

MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETO
EKONOMIKOS IR FINANSŲ VALDYMO FAKULTETO
EKONOMIKOS IR VERSLO INSTITUTAS

JUSTĖ JARMULKAITĖ

ES STRUKTŪRINĖS PARAMOS, SKIRTOS
INFRASTRUKTŪRINIAMS PROJEKTAMS
TRANSPORTO SEKTORIUJE, PANAUDOJIMO 2007-
2013 M. EFEKTYVUMO VERTINIMAS IR
REKOMENDACIJOS 2014-2020 M. PROGRAMAVIMO
LAIKOTARPIUI

Magistro baigiamasis darbas

Vadovas
Doc. dr. R. Dužinskas

VILNIUS, 2014

MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETO
EKONOMIKOS IR FINANSŲ VALDYMO FAKULTETO
EKONOMIKOS IR VERSLO INSTITUTAS

ES STRUKTŪRINĖS PARAMOS, SKIRTOS
INFRASTRUKTŪRINIAMS PROJEKTAMS
TRANSPORTO SEKTORIUJE, PANAUDOJIMO 2007-
2013 M. EFEKTYVUMO VERTINIMAS IR
REKOMENDACIJOS 2014-2020 M. PROGRAMAVIMO
LAIKOTARPIUI

Viešojo sektoriaus ekonomikos magistro baigiamasis darbas
Studijų programa 621L10010

Vadovas
Doc. dr. R. Dužinskas
2014 04

Recenzentas

2014 04

Atliko
VSEmis2-01 gr. stud.
J. Jarmulkaitė
2014 04 16

VILNIUS, 2014

PATVIRTINIMAS APIE ATLIKTO DARBO SAVARANKIŠKUMĄ

2014 04 16

Vilnius

Aš, Mykolo Romerio universiteto (toliau – Universitetas), Ekonomikos ir finansų valdymo fakulteto, viešojo sektoriaus ekonomikos magistro programos studentė Justė Jarmulkaitė, patvirtinu, kad šis magistro baigiamasis darbas „ES struktūrinės paramos, skirtos infrastruktūriniams projektams transporto sektoriuje, panaudojimo 2007-2013 m. efektyvumo vertinimas ir rekomendacijos 2014-2020 m. programavimo laikotarpiui“:

1. Yra atliktas savarankiškai ir sąžiningai;
2. Nebuvo pristatytas ir gintas kitoje mokslo įstaigoje Lietuvoje ar užsienyje;
3. Yra parašytas remiantis akademinio rašymo principais ir susipažinus su rašto darbų metodiniais nurodymais.

Man žinoma, kad už sąžiningos konkurencijos principo pažeidimą – plagijavimą studentas gali būti šalinamas iš Universiteto kaip už akademinės etikos pažeidimą.

(parašas)

(vardas, pavardė)

TURINYS

SANTRUMPOS	8
ĮVADAS	9
1. ES SANGLAUDOS POLITIKOS IŠTAKOS IR TEORINIAI ASPEKTAI	11
1.1. ES sanglaudos politikos ištakos ir retrospektyviniai aspektai	11
1.2. ES sanglaudos politikos teoriniai aspektai	14
1.3. ES struktūrinės paramos, skirtos transporto sektoriui, išdavos	17
1.3.1. Ekonominis investicijų į transporto sektorių poveikis	18
1.3.2. Socialinis investicijų į transporto sektorių poveikis	22
1.3.3. Aplinkosauginis investicijų į transporto sektorių poveikis	27
1.3.4. Apibendrinimas: investicijų į transporto sektorių poveikio modelis	29
2. ES STRUKTŪRINĖS PARAMOS LIETUVAI ANALIZĖ IR VERTINIMAS	31
2.1. Sanglaudos fondo ir Europos regioninės plėtros fondo (ERPF) parama Lietuvai: bendra charakteristika	32
2.2. ES struktūrinė parama transporto sektoriui Lietuvoje	34
3. ATVEJO STUDIJA: KONKREČIŲ PRIEMONIŲ IR PROJEKTŲ VERTINIMAS	38
3.1. Metodologijos apžvalga	38
3.2. Ekonomikos augimo veiksmų programos priemonių, skirtų transporto sektoriui, rezultatų analizė	43
3.2.1. Priemonės VP2-5.1-SM-02-V „Transeuropinės reikšmės geležinkelio linijų modernizavimas ir plėtra, reikiamos infrastruktūros sukūrimas viešiesiems logistikos centrams steigti“ analizė	43
3.2.2. Priemonės VP2-5.2-SM-01-V „Krovinių ir keleivių aptarnavimo infrastruktūros plėtra Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste“ analizė	46
3.2.3. Priemonės VP2-5.3-SM-01-V „Tarptautinių oro uostų keleivių terminalų išplėtimas, skrydžių saugos ir aviacijos saugumo priemonių diegimas“ analizė	51
3.2.4. Investicijų į transporto sektorių poveikis nacionaliniams rodikliams	56
IŠVADOS	60
REKOMENDACIJOS IR PASIŪLYMAI	62
LITERATŪRA	63
ANOTACIJA LIETUVIŲ KALBA	72
ANOTACIJA ANGLŲ KALBA	73
SANTRAUKA	74
SUMMARY	76
PRIEDAI	78

PRIEDAI

1 PRIEDAS. Ekonomikos augimo veiksmų programos ir Sanglaudos skatinimo veiksmų programos priemonės transporto srityje	78
2 PRIEDAS. Projektai, įgyvendinami pagal Ekonomikos augimo veiksmų programos 5 prioriteto „Transeuropinių transporto tinklų plėtra“ priemonę VP2-5.1-SM-02-V „Transeuropinės reikšmės geležinkelio linijų modernizavimas ir plėtra, reikiamos infrastruktūros sukūrimas viešiesiems logistikos centrams steigti“	81
3 PRIEDAS. Projektai, įgyvendinami pagal Ekonomikos augimo veiksmų programos 5 prioriteto „Transeuropinių transporto tinklų plėtra“ priemonę VP2-5.2-SM-01-V „Krovinių ir keleivių aptarnavimo infrastruktūros plėtra Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste“	83
4 PRIEDAS. Projektai, įgyvendinami pagal Ekonomikos augimo veiksmų programos 5 prioriteto „Transeuropinių transporto tinklų plėtra“ priemonę VP2-5.3-SM-01-V „Tarptautinių oro uostų keleivių terminalų išplėtimas, skrydžių saugos ir aviacijos saugumo priemonių diegimas“	87
5 PRIEDAS. ES struktūrinės paramos analizuojamoms Ekonomikos augimo veiksmų programos priemonėms pasiskirstymas pagal apskritis	90
6 PRIEDAS. Geležinkelių transporto rodikliai	92
7 PRIEDAS. Jūrų transporto rodikliai	93
8 PRIEDAS. Oro transporto rodikliai	94
9 PRIEDAS. ES struktūrinės paramos lėšų įsisavinimas pagal priemones pamečiui	96

LENTELĖS

1 lentelė. ES sanglaudos politikai skiriamos ES biudžeto lėšos	12
2 lentelė. 2007-2013 m. laikotarpio ERPF ir Sanglaudos fondo parama Lietuvai	34
3 lentelė. TUI Lietuvoje pagal ekonominės veiklos rūšis (H Transportas ir saugojimas)	56
4 lentelė. BVP ir transporto dalis jame	58
5 lentelė. Paslaugų įmonių pardavimo pajamos ir dirbančiųjų skaičius	59
6 lentelė. ES struktūrinės paramos lėšų įsisavinimas ir priemonių rezultatyvumo laipsnis	60

PAVEIKSLAI

1 pav. Investicijų į transporto sektorių poveikio schema	30
2 pav. ES struktūrinės paramos vertinimo kriterijai	39
3 pav. ES struktūrinės paramos lėšų įsisavinimas pagal priemonę VP2-5.1-SM-02-V	43
4 pav. Keleivių vežimas geležinkelių transportu	45
5 pav. Krovinių vežimas geležinkelių transportu	45
6 pav. ES struktūrinės paramos lėšų įsisavinimas pagal priemonę VP2-5.2-SM-01-V	47
7 pav. Konteinerių perkrovimas jūrų uostuose	48
8 pav. Krovinių vežimas jūrų transportu	49
9 pav. Keleiviai jūrų uoste	50
10 pav. Laivų, atplaukusių į uostą, skaičius	50
11 pav. ES struktūrinės paramos lėšų įsisavinimas pagal priemonę VP2-5.3-SM-01-V	52
12 pav. Krovinių ir pašto perkrovimas oro uostuose	53
13 pav. Lėktuvų judėjimas oro uostuose	54
14 pav. Keleiviai oro uostuose	55
15 pav. Orlaivių avarijos ir incidentai	55
16 pav. TUI Lietuvoje	57

SANTRUMPOS

BPD – Bendrasis programavimo dokumentas

BVP – bendrasis vidaus produktas

CO₂ – anglies dioksidas

EAVP – Ekonomikos augimo veiksmų programa

EJRŽF – Europos jūrų reikalų ir žuvininkystės fondas

EK – Europos Komisija

ERPF – Europos regioninės plėtros fondas

ES – Europos Sąjunga

ESF – Europos socialinis fondas

EŽŪFKP – Europos žemės ūkio fondas kaimo plėtrai

EŽŪOGF – Žemės ūkio orientavimo ir garantijų fondas

ISPA – pasirengimo narystei parama, teikiama infrastruktūros projektams aplinkos ir transporto srityse

LLRI – Lietuvos laisvosios rinkos institutas

LR – Lietuvos Respublika

PHARE – pasirengimo narystei parama, kurios tikslas – padėti sukurti institucinę struktūrą visose srityse, susijusiose su *acquis*

PVM – pridėtinės vertės mokestis

Ro-PAX – keleivinis laivas, įrengtas taip, kad į jį galėtų įvažiuoti ir iš jo išvažiuoti kelių ir (arba) geležinkelių transporto priemonės

Ro-ro – krovininis laivas, kuris įrengtas taip, kad į jį galėtų įvažiuoti ir iš jo išvažiuoti kelių ir (arba) geležinkelių transporto priemonės

SAPARD – pasirengimo narystei parama, teikiama žemės ūkiui ir kaimo plėtrai

SFMIS2007 – 2007-2013 m. laikotarpio projektų įgyvendinimui posistemis

SSVP – Sanglaudos skatinimo veiksmų programa

ŠESD – šiltnamio efektą sukeliančios dujos

TUI – tiesioginės užsienio investicijos

VŠĮ „ESTEP“ – viešoji įstaiga „Europos socialiniai, teisiniai ir ekonominiai projektai“

ŽIPVP – Žmogiškųjų išteklių plėtros veiksmų programa

ŽOFP – Žvejybos orientavimo finansinė priemonė

IVADAS

Europos Sąjungos (toliau – ES) struktūrinė parama yra vienas pagrindinių instrumentų, kuriuo siekiama pagrindinio ES sanglaudos politikos* tikslo – mažinti socialinius ir ekonominius skirtumus tarp ES regionų. Lietuvai, kadangi ji vis dar priskiriama mažiau išsivysčiusių regionų kategorijai (t.y. jos vidurkis yra mažesnis nei 75 proc. ES-27 valstybių narių vidurkio), ši parama yra ypač svarbi, kadangi jos dėka yra plėtojama ekonominė ir socialinė infrastruktūra, investuojama į žmogiškųjų išteklių potencialo didinimą, remiama ir skatinama verslo plėtra, ir t.t.

Ypač reikšminga ES struktūrinės paramos dalis skiriama transporto sektoriui: 2007-2013 m. finansavimo laikotarpiu šiam sektoriui iš viso buvo skirta 5,51 mlrd. litų ES struktūrinės paramos, dar apie 1 mlrd. litų skiriamas iš nacionalinio ir savivaldybių biudžetų bei privačių lėšų. Tai sudaro 23,56 proc. visos ES struktūrinės paramos, skirtos Lietuvai 2007-2013 m. laikotarpiu.

Nors transporto sektoriui skiriama reikšminga ES struktūrinės paramos dalis, tačiau akivaizdu, jog Lietuvoje dar nepasiekti transporto sistamai keliami tikslai. Nacionalinėje reformų darbotvarkėje (patvirtintoje 2011 m. balandžio 27 d. Lietuvos Respublikos (toliau – LR) Vyriausybės nutarimu Nr. 491), Lietuvos transporto infrastruktūra vis dar laikoma nepakankamai išplėtotą ir modernizuota.

Rengiantis panaudoti naujojo 2014-2020 m. finansavimo laikotarpio paramą, rengiant nacionalinius strateginius dokumentus ir planuojant tolesnes investicijas į transporto sektorių, yra svarbu išsiaiškinti, ar jau atliktos investicijos padėjo pasiekti šiam sektoriui iškeltus tikslus ir uždavinius, ar buvo pasiekti numatyti rezultatai, kokią naudą tai davė visuomenei ir ekonomikai bei ko reikėtų pasimokyti iš sukauptos patirties.

Todėl šiame magistro baigiamajame darbe keliamas tikslas – pateikti pasiūlymus dėl ES struktūrinės paramos transporto sektoriui panaudojimo 2014-2020 m. finansavimo laikotarpiu,

* Apibūdinant ES sanglaudos politiką, literatūroje vartojami trys terminai: „regioninė politika“, „sanglaudos politika“ ir „struktūrinė politika“. Principinio skirtumo tarp šių sąvokų nėra, tačiau politikos raida ir praktiniai aspektai kiek pakoregavo vartojamas sąvokas. Romos sutartyje vartojamas terminas „regioninė politika“, kuri apibrėžiama kaip ES politika, kurios tikslas – „mažinti įvairių regionų skirtumus ir mažiau išsivysčiusių regionų atsilikimą“ (Romos sutarties preambulė). Terminas „regioninė politika“ pabrėžė teritorinio aspekto svarbą. Praktikoje bet kuri valstybės vykdoma politika turi pasekmių tam tikroms teritorijoms, regionams. Pavyzdžiui, valstybei vykdant socialinės lygybės politiką, kai kuriems regionams daromas didesnis poveikis. Tačiau to negalima pavadinti regionine politika, nes šiuo atveju, parama regionams nėra tikslinė. Tuo tarpu jeigu valstybė tikslingai atima lėšas iš turtingesnių regionų ir remia mažiau išsivysčiusius regionus (pavyzdžiui, tuos, kuriuose didelis nedarbas, mažesnis augimas ir pan.), tada tai vadinama regionine politika (Burneika, 2013). Kiek vėliau pradėtas vartoti terminas „struktūrinė politika“ labiau referavo į finansines priemones, kuriomis siekiama sumažinti ekonominio ir socialinio išsivystymo skirtumus tarp ES regionų, t.y. struktūrinius fondus. Tuo tarpu terminas „Sanglaudos politika“ referuoja į vieną pagrindinių ES tikslų – ekonominę ir socialinę sanglaudą, kuris įtvirtintas 1993 m. Maastrichto sutartyje. Taigi vartojami terminai labai priklauso nuo to, kam skiriamas pagrindinis akcentas – tikslinei teritorijai, priemonei ar tikslui. Ir nors nei vienos šių dimensijų negalima atmesti kaip nereikalingos ar nesvarbios, tačiau politika prasideda nuo tikslo, todėl šiame darbe vartojamas terminas „Sanglaudos politika“.

įvertinant 2007-2013 m. finansavimo laikotarpio investicijas į šį sektorių pagal rezultatyvumo ir poveikio kriterijus. Tikslui pasiekti keliami šie uždaviniai:

- Atlikti mokslinės literatūros apžvalgą ir nustatyti ES struktūrinės paramos investicijų į transporto sektorių poveikio ekonomikai, visuomenei, aplinkai teorinius aspektus.
- Pateikti ES struktūrinės paramos Lietuvai apžvalgą ir įvertinti jos svarbą.
- Įvertinti ES struktūrinės paramos investicijų į transporto sektorių tiesioginį ir netiesioginį poveikį, atsižvelgiant į atliktos pasirinktų Ekonomikos augimo veiksmų programos (toliau – EAVP) priemonių, skirtų investicijoms į transporto sektorių, analizės rezultatus.
- Atsižvelgiant į atliktos analizės rezultatus, pateikti rekomendacijas dėl tolesnių investicijų į transporto sektorių 2014-2020 m. finansavimo laikotarpiu.

Darbe analizuojamos trys EAVP priemonės:

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

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

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

Vertinimui atlikti pasirinktos priemonės analizuojamos pagal du kriterijus – rezultatyvumo ir poveikio. Rezultatyvumas vertinimas atliekamas analizuojant produkto ir rezultato rodiklių pasiekimo duomenis. Poveikio vertinimui atliekama statistinių duomenų analizė. Siekiama įvertinti tiesioginį ir netiesioginį poveikį. Tiesioginiu poveikiu laikomas poveikis, kuris pasireiškia tiems ir dėl tų, kurie naudoja atitinkamos rūšies transporto paslaugomis. Tuo tarpu netiesioginiu vadinamas toks poveikis, kuris pasireiškia plačiąja prasme visuomenei ir ekonomikai.

Pirmoje darbo dalyje nagrinėjama ES struktūrinės paramos ištakos ir teoriniai aspektai. Remiantis šioje dalyje aptartais argumentais dėl ES struktūrinės paramos poveikio transporto sektoriui ir apskritai, keliamos šios hipotezės:

- ES struktūrinė parama transporto sektoriui Lietuvoje turi tiesioginio teigiamo poveikio.
- ES struktūrinė parama transporto sektoriui Lietuvoje turi netiesioginio teigiamo poveikio Lietuvos ekonomikai ir visuomenei.

Antroje darbo dalyje pateikiama ES struktūrinės paramos Lietuvai analizė, siekiant įrodyti jos masto reikšmingumą šalies vystymuisi. Trečioje darbo dalyje analizuojamos minėtos EAVP priemonės ir atliekamas jų rezultatyvumo ir poveikio vertinimas, siekiant patikrinti pirmoje dalyje iškeltas hipotezes. Darbas užbaigiamas pateikiant rekomendacijas, padėsiančias planuoti investicijas į transporto sektorių 2014-2020 m. ir tobulinti projektų įgyvendinimą ir stebėseną.

1. ES SANGLAUDOS POLITIKOS IŠTAKOS IR TEORINIAI ASPEKTAI

1.1. ES sanglaudos politikos ištakos ir retrospektyviniai aspektai

Romos sutartyje 1957 m. pirmą kartą buvo iškeltas regioninių skirtumų klausimas. Tuo tarpu ES sanglaudos politika pirmą kartą paminėta 1986 m. pasirašytame Europos suvestiniame akte. Šiame dokumente numatyta, kad „siekiant skatinti harmoningą plėtrą, Bendrija plėtoja ir vykdo veiklas, kuriomis stiprinama ekonominė ir socialinė sanglauda. Bendrija siekia mažinti skirtumus tarp regionų ir prasčiausiose sąlygose esančių regionų atsilikimą“ (Suvestinis Europos Aktas, 130a str.). Šie tikslai įgyvendinami ES struktūrinių fondų (Europos regioninės plėtros fondo (toliau – ERPF), Europos socialinio fondo (toliau – ESF), Europos žemės ūkio orientavimo ir garantijų fondo (toliau – EŽŪOGF)), Europos investicijų banko ir kitų finansinių šaltinių lėšomis (Suvestinis Europos Aktas, 130 b str.). Sanglaudos fondas kaip viena iš Sanglaudos politikos priemonių atsirado kiek vėliau – 1993 metais. Šis fondas skyrėsi nuo kitų fondų, nes jo parama skiriama ne regionams, o valstybėms narėms, kurių bendrasis vidaus produktas (toliau – BVP) vienam gyventojui yra mažesnis nei 90 proc. ES valstybių narių vidurkio. Tais pačiais metais atsirado dar viena nauja priemonė, skirta žuvininkystės politikai – Žvejybos orientavimo finansinė priemonė (toliau – ŽOFP).

Sanglaudos politika tapo aktuali, į Bendriją priėmus naujas nares – Graikiją (1981 m.), Ispaniją ir Portugaliją (1986 m.), kurios pagal savo išsivystymo lygį atsiliko nuo sparčiai besivystančios Europos. Tokiai „kelių greičių“ Bendrijai iškilo daugybė iššūkių siekiant sukurti bendrą rinką, kuri iš principo buvo esminis didžiųjų Europos Bendrijos valstybių – Vokietijos, Prancūzijos ir Didžiosios Britanijos – tikslas ir siekis (Moravcsik, 2008). Anot Europos Komisijos (toliau – EK) konkurencingumo departamento, vėliau energetikos departamento generalinio direktoriaus Philip Lowe, „Sanglaudos politikos esmė buvo sukurti sąlygas, kuriomis visi turėtų galimybę dalyvauti vidaus rinkoje ir gauti iš jos naudos“ (EK, 2008, p. 31).

Kaip jau minėta, iš pradžių Sanglaudos politika turėjo dvi dimensijas – ekonominę ir socialinę. Ilgainiui priėmus tokius dokumentus kaip Lisabonos sutartis ir strategija „Europa 2020“ Sanglaudos politikoje atsirado trečioji dimensija – teritorinė sanglauda, kuri reiškia, kad Sanglaudos politika taip pat siekiama tvarios ir subalansuotos teritorijų plėtros (EK, 2008).

Analizuojant Sanglaudos politikai skiriamus finansinius išteklius ir jų pokyčius, akivaizdu, kad jos svarba nuolat augo. Kiekviename finansavimo laikotarpyje Sanglaudos politikai buvo skiriama vis didesnė Europos biudžeto dalis. 1 lentelėje pateikiami ES sanglaudos politikai skiriami ES biudžeto ištekliai keturiais finansavimo laikotarpiais.

1 lentelė. ES sanglaudos politikai skiriamos ES biudžeto lėšos

Laikotarpis	Visas ES biudžetas	ES biudžeto dalis, skirta Sanglaudos politikai (ERPF, ESF ir Sanglaudos fondui)	ES biudžeto dalis, skirta Sanglaudos politikai (proc.)
1988 – 1992	250 mlrd. ekiu	69 mlrd. ekiu	27,6
1993 – 1999	538 mlrd. ekiu	168 mlrd. ekiu	31,2
2000 – 2006	680 mlrd. EUR	235 mlrd. EUR	34,5
2007 – 2013	864 mlrd. EUR	347 mlrd. EUR	40,2
2014 – 2020	908 mlrd. EUR	313 mlrd. EUR	34,5

Šaltinis: Sudaryta autorės, remiantis EK finansinėmis ataskaitomis 1988-2013 metais

Iš 1 lentelėje pateiktų duomenų matyti, kad ES sanglaudos politikai buvo skiriama vis didesnė ES biudžeto dalis, kuri per keturis finansavimo laikotarpius išaugo maždaug penkis kartus ir šiuo metu sudaro daugiau nei trečdalį viso ES biudžeto lėšų. 2014-2020 m. numatomas kiek mažesnis ES sanglaudos politikos biudžetas yra pasaulinės ekonomikos krizės rezultatas. Tačiau tai nesumažina ES sanglaudos politikos svarbos.

ES sanglaudos politikoje egzistuoja keletas pagrindinių principų, kurie lydi ją nuo pat jos atsiradimo pradžios:

- Orientacija į ribotą tikslų skaičių (dar vadinama temine koncentracija);
- Dėmesys mažiausiai išsivysčiusiems regionams;
- Daugiamečių programų rengimas – Sanglaudos politikos įgyvendinimas planuojamas septynerių metų programavimo laikotarpiams (išskyrus 1988-1992 m. laikotarpį);
- Papildomumo principas, kuris reiškia, kad ES lėšos tik papildo, o ne pakeičia nacionalines lėšas;
- Partnerystės principas, kuris reiškia, kad planuojant ir įgyvendinant ES sanglaudos politiką įtraukiami nacionaliniai, regioniniai, vietos ir ES lygmens veikėjai (pavyzdžiui, socialiniai ekonominiai partneriai, nevyriausybinės organizacijos ir kt.);
- Subsidiarumo principas, kuris reiškia, kad sprendimai turi būti priimami tame lygmenyje, kuriame jie yra efektyviausi (šis principas galioja ir įgyvendinant kitas ES politikas).

ES struktūriniai fondai nuo Sanglaudos politikos atsiradimo pradžios nebuvo statiški: kito jų paramos aprėptis, tikslai ir jų įgyvendinimas, administravimo ir koordinavimo taisyklės, siekiant ją kuo labiau supaprastinti, sumažinti administracinę naštą ir pan. Kiekvienu finansavimo laikotarpiu Sanglaudos politika buvo tobulinama, sudarant sąlygas naudotis jos teikiamais privalumais.

Šiuo 2007-2013 m. finansavimo laikotarpiu Sanglaudos politika įgyvendinama per tris fondus – ERPF, ESF ir Sanglaudos fondą.

