



## Europos regioninės plėtros fondo investicijos į Lietuvos transporto sektorių – KOKIŲ REZULTATŲ PASIEKĖME?



LIETUVOS RESPUBLIKOS  
SUSISIEKIMO MINISTERIJA



MOKSLAS • EKONOMIKA • SANGLAUDA



EUROPOS SAJUNGA  
EUROPOS SOCIALINIS FONDAS

*Kuriame Lietuvos ateitį*





## Europos Sąjungos parama transporto sektoriui 2004–2006 m. laikotarpiu

2009 m. birželį baigėsi pirmasis Europos Sąjungos finansinės paramos panaudojimo laikotarpis, kurio metu Lietuva struktūrinių fondų ir nacionalinio biudžeto lėšas investavo pagal 2004–2006 m. Bendrąjį programavimo dokumentą (BPD). Teikiant paramą pagal BPD buvo siekiama sustiprinti Lietuvos ūkio ilgalaikio konkurencingumo plėtotės prielaidas.

Šalies ūkio augimas, keliantis gyvenimo lygį, ir naujų darbo vietų kūrimas būtų neįmanomi be efektyvios transporto sistemos. Veiksmingas transporto infrastruktūros tinklas – pagrindinė deramo visuomenės ir ekonomikos gyvavimo sąlyga. Jis sukuria galimybes laisvam prekių, paslaugų ir asmenų judėjimui ir skatina regioninį bei tarpregioninį bendravimą. Jis taip pat užtikrina žmonių darbui, studijoms ir laisvalaikiui būtiną mobilumą. Todėl investavimas į transporto sektorių jau seniai tapo Europos Sąjungos struktūrinės bei sanglaudos politikos prioritetu. Parama investicijoms į Lietuvos transporto sektorių įgyvendinant BPD buvo teikiama pagal 1.1 priemonę „Transporto infrastruktūros prieinamumo ir paslaugų kokybės gerinimas“. Buvo suformuluoti penki investicijų uždaviniai:

- tobulinti eismo sąlygas keliuose ir gatvėse, didinti eismo saugą ir mažinti neigiamą transporto poveikį aplinkai,
- didinti geležinkelių pajėgumą, skatinti keleivių ir krovinių pervežimą geležinkelių transportu, gerinti traukinių keleivių aptarnavimo kokybę,
- didinti Klaipėdos valstybinio jūrų uosto keleivių ir krovinių srautus, sukurti bendrą vidaus vandens kelių sistemą keleiviams ir kroviniams gabenti,
- užtikrinti skrydžių saugą, saugumą tarptautiniuose oro uostuose, gerinti keleivių aptarnavimo kokybę,
- plėtoti multimodalinio transporto tinklą Lietuvoje.



2004–2008 m. laikotarpiu šiems uždaviniams įgyvendinti buvo vykdomi 79 projektai. Jiems skirta daugiau nei 641 mln. Lt Europos regioninės plėtros fondo (ERPF) ir nacionalinio biudžeto paramos. Siekiant apskaičiuoti, kokį poveikį ERPF parama, skirta transporto sektoriui, turėjo visam Lietuvos ūkiui ir atskiriems šalies regionams, buvo atliktas nepriklausomas vertinimas. Susisiekimo ministerijos užsakymu vertinimą atliko viešoji įstaiga „ESTEP“. Šiame leidinyje pristatomi pagrindiniai BPD 1.1 priemonės lėšomis pasiekti rezultatai ir vertinimo išvados dėl šių rezultatų poveikio.

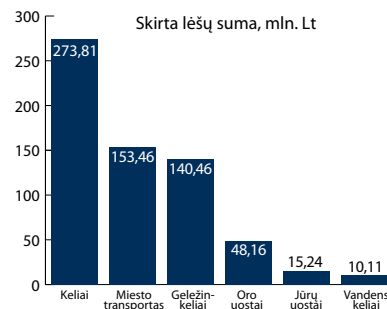
## BPD 1.1 priemonės investicijos į transporto šakas

Daugiausiai BPD 1.1 priemonės lėšų (88 proc.) skirta sausumos transportui: kelių, geležinkelių ir miesto transporto infrastruktūrai. Lyginant su kitomis ES šalimis, **Lietuvoje buvo užtikrintas didesnis investicijų į skirtingas transporto šakas balansas**. Didžioji dalis ERPF lėšų kitose šalyse buvo nukreipta išskirtinai į kelių infrastruktūrą.

