma investicinė veikla yra nepakankama. Neoptimalios investavimo situacijos yra tam tikras specifinis rinkos problemos tipas, kuriai spęsti labiausiai tinka FP. **Neoptimalių investavimo situacijų vien tik rinkos pajėgumais pašalinti nėra įmanoma, dėl šių priežasčių:**

- Bankų politika nefinansuoja tokių sektorių;
- Trūksta kredito istorijos;
- Trūksta užstato;
- Riboti finansinių tarpininkų rizikos valdymo pajėgumai;
- Nėra patirties regioninėse rinkose ar FP veikloje ir pan.
- Ir kitos priežastys (pvz. per ilgą atsipirkimo laikotarpį, per mažas pelningumas ir pan.).

Išnagrinėti rinkos nepakankamumai ir pasireiškiančios neoptimalios investavimo situacijos yra prielaidos nustatyti poreikį rėmimui (valstybės intervencijai). Kaip minėta aukščiau neoptimalios investavimo situacijoms spęsti labiausiai tinka FP.

Pasireiškusio rinkos nepakankamumo ir neoptimalios investavimo situacijos kiekybiniu įvertinimu nustatomas investicijų trūkumas (toliau- **Kiekybiškai įvertintas investicijų trūkumas**), kuris gali būti padengtas taikant FP. Tai atliekama nagrinėjant:

1. Gyvybingumo trūkumą - tuo atveju kai projekto (grupės projektų) verslo planas demonstruoja grąžą, kuri yra žemesnė nei rinkos lygmuo. Projektas ar projektų portfelis yra mažiau pelningas kuomet jis suvokiamas kaip pernelyg rizikingas ar negeneruojantis pakankamą grąžą (pvz. jo vieta yra nepakankamai išvystytoje teritorijoje). Grąža yra lyginama su teisingai apskaičiuota finansine grąžos norma (FRR) ir neturėtų būti lyginama dėl prastai struktūrizuotų pagrindinių investicijų. Faktiškai gyvybingumo trūkumas gali pasireikšti tuose sektoriuose kur projektinis finansavimas yra labiausiai paplitusi finansinė struktūra (pvz. energijos, transporto, urbanistinės plėtros) bet taip pat ir vyrauja kapitalo investicijos (pvz. investicijos į MVĮ ir naujai steigiamas įmones).
2. Finansavimo trūkumą – tuo atveju, kai tam tikrame sektoriuje ar bendrai ekonomikoje yra įrodymų dėl nepatenkinto finansavimo poreikio. Finansavimo trūkumas pasireiškia ypač MVĮ ir vidutinės kapitalizacijos įmonių finansavime bei krizinėse situacijose. Artimiau pažvelgus į finansavimo trūkumą jis gali būti tam tikro finansinio produkto trūkumas, kaip nuosavo kapitalo trūkumas rizikos finansavimui arba kaip bendras galimybių gauti finansavimą trūkumas.
3. Abu aukščiau nurodytus trūkumus kartu.

Tokiu būdu, kiekvieno nagrinėjamo sektoriaus skyriaus pabaigoje esančioje lentelėje, nurodomas Kiekybiškai įvertintas investicijų trūkumas, kuris gali būti padengtas taikant FP, t.y:

Jeigu analizės metu pateikiama pagrįstų įrodymų jog rinkos neoptimalią investavimo situaciją riboja finansavimo trūkumas ir gyvybingumo trūkumas, tuomet daroma išvada jog finansinė priemonė galėtų būtų tinkamas valstybės intervencijos būdas tam sektoriui ar infrastruktūros tipui, nurodant Kiekybiškai įvertintą investicijų trūkumo dydį, kuris galėtų būti padengtas taikant FP. Vertinamo sektoriaus, skyriaus pabaigoje esančiame analizės išvadų lentelėje pateikiamos išvados (aiškūs teiginiai) dėl FP taikymo galimybių kurios toliau bus vertinamos kituose ex-ante ataskaitos dalyse, bei paskutiniame stulpelyje **nurodomas investicijų trūkumo dydis kuris galėtų būti padengtas FP.** Šis dydis kitose ataskaitos

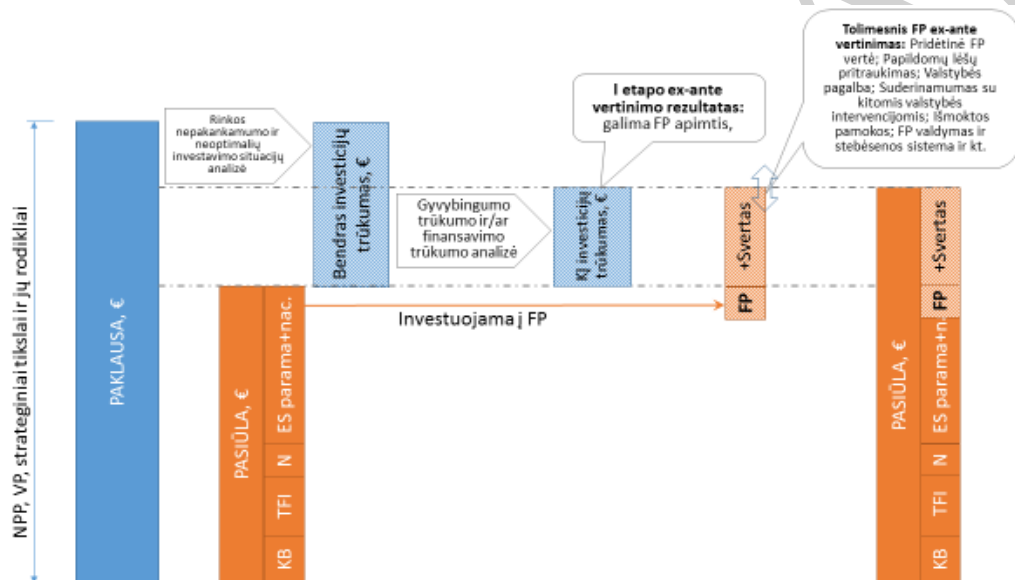
⁶ Neoptimalios investavimo situacijos yra taip pat viena iš rinkos nepakankamumo problemų, kuri šioje analizėje nagrinėjama atskirai, kadangi jai pasireiškus viena iš labiausiai tinkamų valstybės intervencijos formų būtų finansinės priemonės kūrimas.

dalyse bus tikslinamas skaičiuojant investicijų pridėtinę vertę, nagrinėjant valstybės pagalbą, suderinamumą su kitomis valstybės intervencijomis ir galimybes pritraukti privačius finansinius išteklius.

Jeigu analizės metu paaiškėja, kad nepakanka įrodymų jog neoptimalios investavimo situacijos pasireiškia dėl gyvybingumo trūkumo ar finansavimo trūkumo priežasčių arba dėl tvaraus verslo modelio nebuvimo rinkoje arba dėl to, kad nėra efektyvių įmonių, kurios galėtų būti kaip galutiniai finansinio produkto gavėjai, tuomet nėra laikoma jog pasireiškia toks rinkos trūkumas, kuriam FP būtų tinkama valstybės intervencijos priemonė. Šios priežastys nagrinėjamos sektoriaus skyriaus pabaigoje analizės išvadų lentelėje. To pasėkoje, kiekybiškai įvertintas investicijų trūkumo dydis, kuris galėtų būti padengtas FP gaunasi gan mažas nuo 1 iki keleto mln. Eur arba šis dydis visai nenustatomas, jei trūksta pagrįstų įrodymų, kad galėtų būti nors ir pavienių gyvybingų projektų toje srityje.

Aukščiau aprašyta vertinimo eiga iliustruota žemiau pateiktame paveiksle

Paveikslas 1. Ex-ante vertinimo eigą iliustruojanti schema



Siekdama išspręsti rinkos nepakankamumo problemas, valstybė gali numatyti ir kitas valstybės intervencijos formas, kurios būtų nukreiptos į efektyvesnį rinkos veikimą ir tuo pačiu sudarytų didesnes galimybes taikyti FP. Kiekvieno vertinamo sektoriaus skyriaus pabaigoje yra pateikiamos ir kitos galimos valstybės intervencijos. FP ex-ante vertinimo metodika nereikalauja atlikti kitų galimų valstybės intervencijų formų apžvalgos. Tai įtraukta papildomai, atžvelgiant į finansų ministerijos prašymą, kad ataskaita pateiktų apžvalgą atskiruose sektoriuose dėl kitų galimų valstybės intervencijų, kurios prisidėtų prie FP taikymo aplinkos gerinimo, kuri šiuo metu nėra pakankama FP įgyvendinimui. Tokiu būdu ataskaitoje yra pateikiamos ir kitos galimos valstybės intervencijos, kurios yra nukreiptos į efektyvesnį rinkos funkcionavimą ir tuo pačiu sudarančias didesnes galimybes FP taikymui. Siekdama ekonominio efektyvumo ir socialinio teisingumo valstybė gali naudoti keturis pagrindinius intervencijos į laisvą rinką tipus:

- Reguliavimą – taisyklių nustatymą, kuris paprastai nustato paslaugų teikimo ar vartojimo kiekybinius ar kokybinius reikalavimus.
- Finansavimą – subsidijas (ar mokesčius) taikomas prekių ar paslaugų kainoms, didinančias ar mažinančias asmens pajamas ir prekių ar paslaugų vartojimo ar ekonominės veiklos galimybes.
- Gamybą, kai valstybė pati imasi veiklos užtikrinti trūkstamą paslaugų ar prekių pasiūlą.
- Pajamų palaikymą, kuris skirtas užtikrinti asmeniui pragyvenimo šaltinį arba suteikti galimybę vartoti tam tikras paslaugas.

Galimų valstybės intervencijų apžvalga, kuri gerintų rinkos veikimą ir tuo pačiu didintų FP taikymo galimybes, pateikiama atsižvelgiant į aukščiau išvardintus keturis pagrindinius intervencijų tipus, tačiau jų įgyvendinimo galybės šioje ataskaitoje nevertinamos, taip pat nevertinama ir šių intervencijų atitiktis valstybės pagalbos taisyklėms ar galimos įtakos mastas FP veikimui. Kaip minėta aukščiau, tai nėra šio vertinimo paskirtis ir objektas. Pateikta apžvalga yra informacinio pobūdžio suteikti galimybę apsvarstyti tokių priemonių taikymo būtinumą ir naudą, kurios galėtų prisidėti prie rinkos efektyvesnio funkcionavimo, didesnio projektų gyvybingumo ir tuo pačiu platesnių galimybių taikyti FP, kurie padėtų pašalinti finansavimo trūkumą. Todėl, ateityje būtų tikslinga atlikti gilesnį tyrimą šioje srityje, kuris galėtų įvertinti valstybės intervencijų poveikį FP ir finansinių produktų taikymui atskiruose sektoriuose (rinkose).

Ten kur nenustatomas rinkos nepakankamumas, pasireiškiantis dėl neoptimalių investavimo situacijų, išvados dėl valstybės intervencijos pateikiamos atsižvelgiant į aukščiau išvardintus keturis pagrindinius tipus, tačiau jų įgyvendinimas šioje ataskaitoje nevertinamas, taip pat nevertinama ir šių intervencijų atitiktis valstybės pagalbos taisyklėms.

Šio vertinimo metu buvo vadovaujamosi EK užsakymu parengta ex-ante vertinimo metodika, kurią parengė PwC (skelbiama http://ec.europa.eu/regional_policy/thefunds/fin_inst/index_en.cfm).

1. SUSISIEKIMO SEKTORIUS

1.1 LIETUVOS ILGALAIKIŲ STRATEGINIŲ DOKUMENTŲ NUOSTATOS IR TIKSLAI

LIETUVOS PAŽANGOS STRATEGIJA „LIETUVA 2030“

SUMANI EKONOMIKA – esminės pokyčių iniciatyvos:

Verslo aplinka: Užtikrinti gyventojų judumo poreikį, sukuriant efektyvią integruoto viešojo susisiekimo sistemą, tinkamos kokybės ir šiuolaikišką infrastruktūrą ir plėtojant darnaus judumo iniciatyvas.

Socialinė verslo atsakomybė, darnus išteklių panaudojimas: Diegti pažangias, išteklius tausojančias ir aplinkos taršą bei klimato kaitą mažinančias technologijas ir gaminius pramonės, energetikos ir transporto sektoriuose.

ES strateginių dokumentų ir direktyvų nuostatos ir tikslai Lietuvai

Europos strategijoje 2020 m. Komisija pristato septynias pavyzdines iniciatyvas, kurių viena siekia padėti atsieti ekonomikos augimą nuo išteklių naudojimo, remti perėjimą prie mažai anglies dioksido į aplinką išskiriančių technologijų ūkio, didinti atsinaujinančiųjų energijos išteklių naudojimą, modernizuoti mūsų transporto sektorių ir skatinti energijos vartojimo efektyvumą. Iš išvardytų 8 pagrindinių tikslų 3 tikslai susiję su transportu t. y. reikia siekti, kad: 20 procentų energijos būtų gaminama iš atsinaujinančių šaltinių; energijos vartojimo efektyvumas būtų padidintas 20 procentų; šiltnamio efektą sukeliančių dujų būtų sumažinta 20 procentų, palyginti su 1990 metų rodikliais

Šios iniciatyvos „Tausiai išteklius naudojanči Europa“ tikslas – remti perėjimą prie tausiai išteklius naudojančio ir mažai anglies dioksido į aplinką išskiriančių technologijų ūkio, tausiai naudojančio visus išteklius. Sieksime atsieti mūsų ekonomikos augimą nuo išteklių naudojimo ir energijos vartojimo, sumažinti išmetamo CO₂ kiekį, stiprinti konkurencingumą ir skatinti didesnį energetinį saugumą.

ES lygmeniu Komisija sieks:

- teikti pasiūlymus, kaip modernizuoti transporto sektorių ir pasiekti, kad jame būtų išskiriama kuo mažiau anglies, taip didinant konkurencingumą. Šio tikslo galima siekti pasitelkiant įvairias priemones, pvz., elektros mobilumo tinklo infrastruktūros ankstyvas panaudojimas, pažangus energijos srautų valdymas, tobulesnė logistikos sistema, kelių transporto priemonių, aviacijos ir jūrų sektoriaus išmetamų CO2 teršalų mažinimas, įskaitant svarbiausią Europos ekologiško automobilio iniciatyvą, kuria bus skatinamos naujos technologijos, įskaitant elektra varomus ir hibridinius automobilius, pasitelkiant mokslinius tyrimus, nustatant bendrus standartus ir plėtojant būtiną pagalbinių infrastruktūrą;
- sparčiau įgyvendinti strateginius projektus, kurių europinė pridėtinė vertė sprendžiant didžiausių spūsčių, visų pirma sienų perėjimo punktuose ir pagrindiniuose mišraus transporto mazguose (miestai, uostai, logistikos centrai), problemas yra didžiausia;

Nacionaliniu lygmeniu valstybės narės turės:

- plėtoti pažangią, naujovišką ir visiškai tarpusavyje susietą transporto ir energijos infrastruktūrą ir iki galo išnaudoti IRT;
- užtikrinti, kad būtų derinamas ES transporto sistemos efektyvumą bendrai didinančių ES pagrindiniam tinklui priklausančių infrastruktūros projektų įgyvendinimas;

sutelkti dėmesį į transporto politikos miestų aspektą, nes būtent miestuose išmetama daugiausia teršalų ir susidaro daugiausia spūsčių

ES2020 numato, kad reikia pertvarkyti transporto politiką, integruoti transporto tinklus ir modernizuoti infrastruktūrą. Minėtos veiklos yra aktualios įgyvendinant ES Baltijos jūros regiono strategijos (BJRS) prioritetinę sritį „Transportas“, taip pat dalinai įgyvendinant prioritetinę sritį „Saugumas“, kiek tai susiję su vandens transporto infrastruktūros modernizavimu ir plėtra bei vandens transporto saugos didinimu. EK pozicijoje dėl 2014 -2020 finansinės perspektyvos nurodyta, kad reikia didelių investicijų užbaigti Rail Baltica ruožui, kertančiam visą šalį. Taip pat būtina geriau išvystyti logistikos platformų, kuriose suvienijamas kelių rūšių transportas, koncepcija.

EUROPOS KOMISIJOS REKOMENDACIJOS LIETUVAI

Vystyti Rail Baltica kaip TEN-T pagrindinio tinklo dalį (didelio greičio, pilno sąveikumo ir suderinamumo su kaimyninėmis šalimis, įrengto ERTMS), Investuoti į TEN-T geležinkelio maršrutų elektrifikavimą ir atnaujinimą, sukurti viešuosius logistikos centrus ir multimodalias platformas, siekiant užtikrinti įvairių transporto sąveiką ir jungtis TEN_T tinkle

Didinti regioninį mobilumą prijungiant antrinius ir tretinius mazgus prie TEN-T tinklo infrastruktūros, bei integruojant pagrindinius urbanistinius ir ekonominius centrus, užbaigti aplinkkelių statybą miestuose, gerinti eismo sąlygas, mažinti taršą ir kelionių laiką, gerinti gyvenimo sąlygas

Vystyti draugiškas aplinkai, švarias transporto sistemas, vystyti darnųjį miestų mobilumą, plėtoti integruotas miestų plėtros strategijas, apimančias viešąjį transportą, pritaikyti transportą riboto judumo keleiviams. Didinti kombinuotų kelionių galimybes, tokias kaip "park and ride" / "bike and ride" sistemos. Skatinti dviračių transportą kaip miesto transporto rūšį, vystyti automobilių ir dviračių parkavimo prie viešojo transporto mazgų infrastruktūrą

Investuoti į eismo saugumo keliuose priemones

Užtikrinti finansinį investicijų tvarumą, parengiant ir įgyvendinant transporto infrastruktūros palaikymo strategiją, paremta "teršėjas moka" ir "naudotojas moka" principais. Pajamos ir mokesčiai, bei kitos (ne ESI fondų) lėšos turi būti naudojamos palaikymo kaštams finansuoti. Naudotojų apmokestinimo

sistemos turi būti suderinamos su 2004/52/ET direktyvos ir 2009/750/ET sprendimo reikalavimais. Tokiu būdu turi būti užtikrintas finansinių priemonių taikymas ir privataus kapitalo pritraukimas.

– Atnaujinti nekonkurencingą ir neefektyvią geležinkelio paslaugų apmokestinimo tarifų sistemą, siekiant užtikrinti pakankamus infrastruktūros palaikymo išteklius, sudaryti sąlygas ES geležinkelio rinkos prieigos teisės įgyvendinimu, mažinti konkurencijos apribojimus ir didinti geležinkelio transporto konkurencingumą .

– Naudojimas CEF taip pat numato finansų inžinerijos priemonių taikymą, siekiant pritraukti privačius išteklius susisiekimo infrastruktūrai vystyti

2014–2020 METŲ NACIONALINĖS PAŽANGOS PROGRAMA

3.2 NPP tikslas. Sukurti tvarią ir efektyvią ekonominę infrastruktūrą

Siekiant sudaryti ekonominiam augimui, konkurencingumui ir aplinkai palankias sąlygas, valstybei būtina sukurti naujus ir tobulinti esamus ekonominės infrastruktūros tinklus, visų pirma plėtoti modernią transporto, informacinių ir ryšių technologijų, energetikos ir turizmo infrastruktūrą.

3.2.1 uždavinys. Plėtoti modernią transporto infrastruktūrą ir darnų judumą

Įgyvendinant šį uždavinį, numatoma modernizuoti miestų (ypač viešojo transporto), sausumos, jūrų ir oro transporto infrastruktūrą, taip mažinti oro taršą miestuose ir už jų ribų, gerinti Lietuvos pasiekiamumą ir drauge didinti šalies patrauklumą tarptautiniu mastu, šalies verslo konkurencingumą. Tam pasitarnautų šiuolaikiška, šalies verslui funkcionuoti būtina infrastruktūra.

Lentelė 2. NPP rodikliai

Programos uždaviniai	Vertinimo kriterijaus pavadinimas	Matavimo vienetai	Pradinė situacijos reikšmė*	Galutinis 2020 metų tikslas
3.2.1. Plėtoti modernią transporto infrastruktūrą ir darnų judumą	Viešuoju miesto transportu vežtų keleivių skaičius	mln. keleivių	387	430
	Vežtų krovinių kiekis	mln. tonų	106	140
	Žuvusiųjų skaičius	skaičius per metus	297	150

TIKSLAS: SKATINTI DARNŲ IŠTEKLIŲ NAUDOJIMĄ, UŽTIKRINTI EKOSISTEMŲ STABILUMĄ

3.3.2 uždavinys. Užtikrinti darnų energijos išteklių naudojimą. Įgyvendinant šį uždavinį, siekiama užtikrinti darnų energijos išteklių naudojimą diegiant modernias ir tausias technologijas, procesų valdymo sistemas, skatinant alternatyvių degalų naudojimą transporte.

Lentelė 3. NPP rodikliai

Programos uždaviniai	Vertinimo kriterijaus pavadinimas	Matavimo vienetai	Pradinė situacijos reikšmė*	Galutinis 2020 metų tikslas
3.3. SKATINTI DARNŲ IŠTEKLIŲ NAUDOJIMĄ, UŽTIKRINTI EKOSISTEMŲ STABILUMĄ	Išmetamų į atmosferą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis CO ₂ ekvivalentu	mln. tonų	19,959 (2009)	26,886
3.3.2. Užtikrinti darnų energijos išteklių naudojimą	Atsinaujinančių išteklių energijos dalis galutiniame energijos balanse	procentai	20	23

Galutinės energijos vartojimo efektyvumo padidėjimas (palyginti su 2009 metų lygiu)	procentai	3 (2010)	17
Energijos suvartojimo intensyvumas	kg naftos ekvivalento vienam realiam BVP vienetui	311 (2011)	230

Kiti transporto sektoriui aktualūs NPP tikslai ir uždaviniai:

5.3 tikslas. Gerinti paslaugų kokybę ir didinti jų prieinamumą visuomenei

5.3.3 uždavinys. Kurti ir plėtoti visuomenei aktualias elektronines paslaugas bei sprendimus sveikatos, transporto, erdvinių duomenų tvarkymo ir kitose srityse

Siekiant, kad būtų užtikrinamas aukštas visuomenei svarbių paslaugų perkėlimo į elektroninę erdvę lygis, šių paslaugų interaktyvumas ir saugumas, numatoma investuoti į elektroninių paslaugų plėtrą tose valstybės reguliavimo srityse, kur šių paslaugų labiausiai stinga ir kur jų plėtra nėra pakankama. Įgyvendinant šį uždavinį būtina siekti, kad elektroninės paslaugos būtų plėtojamos nepamirštant lietuviškumą ir tarptautiškumą aspektų. Įgyvendinant šį uždavinį, siekiama, kad vartotojai jiems svarbioje srityje pateiktą elektroninius paklausimus saugiai ir efektyviai gautų galiojančią elektroninę paslaugą.

8.2 tikslas. Užtikrinti sveikatai palankią aplinką

Lietuvoje žmonių sveikatai neigiamą poveikį turinčios oro taršos problemos kyla dėl nepakankamai efektyvaus energijos išteklių vartojimo ir išmetamų teršalų valymo. Nemažai prie oro taršos prisideda transporto sektorius – nepakankamas viešojo transporto išvystymas ir didėjantis individualių transporto priemonių skaičius

Lentelė 4. NPP rodikliai

Programos uždaviniai	Vertinimo kriterijaus pavadinimas	Matavimo vienetai	Pradinė situacijos reikšmė*	Galutinis 2020 metų tikslas
5.3.3. Kurti ir plėtoti visuomenei aktualias elektronines paslaugas bei sprendimus sveikatos, transporto, erdvinių duomenų tvarkymo ir kitose srityse	Pagrindinių viešųjų ir administracinių paslaugų, perkeltų į elektroninę erdvę (visiško pasiekiamumo internetu brandos lygiu), dalis	procentai	69 (2011)	100
	Gyventojų, kurie naudojami elektroniniu būdu teikiamomis viešosiomis ir administracinėmis paslaugomis, dalis	procentai	27,9 (2011)	60

Nacionalinė susisiekimo plėtros 2014–2022 metų programa.

Programos strateginis tikslas – sukurti darnią, aplinkai nekenksmingą, konkurencingą ir didelę pridėtinę vertę kuriančią Lietuvos susisiekimo sistemą. Pasiekus strateginį tikslą, susisiekimo sistema užtikrintų kokybišką, efektyvą, nepertraukiamą ir darnų visuomenės narių judumą ir prekių transportavimą, aukštos kokybės logistikos ir pašto paslaugas.

Pirmasis Programos tikslas – didinti krovinių ir keleivių judumą, gerinant ES transeuropinio transporto tinklo pagrindinio tinklo koridorius ir jų jungtis su valstybinės ir vietinės reikšmės transporto

tinklu bei plėtojant skirtingų transporto rūšių sąveikos efektyvumą. Tikslo bus siekiama įgyvendinant toliau pateiktus uždavinius, kurių kompleksinis rezultatas užtikrins ir horizontaliųjų susisiekimo srities plėtros prioritetų įgyvendinimą.

- Pirmasis uždavinys – įrengti naują, atnaujinti ir tobulinti esamą tarptautinės ir vietinės reikšmės geležinkelių infrastruktūrą (įskaitant naujų projekto „Rail Baltica“ geležinkelio kelių ir antrųjų geležinkelio kelių bei aplinkkelių tiesimą), įgyvendinti naujus kontrolės, valdymo ir signalizacijos, energijos posistemių projektus (įskaitant geležinkelių linijų elektrifikavimą).
- Antrasis uždavinys – plėtoti naują ir pagerinti esamą TEN-T kelių infrastruktūrą ir jungtis su jais.
- Trečiasis uždavinys – TEN-T esančiame Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste ir jo prieigose pagerinti jūrų transporto sąveiką su sausumos transportu, užtikrinti jūrų transporto eismo saugą ir sumažinti neigiamą poveikį aplinkai.
- Ketvirtasis uždavinys – plėtoti Nemuno upės, Kuršių marių ir kitus valstybinės reikšmės vidaus vandenų kelius, atnaujinti ir plėtoti keleiviams bei kroviniams vežti skirtą infrastruktūrą ir gerinti vidaus vandenų kelių ir kitų transporto rūšių sąveiką.
- Penktasis uždavinys – užtikrinti tvarų krovinių ir keleivių judumą oro transportu, modernizuoti Vilniaus, Kauno ir Palangos oro uostų infrastruktūrą.
- Šeštasis (horizontalusis) uždavinys – diegti intelektines transporto sistemas ir technologijas, kurios padėtų užtikrinti geresnį keleivių ir krovinių judumą TEN-T keliuose, kituose valstybinės ir vietinės reikšmės keliuose, miestų gatvėse, geležinkeliuose ir vidaus vandenų keliuose.
- Septintasis uždavinys – taikant inovatyvius sprendimus, modernizuoti ir plėtoti pasienio kontrolės punktus prie išorinių ES sienų pagal Šengeno reikalavimus, ES muitų teisės aktus ir tarptautinius saugumo reikalavimus.
- Aštuntasis uždavinys – sukurti ir plėtoti viešųjų logistikos centrų infrastruktūrą ir užtikrinti jų jungtis su tarptautiniais transporto koridoriais.

uždavinio pavadinimas	2012 metų	2022 metų
krovinių krova Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste, mln. tonų	35,2	50,0
kasmetinis keleivių srautas oro uostuose, mln. keleivių	3,2	4,6
vidutinis keleivinio traukinio greitis atnaujintuose ir patobulintuose TEN-T geležinkelių ruožuose	80	85,6
vidutinis keleivinio traukinio greitis rekonstruotuose ir atnaujintuose ne TEN-T geležinkelių ruožuose	50	53
žuvusiųjų TEN-T keliuose skaičius	44	37
vežta įvairiarūšio transporto vienetai, skaičius	75 107	78 863
sumažėjusi vidutinė vieno orlaivio manevravimo* trukmė	16	12
vidaus vandenų transportu vežtų krovinių kiekis	70 000	100 000

Antrasis Programos tikslas – taikant aktyvią transporto politiką, didinti transporto sektoriaus konkurencingumą, gerinti transporto ir logistikos paslaugų kokybę.

- Pirmasis uždavinys – vykdyti aktyvią tarptautinę transporto politiką siekiant, kad šalies ūkiui tektų kuo didesnė pasaulinės (Europos ir Azijos) ir regioninės (Baltijos jūros) prekybos rinkų vežimo bei logistikos paslaugų dalis.
- Antrasis uždavinys – atsižvelgiant į Lietuvos, kaip tranzitinės valstybės, pranašumus, privataus ir valstybinio kapitalo įmonių poreikius, didinti su tranzitu susijusių papildomų pridėtinę vertę kuriančių paslaugų patrauklumą.

- Trečiasis uždavinys – plėtoti tarptautinį bendradarbiavimą gerinant keleivių ir krovinių judumą Baltijos jūros regione ir stiprinant Baltijos jūros ir Juodosios jūros transporto jungtis.
- Ketvirtasis uždavinys – užtikrinti kokybišką universaliosios pašto paslaugos, atitinkančios socialinius, ekonominius ir technologinius paslaugos naudotojų poreikius, teikimą liberalioje pašto paslaugų rinkoje ir efektyvų pašto infrastruktūros funkcionavimą visoje Lietuvos teritorijoje.
- Penktasis uždavinys – didinti pašto paslaugų konkurencingumą ir plėtoti tarptautinį bendradarbiavimą pašto paslaugų rinkoje.
- Šeštasis uždavinys – skatinti tarpinstitucinį, viešojo ir privataus sektorių bendradarbiavimą įgyvendinant Lietuvos Respublikos transporto politiką.

Uždavinio pavadinimas	2012	2020
transporto paslaugų mokėjimo balansas, mln. eurų	885,9	984,7
pridėtinė vertė, tenkanti vienai faktiškai dirbtai valandai transporto sektoriuje, to meto kainomis, eurai	21,1	22,3
bendrojo vidaus produkto dalis, kurią sudaro pašto paslaugų pajamos, procentais	0,27	0,38

Trečiasis Programos tikslas – skatinti vietinio (miestų ir priemiesčių) transporto sistemos darnumą.

- Pirmasis uždavinys – skatinti miestus parengti ir įgyvendinti darnaus judumo mieste planus.
- Antrasis uždavinys – užtikrinti miesto ir priemiesčio įvairių rūšių viešojo transporto maršrutų suderinamumą ir didesnę jų sąveiką su privačiu transportu.
- Trečiasis uždavinys – skatinti dviračių transporto infrastruktūros plėtrą miestuose: kurti vientiso dviračių tinklo sistemas, integruoti dviračių transporto infrastruktūrą į bendrą transporto sistemą, siekti, kad pėsčiųjų ir dviračių tinklo plėtra būtų patraukli ir saugi jos naudotojui.
- Ketvirtasis uždavinys – skatinti gyventojus naudotis viešuoju transportu ir didinti viešojo transporto patrauklumą, atnaujinant transporto priemones, gerinant viešojo transporto infrastruktūrą, diegiant universalus dizaino sprendimus, didinti viešojo transporto prieinamumą, diegti viešojo transporto pirmumo sistemas ir plačiau taikyti ITS sprendimus.
- Penktasis uždavinys – mažinti neigiamą tranzitinių srautų poveikį miestų transporto sistemoms, plėtoti ir modernizuoti miestų ir miestelių aplinkkelius.

Uždavinio pavadinimas	2012	2020
viešuoju miesto transportu vežamų keleivių skaičius, mln. keleivių	234,9	244,0
kelionių asmeniniais automobiliais dalis bendroje kelionių struktūroje, procentai	91	89

Ketvirtasis Programos tikslas – padidinti energijos vartojimo transporte efektyvumą ir sumažinti neigiamą transporto poveikį aplinkai.

- Pirmasis uždavinys – ekonominėmis ir administracinėmis priemonėmis skatinti efektyvesnį energijos išteklių ir energijos vartojimą transporto sektoriuje.
- Antrasis uždavinys – ugdyti darnaus judumo kultūrą, skatinti visuomenę efektyviai vartoti ir taupyti transporte vartojamą energiją, stiprinti tam reikalingus įgūdžius.
- Trečiasis uždavinys – didinti energijos vartojimo efektyvumą – skatinti alternatyvių energijos šaltinių (degalų) naudojimą transporte, sukurti tam reikalingą infrastruktūrą ir atnaujinti viešojo transporto parką.
- Ketvirtasis uždavinys – mažinti transporto sistemos neigiamą poveikį aplinkai ir užtikrinti atitiktį „Natura 2000“ tinklo ir kitų saugomų teritorijų ir rūšių apsaugos režimo reikalavimams.