ERPF remia investicijas, kurios skirtos paramai mažoms ir vidutinėms įmonėms siekiant sukurti ir išsaugoti nuolatinės darbo vietas (pavyzdžiui, įmonių konsultavimui, rinkos tyrimams, moksliniams tyrimams ir technologinei plėtrai), taip pat investicijas į infrastruktūrą (transporto,

energetikos, informacinių ir ryšio technologijų ir kt.), regionų potencialo plėtojimą, remiant finansavimo priemonių (pavyzdžiui, rizikos kapitalo, paskolų ir garantijų fondų, vietos vystimosi fondų, palūkanų subsidijų) kūrimą ir plėtojimą, regionų, miestų ir atitinkamų socialinių, ekonominių ir aplinkosaugos subjektų tinklų kūrimą, jų bendradarbiavimą ir keitimąsi patirtimi (Reglamentas Nr. 1080/2006, 3 str.).

ESF remia projektus, sprendžiančius socialines (pirmiausia užimtumo) problemas ir finansuoja projektus švietimo ir profesinio mokymo bei jų sistemų tobulinimo, įsidarbinimo galimybių plėtros, mokslinių tyrimų ir technologinės plėtros srityse, kuriais siekiama skatinti socialinę aprėptį (Reglamentas Nr. 1081/2006, 2-3 str.).

Sanglaudos fondas įsteigtas pagal Maastrichto sutartį, įsigaliojusią 1993 m., siekiant sustiprinti Bendrijos ekonominę ir socialinę sanglaudą skatinant tvarų vystymąsi. Sanglaudos fondo parama skiriama su tvariu vystymusi susijusioms sritims, teikiančioms naudą aplinkai, pavyzdžiui, energijos efektyvumo didinimui ir atsinaujinančios energijos naudojimo skatinimui, transporto sektoriuje – geležinkelio, upių ir jūrų transporto, skirtingų transporto rūšių sistemų tobulinimui bei jų tarpusavio sąveikos užtikrinimui, kelių, jūrų ir oro eismo geresniam valdymui bei ekologiško miesto ir viešojo transporto plėtojimui (Reglamentas (EB) Nr. 1084/2006, 2 str.). Fondo lėšomis iš esmės finansuojami infrastruktūriniai projektai transporto ir aplinkosaugos srityse, kuriais siekiama mažinti skirtumus tarp mažiau išsivysčiusių ir labiau išsivysčiusių regionų.

Anksčiau veikusių EŽŪOGF ir ŽOFP teikta parama 2007-2013 m. finansavimo laikotarpyje tapo prieinama iš naujų priemonių – Europos žemės ūkio fondo kaimo plėtrai (toliau – EŽŪFKP) ir Europos jūrų reikalų ir žuvininkystės fondo (toliau – EJŖŽF). Šių fondų lėšomis finansuojami kaimo plėtros projektai, tiesiogiai remiami ūkininkai, žemės ūkio rinkos valdymas, gyvulių ir augalų sveikatos priežiūra ir kt. (UAB „Kvalitetas“, 2010).

Sanglaudos politikai 2007-2013 m. finansavimo laikotarpyje buvo keliami tokie prioritetiniai tikslai:

- **Konvergencija:** siekiama skatinti mažiausiai išsivysčiusių valstybių narių ir regionų, kurių BVP vienam žmogui yra mažesnis nei 75 proc. ES 27 valstybių narių vidurkio, augimą ir suartėjimą su labiau išsivysčiusiais regionais. Šiam prioritetiniam tikslui 2007-2013 m. skiriama 82 proc. visų ES sanglaudos politikai skirtų lėšų;
- **Regioninė konkurencija ir užimtumas:** siekiama stiprinti visų ES regionų konkurencingumą, patrauklumą ir užimtumo lygį. Šiam prioritetiniam tikslui 2007-2013 m. skiriama 16 proc. visų ES sanglaudos politikai skirtų lėšų;
- **Europos teritorinis bendradarbiavimas:** parama skirta bendradarbiavimui abipus ES vidaus sienų ir tarp valstybių narių tam tikrose teritorinėse zonose. Šis tikslas remiasi anksčiau veikusia iniciatyva „Interreg“. 2007-2013 m. šiam prioritetiniam tikslui skiriama

apie 2 proc. visų ES sanglaudos politikai skirtų lėšų (Lietuvos 2007-2013 metų ES struktūrinės paramos panaudojimo strategija konvergencijos tikslui įgyvendinti (toliau – 2007-2013 m. Strategija), patvirtinta 2007 m. balandžio 26 d.).

Remiantis šiais prioritetiniais tikslais planuojamos kiekvieno fondo investicijos. Kaip matyti iš aukščiau pateiktų duomenų, konvergencijos tikslui skiriama didžiausia ES struktūrinės paramos dalis. O tai dar kartą primena ES sanglaudos politikos pagrindinį tikslą – mažinti ekonominius, socialinius ir teritorinius skirtumus tarp ES regionų.

1.2. ES sanglaudos politikos teoriniai aspektai

Nors EK ir valstybės narės (ypač mažiau išsivysčiusios ir dėl to gaunančios reikšmingą paramos dalį) itin teigiamai vertina ES struktūrinės paramos indėlį į šalies plėtrą ir augimą (tai matyti iš vis didėjančios ES sanglaudos politikai skiriamos ES biudžeto dalies), tačiau mokslinėje literatūroje ES struktūrinės paramos poveikis vertinamas kontraversiškai. Dalis mokslininkų įrodo teigiamą ES struktūrinės paramos poveikį (Cappelen et al., 2003; Becker et al., 2008; Mohl, Hagen, 2010; Pérez, 2009; Carmen, Peñalver, 2004; Varga, Veld, 2009; Becker et al., 2012; Kutan, Yigit, 2007), kiti suabejoja ES struktūrinės paramos poveikiu (Boldrin, Canova, 2002; Marzinotto, 2012; Dall'Erba, Le Gallo, 2007; Becker, 2012; Katsaitis, Doulos, 2009) arba netgi randa neigiamų jos poveikio aspektų šalių ekonomikoms (Lietuvos laisvosios rinkos institutas (toliau – LLRI), 2011; Dumčiuvienė, Stravinskas, 2012; Jurevičienė, Pileckaitė, 2013; Varga, Veld, 2011).

Kutanas ir Yigitas (2007) nustatė, kad ES struktūrinė parama turi įtakos tiek produktyvumo didėjimui paramą gaunančiuose regionuose, tiek bendrų augimo tempų didėjimui. Beckeris et al. (2008) pastebėjo, kad ES struktūriniai fondai turi reikšmingos įtakos BVP vienam gyventojui augimui, tačiau nepastebėjo jokio reikšmingo poveikio užimtumo didėjimui.

Cappelenas et al. (2003) ištyrė, kad ES struktūrinė parama turi reikšmingo teigiamo poveikio augimui, tačiau paramos poveikis yra stipresnis labiau išsivysčiusiuose regionuose, kadangi juose geriau suvokiama paralelinių politikų svarba ir dėl to juose institucijos turi geresnių kompetencijų priimti ir panaudoti tą paramą. Pérez (2009) priėjo panašios išvados: atlikusi tyrimą mažiau išsivysčiusiuose Ispanijos regionuose, autorė nustatė, kad ES struktūrinė parama turėjo teigiamo ir reikšmingo poveikio juose, tačiau pastebėjo, kad labiau išsivysčiusiuose regionuose santykis tarp sukurto produkto (angl. *output*) ir gautos paramos yra didesnis nei mažiau išsivysčiusiuose regionuose. Tai iš principo reiškia, kad turtingesniuose regionuose parama yra efektyvesnė. Be to, autorė pastebėjo, kad investicijos į tam tikrą sektorių viename regione turi įtakos tam pačiam sektoriui kituose (net ir labai nutolusiuose) regionuose.

Carmen ir Peñalveris (2004) atliktas tyrimas parodė, kad ES struktūriniai fondai turi teigiamos įtakos augimo procesams mažiau išsivysčiusiuose regionuose, tačiau autoriai laikosi atsargios pozicijos teigdami, kad skirtingais laikotarpiais poveikio intensyvumas buvo skirtingas.

Mohlas ir Hagenas (2010) pastebėjo, kad nors ES struktūrinės paramos poveikis yra teigiamas, tačiau jis pasireiškia tik po kurio laiko (vidutiniškai po 4 metų) ir ne visada yra reikšmingas. Tuo tarpu Varga ir Veldas (2009) teigia, kad ES struktūriniai fondai gali turėti reikšmingo teigiamo poveikio BVP vienam gyventojui augimui tiek trumpuoju, tiek ilguoju laikotarpiais. Tačiau po keleto metų atliktame tyrime Varga ir Veldas (2011) gavo kiek kitokius rezultatus: jų teigimu, ilguoju laikotarpiu ES struktūrinių fondų poveikis yra teigiamas ir reikšmingas, ir kuo laikotarpis ilgesnis, tuo didesnis teigiamas poveikis (didėja pajamos ir našumas), tačiau trumpuoju laikotarpiu ES struktūrinė parama gali turėti ir neigiamos įtakos – išstumti privačias investicijas, turėti neigiamos įtakos eksporto augimui. Taip pat autoriai nustatė nevienodą ES struktūrinės paramos poveikį užimtumui: vienuose sektoriuose (pavyzdžiui, mokslinių tyrimų ir inovacijų) gali didėti atlyginimai tuo pačiu metu, kai kituose sektoriuose mažėja aukštos kvalifikacijos darbuotojų užimtumas.

Įdomią išvadą priėjo Beckeris et al. (2012): autorių teigimu, nors ES struktūrinė parama akivaizdžiai skatina augimą paramą gaunančiuose regionuose, tačiau paramos intensyvumas daugiau nei trečdalyje regionų viršija efektyvumą. Be to, beveik penktadalyje tirtų regionų nustatė, kad jei sumažėtų ES struktūrinės paramos mastai tiems regionams, tai neturėtų neigiamos įtakos augimui. Tad šiuo požiūriu ES struktūrinės paramos poveikis gali būti kvestionuojamas.

ES struktūrinės paramos poveikį kvestionuoja ir Boldrinas ir Canova (2002). Autorių teigimu, nors ES struktūrinės paramos apimtis vis auga, tačiau tai neturi esminio poveikio ekonomikos augimui ir regioninei plėtrai. Be to, atotrūkis tarp labiau išsivysčiusių ir mažiau išsivysčiusių regionų ne mažėja, kaip siekiama ES sanglaudos politikoje, bet priešingai – didėja.

Marzinotto (2012) laikosi nuomonės, kad sunku įrodyti ES struktūrinės paramos poveikį augimui, kadangi neretai ES struktūrinių fondų potencialas nėra realizuojamas dėl neefektyvaus paskirstymo, netinkamo investicijų panaudojimo arba prasto valdymo. Beckeris (2012) pastebėjo, kad nors iš esmės ES struktūrinę paramą gaunančiuose regionuose matyti sėkmingas poveikis augimo skatinimui, tačiau yra nemažai skirtumų tarp regionų: regionai, kuriuose žemas išsilavinimo lygis, o valdymo kultūra yra prastos kokybės, prasčiau panaudoja ES struktūrinę paramą. Be to, daugiau lėšų nereiškia didesnio augimo.

Dall'erba ir Le Gallo (2007) taip pat suabejojo ES struktūrinės paramos efektyvumu: jų atlikto tyrimo rezultatai neparodė jokio reikšmingo ES struktūrinės paramos poveikio BVP vienam gyventojui ir užimtumo augimui. Jų teigimu, BVP vienam gyventojui augimas ir užimtumo didėjimas regione tiesiogiai koreliuoja su augimo mastais kaimyniniuose regionuose. Be to, skiriasi minėtų kintamųjų

augimo mastai priklausomai nuo to, ar regionas yra centrinis ar periferinis: centriniams regionams ES struktūrinė parama įtakos neturi, o periferiniams – turi šio tokio poveikio.

Katsaitis ir Doulosas (2009) tyrė ES struktūrinės paramos įtaką tiesioginėms užsienio investicijoms (toliau – TUI). Jų teigimu, ES struktūrinės paramos įtaka TUI priklauso nuo institucinės kokybės paramą gaunančiuose regionuose: regionuose, kuriuose institucijos yra aukštos kokybės, ES struktūrinė parama gali paskatinti TUI pritraukimą, tuo tarpu regionuose, kuriuose institucijos yra žemos kokybės, ES struktūrinės paramos poveikis gali būti neigiamas.

LLRI atliktoje studijoje (2005) pažymima, kad svarbiausi veiksniai ekonomikos plėtrai yra valstybės vykdoma fiskalinė ir mokesčių politika, sukuriamos palankios sąlygos verslo plėtrai ir investicijų pritraukimui bei kiti vidaus ekonominės politikos veiksniai, o ne ES struktūrinė parama. Pastaroji nėra pakankama sąlyga, užtikrinanti ekonomikos augimą ir regioninę plėtrą, tačiau gali prisidėti prie šių procesų, jeigu minėti veiksniai sudaro palankias sąlygas augimui ir plėtrai. Be to, kaip ir kiekvienos investicijos, ES struktūrinė parama gali būti naudinga tik tuo atveju, jeigu ji naudojama tiksliai ir efektyviai. Jurevičienė ir Pileckaitė (2013) pastebėjo, kad skubėjimas įsisavinti ES struktūrinės paramos lėšas gali turėti mažo poveikio, jokio poveikio arba netgi neigiamo poveikio valstybės ekonomikai.

ES struktūrinė parama neretai kaltinama dėl to, kad išteklių paskirstomi neefektyviai, todėl, kad lėšos nukreipiamos ne ten, kur jos būtų efektyviausiai panaudotos ir atneštų geriausią rezultatą, bet į tuos sektorius, kuriems teikiama ES struktūrinės paramos pirmenybė (LLRI, 2011; Dumčiuvienė, Stravinskas, 2012; Jurevičienė, Pileckaitė, 2013), arba ten, „kur atsiranda lėšų paklausa“ (LLRI, 2011, p. 4). Tai iškreipia įmonių motyvą investuoti (Jurevičienė, Pileckaitė, 2013).

ES struktūrinė parama taip pat kaltinama konkurencijos iškraipymu, kadangi gaunantieji paramą yra pajėgesni konkuruoti nei tie, kurie jos negauna (LLRI, 2011; Dumčiuvienė, Stravinskas, 2012).

LLRI (2011) atliktos analizės rezultatai taip pat parodė, kad ES struktūrinė parama turėjo įtakos kainų augimui šalyje.

Iš šios apžvalgos matyti, kad mokslinėje literatūroje pateikiami argumentai dėl ES struktūrinės paramos poveikio regionams yra gana skirtingi. Taip greičiausiai nutinka todėl, kad mokslininkai remiasi skirtingomis prielaidomis, vertindami ES struktūrinės paramos poveikį, nagrinėja skirtingus laikotarpius skirtinguose regionuose ar sektoriuose. Be to, kai kurie argumentai, pavyzdžiui, dėl konkurencijos iškraipymo, labiau priklauso nuo vertybinio požiūrio ir interpretavimo.

Vis dėlto galima teigti, kad ES struktūrinė parama gali turėti teigiamo poveikio ekonomikos augimui, regioninei plėtrai, užimtumui ir t.t., tačiau būtinos kelios sąlygos: pirma, investicijos turi būti efektyvios; antra, investuojama turi būti į tas sritis, kuriose yra didžiausias investicijų poreikis ir/arba didžiausias potencialas sukurti reikšmingą rezultatą; trečia, investicijų mastai neturėtų „perkaitinti“

ekonomikos. Šiame magistro baigiamajame darbe daroma prielaida, kad šios sąlygos Lietuvoje yra užtikrinamos.

1.3. ES struktūrinės paramos, skirtos transporto sektoriui, išdavos

Pastaraisiais dešimtmečiais ES retorikoje, įgyvendinant skirtingas politikas, vis dažniau vartojama tvarumo (angl. *sustainability*) sąvoka. Ši sąvoka yra aktuali ir transporto politikoje. Dažniausiai išskiriamos trys pagrindinės tvarumo dimensijos: ekonominė, socialinė ir aplinkosauginė (Delbosc, 2012; Geurs et al., 2009; Jones, Lucas, 2012). Delbosc (2012) apibūdina tvarumą kaip pusiausvyrą tarp aukštos gyvenimo kokybės ir išsaugotos aplinkos.

Jungtinės Karalystės Vyriausybė išskyrė keturis tvarumo komponentus: tai – socialinė pažanga, kurios esmė – kiekvieno visuomenės nario poreikių nustatymas ir paisymas; antra, aplinkosauga, kurios tikslas – riboti neigiamą globalų poveikį; trečia, taupus gamtinių išteklių naudojimas; ketvirta, aukštų ir stabilių ekonomikos augimo ir užimtumo rodiklių išlaikymas (Hull, 2005).

Owenas et al. (2012) tvarią transporto sistemą apibūdino kaip tokią, kuri leidžia gyventojų, verslo ir visuomenės poreikius, susijusius su pasiekiamumu, patenkinti saugiai, nekenkiant žmonių ir ekosistemų sveikatai bei skatina užtikrinant teisingumą tarp kartų; tvari transporto sistema taip pat turi būti įperkama, efektyvi, galinti pasiūlyti skirtingas transporto rūšis, palaikanti ir skatinanti ekonomiką ir regioninę plėtrą, be to, ribojanti CO₂ išmetimus ir oro taršą, naudojanti atsinaujinančius energijos išteklius, sumažinanti triukšmą.

Taigi nors egzistuoja požiūrių įvairovė, iš esmės galima teigti, kad visi investicijų į transporto sektorių poveikiai gali būti suskirstyti į tris kategorijas: ekonominiai, socialiniai ir aplinkosauginiai. Toks skirstymas yra įmanomas tik teoriškai, kadangi praktiniu požiūriu didžioji dauguma poveikių turi dviejų, ar net visų trijų dimensijų bruožų. Ypač sudėtinga atskirti socialinę ir ekonominę dimensijas (Jones, Lucas, 2012). Nors kai kurie autoriai (Geurs et al., 2009; Banister, Thurstain-Goodwin, 2011) laiko, kad ekonominis poveikis pasireiškia makro (visuomenės) lygmeniu, o socialinis – mikro (individo) lygmeniu, Jonesas ir Lucas (2012) teigia, kad socialiniai poveikiai pasireiškia nuo individo iki visuomenės kaip visumos. Dėl šios priešpriešos socialinių ir ekonominių poveikių atskyrimas dažniausiai būna grynai pragmatinis. Todėl šiame magistro baigiamajame darbe investicijų į transporto sektorių poveikis užimtumui, kuris vadovaujantis aptartais argumentais gali būti laikomas tiek socialine, tiek ekonomine išdava, aptariamas prie ekonominių investicijų į transporto sektorių poveikių.

Nelengviau atskirti socialinius/ekonominius ir aplinkos poveikius. Geursas et al. (2009) teigia, kad aplinkos (ekologinis) poveikis pasireiškia gyvūnams ir augalams, o socialinis ir ekonominis –

žmogui. Tačiau su tuo sunku vienareikšmiškai sutikti, kadangi poveikis aplinkai taip pat turi įtakos žmogaus ir visuomenės sveikatai. Šiame magistro baigiamajame darbe investicijų į transporto sektorių poveikis žmonių sveikatai aptariamas tiek prie socialinių, tiek prie aplinkosauginių poveikių. Prie socialinių poveikių priskiriami tie poveikiai sveikatai, kurie atsiranda tiesiogiai iš transporto sistemos. Tuo tarpu aplinkosauginiais poveikiais laikomi tie poveikiai, kurie atsiranda pirmiausiai dėl poveikio aplinkai, o tik tada visuomenės sveikatai.

Kituose poskyriuose detaliau aptariami socialiniai, ekonominiai ir aplinkosauginiai investicijų į transporto sektorių poveikiai.

1.3.1. Ekonominis investicijų į transporto sektorių poveikis

Siekiant įvertinti ekonominę investicijų į transporto sektorių poveikį susiduriama su garsiąja dilema „*kas pirmiau – višta ar kiaušinis?*“. Audito rūmai (2013) nurodo, kad transporto sektorius yra labai susijęs su ekonomine situacija, o ekonominė situacija didina transporto paklausą. Sunku nustatyti tikrąjį transporto paklausos ir ekonominių charakteristikų ryšį, nes visi esminiai kintamieji tiesiogiai teigiamai koreliuoja. Tai sukelia problemų siekiant nustatyti priežastinius ryšius, ypač vertinant investicijų į transporto sektorių poveikį (Preston, 2001). Gutiérrezas et al. (2010) atlikto tyrimo duomenimis, laikotarpiai, kai investicijos į transporto sektorių buvo nepakankamos, transporto kaštai buvo dideli, o pasiekiamumas prastas, dažniausiai siejami su lėtu ekonomikos augimu ar net recesija. Autoriai ryšį tarp ekonomikos augimo ir investicijų į transporto sektorių vadina *ko-evoliuciniu* (angl. *co-evolution*) (Gutiérrez et al., 2010, p. 143). Tai reiškia, kad investicijos į transporto sektorių yra skatinamos esant ekonomikos augimui ir prisideda prie ekonomikos augimo.

Pirmosios akademinės diskusijos apie investicijų į transporto sektorių ir ekonomikos plėtros sąryšį davė labai skirtingus rezultatus. Vieni akademikai tikėjo, kad transporto tinklų plėtra yra esminė prielaida ekonominei plėtrai. Kiti laikėsi nuomonės, kad ekonominė plėtra vyksta dėl technologinių inovacijų pramonėje ir žemės ūkyje bei sociokultūrinių pokyčių, o ne dėl pokyčių transporto sektoriuje (Preston, 2001).

Šiandien politikos formuotojai, vykdytojai bei akademinė visuomenė sutartinai pripažįsta investicijų į transporto sektorių ekonominę svarbą ir poveikį ekonomikos augimui ir regioninei plėtrai. Tačiau mokslininkai nesutaria dėl transporto sektoriaus poveikio ekonomikos augimui ir regioninei plėtrai stiprumo. EK (2010), ES Taryba (2013) ir Audito rūmai (2013), vertindami bendrą visos ES transporto sistemą, pažymi, kad investicijos į transporto sektorių neša ekonominę naudą tiek regioniniu, tiek visos ES mastu, todėl jos yra svarbios siekiant stiprinti nacionalines ir regionines ekonomikas, sanglaudą ir konkurencingumą, kurie sukuria sąlygas ekonomikos augimui. Lopez (2007)

teigia, kad nors egzistuoja ir papildomos sąlygos ekonomikos augimui ir regioninei plėtrai, tačiau transporto infrastruktūra yra esminės svarbos. Gutiérrezas et al. (2010) pastebėjo, kad tuose regionuose, kuriuose transporto infrastruktūra buvo tikrai prastos būklės, kur neegzistuoja transporto tinklai, investicijos į transporto infrastruktūrą turėjo didelės reikšmės ekonomikos augimui ir regioninei plėtrai, tačiau regionuose, kuriuose transporto infrastruktūra jau buvo sukurta ir ji buvo neblogos būklės, tolesnės investicijos atnešė tik nežymią naudą.

Meijersas et al. (2012) plėtoja mintį, kad labiau išsivysčiusiose šalyse (ar regionuose) investicijų į transporto infrastruktūrą poveikis yra palyginus mažas su poveikiu mažiau išsivysčiusioms šalims (ar regionams), kadangi tos investicijos dažniausiai yra skirtos jau sukurtos infrastruktūros atnaujinimui/ pataisymui. Tai nedaro esminio poveikio pasiekiamumo didinimui. Todėl labiau išsivysčiusiose šalyse investicijos į transporto sektorių nėra ekonomikos augimo variklis – jos greičiau atlieka paremiamąjį vaidmenį (angl. *supportive role*), t.y. palaiko ekonomikos augimui būtinas sąlygas. Be to, autoriai atkreipia dėmesį į paskirstymo poveikius (angl. *distributive effects*), kurie pasireiškia dėl investicijų į transporto sektorių. Jie pažymi, kad dauguma studijų nustato bendrą investicijų į infrastruktūrą sąsają su ekonomikos augimu ir tai leidžia daryti išvadas tik apie bendrą pagerėjimą/ gerovės padidėjimą (dažniausiai nacionaliniu ar regioniniu lygiu). Tačiau poveikis gali būti paskirstytas žemesniuose lygmenyse. Tai gali reikšti, kad investicijos į transporto sektorių sukuria ekonomikos augimą viename regione kito regiono, kuriame stebimas lėtesnis augimas arba net smukimas, sąskaita. Šie paskirstymo poveikiai ypač stebimi tarp centro ir periferijos (Meijers et al., 2012).