Įgyvendinant BPD 1.1 priemonę daugiausiai buvo investuojama į esamos transporto infrastruktūros rekonstrukciją ir sustiprinimą (apie 80 proc. investicijų) bei eismo saugos priemonių diegimą.

## BPD 1.1 priemonės rezultatai, pasiekti per 2004–2008 m.:

- nutiesta 5,92 km naujų kelių,
- rekonstruota ir išasfaltuota 515,46 km kelių,
- nutiesta 4,52 km naujų geležinkelių,
- rekonstruota 22,85 km geležinkelių, taip pat Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste,
- įdiegta 16 eismo saugos ir apsaugos priemonių keliuose, geležinkeluose ir visuose Lietuvos tarptautiniuose oro uostuose.





## Automobilių keliai

BPD 1.1 priemonės investicijos prisidėjo prie kelių infrastruktūros būklės gerėjimo Lietuvoje. Per 2004–2008 m. laikotarpį valstybinės reikšmės kelių su patobulinta danga lyginamasis svoris visame valstybinės reikšmės kelių ilgyje išaugo nuo 59,4 proc. iki 64,07 proc., o žvyrkelių dalis valstybinės reikšmės kelių tinkle sumažėjo nuo 40,6 proc. iki 35,93 proc. Būtent prie pastarojo rezultato prisidėjo BPD parama, nes, vykdant Lietuvos kelių direkcijos prie Susisiekimo ministerijos projektus („Žvyrkelių asfaltavimo programa 2004–2005 metams“, „Žvyrkelių asfaltavimo programa 2006–2008 metais 6 paketas“), buvo išasfaltuota 259,8 km žvyrkelių.

Penktadalis BPD 1.1 priemonės lėšų buvo skirta savivaldos transporto infrastruktūros problemoms spręsti. Šios investicijos padėjo sumažinti transporto spūstis, sutrumpinti kelionės laiką, sumažinti aplinkos taršą.

**„Dariaus ir Girėno gatvės viaduko per geležinkelį su prieigomis reconstructija“.**

**Bendra išlaidų suma:** 33.501.348,14 Lt. **ERPF paramos dydis:** 14.920.997,85 Lt.

**Nauda:** Panaudodama BPD 1.1 priemonės lėšas Vilniaus miesto savivaldybės administracija įgyvendino projektą „Dariaus ir Girėno gatvės viaduko per geležinkelį su prieigomis reconstructija“. Įgyvendinus projektą, minimalus kelionės laikas, per kurį pasiekiamas 9 km nuo miesto centro nutolęs tarptautinis Vilniaus oro uostas, sutrumpėjo 28 proc. ir siekia 12 minučių. Dėl ženklaus kelionės laiko sutrumpėjimo naudą jaučia įmonės, transportuojančios prekes ir krovinius, bei Vilniaus miesto gyventojai, keliaujantys šiuo maršrutu. Apskaičiuota, kad vien dėl Vilniaus gyventojų sutaupomo kelionės laiko kasmet gaunama nauda siekia apie 10,6 mln. Lt.





## Geležinkeliai

Geležinkelių plėtros ir modernizavimo srityje įgyvendinti 8 projektai, kuriems skirtos lėšos siekė 140,4 mln. Lt. Įgyvendinant BPD finansuojamus projektus, buvo rekonstruojami ir modernizuojami geležinkelių bėgiai, diegiamos saugos priemonės, rekonstruojamos geležinkelių stotys, didinamas geležinkelių pajėgumas. BPD 1.1 priemonės lėšomis buvo nutiesta ir rekonstruota 27,37 km geležinkelių.

BPD įgyvendinimo laikotarpiu geležinkelių transportu gabenamų krovinių apimtis padidėjo nuo 45,5 mln. tonų 2004 m. iki 54,9 mln. tonų 2008 m. Krovinių vežimo sąlygas pagerino BPD lėšomis atliktas geležinkelių technologinių parametru tobulinimas, riedmenų automatinės kontrolės prietaisų modernizavimas, geležinkelių mazgo, jungiančio IXB transporto koridorių su Klaipėdos valstybinio jūrų uostu, plėtojimas. Pastarasis projektas paskatino ir skirtingų transporto šakų sąveiką.

