



## 2004–2006 M. ES STRUKTŪRINĖS PARAMOS POVEIKIO LIETUVOS TRANSPORTO SEKTORIUI ĮVERTINIMAS

### SANTRAUKA

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 bei 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 įvertinti BPD 1.1 priemonių uždavinių įgyvendinimo mastą ir apskaičiuoti, kokį poveikį ERPF parama, skirta transporto sektoriui, turėjo visam Lietuvos ūkiui ir atskiriems šalies regionams, buvo atliktas šis vertinimas.

Vertinant BPD 1.1 priemonės uždavinių įgyvendinimą, ataskaitoje konstatuojama, kad daugiausia projektų įgyvendinta ir lėšų skirta pagal pirmąjį priemonės uždavinį, kuriuo buvo siekiama tobulinti eismo sąlygas keliuose ir gatvėse, didinti eismo saugumą ir mažinti neigiamą transporto poveikį aplinkai. Iš viso investicijoms į kelių ir miestų transporto infrastruktūrą buvo skirta 427,47 mln. Lt, už kuriuos įgyvendintas 61 projektas. Įgyvendinant šiuos projektus buvo nutiesta 5,92 km naujų kelių ir rekonstruota/išasfaltuota 515,46 km esamų kelių. BPD 1.1 priemonės parama reikšmingai prisidėjo prie žvyrkelių dalies valstybinės reikšmės kelių tinkle mažėjimo: 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. 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“. Šis projektas prisidėjo prie bendros avaringumo ir žūvančiųjų keliuose situacijos gerėjimo Lietuvoje. 2008 m. žuvusiųjų keliuose skaičius, lyginant su 2007 m., sumažėjo 30 proc.

Geležinkelių transporto infrastruktūrai buvo skirta penktadalis BPD 1.1 priemonės paramos (140,46 mln. Lt). Šiomis investicijomis buvo nutiesta 4,52 km naujų ir rekonstruota 22,85 km esamų geležinkelių, įdiegtos saugos priemonės, rekonstruotos Vilniaus ir Kauno geležinkelių stotys. Vertinant investicijų naudą matyti geros praktikos pavyzdžių. Išskirtinas IXB koridoriaus jungties su Klaipėdos uostu – Klaipėdos geležinkelio mazgo plėtros projektas, paskatinęs skirtingų transporto šakų sąveiką ir krovos apimtį išaugimą Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste.

BPD 1.1 priemonės lėšomis įgyvendinti projektai iš dalies prisidėjo prie trečiojo uždavinio įgyvendinimo – didinti Klaipėdos valstybinio jūrų uosto krovinių ir keleivių srautus, sukurti bendrą vidaus vandenų sistemą kroviniams ir keleiviams gabenti. Jūrų uosto ir vidaus vandenų kelių plėtros projektams buvo skirta vos 4 proc. (25,35 mln. Lt) visų BPD 1.1 priemonės lėšų, kuriomis buvo įgyvendintas geležinkelių pertvarkymo Klaipėdos uosto pietinėje dalyje projektas, atlikta vidaus vandenų kelio Nemunu sutvarkymo galimybių studija ir pagrindiniai darbai. Tačiau nebuvo įgyvendintas planuotas kruizinių laivų terminalo infrastruktūros plėtros projektas, todėl BPD 1.1 priemonė nepaskatino keleivių vežimo jūrų transportu augimo.

Oro transporto plėtros srityje įgyvendintiems projektams buvo skirta 8 proc. (48,16 mln. Lt) BPD 1.1 priemonės lėšų, o visos investicijos buvo nukreiptos į saugumo didinimą: įgyvendinti Vilniaus ir Palangos oro uostų perimetro aptvėrimo projektai, įrengtos modernios kilimo ir tūpimo takų sistemos, aviacijos saugumo priemonės ir kt. 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.

Apibendrinant BPD 1.1 priemonės rezultatų analizę, ataskaitoje daroma išvada, kad daugiausia lėšų (88 proc.) buvo skirta sausumos transportui: kelių, geležinkelių ir miesto transporto infrastruktūrai. Įgyvendinant šią priemonę daugiausia buvo investuojama į esamos transporto infrastruktūros rekonstrukciją (apie 80 proc. investicijų) bei eismo saugos priemonių diegimą, mažai investicijų skirta infrastruktūros plėtrai (trūkstamoms jungtims, pralaidumo didinimui), skirtingų transporto rūšių sąveikai (multimodaliniam transportui), kai kurių transporto šakų plėtrai (ypač vandens transportui). 2007–2013 m. programavimo laikotarpiu, siekiant toliau didinti kelionių saugumą ir mažinti neigiamą augančių transporto srautų poveikį, reikia tęsti investicijas į kelių infrastruktūros plėtrą, ypač miestuose, remti geležinkelių linijų, priklausančių TEN-T tinklui ar besiribojančių su juo, modernizaciją. Be to, didesnės investicijos reikalingos multimodalinio transporto vystymui, oro transporto (oro uostų konkurencingumo) ir jūrų vandenų transporto (Klaipėdos valstybinio jūrų uosto konkurencingumo regione) plėtrai.