Gutiérrezas et al. (2010) bei Banisteris ir Thurstain-Goodwinas (2011) teigia, kad tam tikras transporto infrastruktūros lygis yra būtina sąlyga, kad ekonomikos plėtra vyktų, tačiau nepakankama. Ekonomikos augimas ir regioninė plėtra gali būti investicijų į transporto sektorių pasekmė tik tuomet, jeigu yra palankios ekonominės ir investicinės sąlygos, taip pat yra sudaromos atitinkamos politinės ir institucinės sąlygos. Olssono (2009) teigimu, transporto politikos investicijos skatina tik vystimąsi, bet ne augimą. Šiuo požiūriu vystimąsi jis apibūdino kaip struktūrinius pokyčius, kurių metu formuojasi nauja socialinė ir technologinė aplinka arba kuriamas naujas ekonominių galimybių paketas.

Regioninio konkurencingumo didinimas yra vienas pagrindinių investicijoms į transporto sektorių priskiriamų teigiamų poveikių (EK, 2010; OECD, 2002; Olsson, 2009; Gutiérrez et al., 2010; Laird et al., 2005; Preston, 2001; Litman, 2010; Meijers et al., 2012; Jenelius, Mattsson, 2012).

Gutiérrezas et al. (2010) mano, kad egzistuoja neabejotinas teigiamas ryšys tarp investicijų į transporto sektorių ir konkurencingumo didėjimo. Pasak jo, šios investicijos gerina pasiekiamumą, o pastarasis sudaro palankias sąlygas specializacijai atsirasti. Regionai, esantys geresnėje padėtyje žaliavų ir rinkų pasiekiamumo atžvilgiu, visada yra labiau konkurencingi ir produktyvesni, nei periferiniai ir nutolę regionai.

Lairdo et al. (2005) bei Prestono (2001) teigimu, pasiekiamumo gerėjimas sukuria palankias sąlygas vietinėms firmoms didinti produktyvumą. Dėl sutrumpėjusio kelionės laiko mažėja gamybos sąnaudos, nes mažėja transporto paslaugų kaštai. Tai leidžia didinti produktyvumą, gerinant gamybą ir paskirstymą bei sutaupyti. Teigiamos produktyvumo tendencijos yra prielaida konkurencingumui didėti, kuris savo ruožtu didina pelningumą (OECD, 2002). Tačiau investicijų poveikis priklauso nuo regiono gebėjimo efektyviai jas panaudoti bei investicijų į žmogiškąjį kapitalą ir inovacijas (EK, 2010).

Vartotojų atžvilgiu investicijų į transporto sektorių teigiamas poveikis pasireiškia tuo, kad sumažėję transportavimo kaštai sumažina mažmeninės prekybos kainas bei gerina paslaugų kokybę (pavyzdžiui, užtikrinami dažnesni prekių pristatymai) (Litman, 2010).

Geresnė transporto sistema skatina investicijas (Olsson, 2009). EK (2010) ir OECD (2002) pažymi, kad pagerėję transporto ryšiai užtikrina gamintojų ir vartotojų priėjimą prie rinkų (pramonės, turizmo, darbo rinkos ir kt.), o tai daro regioną patrauklesnį investuotojams, kuriamos naujos verslo galimybės ir didėja konkurencija. Tačiau to negalima laikyti absoliučiai teigiamu poveikiu: padidėjusi konkurencija gali turėti neigiamos įtakos įmonėms ir darbo jėgai. Bendras poveikis priklauso nuo regiono pradinio konkurencingumo lygio ir gebėjimo išnaudoti lyginamąjį pranašumą.

Olssono (2009) teigimu, pasiekiamumo tarp išteklių regiono ir rinkos regiono pokyčiai gali turėti esminių implikacijų produkcijai. Meijersas et al. (2012) vysto panašią mintį, analizuodami centro ir periferijos sąveiką: jų teigimu, dėl pagerėjusio susisiektimo tarp centro ir periferijos gerėja priėjimas prie rinkų, didėja konkurencija, tai skatina kurti geresnę produkciją. Be to, dėl sumažėjusių transportavimo kaštų sumažėjusi žaliavų pristatymo kaina skatina firmas imtis naujos gamybos. Padairo (2013) ir Meijersas et al. (2012) laikosi nuomonės, kad investicijos į transporto infrastruktūrą nevienodai veikia skirtingus sektorius. Tai priklauso nuo sąveikos, darbo rinkos dydžio produkcijos transportavimo intensyvumo, parduodamų prekių prigimtės ir kt.

Jeneliusas ir Mattssonas (2012) pastebi, kad dėl prastos transporto sistemos verslas praranda klientus, vėluoja užsakymai, didėja krovinių transportavimo kaštai. Dėl to produkcija tampa neefektyvi ir brangi, varžomi žmogiškieji ir fiziniai ištekliai. Vietinės rinkos segmentai yra maži ir nesijungia į didesnius vienetus, nevyksta konkurencija. Tuo tarpu investicijos į transporto sektorių turi įtakos produkcijos reorganizacijai, leidžia gerinti produktyvumą, padidėja konkurencija tarp tiekėjų, o tai lemia kainų mažėjimą (Olsson, 2009). Vartotojų atžvilgiu kainų mažėjimas yra teigiamas poveikis, tačiau gamintojai tuo nėra suinteresuoti (nebent tai būtų jiems reikalingų žaliavų kainos); gamintojų atžvilgiu teigiamas poveikis tėra sumažėję transportavimo kaštai.

Teigiamus užimtumo pokyčius galima laikyti tiek ekonominiu, tiek socialiniu poveikiu. Šiame darbe užimtumo didėjimas laikomas ekonominiu poveikiu, kadangi jis pasireiškia makro lygiu ir turi

įtakos viso regiono ar valstybės augimui. Iš užimtumo kylančios asmeninės naudos aptariamose 1.3.2. skyriuje „Socialinis investicijų į transporto sektorių poveikis“.

Padairo (2013) teigimu, transporto infrastruktūros vaidmuo vietos **užimtumo** didėjimui yra diskutuotinas. Kol kas nėra pasiekta bendro sutarimo, koks jis. Kai kurie autoriai nerado jokio ryšio tarp užimtumo didėjimo ir transporto infrastruktūros plėtros. Kiti ištyrė, kad transporto infrastruktūra turi įtakos darbo vietų didėjimui paslaugų sektoriuje, užimtumo didėjimui, ar darbo jėgos produktyvumui. Taip pat kai kurie tyrimai parodė, kad transporto infrastruktūros plėtra turėjo įtakos užimtumo persiskirstymui (Padairo, 2013). Meijerso et al. (2012) teigimu, pagerėjęs pasiekiamumas turi įtakos užimtumo lygiui ir gyventojų skaičiui regione. Tačiau koks tas poveikis – teigiamas ar neigiamas – priklauso nuo to, ar regionas yra centras ar periferija, ir nuo augimo lygio skirtumų tarp jų. Jie nustatė, kad periferijoje užimtumas didėja, o centre – mažėja. Tuo tarpu poveikis gyventojų skaičiui priešingas: centre gyventojų skaičius išaugo periferijos sąskaita.

Prestono (2001) teigimu, pagerėjusi transporto sistema sumažina kelionių į darbą ir iš jo kaštus. Tai sudaro galimybes didėti darbo rinkai. Kadangi didėja paklausa darbo vietoms, todėl mažėja darbo užmokestis. Kita vertus, pagerėjusi transporto sistema didina produktyvumą, o tai lemia, kad didėja paklausa darbo jėgai ir dėlto didėja atlyginimai. Ypač svarbus pagerėjusios transporto sistemos poveikis tas, kad leidžia pritraukti profesionalios darbo jėgos, kuri reikalinga konkrečiais atvejais, o tai leidžia geriau suderinti darbo jėgos paklausą ir pasiūlą (Meijers et al., 2012; Preston, 2001). Tačiau tai neturi reikšmingos įtakos darbo užmokesčiui.

Olssonas (2009) teigia, kad transporto sistemos gerinimas skatina **inovacijų** už transporto sektoriaus ribų **atsiradimą**. Gutiérrezas et al. (2010) mano, kad dėl investicijų į transporto sektorių didėja **eksporto mastai**. Meijersas et al. (2012), analizuodami paskirstymo poveikius tarp centro ir periferijos, pateikia idėją, kad pasiekiamumo gerinimas turi įtakos regioninių **monopolijų žlugimui**, kadangi judėjimas vyksta ne tik iš periferijos į centrą, bet ir atvirkščiai.

Investicijos į transporto sektorių skatina **turizmo plėtrą** (Geurs et al., 2009). Turizmo įtakos siejamos su pradėjimu naudoti asmenines transporto priemones ir motorines masinio naudojimo transporto priemones, o jo plėtrą dar labiau paspartino oro linijų plėtra. Ekonominiu požiūriu turizmo plėtra turi naudos šaliai, tačiau šie autoriai atkreipia dėmesį, kad tai turi aplinkosauginių kaštų.

Litmanas (2010), Stanley ir Vella-Brodrick (2009) bei Banisteris ir Thurstain-Goodwinas (2011) pastebi, kad investicijos į transporto sektorių gali turėti įtakos **nekilnojamojo turto kainoms**. Pavyzdžiui, būsto kainos vietovėse, kuriose yra gerai išplėtotas transporto sistema ir užtikrintas pasiekiamumas, bus didesnės nei to, kuris išsidėstęs atokesnėse vietovėse. Tai veikia ir gyvenamųjų namų statybos įmonės, kurios renkasi statyti gyvenamųjų namų kompleksus transporto požiūriu palankesnėse vietovėse, nes tai, tikėtina, padidins įsigijamo būsto kainą. Kita vertus, investicijos į transporto sektorių gali turėti ir priešingą poveikį. Pavyzdžiui, nutiesus geležinkelio bėgius, šalimais

esančio nekilnojamojo turto (ypač gyvenamųjų namų) kaina gali staiga sumažėti dėl padidėjusio triukšmo ir kitų priežasčių. Tačiau investicijos į transporto infrastruktūrą nėra vienintelis veiksnys, lemiantis nekilnojamojo turto kainą. Meijersas et al. (2012) nustatė, kad pagerinus susisiekimą tarp centro ir periferinių rajonų, periferijoje nekilnojamas turtas (būtent gyvenamieji namai) atpigo, kadangi gyventojai ėmė migruoti iš periferijos į centrą ir tai padidino gyvenamųjų namų pasiūlą.

Dar vienas investicijų į transporto sektorių poveikis pasireiškia per aplinkosauginį aspektą. Baltojoje knygoje (2011) teigiama, kad jeigu nebus kontroliuojamas CO₂ išskyrimas į aplinką, be aplinkosauginio poveikio, tai turės ir ekonominį ar net politinį poveikį, kadangi tai gali lemti **naftos kainų didėjimą**. Priklausomybė nuo naftos gali sukelti didelių ekonominio saugumo problemų ir turėti neigiamų padarinių infliacijos tempams, prekybos balansui ir ūkio konkurencingumui. Santos et al. (2010) taip pat išskiria priklausomybę nuo naftos kaip vieną iš galimų neigiamų transporto sektoriaus poveikių, ypač naftą importuojančioms valstybėms, kadangi tokios šalys yra jautrios nepastovioms naftos kainoms ir kainų šokams. Taigi tai turi įtakos tiek ekonomikai, tiek kraštutiniu atveju nacionaliniam saugumui. Tai ypač aktualu, nes transporto sektoriuje mažinti energijos vartojimą ir CO₂ emisijas pakankamai sudėtinga, kadangi investicijos į transporto sektorių didina mobilumą, o tai gali reikšti didesnę asmeninių automobilių naudojimą arba dažnesnes keliones (Banister, 2011).

Nors transportas prisideda prie ekonomikos augimo, tačiau jis taip pat sukuria didelius kaštus. Todėl investicijos į transporto sektorių turi būti subalansuotos taip, kad kurtų optimalų mobilumą (Litman, 2010). Optimalus mobilumas reiškia, kad turi būti užtikrintas tinkamas transporto lygis. Autorius šią sąvoką iliustruoja pavyzdžiu: „būtų ekonomiškai neefektyvu, jeigu žmonės būtų verčiami nešti sunkų krovinį ant pečių, o ne vežti transporto priemone; bet lygiai taip pat būtų ekonomiškai neefektyvu, jeigu žmonės važiuotų į kelionę, kurią galima įveikti dviračiu ar pėsčiomis“ (Litman, 2010, p. 6). Panašios nuomonės laikosi Prestonas ir Rajė (2007): jų teigimu, valdžia turi užtikrinti tik pagrindinius pasiekiamumo aspektus, o ne mobilumą apskritai. Tai jie aiškina per socialinę prizmę: per daug privataus mobilumo kuria socialinę atskirtį, blogina aplinkos būklę, daro neigiamą poveikį visuomenės sveikatai, kelia grėsmę saugumui dėl padidėjusio avaringumo, nutraukia ryšius su bendruomene. Socialinis investicijų į transporto sektorių poveikis aptariamas kitame skyriuje.

1.3.2. Socialinis investicijų į transporto sektorių poveikis

Siekiant įvertinti transporto politikos netiesioginį poveikį, dažniausiai pasikliaujama pasiekiamumo sąvoka. Pasiekiamumą daugybė autorių apibrėžia labai skirtingai, tačiau iš esmės visi apibrėžimai kalba apie potencialių galimybių sąveikauti sudarymą ir laisvę pasiekti norimą kelionės tikslą naudojantis konkrečia transporto sistema. Bocarejo ir Oviedo (2012) vadina pasiekiamumą

pagrindiniu transporto sistemos produktu, kuris lemia regiono pranašumą santykyje su kitais regionais. Gutiérrezas et al. (2010) laikosi panašios nuomonės – „pasiekiamumas yra esminis veiksnys, lemiantis socialinę ir ekonominę regiono plėtrą“ (p. 142).

Bocarejo ir Oviedo (2012) kiek išplečia požiūrį į pasiekiamumo užtikrinimą. Jų nuomone, nepakanka vertinti vien pasiekiamumo kaip tokio. Kokybė ir kaina taip pat yra svarbios kategorijos (pavyzdžiui, svarbu ar autobusas yra šildomas, ar patogios sėdynės, kokia kelionės kaina). Todėl, kad jos gali turėti neigiamo poveikio žmonių gerovei (pavyzdžiui, sveikatai (dėl nešildomo autobuso ir nepatogių sėdynių) ir galimybėms dalyvauti socialinėje ir ekonominėje veikloje (dėl per didelės kelionės kainos). Dėl to pasiekiamumas gali būti „naudojamas kaip rodiklis socialinei atskirčiai ir ekonominio vystimosi potencialui matuoti individų lygmenyje“ (Bocarejo ir Oviedo, 2012, p. 143).

Van Wee et al. (2001), Geursas et al. (2009) teigia, kad pasiekiamumas nėra susijęs vien su fizinės transporto infrastruktūros užtikrinimu. Nors ji yra svarbi, tačiau egzistuoja ir keli kiti pasiekiamumo komponentai, kurie susiję su individualiomis charakteristikomis (t.y. kokių patogumų žmonėms reikia, kiek jie gali mokėti) bei teritoriniu veiklų/paslaugų išsidėstymu (literatūroje anglų kalba tai vadinama *land use*).

Vertinant investicijų į transporto sektorių socialinį poveikį, susiduriama su sunkumais apibrėžiant, kas vis dėlto yra socialinis poveikis. Teigti, kad bet koks poveikis žmogui – per platu; sakyti, kad tai demografiniai, užimtumo pokyčiai, finansinė apsauga ir poveikis šeimos gyvenimui – per siaura (Geurs et al., 2009). Geursas et al. (2009) socialinį investicijų į transporto sektorių poveikį apibrėžia kaip „transporto būklės pasikeitimą, kuris teigiamai ar neigiamai veikia individų, jų grupių, socialinių klasių ar visuomenės bendrąją prasme preferencijas, gerovę, elgesį ar suvokimą“ (p. 71). Jonesas ir Lucas (2012) socialinius poveikius skirsto į tiesioginius ir netiesioginius. Netiesioginiai yra tokie poveikiai, kurie pasireiškia per ilgesnį laikotarpį; tai socialinės atskirties didėjimas/mažėjimas, socialinio kapitalo pokyčiai, poveikis sveikatai, gerovė (tiek fizinė, tiek mentalinė).

Sunkumų sprendžiant, ką laikyti socialiniu poveikiu kyla dėl to, kad dažniausiai neįmanoma griežtai atskirti socialinių poveikių nuo ekonominių ir aplinkosauginių poveikių (Geurs et al., 2009; Jones, Lucas, 2012). Todėl dažniausiai poveikio priskyrimas teorinei kategorijai priklauso nuo analizuojančiojo požiūrio.

Šiame magistro baigiamajame darbe prie socialinių transporto poveikių priskiriama socialinės atskirties didėjimas/mažėjimas, poveikis sveikatai, gerovės pokyčiai. Užimtumo pokyčiai aptarti prie ekonominių pokyčių, tačiau kiekvieno asmens atveju tai taip pat yra ir socialinis poveikis. Poveikis sveikatai, atsirandantis dėl pokyčių aplinkoje, laikomas socialiniu poveikiu, tačiau kadangi jį atsiranda dėl transporto poveikio aplinkai, jis aptariamas aplinkosauginių poveikių skyriuje (1.3.3 skyrius).

Igyvendinant valstybių narių transporto politiką bei rengiant transporto plėtros planus, pastarąjį dešimtmetį neretai pabrėžiama socialinės atskirties problematika, numatomos priemonės mažinti

socialinę atskirtį investuojant į transporto sektorių (Bocarejo, Oviedo, 2012). Šiame kontekste socialinė atskirtis suvokiama gerokai plačiau nei tik ekonominio skurdo ir pajamų trūkumo prasme. Socialinė atskirtis transporto politikoje yra suvokiama kaip tam tikrų paslaugų (sveikatos priežiūros, laisvalaikio, švietimo, kultūros, maitinimo ir kt.) ar veiklų (darbo, mokymosi), susijusių su socialiniais poreikiais, pasiekiamumo trūkumas (Stanley, Vella-Brodrick, 2009; Delbosc, 2012; Social Exclusion Unit, 2003; Jenelius, Mattsson, 2012; OECD, 2002). Stanley ir Vella-Brodrick (2009), apibrėždami socialinę atskirtį, išskiria du svarbius momentus: pirma, tai jau minėtas pasiekiamumo trūkumas, tačiau labai svarbu ir asmens noras dalyvauti. Tai reiškia, kad asmuo nėra socialiai atskirtas, jeigu jis nedalyvauja tam tikrose veiklose, socialiniame gyvenime, nes neturi tam poreikio. Nedalyvavimas turi būti nulemtas priežasčių, kurios nuo asmens nepriklauso. Panašią idėją plėtoja ir Bocarejo ir Oviedo (2012): socialinė atskirtis pasireiškia tuomet, kai dėl transporto nepakankamumo ar neegzistavimo, žmonėms trukdoma dalyvauti ekonominiame, politiniame ir socialiniame visuomenės gyvenime. Taigi socialinė atskirtis apima keletą dimensių: ekonominę, teritorinę, politinę, socialinę bei asmeninę. Prestonas ir Rajé (2007) apskritai eliminuoja pajamų aspektą iš socialinės atskirties apibrėžimo ir nagrinėja tik pasiekiamumo aspektą. Jų teigimu, asmuo gali gauti pakankamai dideles pajamas ir vis tiek būti socialiai atskirtas. Pasak McDonagho (2006), socialinė atskirtis – tai ne tik skurdas ar nepriteklus, bet ir politinės bei struktūrinės kliūtys naudotis galimybėmis.

Fizinės transporto infrastruktūros nebuvimas/trūkumas yra tik viena iš kliūčių pasiekiamumui. Kitos kliūtys, nurodomos literatūroje, yra transporto paslaugų kaina, veiklų/ paslaugų išsidėstymas atokiose vietovėse, saugumo trūkumas (Social Exclusion Unit, 2003; Stanley, Vella-Brodrick, 2009).

Taip pat yra teigiančių, kad vienos visuomenės grupės patiria socialinę atskirtį dėl transporto sistemos trūkumų labiau nei kitos. Delbosc (2012) laikosi nuomonės, kad pokyčiai transporto sistemoje gali teigiamai paveikti vieną visuomenės grupę, tačiau turėti neigiamo poveikio kitai (pavyzdžiui, pagerėjusios transporto sąlygos, sumažėję kelionės kaštai, padidėjęs saugumas, sutrumpėjęs kelionės laikas yra naudingas vairuojantiems. Dėl minėtų patobulinimų greičiausiai padidės eismas, o tai turės neigiamos įtakos asmenims, gyvenantiems arti tokių kelių, nes padidės triukšmas ir oro užterštumas). Jonesas ir Lucas (2012) išskiria perskirstomuosius efektus, kurie pasireiškia sociodemografiniu požiūriu, – dėl šių efektų investicijos į transporto infrastruktūrą turi skirtingą poveikį skirtingoms pagal amžių, pajamas, lytį ir pan. visuomenės grupėms. Delbosc ir Currie (2011) pažymi, kad tiesioginį ryšį tarp transporto sistemos trūkumų ir socialinės atskirties galima nustatyti tik tam tikrų nepalankioje padėtyje esančių (angl. *disadvantaged*) grupių arba geografinių vietovių atžvilgiu. Vienos iš grupių, kurias išskiria autoriai, – tai senyvo amžiaus asmenys (ypač moterys, išėjusios į pensiją), tie, kurie prižiūri sergančius ar negalią turinčius asmenis, patys neįgalieji, jaunimas, vieniši tėvai. Taip pat svarbios tam tikros šių grupių charakteristikos, pavyzdžiui, gaunamų pajamų dydis, užimtumas (dirbantis ar bedarbis), sveikatos būklė. Atsižvelgiant į šias

charakteristikas šios grupės gali patirti skirtingą transporto sistemos poveikį ir tas poveikis gali būti nevienodo stiprumo (Delbosc, Currie, 2011). Stanley ir Vella-Brodrick (2009) nustatė, kad kaimo vietovėse gyvenantis jaunimas labiau patiria socialinę atskirtį dėl transporto sistemos trūkumų nei miesto jaunimas. Gerai išvystyta viešojo transporto infrastruktūra yra taip pat labai svarbi vienišoms mamoms ir kaimo vietovėse gyvenantiems nepasiturintiems asmenims (Sanchez, 2008). Socialinės atskirties skyrius (2003) padarė išvadą, kad transporto sistemos trūkumai prisideda prie atskirties gilinimo, ypač mažas pajamas gaunančių asmenų. Lucas et al. (2009) teigia, kad sveikatos paslaugų pasiekiamumo sunkumai ypač aktualūs kaimo vietovių bei miestų periferijų gyventojams, gaunantiems mažas pajamas. Kitame savo darbe Lucas (2012) išskyrė jaunus žmones, mažas pajamas gaunančius žmones, etnines mažumas ir neįgaliuosius. Prestonas (2001) teigia, kad egzistuoja tiesioginis ryšys tarp transporto ir pajamų: tie, kurie daugiau uždirba, turi automobilius ir jais naudojami; kitiems gresia socialinė atskirtis dėl galimų transporto sistemos trūkumų. Olssonas (2009) ir Owenas et al. (2012) išskiria kaimo vietoves apskritai, kadangi jose egzistuoja mažas transporto pasirinkimas (kelionės krypties, transporto rūšies, kelionių dažnumo ir pan.) ir dėl to yra apribojamos galimybės dalyvauti kokioje nors veikloje (pavyzdžiui, tobulinti įgūdžius), nors kitos galimybės tam yra sudaromos. O įgūdžių neturėjimas trukdo ekonomikos augimui (Owen et al., 2012). Li et al. (2012) teigia, kad efektyvi transporto sistema yra ypač svarbi siekiant užtikrinti senyvo amžiaus žmonių gyvenimo kokybę, jų įtrauktį į visuomenę ir nepriklausomą gyvenimą. Tačiau senyvo amžiaus žmonės priklausomai nuo skirtingų socioekonominių, finansinių, amžiaus ir kitų veiksnių (pavyzdžiui, silpnesnė sveikata, prastesnė finansinė situacija ir pan.) patiria skirtingą socialinės atskirties lygį. Jų atlikto tyrimo metu paaiškėjo, kad senyvo amžiaus asmenys, turintys nuosavus automobilius, yra labiau nepriklausomi ir gyvena kokybiškesnį gyvenimą. Kita vertus, senyvo amžiaus žmonės dažniau tampa eismo įvykių kaltininkais, ypač esant prastoms oro sąlygoms (Li et al. 2012). Tai reiškia, kad būtina užtikrinti kelių saugumo priemones, nes eismo įvykių kaštai yra didžiausi kaštai ekonomikoje, taigi tai daro neigiamą poveikį jai (Li et al., 2012). Ahern ir Hine (2012) pastebėjo, kad transporto sistemos trūkumai labiausiai neigiamai veikia senyvo amžiaus moteris, ypač gyvenančias kaimo vietovėse, nes jos rečiau turi nuosavą automobilį, o viešojo transporto sistema kaimo vietovėse yra prasčiau išvystyta. Meijersas et al. (2012), tirdami investicijų į transporto sektorių poveikį, nustatė, kad jos paveikė jaunas šeimas, turinčias vaikų; tačiau neturėjo jokio poveikio vyresniajai kartai. Jeneliusas ir Mattssonas (2012) teigia, kad regionai, kuriuose yra didelė žmonių koncentracija keliose vietose, yra jautresni transporto sistemos trūkumams, atsirandantiems dėl netikėtų įvykių (pavyzdžiui, potvynių, tiltų griūčių ar pan.).