**„IXB koridoriaus jungtis su Klaipėdos uostu – Klaipėdos geležinkelio mazgo plėtra“ (I ir II etapai). Bendra išlaidų suma: 43.687.940,97 Lt. ERPF paramos dydis: 23.758.283,11 Lt.**

**Nauda:** AB „Lietuvos geležinkeliai“ įgyvendinto projekto metu buvo nutiesta ir rekonstruota 22,44 km geležinkelių. Juo buvo sukurta trūkstanta jungtis tarp tarptautinio IXB transporto koridoriaus ir Klaipėdos valstybinio jūrų uosto, o investicijos prisidėjo prie Klaipėdos uosto krovos apimties išaugimo: 2004 m. uoste buvo perkrauta 20,2 mln. tonų krovinių, o 2008 m. šis rodiklis padidėjo iki 29,8 mln. tonų.





## Oro uostai

Pagal BPD 1.1 priemonę oro uostams buvo skirta 48,16 mln. Lt, už kuriuos įgyvendinti 7 projektai. Panaudojant skirtas lėšas, buvo atlikti Palangos ir Vilniaus oro uostų perimetro aptvėrimo darbai, modernizuoti Vilniaus, Kauno ir Palangos oro uostų kilimo-tūpimo takai, įdiegtos aviacijos saugos priemonės. Buvo pagerinta oro uostų infrastruktūra, užtikrinti aviacijos saugumo ir skrydžių saugos reikalavimai, pagerinta keleivių aptarnavimo kokybė. Šios investicijos prisidėjo prie Lietuvos oro transporto sektoriaus plėtros 2004–2008 m. Per šį laikotarpį keleivių srautas Lietuvos tarptautiniuose oro uostuose išaugo nuo 1,1 mln. 2004 m. iki 2,5 mln. 2008 m., o oro transportu gabentų krovinių kiekis padidėjo nuo 9,2 tūkst. tonų 2004 m. iki 10,9 tūkst. tonų 2008 m.

## Eismo sauga

Suaktyvius saugų eismą gerinančių priemonių įgyvendinimą, eismo įvykių ir juose nukentėjusių žmonių skaičius mažėjo. 2008 m. žuvusiųjų keliuose skaičius, lyginant su 2007 m., sumažėjo 30 proc.

Vertinant pagal BPD 1.1 priemonę įgyvendintus eismo saugos keliuose projektus, didžiausią įtaką avaringumo mažėjimui turėjo Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie Susisiekimo ministerijos įgyvendintas projektas „Eismo saugos ir aplinkosauginių priemonių diegimas 2004–2006 metams“. BPD 1.1 priemonės lėšos taip pat buvo investuojamos į eismo saugos gerinimą geležinkelių sektoriuje. Buvo įgyvendinti du projekto „Riedmenų automatinės kontrolės prietaisų modernizavimas“ etapai bei įdiegta šiuolaikinė geležinkelio riedmenų priežiūros ir kontrolės sistema.



## Vandens transportas

Modernizuojant Klaipėdos valstybinį jūrų uostą, BPD 1.1 priemonės lėšomis buvo įgyvendintas vienas projektas – „Geležinkelių pertvarkymas atkarpoje nuo Varnėnų iki Nevėžio gatvės“, kuriam skirta 15,24 mln. Lt paramos. Šis projektas ženkliai pagerino privažiuojamųjų geležinkelių būklę Klaipėdos uosto pietinėje dalyje.

Siekiant didinti vidaus vandenų kelių populiarumą, buvo numatyta sukurti vieningą vidaus vandenų kelių sistemą kroviniams ir keleiviams gabenti. Vidaus vandenų kelių sistemos plėtrai skirtos BPD 1.1 priemonės lėšos siekė 10,11 mln. Lt, o už jas buvo įgyvendinti 2 projektai, kurių metu parengta vidaus vandenų kelių sistemos sutvarkymo galimybių studija ir atlikti reikalingi vidaus vandenų kelio Kaunas-Klaipėda tvarkymo darbai.