- Penktasis uždavinys – mažinti transporto sistemos skleidžiamo triukšmo neigiamą poveikį – modernizuoti ir tobulinti valstybinės reikšmės automobilių kelių ir valstybinės reikšmės geležinkelių tinklo infrastruktūrą pagal parengtus strateginius triukšmo žemėlapius ir triukšmo prevencijos planus.

Uždavinio pavadinimas	2012	2020
per metus suvartota automobilių benzino ir dyzelino (turėtų didėti ne daugiau kaip 5 procentais per metus), tūkst. tonų	1 279,6	2 084,3

Penktasis Programos tikslas – didinti eismo saugą ir saugumą.

- Pirmasis uždavinys – didinti eismo saugą, diegti technines saugaus eismo priemones ir kitas inovacijas.
- Antrasis uždavinys – didinti eismo saugą ir saugumą, tobulinti eismo valdymą diegiant ITS ir kitas inovacijas.

Uždavinio pavadinimas	2012	2020
žuvusiųjų skaičius transporto eismo įvykiuose, vienetais	322	161

1.2 SEKTORIAUS INFRASTRUKTŪROS, NAUDOJAMOS VIEŠŲJŲ PASLAUGŲ TEIKIMUI, APŽVALGA


Infrastruktūros objektų tipai, skaičius, būklė

Transporto infrastruktūros objektų tipai, skaičius ir būklė bus analizuojami pagal žemiau išvardintus transporto infrastruktūros tipus:

Keliai

Kelių transporto infrastruktūrą sudaro magistraliniai, krašto ir rajoniniai keliai. Šių kelių skaičius ir kiti parametrai pateikiami žemiau lentelėse.

Paveikslas 2. Valstybinės reikšmės kelių tinklo struktūra

Magistraliniai keliai	1 744,934 km	
Krašto keliai	4 935,969 km	
Rajoniniai keliai	14 573,191 km	
Iš viso:	21 254,094 km	

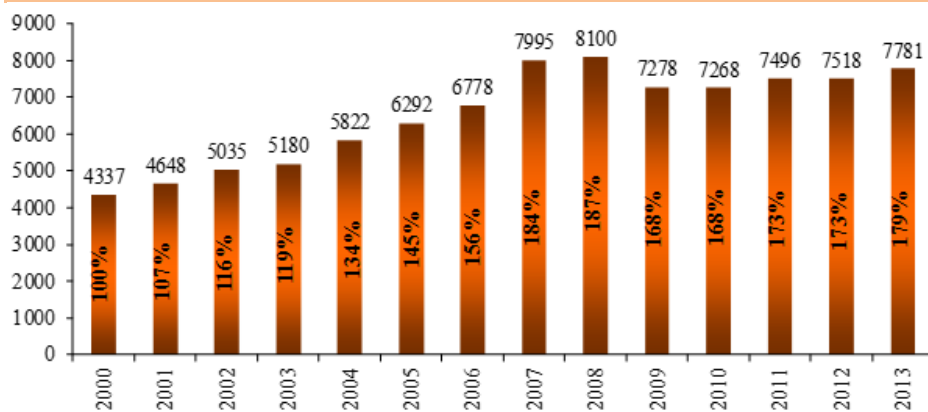
Lentelė 5. Valstybinės reikšmės automobilių kelių tinklo tankumas

Valstybinės reikšmės automobilių keliuose yra:	
E kategorijos kelių, km	1 498,672
Pirmos kategorijos kelių, km	597,365
Iš jų automagistralių, km	309,088
Autopaviljonų, vnt.	1 415
Autobusų aikštelių, vnt.	12 038
Poilsio ir sustojimo aikštelių, vnt.	273
Pėsčiųjų ir dviračių takų, šaligatvių, km	1 292,051
Apsauginių atitvarų, km	1 811,756
Aptvėrimų, km	677,167
Tualetų, vnt.	77
Pavėsinių, vnt.	56
Kelio ženklų	182 126
Tiltų ir viadukų, vnt.	1 506
Pralaidų (keliuose ir nuovažose), m	625 172,71
Nuovažų, vnt.	165 287
Apšviestų kelių ruožų, km	277,884
Akustinių sienelių, km	4,486
Vandens valymo įrenginių, vnt.	259
Perėjų gyvūnams ir varliagyviams, vnt.	2

32 procentai Lietuvos krašto kelių yra blogos arba labai blogos būklės, o esamos kelių dangų rekonstrukcijos apimtis (1,6 procento bendro kelių ilgio 2009 metais) yra 5 kartus mažesnė, palyginti su optimalia. Valstybinės reikšmės kelių tinkle žvyrkeliai vis dar sudaro reikšmingą dalį (7,5 tūkst. kilometrų, arba 35 procentai viso tinklo kelių). Susisiekimo ministerijos vertinimu, beveik pusę šių žvyrkelių (t. y. tuos, kuriuose eismo intensyvumas viršija 150 automobilių per parą) ekonomiškai apsimokėtų asfaltuoti ir taip itin sumažėtų tarša. 2004–2012 metais daug pasiekta įrengiant aplinkkelius (nutiesta 42 kilometrai naujų kelių), tačiau aplinkkelių poreikis vis dar didelis, ypač apie mažesnius miestus ir miestelius. Vis dėlto pagrindinis iššūkis – propaguoti mažiau nuo automobilio priklausomą gyvenimą būdą, siekiant derinti tiek investicines (pavyzdžiui, į viešąjį transportą, keliones dviračiu⁷ miestuose), tiek mišrias (investicines ir reguliacines, pavyzdžiui, naudojimosi bendru miesto automobilių parku ir / ar automobilių statymo galimybes miesto prieigose) priemones. Per paskutinius penkis metus vidutinis eismo intensyvumas keliuose padidėjo 7%.

⁷ Lietuvoje tik 0,5 procento visų kelionių į darbą sudaro kelionės dviračiais, o ES vidutiniškai – 5 procentai.

Paveikslas 3. Vidutinio metinio paros eismo intensyvumo kitimas: (Kelių direkcijos duomenys)



Geležinkeliai

Dabartinis bendras geležinkelių tinklo linijų ilgis yra 1775,3 km: iš jų 1520 mm pločio vėžės – 1753,5 km, 1435 mm pločio vėžės – 21,8 km. 1520 mm pločio vėžės geležinkeliai driekiasi į Baltijos valstybes bei NVS šalis, 1435 mm pločio vėžės geležinkeliai jungia Lietuvą su Lenkija, o per Lenkiją – ir su kitomis Vakarų ir Vidurio Europos valstybėmis. Lietuvos geležinkelio transporto sektorius, kaip ir daugelyje kitų Vidurio ir Rytų Europos šalių, palyginti su moderniomis ir tarpusavyje susijusiomis ES valstybių narių geležinkelio transporto sistemomis, gerokai atsilikęs techniniu, ekonominiu ir technologiniu požiūriu.

Geležinkelio transportui ES transporto sistemoje skiriamas ypatingas dėmesys – jis traktuojamas kaip prioritetinga transporto rūšis, kurios panaudojimas ateityje turi išaugti iki 50 proc. ir kuri padės išspręsti šiai dienai pagrindines transporto sistemos problemas. Visos Europos mastu siekiama suformuoti bendrą Europos geležinkelių erdvę.

Vietinė keleivių transporto rinka mažėja pastaruosius penkerius metus visose transporto rūšyse. Tuo tarpu Lietuvos geležinkelių infrastruktūros charakteristikos ir eksploatuojami techniška bei morališkai pasenę keleiviniai riedmenys neleidžia didinti keleivinių traukinių greičio. Geležinkelio kaip infrastruktūros alternatyva yra šiandienai nepakankama perimti toliau nei 300 km kelių transporto priemonėmis gabenamus krovinius. 2012 m. vietinėje keleivių transporto rinkoje pervežtų keleivių skaičius padidėjo nuo 9 iki 10 proc. Gerų rezultatų pavyko pasiekti atnaujinant riedmenų parką ir optimizuojant vietinio susisiekimo traukinių tvarkaraščius, tačiau keleivių transportavimo veikla išlieka nuostolinga

Darnaus vystymosi požiūriu, geležinkelių transporte aštriausia problema yra labai nedidelė tinklo elektrifikacija – 6,9 proc. 2012 m. (ES vidurkis 52,7 proc.). Lietuvos geležinkelių transporto tinklas yra mažai elektrifikuotas (elektrifikuotos N.Vilnius–Vilniaus, Vilniaus–Kauno ir Lentvario–Trakų geležinkelio linijos). Elektrifikuotų geležinkelio linijų eksploatacinis ilgis 122 km, iš jų vienkelių – 4,98 km ir dvikelių – 117,02 km (t. y. apie 7 proc. bendro geležinkelių linijų ilgio).

Nors palaipsniui atnaujinama, tačiau iš esmės fiziškai susidėvėjusi geležinkelių infrastruktūra, be to, pamatiniai techniniai geležinkelių infrastruktūros parametrai (pavyzdžiui, posūkių spinduliai) riboja greitį daugelyje ruožų, todėl viršutinės infrastruktūros dalies (bėgių, pabėgių, ryšių sistemų) modernizavimas iš esmės neišsprendžia greičio problemos. Labai mažai išplėtotas elektrifikuotų geležinkelio linijų tinklas. Lietuvos geležinkelių tinkle yra tik 122 kilometrai elektrifikuotų geležinkelio kelių, tai yra du vietinės reikšmės keleivių vežimo geležinkelių transporto maršrutai: Naujoji Vilnia–Vilnius–Kaunas ir Vilnius–Trakai. Tikslinga plėsti turimą elektrifikuotų geležinkelio kelių tinklą (elektrifikuoti geležinkelių linijas Vilnius–Minskas ir Vilnius–Klaipėda), siekiant išplėsti keleivių vežimo galimybes ir sukurti sąlygas vežti krovinius elektrifikuotomis geležinkelių linijomis tausojant aplinką.

Paveikslas 4. Geležinkeliai



Krovinių vežimas

Geležinkelių transportu Lietuvoje 2013 metais buvo vežta 49 procentai visų krovinių. Iš vietinių vežimų geležinkelių transportu daugiausia buvo vežama naftos, trąšų, mineralinių ir augalinės kilmės produktų (2013 metais šie kroviniai sudarė 94,5 procento visų geležinkelių transportu vežtų krovinių). Net 46 procentus visų importuojamų krovinių sudaro cheminių ir mineralinių trąšų, 22 procentus – naftos ir jos produktų vežimai. Eksportuojamų krovinių vežimų šaltiniai labiausiai priklauso nuo naftos eksporto į Ukrainą, Latviją, Estiją. Didžiąją dalį tranzitinių krovinių sudaro Rusijos Federacijos kroviniai, vežami Kaliningrado srities kryptimi, ir Baltarusijos kroviniai, vežami Lietuvos teritorija (per Joniškį) į Latvijos jūrų uostus. 48 procentus tranzitinių vežimų sudaro nafta ir jos produktai, 14 procentų – kietasis mineralinis kuras, 10 procentų – juodieji metalai. Konteineriams vežti numatyti tarptautiniai maršrutai konteineriniais traukiniais:

- „Viking train“ (Klaipėda–Minskas–Kijevas–Iļičiovskas / Odesa);
- „Saulė“ (Čiongčingas (Kinija)–Antverpenas (Belgija), tranzitu per Šeštokus (Lietuva) (Šeštokuose konteineriai perkraunami iš 1 520 mm pločio vėžės vagonų į 1 435 mm pločio vėžės vagonus ir atvirkščiai);
- „Vilnius Shuttle“ (Vilnius–Klaipėda–Vilnius);
- „Mercurijus“ (Kaliningradas / Klaipėda–Maskva);
- „Šeštokai express“ (Lenkija–Lietuva–Baltarusija–Rusija) (Šeštokuose konteineriai perkraunami iš 1 520 mm pločio vėžės vagonų į 1 435 mm pločio vėžės vagonus ir atvirkščiai);
- „Nemunas“ (Kaunas (Palemonas)–Vilnius (Paneriai)–Minskas (Koliadičiai)–Vilnius (Paneriai)–Kaunas (Palemonas));
- „Baltijos vėjas“ (Lietuva–Baltarusija–Rusija–Kazachstanas).

Vertinant krovinių vežimą geležinkelių transportu pagal kryptis, pastebėtina, kad daugiausia (98 procentai) visų krovinių vežami į valstybes, priklausančias 1 520 mm pločio vėžės geležinkelių tinklui – Rusijos Federaciją, Baltarusiją, Lenkiją, Ukrainą, Latviją, Kazachstaną.

Pagrindinė tokio pasiskirstymo priežastis yra jau minėtas efektyvios jungties su pietinėmis valstybėmis trūkumas (menkai išplėtotas 1 435 mm pločio vėžės tinklas). Šiuo metu norint vežti krovinius pietų kryptimi per Lenkiją, būtina juos perkrauti Šeštokų geležinkelio stotyje. Dėl to pailgėja bendra krovinių vežimo trukmė ir prarandamas geležinkelių transporto konkurencinis pranašumas prieš kelių transportą,

kuriuo šiuo metu vykdomi visi krovinių vežimai į Vakarų ir Centrinės Europos valstybes (per Lenkijos teritoriją).

Didinant geležinkelių transporto sąveikos su kitomis transporto rūšimis efektyvumą, šiuo metu jau pradėti kurti Vilniaus ir Kauno viešieji logistikos centrai (toliau – VLC). Vilniaus VLC įvairiarūšis terminalas bus įkurtas šalia geležinkelio (didžiausios Lietuvoje Vaidotų geležinkelio skirstymo stoties) ir šalia šios teritorijos planuojamo nutiesti pietinio Vilniaus aplinkkelio. Kauno VLC įvairiarūšis terminalas bus įkurtas prie pagrindinių šalies kelių (europinių magistralių E85 ir E262 ir kitų), greta Šiaurės jūros–Baltijos jūros tinklo koridoriaus, tarptautinio Kauno oro uosto. Taip pat yra numatyta steigti Klaipėdos VLC, kuris sujungtų kelių, geležinkelių ir jūrų transportą. Klaipėdos VLC įvairiarūšį terminalą numatoma steigti šalia Klaipėdos valstybinio jūrų uosto (toliau – Klaipėdos uostas), prijungti ir Klaipėdos uosto pietinį geležinkelio mazgą, taip sujungiant TEN-T geležinkelių tinklą su TEN-T priklausančiu Klaipėdos uostu.

Keleivių vežimas

2013 metais geležinkelių transportu vežta apie 1 procentas bendro visų Lietuvoje vežtų keleivių. 2008–2013 metais šis rodiklis mažai kito. Didžiąją dalį (apie 80 procentų) keleivių vežimų geležinkelių transportu sudaro vietiniai keleivių vežimai. Tarptautiniai keleivių vežimai geležinkelių transportu yra mažiau populiarūs dėl menkos tarptautinių maršrutų pasiūlos (keleiviai vežami į Minską, Sankt Peterburgą ir Maskvą). Didžiausi tarptautinių keleivių srautai yra maršrute į Minską ir tranzitiniame maršrute iš Rusijos į Kaliningrado sritį ir atvirkščiai.

Padidėję gyventojų poreikiai ir santykinai geriau išplėtotas automobilių kelių infrastruktūros tinklas paskatino sparčią automobilizaciją šalyje. Gyventojai automobilius kaip kelionės priemonę renkasi dėl greitesnės kelionės ir galimybės keliauti „nuo durų iki durų“. Lietuvos geležinkelių transporto infrastruktūros charakteristikos ir eksploatuojami technškai ir morališkai pasenę keleiviniai riedmenys neleidžia didinti keleivinių traukinių greičio. Dėl šios priežasties geležinkelių transportas keleiviams yra ne toks patrauklus kaip gerokai greitesnis automobilių transportas. Kaip rodo maršruto N. Vilnia–Vilnius–Kaunas–N. Vilnia pavyzdys, riedmenų atnaujinimas turi didelę įtaką keleivių srautui: iš dalies atnaujinus riedmenis, 2011 metais keleivių šiuo maršrute pagausėjo 18 procentų.

Keleivių vežimo geležinkelių transportu apimtis didėjo iš dalies atnaujinus riedmenų parką, tačiau didelė dalis jo vis dar yra pasenusi ir mažina geležinkelių transporto patrauklumą. Nors dalis riedmenų parko buvo atnaujinta, 2012 metais tik 25 procentai keleivinių traukinių vagonų buvo naujesni nei 10 metų, 12 procentų vagonų yra 11–20 metų senumo, o likusi dalis eksploatuojama ilgiau nei 21 metus. Didelę neigiamą įtaką keleivių vežimui geležinkelių transportu daro ir tai, kad nėra efektyvios jungties su kitomis valstybėmis šiaurės–pietų kryptimi. Šiuo metu keliaujant į Pietų Europos valstybes, keleiviams Šeštokų geležinkelio stotyje būtina persėsti iš vieno pločio vėžės geležinkelio vagonų į kito pločio vėžės geležinkelio vagonus, o tai ilgina kelionės laiką, sukelia papildomų nepatogumų keleiviams, mažina geležinkelių transporto patrauklumą ir konkurencingumą, palyginti su kelių transportu. Be to, nesant kokybiškos geležinkelių infrastruktūros, šiuo metu nėra patogaus susisiekimo geležinkelių transportu su Latvija, ribojamas keleivių iš Lietuvos judėjimas šiaurės–pietų kryptimi, o tranzitas per Lietuvą šia kryptimi apskritai negalimas.

Jūra

Lietuvoje yra trys pagrindiniai objektai, kuriuose vykdoma su jūrų transportu susijusi veikla: Klaipėdos uostas, Šventosios valstybinis jūrų uostas (toliau – Šventosios uostas) ir Būtingės terminalas.

Klaipėdos uosto teritorija yra išsidėsčiusi Klaipėdos miesto savivaldybėje ir užima apie 1 423 ha. Apie 881 ha uosto teritorijos yra vandens telkiniai (Kuršių marios ir Klaipėdos sąsiauris), o apie 542 ha – sausuma.

Klaipėdos valstybinis jūrų uostas – neužšalantis, turintis gerai išvystytas susisiekimo komunikacijas (geležinkelis, keliai, oro transportas, vidaus vandenų kelias) su šalies miestais ir kaimyninėmis valstybėmis. Tai universalus giliavandenis uostas, galintis priimti iki 320 m ilgio ir iki 13,4 m grimzlės laivus. Uostas eksploatuoja apie 27 km ilgio krantinių, 79 km geležinkelių kelių. Uoste veikia apie 38 specializuoti krovinių terminalai. Uoste yra apie 1,0 mln. kv. m atvirų saugojimo aikštelių, apie 750 tūkst. kub. m rezervuarų skystiems kroviniams, apie 100 tūkst. kv. m dengtų sandėlių, birių krovinių sandėliavimo pajėgumas siekia 926 tūkst. t, o šaldytų produktų sandėliavimo pajėgumas 66 tūkst. t. Klaipėdos uoste išvystytas infrastruktūros pajėgumas leidžia perkrauti iki 51,1 mln. tonų krovinių.

Uoste 2013 metais krovos darbus vykdė 14 krovos darbų kompanijų ir buvo perkrauta 33,42 mln. tonų krovinių. Be krovos darbų, uoste statomi ir remontuojami laivai. Tai viena iš didžiausių rytinėje Baltijos jūros pakrantėje esanti uoste AB „Vakarų laivų gamykla“, savo grupėje jungianti per 23 įvairios paskirties įmones. Be šios bendrovės, laivus remontuoja ir AB „Klaipėdos laivų remontas“ bei daugelis smulkesnių įmonių. Iš Klaipėdos valstybinio jūrų uosto išeina 3 ro-ro laivybos linijos ir 11 konteinerinių linijų.

Klaipėdos uostas yra išsidėstęs gamtiniu požiūriu jautrioje aplinkoje. Klaipėdos uosto vartai dėl riboto pločio ir nepakankamo gylio visuomet yra padidėjusio pavojaus laivams vieta. Per šiuos vartus pavojinga įplaukti dideliems laivams esant dideliems srovių greičiams, šoniniam vėjui, didiam bangavimui, ledonešiui. Srovės greitis uosto vartuose gali siekti iki 4–4,5 mazgų. Toks srovės greitis būna pavasarinio polaidžio metu arba po ilgalaikių stiprių vakarų krypties vėjų (audrų), kai į Kuršių marias patenka daug jūros vandens. Uosto vartuose susidaro pavojinga situacija pučiant stipriems pietvakarių ir šiaurės vakarų bei šiaurės vėjams, kai jų greitis siekia daugiau kaip 15 m/s. Tuomet didelių laivų dreifo greitis gali siekti iki 3–4 mazgų, o tai reiškia, kad, plaukiant apie 10 mazgų greičiu, susidaro pavojingas 120°–150° laivo dreifo kampas. Kartais pučiant vakarų krypties vėjui jūroje už uosto vartų bangų aukštis siekia iki 4–5,5 metro. Tai kelia pavojų laivams įplaukiant į uostą, nes pablogėja laivo valdymas, o išplaukiant iš uosto staigiai padidėjus pasipriešinimui, esant šoniniam vėjui, galimas didelis laivo dreifas. Prie Klaipėdos uosto krantinių Nr. 5 ir Nr. 6 dideliems laivams pavojinga, nes laivą reikia pasukti 30°, taip pat pavojinga stabdyti, kai laivus reikia apsukti laivų apsikimo baseine prie krantinių Nr. 7–9. Nurodytoje vietoje dideliems laivams turi įtaką vėjas, srovė, ledonešis. Pavojinga situacija susidaro esant stipriai srovei, kurios kryptis į jūrą šioje vietoje yra apie 320°–340°, ir pučia pietvakarių arba vakarų vėjas, kartu su srove spausdamas laivą prie krantinių Nr. 1–4.

Dėl esamos laivų vedlinės krypties šiuo metu didieji laivai, įplaukdami į Klaipėdos uostą, laikosi kurso į priešais esančias krantines. Tai nėra saugu, nes, esant ekstremaliai situacijai ir prireikus pakeisti judėjimo kryptį, tai sunkiai įgyvendinama dėl mažo didžiųjų laivų manevringumo.

Uosto teritorijoje pastatytas itin svarbus Lietuvos energetiniam saugumui suskystintų gamtinių dujų (SGD) terminalas, tačiau dabartinė uosto infrastruktūra negali užtikrinti saugaus didelių terminalo paslaugų laivų eismo saugos. Dėl minėtų problemų kyla grėsmė, jog įplaukdami į uosto teritoriją SGD terminalo paslaugų laivai gali atsitrenkti į uosto krantines ir sukelti katastrofą. Todėl būtina rekonstruoti molus ir tobulinti (gilinti ir platinti) uosto įplaukos kanalą, pakeisti laivų vedlinės kryptį, o siekiant laiku ir efektyviai užtikrinti projektinius gylius uoste, ypač dėl didžiųjų laivų saugumo – įsigyti žemsiurbę.

Su Klaipėdos uosto veikla susijusiose įmonėse dirba daugiau kaip 23 tūkst. žmonių; uosto veikla sukuria 4,5 procento Lietuvos bendrojo vidaus produkto. Lietuva aktyviai konkuruoja dėl krovinių srautų su kitais Baltijos jūros rytinės pakrantės uostais. Klaipėdos uosto duomenimis, Klaipėdos ir Būtingės terminale

krovinių krova didesnė nei kaimyniniuose uostuose. Pagrindiniai Klaipėdos uosto konkurentai yra šiauriniai Rusijos Federacijos uostai.

Klaipėdos uosto direkcijos duomenimis, 2013 metais Klaipėdos ir Būtingės terminale perkrauta 42,39 mln. tonų krovinių, iš kurių 25,7 procento – trąšos, 21 procentas – naftos produktai, 13,8 procento – jvažiuojamųjų laivų (Ro-Ro) kroviniai, 13,7 procento – konteineriai, 9,4 procento – žemės ūkio produktai. Kiti kroviniai sudaro 11 procentų krovinių struktūros.

Klaipėdos uostas yra Lietuvoje unikalus transporto mazgas, kuriame susijungia jūros, kelių, geležinkelių ir vidaus vandenų transportas. Uostas gali priimti Post-panamax tipo laivus. Jau įgyvendinti sėkmingi kombinuotų vežimų sprendimai – šaudykliniai traukiniai, tačiau dar nepakankamai išvystytos krovinių skirstymo geležinkelių stotys, privažiuojamasis geležinkelių tinklas. Įrengti specializuoti terminalai atskiroms krovinių grupėms apdoroti ir diegiami ITS sprendimai. Tačiau dar būtina šiuos terminalus efektyviai integruoti į šalies transporto tinklą, kad būtų užtikrinta patraukli sąveika krovinių vežėjams, kad daugiau krovinių būtų vežama geležinkelių transportu. Uostas yra sujungtas su Šiaurės jūros–Baltijos jūros tinklo koridoriumi, tačiau sąveika dar nepakankamai efektyvi. Būtina vystyti privažiuojamųjų kelių tinklą, ypač kelių, aplenkiančių gyvenamąsias teritorijas. Taip pat reikia modernizuoti privažiuojamuosius kelius, esančius miesto ribose, kad būtų užtikrinama sauga ir mažiausias poveikis aplinkai ir gyventojams.

Klaipėdos uoste taip pat aptarnaujami keleiviai. Keleivių srautai per pastarąjį dešimtmetį didėjo: Klaipėdos uosto direkcijos duomenimis, 2013 metais pervežta 345,3 tūkst. keleivių (58 procentais daugiau nei 2003 metais). 2013 metais uoste lankėsi 65 kruiziniai laivai, aptarnauta 32,7 tūkst. jų laivų keleivių.

Šiuo metu **Šventosios uosto** plotas – 15 ha, įskaitant ir 7 ha vidinę akvatoriją. Jam priskirta 209 ha išorinė akvatorija jūroje, o rezervinės teritorijos uostas neturi. Šiuo metu jau yra parengtas Šventosios uosto detalusis planas, pagal kurį bus įrengta uosto infrastruktūra. Numatoma Šventosios uosto atstatymo darbus vykdyti trimis etapais. Pirmiausia numatoma baigti įrengti vidinį uostą, kurio gylis – 4 m, ir pastatyti molus. Pagal poreikį bus didinamas švartavimų vietų skaičius. Taip bus atstatytas mažasis uostas. Numatytas ir perspektyvinis etapas – išorinis uostas bus gilinamas iki 9 m, ilginami molai, o įplaukos gylis siektų 7 metrus. Prie turimo Šventosios uosto sklypo uosto prieigose prijungiamas 0,76 ha Palangos miesto savivaldybės valdomas sklypas. Iš viso uoste, esant paklausai, galėtų būti įrengta 500 švartavimosi vietų prie krantinių laivams nuo 6 m iki 15 m ilgio.

Antrojo etapo metu išoriniame uoste numatoma įrengti švartavimo vieta pagalbiniais įvairių institucijų laivams, t. y. karinio jūrų laivyno, aplinkos apsaugos ir pasienio apsaugos. Taip pat numatyta įrengti teritoriją, kurioje būtų pramoginių laivų smulkaus remonto dirbtuvės, ir elingą pramoginiams ir sportiniams laivams laikyti. Ties įplauka į vidinį uostą numatoma pasienio kontrolės posto teritorija su pastatu ir laivų priėmimo prieplauka, vakarų link – žvejų prieplauka ir pastatas, skirtas pramoginei žvejybai. Šventosios žvejų pageidavimu buvo numatyta ir stacionari krantinė siekiant sumažinti bangavimą. Ant molo planuojama statyti degalinę laivams, šalia jos – triumo vandenų ir buitinių nuotekų surinkimo iš laivų punktą. Patekti į uosto teritoriją bus galima pietinėje pusėje iš Prieplaukos gatvės, šalia jos bus įrengta pagrindinė automobilių aikštelė, kurioje turėtų būti paliekama didžioji dalis automobilių, kiti bus statomi šalia kitoms funkcijoms skirtų vietų uoste. Uoste bus įrengti sanitariniai mazgai, dušai, skalbyklos, medicinos punktas. Pietinėje dalyje yra numatyta teritorija buriavimo mokyklai su angaru, planuojami ir uosto administracinės paskirties pastatai, uosto kapitono biuras, dalis sklypo numatyta komercinės paskirties pastatams. Iš viso teritorijoje bus 3 įrenginiai laivams į vandenį nuleisti, 2 iš jų – pietinėje dalyje.

Vidaus vandenys

Lietuvos Respublikoje yra 915,1 km vidaus vandenų kelių, iš jų 820,1 km – valstybinės reikšmės, 60 km – vietinės reikšmės ir 35 km – perspektyvinių kelių. Vidaus vandenų kelias Nemuno upe ir Kuršių

mariomis E-41 Kaunas–Jurbarkas–Klaipėda priskiriamas tarptautinės reikšmės vidaus vandenų keliams. Be to, per Lietuvos teritoriją Kuršių mariomis eina vidaus vandenų kelio E-70 dalis ir pakrantės kelio E-60 nuo Gibraltaro iki Sankt Peterburgo dalis. 2013 metais eksploatuota 384,4 km valstybinės reikšmės vidaus vandenų kelių, t. y. 46 procentai, taigi dar nemažai vidaus vandenų potencialo neišnaudota.

Vidaus vandenų keliais kasmet vežama vis daugiau krovinių. 2013 metais šios rūšies transportu vežta 1 076,7 tūkst. tonų krovinių, t. y. 3,6 procento daugiau nei 2011 metais. Visi kroviniai yra vietiniai, o didžioji jų dalis (apie 90 procentų) plukdoma Kuršių mariomis (žvyras, smėlis, automobiliai). Tačiau palyginti su kitomis transporto rūšimis, krovinių vežimas vidaus vandenų keliais sudaro labai mažą dalį. Kelių transportu, kuris yra kur kas žalingesnis aplinkai ir gyventojų sveikatai nei vidaus vandenų transportas, per metus pervežama net 48 kartus daugiau krovinių. Taigi reikėtų gerinti vidaus vandenų transporto sąveiką su kitomis transporto rūšimis – jūrų, kelių, geležinkelių.

Vidaus vandenų keliais vežama ir daugiau keleivių. 2013 metais vidaus vandenų transporto priemonėmis vežta 1 901,1 tūkst. keleivių. Palyginti su 2011 metais, šis skaičius padidėjo 9,7 procento. Didžiausią dalį keleivių vežimo vidaus vandenų transportu sudaro keltais į Neringą keliami keleiviai. 2013 metais šiuo maršrutu buvo vežta 97 procentai visų vidaus vandenų keliais vežtų keleivių. Dėl tokio maršruto populiarumo keleivių vežimas vidaus vandenų transportu pralenkė tiek oro, tiek ir jūrų transportą, o nuo geležinkeliais vežtų asmenų 2013 metais atsiliko 2,5 karto.

Vidaus vandenų laivybos potencialą galima visapusiškai išnaudoti tik tuo atveju, jeigu vidaus vandenų keliai bus geros būklės, geriau sujungti su kitų rūšių transportu, jeigu bus sukurtos trūkstamos jungtys ir pašalintos kliūtys. Šiuo metu Lietuvoje nėra efektyvių vidaus vandenų kelių jungčių su kitomis transporto rūšimis, o upių gylis neatitinka laivybai reikalingų standartų, todėl vidaus vandenų transportas negali konkuruoti su kitais transporto sektoriais.

2013 metais žengtas pirmasis svarbus žingsnis gerinant vidaus vandenų infrastruktūrą – patvirtintas finansavimas Marvelės krovinių prieplaukos statybai Kaune. Pastačius krovinių prieplauką Marvelėje, bus skatinamas vidaus vandenų transportas ir efektyviai išnaudojamas tarptautinės reikšmės vidaus vandenų kelias E41 Kaunas–Klaipėda Nemunu ir Kuršių mariomis. Marvelės krovinių prieplaukoje planuojama vykdyti krovinių krovos iš laivų (į laivus) darbus, sandėliuoti (saugoti) krovinius.