Visiškai priešingus tyrimo rezultatus gavo Delbosc ir Currie (2011). Savo tyrime nerado aiškios ir nuoseklios sąsajos tarp transporto sistemos trūkumų ir socialinės atskirties. Jų teigimu, viena iš galimų priežasčių yra ta, žmonės, gyvenantys socialinėje atskirtyje ir gaunantys gerokai mažesnes

pajamas nei kita visuomenės dalis, paprasčiausiai neturi poreikio įsitraukti į visuomenės veiklą. nemano, kad transporto sistemos trūkumai kaip nors susiję su socialine atskirtimi. Jų teigimu, žmonių sąveikai paprasčiausiai trūksta *rišančio* socialinio kapitalo mados. Žmonės daugiausiai linkę bendrauti mažesnėje grupelėje (šeimoje ir su draugais), bet nėra linkę dalyvauti platesnėje visuomenėje (Delbosc, Currie, 2011). Iš čia ir kyla socialinė atskirtis.

Nors didesnis mobilumas padeda išlaikyti nepriklausomybę ir leidžia žmonėms pasirinkti iš daugiau galimybių, kur „gyventi, dirbti ir žaisti“ (Lucas, 2006, 801), tačiau kai kurie autoriai (Delbosc, Currie, 2011; Lucas, 2012) išskiria įdomų socialinės atskirties aspektą: pasak jų, asmenys, kurie yra priklausomi nuo asmeninio automobilio, patiria socialinę atskirtį. Iš vienos pusės mažesnį dalyvavimą socialinėje veikloje gali lemti aukštos degalų kainos (Delbosc, Currie, 2011). Antra vertus, tai gali būti laikoma savanorišku atsiribojimu nuo visuomenės. Geursas et al. (2009) to nelaiko socialine atskirtimi, tačiau pripažįsta, kad padidėjęs eismas asmeniniais automobiliais kuria kliūtis socialinei sąveikai ir sanglaudai. Lucas (2012) mano, kad nereikėtų tapatinti transporto sistemos trūkumų su socialine atskirtimi. Asmuo gali gyventi socialinėje atskirtyje ir tuo pačiu turėti puikiausią priėjimą prie transporto paslaugų, arba atvirkščiai – turėti prastą priėjimą prie transporto paslaugų, bet vis tiek aktyviai dalyvauti visuomenės gyvenime ir nejausti socialinės atskirties. Kita vertus, Lucas (2012) pripažįsta, kad privati mašina yra „socialinio solidarumo priešas, o viešasis transportas – jo draugas“ (p. 26). Stanley ir Vella-Brodrick (2009) teigia, kad norint sumažinti dėl transporto sistemos atsirandančią atskirtį, politikos formuotojai turi ne tik orientuotis į tą visuomenės dalį, kuri jau yra atskirta ar yra atskirties rizikoje, bet taip pat ir pažaboti kitų visuomenės grupių hipermobilumą ir jo poveikį visuomenei.

Transporto sistemos trūkumai ypač neigiamai atsiliepia visuomenei užimtumo ir dalyvavimo švietime atžvilgiu. Žmonės, esantys socialinėje atskirtyje, rečiau mokosi ir dalyvauja neformaliojo švietimo veiklose (Lucas, 2006; Social Exclusion Unit, 2003). Socialinės atskirties skyrius (2003) pastebėjo, kad Jungtinėje Karalystėje gerokai sumažėja asmenų virš 16 metų amžiaus, besimokančių koledžuose ar siekiančių aukštojo išsilavinimo, ir transporto sistemos trūkumus nurodo kaip vieną pagrindinių to priežasčių. Transporto sistemos trūkumai yra svarbi kliūtis darbo ieškantiems asmenims (Lucas et al., 2009; Social Exclusion Unit, 2003). Lucas (2009) nustatė, kad kai kurie projektai, kuriais pagerintos transporto sąlygos susisiekti atžvilgiu, buvo naudingi padidinant gyventojų galimybes įsidarbinti.

Transporto sistemos **poveikis** žmonių **sveikatai** turi net keletą aspektų. Be to, jis gali būti tiesioginis (t.y. pasireiškia tiems, kurie dalyvauja eisme, naudojami transportu) ir netiesioginis (t.y. turi įtakos visai visuomenei). Netiesioginis poveikis visuomenės sveikatai aptariamas 2.2.3. skyrelyje „Aplinkosauginis investicijų į transporto sektorių poveikis“, kadangi jis priklauso nuo poveikio aplinkai (tačiau turi ir socialinį aspektą). Tiesioginiams sveikatos poveikiams galima priskirti

sužeidimus ar net mirtis, patirtas eismo įvykiuose dėl nepakankamo transporto sistemos saugumo. Šis poveikis dažniausiai pasireiškia jauniems vyrams (EK, 2010). Dauguma projektų, skirtų transporto infrastruktūrai plėtoti, mažina nelaimingų atsitikimų riziką ir nukentėjusiųjų ir žuvusiųjų skaičių (OECD, 2002). Santos et al. (2010) bei Jonesas ir Lucas (2012) taip pat nagrinėjo fizinį aktyvumą transporto sistemos kontekste. Jų teigimu, fizinio aktyvumo padidėjimas gali būti laikomas transporto sistemos teigiamu poveikiu, kai skatinama daugiau vaikščioti ir važinėti dviračiais, nes tai teigiamai veikia žmonių sveikatą. Tačiau tai gali būti laikoma teigiamu poveikiu tik tokiu atveju, jeigu vaikščiojimas ar važinėjimas dviračiais yra savanoriškas, o ne priverstinis dėl aplinkybių (Jones, Lucas, 2012), pavyzdžiui, nes nėra sukurtos tinkamos viešojo transporto sistemos. Geursas et al. (2009) ir Jonesas ir Lucas (2012) kaip dar vieną sveikatos aspektą nagrinėja vidinę vertę, kuri atsiranda dėl paties keliavimo. Ši vidinė vertė yra susijusi su paslaugų kokybe (pavyzdžiui, ar geri keliai, ar švarus viešasis transportas ir pan.) Vidinė vertė veikia žmonių psichinę sveikatą.

Taigi apibendrinant galima teigti, kad tinkama ir efektyvi transporto sistema turi įtakos žmonių gyvenimo kokybei ir visuomenės kaip visumos sanglaudai. Transporto poveikis gali būti teigiamas, jeigu yra skatinama socialinė sąveika (t.y. palengvinamas susisiekimas, užtikrinama geresnė transporto paslaugų kokybė, saugumas ir pan.); ir gali būti neigiamas, jeigu tokiai sąveikai trukdo egzistuojantys transporto sistemos trūkumai. Vadinasi, siekiant teigiamo socialinio investicijų į transporto infrastruktūrą poveikio, būtina panaikinti minėtus transporto sistemos trūkumus. Tačiau svarbu prisiminti, kad transporto sistemos teigiami ir neigiami poveikiai netolygiai pasiskirstę visuomenėje, todėl vykdoma transporto politika turi rasti pusiausvyrą tarp teikiamos naudos skirtingoms visuomenės grupėms, kad būtų užkirstas kelias socialinei atskirčiai ir būtų didinamos galimybės dalyvauti visuomenės veikloje.

1.3.3. Aplinkosauginis investicijų į transporto sektorių poveikis

Vienas pagrindinių neigiamų transporto poveikių aplinkai yra šiltnamio efektą sukeliančių dujų (toliau – ŠESD) (ypač anglies dioksido (toliau – CO₂)) išmetimas, kadangi jos prisideda prie klimato kaitos, be to, neigiamas jų poveikis pasireiškia ilguoju laikotarpiu (EK, 2010; Chapman, 2007; Santos et al. 2010; European Environment Agency, 2011; Avineri, 2012; Chandran, Tang, 2013; Jones, Lucas, 2012; Banister, 2011).

ES 18 proc. CO₂ emisijų yra sugeneruojama transporto sektoriuje (European Environment Agency, 2011), pasaulio mastu ši dalis siekia 26 proc., ir šios emisijos vis didėja. (Chapman, 2007). Apskritai nors globaliai yra suvokiamas šių emisijų ilgalaikis poveikis, valstybės imasi bendrų veiksmų kovoti su šiuo iššūkiu (pavyzdžiui, pažangaus, tvaraus ir integracinio augimo strategijoje

„Europa 2020“ nustatytas tikslas iki 2020 m. sumažinti ŠESD kiekį 20 proc. punktų, taip pat Kioto protokole ir Jungtinių Tautų Klimato kaitos konvencijoje (4.1c str.) numatyti įsipareigojimai riboti ir mažinti teršalų (pirmiausiai – ŠESD) išmetimus), tačiau sumažinti CO₂ emisijas transporto sektoriuje yra ypač sunku (Banister, 2011). Taip nutinka todėl, kad gerėjant transporto infrastruktūros būklei, didėja paklausa ja naudotis. Naudojimasis automobiliais, krovinių vežimas kelių transportu, aviacija išskiria daugiausiai ŠESD į aplinką ir prisideda prie šiltnamio efekto sukūrimo (Chapman, 2007). Todėl mokslinėje literatūroje ir politikos planuose vis dažniau svarstomos priemonės šioms emisijoms sumažinti. Sutinkama, kad norint sumažinti ŠESD emisijas transporto sektoriuje, būtina daryti poveikį transporto paklausai (Avineri, 2012; Chapman, 2007; EK, 2010).

EK (2010) skatina plačiau naudotis alternatyviomis transporto rūšimis (pavyzdžiui, geležinkeliais), ne tik keliais, kadangi jos yra efektyvesnės energijos vartojimo atžvilgiu ir kartu turi mažiau įtakos klimato kaitai. Taip pat ekologiniais tikslais, siekiant reikšmingai sumažinti ŠESD emisijas, reikėtų skatinti naudojamąsi viešuoju transportu (Santos et al., 2010; Banister, 2011; EK, 2010) – tai sumažintų ŠESD emisijas, o taip pat teigiamai paveiktų spūsčių susidarymą, ką galima laikyti teigiamu tiek aplinkosauginiu, tiek socialiniu poveikiu.

Santos et al. (2010) ir Banisteris (2011) mano, kad turėtų būti skatinamas vaikščiojimas ir važinėjimas dviračiais – tai ne tik mažina ŠESD emisijas, bet ir gerina bendrą visuomenės sveikatą.

Chapman (2007) rekomenduoja ne tik siekti technologinių pokyčių transporto sektoriuje, bet ir skatinti pokyčius žmonių elgesyje, t.y. skatinti juos daugiau naudotis viešuoju transportu, vaikščioti ir važinėti dviračiais, kiek tai įmanoma. Tai, žinoma, sunku užtikrinti aviacijos atveju. Autorius pastebi, kad pigios oro linijos yra mažiausiai tvarios, todėl mano, kad reikia imtis priemonių, kad būtų gali trumpų atstumų skrydžius pakeisti keliavimu geležinkeliais. Mano, kad viena iš priemonių keisti žmonių elgesį, yra pritaikyti atitinkamus mokesčius, kad būtų reguliuojama paklausa. Tačiau pripažįsta, kad nors ŠESD emisijų gerokai sumažėtų ir neigiamas poveikis aplinkai būtų reikšmingai sumažintas, neaišku, koks poveikis būtų ekonomikai.

Chandranas ir Tangas (2013) nagrinėjo ryšius tarp ŠESD emisijų ir ekonomikos augimo. Jie nustatė, kad nors skirtingose valstybėse šis ryšys yra skirtingas, tačiau pastebėjo, kad kuo daugiau energijos suvartojama transporto sektoriuje, tuo daugiau ŠESD išmetama ir tuo labiau auga BVP ilguoju laikotarpiu. Dėl to visos pastangos turi būti dedamos skatinti tvarią plėtrą. Taip pat pastebėjo, kad TUI gali turėti įtakos ŠESD emisijų transporto sektoriuje didėjimui. Autoriai siūlo būdus, kaip sumažinti ŠESD emisijas: skatinti efektyviai energiją naudojančių transporto priemonių naudojimą, taikyti TUI strategijas, kontroliuojančias teršimą, bei mažinti transporto intensyvumą, investuojant į tvarų viešąjį transportą.

Banisteris (2011) mano, kad energijos vartojimo efektyvumui užtikrinti ir ŠESD emisijoms sumažinti, svarbu kūrybiškai planuojant vietovių plėtrą, t.y. visos būtiniausios paslaugos turėtų būti prieinamos kaimynystėje, turi būti užtikrintas atitinkamas jų tankumas.

Be ŠESD emisijų, išskiriami ir kiti neigiami transporto poveikiai – poveikis oro ir vandens kokybei, triukšmas, neefektyvus gamtinių išteklių naudojimas (OECD, 2002), kraštovaizdžio pokyčiai, poveikis bioįvairovei, istoriniams paveldui (Santos et al., 2010). Chapman (2007) teigimu, didėjanti transporto paklausa lems, kad per artimiausius 50 metų išseks žemėje esantys gamtiniai ištekliai.

Poveikis, atsirandantis dėl oro taršos, pasireiškia tik per ilgesnį laikotarpį ir turi įtakos visai visuomenei, jos sveikatai. Dėl **oro taršos** daugėja astmos atvejų, širdies ir kraujagyslių bei kvėpavimo takų ligų, didėja vėžinių susirgimų rizika, trumpėja tikėtina gyvenimo trukmė (Jones, Lucas, 2012; Geurs et al., 2009). Visai neseniai pripažinta, kad **triukšmas** taip pat turi įtakos visuomenės sveikatai (Banister, Thurstain-Goodwin, 2011). Jo pasekmės – miego sutrikimai, koncentracijos ir reakcijos pablogėjimas, padidėjęs kraujo spaudimas, padidėjęs stresas ar net pasireiškianti agresija (Jones, Lucas, 2012; Geurs et al., 2009; Santos et al., 2010), taip pat silpnesnė imuninė sistema, suprastėjusi klausa (Santos et al., 2010) ir kt. Taigi triukšmas veikia ne tik fizinę, bet ir psichinę visuomenės sveikatą.

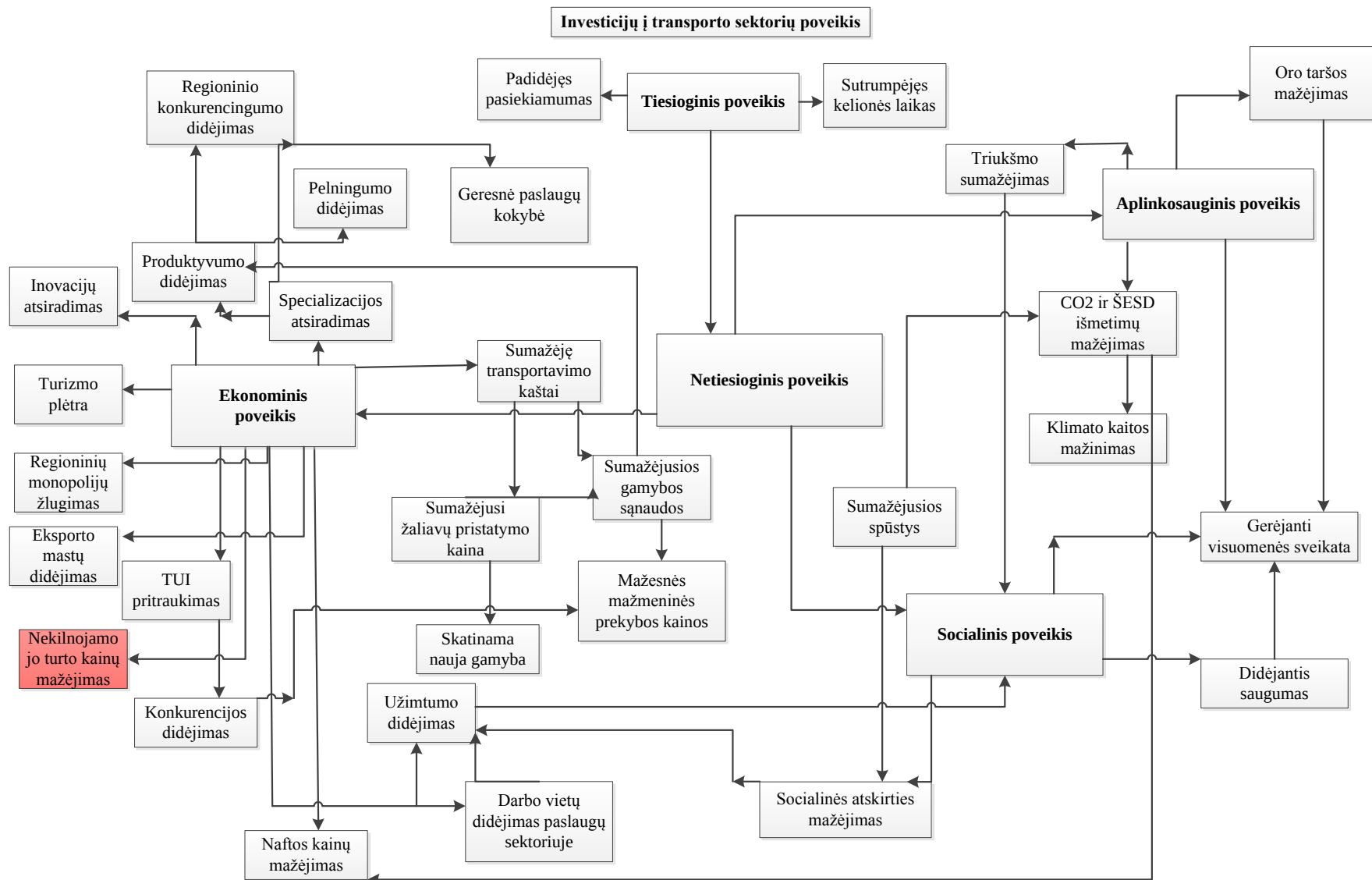
Pastebima, kad transporto poveikis aplinkai taip pat pasiskirsto nevienodai. Miestai labiau nukenčia dėl prastos oro kokybės nei kaimo vietovės (EK, 2010).

1.3.4. Apibendrinimas: investicijų į transporto sektorių poveikio modelis

Atsižvelgiant į literatūros apžvalgą, pateiktą 1.3.1. – 1.3.2. dalyse, sudaryta schema, apibendrinanti pagrindinius investicijų į transporto sektorių aspektus (žr. 1 pav.). Iš schemos matyti, kad iš principo investicijos į transporto sektorių turi teigiamos įtakos tiek ekonominiu, tiek socialiniu, tiek aplinkosauginiu požiūriu. Bene vienintelis neigiamas poveikis, atsirandantis dėl investicijų į transporto sektorių, kuris iš esmės reiškia transporto sektoriaus plėtrą, yra tas, kad vietovėse, kuriose transporto sistema plečiasi, pavyzdžiui, nutiesiamas naujas kelias (ar geležinkelis) ar didinamas jo pralaidumas, nekilnojamojo turto kainos krenta.

Remiantis atlikta literatūros analize, šiame magistro baigiamajame darbe keliamos dvi hipotezės.

- ES struktūrinė parama transporto sektoriui Lietuvoje turi tiesioginio teigiamo poveikio.
- ES struktūrinė parama transporto sektoriui Lietuvoje turi netiesioginio teigiamo poveikio Lietuvos ekonomikai ir visuomenei.



Šaltinis: sudaryta pagal 1.3.1 – 1.3.2 dalyse atliktą literatūros analizę

1 pav. Investicijų į transporto sektorių poveikio schema

2. ES STRUKTŪRINĖS PARAMOS LIETUVAI ANALIZĖ IR VERTINIMAS

Lietuva teisę į ES struktūrinę paramą įgijo 2004 m., kuomet tapo ES valstybe nare. Iki 2004 m. Lietuva taip pat gaudavo ES paramą pagal tris priemones, skirtas valstybėms kandidatėms: ISPA, PHARE ir SAPARD. Per ISPA priemonę Lietuva gavo paramą infrastruktūros projektams aplinkosaugos ir transporto srityse. PHARE parama buvo skirta padėti sukurti institucinę struktūrą visose srityse, susijusiose su *acquis*. SAPARD parama buvo teikiama žemės ūkiui ir kaimo plėtrai.

Iki šiol Lietuvoje buvo du programavimo laikotarpiai: 2004-2006 m. ir 2007-2013 m. Šiuo metu intensyviai ruošiamasi panaudoti 2014-2020 m. struktūrinę paramą. Lietuva ES struktūrinę paramą gauna kaip konvergencijos tikslo regionas, kurio BVP vienam gyventojui yra mažesnis nei 75 proc. ES 27 valstybių narių vidurkio. Lietuva taip pat gauna Sanglaudos fondo paramą.

2007-2013 m. laikotarpiu Lietuvai skirta 6,78 mlrd. eurų ES struktūrinės paramos lėšų (Lietuvos 2007-2013 metų ES struktūrinės paramos panaudojimo strategija konvergencijos tikslui įgyvendinti, patvirtinta 2007 m. balandžio 26 d.). Lietuva taip pat gauna paramą iš EŽŪFKP ir EJRŽF.

2007-2013 m. ES struktūrinė parama Lietuvoje naudojama ir skirstoma remiantis Lietuvos 2007-2013 metų ES struktūrinės paramos panaudojimo strategija konvergencijos tikslui įgyvendinti (toliau šiame skyrelyje – Strategija), kuri patvirtinta EK sprendimu 2007 m. balandžio 26 d., ir keturiomis veiksmų programomis – Žmogiškųjų išteklių plėtros veiksmų programa (toliau – ŽIPVP), EAVP, Sanglaudos skatinimo veiksmų programa (toliau – SSVP) ir Techninės paramos veiksmų programa. Pastaroji veiksmų programa yra skirta pirmų trijų administravimo efektyvumui užtikrinti. ŽIPVP, EAVP ir SSVP yra teminės veiksmų programos ir jos atitinkamai atliepia Strategijoje numatytas tris prioritetines įgyvendinimo kryptis, kurios yra nuosekliai suderintos su ES ir kitais nacionaliniais strateginiais dokumentais, jų principais ir nuostatomis:

1. **Produktyvūs žmogiškieji ištekliai žinių visuomenei.** Šios krypties pagrindinis uždavinys – sukurti aktyviai darbo rinkoje dalyvaujančią visuomenę, kurios nariai aktyviai įgyja, atnauja, plečia savo kompetencijas ir produktyviai taiko jas šalies ūkyje.
2. **Konkurencinga ekonomika.** Ši kryptis paremta siekiu kurti, stiprinti ir išlaikyti šalies ekonomikos tarptautinį konkurencingumą, kuris būtinas siekiant sėkmingų ekonominių santykių su kitomis ES ir trečiosiomis šalimis. To siekiama dvejomis kryptimis: pirma, didinant visų ūkio sektorių produktyvumą ir modernizuojant Lietuvos ūkio struktūrą, aktyviai plėtojant aukštųjų ir vidutiniškai aukštų technologijų įmonių sektorių, didinant tradicinėse pramonės šakose sukuriamą pridėtinę vertę, taip pat sudarant išskirtines sąlygas didinti šalies smulkaus ir vidutinio verslo gyvybingumą ir inovatyvumą; antra, sukuriant efektyvią fizinę

infrastruktūrą ir gerą verslo aplinką, kuri sudarytų prielaidas verslo ir visuomenės mobilumui, bendravimui ir bendradarbiavimui tarp verslo, mokslo ir valdžios.

3. **Gyvenimo kokybė ir sanglauda.** Ši prioritetinga kryptis susijusi su trimis siekiais: sudaryti prielaidas vietos plėtros potencialui stiprinti ir būti efektyviai išnaudojamam ūkio plėtros procese, užtikrinti aukštos kokybės prieinamas viešąsias paslaugas ir užtikrinti geresnę aplinkos kokybę.

2.1 Sanglaudos fondo ir ERPF parama Lietuvai: bendra charakteristika

2000-2003 m. Lietuva kaip valstybė kandidatė gavo paramą iš ISPA priemonės. Ši priemonė buvo sukurta 1999 m. ir buvo skirta transporto ir aplinkosaugos projektams finansuoti šalyse kandidatėse. Iš ISPA priemonės finansuoti projektai yra laikomi Sanglaudos fondo projektais (Finansų ministerija, 2009). Todėl toliau šiame darbe analizuojant Sanglaudos fondo paramą 2000-2006 m. laikotarpiu, nebus atskirai išskiriama ISPA priemonė, o tiesiog bus laikoma, kad Lietuva Sanglaudos fondo paramą gavo nuo 2000 metų.