## Investicijų į transporto sektorių poveikis ekonomikai

BPD 1.1 priemonės investicijos jau atsipirko. Makroekonometrinio modeliavimo būdu apskaičiuota, kad, pagal BPD 1.1 priemonę investavus 567,93 mln. Lt į sausumos transporto sektorių, per 2004–2008 m. transporto sektoriuje papildomai buvo sukurta 882 mln. Lt pridėtinės vertės. Vadinas, **per penkerius metus kiekvienas į transporto infrastruktūrą investuotas litas jau davė 1,5 Lt grąžos.**





Investicijų į transporto infrastruktūrą poveikis yra ilgalaikis, todėl, pratęsus paramos poveikio stebėjimą iki 2011 m., suminis paramos efektas viršys 1,7 mlrd. Lt, t. y. **investicijos per 2004-2011 m. sukurs 3 kartus didesnę transporto veiklos pridėtinės vertės prieaugį nei investuotų lėšų dydis.**

Investicijos į transporto sektorių prisidėjo ir prie užimtumo didinimo. **Įgyvendinant pagal BPD 1.1 priemonę finansuotus projektus, buvo sukurta 3 260 darbo vietų.** Vidutinės vienos darbo vietos sukūrimo sąnaudos sudarė apie 90 tūkst. Lt, t. y. beveik per pusę pigiau nei kitose ES šalyse ERPF lėšomis įgyvendinant infrastruktūrinius projektus. Be to, kaip rodo makroekonometrinio modeliavimo rezultatai, įgyvendinant projektus yra sukuriamos ir papildomos darbo vietos susijusiuose sektoriuose. Apskaičiuota, kad didžiausias poveikis pasireiškė 2009 m., kuriais BPD priemonės investicijų dėka buvo **sukurta 3,7 tūkst. papildomų darbo vietų.**

#### **BPD 1.1 priemonės poveikis transporto ir sandėliavimo sektoriaus pagrindiniams makroekonominiais rodikliams 2004-2011 m.**

Metai	2004	2005	2006	2007	2008	2004-2008	2009	2010	2011	2004-2011
ES finansavimas (mln. Lt)	58,99	110,40	160,84	166,29	144,92	641,44	0	0	0	641,44
iš jų sausumos transportui	58,99	107,16	150,11	127,47	124,20	567,93	0	0	0	567,93
Poveikis realiajai BPV (mln. Lt)	0,00	33,91	208,74	278,42	361,09	<b>882,15</b>	426,44	255,70	198,62	<b>1762,92</b>
Poveikis nominaliajai BPV (mln. Lt)	0,00	40,09	254,98	339,40	476,12	1110,58	555,64	287,99	228,94	2183,14
Vidutinis metinis poveikis užimtumui (tūkst. žm.)	0	0	0,15	1,52	2,96	-	<b>3,72</b>	3,48	1,34	-

**Šaltinis:** VŠĮ „ESTEP“ vertinimas, 2010 m. sausis.



## Teigiamas poveikis kiekvienam Lietuvos regionui

Investicijų į transporto infrastruktūrą teigiamas poveikis šalies ekonomikai neapsiriboja tik transporto sektoriaus plėtra ir įtaka ekonomikai per eksporto skatinimą. Šios investicijos mažina periferinių regionų atskirtį, leidžia optimaliai panaudoti turimus išteklius ir didina jų konkurencingumą.

Daugiausiai BPD 1.1 priemonės lėšų buvo skirta Vilniaus, Klaipėdos ir Kauno apskritims. Tokia situacija susiklostė dėl didesnio investicijų poreikio didžiuosiuose miestuose, siekiant spręsti didėjančio automobilių skaičiaus, automobilių spūsčių ir per didelės gatvių apkrovos problemas. Vilniaus apskrčiai skirtų lėšų suma siekė 162,54 mln. Lt (25 proc. visos transporto sektoriui numatytos paramos), Klaipėdos apskrčiai – 134,15 mln. Lt (21 proc.), o Kauno – 105,26 mln. Lt (16 proc.). Tačiau perskaičiavus paramos pasiskirstymą pagal gyventojų skaičių apskrityse, matyti, kad parama pasiskirstė pakankamai tolygiai. Didesni nuokrypiai matyti tik Klaipėdos, Utenos ir Šiaulių apskrityse.