Keleivių ir krovinių vežimas vidaus vandenų transportu yra 3 kartus mažiau taršus nei kelių transportu, todėl ES aktyviai skatina vidaus vandenų transporto plėtrą. 2012 metais Europos Komisija pateikė naujas vidaus vandenų laivybos ir gamtos apsaugos gaires. Jose pabrėžiama, kad „Natura 2000“ teritorijose plėtra nėra draudžiama ir kad nauji plėtros projektai priimtini, jeigu juos vykdydami užtikrinamas pakankamas gamtos apsaugos lygis.

Palyginti su kitomis transporto rūšimis, laivyba vidaus vandenimis yra ne tik mažiau kenksmingas aplinkai, bet ir saugesnis būdas vežti keleivius ir krovinius. Avaringumas vidaus vandenyse nedidelis – 2012 metais neužfiksuota žūčių, susijusių su laivyba vidaus vandenimis, o kelių transportui tais pačiais metais teko 101 žūtis milijonui gyventojų, geležinkelių transportui – 20 žūčių visos šalies mastu.

Vidaus vandenų transporto infrastruktūra prastos būklės, pasenusi ir dažnai netinkama naudoti, dabartinių reikalavimų neatitinka vidaus vandenų uostai, todėl nepanaudojama daug rekreacinių, pramoginių, turistinių, krovinių ir susisiekimo galimybių, per menka vidaus vandenų ir kitų rūšių transporto sąveika. Taigi būtina kompleksiskai plėtoti valstybinės reikšmės vidaus vandenų infrastruktūrą.

Lentelė 6. Lietuvos Respublikos Vyriausybės patvirtintas valstybinės reikšmės vidaus vandenų kelių sąrašas

Vandens telkinys	Ruožo pradžia ir pabaiga	Ruožo ilgis (km)
Nemuno upė	Juodosios ančios žiotys - Birštonas	188,0
Kauno HE tvenkinys	Birštonas - Kauno hidroelektrinė ir atšaka į Rumšiškės	63,0
Nemuno upė	Hidroelektrinė - Kauno krovinių prielauka	12,5
Nemuno upė	Kauno krovinių prielauka - Jurbarkas ir Kauno žiemos uosto akvatorija	87,8
Nemuno upė	Jurbarkas - Atmatos žiotys ir Kalnėnų bei Uostadvario žiemos uostų akvatorijos	127,0
Kuršių marios	Atmatos žiotys - Klaipėda ir atšaka į Nidą	68,1
Mituvos kanalas	Mituvos kanalo žiotys - Jurbarko krovinių prielauka	1,0
Minijos upė	Minijos upės žiotys - Lankupiai	19,0
Neries upė	Neries upės žiotys - Vilnius	173,5
Nevėžio upė	Nevėžio upės žiotys – Kėdainiai	57,0
Karaliaus Vilhelmo kanalas	Klaipėdos valstybinis jūrų uostas - Minijos upė	22,0
Iš viso:		818,9

Lentelė 7. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro patvirtintas vietinės reikšmės vidaus vandenų kelių sąrašas:

Vandens telkinys	Ruožo pradžia ir pabaiga	Ruožo ilgis (km)
Skirvytės upė	Ištakos iš Nemuno upės – Skirvytės upės žiotys	9,0
Akmenos Danės upė	Akmenos Danės upės žiotys – 1 km nuo žiočių	1,0
Šyšos upė	Šyšos upės žiotys – įėjimas į Šilutės uostą	5,0
Trakų ežerai	Prielauka Pilies saloje - Užutrakis	4,0
Kuršių marios	37-as navigacinis ženklas – Skirvytės upės žiotys	14,0
Kuršių marios	Juodkrantė – Dreverna	7,3
Kuršių marios	Dreverna – Ventė	19,7
Kuršių marios	Nidos uostas – valstybės siena	8,0
Iš viso:		68,0

Oro transportas

Lietuvoje veikia 3 vienos valstybės kapitalo įmonės valdomi tarptautiniai oro uostai, priskirti TEN-T: tarptautinis Vilniaus oro uostas priklauso pagrindiniam TEN-T, o tarptautiniai Kauno ir Palangos oro uostai priskirti bendrajam TEN-T. Šalyje taip pat veikia 25 aerodromai, kurių daugumą reikia rekonstruoti. Tarptautinis Vilniaus oro uostas orientuojasi daugiausia į verslo ir tranzitinius keleivius, tarptautiniame Kauno oro uoste vyrauja pigių skrydžių bendrovių paslaugos, o tarptautinis Palangos oro uostas orientuojasi į turistinius srautus.

2013 metais atvykusių ir išvykusių keleivių skaičius Lietuvos oro uostuose padidėjo beveik 10 procentų, palyginti su 2012 metais, ir sudarė beveik 3,5 mln. keleivių. Skrydžių pagausėjo 3,6 procento, gabentų krovinių ir pašto kiekis – 11 procentų.

Tarptautinis Vilniaus oro uostas, didžiausias tarptautinis oro uostas šalyje, per metus gali aptarnauti iki 3 mln. keleivių, turi gerai išplėtotą infrastruktūrą, galimybę pritraukti aviakompanijas, vežančias ir keleivius, ir krovinius. Nuo sostinės centro oro uostą teskia 7 km, kuriuos automobiliu galima įveikti per 15 min. Nuo 2008 m. rudens oro uostą galima pasiekti ir traukiniu iš Vilniaus geležinkelio stoties. Iš Vilniaus oro uosto reguliariusius skrydžius pagal tvarkaraštį 41 kryptimis vykdo 20 oro linijų bendrovių. Kitos oro linijų bendrovės vykdo užsakomuosius skrydžius. Tarptautinis Vilniaus oro uostas siekia tapti pirmaujančia, pažangios vadybos aviacijos verslo įmone ir pritraukti skirtingų aviacijos verslo modelių oro linijų bendroves bei jų keleivius.

- Teritorija: 326 ha
- Kilimo-tūpimo takas: ilgis 2 515 m, plotis 50 m.
- Kilimo-tūpimo takui suteikta II tiksliojo artėjimo tūpti kategorija (CAT II)

Tarptautinis Vilniaus oro uostas 2013 metais aptarnavo 2 657 tūkst. keleivių, tai yra 20 procentų daugiau nei 2012 metais. Intensyviausiai gausėjo krovinių ir keleivių vežimų tarptautiniame Vilniaus oro uoste, tačiau jo plėtra ribojama dėl itin arti esančių gyvenamųjų teritorijų. Be to, dėl tokios šio oro uosto padėties dalis Vilniaus gyventojų yra veikiami kylančių, besileidžiančių ir manevruojančių orlaivių triukšmo ir taršos. Oro uostas taiko neigiamo aviacijos poveikio mažinimo priemones, tačiau didėjant keleivių srautui dabartinės priemonės gali būti nepakankamos.

Tarptautinis Kauno oro uostas esantis šalies centre ir arti pagrindinių šalį kertančių magistralinių kelių, gali priimti orlaivius esant minimalaus matomumo meteorologinėms sąlygoms, o ilgiausias Lietuvoje kilimo-tūpimo takas leidžia oro uostui priimti bet kokio tipo ir masės orlaivius. Techninės galimybės leidžia pakrauti ir iškrauti bet kurio tipo orlaivius, neatsižvelgiant į krovinio dydį. Oro uostas per metus gali aptarnauti 1 mln. keleivių ir 110 tūkst. tonų krovinių. 2005 m. rugsėjo mėn. reguliariusius skrydžius iš tarptautinio Kauno oro uosto į Londono Stanstedo oro uostą pradėjo vykdyti Europos pigių skrydžių aviakompanijų lyderė „Ryanair“, kuri 2010 m. čia atidarė savo bazę, vienintelę Rytų Europoje.

Teritorija: 438 ha

- Kilimo-tūpimo takas: ilgis 3 250 m, plotis 45 m.
- Kilimo-tūpimo takui suteikta II tiksliojo artėjimo tūpti kategorija (CAT II)

Tarptautinis Kauno oro uostas 2013 metais aptarnavo 695,5 tūkst. keleivių, ir, palyginti su 2012 metais, šis skaičius sumažėjo 16 procentų. Tam įtakos turėjo tai, kad šiame oro uoste veikianti aviakompanija „Ryanair“ sumažino maršrutų skaičių. Tarptautinis Kauno oro uostas taip pat yra netoli gyvenamųjų teritorijų, todėl ir čia egzistuoja triukšmo ir aviacinės taršos sklaidos mieste problema. Nors šiuo metu aptarnaujama mažiau keleivių, lieka aktualus poreikis diegti triukšmą ir taršą mažinančias priemones.

Tarptautinis Palangos oro uostas savo ateitį ir perspektyvas sieja su Klaipėdos, viso Vakarų Lietuvos ir Pietvakarių Latvijos regiono verslo, turizmo plėtra ir ateinančiomis užsienio investicijomis. 2011 m. rugpjūčio mėn. oro uoste atidarytas atnaujintas keleivių terminalas, kuriame po rekonstrukcijos vienu metu galima aptarnauti ne tik Šengeno, bet ir šiai erdvei nepriklausančių šalių keleivius. Oro uosto infrastruktūra pritaikyta vidutinės ir mažos klasės orlaiviams: BOEING - 737, SAAB-2000, SAAB-340, Dash Q400, CRJ 200, CRJ 900, Jetstream-32, ATR-42, YK-42. Palangos oro uostas aktyviai ieško partnerių naujiems maršrutams atidaryti Vokietijos, Jungtinės Karalystės, Rusijos ir kt. kryptimis.

- Teritorija: 161,3 ha
- Kilimo-tūpimo takas: ilgis 2 280 m, plotis 45 m.
- Kilimo-tūpimo takui suteikta I tiksliojo artėjimo tūpti kategorija (CAT I).

Tarptautiniame Palangos oro uoste vykdomi reguliarūs reisai į Kopenhagą (Danija), Oslą (Norvegija) ir Rygą (Latvija), aviakompanijų „SAS“ ir „airBaltic“ jungiamieji reisai. Vasaros sezono metu aviakompanija „RusLine“ vykdo reguliarius reisuos į Maskvą. 2013 metais Palangos oro uostas aptarnavo 128 tūkst. keleivių (0,2 procento mažiau nei 2012 metais). 2007 metais šio oro uosto veikla buvo pritaikyta prie Šengeno reikalavimų, modernizuotas kilimo ir tūpimo takas ir išplėstas keleivių terminalas.

Paveikslas 5. Oro uostai



Šiaulių oro uostas. Šiaulių oro uosto savininkas ir prižiūrėtojas yra Lietuvos kariuomenė, todėl pirmenybė naudotis aerodromu suteikiama karinių orlaivių skrydžiams. Šiuo metu civilinių orlaivių skrydžius ir antžeminių paslaugų teikimą organizuoja savivaldybės įmonė Šiaulių oro uostas. Tai yra vienintelis tokio tipo oro uostas Lietuvoje. Tarptautinis Šiaulių oro uostas yra vienintelis oro uostas Europos Sąjungos Rytinėje dalyje, kuris nei dieną nei naktį netaiko garso apribojimų. Ilgiausias Baltijos regione kilimo tūpimo takas su naujausia įranga leidžia priimti ir aptarnauti net ir didžiausius pasaulyje orlaivius visą parą ištisus metus net ir sudėtingiausiomis meteorologinėmis sąlygomis.

Oro uosto informacija: · Keleivių terminalų skaičius – 1, Krovinių terminalų skaičius – 1, Priešgaisrinė kategorija: CAT 7; 5 riedėjimo takai 3 iš jų padengti asfaltbetonu, likusieji 2 takai ir perono danga - betonu. Navigaciniai ir meteorologiniai įrenginiai: ILS, TACAN, DVOR/DME, MM, automatinė CAMOS sistema, RVR matavimai.

Pagrindinio kilimo tūpimo tako duomenys:

Kryptys - 14/32, ilgis 3500 m, plotis - 45 m.

Apkrovimo koeficientas: PCN85 R/C/W/T

Šiuo metu Tarptautinis Šiaulių oro uostas aptarnauja įvairių aviakompanijų keleivinius, krovinius orlaivius, tokius kaip: An 124 Ruslan, B747-200F, IL-76, DC8, C5 Galaxy, An 12, B737-500, 737-700, C-17, A-310, Tu-154 ir t.t. Oro uostas turi įrengimus, kurie reikalingi orlaivių aptarnavimui.

Būtina koordinuotai atnaujinti tarptautinių transeuropinio transporto (toliau – TEN-T) tinklo oro uostų veiklai būtiną infrastruktūrą, užtikrinti efektyvų ir darnų jos naudojimą, gerinti aplinkosaugos, skrydžių saugos ir aviacijos saugumą ir plėtoti pajėgumus. Orlaivių riedėjimo takai ir oro uostų peronų danga susidėvėję. Reikia atnaujinti Vilniaus oro uosto kilimo ir tūpimo taką ir signalines žiburių sistemas, taip pat būtina įdiegti naujausius ES teisės aktų reikalavimus atitinkančią aviacijos saugumo įrangą, modernizuoti visų oro uostų perimetrų aptvėrimo sistemas, kai kuriuose iš jų atnaujinti teritorijos aplinkkelius, kintantiems poreikiams pritaikyti terminalų infrastruktūrą. Be to, pasenusi šalies bendrosios aviacijos aerodromų infrastruktūra – labai prasti ar visai neįrengti privažiuojamieji keliai, orlaivių peronai, gruntiniai ar asfaltuoti kilimo ir tūpimo takai, trūksta skrydžių valdymo ar navigacijos įrangos.

Viešasis keleivinis transportas

Keleivinio transporto sektoriuje vyrauja neefektyvi tolimojo ir vietinio susisiekimo autobusų, geležinkelių ir oro transporto sąveika. Dėl nepatrauklios tarpmiestinio susisiekimo ir miestų viešojo transporto sistemos automobilizacijos lygis 2012 metais siekė 541 individualųjį automobilį tūkstančiui gyventojų, o didžiuosiuose šalies miestuose šis skaičius artėja prie 600. Lietuvoje maždaug tik 0,5–1 procentas visų kelionių į darbą sudaro kelionės dviračiais (ES vidurkis – 5 procentai). Menkai išvystytos tvarų judumą skatinančios sistemos (pėsčiųjų ir dviračių transporto infrastruktūra).

Neefektyvios miestų transporto sistemos, nebeatitinkančios šiuolaikinių gyventojų poreikių, nepakankama priemiestinio transporto kokybė ir blogas transporto paslaugų pasiekiamumas kaimo vietovių gyventojams lemia mažą viešojo transporto patrauklumą. 81 procentas viešojo transporto priemonių yra senesnės nei 10 metų, todėl nelabai patrauklios didesnes pajamas gaunantiems gyventojams, prastai pritaikytos specialių poreikių turintiems asmenims. Daugelis autobusų parkų priklauso savivaldybėms, kurios neturi finansinių galimybių juos atnaujinti. Dėl nepakankamo priemiestinio ir miesto transporto koordinavimo priemiesčių gyventojai kasdienėms kelionėms taip pat renkasi asmeninį transportą. Daugėja automobilių, prastėja eismo sąlygos, mažėja gatvių pralaidumas, nelankstus įstaigų darbo grafikas, nekoordinuotas eismo organizavimas, dėl to didėja automobilių spūstys ne tik centrinėse miestų dalyse, bet ir pagrindinėse gatvėse, miestų prieigose. Ne visi didieji šalies miestai turi aplinkkelius, todėl miestus kerta tranzitiniai asmeninių ir krovininių automobilių srautai. Nepakankamai išvystytos automobilių statymo ir persėdimo į viešąjį transportą sistemos kaip ir kiti tarpmiestinio ir miesto transporto rūšių integravimo sprendimai (tarpmiestinių geležinkelių ir autobusų jungtys ir jų jungtys su miesto transportu). Nepagerinus viešojo kelių transporto eismo organizavimo ir viešojo transporto būklės, visuomenė ir toliau nebus skatinama keisti judumo miestuose įpročių, o dėl to didėjantys asmeninių automobilių srautai gali labai pabloginti Lietuvos miestų oro kokybę, padidinti neigiamą poveikį aplinkai, taip pat paspartinti kelių būklės blogėjimą.

Nėra tarpusavyje transporto požiūriu suderintų regionų ir rajonų strategijų, o tai stabdo transporto tinklo plėtrą, ypač periferiniuose šalies regionuose, lemia socialines ir aplinkosaugos pasekmes: dalis Lietuvos kaimo ar priemiestinių teritorijų gyventojų yra izoliuoti nuo didesnių darbo vietų kuriančių centrų arba gali jas pasiekti tik automobiliu (tai yra didelė problema mažas pajamas gaunantiems ar nedirbantiems gyventojams); didėjantis automobilių transporto srautas kelia aplinkosaugos problemas miestuose (aplinkos tarša, triukšmas). Be to, maži ir vidutiniai miestai nėra pakankamai integruoti į nacionalinius ir transeuropinius transporto tinklus, neišnaudojamos įvairių rūšių transporto galimybės, didėjanti automobilizacija mažina viešojo transporto konkurencingumą.

Viešąjį transportą galima išskirti į dvi grupes pagal tai kas kontroliuoja jo veiklą:

- Savivaldybės - miesto ir rajono viešasis transportas;
- Susisiekimo ministerija - tarpmiestiniai maršrutai.

Kiekviena savivaldybė savarankiškai organizuoja savo viešojo transporto sistemą

Logistika

Transporto tinklai yra Europos bendrosios rinkos arterijos, rinkų konkurencingumo varomoji jėga. Lietuva, esanti Baltijos jūros regiono centre tarp Vakarų Europos ir Rytų šalių rinkų, nuo seno žinoma kaip tranzito ir logistikos paslaugų šalis. Mūsų šalies teritoriją kerta du tarptautiniai transporto koridoriai ir jų atšakos: Rytų–Vakarų kryptimi – IX transporto koridoriaus atšakos IXB ir IXD, Šiaurės–Pietų kryptimi – I

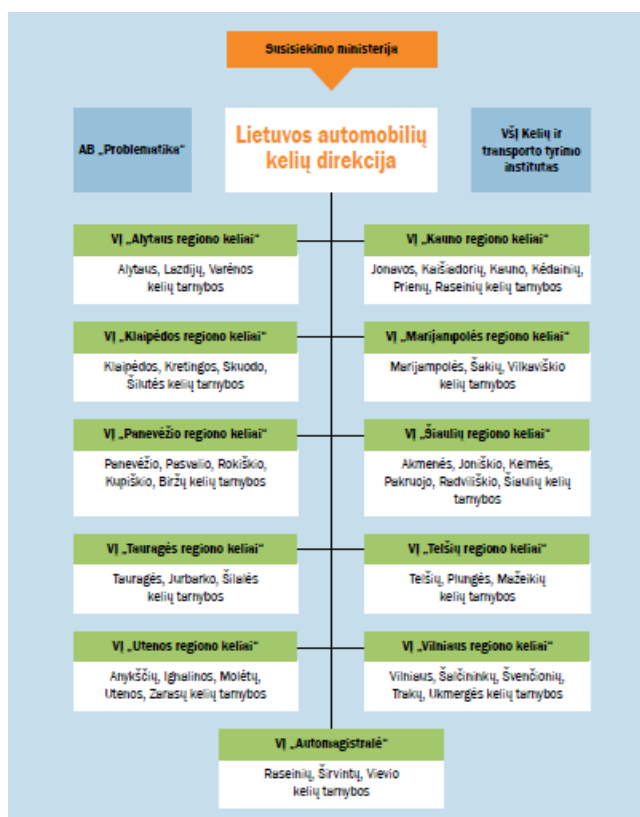
transporto koridorius bei jo atšaka IA. Visa tai sudaro galimybę Lietuvai tapti svarbia grandimi globalioje transporto logistikos grandinėje, aptarnaujant Rytų–Vakarų ir Šiaurės–Pietų prekybos srautus, maksimaliai panaudojant atskirų transporto rūšių privalumus ir efektyvią jų sąveiką.

Europos Sąjungos transporto politikoje numatyta, kad iki 2040 metų geležinkeliu arba vandens transportu turi būti gabenama ne mažiau kaip 50 proc. krovinių, kurie yra vežami daugiau nei 300 km atstumu. Lietuva nuosekliai ir atsakingai įgyvendina šią politiką ir kaip numatyta Lietuvos transporto sistemos plėtros strategijoje iki 2025 m., vykdo viešųjų logistikos centrų steigimo procedūras.

1.2.1 Rinka, infrastruktūros objektų valdymas ir valdytojai (valstybė, savivaldybės, įmonės, viešosios įstaigos, kt.)

Keliai

Paveikslas 6. Lietuvos automobilių kelių direkcija



Jūra ir Vidaus vandenys

Susisiekimo ministerijos Vandens ir geležinkelių transporto politikos departamentas įgyvendina vandens transporto valstybės strategiją ir politiką, koordinuoja vandens transporto veiklą, projektus, atstovauja Lietuvą tarptautinėse organizacijose ir institucijose.

Tiesioginiame Susisiekimo ministerijos pavaldume yra šios vandens transporto įstaigos ir įmonės:

- VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija;
- VĮ Vidaus vandens kelių direkcija veikia nuo 1990 metų. Pagrindinė įmonės užduotis yra prižiūrėti ir eksploatuoti vidaus vandens kelius, plėsti Lietuvos Respublikos vidaus vandens kelių tinklą bei valstybinės reikšmės vidaus vandens kelių infrastruktūrą.
- AB „Lietuvos jūrų laivininkystė“;
- AB „Smiltynės perkėla“.

Lietuvos laisvosios rinkos tyrimų instituto analizės duomenimis

Klaipėdos *jūrų uoste* taikomas mišrus valdymo modelis. Nemažai uosto funkcijų perleidžiama į privataus sektoriaus rankas, tačiau, uostas vis tiek yra pasmerktas valstybinei kontrolei dėl įstatymiškai patvirtintos politinės intervencijos į uostą, uostui suteikiamų garantijų (ir finansinių), strategijos tvirtinimo politiniame lygmenyje ir politinių paskyrimų į uosto administraciją. Taigi išlieka ir viena esminių problemų – vyraujantis politinis-administracinis, o ne ekonominis uosto valdymo principas. Kartu išlieka ir pagrindinės kliūtys uosto komercinei sėkmei.

Nėra tiesioginės valdytojo atsakomybės už uosto veiklą, kadangi valdiškas sektorius priima sprendimus, kuriais tiesiogiai niekuo nerizikuojama – rizikuoja paslaugų teikėjas, vertina vartotojas ir kenčia uosto konkurencingumas. Valdymas yra biurokratuotas, o nesuskalbėjimas tarp skirtingų sprendimus priimančių institucijų apsunkina – ir neretai stabdo – uosto plėtros procesus, neigiamai veikia investicijų gyvybingumą.

Negali būti užtikrinamas vientisas strategijos planavimas ir vykdymas visoje sistemoje, kadangi nėra būtinos komunikacijos tarp skirtingų uosto struktūros elementų, bei trūksta esminės grandies tarp uosto vartotojų ir uoste priimamų sprendimų – vartotojams paslaugas teikia įmonės, kurių veiklos gaires ir galimybes nulemia politiniame lygmenyje priimami sprendimai.

LLRI rekomendacijomis, investicijos į uostą būtų efektyvesnės, jei uostas būtų valdomas tik vienu iš dviejų „grynųjų“, aiškios nuosavybės būdų, t.y. arba kaip įmonė (uosto įmonės priima sprendimus iš savo intereso), arba kaip viešųjų paslaugų teikėja (sprendimus priima ekspertinė-politinė grupė). Kadangi uosto teikiamų viešųjų paslaugų dalis yra santykinai maža, uosto privatizavimas galėtų būti geresnė alternatyva siekiant maksimalaus efektyvumo ir konkurencingumo tarptautinėje rinkoje. Jei toks modelis politiškai yra nepriimtinas, galimas kompromisinis privatizavimo variantas, kai dalis akcijų yra paliekama valstybei, valstybės atstovas yra ir valdyboje.

Jei/kol išlaikoma valstybinė uosto nuosavybė, siekiant efektyvios plėtros ir valdymo, būtina skatinti uoste veikiančių įmonių dalyvavimą uosto investicinių projektų planavime ir vykdyme bei sumažinti apribojimus įmonėms, kurios nuomojasi uosto žemę ir nori plėsti savo veiklą – panaikinti subnuomos draudimus, įvertinti koncesinių susitarimų galimybę, „atristi“ nuomos mokesčius nuo krovos apimčių ir nuomos terminų, neriboti infrastruktūros modernizavimo. Tai paskatintų uosto vidinę konkurenciją ir padidintų apyvartą.

Geležinkeliai

AB „Lietuvos geležinkeliai“ įmonių grupė. Bendrovė administruoja ir prižiūri Lietuvoje eksploatuojamą geležinkelių tinklą. Pagrindinė jos veikla – krovinių ir keleivių vežimas geležinkeliais, viešosios geležinkelių infrastruktūros valdymas, priežiūra ir plėtra. Pagrindiniai įmonės konkurentai – Estijos ir Latvijos geležinkelių bendrovės.

Per 2013 m. bendrovės turtas padidėjo 15,4 proc. ir buvo 1 797,2 mln. Eur. Palyginti su 2012 m., ilgalaikis turtas padidėjo 15,7 proc. iki 1 683,7 mln. Eur. Esminius turto pokyčius lėmė bendrovės įgyvendinamos didelės apimties viešosios geležinkelių infrastruktūros bei riedmenų modernizavimo ir atnaujinimo investicinės programos. Akcininkų nuosavybė per 2013 m. padidėjo 26,2 proc. iki 994,1 mln. Eur. Pagal Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimus, 2013 m. bendrovės įstatinis kapitalas buvo padidintas valstybės skirtomis dotacijomis, subsidijomis ir perduotu finansiniu turtu.

Bendrovės įstatinio kapitalo padidinimas 2013 m. lėmė dotacijų ir subsidijų balanso straipsnio mažėjimą 14,4 proc. iki 421,1 mln. Eur. Per vienerius metus mokėtinų sumų ir trumpalaikių įsipareigojimų straipsnis išaugo 22,7 proc. Tam įtakos turi didėjanti grąžintinių ilgalaikių paskolų dalis, taip pat dėl vykdomų didelės apimties investicinių projektų išaugęs įsiskolinimas tiekėjams, kurio reikšminga dalis bus kompensuota gavus lėšų iš ES fondų. 2013 m. gruodžio 31 d. bendrovės paskolų portfelis dėl prisiimtų naujų skolinių įsipareigojimų kredito institucijoms padidėjo iki 224,7 mln. Eur. Bendrovė infrastruktūros modernizavimo ir plėtros bei geležinkelio riedmenų įsigijimo investiciniams projektams finansuoti yra paėmusi 13 ilgalaikių paskolų iš Europos rekonstrukcijos ir plėtros, Europos investicijų, Šiaurės investicijų bankų ir kitų kredito institucijų. Bendrovė 2013 m. valstybei sumokėjo 8,7 mln. Eur dividendų iš 2012 m. bendrovės skirstyto pelno. Dalis pelno bendrovei buvo palikta LR Vyriausybės ir Seimo sprendimais pripažinto valstybei svarbaus ekonominio projekto „Rail Baltica“ įgyvendinimui finansuoti.

Bendrovė 2013 m. uždirbo 467,5 mln. Eur pajamų, t. y. 43,8 mln. Eur, arba 8,6 proc. mažiau nei per 2012 m. Pajamų mažėjimą daugiausia lėmė sumenkę tarptautinių krovinių vežimo mastai bei sumažėjusios kitų su šia veikla susijusių paslaugų teikimo apimtys. Bendrovė patyrė 435,3 mln. Eur sąnaudų, t. y. 31,5 mln. Eur, arba 6,7 proc. mažiau nei per 2012 m. Bendrovės 2013 m. grynasis pelnas sudarė 28,1 mln. Eur ir, palyginti su 2012 m., kuomet buvo 37,7 mln. Eur, sumenko ketvirtadaliu.

2013 m. bendrovės investicijos buvo 1 mlrd. 27,8 mln. Eur, t. y. 96,4 mln. Eur didesnės nei 2012 m., o tai didžiausia kada nors per vienerius metus bendrovės investicijoms panaudota lėšų suma. Pagrindinė priežastis buvo ES 2007–2013 m. finansiniu laikotarpiu parengtų projektų rangos darbų vykdymas. 2013 m. keitėsi ir investicijų finansavimo šaltiniai: 120,4 mln. Eur buvo ES paramos lėšų, 100,4 mln. Eur – bendrovės lėšų, 90,9 mln. Eur – banko paskolų lėšų bei 5,6 mln. Eur – valstybės biudžeto lėšų. Bendrovė, vykdydama valstybės keliamus uždavinius, įgyvendina ilgalaikę infrastruktūros modernizavimo ir plėtros programą. Pagal šią programą 2013 m. į geležinkelių infrastruktūrą (be „Rail Baltica“ projekto) buvo investuota 139 mln. Eur.

2013 m. AB „Lietuvos geležinkeliai“ grupę sudarė AB „Lietuvos geležinkeliai“ ir jos antrinės įmonės:

- UAB „Vilniaus lokomotyvų remonto depas“;
- UAB „Gelsauga“;
- UAB „Geležinkelio tiesimo centras“;
- UAB „Geležinkelių projektavimas“;
- AB „Geležinkelio apsaugos želdiniai“;
- asocijuota įmonė UAB „VAE Legetecha“.

Lentelė 8. AB „Lietuvos geležinkeliai“ įmonių grupė

ĮMONĖ	ATASKAITINIŲ METŲ PELNAS, TŪKST. EUR	PAGRINDINĖ VEIKLA
UAB „Vilniaus lokomotyvų remonto depas“	1524,1	geležinkelio riedmenų remontas ir gamyba
UAB „Gelsauga“	403,0	apsaugos ir valymo paslaugos
UAB „Geležinkelio tiesimo centras“	2646,4	geležinkelio infrastruktūros kelio remontas ir statyba
UAB „Geležinkelių projektavimas“	62,8	projektavimo ir tyrinėjimo darbai geležinkeliuose
AB „Geležinkelio apsaugos želdiniai“	58,2	geležinkelio juostos apsauginių miškų ir želdinių apsauga ir priežiūra
UAB „VAE Legetecha“	1453,7	geležinkelio iešmų gamyba

Investuotoju asociacijos Kompetencijos centro analizė 2013

Per 2007-2012 laikotarpį „Lietuvos geležinkeliai“ investavo 119,8 mln. eurų į keleivių vežimo segmentą, ir kasmet patiria didelius nuostolius iš keleivių vežimo veiklos. Per pastaruosius 6 metus iš keleivių vežimo veiklos, įskaitant tarptautinius maršrutus, patiriami nuostoliai siekė 238,33 mln. eurų, t.y. 39,72 mln. eurų kasmet. 78,7 proc. buvo skirti vietiniams maršrutams. 2010-2012 metais nuostolingas keleivių vežimais vietiniais maršrutais valstybei kasmet atsiėjo apie 41 mln. eurų.

Nuostolingas keleivių vežimo priežastys. Pagrindinę nuostolingą keleivių vežimo priežastį nesunku rasti žvelgiant į „Lietuvos geležinkelių“ vietinių maršrutų vieno kilometro pajamas bei sąnaudas. Remiantis „Lietuvos geležinkelių“ pateiktais duomenimis, 2012 metais įmonės vieno kilometro sąnaudos (kintamosios ir fiksuotos) vietiniams maršrutams siekė 62 centus (sąnaudos vienam keleivio kilometrui gautos išlaidas padalinus iš keleivių apyvartos).

Paveikslas 7. Maršrutų sąnaudos

	2010	2011	2012
Vietinių maršrutų 1 km sąnaudos, Lt	0.73	0.61	0.62
Vietinių maršrutų 1 km pajamos, Lt	0.129	0.132	0.131

6 Pav. (Šaltinis - "Lietuvos geležinkelių" metinės ataskaitos)

Įmonė paslaugą parduoda beveik 5 kartus pigiau už savikainą. „Lietuvos geležinkeliai“ vykdo socialinę pareigą užtikrinti susisiekimą visiems gyventojams, įskaitant tuos, kurie gyvena sunkiai pasiekiamose vietose. Tačiau šalia geležinkelio egzistuoja gerokai pigesnės alternatyvos. Remiantis 2011 metais Vyriausybės paruoštos „Lietuvos valstybės valdomų įmonių veiklos“ ataskaitos duomenimis, 1 kilometro savikaina keleivį pervežti autobusu yra 22 centai, keleivį pervežti autobusu kainuoja beveik tris kartus pigiau nei tą patį padaryti traukiniu. „Lietuvos geležinkeliai“ dubliuoja nemažą dalį autobusų maršrutų.