2000-2006 m. Sanglaudos fondo biudžetą sudarė 18 mlrd. eurų 1999 m. kainomis. Lietuvai iš šio Sanglaudos fondo biudžeto tuo pačiu laikotarpiu buvo skirta 825,88 mln. eurų. Panaudojant šias lėšas, buvo pradėti įgyvendinti 53 projektai. Tarp šių projektų taip pat finansuojami projektai, skirti *Via Baltica* modernizavimui ir plėtrai (Finansų ministerija, 2009).

2007-2013 m. laikotarpiu Sanglaudos fondo parama Lietuvai panaudojama pagal EAVP 5 prioritetą „Transeuropinių transporto tinklų plėtra“ ir SSVP 3 prioritetą „Aplinka ir darnus vystymasis“. Šiems veiksmų programų prioritetams iš viso skirta 2,22 mlrd. eurų Sanglaudos fondo lėšų (žr. 2 lent.).

Kaip jau minėta 1.1. dalyje, Sanglaudos fondo lėšomis finansuojami infrastruktūriniai projektai transporto ir aplinkosaugos srityse.

Lietuvos transporto sektoriuje Sanglaudos fondo lėšos naudojamos tarptautinių transporto (TEN-T tinklo kelių, geležinkelių, jūrų ir oro uostų) koridorių infrastruktūrai modernizuoti ir plėtoti, moderniai multimodalinei transporto sistemai sukurti, sąveikai su kaimyninių ES šalių transporto sistemomis skatinti, intermodaliniams terminalams (logistikos centrams) kurti, susisiekimo keliais ir geležinkeliais sąlygoms gerinti, užtikrinant jos techninių, technologinių, eismo saugos, aplinkosaugos parametrų atitikimą tarptautiniams standartams. Taip pat Sanglaudos fondo lėšomis įgyvendinami *Rail Baltica* ir *Via Baltica* modernizavimo projektai (Sanglaudos fondo strategija 2004-2006 metams, patvirtinta 2004 m. vasario 20 d., ir EAVP, patvirtinta 2013 m. liepos 22 d.).

Sanglaudos fondo investicijomis aplinkos apsaugos srityje siekiama užtikrinti, kad „skatinamas ūkio augimas atitiktų darnaus vystymosi principus“ (SSVP, patvirtinta 2013 m. liepos 22 d., 2.4 dalis). Vadovaujantis šiais principais, šioje srityje Sanglaudos fondo investicijos skiriamos vandens tiekimo ir nuotekų tvarkymo sistemų renovavimui ir plėtrai; atliekų tvarkymui (naujų sąvartynų statybai, senų sąvartynų, kurie kelia pavojų aplinkai, uždarymui, integruotos atliekų surinkimo ir rūšiavimo sistemos sukūrimui) ir šiuolaikinės atliekų tvarkymo sistemos sukūrimui; energijos gamybos ir vartojimo efektyvumo bei atsinaujinančių energijos išteklių vartojimo skatinimui; oro kokybės gerinimui (investicijos šioje srityje 2004-2006 m. buvo susijusios su Ignalinos atominės elektrinės uždarymu). 2007-2013 m. laikotarpiu siekiant gerinti oro kokybę, taip pat investuojama į ekologiško viešojo transporto plėtrą (Sanglaudos fondo strategija 2004-2006 metams, patvirtinta 2004 m. vasario 20 d., ir SSVP, patvirtinta 2013 m. liepos 22 d.).

ERPF parama teikiama regionams atsižvelgiant į regioninės politikos tikslus. 2000-2006 m. laikotarpiu regioninei politikai buvo keliami trys tikslai: 1) skatinti mažiau išsivysčiusių regionų plėtrą ir struktūrinius pokyčius; 2) remti teritorijų, kuriose iškyla struktūrinių sunkumų, ekonominę ir socialinę pertvarką; 3) remti švietimo, mokymo ir užimtumo politikos ir sistemų derinimą bei modernizavimą (Reglamentas (EB) Nr. 1260/1999, 1 str.). 2007-2013 m. laikotarpiu, kaip jau minėta 1.1 dalyje, regioninei politikai buvo keliami trys tikslai: konvergencijos, regioninio konkurencingumo ir užimtumo bei Europos teritorinio bendradarbiavimo (Reglamentas (EB) Nr. 1083/2006, 3.2 str.).

Kadangi, kaip minėta 2 dalyje, abiem laikotarpiais Lietuvos BVP vienam gyventojui buvo mažesnis nei 75 proc. ES vidurkio ir dėl to ji buvo priskiriama mažiau išsivysčiusių regionų kategorijai, dėl to 2004-2006 metų programavimo laikotarpiu Lietuvai ERPF parama buvo skiriama pagal pirmąjį tikslą – skatinti mažiau išsivysčiusių regionų plėtrą ir struktūrinius pokyčius, o 2007-2013 m. laikotarpiu Lietuva ERPF paramą gavo pagal konvergencijos ir Europos teritorinio bendradarbiavimo tikslus. ERPF parama pagal Europos teritorinio bendradarbiavimo tikslą šiame magistro baigiamajame darbe nenagrinėjama, nes ji skirta regioniniam bendradarbiavimui vystyti ir plėtoti, o ne skirtumams tarp regionų mažinti.

Pagal minėtus tikslus ERPF investicijomis siekiama modernizuoti ir plėtoti socialinę ir ekonominę infrastruktūrą bei išsaugoti ir kurti tvarias darbo vietas. ERPF remia mokslinių tyrimų ir technologinės plėtros, inovacijų, verslo (mažų ir vidutinių įmonių), informacinių ir ryšio technologijų, aplinkosaugos, turizmo, kultūros, transporto, energetikos, švietimo, sveikatos sektorius.

2004-2006 m. ERPF parama Lietuvai buvo teikiama pagal Bendrojo programavimo dokumento, patvirtinto LR Vyriausybės 2004 m. rugpjūčio 2 d. nutarimu Nr. 935, (toliau – BPD) 1 prioritetą „Socialinės ir ekonominės infrastruktūros plėtra“ ir 3 prioritetą „Gamybos sektoriaus plėtra“. Pagal šiuos prioritetus Lietuvai buvo skirta 569,49 mln. eurų ERPF lėšų (2004-2006 m. BPD priedas,

aktuali redakcija 2009 m. birželio 30 d.). 2007-2013 m. ERPF lėšos Lietuvai sudarė 3,44 mlrd. eurų (žr. 2 lent.).

2 lentelė. 2007-2013 m. laikotarpio ERPF ir Sanglaudos fondo parama Lietuvai

Veiksmų programa	Veiksmų programos prioritetas	Fondas	Fondo lėšų suma, skirta prioritetui, mlrd. litų
EAVP	Ūkio konkurencingumui ir ekonomikos augimui skirti moksliniai tyrimai ir technologinė plėtra	ERPF	1,844
	Verslo produktyvumo didinimas ir aplinkos verslui gerinimas	ERPF	2,091
	Informacinė visuomenė visiems	ERPF	0,829
	Esminė ekonominė infrastruktūra	ERPF	2,026
	Transeuropinių transporto tinklų plėtra	Sanglaudos fondas	3,755
SSVP	Vietinė ir urbanistinė plėtra, kultūros paveldo ir gamtos išsaugojimas bei pritaikymas turizmo plėtrai	ERPF	2,920
	Viešųjų paslaugų kokybė ir prieinamumas: sveikatos, švietimo ir socialinė infrastruktūra	ERPF	2,174
	Aplinka ir darnus vystymasis	Sanglaudos fondas	3,895

Šaltinis: sudaryta autorės, remiantis EAVP ir SSVP prieduose pateikta informacija

2.2. ES struktūrinė parama transporto sektoriui Lietuvoje

2005 m. birželio 23 d. LR Vyriausybės nutarimu Nr. 692 patvirtintoje Ilgalaikėje (iki 2025 metų) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategijoje numatyta iki 2025 metų Lietuvoje sukurti modernią ir subalansuotą multimodalinę transporto sistemą, kuri savo techniniais parametrais, sauga ir teikiamų paslaugų kokybe prilygtų senųjų ES valstybių narių transporto sistemų lygiui. Lietuvos transporto sistemai taip pat keliamas tikslas užtikrinti nepertraukiamą visuomenės narių mobilumą ir prekių transportavimą palaikant dinamišką šalies ūkio plėtrą, didinti Lietuvos ir išsiplėtusios ES konkurencinį pajėgumą tarptautinėse rinkose ir tapti integralia Baltijos jūros regiono transporto sistemos grandimi. Šioje strategijoje transporto infrastruktūra ir tinklai vadinami „bendrosios rinkos arterijomis“ (6 punktas) ir yra laikomi viena svarbiausių priemonių, užtikrinančių ekonomikos pažangą.

Nors minėta strategija, skirta transporto sektoriui, atsirado tik 2005 m., jau 2004-2006 m. BPD laikotarpiu investicijos į transporto infrastruktūrą buvo pripažintos kaip vienos svarbiausių investicijų, siekiant sudaryti palankias sąlygas Lietuvos ekonomikos plėtrai. Tuo tikslu buvo numatytos investicijos, skirtos gerinti eismo sąlygas keliuose, didinti eismo saugumą, mažinti

neigiamą transporto poveikį aplinkai, didinti geležinkelių pajėgumą, skatinti prekių ir krovinių vežimą geležinkeliais, gerinti traukinių keleivių aptarnavimo kokybę, didinti Klaipėdos valstybinio jūrų uosto krovinių ir keleivių srautus, sukurti bendrą vidaus vandens kelių sistemą, užtikrinti skrydžių saugą, saugumą tarptautiniuose oro uostuose, gerinti keleivių aptarnavimo kokybę bei plėtoti multimodalinio transporto tinklą Lietuvoje (Lietuvos 2004–2006 m. BPD).

2007-2013 m. programavimo laikotarpiu toliau laikomasi tos pačios nuostatos, kad efektyvi ekonominė infrastruktūra, užtikrinanti verslo ir visuomenės mobilumą ir pan., yra būtina sąlyga Lietuvos ūkio konkurencingumui didėti ilgojoje perspektyvoje (Lietuvos 2007-2013 m. ES struktūrinės paramos panaudojimo strategija, patvirtinta 2007 m. balandžio 26 d. EK sprendimu Nr. CCI 2007LT16UNS001 (aktuali redakcija nuo 2012 m. rugsėjo 25 d.)). Be to, pirmasis programavimo laikotarpis Lietuvoje truko vos trejus metus – per tokį trumpą laiką neįmanoma sukurti nepriekaištingai veikiančios transporto sistemos, todėl nenuostabu, kad transporto infrastruktūros plėtra išliko svarbiu prioritetu ir 2007-2013 m. ES struktūrinės paramos panaudojimo laikotarpyje.

2007-2013 m. laikotarpiu, tęsiant 2004–2006 m. Sanglaudos fondo strategijoje suformuluotą TEN-T tinklo Lietuvoje modernizavimo prioritetą įgyvendinimą, tobulinamos susisiekimo įvairiomis transporto rūšimis sąlygos, plėtojamos nepakankamos sausumos transporto jungtys su kitomis ES valstybėmis ir trečiųjų šalių transporto tinklais Šiaurės–Pietų transporto ašyje (*Via Baltica*, *Rail Baltica*) ir Rytų–Vakarų transporto ašyje (IX multimodalinis transporto koridorius ir Klaipėdos valstybinis jūrų uostas); investuojama į kitus tarptautinės ir regioninės reikšmės automobilių kelių, geležinkelių, civilinės aviacijos, vandens transporto infrastruktūros objektus bei gerinamas saugus eismas ir mažinamas neigiamas transporto poveikis aplinkai.

Investicijos į transporto infrastruktūrą 2007-2013 m. finansuojamos iš ERPF ir Sanglaudos fondo. Transporto infrastruktūros plėtrai numatytos priemonės EAVP. Infrastruktūriniai projektai transporto sektoriuje finansuojami pagal šios programos 4 prioritetą „Esminė ekonominė infrastruktūra“ ir 5 prioritetą „Transeuropinių transporto tinklų plėtra“.

Pagal EAVP 4 prioritetą „Esminė ekonominė infrastruktūra“ transporto srityje numatytos investicijos eismo saugos inžinerinių priemonių diegimui (įskaitant tiltų, pervažų ir sankryžų rekonstrukciją, pėsčiųjų ir dviračių takų tiesimą ir kt.), valstybinės ir regioninės reikšmės transporto infrastruktūros techninių parametrų gerinimui (įskaitant žvyrkelių asfaltavimą, krašto, rajoninių ir vietinių kelių dangų tobulinimą, jungiamųjų geležinkelio linijų pralaidumo didinimą, viešųjų keleivių aptarnavimo paslaugų kokybės gerinimą) bei regioninės ir vietinės vandens transporto infrastruktūros plėtrai (įskaitant keleivių aptarnavimo pajėgumų gerinimą). Šis prioritetas finansuojamas ERPF lėšomis ir jam numatyta skirti 442,71 mln. eurų.

Pagal EAVP 5 prioritetą „Transeuropinių transporto tinklų plėtra“ numatytos investicijos plėtoti nepakankamas sausumos transporto infrastruktūros jungtis su kitomis ES valstybėmis ir trečiųjų šalių transporto tinklais (įskaitant naujų linijų tiesimą, transeuropinės reikšmės kelių ir geležinkelių pralaidumo didinimą, techninių parametrų gerinimą, reikiamos infrastruktūros viešiesiems logistikos centrams steigimą, pritaikyti TEN-T tinklą prie augančio eismo intensyvumo (įskaitant saugaus eismo inžinerinės infrastruktūros diegimą bei miestų aplinkkelių tiesimą), panaudoti Klaipėdos jūrų uosto potencialą ir didinti jo konkurencingumą, vystyti tarptautinių oro uostų infrastruktūros pajėgumą (įskaitant keleivių terminalų išplėtimą, naujų skrydžių saugos ir aviacijos saugumo priemonių diegimą) bei mažinti transporto avaringumą ir spūstis TEN-T tinkle. Pagal šį prioritetą finansuojami tokie svarbūs projektai, kaip *Via Baltica* ir *Rail Baltica*. Šis prioritetas finansuojamas Sanglaudos fondo lėšomis ir jam numatyta skirti 1.087,47 mln. eurų.

SSVP transporto sistemos gerinimas nėra išskirtas kaip atskiras prioritetas, tačiau yra sudedamoji SSVP prioritetų dalis. Pagal SSVP 1 prioritetą „Vietinė ir urbanistinė plėtra, kultūros paveldo ir gamtos išsaugojimas bei pritaikymas turizmo plėtrai“ numatoma didinti gyvenamosios aplinkos patrauklumą ir kompleksiškai gerinti gyvenimo kokybę regioniniuose ekonomikos augimo centruose (miestuose ir Vyriausybės 2007 m. sausio mėn. 31d. Nr.112 nutarimu išskirtose probleminėse teritorijose), įskaitant miesto aplinkos, viešojo transporto ir bendruomenės infrastruktūros plėtojimą.

Vystant transporto, kaip vieno pagrindinių miesto investicinio ir gyvenamosios aplinkos patrauklumo elementų, infrastruktūrą skiriamos dvi investicijų kryptys: prieinamumas prie pagrindinių tarpmiestinių ir tarptautinių kelių bei mobilumas miestų viduje. Pagal SSVP 1 prioritetą numatomos investicijos transporto srityje, skirtos antrajai kryptiai – didinti mobilumą miestų viduje. Šios investicijos skiriamos miestų privažiavimų bei automobilių stovėjimo aikštelių tinklo plėtrai ir modernizacijai, viešojo transporto sistemos prieinamumo tobulinimui ir plėtrai, eismo saugumo didinimui, pėsčiųjų ir dviračių takų infrastruktūros plėtrai. Pagal SSVP 1 prioritetą taip pat numatyta plėsti ir modernizuoti pramogų ir turizmo transporto infrastruktūrą, skatinti jūros turizmo ir pramoginę laivybą, plėtojant uostų infrastruktūrą, vidaus vandenų kelių infrastruktūrą, didinant jos saugumą.

Pagal SSVP 3 prioritetą „Aplinka ir darnus vystymasis“ numatytos priemonės, skirtos sumažinti neigiamą transporto poveikį aplinkai ir žmonių sveikatai, griežtinant transporto priemonių taršos kontrolę, remiant švaraus viešojo transporto infrastruktūros, susijusios su alternatyvių ir biodegalų naudojimu, diegimą ir plėtrą. Pagal šį prioritetą SSVP numatyta iki 2013 m. atnaujinti viešojo transporto parką, teikiant pirmenybę mažesnę neigiamą poveikį aplinkai darančioms

transporto priemonėms, didinti energijos efektyvumą bei alternatyvių ir biodegalų vartojimą viešajame transporte.

Taigi vadovaujantis aukščiau aptartais veiksmų programų prioritetais, galima išskirti tokias transporto sistemos sudedamąsias dalis – keliai (apima krašto, vietinius, regioninius ir nacionalinius kelius), geležinkeliai, vandens transportas (apima Klaipėdos valstybinį jūros uostą ir vidaus vandenų transporto infrastruktūrą), oro transportas (apima tris tarptautinius Lietuvos oro uostus – Vilniaus, Kauno, Palangos). Taip pat galima išskirti logistikos centrus, kurie skirti efektyviai atskirų transporto šakų sąveikai ir multimodalinio transportavimo paslaugoms užtikrinti, bei viešąjį transportą, kuris orientuotas į atskirų transporto sistemos dalių sąveiką tikslinėse teritorijose.

1 priede pateikiama informacija apie konkrečias planuojamas priemones transporto srityje, už kurias atsakinga LR susisiekimo ministerija, ir jiems skirtus asignavimus 2007-2013 m. laikotarpiu pagal aukščiau aptartus EAVP ir SSVP prioritetus. Vadovaujantis 1 priede pateiktais duomenimis, 2007-2013 m. transporto sričiai Lietuvoje skiriama 7,32 mlrd. litų paramos, iš kurių 5,90 mlrd. litų sudaro ES struktūrinės paramos lėšos, o apie 1,5 mlrd. sudaro nacionalinio ir savivaldybių biudžetų bei privačios lėšos. Visa ES struktūrinė parama Lietuvai 2007-2013 m. laikotarpiu sudaro 23,39 mlrd. litų. Taigi transporto sistemos tobulinimui skiriama 25,22 proc., arba ketvirtadalis visos ES struktūrinės paramos, skirtos Lietuvai 2007-2013 m. laikotarpiu. Tai yra labai reikšminga dalis, todėl investicijos į transporto sistemą turi būti nagrinėjamos rezultatyvumo ir naudingumo aspektais, kad būtų užtikrintas visuomenei naudą nešantis ir kryptingas ES struktūrinės paramos panaudojimas.

2014-2020 m. laikotarpiu EK Lietuvai rekomenduoja investicijas transporto sektoriuje nukreipti visų pirma į geležinkelių sektorių (šiuo sektoriuje svarbiausiu projektu laikomas *Rail Baltica* projektas). Taip pat EK nuomone, svarbu investicijas skirti tvariam viešajam transportui, ekologiškoms bei mažai anglies dioksido į aplinką išskiriančioms transporto sistemoms, tvariam miestų judumui bei viešųjų logistikos centrų steigimui (EK, 2013). Projektams šiose srityse turėtų būti skiriama reikšmingiausia ES struktūrinės paramos, skirtos transporto sektoriui, dalis.

Tuo tarpu analizuojant Lietuvos partnerystės sutarties projektą, pateiktą EK 2014 m. vasario 4 d. oficialiai derinti, matyti, kad Lietuvos valdžios institucijos prioritetus dėlioja kiek kitaip. Nors jos nekvestionuoja EK siūlomų prioritetų, tačiau, EK nuomone, jiems planuojama skirti nepakankamai ES struktūrinės paramos lėšų. Lietuva, be jau minėtų EK pasiūlytų prioritetinių investavimo sričių transporto sektoriuje, taip pat numato skirti paramą kelių transportui (ypatingą dėmesį skiriant *Via Baltica* projektui, taip pat kelių ruožams, nepriklausantiems TEN-T tinklui), kiek tai susiję su eismo saugos ir efektyvaus tranzito užtikrinimu; aplinkkeliams tiesti; Klaipėdos valstybinio jūrų uostui modernizuoti, siekiant pagerinti jo sąveiką su kelių ir geležinkelių tinklais bei užtikrinti saugumą uoste; regioninei vandens transporto infrastruktūrai modernizuoti, siekiant sudaryti sąlygas pakrančių bei vidaus laivybos plėtrai; oro transporto sektoriuje – priemonėms,

susijusioms su skrydžių saugos ir aviacinio saugumo didinimu, taip pat ir aplinkosauginėms priemonėms trijuose tarptautiniuose TEN-T tinklo oro uostuose Vilniuje, Kaune ir Palangoje; bendrosios aviacijos aerodromų bazinei infrastruktūrai gerinti bei skrydžių saugai užtikrinti.

Pažymėtina, kad EK pabrėžia, jog investicijos į aerodromus ir vietinės reikšmės kelius, panaudojant ES struktūrinės paramos lėšas, yra negalimos (EK, 2013).

3. ATVEJO STUDIJA: KONKREČIŲ PRIEMONIŲ IR PROJEKTŲ VERTINIMAS

3.1. Metodologijos apžvalga

Atliekant viešosios politikos vertinimus, įvairiuose metodologiniuose dokumentuose (Finansų ministerija, 2010; VŠĮ „Europos socialiniai, teisiniai ir ekonominiai projektai“ (toliau – VŠĮ „ESTEP“, 2007; Ministro Pirmininko tarnyba, 2011) yra išskiriami šie kriterijai: tinkamumo, suderinamumo, efektyvumo (angl. *efficiency*), rezultatyvumo (angl. *effectiveness*), poveikio (naudingumo), tvarumo. Tinkamumo kriterijus skirtas įvertinti programos tikslų, uždavinių ir tikslinių grupių poreikių atitikimą, tinkamumą siekiant spręsti socialines ir ekonomines problemas. Vertinimas pagal tinkamumo kriterijų atliekamas programos rengimo ir/ar programos įgyvendinimo metu. Suderinamumo kriterijus turi dvi dimensijas – išorinę ir vidinę. Atliekant vertinimą pagal išorinę dimensiją, nustatoma, ar ir kaip programa yra suderinta su kitomis programomis ar priemonėmis, tuo tarpu pagal vidinę dimensiją analizuojama, kaip tarpusavyje suderinti vienos programos prioritetai ir priemonės. Efektyvumo (našumo) kriterijus leidžia įvertinti finansinių ir kitų sąnaudų bei sukurtų produktų ar rezultatų santykį. Vertinant pagal rezultatyvumo kriterijų vertinamas programos ar jos dalies tikslų bei uždavinių santykis, t.y. jų pasiekimo laipsnis. Pagal šį kriterijų dažniausiai vertinami programos produktai ir rezultatai, bet ne poveikis. Poveikiui išmatuoti taikomas poveikio (naudingumo) kriterijus. Pagal šį kriterijų nustatomi tiesioginiai ir netiesioginiai programos padariniai (nauda arba žala). Pagal tai, kokioje laiko ir apimties perspektyvoje pasireiškia poveikis, jis skirstomas į konkretųjį ir bendrąjį. Konkretusis poveikis yra tiesiogiai susijęs su įgyvendintais veiksmais ir pasireiškia tiesioginiams naudos gavėjams praėjus keliems mėnesiams po programos įgyvendinimo. Bendrasis programos poveikis pasireiškia ilgesnėje laiko perspektyvoje ir platesniu mastu (t.y. makroekonominio lygmeniu ir didesnei gyventojų daliai). Pagal tvarumo (tęstinumo) kriterijų nustatoma teigiamų padarinių (rezultatų ir poveikio) tęstinumo tikimybė pasibaigus programos įgyvendinimui ir finansavimui (vidutiniui ar ilguoju laikotarpiu) (Finansų ministerija, 2010; Nakrošis ir kiti, 2007; VŠĮ „ESTEP“, 2007)

Šie vertinimo kriterijai ir jų vieta ES struktūrinės paramos vertinimo kontekste pavaizduoti 2 paveiksle.

Šaltinis: VŠĮ „ESTEP“, 2007, p. 17.