Bendras BPD 1.1 priemonei nustatytų rodiklių pasiekimo laipsnis yra aukštas, išskyrus nustatytus investicijoms į geležinkelių transporto infrastruktūrą. Stebėsenos rodiklių pasiekimą mažino projektų lygmens problemos (ypač viešųjų pirkimų srityje) ir išorinės priežastys (statybos darbų kainos augo vidutiniškai 9 proc. per metus, brango statybos medžiagos (pavyzdžiui, plieno kaina pakilo 60 proc. per BPD laikotarpį). Atkreiptas dėmesys, kad aukštesnio lygmens stebėsenos rodikliai (rezultato ir poveikio) nebuvo pakankami tiesiogiai dėl ES struktūrinės paramos transporto sektoriuje pasireiškiančioms pasekmėms ir poveikiui išmatuoti. Rezultato lygiu būtų buvę naudinga

stebėti tokius rodiklius kaip trūkstančių jungčių su TEN-T tinklo elementais nutiesimas, keleivių, vežamų geležinkelių transportu, skaičiaus didėjimas, o dėl nemažų BPD 1.1 priemonės investicijų į eismo saugumą poveikio lygiu – avaringumo ar žuvusiųjų skaičiaus mažėjimo rodiklį.

Svarbios vertinimo išvados dėl BPD 1.1 priemonės poveikio – atlikti skaičiavimai rodo, kad investicijos į transporto sektorių 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. Vadinasi, 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 3260 darbo vietų. Be to, kaip rodo makroekonominio modeliavimo rezultatai, dėka projektų buvo sukurtos ir papildomos darbo vietos susijusiose sektoriuose. Apskaičiuota, kad per 2004–2008 m. laikotarpį BPD 1.1 priemonės investicijomis sukurta 3,4 tūkst. papildomų darbo vietų. Vidutinės vienos darbo vietos (sumuojant tiesiogines ir papildomas darbo vietas) sukūrimo sąnaudos sudarė apie 90 tūkst. Lt, t. y. beveik per pusę mažiau nei kitose ES šalyse ERPF lėšomis įgyvendinant infrastruktūrinius projektus.

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 optimaliau panaudoti turimus išteklius ir didina jų konkurencingumą. Daugiausia 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. Taip pat šios apskritys sulaukė daugiau BPD 1.1 priemonės investicijų, nes jose buvo įgyvendinami oro uostų, Klaipėdos valstybinio jūrų uosto, geležinkelių mazgų modernizavimo projektai. Vilniaus apskričiai skirtų lėšų suma siekė 162,54 mln. Lt (25 proc. visos transporto sektoriui skirtos paramos), Klaipėdos apskričiai – 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 ekonometrinis modelis (ALEM), kuriuo 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 efektas nustatytas Kauno, Marijampolės, Panevėžio ir Utenos apskritims. Vertinimo išvadose rekomenduojama 2007–2013 m. didesnes investicijas į kelių transporto infrastruktūrą skirti toms apskritims, kuriose nepakankamai išplėtotas vietinių kelių tinklas riboja apskričių plėtrą, t. y. Vilniaus, Marijampolės ir Šiaulių apskritims.

Galiausiai BPD 1.1 priemonės investicijų į transporto sektorių naudą pajus ir kiekvienas Lietuvos gyventojas, nes dėl įgyvendintų projektų:

- gyventojai gali tiesiau, greičiau ir patogiau keliauti tarp miestų, kaimų, gyvenviečių, turizmo centrų,
- modernus miesto gatvių tinklas leidžia greičiau pasiekti darbo, sveikatos paslaugų teikimo, švietimo ir kitas įstaigas,

- dviratininkai ir pėstieji gali naudotis specialiai jiems sukurta infrastruktūra, todėl kelionės dviračiais ar pėsčiomis tampa žymiai patogesnės,
- įdiegus eismo saugos priemones keliuose, geležinkeliuose, oro uostuose gyventojai gali jaustis saugiau savo kelionės metu,
- sprendžiant miesto transporto problemas, mažinant grūstis, 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.