Vietinių ir tarptautinių maršrutų savikaina. Dar vienas faktas yra sąnaudų paskirstymas tarp keleivių vežimo vietiniais ir tarptautiniais maršrutais. 2011 m. „Lietuvos geležinkelių“ pajamos iš tarptautinių maršrutų buvo 15,76 mln. Eur. Per tuos metus buvo pervežta 140,6 mln. keleivio kilometrų. Vadinas, vieno kilometro kaina buvo 0,36 lt/km., o tai perpus mažiau negu keleivių vežimo vietiniais maršrutais savikaina. 2008 m. vietiniais maršrutais vidutiniškai vienu vagonu buvo gabenami vos 14 keleivių. „Lietuvos geležinkeliai“ keleivius vietiniais maršrutais veža vagonais, kurie talpina nuo 47 iki 82 keleivių. Darant prielaidą, kad vidutinis vagonas turi 65 vietas, beveik 80 proc. vietų lieka laisvos.

Paveikslas 8. Keleivių skaičius viename vagono

2006 m.	2007 m.	2008 m.	2009 m. proj.
16,9	14,7	13,6	13,1

9 Pav. Keleivių skaičius viename vagono, vietiniai maršrutai (šaltinis – Valstybinė kainų ir energetikos kontrolės komisija)

Tačiau norint atsisakyti paslaugos dubliavimą, reikia vertinti, kad būtinos papildomos investicijos į kitą transporto sektorių. Kelių transporto maršrutuose, dubliuojančiuose geležinkelių maršrutus, autobusų parko atnaujinimui reikėtų apie 16,2 mln. Eur. Jei būtų nutrauktas keleivių vežimas geležinkeliais, tai apie 4,1 mln. keleivių, kuriuos perveža geležinkelis, turėtų pervežti kelių transportas. Tuo atveju reikėtų papildomai įsigyti apie 200 autobusų ir investicijos jų įsigijimui sudarytų apie 40 mln. Eur. Be to, papildomai reikėtų investuoti į kelių, dubliuojančių geležinkelio linijas, priežiūrą. Atkreiptinas dėmesys, kad „Lietuvos geležinkeliai“ pirkdami dyzelinę taip pat moka akcizo mokestį, tuo pačiu kasmet dešimtimis milijonų eurų

finansuoja kelininkus, be to, patys modernizuoja ir prižiūri šalies geležinkelių tinklą (panaudodami ES ir kitas lėšas). Tuo pat metu automobilių kelių tinklas priklauso valstybei, kuri stato, plečia ir prižiūri kelius. Vežėjai per kuro akciją taip pat investuoja į kelius, tačiau patys šių kelių netiesia.

“Lietuvos geležinkeliai” vežimui naudoja dviejų tipų traukinius – varomus dyzeliniu kuru ir elektra. Elektra varomi traukiniai kursuoja maršrutais Vilnius-Kaunas bei Vilniaus traukinių stotis – Vilniaus oro uostas. Vienam keleiviui nugabenti 100 km „Lietuvos geležinkeliai“ sunaudoja 2,25 litro dyzelinio kuro (9l keturiems keleiviams). Vidutinis dyzeliniu kuru varomas automobilis sunaudoja 5-8l dyzelinio kuro 100 km. Naujesni automobilių modeliai šiuo atžvilgiu yra dar ekonomiškesni.

Oro transportas

Aviacijos valstybinį valdymą Lietuvos Respublikoje vykdo Susisiekimo ministerija ir Civilinės aviacijos administracija, kuri pagal savo kompetenciją įgyvendina valstybės civilinės aviacijos plėtros strategiją ir teikia Susisiekimo ministerijai siūlymus rengiant civilinės aviacijos plėtros programas, vykdo civilinės aviacijos, įskaitant antžeminę įrangą ir aviacijai teikiamas paslaugas, valstybinę priežiūrą, organizuoja Nacionalinės civilinės aviacijos saugumo programos įgyvendinimą, išduoda licencijas, pažymėjimus, taip pat atlieka kitas teisės aktų jai suteiktas funkcijas.

Lietuvoje veikia keturi tarptautiniai oro uostai. Vilniaus, Kauno ir Palangos oro uostai liepos 1 d. susijungė ir operuoja kaip viena įmonė su trimis filialais – trimis oro uostais. Juose teikiamos paslaugos reguliariųjų ir užsakomųjų reisų vežėjams, vežantiems keleivius ir krovinius. Šiaulių oro uostas jungimo procese nedalyvavo. Jame teikiamos civilinių orlaivių skrydžių ir antžeminės paslaugos.

Lietuvos oro uostų veikla yra pagrįsta jų veiklos koordinavimu, optimaliu esamos infrastruktūros išnaudojimu, ir nuoseklia plėtra fokusuojantis į kiekvieno oro uosto specifiką, kuri nulemia veiklos specializaciją aviacinių paslaugų segmente. Vilniaus oro uostas orientuotas į keleivių pervežimą ir strateginį Lietuvos pasiekiamumo keleiviniu oro transportu užtikrinimą. Kauno oro uostas siekia maksimaliai išnaudoti savo keleivių pervežimui skirtą infrastruktūrą plečiant žemų sąnaudų bendrovių skrydžių tinklą, bei plėtojant infrastruktūros projektus, skirtus orlaivių techniniam aptarnavimui, su orlaivių techniniu aptarnavimu susijusia veikla, orlaivių priežiūros, remonto, komponentų gamybos, verslo aviacijos parko, aviacinių krovinių pervežimo, ir kt. susijusia veikla vystant Kauno oro uosto pietinę teritoriją, besiribojančią su Kauno Laisvąja Ekonominė Zona. Palangos oro uosto paskirtis yra aptarnauti pajūrio regioną ir fokusuotis į neaviacinių pajamų auginimą išnaudojant visą oro uosto teritorijoje esančią infrastruktūrą.

Oro transporto sektoriuje veikia šios įmonės:

- VĮ „Oro navigacija“;
- VĮ Lietuvos oro uostai (apjungtos VĮ „Kauno aerouostas“, VĮ Tarptautinis Palangos oro uostas, VĮ Tarptautinis Vilniaus oro uostas), steigėjas – LR Susisiekimo ministerija
- SĮ Šiaulių oro uostas., steigėjas – Šiaulių savivaldybė
-

Viešasis transportas

Vietinio viešojo transporto organizavimo ir finansavimo funkcijos visiškai perduotos vietos savivaldybėms (jų – 60). Keleivių pervežimų miestų ir priemiestiniais maršrutais paslaugų teikimą savo teritorijose vykdo tik savivaldybės ir finansuoja tik iš savivaldybių biudžetų. Tam tikroms keleivių grupėms

taikomos įstatymais numatytos pervežimų lengvatos, bei lengvatos nustatytos savivaldybių tarybų sprendimais.

Už viešojo keleivių pervežimo paslaugas mieste ar rajone gaunamos pajamos nepadengia visų sąnaudų. Viešojo keleivių vežimo paslaugas teikiančioms įmonėms (vežėjams) turi būti kompensuojama už patirtus nuostolius dėl suteiktų lengvatų. Ši nuostolių dalis turi būti kompensuojama iš savivaldybių biudžetų kompensacijų ir dotacijų forma. Valstybės biudžetas analizuojamų paslaugų plėtrą nekompensuoja ir nedotuoja. Todėl dauguma savivaldybių mažina paslaugų apimtį, arba didina vežimo kainas.

Paslaugų rinkoje dalyvauja dažniausiai vienas municipalinis vežėjas - autobusų parkas, kuris organizuoja bilietų platinimą ir gauna visas pajamas už parduotus bilietus o autobusų parko teisinis statusas paprastai yra uždaroji akcinė bendrovė, kurią administruoja miesto ar rajono savivaldybė. Šiuo atveju vežėjas prisiima pajamų surinkimo riziką. Autobusų parkai neretai dirba ne konkurencinėmis sąlygomis, privatūs vežėjai (daugiausia mikroautobusų) – taip pat, aptarnaudami atskirą maršrutą. Tuo tarpu daugelio Europos miestų patirtis rodo, kad vykdomi konkursai padeda pagerinti viešojo transporto paslaugų kokybę, sumažina vežimo kainą.

Vežėjai dažniausiai įpareigojami steigėjų užtikrinti susisiekimą ir kartu jiems sukuriama sąnaudų patyrimo neišvengiamybė. Tik ribotais vidaus vadybos sprendimais autobusų parkų vadovybė gali daryti įtaką sąnaudų mažinimui (iki tam tikro lygio), veiklos efektyvumo didinimui, keleivių pritraukimui reklamos priemonėmis, tačiau iš esmės nedaro įtakos visam mikroekonominio pajamų–sąnaudų ir pelno balansavimo procesui. Todėl įmonės pasmerkiamos nuostolingai veiklai, jei jų steigėjų nustatytos bilietų kainos nepadengia realių keleivių vežimo sąnaudų. Dirbdamos nuostolingai įmonės įsiskolina tiekėjams. Tik turėdami apyvartinių lėšų gavimo pirmenybę laike (už parduotus bilietus) prieš jų išleidimą (darbo jėgos ir tiekėjų sąskaitų apmokėjimas), vežėjai apsirūpina jomis einamajai veiklai užtikrinti.

Tačiau lėšų transporto priemonėms atnaujinti nelieta. Savivaldybės, nustatydamos autobusų parkams jų teikiamų paslaugų kainas ir įpareigodamos juos atlikti tam tikrą paslaugų mastą, įsipareigoja atlyginti patirtus nuostolius arba, kitaip tariant, teikti dotacijas. Dotacijų apskaičiavimas, jų mokėjimo sąlygos, terminai daugeliu atveju teisiškai nėra apibrėžti tarp savivaldybių ir autobusų parkų. Net ir teisiškai apibrėžus dotacijų mokėjimus, praktiniame lygmenyje autobusų parkai turi mažai galimybių pasinaudoti teisinėmis priemonėmis (pvz., kreiptis į teismą dėl įsipareigojimų nevykdymo). Priežastis – steigėjo ir įsteigtosios įmonės santykiai, kai steigėjas skiria pavaldžios įmonės vadovą. Nors formaliai visos sąlygos savo teisių gynimui teisme autobusų parkams yra sudarytos, tačiau nėra nė vieno atvejo, kad autobusų parkas būtų kreipęsis į teismą dėl steigėjo įsipareigojimų nevykdymo. Nors iš tiesų dėl šio nevykdymo daugelio įmonių veikla komplikuojasi, nuolat dirbdamos nuostolingai įmonės yra įsiskolinusios tiekėjams ir mokesčių administratoriams. Viešojo keleivių pervežimo paslaugų kainą nustato savivaldybė. Vežėjai gali siūlyti savo kainą, bet ji nėra galutinė. Dažnai šių paslaugų kaina nepadengia visų sąnaudų, todėl savivaldybė vežėjams turi skirti kompensacijas ir dotacijas, kad šie nebankrutuotų.

Kartais savivaldybėje keleivių pervežimo paslaugas teikia municipalinis vežėjas, kuris priklauso savivaldybei, ir privatūs vežėjai. Dažnai šių vežėjų maršrutai dubliuojasi, ir didesnes pajamas gaunantys gyventojai renkasi privačių vežėjų teikiamas paslaugas, nes jos dažniausia būna kokybiškesnės. Taip municipalinis vežėjas praranda dalį klientų, o kartu ir dalį pajamų.

Didžiuosiuose miestuose viešąjį transportą užtikrina ir paslaugas gerina per viešojo transporto organizavimu besirūpinančias įmones (SĮ „Susisiekimo paslaugos“), įstaigas (VŠĮ „Klaipėdos kelevinis transportas“) ar savivaldybės struktūras (Kauno miesto savivaldybės Transporto ir eismo organizavimo skyrius).

- Vilniuje viešąjį transportą užtikrina UAB „Vilniaus viešasis transportas“, VĮ „Susiekimo paslaugos“.

- Kaune viešąjį miesto transportą užtikrina AB "Autrolis", UAB "Kauno autobusai" ir maršrutiniai taksi.
- Klaipėdoje viešąjį transportą užtikrina VšĮ „Klaipėdos keleivinis transportas“

Lentelė 9. Informacija apie savivaldybėms priklausančias viešojo transporto įmones

Įmonės pavadinimas	Savivaldybei priklausanči dalis*	Savivaldybė	Sektorius**	Turtas 2013-12-31, tūkst. eurų	Pardavimo pajamos 2013 m., tūkst. eurų	Grynasis pelnas 2013 m., tūkst. eurų
UAB Naujosios akmenės autobusų parkas	100,0%	Akmenės rajono savivaldybė	Transportas	307	568	17
UAB Biržų autobusų parkas	100,0%	Biržų rajono savivaldybė	Transportas	496	1 078	32
UAB „Ignalinos autobusų parkas“	100,0%	Ignalinos rajono savivaldybė	Transportas	292	291	- 42
UAB „Jonavos autobusai“	100,0%	Jonavos rajono savivaldybė	Transportas	1 610	1 766	36
UAB „Joniškio autobusų parkas“	98,0%	Joniškio rajono savivaldybė	Transportas	319	590	- 25
UAB Jurbarko autobusų parkas	100,0%	Jurbarko rajono savivaldybė	Transportas	1 038	864	19
UAB „Autrolis“	100,0%	Kauno miesto savivaldybė	Transportas	18 919	10 245	- 624
UAB „Kauno autobusai“	100,0%	Kauno miesto savivaldybė	Transportas	11 416	11 908	915
UAB „Kelmės autobusų parkas“	100,0%	Kelmės rajono savivaldybė	Transportas	803	1 899	21
UAB „Kėdubusas“	100,0%	Kėdainių rajono savivaldybė	Transportas	1 425	1 125	5
UAB „Klaipėdos autobusų parkas“	100,0%	Klaipėdos miesto savivaldybė	Transportas	5 784	8 097	323
UAB „Kretingos autobusų parkas“	100,0%	Kretingos rajono savivaldybė	Transportas	623	873	24
UAB „Kupiškio autobusų parkas“	100,0%	Kupiškio rajono savivaldybė	Transportas	143	393	- 5
UAB Marijampolės autobusų parkas	100,0%	Marijampolės savivaldybė	Transportas	1 531	1 283	41
UAB Marijampolės autobusų stotis	100,0%	Marijampolės savivaldybė	Transportas	1 450	384	7
UAB „Mažeikių autobusų parkas“	97,7%	Mažeikių rajono savivaldybė	Transportas	1 611	2 103	107
UAB Molėtų autobusų parkas	100,0%	Molėtų rajono savivaldybė	Transportas	339	370	- 3
AB „Pakruojo autotransportas“	91,0%	Pakruojo rajono savivaldybė	Transportas	482	269	26
UAB „Palangos autobusų stotis“	100,0%	Palangos miesto savivaldybė	Transportas	175	117	2
UAB „Panevėžio autobusų parkas“	100,0%	Panevėžio miesto savivaldybė	Transportas	4 662	6 576	421
UAB „Pasvalio autobusų parkas“	100,0%	Pasvalio rajono savivaldybė	Transportas	477	239	10
UAB „Plungės autobusų parkas“	100,0%	Plungės rajono savivaldybė	Transportas	914	420	9
UAB Radviliškio autobusų parkas	100,0%	Radviliškio rajono savivaldybė	Transportas	51	20	n. d.
UAB „Raseinių autobusų parkas“	100,0%	Raseinių rajono savivaldybė	Transportas	896	722	39
UAB „Rokiškio autobusų parkas“	100,0%	Rokiškio rajono savivaldybė	Transportas	665	1 685	33
UAB Šakių autobusų	100,0%	Šakių rajono	Transportas	477	980	60

parkas		savivaldybė				
UAB „Šalčininkų autobusų parkas“	100,0%	Šalčininkų rajono savivaldybė	Transportas	971	2 209	3
UAB „Busturas“	100,0%	Šiaulių miesto savivaldybė	Transportas	4 325	9 236	- 256
SĮ Šiaulių oro uostas	-	Šiaulių miesto savivaldybė	Transportas	737	2 998	62
Kuršėnų autobusų parko UAB	100,0%	Šiaulių rajono savivaldybė	Transportas	284	409	- 37
UAB „Šilalės autobusų parkas“	100,0%	Šilalės rajono savivaldybė	Transportas	362	677	- 50
UAB „Šilutės autobusų parkas“	100,0%	Šilutės rajono savivaldybė	Transportas	947	1 051	0
UAB Širvintų autobusų parkas	100,0%	Širvintų rajono savivaldybė	Transportas	267	517	24
UAB „Skuodo autobusų stotis“	100,0%	Skuodo rajono savivaldybė	Transportas	577	519	- 15
UAB Tauragės autobusų parkas	100,0%	Tauragės rajono savivaldybė	Transportas	768	1 154	- 47
UAB „Telšių autobusų parkas“	100,0%	Telšių rajono savivaldybė	Transportas	970	1 207	66
UAB „Trakų autobusai“	100,0%	Trakų rajono savivaldybė	Transportas	229	628	1
UAB „Ukmergės autobusų parkas“	100,0%	Ukmergės rajono savivaldybė	Transportas	1 079	887	15
UAB „Utenos autobusų parkas“	100,0%	Utenos rajono savivaldybė	Transportas	916	723	- 73
UAB „Varėnos autobusų parkas“	100,0%	Varėnos rajono savivaldybė	Transportas	428	454	22
UAB „Vilkaviškio autobusų stotis“	100,0%	Vilkaviškio rajono savivaldybė	Transportas	60	12	1
SĮ Susisiekimo paslaugos	-	Vilniaus miesto savivaldybė	Transportas	55 932	56 668	175
UAB Vilniaus viešasis transportas	100,0%	Vilniaus miesto savivaldybė	Transportas	n. d.	n. d.	n. d.
SĮ „Vilniaus rajono autobusų parkas“	-	Vilniaus rajono savivaldybė	Transportas	n. d.	n. d.	n. d.
UAB „Zarasų autobusai“	100,0%	Zarasų rajono savivaldybė	Transportas	693	1 196	25

Šaltinis: Turto bankas, VKC pateikiami duomenys.

Ekonomika ir vadyba: aktualijos ir perspektyvos. 2012. 1 (25). 5–16 KELEIVIŲ VEŽIMO VIETINIAIS MARŠRUTAIS PASLAUGŲ ORGANIZAVIMO PROBLEMAS IR TOBULINIMO GALIMYBĖS SAVIVALDYBĖSE. Vadimas Popovas, Klaipėdos universitetas, Manto g. 84, LT-92294 Klaipėda, Lietuva

Dažnai viešosios paslaugos (tame tarpe keleivių vežimas / viešasis transportas) tapatinamos su socialinėmis paslaugomis, kurios yra orientuojamos į tam tikras socialines grupes, nes dažniausia šiomis paslaugomis naudojasi socialiai remtini ir mažas pajamas turintys piliečiai. Vyriausybė ar jos įgaliota institucija bei savivaldybės turi užtikrinti šių paslaugų teikimą net esant komerciškai nenaudingoms sąlygoms. Keleivių pervežimų miestų ir priemiestiniais maršrutais paslaugų teikimą savo teritorijose vykdo tik savivaldybės ir finansuoja tik iš savivaldybių biudžetų.

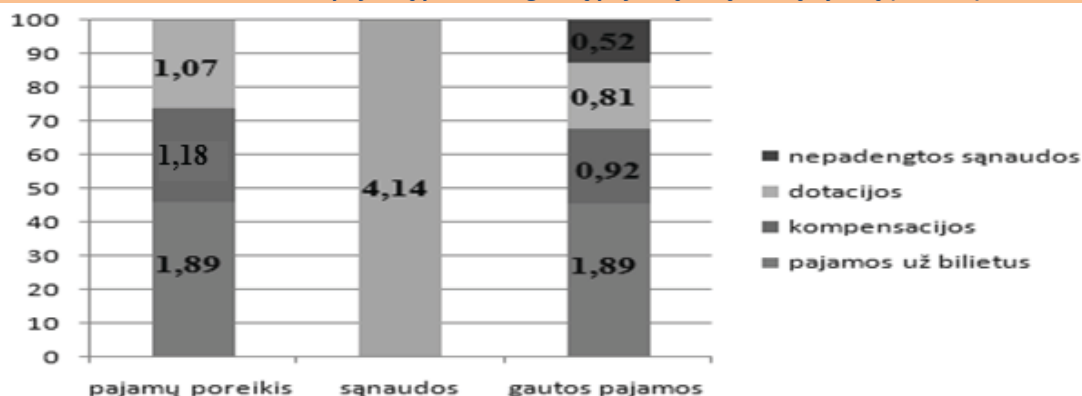
Keleivių pervežimo paslaugų poreikį mieste ar rajone veikia gyventojų skaičiaus kaita; gyventojų pajamos; degalų kainų didėjimas; įdarbinimo lygio ir ekonominės veiklos rodikliai; gyventojų tankumas rajone. Mažėjantis keleivių skaičius yra viena viešojo transporto problemų. Lietuvoje viešuoju kelių

transportu pervežama apie 98 proc. visų keleivių, daugiausiai keleivių yra pervežama autobusais. Nuo 2008 m. pervežtų keleivių skaičius pradėjo mažėti. Keleivių skaičių lemia vidutinis gyventojų darbo užmokestis, bedarbių skaičius, gyventojų skaičius ir emigracijos mastas, o taip pat paslaugos kaina, kokybė ir tinkamumas.

Ypač probleminė keleivių vežimų vietiniais maršrutais sritis – priemiestinio susisiekimo maršrutai, neretai rajonų savivaldybės nepajėgia teikti šias paslaugas, miestų savivaldybės nesikiša į rajonų reikalus, nors šių gyvenviečių gyventojai dažniausia dirba miestuose. Vežėjams sudėtinga pervežti daugiau keleivių visomis kryptimis, o mažesnio tankumo miestuose ir rajonuose gyventojai yra „išsibarstę“, todėl neretai tokiu atveju dalis miesto mikrorajonų ar gyvenviečių yra nepasiekiami viešuoju transportu dėl ekonominių priežasčių (viešojo transporto įmonėms nenaudinga organizuoti maršrutus į vietas, kur gyvena santykinai nedaug gyventojų).

Kita viešojo transporto sistemos problema ta, kad už viešojo keleivių pervežimo paslaugas mieste ar rajone gaunamos pajamos nepadengia visų sąnaudų. Viešojo keleivių vežimo paslaugas teikiančioms įmonėms (vežėjams) turi būti kompensuojama už patirtus nuostolius dėl suteiktų lengvatų tam tikroms keleivių grupėms (įstatymais numatytos pervežimų lengvatos, lengvatos nustatytos savivaldybių tarybų sprendimais). Ši nuostolių dalis turi būti kompensuojama iš savivaldybių biudžetų kompensacijų ir dotacijų forma. Valstybės biudžetas analizuojamų paslaugų plėtrą nekompensuoja ir nedotuoja. Todėl dauguma savivaldybių mažina paslaugų apimtį, arba didina vežimo kainas.

Paveikslas 9. Vidutinio metinio pajamų poreikio, gautų pajamų ir sąnaudų dydžių (Lt / km) rodikliai.



Vietinio viešojo transporto organizavimo ir finansavimo funkcijos visiškai perduotos vietos savivaldybėms (jų – 60). Kiekvienos savivaldybės teritorijoje viešasis transportas organizuojamas skirtingai. Dėl kompensacijų ir dotacijų nepakankamumo dengiant nuostolius kenčia vežėjai. Savivaldybės priverstos nuolat didinti pervežimų tarifus, o blogėjant paslaugų kokybei, mažinti maršrutų ir važiuojančių skaičių. Be to, kai kurie maršrutai vykdomi ne visomis darbo dienomis arba kartą per dieną, kai kuriose savivaldybėse priemiestiniai reisai vykdomi kartą per savaitę. Visa tai didina nedarbą ir skatina darbo jėgos emigraciją.

Keleivių vežimo vietiniais maršrutais sistema šalyje šiuo metu pernelyg decentralizuota. Susisiekimo ministerija nedaro įtakos viešųjų transporto paslaugų teikimui miestuose ir rajonuose. Vyriausybė nepadedą miestams ar rajonams dotuojant atskirus maršrutus. Daugelis savivaldybių, ypač rajonuose, net neturi pareigybių, atsakingų už viešąjį transportą, o šios funkcijos išdalytos savivaldybių administracijos padaliniais. Savivaldybių veikla šioje srityje nėra efektyvi (tai pagrindžia statistiniai duomenys), savivaldybės negeba išspręsti bendrų viešojo susisiekimo klausimų, (pvz., kai gyventojai gyvena vienoje, o dirba kitoje savivaldybėje). Tokiu būdu rajonų ir kaimo vietovių gyventojai nuvykimo ir grįžimo problemas turi spręsti patys.

Parengtuose šalies strateginiuose ir regionų plėtros planuose nėra pakankami dėmesio skiriama viešojo keleivių vežimo paslaugų plėtrai ir jų veiklos kokybei gerinti, nepaisant to, kad keleivių vežimų viešuoju transportu sistema šalyje nėra patraukli keleiviams, jaučiamas šios sistemos plėtros ir valdymo tobulinimo sąstingis. Akivaizdžiai blogėja keleivių vežimo vietiniais maršrutais paslaugų būklė, kuris susijusi su lėšų stoka, potencialių galimybių, paslaugos teikimo organizavimo trūkumu bei savivaldybės nepajėgumu jas tinkamai suteikti ir valdyti.

Europos parlamento ir Tarybos 2007 m. spalio 2 d. reglamente (EB) Nr. 1370/2007 teigiama, kad tiek centrinės valdžios, tiek savivaldybių institucijos gali veikti viešojo keleivinio transporto srityje teikdamos paslaugas ir jas finansuodamos. Viešojo transporto paslaugų užsakovu gali būti tiek valstybinė, tiek savivaldybės institucija, o paslaugas administruoti gali atitinkamas operatorius.

Vertinant Intelektualių transporto sistemų projektų planavimą ir įgyvendinimą problemas, pažymėtini šie trūkumai:

2011/02 Intelektinių (pažangių) transporto sistemų įgyvendinimo Lietuvoje galimybių studija 29/250

- Nacionalinės ITS vizijos nebuvimas: planuojama daug galimų ITS projektų ir veiklų, tačiau strategijos nenurodo svarbiausių ITS plėtros kryptių, ITS projektai buvo vykdomi nekoordinuotai, neturint bendros nacionalinės vizijos ir strategijos.
- Nėra nustatyti svarbiausi valstybės institucijų poreikiai ir galimybės šiuos poreikius įgyvendinti ITS priemonėmis, institucijos nėra suinteresuotos inicijuoti naujų ITS projektų, kadangi paprastai kiekvienas naujas projektas didina institucijų išlaidas. Institucijos yra linkusios laukti iniciatyvos iš jas kontroliuojančių organizacijų.
- Daug viešojo transporto sektoriaus dalyvių: 60 savivaldybių atskirai planuojamas ir organizuojamas viešasis transportas, eismo valdymo ir kontrolės sprendimai. Savivaldybės nepakankamai bendradarbiauja ir neįgyvendina jungtinių ITS projektų, tačiau turi labai panašius poreikius (eismo valdymas, eismo informacijos rinkimas, saugumo didinimas, efektyvesnis viešasis transportas ir kt. Dėl šios priežasties yra vykdoma daug mažų projektų, o tai neleidžia atpiginti diegiamų sprendimų. *Pvz., miestuose kiekviena savivaldybė atskirai kuria automatinius kontrolės ringinius, neturi bendrų eismo valdymo centrų, neturi viešojo transporto planavimo priemonių, nekoordinuotas parkavimo sistemų diegimas.*
- Nesukuriamas ITS projektams palanki teisinė aplinka. Teisinio reguliavimo įtaka inicijuojant projektus buvo skirtinga. Vienu nauji projektai dėl pasirinktos vizijos buvo nesuderinti su teisine baze ir negalėjo būti pradėti įgyvendinti. Kitais atvejais projekto vykdytojai prisiderindavo prie teisinio reguliavimo ypatumų, tačiau prisiderinimo kaina buvo didelė ir rezultate sumažėjo ITS infrastruktūros efektyvumas. *Pvz., per daug sudėtinga ir išlaidoms imli automatinių greičio matuoklių užfiksuotų pažeidimų nagrinėjimo tvarka, miestų parkavimo sistemos pažeidimų formavimo tvarka yra labai sudėtinga ir nepatogi vairuotojams (blokuojami ratai, ilga pažeidimų formavimo procedūra), per daug sudėtingas teisinis reguliavimas efektyviam sukurtos KIPIS sistemos darbui, automobilių tranzito per Vilniaus miesto senamiestį mažinimo projektas (transporto priemonių apmokestinimas).*
- Institucijos nemotyvuotos įgyvendinti projektų: Dalis ITS projektų neįgyvendinami, kadangi projektų vykdytojai nėra suinteresuoti finansiškai, t.y. nėra sukurtas verslo modelis. *Pvz., šiuo metu savivaldybės už miesto teritorijoje nustatytą pažeidimų gauna 40 proc. surenkamų baudų, o baudų pajamos nepadengia savivaldybių išlaidų. Norit panaikinti trukdžius diegti automatinius kontrolės ringinius miestų teritorijose būtina sukurti savivaldybėms finansiškai patrauklias sąlygas (pvz., savivaldybėms skirti didesnę dalį surenkamų baudų, arba įgyvendinti nacionalines greičio matuoklių įrengimo programas miestų teritorijose už biudžeto lėšas). Savivaldybės nediegia viešojo transporto prioritetų sistemų, kadangi jos suinteresuotos finansuoti kelių plėtrą per nacionalines programas.*

Niekas nesiima įgyvendinti ir eksploatuoti viešojo transporto kelionės duomenų informacinės sistemos projekto.

Logistika

Lietuvos didžiuosiuose miestuose (Vilniuje, Kaune, Klaipėdoje ir Šiauliuose) strategiškai tinkamiausiose vietose steigiama po viešąjį logistikos centrą, kad būtų įgyvendinta darni sąveika tarp sausumos, oro ir vandens transporto rūšių. Vilniuje ir Kaune viešųjų logistikos centrų statybos darbai jau vykdomi ir numatyta, kad įvairiarūšiai terminalai pradės veikti jau 2014 metais. Numatyta, kad Klaipėdoje ir Šiauliuose įvairiarūšiai terminalai pradės veikti 2016 metais.

Paveikslas 10. Logistikos centrai

	Vilniaus	Kauno	Klaipėdos	Šiaulių
Saugojimas:	1 500 TEU	550 TEU	1 200 TEU	1 500 TEU
Pajėgumai:	30 000 TEU per metus *	12 000 TEU per metus *	10 000 TEU per metus *	25 000 TEU per metus *
Statyba:				
• pradžia	2013.04.23	2013.07.03	planuojama	planuojama
• pabaiga	2014.09.23	2014.09.03	2016 m. III ketv.	2016 m. III ketv.
Projekto preliminari vertė:				
• bendra	132 581 204 LTL	102 864 875 LTL	98 644 894 LTL	47 535 292 LTL
• ES fondų lėšos	90 553 951 LTL	74 042 890 LTL	69 296 000 LTL	33 041 321 LTL

Vilniaus VLC:

- Steigėjas – AB „Lietuvos geležinkeliai“ kartu su Vilniaus miesto savivaldybe;
- Numatoma steigti šalia didžiausios Lietuvoje Vaidotų geležinkelio skirstymo stoties;
- Netoliese bus tiesiamas Vilniaus išorinis pietinis aplinkkelis;
- Įsikurs šalia IXB tarptautinio transporto koridoriaus.