Šiame magistro baigiamajame dalyje vertinimas atliekamas pagal du vertinimo kriterijus – rezultatyvumo ir poveikio (naudingumo). Tinkamumo ir suderinamumo kriterijai dažniausiai vertinami prieš įgyvendinant programas arba jų įgyvendinimo metu, todėl daroma prielaida, kad veiksmų programoje numatytos priemonės yra tinkamos siekiant užsibrėžtų tikslų, ir yra suderintos tiek tarpusavyje, tiek su sektorinėse programose numatytais priemonėmis. Efektyvumo (našumo) kriterijus nevertinamas, nes pritrūko duomenų, kad būtų galima atspindėti realią situaciją. Tvarumo kriterijaus įvertinti dar negalima, nes praėjo per mažai laiko nuo finansavimo laikotarpio pabaigos.

Atliekant ES struktūrinių fondų panaudojimo transporto sektoriuje *ex post* vertinimą pagal minėtus kriterijus bus taikomi kiekybiniai analizės būdai, kurie apima stebėsenos rodiklių analizę, statistinių duomenų analizę bei dokumentų ir antrinių šaltinių analizę.

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

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

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

Šios priemonės pasirinktos dėl dviejų priežasčių. Pirma, daliai veiksmų programų priemonių transporto sektoriaus vertinimas jau buvo atliktas. 2013 m. birželį UAB „BGI Consulting“ atliko kelių transporto sektoriaus vertinimą*. Šis vertinimas apėmė penkias EAVP priemones:

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

VP2-4.4-SM-01-V „Valstybinės reikšmės kelių ir geležinkelių infrastruktūros techninių parametrų gerinimas“

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

VP2-5.1-SM-01-V „Transeuropinės reikšmės automobilių kelių infrastruktūros pralaidumo didinimas, techninių parametrų gerinimas“

VP2-5.4-SM-01-V „Saugų eismą gerinančios inžinerinės infrastruktūros diegimas, miestų aplinkkelių tiesimas“.

Antra, pasirinktos priemonės, kurioms (atmetus minėtas kelių sektoriaus priemones) skiriama reikšmingiausia paramos dalis.

* UAB „BGI Consulting“ atliktas vertinimas parodė ES struktūrinės paramos investicijos į kelių sektorių atsipirką. Vertinimo metu atlikto makroekonominio modeliavimo rezultatai parodė, kad dėl investicijų į kelių sektorių 2007–2020 m. sukurtas papildomas BVP 2,3 karto viršys pačias investicijas. Vertintojai pastebėjo, kad veiksmų programos įgyvendinimo metais (2007-2013 m.) dominuoja paklausos pusės sąlygotas teigiamas poveikis (kelius tiesiančios statybos bendrovės gauna pajamas, perka medžiagas, moka darbo užmokestį, samdo subrangovus, todėl didėja tiek statybos sektoriaus ir jį aprūpinančių verslų pridėtinė vertė, tiek apskritai vartojimas). Tuo tarpu pasibaigus veiksmų programos įgyvendinimui išliks pasiūlos pusės sąlygojamas ilgalaikis teigiamas poveikis dėl pagerintos kelių infrastruktūros (t. y. dėl sumažintų transportavimo sąnaudų padidės Lietuvos įmonių tarptautinis konkurencingumas bei produkcijos apimtys). Taip pat makroekonominio modeliavimo rezultatai parodė, kad dėl ES struktūrinės paramos investicijų į kelių sektorių didėja užimtumas ir darbo užmokestis (kaip paklausos pusės sąlygotas teigiamas poveikis), be to, išliks ilgalaikis pasiūlos pusės sąlygotas užimtųjų prieaugis. Investicijų nauda verslui ilguoju laikotarpiu pasireiškia per mažėjančias pervežimų sąnaudas ir augantį našumą, šių veiksmų nulemtą Lietuvos įmonių tarptautinio konkurencingumo ir produkcijos apimčių augimą. Taip pat stebimos augančios tarptautinio krovinių vežimo apimtys, o tai iliustruoja suplanuotų investicijų į transeuropinių transporto tinklo kelių plėtrą tikslingumą bei investicijų teigiamą poveikį pervežamų krovinių potencialui. Nesant investicijų, sektorių, kurių produkcija vežama keliais, sukurta pridėtinė vertė būtų buvusi mažesnė. Individualių projektų sąnaudų ir naudos analizės rezultatai taip pat rodo, kad pagerinta fizinė transporto infrastruktūra atneš kelionės laiko vertės ekonomiją ir kelių transporto priemonių eksploatacinių sąnaudų ekonomiją.

Atliekama pagal šias tris aukščiau išvardytas priemones įgyvendinamų projektų bendra analizė. Apskaičiuojamas ES struktūrinės paramos lėšų įsisavinimo lygis pagal formulę:

$$\frac{\text{Įsisavintos lėšos}}{\text{Visos lėšos pagal pasirašytas sutartis}} \times 100 \% = \text{lėšų įsisavinimo lygis, \%} \quad (1)$$

ES struktūrinės paramos lėšų įsisavinimo lygis skaičiuojamas visam laikotarpiui, neskaidant pamečiui, ir visiems projektams, neatskiriant baigtų įgyvendinti ir vis dar įgyvendinamų, pagal priemonę.

Siekiant įvertinti projektų, įgyvendinamų pagal pasirinktas priemones, rezultatus, atliekama projektų produkto (angl. *output*) ir rezultato rodiklių analizė, nagrinėjami jų reikšmių pokyčiai. Produkto rodikliai parodo, kokį produktą sukuria įgyvendinami projektai. Tuo tarpu rezultato rodiklis leidžia įvertinti, kokia yra sukurto produkto nauda. Atliekant tiek kiekybinę, tiek kokybinę rodiklių analizę, apskaičiuojamas kiekvieno rodiklio pasiekimo laipsnis (skaičiavimų rezultatai pateikiami 2, 3, 4 prieduose) pagal formulę:

$$\frac{\text{Per ataskaitinį laikotarpį pasiekta rodiklio reikšmė}}{\text{Planuota pasiekti rodiklio reikšmė}} \times 100 \% = \text{Rodiklio pasiekimo laipsnis, \%} \quad (2)$$

Galiausiai apskaičiuojamas faktinis priemonės rezultatyvumo laipsnis pagal formulę:

$$\frac{\text{Pasiekti rodikliai}}{\text{Visi rodikliai}} \times 100 \% = \text{Priemonės rezultatyvumo laipsnis, \%}, \quad (3)$$

Apskaičiuojant priemonės rezultatyvumo laipsnį, neatsižvelgiama į rodiklių pasiekimo planą viršijusių projektų rodiklių pokyčius, t.y. nesvarbu, kiek kartų pasiekta reikšmė viršija numatytąją, ji prilyginama 100 proc. ir rodiklis skaičiuojamas kaip vienetas. Jeigu rodiklius neįvykdytas, jis prilyginamas nuliui. Rezultatyvumo laipsnis, vadovaujantis tomis pačiomis formulėmis, gali būti atskirai paskaičiuojamas baigtiems įgyvendinti ir vis dar įgyvendinamiems projektams, jeigu siekiama atskirai įvertinti jų rezultatyvumo laipsnį ir numatyti galimas tolesnes projektų įgyvendinimo tendencijas. Priemonės rezultatyvumo laipsnis iš esmės parodo, kuri dalis rodiklių yra įgyvendinta. Šis rodiklis nėra tobulas dėl kelių priežasčių. Pirma, lieka neįvertintos rodiklio pasiekimo reikšmės, kurios viršija nustatytą paraiškose, t.y. rezultatyvumo laipsnis leidžia įvertinti, ar rodiklis pasiektas ar ne, bet įvertina atvejų, kai pasiekta rodiklio reikšmė viršija sutartyse numatytą siektiną reikšmę. Antra, jo

reikšmė iš esmės priklauso nuo rodiklių skaičiaus ir kokybės. Jeigu projektui priskiriama daug ir/ ar netgi netinkamų rodiklių, priemonės rezultatyvumo laipsnis mažėja. Atliekant rodiklių analizę, remiamasi 2007-2013 m. laikotarpio projektų įgyvendinimui posistemio (toliau – SFMIS2007) duomenimis.

Toliau apskaičiuojamas koeficientas, parodantis rodiklių pasiekimo laipsnio ir ES struktūrinės paramos lėšų įsisavinimo santykį:

$$\frac{\text{Priemonės rezultatyvumo laipsnis}}{\text{Lėšų įsisavinimo laipsnis}} \times 100 \% = \text{koeficientas, \%} \quad (4)$$

Šio koeficiento dėka įvertinami priemonės pasiekti rezultatai, atsižvelgiant į ES struktūrinės paramos lėšų įsisavinimo tempus.

Atliekant *ex post* poveikio vertinimą, pirmiausiai pasirenkami vertinimo aspektai, siekiant nustatyti, kokios pasekmės bus vertinamos. Vertinimo aspektai pasirenkami atsižvelgiant į numatomą poveikį, kurį suponuoja 1.3 dalyje atlikta teorinė investicijų į transporto sektorių poveikio analizė. Atsižvelgiant į šiuos du kriterijus, pasirenkami šie vertinimo aspektai: poveikis TUI, poveikis verslui, poveikis užimtumui, poveikis BVP. Atliekant *ex post* poveikio vertinimą, analizuojami Lietuvos statistikos departamento statistiniai duomenys. Į analizę neįtraukiami tie projektai, kurių galutinis tikslas – parengti tam tikrą techninį projektą, kadangi laikomasi nuostatos, jog tokių projektų poveikis pasireikš po to, kai jie bus praktiškai įgyvendinti. Taip pat iš analizės eliminuojami tie projektai, kurie nėra pasiekę jiems nustatytų siektinų rodiklių reikšmių – daroma prielaida, kad šie projektai poveikio neturi.

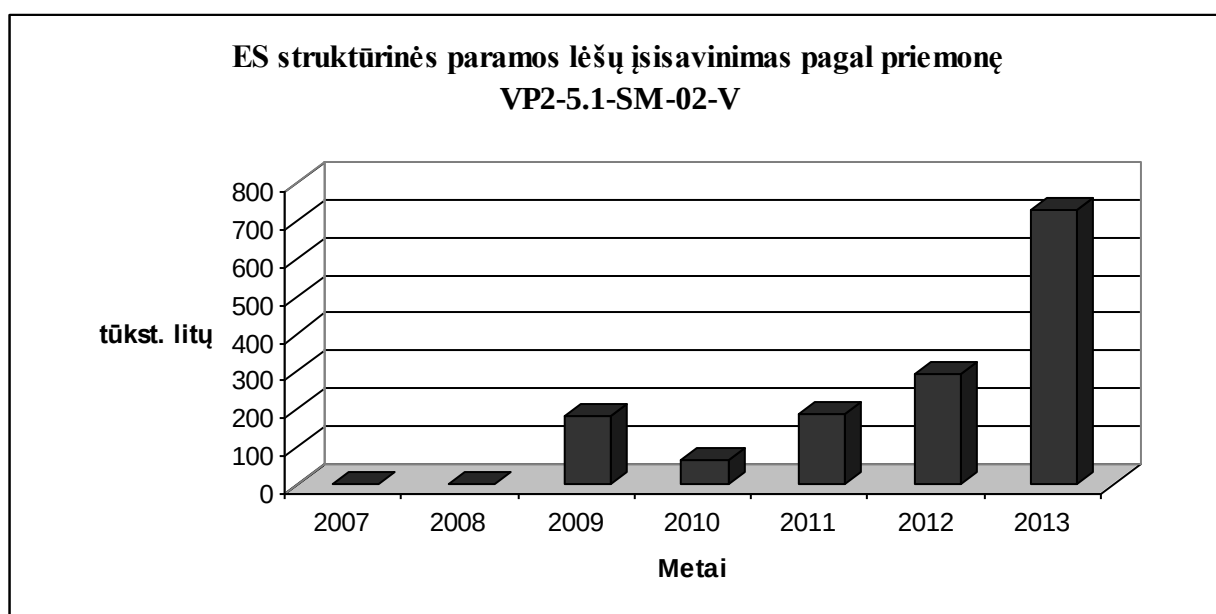
Poveikis aplinkai šiame darbe nėra analizuojamas dėl dviejų priežasčių. Pirma, tam reikia atlikti atskirą poveikio aplinkai vertinimą, o tai riboja darbo apimtį. Antra, atliekant poveikio aplinkai vertinimą būtina turėti specifinių žinių tiek transporto, tiek aplinkosaugos srityse. Šiame magistro baigiamajame darbe daroma prielaida, kad analizuojamos investicijos į transporto sektorių neturi neigiamo poveikio aplinkai (t.y. neturi jokio poveikio arba turi teigiamo poveikio). Ši prielaida daroma, atsižvelgiant į tai, kad ES vykdomos politikos (tarp jų ir Sanglaudos politika) yra orientuota į tvarią plėtrą, kurios viena iš dimensijų, kaip minėta 1.3 dalyje, yra neigiamo poveikio aplinkai nebuvimas.

3.2. EAVP priemonių, skirtų transporto sektoriui, analizė

3.2.1. Priemonės VP2-5.1-SM-02-V „Transeuropinės reikšmės geležinkelio linijų modernizavimas ir plėtra, reikiamos infrastruktūros sukūrimas viešiesiems logistikos centrams steigti“ analizė

Pagal priemonę VP2-5.1-SM-02-V „Transeuropinės reikšmės geležinkelio linijų modernizavimas ir plėtra, reikiamos infrastruktūros sukūrimas viešiesiems logistikos centrams steigti“ (toliau šiame skyriuje – priemonė) įgyvendinamais projektais siekiama modernizuoti ir plėsti geležinkelių transporto infrastruktūrą, didinti geležinkelių linijų pralaidumą, tobulinti transportavimo paslaugas ir aptarnavimo kokybę, plėtoti multimodalinio transporto infrastruktūrą, skatinti interoperabilumą ir viešųjų logistikos centrų steigimą.

Pagal šią priemonę 2007-2013 m. laikotarpiu finansavimas skirtas 18 projektų. 6 projektai jau baigti įgyvendinti, o 12 projektų vis dar įgyvendinami. Numatoma šiuos projektus užbaigti vėliausiai 2015 m. III ketvirtyje. Pagal šią priemonę projektai įgyvendinami 7 apskrityse (Vilniaus, Kauno, Klaipėdos, Šiaulių, Marijampolės, Tauragės, Telšių). Daugiausiai projektų – atitinkamai 5 ir 6 – įgyvendinami Kauno ir Vilniaus apskrityse. Projektams pagal šią priemonę pagal pasirašytas sutartis skirta 1,556 mlrd. litų ES struktūrinės paramos lėšų, iš kurių jau įsisavinta 1,460 mlrd. litų (arba 93,8 proc.). Kaip matyti iš pateiktos diagramos (žr. 3 pav.), lėšos pagal šią priemonę pradėtos įsisavinti 2009 m. 2010 m. įsisavinimas gerokai sumažėjo, tačiau jau nuo 2011 m. pradėjo nuosekliai didėti ir 2013 m. pasiekė rekordą, kuomet per vienerius metus buvo įsisavinta 49,9 proc. visų per laikotarpį įsisavintų ES struktūrinės paramos lėšų.



Šaltinis: 2014 m. kovo 13 d. SFMIS2007 duomenys (žr. 9 priedą)

3 pav. ES struktūrinės paramos lėšų įsisavinimas pagal priemonę VP2-5.1-SM-02-V

Projektai pagal šią priemonę skirti naujų ir esamų geležinkelio linijų elektrifikavimui (1), geležinkelių linijų techninių parametrų gerinimui (4), tam tikrų geležinkelio ruožų antrųjų kelių ir aplinkkelių tiesimui (8), geležinkelių eismo valdymo centrų kūrimui (1), geležinkelių infrastruktūros diagnostikos sistemų įrengimui (1) bei infrastruktūros, kurios reikia viešiesiems logistikos centrams steigti, sukūrimui (3).

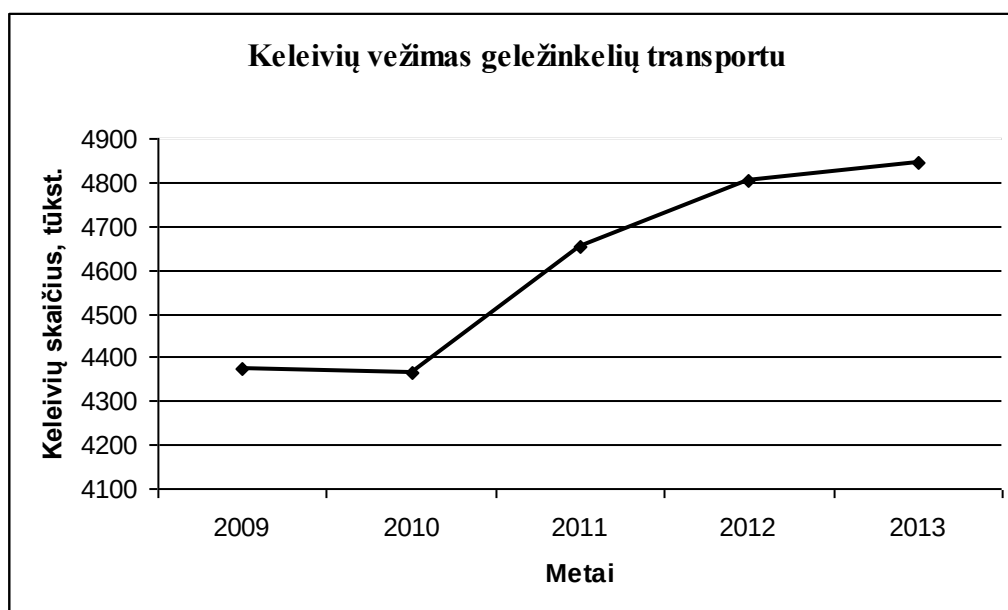
Analizuojant projektų rodiklius, vadovaujamosi 2 priede pateikta informacija. Matyti, kad baigti įgyvendinti projektai pasiekė jiems numatytas rodiklių reikšmes, tad baigtų įgyvendinti projektų rodiklių pasiekimo laipsnis lygus 100 proc. Nors šie projektai ir pasiekė nustatytas rodiklių reikšmes, tačiau nė vienas projektas nepasiekė didesnė rodiklio siektinos reikšmės, nei numatyta sutartyse). Tuo tarpu nė vienas iš vis dar įgyvendinamų projektų nėra pasiekęs jokios tarpinės rodiklio reikšmės, tad jų pasiekimo laipsnis yra lygus nuliui. Bendras priemonės rezultatyvumo laipsnis lygus 30,4 proc. Tačiau remiantis rodiklių pasiekimo prognoze, visi minėti vis dar įgyvendinami projektai turėtų pasiekti siektinas reikšmes vėliausiai 2015 metais.

Taigi vertinant rezultatyvumo požiūriu, vyrauja pozityvios tendencijos – visi įgyvendinti projektai pasiekė jiems nustatytas rodiklių siektinas reikšmes. Kita vertus, atsižvelgiant į ES struktūrinės paramos lėšų įsisavinimo tendencijas, norėtusi matyti reikšmingesnę pokytį. Šiuo metu lėšų įsisavinimas tris kartus viršija pasiektus rezultatus. Be to, norėtusi matyti vis dar įgyvendinamų projektų rodiklių, kurių rezultatas gali būti išreikštas tarpinėmis reikšmėmis (pavyzdžiui, nutiestų naujų ir rekonstruotų esamų TEN-T tinklo geležinkelių kelių, matuojamų kilometrais) reikšmių progresą.

Atsižvelgiant rezultatyvumo vertinimo rezultatus, galima teigti, kad pagal šią priemonę vis dar įgyvendinami projektai neturi jokio poveikio. Jų poveikis pasireikš po to, kai bus pasiekti numatyti rezultatai ir projektai bus baigti.

Iš baigtų projektų, 3 projektų rezultatas matuojamas parengtų techninių projektų rodikliu. Šie projektai taip pat neturi poveikio ekonomikai ir visuomenei, kadangi jų galutinis rezultatas – techninis projektas, tad jų sukurtas produktas nėra naudingas vartojimo prasme. Jis naudingas tik tiems, kurie toliau ketina techninį projektą paversti realybe. Jų poveikis yra tik numanomas (ateityje).

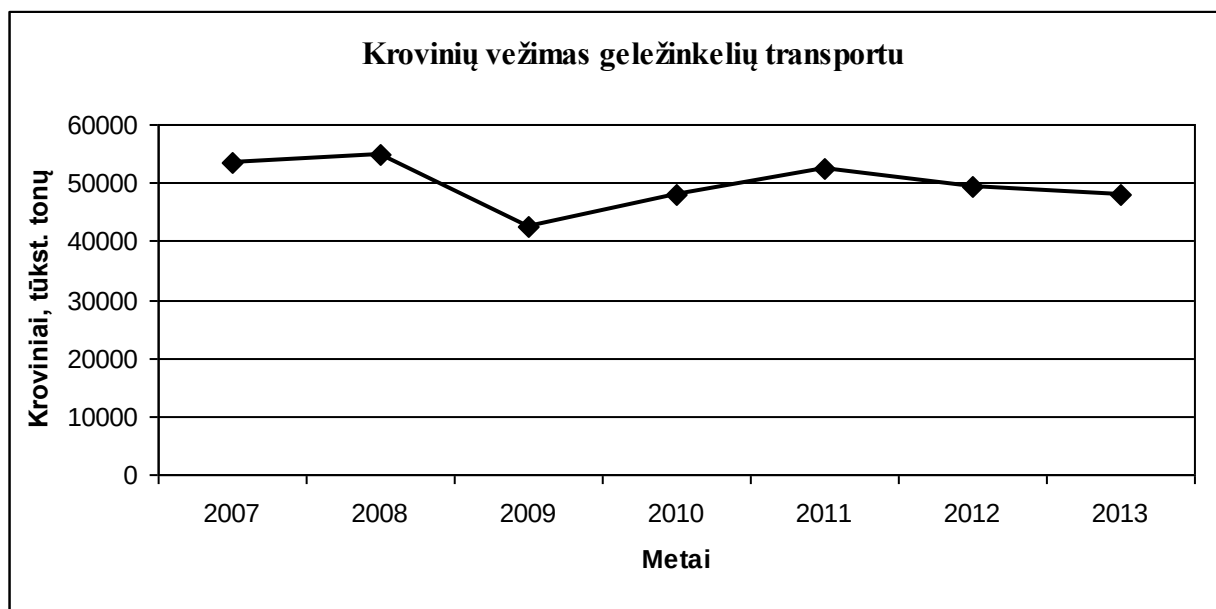
Vadinasi, lieka 3 projektai, kurie gali turėti realaus poveikio plačiąja prasme. Siekiant įvertinti, ar šie projektai turėjo kokio nors poveikio, toliau analizuojami statistiniai duomenys.



Šaltinis: Lietuvos statistikos departamentas (žr. 6 priedą)

4 pav. Keleivių vežimas geležinkelių transportu

Analizuojant geležinkelių transporto statistinius duomenis (žr. 4 pav.), matyti teigiamos keleivių vežimo geležinkelių transportu tendencijos. 2010 m. šis rodiklis mažai tepakito palyginus su 2009 m. Tačiau nuo 2010 m. matyti keleivių, keliaujančių geležinkelių transportu, augimas. Ryškiausias augimas stebimas 2010-2011 m. Toliau kasmet augimas tampa nuosaikesnis.



Šaltinis: Lietuvos statistikos departamentas (žr. 6 priedą)

5 pav. Krovinių vežimas geležinkelių transportu

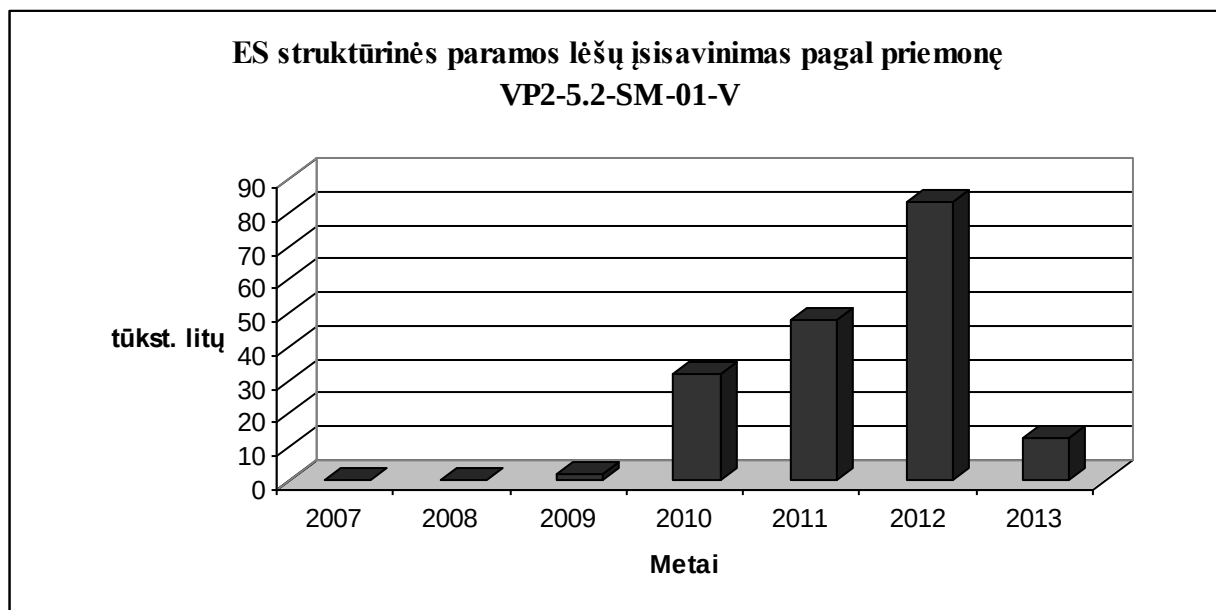
Kiek kitokia situacija matyti analizuojant krovinių vežimo geležinkelių transportu duomenis (žr. 5 pav.). 2008-2009 m. stebimas ganėtinai ryškus smukimas – krovinių, gabenamų geležinkelių transportu, sumažėjo daugiau nei 12 tūkst. tonų. Nuo 2009 iki 2011 m. stebimas šio rodiklio augimas, tačiau jis nepasiekė 2007-2008 m. lygio. Nuo 2011 m. vėl krovinių, gabenamų geležinkelių transportu, vėl pradėjo nuosaikiai mažėti.