Vertinimo metu buvo sudarytas empirinis Lietuvos apskričių ekonomikos modelis (ALEM), kurio pagalba buvo skaičiuojamas BPD 1.1 priemonės tiesioginis ir netiesioginis poveikis apskričių BVP augimui 2004–2008 m. laikotarpiu. Rezultatai rodo aukštą investicijų naudą regionams – **vidutiniškai 1 Lt investicija generavo 3,5 Lt grąžą**. Didžiausias teigiamas investicijų poveikis nustatytas Kauno, Marijampolės, Panevėžio ir Utenos apskritims.





### Paramos sausumos transporto infrastruktūrai poveikis apskričių realiajai pridėtinei vertei (mln. Lt)

Metai	Alytaus	Kauno	Klaipėdos	Marijampolės	Panevėžio	Šiaulių	Tauragės	Telšių	Utenos	Vilniaus
2004	0 (5,37)	0 (8,43)	0 (4,68)	0 (4,79)	0 (10,60)	0 (0)	0 (0)	0 (2,65)	0 (9,52)	0 (12,97)
2005	8,68 (8,64)	15,99 (14,77)	7,54 (6,93)	6,66 (6,14)	15,91 (13,82)	0,40 (6,90)	0,01 (3,94)	4,20 (5,97)	15,30 (17,06)	23,43 (21,97)
2006	25,14 (10,72)	51,60 (30,08)	21,36 (10,35)	18,09 (6,79)	41,30 (12,54)	11,19 (5,87)	5,20 (5,36)	14,55 (7,70)	46,45 (16,62)	75,21 (43,76)
2007	47,61 (6,96)	121,21 (12,57)	40,52 (21,39)	30,91 (3,84)	66,59 (4,40)	24,15 (6,66)	13,69 (6,38)	28,63 (7,32)	80,45 (13,82)	180,64 (44,46)
2008	65,73 (1,23)	177,70 (10,71)	73,74 (49,20)	39,07 (2,46)	82,37 (8,01)	38,49 (2,97)	23,45 (2,97)	43,11 (2,30)	110,44 (3,76)	286,13 (34,48)
2004-2008	147,16 (32,91)	366,50 (76,56)	143,15 (92,54)	94,72 (24,02)	206,18 (49,37)	74,23 (29,56)	42,35 (18,65)	90,49 (25,94)	252,64 (60,78)	565,41 (157,72)
Multiplikatoriaus efektas	4,47	4,78	1,55	3,9	4,2	2,5	2,3	3,6	4,1	3,5

Šaltinis: VŠĮ „ESTEP“ vertinimas, 2010 m. sausis. Skliausteliuose nurodyta suteikta parama mln. Lt.

## Nauda kiekvienam gyventojui

Galiausiai, BPD investicijų į transporto sektorių **naudą pajus ir kiekvienas Lietuvos gyventojas**, nes:

- gyventojai gali greičiau ir patogiau keliauti tarp miestų, kaimų, gyvenviečių, turizmo centrų,
- modernesnis miesto gatvių tinklas leidžia greičiau pasiekti darbo, sveikatos paslaugų teikimo, švietimo ir kitas įstaigas,
- dviratinkai ir pėstieji gali naudotis specialiai jiems sukurta infrastruktūra, todėl kelionės dviračiais ar pėsčiomis tampa žymiai patogesnės,
- įdiegus eismo saugos priemones keliuose, geležinkeliuose, oro uostuose, kelionės tampa saugesnės,
- sprendžiant savivaldos transporto infrastruktūros problemas, mažinant spūstis, gerinama miesto aplinkos kokybė.

Kaip rodo 2008 m. gruodį Finansų ministerijos užsakymu atlikto visuomenės nuomonės tyrimo rezultatai, net 50 proc. gyventojų jau teigia jaučią asmeninę ES struktūrinės paramos, skirtos transporto sektoriui, naudą.



2004–2006 m. ES struktūrinės paramos poveikio Lietuvos transporto sektoriui įvertinimas atliktas įgyvendinant Susisiekimo ministerijos projektą VP4-1.3-FM-01-V-01-008, finansuojamą 2007–2013 m. Techninės paramos veiksmų programos lėšomis. Susisiekimo ministerijos užsakymu vertinimą atliko VšĮ „ESTEP“.