Kauno VLC:

- Steigėjas – AB „Lietuvos geležinkeliai“;
- Įsikurs greta: Palemono geležinkelio, tarptautinio Kauno oro uosto, Kauno laisvosios ekonominės zonos bei svarbių I ir IX tarptautinių transporto koridorių;
- Taps svarbia jungiamąja kelių, geležinkelių ir oro transporto tinklų grandimi, kuri įeis į bendrą Europos transporto tinklą.

Šiaulių VLC:

- Steigėjas – Šiaulių miesto savivaldybė;
- Numatoma steigti 218 ha teritoriją apimančiame Šiaulių pramonės parke, šalia I transporto koridoriaus atšakos IA;
- Įsikurs netoli Šiaulių oro uosto;
- Užtikrins geležinkelių, kelių, oro transporto bei šalia esančio pramonės parko sinerginę jungtį.

2. INVESTICIJŲ PASIŪLOS-PAKLAUSOS ĮVERTINIMAS

2.1 INVESTICIJŲ PAKLAUSOS ANALIZĖ

2.1.1 Istoriniai duomenys (2007-2013 vertintas poreikis), kokia dalimi buvo TENKINAMI

2007-2013 m. finansiniu laikotarpiu transporto sektoriui iš ES struktūrinės paramos – Sanglaudos ir Europos regioninės paramos fondų - buvo skirta 1,5 mlrd. eurų.

Taikant ekonometrinio modeliavimo metodą transporto sektoriaus vertinimuose, buvo nustatyta, kad 2004–2006 metais Europos regioninės plėtros fondo lėšų, skirtų sausumos transporto sektoriui, efektyvumo koeficientas siekė 3, o kiekvienas į sausumos transportą investuotas euras sukūrė 1,5 euro grąžą. Atlikus Sanglaudos fondo lėšų panaudojimo vertinimą, nustatyta, kad dėl atliktų investicijų 2003–2009 metais papildomai sukurtas 1 procentas viso laikotarpio nominaliojo BVP, o nustatytas efektyvumo koeficientas siekė 2,27.

Transporto sektoriuje taršos problemas sukelia susidėvėjusi arba trūkstama infrastruktūra, transporto spūstys, ypač miestuose, įvairių rūšių transporto sąveikos trūkumas, išorinių transporto sąnaudų internalizavimo (valstybinio reguliavimo priemonėmis priverčiant poveikio sukėlėjus atlyginti padarytą žalą ar nuostolį) klausimas, taip pat vienas seniausių Europoje lengvųjų automobilių parkas (oficialus vidutinis Lietuvos automobilių parko amžius – 15 metų, Europoje – apie 8,5 metų) ir aukštas automobilizacijos lygis (vidutiniškai 506 automobiliai 1 tūkst. gyventojų 2009 metais, o ES – 473 automobiliai). Eurostato 2008 metų duomenimis, net į 90 procentų visų kelionių sausumos transportu Lietuvoje vykstama automobiliu. Pagal šią priklausomybę Lietuvai tenka pirmoji vieta ES.

2004–2012 metais daug pasiekta įrengiant aplinkkelius (nutiesta 42 kilometrai naujų kelių), tačiau aplinkkelių poreikis vis dar didelis, ypač apie mažesnius miestus ir miestelius. Vis dėlto pagrindinis iššūkis – propaguoti mažiau nuo automobilio priklausomą gyvenimą būdą, siekiant derinti tiek investicines (pavyzdžiui, į viešąjį transportą, keliones dviračiu miestuose), tiek mišrias (investicines ir reguliacines, pavyzdžiui, naudojimosi bendru miesto automobilių parku ir / ar automobilių statymo galimybes miesto priegose) priemones.

Darnios plėtros požiūriu aštriausia geležinkelių transporto problema – labai maža tinklo elektrifikacija (6,9 procento 2009 metais, palyginti su 45,8 procento vidutiniškai ES 27), nepakankamas saugumas (bendras žūčių ir svertinis sunkių sužalojimų skaičius daugiau nei 3 kartus viršija ES vidurkį), taip pat nepakankama geležinkelio, kaip infrastruktūros, alternatyva perimti toliau nei 300 kilometrų kelių transporto priemonėmis gabenamus krovinius. Didesnių investicijų į geležinkelio eismo saugumą pareikalaus ir užsibrėžti geležinkelio eismo didinimo (iki 160 km/h keleivių pervežimui ir 120 km/h kroviniams) tikslai – reikės ne tik priimti sprendimus dėl infrastruktūros (t. y. įrengti trūkstamus antruosius kelius), bet ir aptverti geležinkelio trasas.

Transporto pasiekimai iki 2013 m. tvaraus vystymosi požiūriu vertintini teigiamai, tačiau daugiau dėmesio turėtų būti skiriama ekologiškoms transporto priemonėms ir saugumo didinimui. Sektoriaus teršalų kiekis, tenkantis sukuriama bendrosios pridėtinės vertės vienetui, 2010 metais buvo net 3,4 karto mažesnis nei 2000 metais. Pagerėjo degalų naudojimo efektyvumas – sunaudoto kuro kiekis, tenkantis sektoriuje sukurtos bendrosios pridėtinės vertės vienetui, 2010 metais buvo 35,3 procento mažesnis nei 2000 metais. Pasikeitė naudojamo kuro struktūra, daugiau naudojama mažiau aplinką teršiančio kuro. Per pastaruosius 3 metus labai pagerėjo visi kelių eismo saugumo rodikliai ir strateginis uždavinys – transporto įvykiuose žuvusiųjų skaičių iki 2010 metų sumažinti perpus – buvo įgyvendintas. Kita vertus, atotrūkis nuo ES vidurkio (atitinkamai 92 ir 62 žuvusieji 1 mln. gyventojų) vis dar labai didelis. Nors geležinkeliais vežamų

krovinių apimtis tonkilometrais per dešimtmetį padidėjo 1,5 karto, jų dalis bendros sektoriaus krovinių apyvartos struktūroje sumažėjo nuo 44,3 procento 2000 metais iki 40,2 procento 2010 metais. Tas pat pasakytina apie keleivių vežimą geležinkelių transportu: nors didelį atotrūkį nuo ES vidurkio (231 mln. keleivinių kilometrų 2009 metais, palyginti su 15 933 mln. keleivinių kilometrų ES 27) buvo užsibrėžta mažinti jau 2007–2013 metų ES struktūrinės finansinės paramos programavimo laikotarpiu, jis tebėra itin didelis dėl riboto traukinių greičio ir sąveikos su kitomis transporto priemonėmis trūkumo.

2.1.2 Poreikiai, identifikuoti planuojant 2014-2020 periodą

Investicijų paklausa vertinama remiantis NPP ir NSPP nustatytais siektiniais tikslais bei Susisiekimo ministerijos preliminarinių 2014-2020 metų projektų sąrašo duomenimis (pagrindinių ir rezervinių projektų bei projektų, kuriuos numatoma finansuoti iš SEF, investicijų poreikius)

Lentelė 10 Transporto sektoriaus investicijų paklausos duomenys

Infrastruktūros tipas	Investicijų paklausa, tūkst. Eur	Strateginių tikslų rodikliai prie kurių pasiekimo prisidės ir yra reikalinga ši investicija	Rodiklio šaltinis (strateginis dokumentas)
Keliai	1 448 244	vežtų krovinių kiekis, 140 mln. tonų	NPP
		kroviniai, vežami visų rūšių transportu, 118,5 mln. tonų	NSPP
		žuvusiųjų skaičius mažėjimas per metus, 150 vnt. (2020)	NPP (2020)
		161 vnt. (2025)	NSPP,
		žuvusiųjų skaičius mažėjimas per metus ne TEN-T, 113 (2023)	VP (2023)
		žuvusiųjų skaičius mažėjimas per metus TEN-T, 37 (2023)	
		keleivių vežimo visų rūšių transportu augimas, 405 mln. keleivių (103%)	NSPP (2025)
		transporto ir saugojimo sektoriaus indėlis į bendrąją pridėtinę vertę, 13,6%	NSPP
		transporto paslaugų mokėjimo balansas, 948,7 mln. eurų	NSPP
		per metus suvartota degalų (didėti turėtų ne daugiau kaip 5 procentais per metus), 2.421,5 tūkst. tonų	NSPP
		Sugaištas kelionių TEN-T automobilių keliais laikas, nuo 1,61 mln. valandų iki 1,5 mln. valandų 2023	VP
		Sugaištas kelionės automobilių keliais (išskyrus TEN-T kelius) laikas??	
		valstybinės reikšmės kelių rekonstravimas, 1.433 km	NSPP
		nutiesti valstybinės reikšmės keliuose aplinkkeliai, 12 vnt.	NSPP
		valstybinės reikšmės kelių ir kelių eismo informacinių sistemų išplėtimas iki nacionalinio lygio, 2 vnt.	NSPP
		TEN-T keliuose rekonstruotos sankryžos, 23 vnt.	NSPP
		šalia valstybinės reikšmės kelių įrengtos triukšmo slopinimo sienelės, 5,5 km	NSPP
		įrengta tinklo tvorelė varliagyviams apsaugoti keliuose, 12 km	NSPP
		pastatyta tinklo tvora laukiniams gyvūnams apsaugoti keliuose, 74 km	NSPP
		šalia valstybinės reikšmės kelių įrengti paviršinių nuotekų valymo įrenginiai – kietųjų dalelių sėdintuvai, smėliagaudės, 60 vnt.	VP
Įdiegtų saugų eismą gerinančių priemonių skaičius, n.a.			
objektų (sankryžų, pėsčiųjų perėjų) apšvietimo įrenginių, turinčių vėjo turbinas, saulės panelius ir akumuliatorius, įrengimas, 22 vnt.	NSPP		
Bendras naujų nutiestų kelių TEN-T tinkle ilgis, n.a.	VP		
Bendras rekonstruotų arba modernizuotų kelių ilgis, n.a.	VP		
Bendras rekonstruotų arba modernizuotų kelių TEN-T tinkle ilgis, n.a.	VP		

Geležinkeliai	2 643 474	vežtų krovinių kiekis, 140 mln. tonų	NPP
		keleivių vežimo visų rūšių transportu augimas, 405 mln. keleivių (103%)	NSPP
		transporto ir saugojimo sektoriaus indėlis į bendrąją pridėtinę vertę, 13,6%	NSPP
		žuvusiųjų skaičiaus transporto sektoriuje mažėjimas, 161 vnt.	NSPP
		kroviniai, vežami visų rūšių transportu, 118,5 mln. tonų	NSPP
		transporto paslaugų mokėjimo balansas, 948,7 mln. eurų	NSPP
		per metus suvartota degalų (didėti turėtų ne daugiau kaip 5 procentais per metus), 2.421,5 tūkst. tonų	NSPP
		nutiestų naujų (taip pat ir antrųjų geležinkelio kelių) ir rekonstruotų geležinkelio kelių ilgis, 321 km	NSPP
		elektrifikuotų geležinkelio kelių ilgis, 314 km	NSPP
		keleiviai, vežami geležinkelių transportu, 5.800 tūkst. keleivių	NSPP
		šalia valstybinės reikšmės magistralinių geležinkelio kelių įrengtos triukšmo slopinimo sienelės, 41 km	NSPP
		pastatytos tinklo tvorelės laukiniams gyvūnams apsaugoti šalia geležinkelio kelių, 68 km	NSPP
		naujos kartos dyzelinių traukinių skaičius, 9 vnt.	NSPP
		naujos kartos elektrinių traukinių skaičius, 4 vnt.	NSPP
		Sugaištas krovinių vežimo TEN-T geležinkeliais laikas, n. a.	VP
		Bendras nutiestų naujų geležinkelių TEN-T tinkle ilgis, n. a.	VP
		Bendras rekonstruotų arba modernizuotų geležinkelio TEN-T tinkle ilgis, n. a.	VP
Geležinkelių signalizacijos sistemų įrengimas (įskaitant ERTMS (Europos geležinkelių eismo valdymo sistema), n. a.	VP		
Vandens transportas	341 055	transporto ir saugojimo sektoriaus indėlis į bendrąją pridėtinę vertę, 13,6%	NSPP
		kroviniai, vežami visų rūšių transportu, 118,5 mln. tonų	NSPP
		transporto paslaugų mokėjimo balansas, 948,7 mln. eurų	NSPP
		krovinių krova Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste, 50 mln. tonų	NSPP
		rekonstruota ar įrengta molų, 4 vnt.	NSPP
		rekonstruota ar įrengta naujų krantinių, 4.214 m	NSPP
		gilinta uosto akvatorija, 9,2 mln. kub. metrų iškasto grunto	NSPP
		Kuršių nerijoje pastatyta apsauginė sienelė (ar kita alternatyvi priemonė, apsauganti „Natura 2000“ teritoriją pagilinus ir praplatus Klaipėdos valstybinio jūrų uosto laivybos kanalą), 11 km	
		vežtų krovinių kiekis, 140 mln. tonų	NPP
		keleivių vežimo visų rūšių transportu augimas, 405 mln. keleivių (103%)	NSPP
		transporto ir saugojimo sektoriaus indėlis į bendrąją pridėtinę vertę, 13,6%	NSPP
		kroviniai, vežami visų rūšių transportu, 118,5 mln. tonų	NSPP
		per metus suvartota degalų (didėti turėtų ne daugiau kaip 5 procentais per metus), 2.421,5 tūkst. tonų	NSPP
		pagerinto vidaus vandenų kelio ilgis, 58 km	NSPP
		pastatytos prieplaukos, 1 vnt.	NSPP
		transporto paslaugų mokėjimo balansas, 948,7 mln. eurų	NSPP
		Bendras pagerinto ar naujai sukurto vidaus vandenų kelio ilgis, n.a.	V
Oras	116,4	transporto ir saugojimo sektoriaus indėlis į bendrąją pridėtinę vertę, 13,6%	NSPP
		kroviniai, vežami visų rūšių transportu, 118,5 mln. tonų	NSPP
		transporto paslaugų mokėjimo balansas, 948,7 mln. eurų	NSPP
		kasmetinis keleivių srautas oro uostuose, 4,6 mln. keleivių	NSPP

		modernizuoti riedėjimo takai, 3 vnt.	NSPP
		rekonstruoti kilimo ir tūpimo takai, 2 vnt.	NSPP
		rekonstruoti peronai, 1 vnt.	NSPP
Viešasis transportas, logistika, ITS	300,6	Viešuoju miesto transportu vežtų keleivių skaičius, 430 mln. keleivių	NPP
		407.300 tūkst. keleivių	NSPP
		keleivių vežimo visų rūšių transportu augimas, 405 mln. keleivių (103%)	NSPP
		transporto ir saugojimo sektoriaus indėlis į bendrąją pridėtinę vertę, 13,6%	NSPP
		transporto paslaugų mokėjimo balansas, 948,7 mln. eurų	NSPP
		per metus suvartota degalų (didėti turėtų ne daugiau kaip 5 procentais per metus), 2.421,5 tūkst. tonų	NSPP
		miestai, turintys kombinuotas viešojo ir privataus transporto sąveikos sistemas (angl. <i>Park&Ride</i>) ar kitų automobilių statymo sistemas, 4 vnt.	NSPP
		dviračių takų penkiuose didžiuosiuose miestuose ilgis, 440 km	NSPP
		šalia valstybinės reikšmės kelių nutiestų naujų izoliuotų pėsčiųjų ir dviračių takų ilgis, 124,3 km	NSPP
		keleiviai, vežami autobusais reguliariaisiais reisais vietinio (miesto) susisiekimo maršrutais, 244 mln. keleivių	NSPP
		viešojo įkrovimo ir alternatyviųjų degalų pildymo punktai 250 (lėto elektromobilių įkrovimo punktai) 20 (greito elektromobilių įkrovimo punktai)	NSPP
		transporto ir saugojimo sektoriaus indėlis į bendrąją pridėtinę vertę, 13,6%	NSPP
		transporto paslaugų mokėjimo balansas, 948,7 mln. eurų	NSPP
		pastatyti įvairiarūšiai terminalai, 4 vnt.	NSPP
		įdiegti ITS ir kitų inovacijų projektai, 5 vnt.	NSPP
		įdiegtos ITS paslaugos, 8 vienetais	NSPP
visą keleivinį transportą apimančios informacinės sistemos sukūrimas, 1 vnt.	NSPP		

Lėšų investicijoms poreikio vertinimas pagal SM pateiktus projektų duomenis. Poreikiai sugrupuoti pagal Veiksmų programos prioritetus ir uždavinius.

Keliai

Lentelė 11. Investicijos keliams (EUR)

sritis	poreikis	planuojamos ES SF
6.1. INVESTICINIS PRIORITETAS „Daugiarūšės bendros Europos transporto erdvės rėmimas investuojant į transeuropinį transporto tinklą“		
6.1.1. UŽDAVINYS „Padidinti šalies daugiarūšės susisiekimo sistemos ir transeuropinių transporto tinklų sąveiką“ (SF)		
Automobilių kelių infrastruktūros plėtros projektai	1 174 115 485	300 701 285,9
Automobilių kelių ITS projektai (SF)	69 508 804,4	48 945 783,1
6.2.1. UŽDAVINYS „Regionų judumo didinimas prie TEN-T infrastruktūros prijungiant antrinius ir tretinius transporto mazgus, įskaitant daugiarūšio transporto mazgus“ (ERPF)		
Automobilių kelių infrastruktūros plėtros projektai	142 050 373,3	65 164 504,1
Bendri automobilių kelių ir geležinkelių infrastruktūros plėtros projektai	62 585 352,8	53 123 696,7
Regionų projektai		67 493 394,1

4.5. INVESTICINIS PRIORITETAS „Anglies dioksido kiekio mažinimo strategijų įgyvendinimo visų rūšių, ypač miesto, teritorijose skatinimas, tvaraus ir įvairių rūšių judumo miestuose ir priemonių, skirtų poveikiui aplinkai sušvelninti, diegimas"		
4.5.1. „Mažinti šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimus plėtojant darnų judumą ir viešąjį transportą skatinančias priemones"(SF, ERPF)		
Miesto transporto infrastruktūros plėtros projektai		
Didžiuosiuose miestuose	148 810 009,2	72 405 004,6
Regionų projektai	2 994 315 917	31 278 962

Geležinkeliai

Lentelė 12. Investicijos geležinkeliams (EUR)

sritis	poreikis	planuojamos ES SF
6.1. INVESTICINIS PRIORITETAS „Daugiarūšės bendros Europos transporto erdvės rėmimas investuojant į transeuropinį transporto tinklą"		
6.1.1. KONKRETUS UŽDAVINYS „Padidinti šalies daugiarūšės susisiekimo sistemos ir transeuropinių transporto tinklų sąveiką" (SF)		
Geležinkelių transporto infrastruktūros plėtros projektai	2 643 474 853	267 429 184,1
6.2.1. KONKRETUS UŽDAVINYS „Regionų judumo didinimas prie TEN-T infrastruktūros prijungiant antrinius ir tretinius transporto mazgus, įskaitant daugiarūšio transporto mazgus" (ERPF)		
Geležinkelių transporto infrastruktūros plėtros projektai	116 802 015,7	33 306 273,2

Vandens transportas

Lentelė 13. Investicijos vandens transportui (EUR)

Sritis	Poreikis	planuojamos ES SF
6.1. INVESTICINIS PRIORITETAS „Daugiarūšės bendros Europos transporto erdvės rėmimas investuojant į transeuropinį transporto tinklą"		
6.1.1. KONKRETUS UŽDAVINYS „Padidinti šalies daugiarūšės susisiekimo sistemos ir transeuropinių transporto tinklų sąveiką" (SF)		
Vandens transporto infrastruktūros plėtros projektai	141 913 809	86 161 955,5
6.2.1. KONKRETUS UŽDAVINYS „Regionų judumo didinimas prie TEN-T infrastruktūros prijungiant antrinius ir tretinius transporto mazgus, įskaitant daugiarūšio transporto mazgus" (ERPF)		
Regioninių uostų plėtros projektai	199 141 863,4	30 907 334

Oro transportas

Lentelė 14. Investicijos oro transportui (EUR)

Sritis	poreikis	planuojamos ES SF
6.1. INVESTICINIS PRIORITETAS „Daugiarūšės bendros Europos transporto erdvės rėmimas investuojant į transeuropinį transporto tinklą"		
6.1.1. KONKRETUS UŽDAVINYS „Padidinti šalies daugiarūšės susisiekimo sistemos ir transeuropinių transporto tinklų sąveiką" (SF)		
Oro transporto infrastruktūros plėtros projektai	102 291 317,1	40 584 916,6

2.2 INVESTICIJŲ PASIŪLOS ANALIZĖ

Lentelė 15. Transporto sektoriaus investicijų pasiūlos duomenys

Infrastruktūros tipas	Investicijų pasiūla, tūkst. Eur	Galimi pasiūlos finansavimo šaltiniai	Investicijų pasiūla pagal finansavimo šaltinius tūkst. Eur
Keliai	886 051,4	Komerciniai bankai	625 69,96
		TFI	97 106,17
		ES + BF	626 548,95
		Kitos lėšos	99 826,31
Geležinkeliai	923 097,0	Komerciniai bankai	35 332,67
		TFI	54 834,95
		ES + BF	353 806,35
		Kitos lėšos	479 123,08
Oro uostai	110 339,3	Komerciniai bankai	8 239,40
		TFI	12 787,22
		ES + BF	82 505,81
		Kitos lėšos	6 806,88
Vandens transportas	211 304,3	Komerciniai bankai	15 778,78
		TFI	24 488,06
		ES + BF	158 001,98
		Kitos lėšos	13 035,46
Viešasis transportas	267 739,8	Komerciniai bankai	19 993,01
		TFI	31 028,38
		ES + BF	200 201,46
		Kitos lėšos	16 517,00

2007-2013 m. finansiniu laikotarpiu transporto sektoriui iš ES struktūrinės paramos – Sanglaudos ir Europos regioninės paramos fondų - buvo skirta 1,5 mlrd. eurų.

Komercinių bankų finansavimas

Komercinių bankų finansavimas transporto sektoriui buvo apskaičiuotas remiantis prielaidomis dėl bendro komercinių bankų portfelio augimo prognozių ir transporto projektų finansavimo dalies bendrame komercinių bankų paskolų portfelyje. Atsižvelgiant į komercinių bankų apklausos metu gautą informaciją, transporto sektoriaus finansavimas sudaro apie 10 proc. viso viešosios sektoriaus infrastruktūrai tenkančio finansavimo portfelio. Remiantis komercinių bankų apklausų metu pateikta informacija, prognozuojamas bendro portfelio augimas iki 2020 metų yra pateikiamas lentelėje žemiau. Prognozė komercinių bankų finansavimui yra apskaičiuota remiantis prielaida, kad komercinių bankų portfelis kasmet auga 4 proc.

Lentelė 16. Pasiūlos prognozė

PROGNOZĖ											
Metai	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Iš viso 2014- 2020
Paskolos	-	177,0	73,6	120,4	125,2	130,2	135,4	140,9	146,5	152,3	951,0

Remiantis lentelėje pateiktais duomenimis, komercinių bankų finansavimas, prieinamas viešojo sektoriaus subjektams transporto sektoriaus projektams finansuoti, 2014-2020 metais sudaro apie 141,9 mln. Eur, o tai būtų 15 proc. bendros pasiūlos.

Tarptautinių finansų institucijų finansavimas

Tarptautinių finansų institucijų bendrojo portfelio augimo prognozės taip pat gali būti įvertinamos panašiu principu kaip ir komercinių bankų portfelio augimo, tačiau atsižvelgiant į tai, kad kiekviena tarptautinė finansų institucija vadovaujasi savo investavimo gairėmis, strategijomis remiamoms sritims, be to, remiamos sritys įvairių tarptautinių finansų institucijų ganėtinai skiriasi, finansavimo pasiūla transporto sektoriui buvo apskaičiuota įvertinant kiekvienos iš analizuojamų tarptautinių finansų institucijų remiamas sritis, planuojamas finansavimo apimtis ir kitą apklausų metu pateiktą informaciją.

Vieną iš keturių nagrinėtų tarptautinių finansų institucijų (Europos Tarybos vystymo bankas) transporto sektoriaus projektus remia ne tiesiogiai arba tokių projektų nefinansuoja, todėl šios institucijos finansavimas transporto sektoriaus projektams nėra analizuojamas.

Europos plėtros ir rekonstrukcijos bankas

Transporto sektoriaus plėtra leidžia verslui pasiekti tiekėjus ir rinkas, skatina ekonomikos diversifikaciją ir regioninę integraciją ir tokiu būdu yra vienas pagrindinių ekonomikos augimą ir perėjimą prie rinkos ekonomikos užtikrinančių faktorių.

2009-2013 m. laikotarpiu ERPB investicijos transporto sektoriuje kiekvienais metais viršijo 1 mlrd. Eur ribą. 2013 m. buvo pasirašyti 24 sandoriai dėl 1,1 mlrd. Eur. 60 proc. projektų neturėjo valstybės garantijų arba valstybė garantavo tokiomis sąlygomis, jog laiduotojui nevykdant įsipareigojimų bankas negalėjo pagreitinti, sustabdyti arba atšaukti bet kokią kitą paskolą arba garantiją tarp ERPB ir susijusios institucijos. Projektai aprėpė tiek santykinai nedideles investicijas, tiek dideles, 100 mln. Eur viršijančias paskolas.

Geležinkelių sektoriuje 2013 m. ERPB koncentravosi ties investicijomis į geležinkelių infrastruktūrą ir operatorius, riedmenų atnaujinimą ir keleivių pervežimui skirtų priemonių gamybos įrangą. Taip pat buvo finansuojamas energijos efektyvumo technologijų diegimas.

Banko veikla kelių transporto sektoriuje koncentravosi ties pagrindinių kelių koridorių ir regioninių kelių rekonstrukcija, skatinant regioninę integraciją ir didinant eismo saugos standartus.

Jūrų transporto sektoriuje daugiausiai buvo dirbama su intermodaliniais operatoriais – buvo stiprinama infrastruktūra ir skatinamas prekybos augimas. Logistikos srityje bankas skatino integruotų paslaugų, apimančių transportą, sandėliavimą ir krovinių valdymą, kūrimąsi. Aviacijos sektoriuje bankas finansavo oro navigacijos sistemos atnaujinimą ir tobulinimą, pakilimo tako dangą ir saugos įrangą.

2013 m. spalio mėn. ERPB patvirtino naują transporto sektoriaus strategiją⁸, kuri nustato pagrindines investicijų kryptis transporto sektoriuje: 1) rinkos principais paremto transporto sektoriaus kūrimas – bus skatinamas efektyvumas, orientacija į rinką, finansinis tvarumas, skatinama privataus sektoriaus transporto paslaugų rinka bei dalyvavimas plėtojant transporto infrastruktūrą (koncesijos būdu); 2) tvaraus transporto plėtra – bus plėtojami tvaraus transporto tinklai; 3) veiklų įvairovės plėtra – daugiau dėmesio bus skiriama logistikos ir intermodalinio krovinių pervežimo, geležinkelių stočių plėtros, tarp miestinių autobusų paslaugų modernizavimo sritims.

Investicijos į miestų transportą 2013 m. sudarė 45 proc. visų savivaldybių ir aplinkosaugos infrastruktūros sektoriaus investicijų. 2013 m. buvo pasirašytos devynios sutartys dėl 253 mln. Eur investicijų (2012 m. – 191 mln. Eur). Šios srities projektai skirti mažinti šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimą remiant ekologiškas transporto rūšis. ERPB taip pat investavo į modernias viešojo transporto sistemas, tokias kaip greitieji keltai ar elektroninių bilietų paslaugos, kurios skatina žmones naudotis viešuoju transportu, o ne asmeniniais automobiliais.

Vertinant prognozes ERPB investicijoms, transporto sektorius ERPB bendrame paskolų portfelyje sudaro apie 13,5 proc. Remiantis praėjusių kelių metų duomenimis dėl naujų išduotų paskolų, bendras EBRD finansavimas per 2014-2020 m. periodą galėtų sudaryti iki 101,4 mln. Eur, iš kurių transporto sektoriui tektų apie 13,5 proc., tai sudaro apie 13,7 mln. Eur.

Europos investicijų bankas

Europos investicijų bankas finansuoja transporto sektoriaus projektus.

Transporto sektoriuje EIB siekia kurti ekologišką ir tvarią infrastruktūrą. 2013 m. Europoje EIB investavo 5,3 mlrd. Eur. į saugią kelių infrastruktūrą, 3,6 mlrd. Eur į geležinkelių sektorių, 2,9 mlrd. Eur. į miestų transporto projektus, 212 mln. Eur. į jūrų transporto projektus ir 511 mln. Eur. į oro transportą.

2013 m. spalio mėn. ES patvirtino naują transporto infrastruktūros strategiją⁹, kuri ateityje bus pagrindinė gairė plėtojant EIB veiklą šiame sektoriuje. Strategija nustatė devynis pagrindinius transporto koridorius Europos Sąjungoje, kurių pagrindu bus formuojamas Europos Sąjungos transporto tinklas¹⁰.

Miestų plėtros sektoriuje 2013 m. EIB investavo 4,2 mlrd. Eur. į miestų plėtrą, atnaujinimą ir sveikatos priežiūros projektus: 7 metro projektus, 2 miestų geležinkelio projektus, 5 tramvajų projektus, 2 lengvojo geležinkelio projektus, 4 miestų kelių tinkle projektus.

2009-2013 m. periodu transporto projektų finansavimas bendrame EIB paskolų portfelyje sudarė 20%.

Europos investicijų bankas 2009-2013 m. laikotarpiu gan aktyviai teikė finansavimą įvairių sektorių projektams. Ataskaitose teigiama, kad EIB 2009-2013 m. suteikė apie 1,5 mlrd. eurų paskolų. Detalesni duomenys apie šias suteiktas paskolas nebuvo prieinami, todėl buvo nagrinėjama tik EIB suteikta paskola Finansų ministerijai (1,063 mlrd. eurų) bendrajam finansavimui užtikrinti finansuojant projektus transporto, energetikos, aplinkosaugos, inovacijų ir kitose srityse pagal 2007-2013 m. laikotarpio ESI fondų veiksmų programas. Sutartyje su EIB dėl paskolos suteikimo taip pat yra numatyta galimybė pagal banko nustatytas sąlygas dalį paskolos lėšų perskolinti pareiškėjo/galutinio paramos gavėjo indėliui, įgyvendinant ES struktūrinių fondų finansuojamus projektus, užtikrinti.¹¹ Taigi dalis šios paskolos buvo perskolinta pareiškėjams: 2009-2013 m. laikotarpiu ši suma siekė apie 135 mln. eurų.

⁸ <http://www.ebrd.com/downloads/sector/transport/transport-strategy.pdf>

⁹ http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/news/ten-t-corridors_en.htm

¹⁰ Europos investicijų bankas, 2013 m. veiklos ataskaita

¹¹ http://www.finmin.lt/web/finmin/paskol_perf

Remiantis LR finansų ministerijos pateikta informacija, 2014-2020 m. programavimo periodu planuojama pasirašyti dar vieną paskolos sutartį su EIB, kurios suma galėtų siekti iki 1,3 mlrd. eurų. Planuojama, kad iš EIB paskolos pareiškėjams bus perskolinama apie 55 proc. sumos, kurią turi užtikrinti projektų vykdytojai kaip nuosavą indėlį, tai sudarytų apie 543,465 mln. eurų visos paskolos sumos.

Atsižvelgiant į LR finansų ministerijos preliminarius duomenis dėl EIB paskolos perskolavimo pareiškėjams pagal skirtingus tematinis tikslus, susisiekimo sektoriui planuojama suma siekia 154,360 mln. eurų.

Šiaurės investicijų bankas

Bankas finansavo projektus, kurie skatino transporto, logistikos ir komunikacijų efektyvumą. Investicijos buvo nukreiptos į geležinkelių infrastruktūrą ir riedmenis, kelių statybą ir uostus. Kita svarbi sritis buvo investicijos į transporto infrastruktūrą.

Lentelėje (žr. Lentelę žemiau) pateikia informacija apie NIB investicijų infrastruktūros, transporto ir telekomunikacijų sektoriuje apimtis 2008-2013 m. laikotarpiu. NIB investicijos infrastruktūros, transporto ir telekomunikacijų sektoriuje siekė 474 mln. Eur. arba 26 proc. visų 2013 m. paskolų, iš kurių apie 20 proc. teko transporto projektams.