Pateikti duomenys rodo, kad teigiamos tendencijos naudojimuisi geležinkelių transportu pasireiškė 2009-2010 m. Kaip jau minėta, projektai pagal šią priemonę pradėjo įsisavinti ES struktūrinės paramos lėšas nuo 2009 m. Tad tikėtina, ES struktūrinė parama turėjo įtakos teigiamoms tendencijoms formotis. Kita vertus, paramos įsisavinimo argumentas nepaaiškina krovinių gabenimo geležinkelių transportu nuosaikaus smukimo nuo 2011 m., kadangi ES struktūrinės paramos lėšų įsisavinimas tuo laikotarpiu sparčiai augo. Tad tai gali reikšti, kad naudojimuisi geležinkelių transportu įtakos turėjo ir kiti veiksniai, ne tik ES struktūrinė parama. Taip pat ES struktūrinės paramos poveikį šiuo atveju sunku įvertinti dar ir dėl to, kad nėra statistinių duomenų regioniniu (t.y., apskričių) lygiu, o pateikiami tik nacionaliniai duomenys.

3.2.2. Priemonės VP2-5.2-SM-01-V „Krovinių ir keleivių aptarnavimo infrastruktūros plėtra Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste“ analizė

Pagal priemonę VP2-5.2-SM-01-V „Krovinių ir keleivių aptarnavimo infrastruktūros plėtra Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste“ (toliau šiame skyriuje – priemonė) įgyvendinamais projektais siekiama geriau panaudoti Klaipėdos valstybinio jūrų uosto potencialą ir didinti jo konkurencingumą, didinant uosto krovinių ir keleivių srautus, rekonstruojant ir statant krantines, gerinant uosto sąveiką su geležinkelių ir kelių transportu.

Pagal šią priemonę 2007-2013 m. laikotarpiu finansavimas skirtas 14 projektų, iš kurių 7 jau baigti įgyvendinti. Kitus 7 projektus numatoma užbaigti įgyvendinti vėliausiai 2015 m. III ketvirtyje. Visi minėti projektai yra įgyvendinami Klaipėdos mieste. Šiems projektams pagal pasirašytas sutartis jau skirta 384,31 mln. litų, iš kurių jau įsisavinta 177,58 mln. litų (arba 46,2 proc.) Kaip matyti iš pateiktos diagramos (žr. 6 pav.), lėšos pagal šią priemonę iš lėto pradėtos įsisavinti 2009 m. 2010 m. įsisavinimas gerokai išaugo ir augo kasmet. Daugiausiai lėšų įsisavinta 2012 m. – 46,8 proc. visų per laikotarpį įsisavintų lėšų. 2013 m. įsisavinimas gerokai sumažėjo – palyginus su 2012 m., jis smuko 6,5 karto.



Šaltinis: 2014 m. kovo 13 d. SFMIS2007 duomenys (žr. 9 priedą)

6 pav. ES struktūrinės paramos lėšų įsisavinimas pagal priemonę VP2-5.2-SM-01-V

Absoliuti dauguma projektų (12) pagal šią priemonę skirti privažiuojamųjų kelių ir geležinkelių, keleivių aptarnavimo infrastruktūros pajėgumų plėtrai. Taip pat po vieną projektą skirta Klaipėdos valstybinio jūrų uosto akvatorijos gilinimui bei krantinių rekonstravimui ir statybai.

Analizuojant projektų produkto ir rezultato rodiklius, vadovaujamasi 3 priede pateikta informacija. Analizuojant baigtus įgyvendinti projektus, iš 11 jiems priskirtų rodiklių 8 pasiekė nustatytas rodiklių reikšmes. Nepasiekti liko 3 rezultato rodikliai. Taigi baigtų projektų faktinis rodiklių pasiekimo laipsnis lygus 72,7 proc. Nė vienas iš vis dar įgyvendinamų projektų dar nėra pasiekęs nė vieno rodiklio siektinos reikšmės. Tad jų rezultatyvumas lygus nuliui.

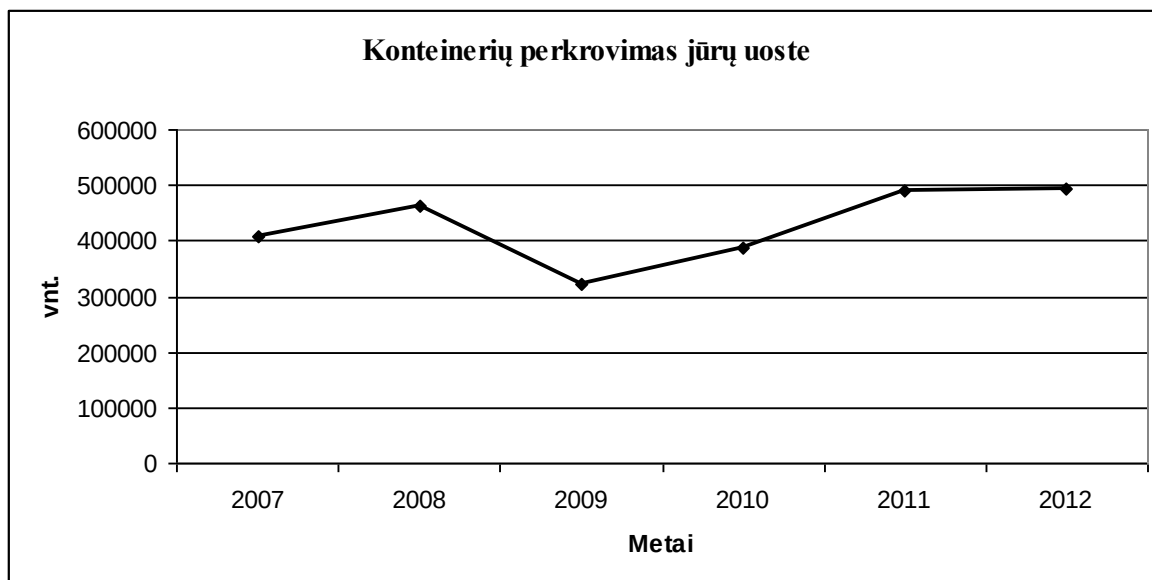
Apskritai iš atliktos analizės matosi, kad skiriasi projektų produkto ir rezultato rodiklių reikšmių pasiekimas. Iš analizuotų projektų 9 projektams yra numatyti ir produkto, ir rezultato rodikliai. Analizuojant šiuos projektus, pastebima vyraujanti tendencija, kad nors produkto rodiklio siektina reikšmė yra pasiekta (baigtų įgyvendinti projektų atveju), tačiau pagal rezultato rodiklį projekto rezultatyvumas lygus nuliui. Tai verčia suabejoti arba projektų tikslingumu, arba rodiklių tinkamumu. Išimtimi galima laikyti tik vieną projektą – „Privažiavimo kelių sutvarkymas į multimodalinių krovinių terminalus pietinėje uosto dalyje. Perkėlos g. (įskaitant automobilių tiltą per Klaipėdos kanalą) nuo įvažiavimo į „Vakarų laivų gamyklą“ iki konteinerių terminalo rekonstrukcija“. Pagal šį projektą sutvarkius 1,65 km kelių, ro-ro ir ro-PAX laivais gabenamų krovinių kiekis padidėjo 4,84 mln. tonų (vietoj suplanuotų 0,23 mln. tonų). Tai reiškia, kad rodiklio pasiekimo laipsnis lūkesčius viršijo 21 kartą.

Apskaičiuojamas bendras priemonės rezultatyvumo laipsnis yra lygus 36,4 proc. Šios priemonės rezultatyvumo negalima neginčijamai įrodyti dėl likusių neįgyvendintų projektų ir dėl to

nepasiektų rodiklių reikšmių. Kita vertus, vertinant baigtų projektų atžvilgiu, tendencijos rodo, kad projektai, įgyvendinami pagal šią priemonę, yra mažiau rezultatyvūs ir atneša mažiau naudos nei buvo tikimasi prieš pradėdant juos įgyvendinti. Lyginant rodiklių pasiekimo ir ES struktūrinės paramos lėšų įsisavinimo tempus, priemonės rezultatyvumas yra santykinai žemas.

Siekiant nustatyti nagrinėjamų projektų poveikį plačiaja prasme, pirmiausia reikia atkreipti dėmesį į tai, kad dauguma projektų yra įgyvendinami geležinkelių transporto srityje, siekiant pagerinti uosto sąveiką su šia transporto rūšimi. Taip pat dalis projektų įgyvendinami kelių transporto srityje. Atsižvelgiant į tai, galima teigti, kad minėti projektai geležinkelių transporto srityje prisideda prie 3.2.1 dalyje aptartų krovinių ir keleivių vežimo geležinkelių transportu rodiklių teigiamų pokyčių. Vis dėlto šie projektai neleidžia paaiškinti neigiamų minėtų rodiklių pokyčių.

Nagrinėjant konteinerių judėjimo Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste rodiklius (žr. 7 pav.), stebimas staigus nuosmukis 2009 m., o nuo 2009 m. palaipsnis rodiklio didėjimas.



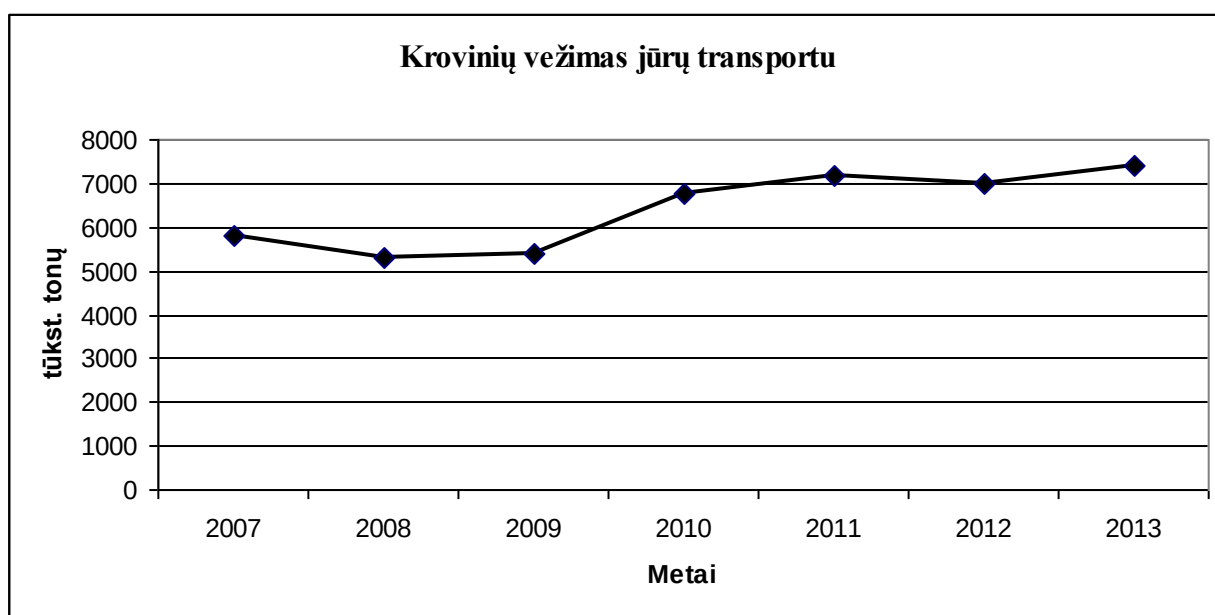
Šaltinis: Lietuvos statistikos departamentas (žr. 7 priedą)

7 pav. Konteinerių perkrovimas jūrų uostuose

Nuosmukį 2009 m. reikėtų sieti su pasauline ekonomikos krize, reikšmingai palietusia ir Lietuvą, kuomet ekonomikos augimo tempai buvo gerokai sulėtėję. Toliau stebimas augimas negali būti vienareikšmiškai susietas su ES struktūrinės paramos indėliu – pokyčius taip pat lėmė ir bendras ekonomikos atsigavimas. Tačiau atsižvelgiant į nagrinėtų projektų rezultato rodiklių reikšmes (ypač į minėto projekto „Privažiavimo kelių sutvarkymas į multimodalinių krovinių terminalus pietinėje uosto dalyje. Perkėlos g. (įskaitant automobilių tiltą per Klaipėdos kanalą) nuo įvažiavimo į „Vakarų laivų gamyklą“ iki konteinerių terminalo rekonstrukcija“) pasiektas rezultato rodiklių reikšmes galima teigti, kad šie projektai prisidėjo prie bendro krovinių judėjimo Klaipėdos jūrų uoste.

Jeigu naudotume atbulinę logiką teiginiui, kad konteinerių judėjimo jūrų uoste sumažėjimui įtakos turėjo ekonominė krizė, tuomet galima būtų teigti, kad pradėję augti krovinių mastai (prie ko prisidėjo ir ES struktūrinė parama) rodo ekonomikos atsigavimo tendencijas.

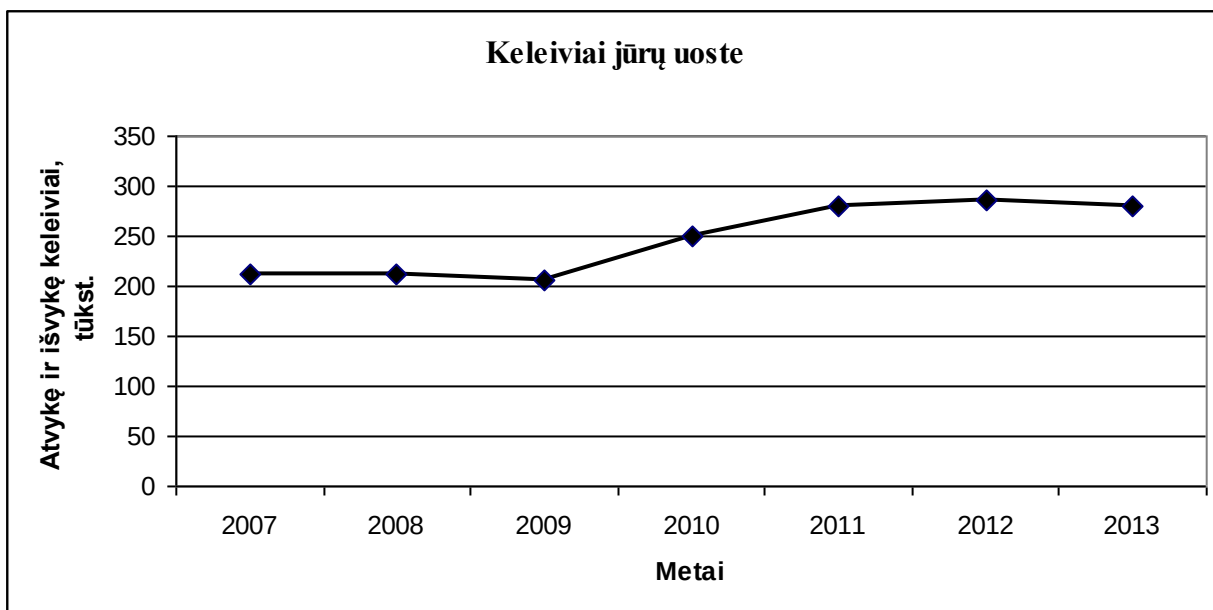
Panašios tendencijos stebimos ir analizuojant krovinių vežimą jūrų transportu, tik gerokai nuosaikesnės (žr. 8 pav.). Krovinių vežimas jūrų transportu pradėjo mažėti jau 2007 m. antroje pusėje, o 2009 m. pradėjo pamažu augti. Didžiausias augimas stebimas 2009 m. antroje pusėje – 2010 m. Toliau vyrauja tendencingi svyravimai ir nematyti aiškaus analizuojamo rodiklio didėjimo ar mažėjimo. Taigi įrodyti šio rodiklio ryšį su ES struktūrine parama sudėtinga.



Šaltinis: Lietuvos statistikos departamentas (žr. 7 priedą)

8 pav. Krovinių vežimas jūrų transportu

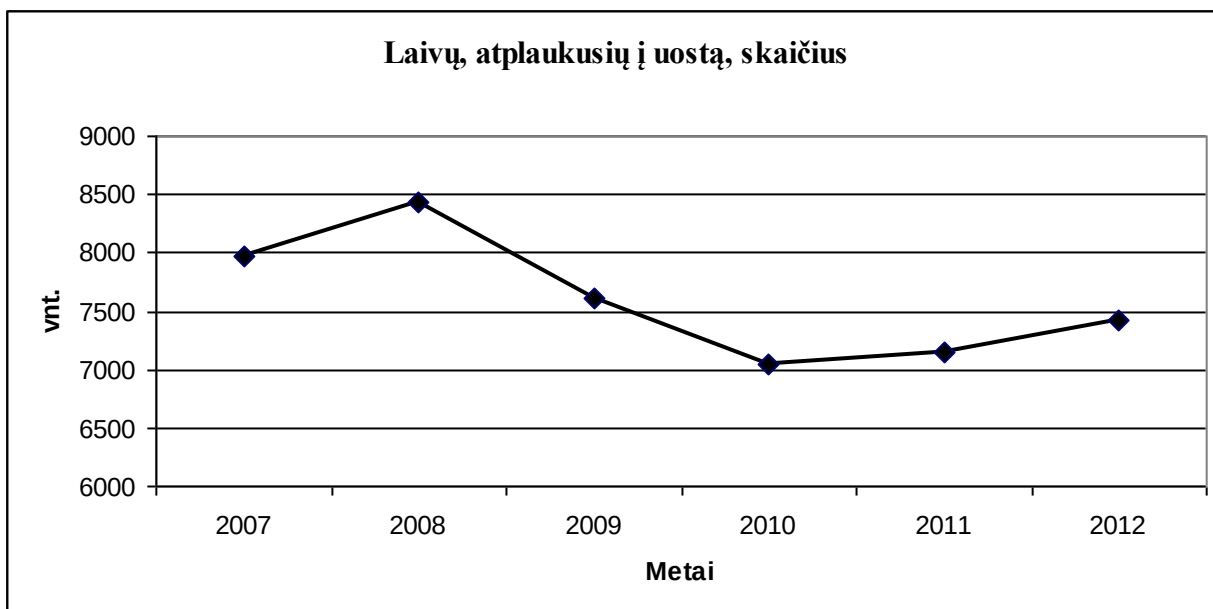
Nors 2009 m., analizuojant keleivių srautus uoste (žr. 9 pav.), matyti šioks toks smukimas – atvykusių ir išvykusių keleivių sumažėjo 6,5 tūkst., tačiau jau 2010 m. jūrų transportu keliaujančiųjų padaugėjo 45,5 tūkst. Tai buvo reikšmingiausias augimas per visą laikotarpį. Argumentai dėl šių tendencijų išlieka tokie patys, kaip ir analizuojant konteinerių judėjimą uoste – iš esmės tokie pokyčiai labiausiai siejami su bendra ekonomine situacija šalyje ir pasaulyje. Tačiau negalima neatkreipti dėmesio ir į tai, kad lėšų įsisavinimas pagal šią priemonę pradėtas 2009 m., 2010 m. jis smarkiai išaugo – tai galėjo turėti įtakos keleivių srautų padidėjimui. Be to, 2013 m. lėšų įsisavinimas reikšmingai sumažėjo – keleivių srautų rodiklis taip pat smuko.



Šaltinis: Lietuvos statistikos departamentas (žr. 7 priedą)

9 pav. Keleiviai jūrų uoste

Kiek netikėtas tendencijas demonstruoja laivų, atplaukusių į uostą, skaičiaus rodiklis (žr. 10 pav.) matyti, kad 2008 m. pasiekus atplaukusių į uostą laivų skaičiaus viršūnę, jų pradėjo mažėti ir per dvejus metus sumažėjo 1396 laivais. Toliau stebimas šioks toks augimas.



Šaltinis: Lietuvos statistikos departamentas (žr. 7 priedą)

10 pav. Laivų, atplaukusių į uostą, skaičius

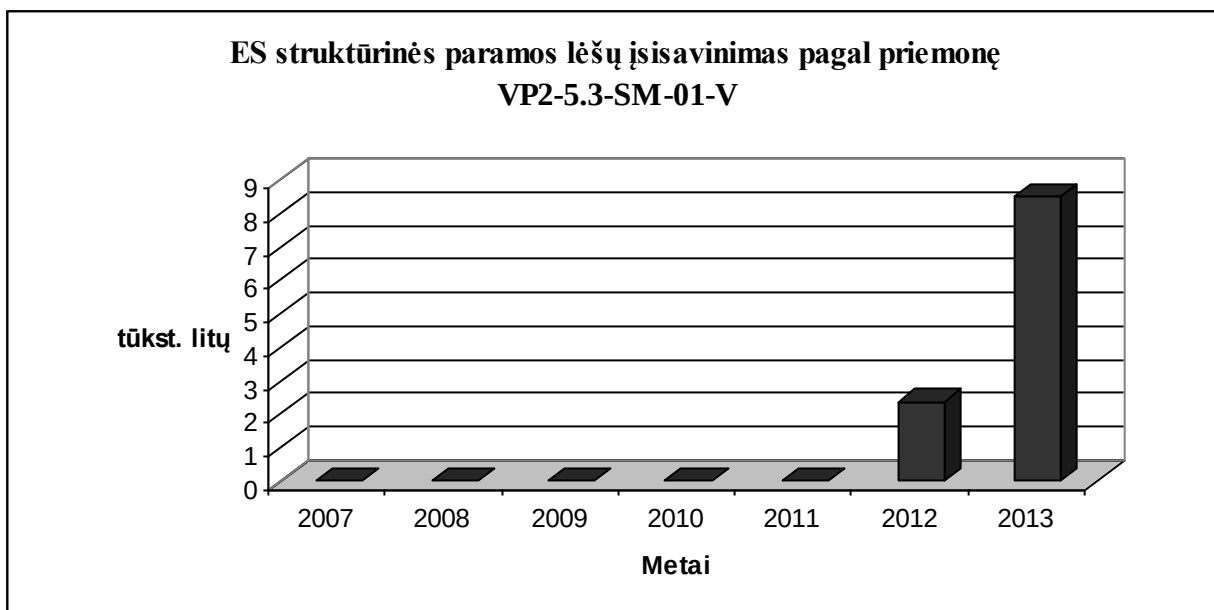
Bendrai vertinant aptartus rodiklius, sunku įrodyti jų tiesioginį ryšį su ES struktūrine parama. Matomos daugiau mažiau teigiamos koreliacijos tarp aptartų rodiklių 2009-2011 m. Pradėjus įsisavinti ES struktūrinę paramą, pradėjo augti ir jūrų transporto pasiekti rodikliai. Kita vertus, to negalima vienareikšmiškai susieti, kadangi kaip tik 2009 m. buvo tie metai, kuomet situacija po ekonomikos

krizės pamažu ėmė taisytis. Tad palaipsnis atsigavimas galėjo būti suminis efektas, demonstruojantis bendrai ekonomikos ir rinkų atsigavimą. 2007-2008 m. matomi rodiklių pokyčiai neturi jokio ryšio su ES struktūrine parama, kadangi tais metais parama dar nebuvo įsisavinama. Nuo 2012 m. tendencijos reikšmingai išsiskiria: nors ES struktūrinės paramos tais metais įsisavinta daugiausiai, tačiau tendencingų pokyčių rodiklių pasikeitime nepastebėta – vieni jų kilo, kiti krito, treči išlaikė daugiau mažiau tą patį lygį. Be to, rodiklių pokyčiai 2012 m., palyginus su 2011 m., buvo nedideli – priešingai nei įsisavinimo mastas tais metais. Panaši situacija susiklostė ir 2013 m.: ES struktūrinės paramos įsisavinimas reikšmingai sumažėjo, tuo tarpu nagrinėtų rodiklių reikšmės pakito nežymiai ir skirtingomis kryptimis (t.y. vieni mažėjo, kiti didėjo). Atsižvelgiant į šiuos argumentus galima teigti, kad ES struktūrinė parama neturėjo tiesioginio poveikio jūrų transportu ir jo teikiamomis paslaugomis besinaudojantiems fiziniams ir juridiniams asmenims.