Lentelė 17. Šiaurės investicijų banko pasirašytų sutarčių vertė infrastruktūros, transporto ir telekomunikacijų sektoriuje ir dalis nuo visų pasirašytų sutarčių 2008-2013 m.

	2008	2009	2010	2011	2012 ¹²	2013
Pasirašyta sutarčių (mln. Eur.)	527	252	216	770	744	474
Dalis nuo visų pasirašytų sutarčių vertės atitinkamais metais (proc.)	19,5	18	12	30	31	26

Šaltiniai: NORDIC INVESTMENT BANK Annual Report 2013, NORDIC INVESTMENT BANK Annual Report 2012, NORDIC INVESTMENT BANK Annual Report 2011, NORDIC INVESTMENT BANK Annual Report 2010, NORDIC INVESTMENT BANK Annual Report 2009, NORDIC INVESTMENT BANK Annual Report 2008.

2013 m. NIB investicijų infrastruktūros, transporto ir telekomunikacijų sektoriuje apimtys ženkliai sumažėjo. Tiesa, stebimas ir bendrų banko veiklos apimčių mažėjimas (nuo 2.366 mln. Eur. iki 1.810 mln. Eur.) išskyrus finansų institucijų ir MVĮ finansavimą (2013 m. padidėjo nuo 198 iki 230 mln. Eur.). Tokia situacija gali būti nulemta ir geresnės kokybės projektų pasiūlos konkrečiais metais, kadangi oficialiuose banko dokumentuose/pranešimuose nėra minimas NIB noras mažinti infrastruktūros, transporto ir telekomunikacijų srities finansavimą.

Projektų pavyzdžiai: 20 mln. Eur. paskola 10 m. laikotarpiui AS Tallinna Vesi (Estija) (2014 m. gegužės 27 d.), skirta atnaujinti geriamojo vandens ir nuotekų tinklą, 30 mln. Eur. paskola 15 m. laikotarpiui City of Lahti (Suomija) (2014 m. kovo 10 d.), skirta autobusų ir krovinių terminalo statyboms bei dviejų mokyklų infrastruktūrai, 120,5 mln. Eur. paskola 25 m. laikotarpiui Ryfast AS (Norvegija) (2014 m. kovo 6 d.), skirta dviejų povandeninių tunelių statybai.

Šiaurės investicijų banko finansavimas Lietuvoje sudarė ganėtinai nedidelę dalį bendrame finansavimo portfelyje. Infrastruktūros, transporto ir telekomunikacijų sektoriuje suteiktos paskolos Lietuvoje 2007-2013 m. laikotarpiu pavaizduota lentelėje žemiau. Vis dėlto būtent šiam sektoriui teko didžiausia finansavimo dalis iš viso Lietuvos finansuotų projektų portfelio (žr. lentelę žemiau).

¹² 2008-2011 m. metinėje ataskaitoje nurodomas transporto, logistikos ir komunikacijų sektorius. Infrastruktūra nėra išskiriama kaip atskiras sektorius.

Lentelė 18. Pasirašytų paskolų sutarčių Lietuvoje 2007-2013 m. laikotarpiu skaičius ir vertė pagal sektorius.

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2007-2013
Energetikos ir aplinkos sektorius								
Sutarčių skaičius (vnt.)	-	2	1	-	-	-	1	4
Sutarčių vertė (mln. Eur.)	-	25	100	-	-	-	22	147
Infrastruktūros, transporto ir telekomunikacijų sektorius								
Sutarčių skaičius (vnt.)	-	-	2	1	1	2	2	8
Sutarčių vertė (mln. Eur.)	-	-	35	20	9,6	42,5	154	261,1
Finansinių institucijų ir MVĮ sektorius								
Sutarčių skaičius (vnt.)	1	-	-	-	-	-	-	1
Sutarčių vertė (mln. Eur.)	5,5	-	-	-	-	-	-	5,5

Keliai šiuo metu yra finansuojami iš dviejų pagrindinių šaltinių: biudžeto surinktų lėšų, kurios tvirtinamos kaip KPPP, bei Europos Sąjungos skiriamos paramos.

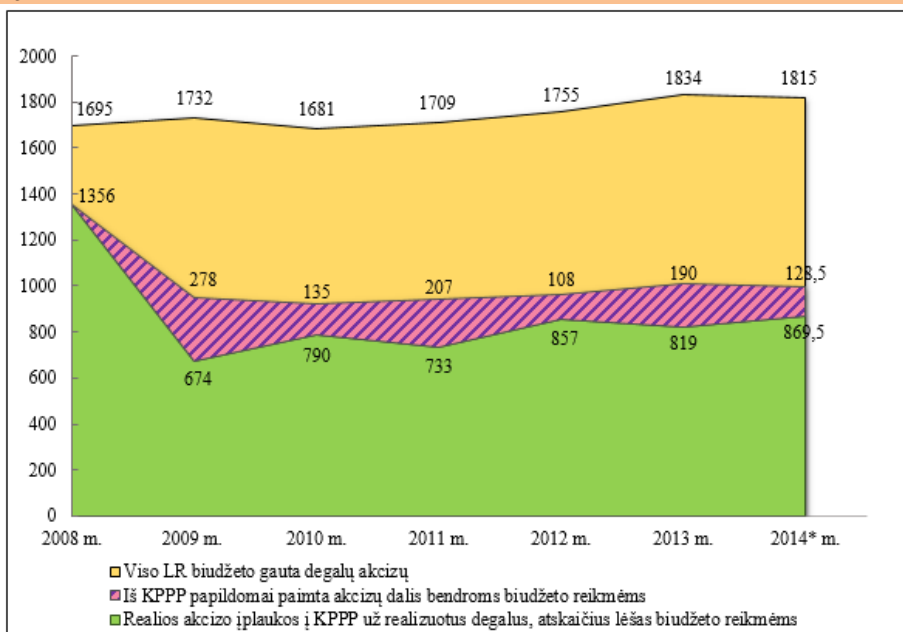
Valstybės biudžeto lėšos

Valstybės biudžeto lėšomis per 2014-2016 m. numatoma remti transporto infrastruktūra apima susisiekimo geležinkeliais, civilinės aviacijos veiklos priežiūra bei skrydžių saugos ir saugumo, susisiekimo vandens keliais ir infrastruktūros plėtrą ir susisiekimo valstybinės ir vietinės reikšmės keliais užtikrinimą. Šioms veikloms iš viso numatoma skirti apie 0,117 mln. Eur¹³. Kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatyme nustatyti programos finansavimo šaltiniai:

- dalis akcizo pajamų, gautų už realizuotą benziną ir dyzelinius degalus bei energetinius produktus, kurie pagaminti iš biologinės kilmės medžiagų ar su jų priedais ir skirti naudoti kaip variklių degalai;
- dalis akcizo pajamų, gautų už realizuotas suskystintas dujas, skirtas automobiliams;
- mokestis už Lietuvos Respublikoje įregistruotas krovines transporto priemones;
- Lietuvos Respublikoje, ES ir užsienio šalyse, įregistruotų transporto priemonių savininkų ar valdytojų naudotojo mokestis (Vinjetės);
- mokestis už važiavimą keliais Lietuvos Respublikoje ir užsienio šalyse, tarp jų ir Europos Sąjungos valstybėse narėse įregistruotomis didelėmis transporto priemonėmis (jų junginiais),
- mokestis už eismo ribojimą;
- juridinių, fizinių asmenų bei užsienio valstybių tikslinės lėšos;
- lėšos iš sumokėtų ar išieškotų baudų už nustatyto greičio viršijimą.

¹³ Neįtraukta „Transporto ir ryšių politikos įgyvendinimas“ ir „Informacinės visuomenės plėtra“

Paveikslas 11. Realiai pervedama akcizo pajamų dalis, atskaičius iš programos bendroms biudžeto reikmėms skiriamą dalį, mln. Lt¹⁴



ES struktūriniai fondai ir kitos finansavimo galimybės

Transporto srityje Europos Sąjungos struktūrinių fondų lėšomis planuojama gerinti transporto jungtis. 2014–2020 m. ES struktūrinės paramos veiksmų programos projekte nustatyta, jog investicijos į transporto sektorių finansuojamos Sanglaudos fondo ir Europos regioninės plėtros fondo lėšomis ir planuojamos pagal 6-ąjį prioritetą „Darniojo transporto, pagrindinių tinklų infrastruktūros skatinimas“. Iš viso Susisiekimo ministerijos asignavimai transporto sektoriui siekia net 1,279 mlrd. Eur (ES+BF lėšos).

Margaritos fondo mechanizmas

Įkurtas pagal Liuksemburgo įstatyminę bazę Margaritos fondas yra pan-Europinė iniciatyva, kuri siekia katalizuoti infrastruktūros investicijas į esmines ES politikos kryptis klimato kaitos, energetinio saugumo ir TEN-T tinkle srityse. Šis fondas turėtų tapti pavyzdžiu kitiems panašiams fondams ES, siekiant sujungti investicijų grąžos siekį su viešųjų poreikių tenkinimo tikslais. Tai pirmoji Europos pirmaujančių finansinių institucijų jungtinė iniciatyva, aktyviai remiama EK kaip viena iš Europos Ekonominio atsigavimo plano iniciatyvų. Šiuo fondu ketinama remti įmones, valdančias TEN-T tinklams priklausančios infrastruktūros dalis ir atsinaujinančios energijos šaltinius. Fondas ketina skirti ilgalaikes investicijas (20 metų), kurios turėtų būti pilnai panaudotos per ketverius metus. Daugumą investicijų numatoma skirti „žalioms“ iniciatyvoms. Fondo investitoriai ir kitos ilgalaikių kreditų organizacijos ketina įsteigti Skolų ko-finansavimo iniciatyvą paskoloms iki 5 milijonų, taip suteikdamos papildomą finansinę paramą projektams į kuriuos investuoja „Margarita“. „Margarita“ fondo dydis – 100 mln. Eur. Iki šiol į Lietuvą nebuvo investuota pagal šią iniciatyvą, todėl ši suma nėra įtraukiama į pasiūlą¹⁵.

TENT-T projektų finansavimas

Transeuropinio transporto tinklo TEN-T plėtra siekiama šių tikslų: 1) integruoti nacionalinį tinklą ir subalansuoti įvairių transporto rūšių - geležinkelių bei sausumos ir jūrų kelių – plėtrą; 2) sujungti

¹⁴ KELIŲ TRANSPORTO INFRASTRUKTŪROS FINANSAVIMAS, LIETUVOJE: PROBLEMŲ IR TOBULINIMO GALIMYBIŲ ANALIZĖ Samanta Minkutė, Vaida Bardauskaitė, Šiaulių universitetas, Socialinių mokslų fakultetas

¹⁵ <http://www.margueritefund.eu/fund-overview/investments/>

periferinius ES regionus su centru; 3) užtikrinti gerą susisiekimą su ES kaimyninėmis valstybėmis; 4) padidinti transporto tinklų saugumą ir efektyvumą.

Reikalavimai TEN-T projektams

Prioritetiniai projektai atrenkami atsižvelgiant į magistralės svarbą. Projektai turi atitikti šiuos kriterijus: 1) magistralė yra daugiausiai naudojama, labiausiai apkrauta, yra svarbi tarptautiniams mainams ir susisiekimui, 2) stiprina regionų integraciją ir sanglaudą, 3) efektyviai sprendžiamas transporto srutų, ypač kertant sieną, valdymas, 4) projektas ekonomiškai efektyvus.

TENT –T tinklas finansuojamas iš ERPF (Europos regioninės plėtros fondo) ir SF (sanglaudos fondo).

Paveikslas 12. TEN-T finansavimas

TEN-T finansavimas Lietuvoje

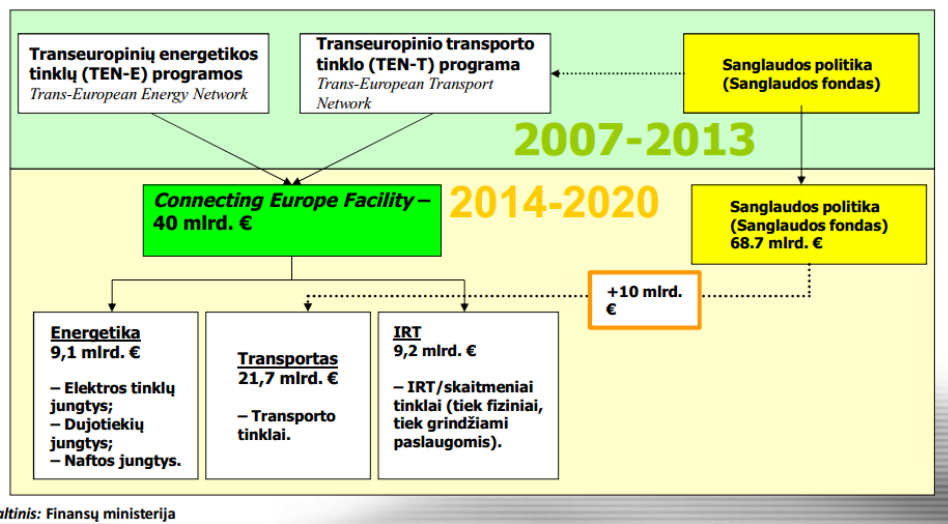
Instrumentas	Naudojimas praktika LT	Priežastis	ES matymas
Struktūrinė parama	Labai naudota SF	Pakanka ekonominio gyvybingumo, didelis intensyvumas	Riboti
Nacionalinės lėšos arba infrastruktūros valdytojų lėšos	Naudojamas ne pagal poreikį, o pagal resursus	Resursai riboti, naudojami infrastruktūros priežiūrai ir atstatymui, bet ne plėtrai ir parametų gerinimui	Nuosaikus požiūris
PPP	Nenaudotas	Silpni biurokratai, visuomenė nepasitiki, finansinis negyvybingumas	Skatinti
TEN-T fondas	Beveik nenaudotas	5~20 proc. finansavimo intensyvumas yra kita alternatyva	Skatinti

Connecting Europe Facility (CEF¹⁶)

Europos Komisija naują daugiametę finansinę Europos infrastruktūros tinklų priemonę (Connecting Europe Facility, CEF), skirtą remti Europos transporto, energetikos ir skaitmeninius tinklus, pasiūlė dar 2011 m.

¹⁶ http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/project-funding/cef_en.htm;

Europos infrastruktūros tinklų priemonė (angl. *Connecting Europe Facility*)



Paramos būdai: inovatyvios finansinės priemonės (paskolos, garantijos, obligacijos) – 1 mlrd. Eurų (po jais papuola „Margaritos fondas“, LGTT ir PBI), subsidijos (angl. grants) – 8.1 mlrd. Eurų CEF Lietuvai numatyta skirti 497,86 mln. Eur, iš kurių kelių subsektoriui 48,1 mln. Eur, o geležinkelio – 499,9 mln. Eur.

The Europe 2020 Project Bond Initiative - Innovative infrastructure financing (PBI¹⁷)

Projektų obligacijų yra Europos Komisijos ir EIB iniciatyva, skirta skatinti kapitalo rinkos finansavimą didelio masto infrastruktūros plėtrai (TEN-T ir TEN-E). Ši iniciatyva suteikia galimybę pritraukti privačius investuotojus, pasitelkiant viešąją ir privačiąją partnerystę, taip pat ir kitų finansuotojų, tokių kaip draudimo įmonės ir pensijų fondai. Tokiu būdu bus pagerinta kredito kokybė.

Subordinuota paskola, ar projektų obligacijų kredito vertės padidinimas (PBCE) gali vykti iš bankinės paskolos, su Europos Komisijos parama ir rėmėju. Tai gali būti kredito linija, kuria būtų galima pasinaudoti, jei projekto pajamų nepakanka siekiant užtikrinti aukšto rango skolos aptarnavimą. Pačios obligacijos bus leidžiamos vykdytojų, o ne banko ar konkrečios valstybės narės. Parama bus teikiama per visą projekto įgyvendinimo laikotarpį, įskaitant kūrimo etapą. Tinkami projektai turi pasiekti finansinę paramą nuo dabar iki 2016 pabaigos. Šiame etape finansuojama 230 mln. eurų ES biudžeto lėšų iš nepanaudotų biudžeto pagal esamas programas. Tai turėtų sudaryti EIB galimybes finansuoti infrastruktūros projektus, kurių vertė daugiau kaip 4 mlrd. trijuose sektoriuose. Pasak Europos Komisijos, Europos Sąjungos investicijos į infrastruktūrą turi atitikti strategijos „Europa 2020“ tikslus ir galėtų pasiekti iki 2 trilijonų eurų į transporto sektorių (TEN-T), energetikos (TEN-E) ir informacijos ir ryšių technologijų (IRT)¹⁸.

LGTT (Loan Guarantee Instrument for Trans-European Transport Network Projects)

LGTT – inovatyvi finansinė priemonė TEN-T projektams sukurtas ir įdiegtas EK ir EIB (Europos investicijų bankas) iniciatyva. Šios priemonės paskirtis – įtraukti privataus sektoriaus lėšas finansuoti Europos transporto infrastruktūros plėtrai ankstyvose, rizikingose projekto stadijose. Šia priemone siekiama

¹⁷ <http://www.eib.org/products/project-bonds/index.htm>;

¹⁸ <http://www.eib.org/products/project-bonds/>;

padengti rizikingus projektus susijusius su transeuropinio tinklo plėtra. Garantijos transporto infrastruktūrai paprastai užtikrina daugiausiai 10% paskolos (20% išimtiniais atvejais). Vienam projektui garantija negali būti didesnė kaip 200 mln. eurų. Ši parama žymiai padidina kredito kokybę, kadangi LGTT yra mezanino tipo fondas, kurio dydis 1 mlrd. eurų. Tai reiškia, jog galima prisiimti įsipareigojimus 20 mlrd. eurų paskoloms.

Horizontas 2020

Siekdama skatinti ekonomikos augimą ir darbo vietų kūrimą Komisija siūlo investuoti 80 mlrd. Eur į mokslinius tyrimus ir inovacijas. „Horizontas 2020“ bus ypač naudingas ES transporto sektoriui: transporto srities moksliniams tyrimams ir inovacijoms numatyta 6,3 mlrd. Eur. Tačiau ši EK iniciatyva neremia infrastruktūros plėtros, o remia tik mokslinius tyrimus.

Investavus į projektą „Išmanios, netaršios ir integruotos transporto sistemos“ bus lengviau siekti itin svarbaus 2011 m. Baltojoje knygoje dėl transporto užsibrėžto tikslo – iki 2050 m. 60 % sumažinti transporto priemonių išmetamo anglies dioksido kiekį. „Horizonto 2020“ veiksmais transporto srityje taip pat bus siekiama paspartinti perspektyviausių inovacijų diegimą.

2014–2015 m. transportui numatyta beveik 1,5 mlrd. Eur. Už tas lėšas bus sprendžiami uždaviniai, susiję su:

- konkrečia transporto rūšimi (aviacija, geležinkeliais, keliais ir vandens transportu);
- bendro pobūdžio judumo mieste problematika (projektas „CIVITAS 2020“), logistika; intelektinėmis transporto sistemomis ir paslaugomis, infrastruktūra;
- tokiais įvairioms sritims svarbiais klausimais kaip socialiniai, ekonominiai ir elgesio moksliniai tyrimai, perspektyvinė veikla ir parama, kuria siekiama didinti mažųjų ir vidutinių įmonių pajėgumą kurti ir diegti inovacijas.

Norėdama, kad diegimas vyktų sparčiai ir plačiai, Komisija ketina parengti lydimąsias politikos priemones ir investuoti „Horizonto 2020“ lėšas taip, kad būtų pasiekta sinergija su kitomis europinėmis, nacionalinėmis, regioninėmis ir vietos programomis, įskaitant Europos infrastruktūros tinklų priemonę (EITP).

Kad būtų įveiktas susiskaidymas ir taip paspartintas novatoriškų sprendimų įsitvirtinimas rinkoje, įgyvendinant „Horizontą 2020“ partnerystės ryšiai su transporto sektoriumi taps intensyvesni.

3. INVESTICIJŲ TRŪKUMO, RINKOS NEPAKANKAMUMO IR NEOPTIMALAUS INVESTAVIMO PRIEŽASČIŲ ĮVERTINIMAS

3.1 INVESTICIJŲ POREIKIO DYDŽIO NUSTATYMAS

Lentelė 19. Transporto sektoriaus bendro investicijų trūkumo įvertinimo duomenys

Infrastruktūros tipas	Investicijų paklausa, mln. Lt	Investicijų pasiūla, mln. Lt	Investicijų trūkumas (+), perteklius (-) tūkst. Lt
Keliai	1448,1	885,9	562,2
Geležinkeliai	2643,4	923,0	1720,3

Oro uostai	116,4	110,1	6,4
Vandens transportas	340,9	211,1	129,7
Viešasis transportas	300,6	267,6	33,0
VISO:	4849,4	2397,8	2451,6

3.2 RINKOS NEPAKANKAMUMO ĮVERTINIMAS

Keliai

- viešosios gerybės
- neigiami išoriniai veiksniai - taršos didėjimas, didelis kuro naudojimas, didelės laiko keliuose sąnaudos, brangūs didelio avaringumo keliuose padariniai, finansiniai ir ekonominiai nuostoliai
- ne visi didieji šalies miestai turi aplinkkelius, miestų gatvės nepritaikytos intensyviai transporto eismui;
- Nėra išsamios ir patikimos informacijos apie esamą vietinės reikšmės kelių ir gatvių būklę ir jos pokyčius;
- Nekoordinuojama visų suinteresuotų institucijų veikla vietinės reikšmės kelių ir gatvių priežiūros ir plėtros srityje, nėra aiškūs vietinių kelių plėtros prioritetai ir projektų pasirinkimo kriterijai;
- Esama vietinės reikšmės kelių ir gatvių finansavimo iš KPPP lėšų sistema nesudaro sąlygų efektyviai lėšų naudojimui; nesiremiama principais „teršėjas moka“ ir „naudotojas moka“;
- Integruotos transporto schemas nebuvimas, daugiaraščių jungčių trūkumas, nesukurti teisiniai ir organizaciniai pagrindai daugiaraščių transporto jungtims skatinti, nesukurtas mechanizmas keleivinio transporto kombinuotosioms paslaugoms organizuoti, koordinuoti ir plėtoti;
- plečiant transeuropinius tinklus, nepakankamai koordinuojami veiksmai su kaimyninėmis šalimis;
- Didelės kuro sąnaudos, neefektyvus kuro naudojimas dėl vairuotojų elgesio, eismo sutrikimų, seno automobilių parko, mažo alternatyvių kuro rūšių naudojimo;

Keliai yra finansuojami iš dviejų pagrindinių šaltinių: biudžeto surinktų lėšų, kurios tvirtinamos kaip KPPP, bei Europos Sąjungos skiriamos paramos.

Valstybiniai keliai:

Lietuvos valstybinių automobilių kelių tinklas yra susiformavęs ir šiuo metu kelių tankumas atitinka vartotojų poreikius, tačiau neatitinka techninių parametru, netenkina didėjančių transporto srautų poreikių ir neatitinka ES transporto infrastruktūros išsivystymo lygio. Tačiau tik 55 % degalų akcizo, sudarančio didžiąją pajamų, gaunamų už naudojamąsi keliais dalį, nukreipiama į KPPP finansavimą.

Vietinės reikšmės keliai

Valstybinio audito ataskaita „AR SUDARYTOS SĄLYGOS EFEKTYVIAI NAUDOTI VALSTYBĖS LĖŠAS, SKIRIAMAS VIETINĖS REIKŠMĖS KELIAMS IR GATVĖMS PRIŽIŪRĖTI IR MODERNIZUOTI ? 2013 m. spalio 31 d. Nr. VA-P-20-11-15

Vietinės reikšmės keliai ir gatvės yra savivaldybių nuosavybė, tačiau jų plėtra ir priežiūra daugiausia finansuojama valstybės lėšomis. Nors jas administruojančios institucijos imasi priemonių, kad jos būtų efektyviai naudojamos, tačiau tam nėra sąlygų dėl tam tikrų priežasčių:

- Nėra išsamios ir patikimos informacijos, galinčios atskleisti esamą vietinės reikšmės kelių ir gatvių būklę ir jos pokyčius, nes nebaigta šių kelių inventorizacija ir teisinis registravimas, nesukurta visą šalį apimanti vietinės reikšmės kelių būklės stebėsenos (monitoringo) sistema, nenustatomas ir neanalizuojamas realus šių kelių ir gatvių priežiūros ir plėtros finansavimas ir lėšų poreikis
- Nepakankamai koordinuojama visų suinteresuotų institucijų veikla vietinės reikšmės kelių ir gatvių priežiūros ir plėtros srityje, dėl to neužtikrinamas, projektų įgyvendinimo nuoseklumas
- Esama vietinės reikšmės kelių ir gatvių finansavimo iš KPPP lėšų sistema nesudaro sąlygų efektyviam lėšų naudojimui, nes esama finansuotinių projektų atrankos tvarka neužtikrina, kad finansavimas būtų skiriamas efektyviausiems projektams ir kad bent dėl dalies tikslinių lėšų konkuruotų skirtingos savivaldybės; KPPP lėšų skyrimo tvarka neskaitina lėšų gavėjų jas naudoti investicijoms, taip prailginant kelių naudojimo laiką; nereglamentuota „svarbių valstybei vietinės reikšmės kelių ir gatvių“ sąvoka, todėl savivaldybės savo nuožiūra sprendžia, koks vietinės reikšmės kelias gali pretenduoti gauti finansavimą iš KPPP ;
- Neišnaudojamos galimybės sumažinti vietinės reikšmės keliamis valstybės skiriamų lėšų poreikį, nes neoptimalūs KPPP lėšų skyrimo terminai vietinės reikšmės kelių savininkams; laiku (projektiniais terminais) nebaigti vietinės reikšmės kelių investiciniai projektai didina lėšų poreikį; savivaldybės neskatinamos vietinės reikšmės kelių ir gatvių priežiūrai skirti kuo daugiau savo lėšų

Geležinkeliai

- Viešosios gėrybės (public goods); nuostolingas keleivių vežimas vykdant socialinę funkciją
- Monopolija, infrastruktūrai ir paslaugoms
- Fiziškai susidėvėjusi geležinkelio infrastruktūra; nepakankamai išplėstas elektrifikuotų geležinkelio linijų tinklas; didelė tarša
- Geležinkelio transporto priklausomybė nuo Rusijos Federacijos krovinių tranzito politikos;
- Mažai jungčių su kitomis transporto priemonėmis, nesukurti teisiniai ir organizaciniai pagrindai daugiarūšiam transportui skatinti; nesukurtas mechanizmas keleivinio transporto kombinuotosioms paslaugoms organizuoti, koordinuoti ir plėtoti;
- Nesubalansuota su kaimyninėmis šalimis geležinkelio tarifų politika;
- Plečiant transeuropinius tinklus, nepakankamai koordinuojami veiksmai su kaimyninėmis šalimis;

Vandens transportas

- Klaipėdos jūrų uosto infrastruktūra mažai išnaudojama: nepritaikyta keleiviams aptarnauti; nepakankamos konteinerių terminalų galimybės (negalima priimti 3–4 kartos konteinerių vežimo laivų), Klaipėdos jūrų uosto akvatorijos gylis mažesnis nei konkuruojančiuose uostuose, nepakankamai veiksminga sąveika su kitu transportu
- Nepakankamai subalansuota Klaipėdos jūrų uosto infrastruktūros plėtra, mišrus valdymo modelis, politizuotas valdymas ir biurokratizuoti sprendimai, todėl investicijos naudojamos neefektyviai;
- Mažai daugiarūšių transporto jungčių, nesukurti teisiniai ir organizaciniai pagrindai kombinuotam transportui skatinti, nesukurtas mechanizmas keleivinio transporto kombinuotosioms paslaugoms organizuoti, koordinuoti ir plėtoti;
- Vandenių transportas nebeatitinka dabarties reikalavimų, pasenę vidaus vandenių uostai, pasenę laivai
- Didėjanti konkurencija kaimyninėse valstybėse plečiant jūrų transportą (uostus, logistikos centrus, jūrų greitkelius), ne visada sutampanti su Lietuvos interesais;

Oro transportas

- Mažas keleivių skaičius, ribotos oro bendrovių galimybės konkuruoti liberalizuotoje oro transporto rinkoje ir su „pigaus bilieto“ sistemos vežėjais;

- Tarptautinių oro uostų terminalai neatitinka Šengeno reikalavimų, pasenusios orlaivių tūpimo pagal prietaisus sistemos ir šviesos įrenginių sistemos tarptautiniuose oro uostuose;
- Mažai daugiarūšių transporto jungčių, nesukurti teisiniai ir organizaciniai pagrindai kombinuotam transportui skatinti, nesukurtas mechanizmas keleivinio transporto kombinuotosioms paslaugoms organizuoti, koordinuoti ir plėtoti;

Viešasis transportas

- Bloga viešojo transporto būklė ir didelis transporto priemonių atnaujinimo poreikis buvo akcentuoti Europos Komisijos pozicijoje dėl Lietuvos Partnerystės sutarties ir veiksmų programų. Taip pat buvo pažymėta, kad nėra išvystytos įvairios transporto rūšys, nėra viešojo transporto plėtros strategijų regioniniu ir vietos lygiu, o tarpmiestinis keleivių vežimo transportas nėra pakankamai integruotas. Būtinai turi būti išvystyta bendra multimodalinė viešojo transporto logistinė platforma.
- Neigiami išoriniai veiksniai - taršos didėjimas, didėlis ir neefektyvus kuro naudojimas, didelės laiko keliuose sąnaudos, brangūs didelio avaringumo padariniai, finansiniai ir ekonominiai nuostoliai
- Mažėjantis keleivių skaičius ir pajamos dėl demografinių ir ekonominių pokyčių
- Nesubalansuota miestų plėtra į priemiesčius, nesuderinta su viešojo transporto plėtros planais ir galimybėmis
- Vežimo kainų reguliavimas, nuolaidos tam tikroms grupėms
- Didelis vežėjų skaičius, susidėvėjęs miestų ir priemiesčių autobusų parkas, didelė paslaugos savikaina
- Miestų gatvės nepritaikytos intensyviai transporto eismui; transporto kamščiai didžiuosiuose šalies miestuose, stiprėjanti viešojo keleivinio transporto krizė dėl pavėluoto keleivinio transporto prisitaikymo prie persitvarkiusio gamybinių jėgų išsidėstymo bei pakitusios miestų ir gyvenviečių planinės situacijos;

3.3 NEOPTIMALIŲ INVESTAVIMO SITUACIJŲ ANALIZĖ

Kadangi transporto sektoriuje pasireiškia neefektyviai veikiančios rinkos problemos, toliau analizuojama- ar yra neoptimalių investavimo situacijų, t.y. ar transporto sektoriuje vykdoma investicinė veikla yra nepakankama. Neoptimalios investavimo situacijos yra tam tikras specifinis rinkos problemos tipas, kuriai spęsti labiausiai tinka FP. Neoptimalios investavimo situacijos pagrindžiamos jeigu yra investicijų trūkumas, kurio vien tik rinkos pajėgumais pašalinti nėra įmanoma, dėl šių priežasčių:

- Bankų politika nefinansuoja tokių sektorių;
- Trūksta kredito istorijos;
- Trūksta užstato;
- Riboti finansinių tarpininkų rizikos valdymo pajėgumai;
- Nėra patirties regioninėse rinkose ar FP veikloje, ir pan.

Lentelė 20. Transporto sektoriaus neoptimalių investavimo situacijų analizė

Infrastruktūros tipas	Gyvybingumo ir finansavimo nepakankamumo priežasčių analizė	Kiekybiškai įvertintas investicijų trūkumas ¹⁹ mln. Eur.
Keliai	<p>Investicijų trūkumas susidaro dėl nepakankamo degalų akcizo pajamų nukreipimo į KPPP finansavimą. Taip pat keliai ir ypač vietiniai keliai ir gatvės neatitinka techninių reikalavimų bei netenkina didėjančio transporto srautų poreikių. Taip pat dėl riboto metinio KPP lėšų srauto bei RKĮ negebėjimo pasiskolinti nėra galimybės įgyvendinti stambaus masto magistralinių kelių projektus. Ši investicijų spraga negali būti užpildyta privačiomis lėšomis dėl nepakankamai efektyvaus projektų finansavimo VPSP modelio pagalba panaudojimo. Finansinė priemonė galėtų paskatinti savivaldybes skirti vietinės reikšmės kelių ir gatvių techniniams parametrams pagerinti reikalingas lėšas.</p> <p>Išvada: Finansinė priemonė gali būti tinkama valstybės intervencija skatinanti savivaldybes investuoti į vietinės reikšmės kelių ir gatvių infrastruktūros pagerinimą. Nesant galimybių skirti didesnę dalį akcizo investicijoms į vietinės reikšmės kelius ir esant dabartinei padėčiai kai bankai nefinansuoja tokių projektų, finansinė priemonė galėtų padėti spręsti šią investicijų trūkumo problemą. Kitos galimos valstybės intervencijos pateiktos skyriaus pabaigoje.</p> <p>Šioje srityje pajamos generuojamos iš kelių fondo, taikant reguliuojamus tarifus. Investuojant yra vidutinės galimybės pritraukti privačius finansavimo šaltinius. Projektų skaičius ir replikavimo galimybės yra didelės. Bendras investicijų gyvybingumo potencialas yra vidutinis. Remiantis šiais parametrais bei privačių finansavimo šaltinių pasiūla, kiekybiškai įvertintas investicijų trūkumas, kuris galėtų būti padengtas taikant FP.</p> <p>Kiekybiškai įvertinto investicijų trūkumo dydis, tolimesnio vertinimo metu bus tikslinamas skaičiuojant investicijų pridėtinę vertę, nagrinėjant valstybės pagalbą, suderinamumą su kitomis valstybės intervencijomis ir vertinant privačių finansinių išteklių pritraukimo galimybes. Tikslinga tolimesniame vertinime apsvaistinti investavimo galimybes į bendrą Urbanistinės ir teritorinės plėtros fondą, orientuojantis į VP teminius tikslus, o ne į VP konkrečius uždavinius.</p> <p>Kiti galimi valstybės intervencijos būdai, gerinantys rinkos veikimą ir FP taikymo galimybes yra pateikta šio skyriaus pabaigoje.</p>	25
Geležinkeliai	<p>Geležinkelių rinka tiek infrastruktūros valdyje tiek paslaugų teikime yra monopolinė, kurią valstybė kontroliuoja, reguliuoja, teikia paslaugas ir palaiko pajamas.</p> <p>Išvada: Esant monopolinei rinkai ir neužtikrintam konkurencijos veikimui geležinkelio paslaugų teikime finansinė priemonė galėtų būti tinkama valstybės intervencija. Tačiau tolimesniame vertinime reiktų atkreipti dėmesį į tai kad, ji gali būti nukreipta tik į vieną valstybės valdomą įmonių grupę "Lietuvos geležinkeliai". Taip pat reiktų vertinti ir tikslingumą vystyti kitas efektyvesnes transporto rūšių keleivių pervežimo srityje, ypač ten kur geležinkelių paslaugos yra vykdomos neefektyviai ar yra dubliuojami maršrutai. Kitos galimos valstybės intervencijos pateikiamos skyriaus pabaigoje.</p> <p>Šioje srityje pajamos generuojamos iš tarifų ir biudžeto subsidijų, kurios ne pilnai yra sumokamos už patirtas sąnaudas keleivių pervežimo srityje. Investuojant yra didelės galimybės pritraukti privačius finansavimo šaltinius. Projektų skaičius ir replikavimo galimybės yra vidutinės. Bendras investicijų gyvybingumo potencialas yra vidutinis. Remiantis šiais parametrais bei privačių</p>	18

¹⁹ Kiekybiškai įvertintas investicijų trūkumas, kuriam padengti galėtų būti taikoma FP

	<p>finansavimo šaltinių pasiūla, kiekybiškai įvertintas investicijų trūkumas, kuris galėtų būti padengtas taikant FP.</p> <p>Kiekybiškai įvertinto investicijų trūkumo dydis, tolimesnio vertinimo metu bus tikslinamas skaičiuojant investicijų pridėtinę vertę, nagrinėjant valstybės pagalbą, suderinamumą su kitomis valstybės intervencijomis ir vertinant privačių finansinių išteklių pritraukimo galimybes. Tikslinga tolimesniame vertinime apsvarstyti investavimo galimybes į bendrą Urbanistinės ir teritorinės plėtros fondą, orientuojantis į VP teminius tikslus, o ne į VP konkrečius uždavinius.</p> <p>Kiti galimi valstybės intervencijos būdai, gerinantys rinkos veikimą ir FP taikymo galimybes yra pateikta šio skyriaus pabaigoje.</p>	
Vandens transportas	<p>Vandens transporto infrastruktūra yra susidėvėjusi ir labai mažai išnaudojama, trūksta jungčių su kitomis transporto jungtėmis. Reikėtų gerinti vidaus vandenų transporto sąveiką su kitomis transporto rūšimis – jūrų, kelių, geležinkelių. Tokio tipo infrastruktūros bankai nefinansuoja dėl didelio rizikingumo ir neužtikrinto pajamų srauto. Trūksta verslo modelio ir efektyviai veikiančių įmonių vandens transporto paslaugų srityje. Jūrų uosto infrastruktūros finansavimui ir plėtrai yra skiriamos tiek viešos lėšos tiek pritraukiama iš bankų ir tarptautinių finansinių institucijų.</p>	3
	<p>Išvada:</p> <p>Finansinė priemonė galėtų prisidėti prie kompleksiško plėtojimo valstybinės reikšmės vidaus vandenų infrastruktūros plėtojimo...</p> <p>Šioje srityje pajamos generuojamos iš vartotojų. Investuojant yra vidutinės galimybės pritraukti privačius finansavimo šaltinius. Projektų skaičius ir replikavimo galimybės yra mažos. Bendras investicijų gyvybingumo potencialas yra mažas. Remiantis šiais parametrais bei privačių finansavimo šaltinių pasiūla, kiekybiškai įvertintas investicijų trūkumas, kuris galėtų būti padengtas taikant FP.</p> <p>Kiekybiškai įvertinto investicijų trūkumo dydis, tolimesnio vertinimo metu bus tikslinamas skaičiuojant investicijų pridėtinę vertę, nagrinėjant valstybės pagalbą, suderinamumą su kitomis valstybės intervencijomis ir vertinant privačių finansinių išteklių pritraukimo galimybes. Tikslinga tolimesniame vertinime apsvarstyti investavimo galimybes į bendrą Urbanistinės ir teritorinės plėtros fondą, orientuojantis į VP teminius tikslus, o ne į VP konkrečius uždavinius.</p> <p>Kiti galimi valstybės intervencijos būdai, gerinantys rinkos veikimą ir FP taikymo galimybes yra pateikta šio skyriaus pabaigoje.</p>	
Viešasis transportas	<p>Daugelis autobusų parkų priklauso savivaldybėms, kurios neturi finansinių galimybių juos atnaujinti. Dėl nepakankamo priemiestinio ir miesto transporto koordinavimo priemiesčių gyventojai kasdienėms kelionėms taip pat renkasi asmeninį transportą. Daugėja automobilių, prastėja eismo sąlygos, mažėja gatvių pralaidumas, nelankstus įstaigų darbo grafikas, nekoordinuotas eismo organizavimas, dėl to didėja automobilių spūstys ne tik centrinėse miestų dalyse, bet ir pagrindinėse gatvėse, miestų prieigose.</p>	8
	<p>Išvada</p> <p>Kadangi viešojo transporto infrastruktūrai nėra skiriama pakankamai finansavimo tiek iš savivaldybių tiek ir iš bankų, todėl finansinė priemonė kaip papildoma valstybės intervencijos forma galėtų prisidėti prie viešojo transporto infrastruktūros plėtros. Šioje rinkoje yra nusistovėjęs verslo modelis ir yra veikiančių įmonių tačiau jos veikia mažose vietinės monopolijos rinkose. Europos miestų patirtis rodo, kad vykdomi konkursai padeda pagerinti viešojo transporto paslaugų kokybę, sumažina vežimo kainą.</p> <p>Šioje srityje pajamos generuojamos iš vartotojų, miestų viešajam transportui taikant reguliuojamus tarifus. Investuojant yra vidutinės galimybės pritraukti privačius finansavimo šaltinius. Projektų skaičius ir replikavimo galimybės yra didelės. Bendras investicijų gyvybingumo potencialas yra vidutinis. Remiantis šiais parametrais bei privačių finansavimo šaltinių pasiūla, kiekybiškai įvertintas investicijų trūkumas, kuris galėtų būti padengtas taikant FP.</p> <p>Kiekybiškai įvertinto investicijų trūkumo dydis, tolimesnio vertinimo metu bus</p>	

	<p>tikslinamas skaičiuojant investicijų pridėtinę vertę, nagrinėjant valstybės pagalbą, suderinamumą su kitomis valstybės intervencijomis ir vertinant privačių finansinių išteklių pritraukimo galimybes. Tikslinga tolimesniame vertinime apsvaistyti investavimo galimybes į bendrą Energijos efektyvumo fondą ir/ar Urbanistinės ir teritorinės plėtros fondą, orientuojantis į VP teminius tikslus, o ne į VP konkrečius uždavinius.</p> <p>Kiti galimi valstybės intervencijos būdai, gerinantys rinkos veikimą ir FP taikymo galimybes yra pateikta šio skyriaus pabaigoje.</p>	
<p>Oro transportas</p>	<p>Būtina koordinuotai atnaujinti tarptautinių transeuropinio transporto (toliau – TEN-T) tinklo oro uostų veiklai būtiną infrastruktūrą, užtikrinti efektyvų ir darnų jos naudojimą, gerinti aplinkosaugos, skrydžių saugos ir aviacijos saugumą ir plėtoti pajėgumus. Orlaivių riedėjimo takai ir oro uostų peronų dangą susidėvėję. Reikia atnaujinti Vilniaus oro uosto kilimo ir tūpimo taką ir signalines žiburių sistemas, taip pat būtina įdiegti naujausius ES teisės aktų reikalavimus atitinkančią aviacijos saugumo įrangą, modernizuoti visų oro uostų perimetrų aptvėrimo sistemas, kai kuriuose iš jų atnaujinti teritorijos aplinkkelius, kintantiems poreikiams pritaikyti terminalų infrastruktūrą. Be to, pasenusi šalies bendrosios aviacijos aerodromų infrastruktūra – labai prasti ar visai neįrengti privačiuojujamieji keliai, orlaivių peronai, gruntiniai ar asfaltuoti kilimo ir tūpimo takai, trūksta skrydžių valdymo ar navigacijos įrangos.</p> <hr/> <p>Išvada:</p> <p>Finansinė priemonė galėtų prisidėti prie reikiamų lėšų sugeneravimo šio tipo infrastruktūrai, tačiau pagrindinė problema išliktų projektų finansinis gyvybingumas, kuris šio tipo infrastruktūrai yra vidutiniškas. Taip pat nedidelis multiplikavimo efektas.</p> <p>Kad infrastruktūros išnaudojimas yra nepakankamas ir sukuriama perteklinė infrastruktūra atskleidė ES audito rūmų vertinimas, kuriame buvo tiriamos ES investicijos į 20 oro uostų.</p> <p>Šioje srityje pajamos generuojamos iš tarifų už oro uostų paslaugas. Investuojant yra mažos galimybės pritraukti privačius finansavimo šaltinius. Projektų skaičius ir replikavimo galimybės yra vidutinės. Bendras investicijų gyvybingumo potencialas yra mažas. Remiantis šiais parametrais bei privačių finansavimo šaltinių pasiūla, kiekybiškai įvertintas investicijų trūkumas, kuris galėtų būti padengtas taikant FP.</p> <p>Kiekybiškai įvertinto investicijų trūkumo dydis, tolimesnio vertinimo metu bus tikslinamas skaičiuojant investicijų pridėtinę vertę, nagrinėjant valstybės pagalbą, suderinamumą su kitomis valstybės intervencijomis ir vertinant privačių finansinių išteklių pritraukimo galimybes. Tikslinga tolimesniame vertinime apsvaistyti investavimo galimybes į bendrą Urbanistinės ir teritorinės plėtros fondą, orientuojantis į VP teminius tikslus, o ne į VP konkrečius uždavinius.</p> <p>Kiti galimi valstybės intervencijos būdai, gerinantys rinkos veikimą ir FP taikymo galimybes yra pateikta šio skyriaus pabaigoje.</p>	<p>1</p>

Toliau pateikiamos kitos galimos valstybės intervencijos formos susisiekimo sektoriuje, gerinančios rinkos veikimą ir FP panaudojimo galimybes, pagal keturis pagrindinius intervencijos į laisvą rinką tipus:

- **Reguliavimas**

- Sukurti vietinės reikšmės kelių ir gatvių būklės stebėsenos sistemą, įgalinančią analizuoti realų šių kelių ir gatvių priežiūros ir plėtros finansavimo ir lėšų poreikį;
- Peržiūrėti KPPP lėšų skyrimo tvarką, projektų atrankos tvarką, „svarbių valstybei vietinės reikšmės kelių ir gatvių apibrėžimą“;
- Koordinuoti veiksmus su kaimyninėmis šalimis plečiant transeuropinius tinklus;

- Sukurti teisinius ir organizacinius pagrindus daugiarūšiam transportui skatinti;
- Sukurti mechanizmą keleivinio transporto kombinuotosioms paslaugoms organizuoti, koordinuoti ir plėtoti;
- Suderinti su kaimyninėmis šalimis geležinkelio tarifų politiką.
- **Finansavimą**
 - Skatinti savivaldybes skirti daugiau savo lėšų vietinės reikšmės kelių ir gatvių priežiūrai;
 - Investuoti į susidėvėjusios infrastruktūros palaikymą;
 - Plėsti elektrifikuotų geležinkelių linijų tinklą;
 - Finansuoti tarptautinių oro uostų terminalų atitiktį Šengeno reikalavimams (pasenusios orlaivių tūpimo pagal prietaisus sistemos ir šviesos įrenginių sistemos tarptautiniuose oro uostuose);
 - Investuoti į viešojo transporto priemonių atnaujinimą;
 - Pritaikyti miesto gatves viešajam transportui, mažinančias laiko keliuose sąnaudas ir neefektyvų kuro naudojimą.
 - Užtikrinti pakankamas kompensacijas vežėjams, kad jie nepatirtų nuostolių.
- **Gamybą (paslaugų teikimą)**
 - Užtikrinti visų suinteresuotų institucijų veiklą vietinės reikšmės kelių ir gatvių priežiūros ir plėtros srityje, dėl to neužtikrinamas, projektų įgyvendinimo nuoseklumas;
 - Perduoti vietinės reikšmės kelių ir gatvių priežiūra VPSP būdu atrinktiems operatoriams;
 - Geležinkelių tinklo infrastruktūros valdymo perdavimas VPSP būdu atrinktam partneriui;
 - Atsisakyti nuostolingų keleivių vežimo jei yra dubliuojami autobusų maršrutai, kuriais pervežti keleivius kainuoja pigiau;
 - Subalansuoti jūrų uosto valdymą, pereinant nuo administracinio-politinio prie ekonominio uosto valdymo principo;
 - Skatinti uoste veikiančių įmonių dalyvavimą uosto investicinių projektų planavime ir vykdyme bei sumažinti apribojimus įmonėms, kurios nuomojasi uosto žemę ir nori plėsti savo veiklą – panaikinti subnuomos draudimus, įvertinti koncesinių susitarimų galimybę, „atristi“ nuomos mokesčių nuo krovos apimčių ir nuomos terminų, neriboti infrastruktūros modernizavimo;
 - Keleivių vežimo paslaugas pirkti VPSP būdu;
 - Vietinio viešojo transporto organizavimo ir finansavimo funkcijas stambinti jas perduoti regionų centrams.
 - Didinti viešojo transporto sistemos patrauklumą keleiviams, tobulinti šios sistemos valdymą ir plėtrą.
- **Pajamų palaikymą.**
 - Didinti keleivių skaičių, didinti daugiarūšių transporto jungčių, nesukurtas mechanizmas keleivinio transporto kombinuotosioms paslaugoms organizuoti, koordinuoti ir plėtoti;
 - Skatinti jūrų uosto vidinę konkurenciją, didinti apyvartą;
 - Skatinti keleivių didesnę naudojimąsi viešuoju transportu, informuojant apie viešojo transporto privalumus ir taikant kitokias rinkodaros priemones, taip pat ir didinant apribojimus naudotis nuosavu transportu miestų centrinėse dalyse.

4. KIEKYBINĖ IR KOKYBINĖ ANALIZĖ

2015 m. rugsėjo 7 d. Viešosios infrastruktūros priežiūros komitetas patvirtino Viešosios infrastruktūros išankstinio vertinimo (toliau – Išankstinis vertinimas) pirmąją dalį ir pavedė Viešųjų investicijų plėtros agentūrai tęsti Išankstinį vertinimą ir atlikti kiekybinės analizės dalį penkiuose sektoriuose, kuriuose buvo identifikuotas didžiausias finansinių priemonių taikymo potencialą. Tarp penkių sektorių, kuriuose buvo pavesta atlikti kiekybinį finansinių priemonių vertinimą buvo ir kelių infrastruktūros sektorius, todėl analizė yra tęsiama ne visam transporto sektoriui, bet tik kelių infrastruktūros daliai.

Identifikuotos problemos kelių sektoriuje

Kelių sektoriaus infrastruktūros ir rinkos apžvalgoje, investicijų trūkumo ir rinkos nepakankamumą susidarymo analizėje (I-oje dalyje) buvo identifikuotos šios pagrindinės sektoriaus problemos, kurias būtina spręsti siekiant efektyvinti sektorių:

- Sektoriuje įgyvendinami projektai negeneruoja pajamų, didžioji dauguma projektų finansuojami subsidijų bei KPPP lėšomis – ateityje, mažėjant skiriamų subsidijų dydžiui, sektoriuje gali kilti problemų dėl tvaraus sektoriaus finansavimo modelio;
- Nepakankamas sektoriaus finansavimas, jog būtų pasiekti strateginiai šalies tikslai;
- Sektoriaus įmonių patirties stygius skolintis (bei parengti finansavimo schemas) stambių projektų (pvz. magistralinių kelių) įgyvendinimui;
- Investicijų trūkumas sektoriuje negali būti padengtas VPSP pagalba dėl nepakankamai efektyvaus šio projektų finansavimo modelio;

Atsižvelgiant į visas šias aukščiau išvardintas sektoriaus problemas, tolimesnėse ex ante vertinimo dalyse bus vertinamas finansinis produktas, kuris galimai prisidėtų prie sektoriaus problemų sprendimo, įmonių veiklos efektyvumo didinimo ir efektyvesnio investicinių projektų įgyvendinimo.

Planuojamos ir siūlomos remti kelių sektoriaus kryptys

2014 m. ES struktūrinių fondų investicijų veiksmų programoje kelių sektoriaus projektus numatoma remti per 6.1.1. konkretų uždavinį „Padidinti šalies daugiarūšės susisiekimo sistemos ir transeuropinių transporto tinklų sąveiką“ bei per 6.2.1. konkretų uždavinį „Padidinti regionų judumą plėtojant regionų jungtis su pagrindiniu šalies transporto tinklu ir diegiant eismo saugos priemones“. Pagal šios uždavinius numatomos šios investicinio prioriteto įgyvendinimo veiklos, susijusios su kelių transporto sektoriumi:

1. TEN-T tinklo kelių transporto infrastruktūros modernizavimas ir plėtra, kelių transporto eismo saugos ir aplinkosauginių parametrų didinimas:
 - TEN-T tinklo kelių, su jais susijusių privažiuojamųjų ir tiesioginių jungiamųjų kelių rekonstrukcija ir plėtra, įskaitant miestų ir miestelių aplinkkelių tiesimą;
 - Intelektinių kelių transporto (eismo saugos, saugumo (pavyzdžiui, pažeidimų kontrolės eismo stebėjimo sistemų), eismo informavimo ir srautų valdymo) sistemų diegimas;
 - Eismo saugos ir transporto saugumo priemonių ir aplinkosauginių priemonių kelių transporte diegimas (pavyzdžiui, triukšmą mažinančių tvorų statyba, tvorų eismo apsaugojimui nuo laukinių gyvūnų statyba, sankryžų pavojingose vietose rekonstravimas, įrengiant padidinto atsparumo atitvarus, žiedinių sankryžų įrengimas);

- Išorės sienų ir pasienio kontrolės punktų (TEN-T tinklo) transporto infrastruktūros kartu su privažiuojamaisiais ir tiesioginiais jungiamaisiais keliais rekonstravimas ir modernizavimas;
- 2. Regionų judumo ir prieinamumo gerinimas, tiesiant ir rekonstruojant trūkstamų pagrindinio šalies transporto tinklo elementų jungtis:
 - valstybinės reikšmės kelių (jungčių su TEN-T tinklu) atnaujinimas ir patobulinimas, didinant eismo saugą, atitiktį aplinkosaugos reikalavimams;
 - valstybinės reikšmės kelių (nepriklausančių TEN-T tinklui ir jungtims su juo) atnaujinimas ir techninių parametrų gerinimas, eismo saugos ir aplinkosauginių priemonių diegimas;
 - ITS, užtikrinančios efektyvų srautų valdymą ir eismo saugą, diegimas.

Pažymėtina, jog visas anksčiau paminėtas programas planuojama įgyvendinti pasinaudojant subsidijų priemonėmis. Atkreiptinas dėmesys, jog visų ES SF lėšų skirtų kelių sektoriaus prioritetų įgyvendinimui nukreipimas subsidijų priemonėms gali padėti įgyvendinti sektoriuje išsikeltus strateginius tikslus tik trumpuoju laikotarpiu ir tik tuo atveju, jeigu skiriamų subsidijų apimtis yra pakankama visiems sektoriuje nusimatytiems tikslams įgyvendinti. Tuo atveju, jeigu nusimatyty tikslų pasiekimui skirtų ES SF lėšų apimtys yra nepakankamos, sektoriuje turėtų būti svarstoma apie finansinių priemonių taikymo galimybę. Finansinių priemonių taikymas trumpuoju laikotarpiu su svarto ir multiplikatoriaus efekto pagalba prisidėtų prie didesnės apimties rezultatų pasiekimo ir išsikeltų strateginių tikslų įgyvendinimo, o ilguoju laikotarpiu prisidėtų prie tvaraus sektoriaus finansavimo modelio kūrimo bei bendro sektoriaus efektyvumo didinimo.

4.1 KIEKYBINĖ ANALIZĖ

Ex-ante vertinimo metodologijos bendrojoje dalyje yra nurodyta, kad tikslas, kurį planuojama pasiekti įgyvendinant finansines priemones, gali būti pasiektas keliais skirtingais būdais, todėl ex ante vertinime turėtų būti palyginti skirtingi būdai, t.y. skirtingos paramos priemonės, pagrindinio tikslo pasiekimui. Rekomenduojama alternatyva turėtų pademonstruoti didžiausią efektyvumą siekiant pagrindinio tikslo. Rekomenduojamos alternatyvos parinkimas turėtų apimti tiek kiekybinę, tiek kokybinę vertinimo dalis.

Kiekybinė analizė turėtų apimti:

1. Subsidijos intensyvumas; kuo mažesnis subsidijos intensyvumas – tuo didesnė pridėtinė vertė.
2. ES fondų lėšų svarto ir multiplikatoriaus efektas; kuo didesnis efektas – tuo didesnė priemonės pridėtinė vertė;

Atsižvelgiant į kelių sektoriaus infrastruktūros ir rinkos apžvalgoje nustatytas investicijų trūkumo sritis bei ES struktūrinių fondų programoje nusimatytus investicijų prioritetus darytina išvada, jog kelių tinklas Lietuvoje yra susiformavęs ir pagrindinės kelių sektoriaus finansavimo problemos nėra susijusios su naujų kelių tiesimu. Atitinkamai šioje dalyje dėmesys bus sutelktas į kelių rekonstrukcijos ir modernizavimo projektų finansavimą ir struktūrinių sprendimų (finansinių priemonių pagalba) šioje srityje paiešką.

Modeliuojant projekto finansinius srautus reikalingi tikslūs duomenys, kuriais remiantis prielaidos modeliavimui atitiktų realią situaciją. Duomenys kuriais remiantis buvo atlikta kiekybinė analizė buvo paimti tik iš viešai skelbiamų šaltinių – kelių sektoriaus studijų, strateginių planų bei konkrečių viešai skelbiamų kelių rekonstrukcijos projektų.

Atsižvelgiant į tai, jog kelių sektoriuje projektai yra įgyvendinami ir planuojami centralizuotai, šalies mastu, o pagrindinės problemos su kuriomis susiduria sektorius yra susijusios ne su projektų gyvybingumu, o su lėšų jiems finansuoti sumine apimti, toliau modeliuojamose finansinėse priemonėse su daroma prielaida, jog projektų finansavimui subsidijos nebus taikomos, o visi finansinių priemonių pagalba

įgyvendinami projektai bus įgyvendinami skolintomis (arba finansinės priemonės) lėšomis, projektų vystytojų nuosavomis lėšomis arba KPPP lėšomis.

4.1.1 Kelių sektoriaus projektų finansiniam modeliavimui naudotos prielaidos

Žemiau lentelėje pateikiamos pagrindinės bendros prielaidos naudotos modeliuojant dvi į pagrindines sektoriaus problemas orientuotos finansinių priemonių alternatyvas - Subordinuotų paskolų finansinę priemonę bei Kapitalo investicijų finansinę priemonę.

Įprastų lengvatinių paskolų modeliai bei garantijų modeliai toliau nėra nagrinėjami, kadangi remiantis rinkos nepakankamumą analize bei atsižvelgiant į šioje analizėje apsibrėžtas pagrindines sektoriaus problemas, šios priemonės nepasiūlytų sektoriaus problemoms išspręsti tinkamų sprendimų. Atitinkamai, įgyvendinus šias priemones, nebūtų padengtas pirmoje analizės dalyje identifikuotas investicijų trūkumas. Šios priemonės yra netinkamos dėl šių priežasčių:

- Lengvatinių paskolų finansinės priemonės pasiektų per mažą svorto efektą, jog būtų įgyvendinti strateginiai sektoriaus tikslai;
- Garantijų priemonės dėl didelių individualių projektų apimčių bei mažo jų skaičiaus taip pat negalėtų pasiekti didelio svorto rodiklio. Pažymėtina, jog valdant tokios finansinės priemonės riziką, tam kad būtų užtikrintas tinkamas diversifikacijos lygis būtų būtina užtikrinti sąlyginai didelius garantijos atidėjinius. Dideli garantiniai atidėjiniai užtikrintų rinkos dalyvių pasitikėjimą garantija ir garantuotų, jog įvykus garantiniam įvykiui ar keliems garantiniams įvykiams, finansinės priemonės valdytojas nepritrūks lėšų savo įsipareigojimams dengti. Tai yra itin svarbu, kai sektoriuje dar nėra susiformavusi finansinių priemonių naudojimo patirtis ir kultūra.

Lentelė 21 Kelių rekonstrukcijos projektų finansinių priemonių finansiniam modeliavimui naudotų prielaidų apžvalga.

Rodiklis	Rodiklio reikšmė
Vieno km rekonstrukcijos kaina (mln. Eur)	2,200
Vieno rekonstruojamo km maksimalus finansavimas Subordinuotų paskolų modelio atveju (iki 30% projekto vertės) (mln. Eur)	0,660
Vieno rekonstruojamo km maksimalus finansavimas Kapitalo investicijų modelio atveju (iki 10% projekto vertės) (mln. Eur)	0,220
FP finansavimas (mln. Eur)	150,00
Per pirmus metus renovuojamų kilometrų skaičius (Km)	50
Renovuojamų kilometrų skaičius po 2016 m. (Km)	100
Priemonės laikotarpis (metai)	20
Paskolos palūkanos (%)	3,0%
Investicijų grąža kapitalo FP atveju	6,0%
Nurašomos (blogos) paskolos subordinuotų paskolų modelio atveju (%)	10,0%
Nurašomos kapitalo investicijos (%)	20,0%
Lėšų išmokėjimo laikotarpis po finansavimo sutarties pasirašymo (metai)	1

Prielaidos finansinių priemonių finansiniam modeliavimui nustatytos remiantis kelio Vilnius – Utena, Palangos aplinkkelio, kelio A11 projektų duomenimis, ES struktūrinių fondų lėšų, skirtų kelių sektoriaus projektams įgyvendinti, planavimo ir panaudojimo efektyvumo vertinimo ataskaita bei kitomis kelių sektoriaus ekonomiką nagrinėjančiomis studijomis. Prielaidos dėl palūkanų normos, investicijų grąžos bei nurašomų paskolų apimčių nustatytos atsižvelgiant į atskirų finansinių priemonių rizikingumą bei svėro rodiklius.

4.1.2 Subordinuotų paskolų finansinės priemonės modelio apžvalga

Siekiant išspręsti pagrindinę sektoriaus problemas – finansavimo trūkumą bei tvaraus ilgalaikio finansavimo modelio nebuvimą bei pasinaudojant gerąją užsienio patirtimi finansuojant kelių sektoriaus projektus yra nagrinėjama subordinuotų paskolų finansinė priemonė.

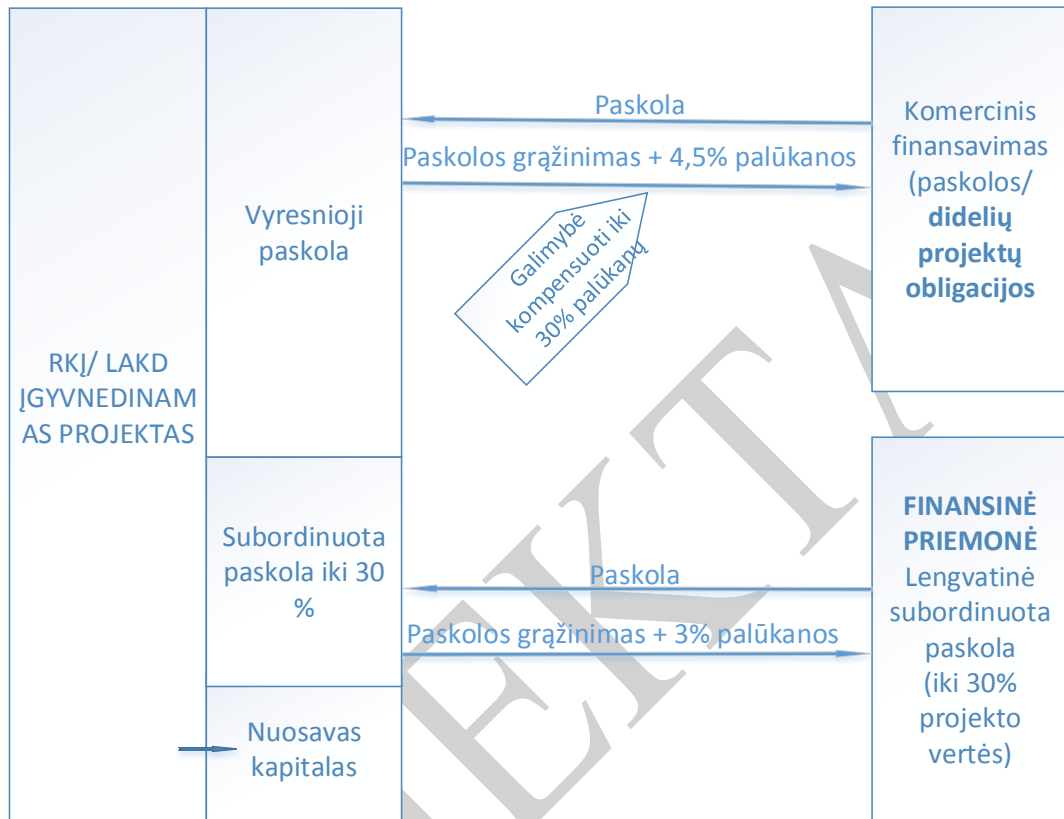
Finansinė priemonė veiktų kaip paskola iki 30% viso projekto vertės projektą vykdančiam subjektui, kuri būtų subordinuota kitų projekto finansuotojų atžvilgiu, t.y. projekto vystytojui negebant vykdyti visų jo įsipareigojimų kreditoriams, pirmiausia būtų tenkinami kitų projekto kreditorių reikalavimai ir tik juos patenkinus, likusios lėšos būtų nukreipiamos finansinės priemonės (subordinuotos paskolos) reikalavimų tenkinimui. Kreditorių eilėje už Subordinuotą paskolą rizikingesnis tik projekto vystytojo nuosavas kapitalas. Likusi projekto dalis nepadengta finansinės priemonės lėšomis būtų finansuojama regioninių kelių įmonių (toliau –RKĮ) arba privataus finansuotojo (projektą įgyvendinant VPSP būdu) nuosavomis lėšomis bei bankų ar obligacijų rinkoje pasiskolintomis komercinio finansavimo lėšomis.

Ši priemonė įgalintų į stambius kelių sektoriaus projektus pritraukti privatų finansavimą, reikšmingai sumažintų privačių finansuotojų riziką bei atitinkamai šių finansuotojų reikalaujamą rizikos premiją už skolinamas bei investuojamas į projektą lėšas, kas atitinkamai žymiai atpigintų skolinimąsi rinkoje. Taip pat privačių subjektų dalyvavimas schemoje galimai pagerintų projektų administravimą, padidintų skaidrumą bei efektyvumą.

Finansine priemone galėtų pasinaudoti tiek RKĮ, kurios Lietuvos automobilių kelių direkcijos (toliau – LAKD) pavedimu įgyvendintų kelių rekonstrukcijos projektus, tiek ir privatūs asmenys VPSP būdu įgyvendinantys kelių rekonstrukcijos projektus.

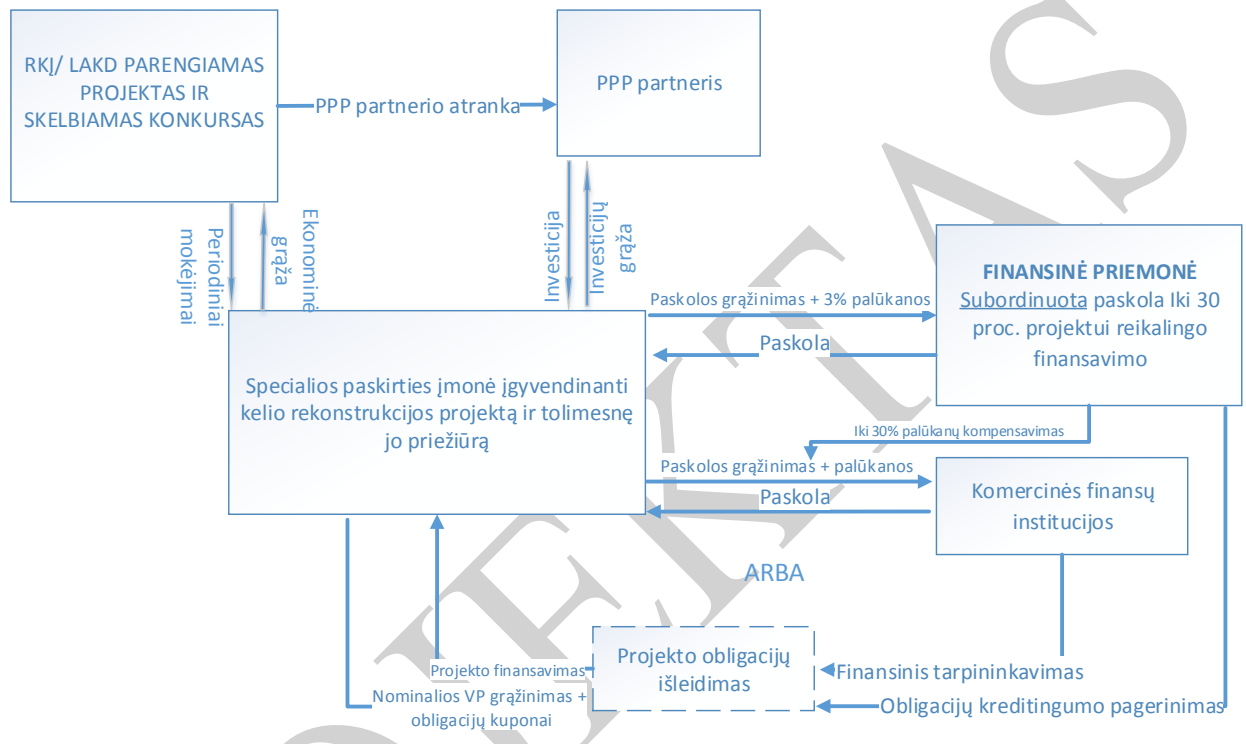
Žemiau pateikiama projektų finansavimo schema tuo atveju jeigu kelių modernizacijos projektai būtų įgyvendinami tiesiogiai RKĮ ar LAKD užsakymu.

Subordinuotų paskolų modelis projektą įgyvendinant tiesiogiai RKJ/ LAKD užsakymu



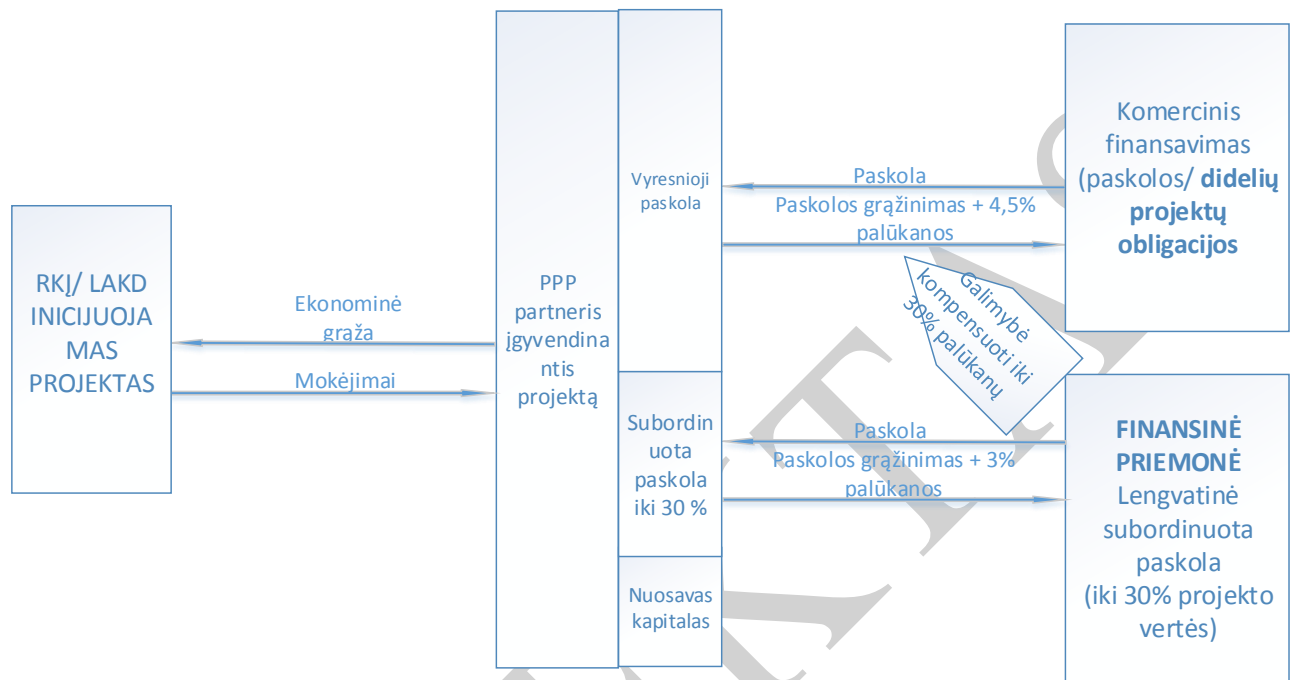
Pagal šį modelį dėl projektų finansavimo gavimo projektą įgyvendinantis subjektas turėtų paraleliai kreiptis į finansinę įstaigą teikiančią finansinę priemonę bei į kredito įstaigą teikiančią komercinį finansavimą. Projekto administravimo schema, projektus finansuojant šio instrumento pagalba, pateikia sekančiame paveiksle.

Kelių rekonstrukcijos projektų administravimo schema subordinuotų paskolų pasinaudojant PPP atveju



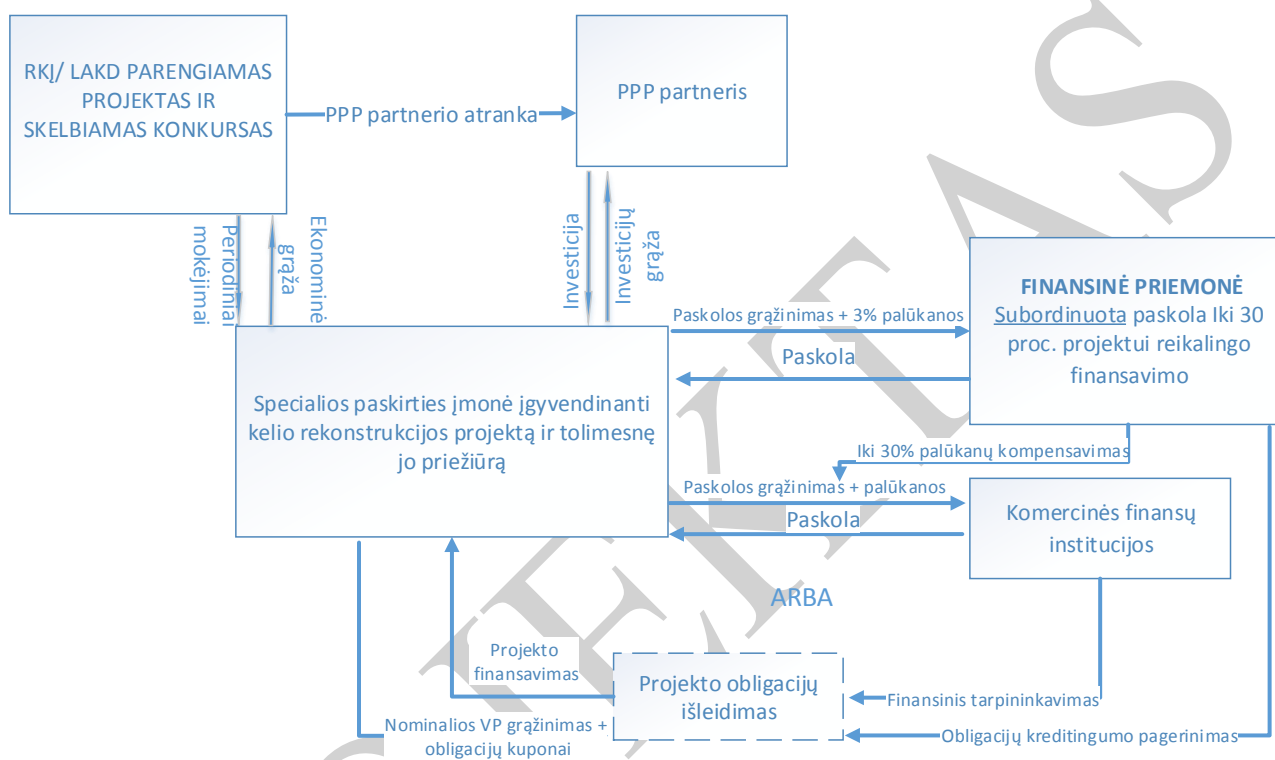
Tuo atveju, jeigu kelių rekonstrukcijos projektai būtų įgyvendinami VPSP būdu projektų finansavimo schema pasinaudojant subordinuotų paskolų finansinės priemonės pagalba atrodytų taip kaip pavaizduota žemiau esančiame paveiksle.

Subordinuotų paskolų modelis projektą įgyvendinant PPP būdu



Atitinkamai pagal šį modelį dėl projektų finansavimo gavimo projektą įgyvendinantis subjektas turėtų paraleliai kreiptis į finansinę įstaigą teikiančią finansinę priemonę bei į kredito įstaigą teikiančią komercinį finansavimą. Galima projekto administravimo schema, projektus finansuojant šio instrumento pagalba, pateikia sekančiame paveiksle.

Kelių rekonstrukcijos projektų administravimo schema subordinuotų paskolų pasinaudojant PPP atveju



4.1.3 Kapitalo investicijų finansinės priemonės modelio apžvalga

Kaip alternatyva subordinuotų paskolų finansinei priemonei toliau yra vertinama Kapitalo investicijų finansinė priemonė.

Ši priemonė taptų itin aktuali sektoriuje pradėjus plačiau taikyti VPSP modelį, kuris padėtų į sektorių pritraukti reikšmingą apimtį privataus kapitalo bei patirties.

Pažymėtina, jog projektus įgyvendinant VPSP būdu papildomai prie įprastų projekto kaštų atsiranda ir reikšmingo dydžio projekto administravimo ir struktūravimo kaštai, kurių dydis yra sąlyginai fiksuotas ir nedaug priklausantis nuo projekto investicijų apimtys. Tai reiškia, jog kuo didesnis yra įgyvendinamas projektas tuo šie kaštai sudaro mažesnę procentinę dalį nuo visų į projekto investicijų. Atsižvelgiant į tai tokio tipo projektus yra tikslinga struktūruoti kuo didesnius.

Atsižvelgiant į tai, jog kelių infrastruktūros projektai yra iš prigimties itin intensyvūs investicijoms, o juos struktūruojant ir įgyvendinant VPSP būdu ekonominė logika šiuos projektus stumia daryti dar didesniais, dauguma potencialių privačių kompanijų, kurios galėtų pretenduoti dalyvauti tokio tipo projektuose susidurtų su nuosavo kapitalo reikalingo įnešti į šiuos projektus trūkumu. Potencialių VPSP

subjektų negalėjimas prisidėti nuosavu kapitalu prie įgyvendinamų projektų potencialiai apribotų konkurenciją pasirenkant VPSP partnerį, o tai savo ruožtu padidintų organizuojamų projektų kainą.

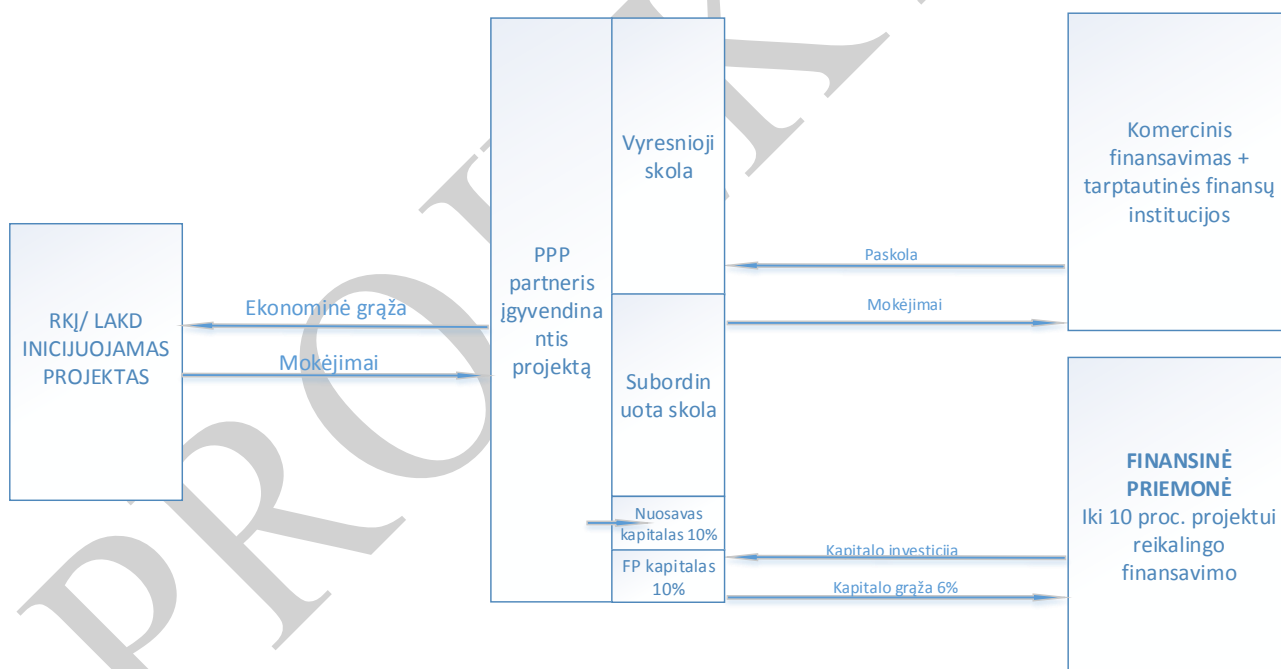
Kaip sprendimas šiai problemai yra siūloma Kapitalo investicijų finansinė priemonė, kuri į kompanijas (specialios paskirties įmones) įgyvendinančias VPSP projektus kelių sektoriuje galėtų įnešti kapitalo iki 10% nuo bendros projekto vertės. Tai reikšmingai sumažintų privataus investuotojo investuojančio į VPSP projektą riziką bei padidintų tokių projektų patrauklumą. Taip pat projekto rizikos sumažėtų ir dėl finansinės priemonės valdytojo dalyvavimo projekte. Jo patirtis, administraciniai sugebėjimai struktūruojant VPSP projektus ir skaidrumo reikalavimai būtų sritys per kurias pasireikštu šis efektas. Galiausiai dėl sumažėjusios projekto rizikos viso projekto kaina taip pat pakryptų į mažąją pusę.

Taip pat pažymėtina, jog finansinės priemonės valdytojo dalyvavimas projekte bei didesnė investicijų į projekto kapitalą apimtis galimai turėtų teigiamą poveikį rinkoje pritraukiant skolintą kapitalą.

Žemiau pateikiama projektų finansavimo schema tuo atveju jeigu kelių modernizacijos projektai būtų įgyvendinami VPSP būdu, pasinaudojant Kapitalo investicijų finansine priemone.

Paveikslas 18 Kelių rekonstrukcijos projektų finansavimo schema pasinaudojant Kapitalo investicijų finansine priemone ir projektus įgyvendinant VPSP būdu.

Kapitalo investicijų FP



4.1.4 Finansinių priemonių finansinių rezultatų, svėro ir multiplikatoriaus palyginimas

Atlikus anksčiau aprašytų finansinių priemonių t.y. Subordinuotų lengvatinių paskolų bei Kapitalo investicijų finansinę analizę buvo gauti sekantys rezultatai:

Lentelė 22 Kelių rekonstrukcijos projektų finansinių priemonių finansinės analizės rezultatų apžvalga.

Rodiklis	Alternatyva – Skirti visas lėšas subsidijai	Subordinuotų paskolų FP	Kapitalo investicijų FP
Renovuotų kilometrų skaičius (km)	68	239	650
Projektams skirtos lėšos iki 2023 m. (mln. Eur)	68	157,60	143,00
Projektams išmokėtos lėšos iki 2023 m. (mln. Eur)	68	157,60	143,00
Modelio grįžtančios lėšos iki 2023 m. (mln. Eur)	0	44,54	27,90
Pritrauktos privačių finansuotojų lėšos projekto lygmenyje (mln. Eur)	0	367,74	1287,00
Iš viso renovuota kelių už (mln. Eur.)	68	525,34	1430,00
Multiplikatoriaus efektas	1	1,05	0,95
Sveto efektas	1	3,45	9,58

Kaip matyti Lentelė 22, abiejų finansinių priemonių atveju, finansinėms priemonėms skirtos lėšos pasiekia nuo 3,5 iki 9,5 karto didesnius rodiklius, negu alternatyvi subsidijų priemonė. Šis rezultatas yra būtent toks, dėl to, jog dėl negrąžintinos subsidijų priemonės prigimties nėra pasiekiamas nei reikšmingas sveto nei multiplikatoriaus efektai. Atitinkamai, šios priemonės taikymas tolimesnėse dalyse nebebus nagrinėjamas.

Kaip matyti Lentelė 22 Subordinuotų paskolų finansine priemonei skyrus 150 mln. EUR iki 2023 metų pasinaudojant šia priemone galėtų būti renovuota 239 km. magistralinių kelių, kai tuo tarpu su ta pačia lėšų suma pasinaudojant Kapitalo investicijų finansine priemone būtų galima modernizuoti net 650 km magistralinių kelių. Kaip matyti Lentelė 22 šis skirtumas tarp galimų pasiekti rezultatų atsiranda dėl keleto priežasčių. Visų pirma, Kapitalo investicijų finansinės priemonės sveto rodiklis (9,58) yra beveik 3 kartus didesnis negu subordinuotų paskolų finansinės priemonės sveto rodiklis (3,45). Taip pat vertinant individualaus projekto lygmeniu kapitalo finansinė priemonė prisiimtų gerokai didesnę projekto rizikos dalį negu subordinuotų paskolų finansinė priemonė (Kapitalo FP atveju nurašomos investicijos 20%, o Subordinuotų paskolų atveju 10%). Atitinkamai prisiimant didesnę dalį projekto rizikos bei pritraukiant daugiau privataus kapitalo, su ta pačia lėšų suma skirta finansinei priemonei yra galimas pasiekti gerokai didesnis renovuotų kilometrų skaičius.

Finansinių priemonių modeliavime esminis veiksnys, nulemiantis su finansinės priemonės pagalba galimų įgyvendinti projektų skaičių yra renovuojamo kelio rekonstrukcijos kaina bei finansinei priemonei skiriamų lėšų apimtis. Šio rekonstrukcijos darbų kainos bei finansinei priemonei skiriamų lėšų apimties įtaka su finansinės priemonės pagalba galimų renovuoti kilometrų skaičiui yra nagrinėjamas Lentelė 23.

Lentelė 23 Subordinuotos paskolos finansinės priemonės jautrumo analizė

FP skiriamų lėšų bei projekto kainos įtaka projekto rezultatams (finansuoti rekonstrukcijos projektai KM)						
		FP skiriamos lėšos (mln. Eur.)				
		80	110	150	180	210
1 KM rekonstrukcijos kaina (mln. Eur./Km)	2,64	109	149	200	239	276
	2,42	119	162	218	260	299
	2,20	130	187	239	284	327
	1,98	145	196	264	313	363
	1,76	162	220	294	351	406
	1,54	184	250	334	398	461
	1,32	213	288	388	461	538

Kaip matyti Lentelė 23, finansinės priemonės pasiekiami rezultatai iš esmės priklauso nuo FP skiriamų lėšų apimties ir FP finansuojamų darbų kainos. Pasirinkus finansuoti per pus pigesnius kelių rekonstrukcijos projektus, su FP pagalba galimų rekonstruoti kelių kilometrų skaičius padidėja beveik dvigubai. Tas pats efektas pasireiškia ir didinant finansinei priemonei skiriamų lėšų sumą.

4.2 KOKYBINĖ ANALIZĖ

Tam, jog nustatyti kuri iš kiekybinės analizės dalyje išnagrinėtų finansinių priemonių yra labiausiai tinkama sektoriaus poreikiams bei susidarantių problemų sprendimui, yra būtina įvertinti ir kokybinius finansinių priemonių aspektus - ypač tuos kurie yra susiję su sektoriaus dalyvių nori ir galimybėmis pasinaudoti šiomis priemonėmis.

Vienas iš svarbiausių aspektų yra tai, jog Kapitalo finansinė priemonė daugiausia naudos sukurtų projektus įgyvendinant VPSP būdu, o Subordinuotų paskolų finansinė priemonė galėtų kurti naudą projektus įgyvendinant tiek VPSP būdų tiek grynai viešojo sektoriaus lėšomis ir iniciatyva. Šis aspektas yra ypač svarbus atsižvelgiant į tai, jog VPSP panaudojimo patirtis Lietuvos kelių sektoriuje yra ganėtinai ribota, o ateities galimybės taip pat neaiškios.

Kitas svarbus aspektas dėl kurio Subordinuotų paskolų finansinė priemonė galimai sulauktų žymiai didesnio palaikymo iš rinkos dalyvių yra tai, jog jos atveju yra panaudojamas žymiai mažesnis sveto rodiklis, kas reiškia, jog iš rinkos bus reikalinga pritraukti šiek tiek mažiau privačių lėšų. Sektoriuje stokojant skolinimosi rinkoje patirties, didelis sveto rodiklis gali būti nepriimtinas komerciniams finansuotojams, o tai atitinkamai būtų kliūtis pasinaudoti Kapitalo finansine priemone dėl jos aukšto sveto rodiklio.

Taip pat pažymėtina, jog Subordinuotų paskolų finansinė priemonė prisiima didesnę dalį visos projekto rizikos, ypač žiūrint iš komercinio finansuotojo perspektyvos, kas atitinkamai leidžia sumažinti komercinio finansavimo skolinimosi kainą, o tai savo ruožtu padeda padaryti projektą efektyvesniu ir taupyti ribotas valstybės lėšas.

Galiausiai pažymėtina, jog projektų įgyvendinimas VPSP būdu yra gerokai ilgesnis ir sudėtingesnis administraciniu požiūriu, tad pasinaudojimas finansine priemone taip pat būtų gerokai sudėtingesnis ir galimai užsitęstų laike.

Žemiau esančioje lentelėje pateikiamas anksčiau aptartų pagrindinių finansinių priemonių kokybinių bruožų apibendrinimas.

Lentelė 24 Kelių rekonstrukcijos projektų finansinių priemonių kokybinių aspektų apibendrinimas

Vertinamas aspektas	Subordinuotų paskolų FP	Kapitalo investicijų FP
FP galintis pasinaudoti subjektas	VPSP/RKJ	VPSP
Papildomas privačių lėšų poreikis projektų finansavimui	Vidutinis	Labai didelis
Priemonės populiarumas (rinkos dalyvių noras naudotis priemone)	Didelis	Vidutinis
VPSP partnerio (projektą įgyvendinant VPSP būdu) rizikos sumažinimas	Mažas	Didelis
Komeracinio finansuotojo (projektą įgyvendinant VPSP būdu) rizikos sumažinimas	Didelis	Mažas
Bendro projekto finansavimo kainos sumažinimas	Didelis	Mažas/Vidutinis
Finansavimo struktūros sudėtingumas	Vidutinis	Didelis

4.3 KIEKYBINĖS IR KOKYBINĖS ANALIZĖS APIBENDRINIMAS IR PASIŪLYMAI

Atsižvelgiant kiekybinės ir kokybinės analizės dalyje išdėstytas aplinkybes toliau, kaip optimali finansinės priemonės alternatyva, bus nagrinėjama Subordinuotų paskolų finansinė priemonė.

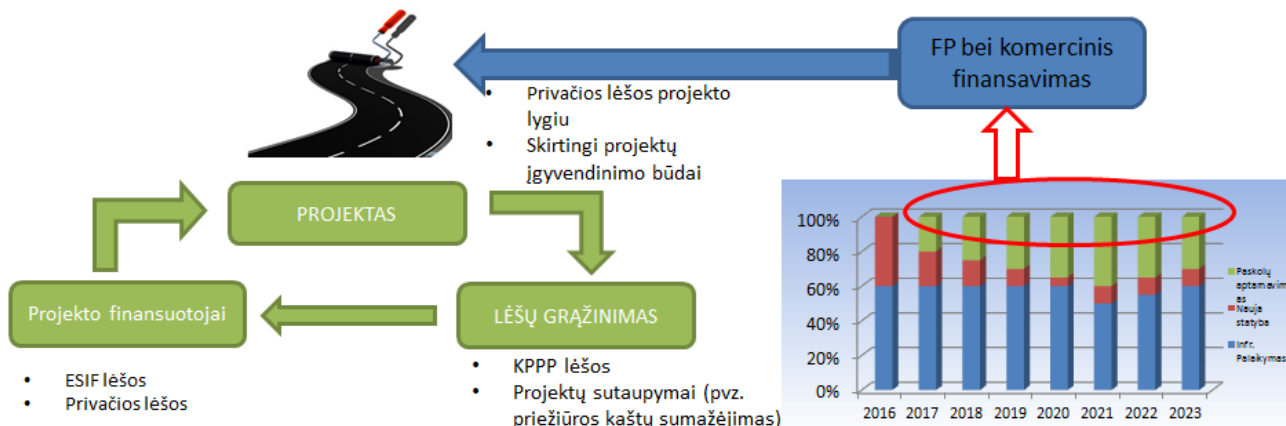
Tam, kad būtų įgyvendinta ši finansinė priemonė ir sektoriuje būtų išspręstos šiuo metu egzistuojančios struktūrinės problemos, šiuo metu egzistuojanti finansavimo struktūra (pateikta Paveikslas 19) turėtų būti papildyta galimybe kelių rekonstrukcijos projektus įgyvendinti pasinaudojant sukurta Subordinuotų paskolų finansine priemone.

Paveikslas 19 Dabartinė kelių rekonstrukcijos projektų finansavimo schema



Sukūrus finansinę priemonę kelių rekonstrukcijos projektų įgyvendinimui, principinė projektų finansavimo schema pasikeistų į žemiau pavaizduotą projektų finansavimo schemą.

Paveikslas 20 Kelių rekonstrukcijos projektų finansavimo schema sukūrus finansinę priemonę.



Kaip matyti Paveikslas 20 įgyvendinus finansinę priemonę dalis KPPP lėšų turėtų būti nukreipiama paskolų už kurias buvo įgyvendinti kelių rekonstrukcijos projektai aptarnavimai. Tuo pačiu jau įgyvendinti projektai (kurie be finansinės priemonės, dėl lėšų trūkumo šių projektų finansavimui, nebūtų buvę įgyvendinti) generuotų sutaupymus dėl sumažėjusių jų eksploatacijos ir priežiūros kaštų. Šie sutaupymai atitinkamai galėtų būti nukreipti paskolų aptarnavimo kaštų dengimui.

Žemiau pateikiama Subordinuotų paskolų finansinės priemonės SSGG analizė.

Lentelė 25 Subordinuotų paskolų finansinės priemonės įtakos kelių modernizavimo projektų įgyvendinimui SSGG analizė

<p>Stiprybės</p> <ul style="list-style-type: none"> Sektoriuje sukuriamas tvarus ir ilgalaikis projektų finansavimo modelis. Į sektorių pritraukiamos privačios lėšos ir kompetencijos Efektyviai panaudojamos ES SF lėšos 	<p>Silpnybės</p> <ul style="list-style-type: none"> Palūkanų atsiradimas padidintų bendrą projektų kainą per jų gyvavimo laikotarpį Ilgesnis projektų finansavimo užsitikrinimo terminas Didesnis statistinės informacijos rinkimo ir kaupimo poreikis Poreikis peržiūrėti jau suplanuotas ES SF lėšų panaudojimo kelių sektoriuje programas Sudėtingas VPSP procesas
<p>Galimybės</p> <ul style="list-style-type: none"> Padidėjusi projektų įgyvendinimo atskaitomybė Padidėjęs skaidrumas Padidėjęs projektų efektyvumas Privataus sektoriaus žinių ir kompetencijų perdavimas viešajam sektoriui Padidėja didelės apimties projektų įgyvendinimo galimybės Atsiranda galimybė įgyvendinti valstybei ekonomiškai naudingus projektus, kuriems šiuo metu trūksta finansavimo 	<p>Grėsmės</p> <ul style="list-style-type: none"> RKJ problemos rengiant ir struktūruojant projektus Komercinių finansuotojų rizikos vengimas nesant komercinio finansavimo patirties sektoriuje Padidėjus finansavimo galimybėms gali būti įgyvendinami ir ekonomiškai nenaudingi projektai Politinio pasipriešinimo rizika RKJ skolos gali būti įskaičiuotos į valstybės skolą

Pažymėtina, jog siūloma Subordinuotų paskolų finansinė priemonė yra pasiūlyta kaip geriausia alternatyva orientuojantis į šiai dienai sektoriui aktualiausių problemų sprendimą. Ateityje keičiantis sektoriaus reglamentavimui, praktikoms ir potencialiai opiausioms problemoms optimali finansinė priemonė, galinti efektyviausiai prisidėti prie būsimų iššūkių suvaldymo gali keistis.

4.4 FINANSINĖS PRIEMONĖS DARNA SU KITOMIS VIEŠŲJŲ INTERVENCIJŲ FORMOMIS

Informacija ruošiama.

PROJEKTAS