3.2.3. Priemonės VP2-5.3-SM-01-V „Tarptautinių oro uostų keleivių terminalų išplėtimas, skrydžių saugos ir aviacijos saugumo priemonių diegimas“ analizė

Priemone VP2-5.3-SM-01-V „Tarptautinių oro uostų keleivių terminalų išplėtimas, skrydžių saugos ir aviacijos saugumo priemonių diegimas“ (toliau šiame skyriuje – priemonė) siekiama vystyti tarptautinių oro uostų infrastruktūros pajėgumus, tobulinant oro uostų ir oro eismo paslaugų teikimo infrastruktūrą, didinant jos pajėgumą, plėtojant teikiamų paslaugų sistemą, modernizuojant skrydžių saugos ir aviacijos saugumo įrangą, didinant oro uostų konkurencingumą liberalizuotoje rinkoje.

Pagal šią priemonę 2007-2013 m. laikotarpiu finansavimas skirtas 17 projektų, iš kurių 14 jau baigti įgyvendinti. Kitus 3 projektus numatoma užbaigti įgyvendinti vėliausiai 2015 m. II ketvirtyje. Minėti projektai yra įgyvendinami Kauno, Klaipėdos ir Vilniaus apskrityse (atitinkamai 2, 8 ir 7 projektai). Šiems projektams pagal pasirašytas sutartis skirta 164, 303 mln. litų, iš kurių įsisavinta 10,902 mln. litų (arba 6,6 proc.). Kaip matyti iš pateiktos diagramos (žr. 11 pav.), lėšos pagal šią priemonę pradėtos įsisavinti tik 2012 m. 2013 m. įsisavinimas gerokai išaugo – palyginus su 2012 m., jis padidėjo 3,6 karto.



Šaltinis: 2014 m. kovo 13 d. SFMIS2007 duomenys

11 pav. ES struktūrinės paramos lėšų įsisavinimas pagal priemonę VP2-5.3-SM-01-V

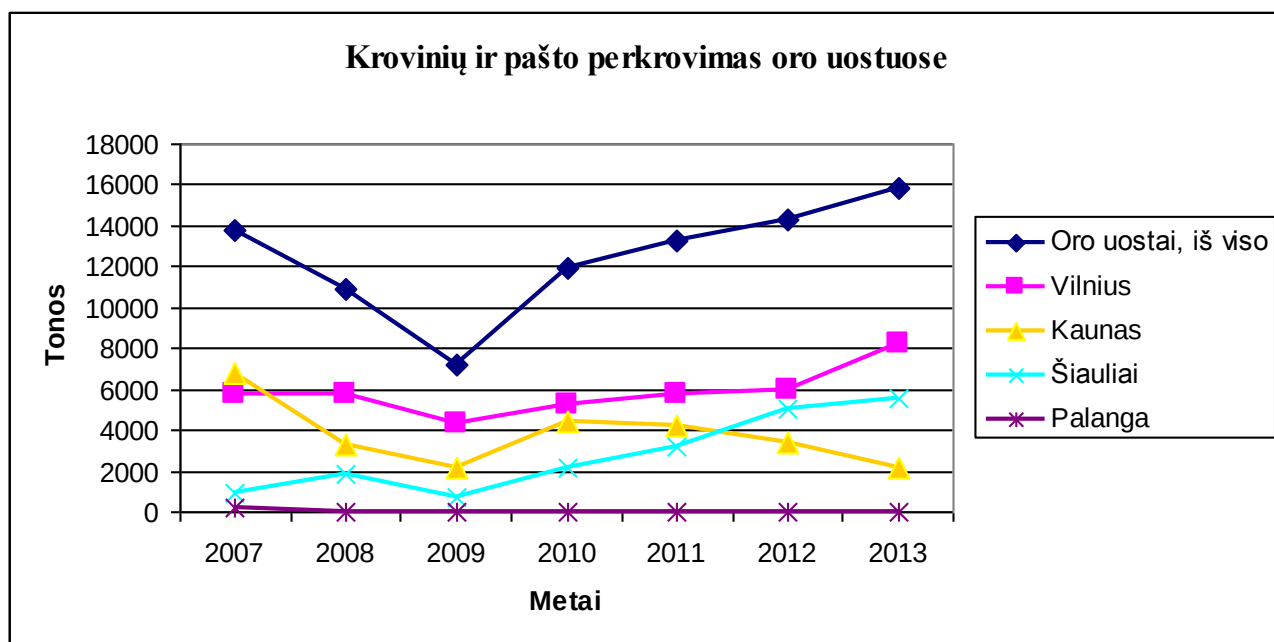
Pagal šią priemonę projektai skirti keleivių terminalų modernizavimui ir plėtrai (6), oro uostų aerodromų modernizavimui ir plėtrai (6) bei naujų skrydžių saugos ir aviacijos saugumo priemonių diegimui (5).

Analizuojant projektų produkto ir rezultato rodiklius, vadovaujamosi 4 priede pateikta informacija. Vis dar įgyvendinami projektai nėra pasiekę jiems numatytų produkto ir rezultato rodiklių reikšmių. Tuo tarpu visi 14 baigtų įgyvendinti projektų pasiekė jiems nustatytas siektinas produkto ir rezultato rodiklių reikšmes, o net 8 iš jų viršijo planą nuo 1,5 iki 5,8 kartų. Tai leidžia teigti, kad projektai, įgyvendinami pagal šią priemonę, yra rezultatyvesni ir atneša daugiau naudos nei buvo tikimasi prieš pradėdant juos įgyvendinti. Skaiciuojant priemonės rezultatyvumo laipsnį iš 33 rodiklių įtraukiami 31. Du rodikliai nevertinami, nes jiems nebuvo nustatyta siektina reikšmė arba nustatyta nulinė siektina reikšmė, o pasiekta rodiklių reikšmė lygi nuliui. Iš 31 rodiklių tik 6 rodikliai nepasiekė jiems nustatytų siektinų reikšmių. Taigi priemonės rezultatyvumo laipsnis lygus 80,6 proc. Lyginant rodiklių pasiekimo ir ES struktūrinės paramos lėšų įsisavinimo tempus, priemonės rezultatyvumas yra stebėtinai aukštas.

Tačiau analizuojant šios priemonės projektus, nerimą kelia vis dar įgyvendinamų projektų ir jiems priskirtų rezultato rodiklių (kurių siektinos reikšmės dar nebuvo pasiektos) suderinamumas. Tokiems projektams, kaip antai „Tarptautinio Palangos oro uosto avarinių gelbėjimo darbų pastato statyba – statybos darbai“, „Garažo rekonstravimas į priešgaisrinės gelbėjimo stoties pastatą“ ir „Tarptautinio Vilniaus oro uosto tvoros rekonstrukcija“, priskiriamas rezultato rodiklis „papildomai aptarnauti keleiviai“. Įsigilinant į projektų esmę, nestebina, kad šie rodikliai nebuvo pasiekti.

Rezultatyvumo vertinimo rezultatai, leidžia daryti prielaidą, kad pagal šią priemonę įgyvendinami projektai turi realaus poveikio, pirmiausiai tiesioginio, t.y. tiesiogiai besinaudojantiems oro uostų teikiamomis paslaugomis, ir pakankamai tikėtina – netiesioginio, t.y. poveikio plačiaja prasme, darančio įtaką tiek valstybės ekonomikai, tiek visuomenei. Siekiant tai įrodyti, toliau analizuojami statistiniai oro uostų transporto duomenys.

Pagal krovinių ir pašto perkrovimo oro uostuose rodiklį (žr. 12 pav.), kaip ir kone visų iki šiol nagrinėtų rodiklių atveju, stebima ta pati tendencija – smukimas 2009 m., kurią galima paaiškinti tais pačiais bendro ekonomikos sulėtėjimo argumentais. Tačiau plėtra šiuo aspektu tarp oro uostų skiriasi. Vilniaus oro uoste krovinių ir pašto perkrovimo rodiklis pamažu augo nuo 2010 m. Sparčiausias augimas stebimas 2013 m. Tuo tarpu Šiaulių oro uoste šis rodiklis augo gerokai sparčiau, nors, reikia pastebėti, nė vienas projektas pagal šią priemonę nebuvo įgyvendinamas šiame oro uoste. Tuo tarpu Kauno oro uoste atsigavimas po ekonomikos krizės užtruko neilgai – 2010 m. kiek pakilusi rodiklio reikšmė vėl ėmė mažėti iki pat 2013 m. Palangos oro uoste krovinių ir pašto perkrovimas yra labai nedidelis lyginant su aptartais oro uostais. Jame stebimos panašios tendencijos kaip ir Kauno oro uoste – 2010 m. spartus rodiklio reikšmės išaugimas, o jau 2011 m. – buvo grįžta į 2009 m. lygį, kada rodiklis buvo smukęs žemiausiai. 2012-2013 m. rodiklio reikšmė nukrito netgi žemiau krizės metu buvusio lygio.

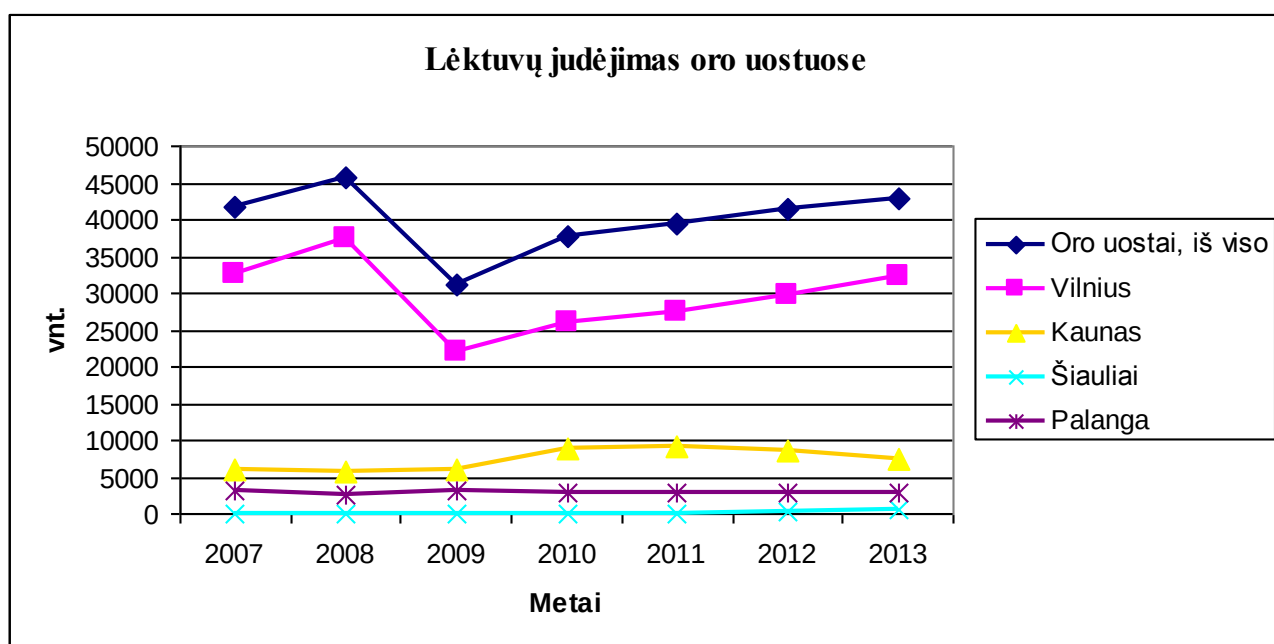


Šaltinis: Lietuvos statistikos departamentas (žr. 8 priedą)

12 pav. Krovinių ir pašto perkrovimas oro uostuose

Pagal lėktuvų judėjimo oro uostuose rodiklį (žr. 13 pav.) stebimas reikšmingas nusileidusių ir pakilusių lėktuvų skaičiaus sumažėjimas 2009 m. Nuo 2010 m. jis vėl pradėjo tolygiai augti, tačiau vis dar nepasiekė prieškrizinio lygio. Kaip matyti iš grafiko bendro rodiklio pokyčius iš esmės lemia

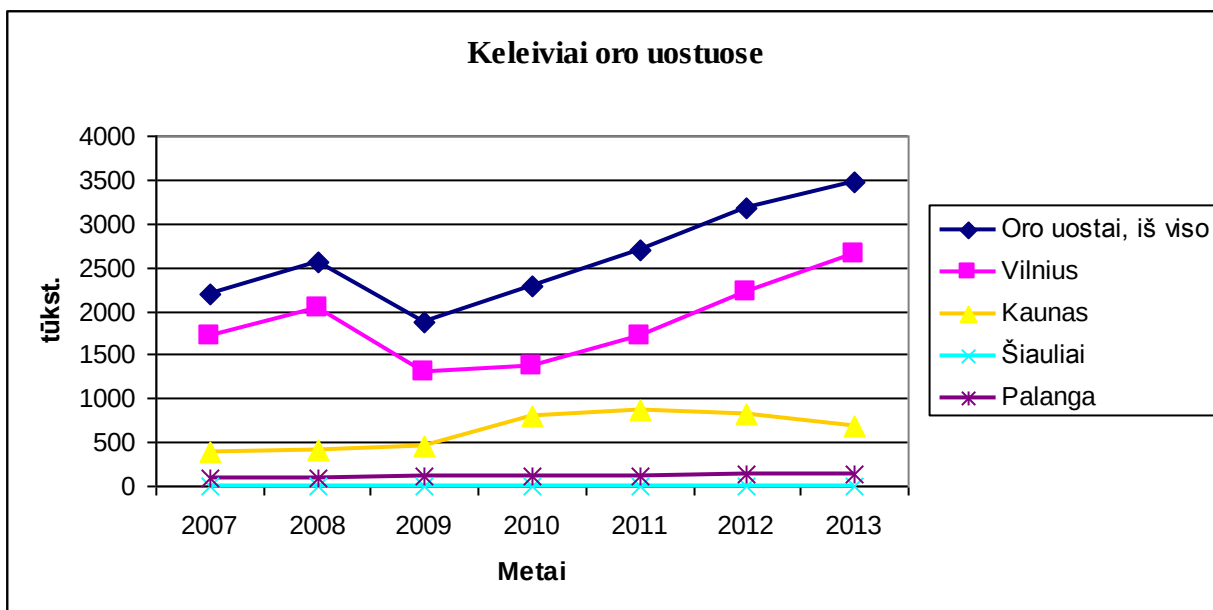
Vilniaus oro uosto pokyčiai, kurie vystosi tokiomis pačiomis tendencijomis. Palangos ir Šiaulių oro uostuose lėktuvų judėjimas yra santykinai mažas. Šiaulių oro uoste stebimos teigiamos tendencijos – nuo 2009 m. lėktuvų judėjimas vis didėja ir palyginus su prieškriziniu laikotarpiu (2008 m. duomenys), paspartėjo 4,3 karto. Įdomu tai, kad Palangos oro uoste lėktuvų judėjimas buvo sparčiausias 2009 m., kuomet visuose kituose oro uostuose tempai buvo gerokai sulėtėję. 2013 m. metais Palangos oro uosto lėktuvų judėjimo rodiklis yra žemiausias per visą 2007-2013 m. laikotarpį (išskyrus 2008 m.). Kauno oro uoste matomos panašios tendencijos kaip ir krovinių ir pašto perkrovimo rodiklio: santykinai reikšmingus, greitus ir teigiamus pasikeitimus 2010 m. lydėjo nuosaikus smukimas žemyn iki pat 2013 m.



Šaltinis: Lietuvos statistikos departamentas (žr. 8 priedą)

13 pav. Lėktuvų judėjimas oro uostuose

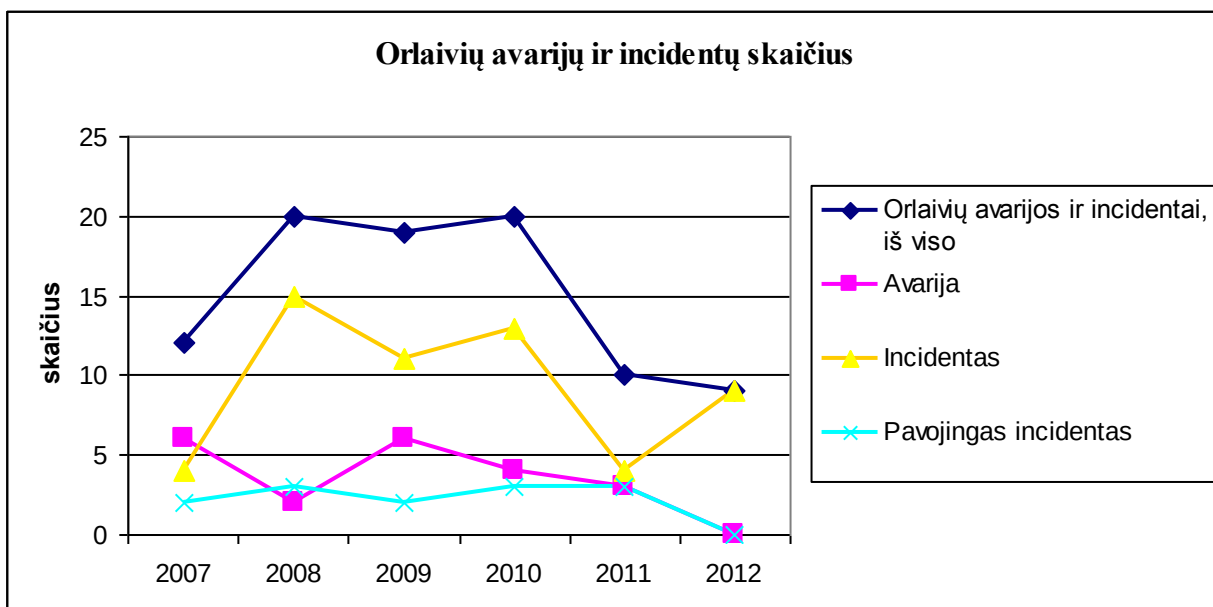
Labai panašiai kito ir keleivių skaičius oro uostuose (žr. 14 pav.). 2009 m. keleivių oro uostuose reikšmingai sumažėjo. Tačiau jau 2010 m. jų pradėjo daugėti ir daugėjo iki pat 2013 m. Be to, keleivių skaičius didėjo sparčiau nei lėktuvų judėjimas oro uostuose ir jau 2011 m. viršijo prieškrizinį lygį. Kaip ir prieš tai nagrinėto rodiklio atveju, bendrus keleivių pokyčius iš esmės lėmė keleivių pokyčiai Vilniaus oro uoste. Kauno oro uoste iki 2011 m. gerėję rodikliai pamažu ėmė smukti. Šiaulių ir Palangos oro uostuose stebimos pakankamai teigiamos tendencijos, tačiau keleivių skaičius juose yra mažiausias.



Šaltinis: Lietuvos statistikos departamentas (žr. 8 priedą)

14 pav. Keleiviai oro uostuose

Analizuojant oro uostus saugumo požiūriu, matyti, kad orlaivių avarijų ir incidentų skaičius (žr. 15 pav.) kasmet skiriasi ir dėl to pokyčius sudėtinga apibūdinti vien teigiamai ar neigiamai. Tačiau žiūrint į bendrą rodiklio reikšmę, matyti, kad avarijų ir incidentų skaičius turi tendenciją mažėti, taigi galima teigti, kad saugumas didėja oro uostuose didėja. Tačiau šie duomenys neleidžia teigti, kad tai vyksta dėl ES struktūrinės paramos poveikio.



Šaltinis: Lietuvos statistikos departamentas (žr. 8 priedą)

15 pav. Orlaivių avarijos ir incidentai

Apibendrinant išnagrinėtų rodiklių duomenis, galima teigti, kad nuo 2009 m. oro uostų plėtra vyksta teigiama linkme – visi nagrinėti rodikliai gerėja. Tačiau esti skirtumų tarp pačių oro uostų.

Pakankamai sparčiai vystosi Šiaulių oro uostas, nors jame 2007-2013 m. finansavimo laikotarpiu neįgyvendinamas nė vienas projektas. Tuo tarpu Kauno oro uoste, kuriam numatyta didžiausia ES struktūrinės paramos lėšų dalis pagal šią priemonę, pastebimos neigiamos tendencijos. Sparčiausiai ir nuosekliausiai vystosi Vilniaus oro uostas. Tuo tarpu Palangos oro uoste kasmet rodiklių reikšmės svyruoja. Šios tendencijos ir faktas, kad ES struktūrinės paramos lėšos pagal šią priemonę pradėtos įsisavinti tik 2012 m., veda prie išvados, kad ES struktūrinė parama neturi esminio poveikio oro uostų plėtrai.

3.2.4 Investicijų į transporto sektorių poveikis nacionaliniams rodikliams

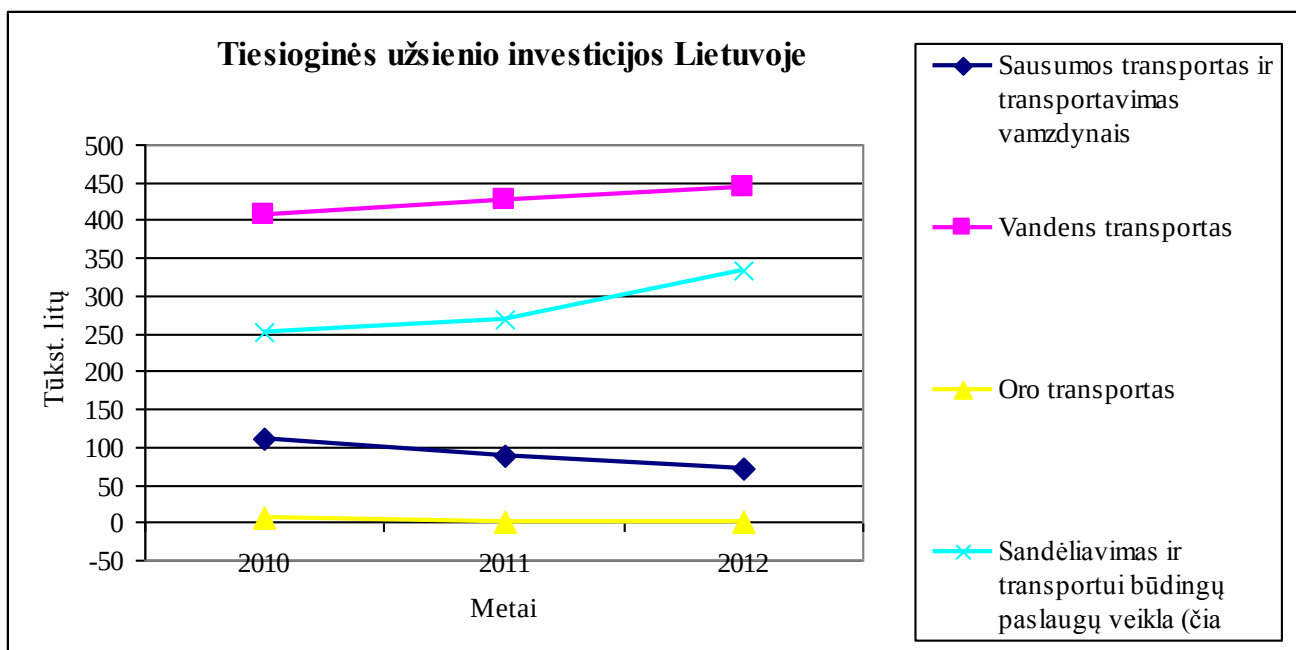
Šioje baigiamojo darbo dalyje analizuojami keli bendrieji nacionaliniai rodikliai, siekiant nustatyti, ar investicijos į transporto sektorių pagal analizuojamas priemones turi įtakos jų pokyčiams. Rodikliai pasirenkami atsižvelgiant į teorinėje dalyje apsvaistytus galimus investicijų į transporto sektorių poveikio aspektus. Bus vertinamas poveikis TUI, BVP, užimtumui, verslui.

Siekiant įvertinti, ar investicijos į transporto sektorių turi įtakos TUI, analizuojamas TUI pagal ekonominės veiklos rūšis rodiklis. 3 lentelėje pateikti duomenys pagal atskiras transporto rūšis, kurie leidžia įvertinti kiekvienos transporto rūšies poveikį. Kita vertus, pateikiami duomenys yra kiek platesni, nes sausumo transportas apima ne tik geležinkelių, bet ir kelių transportą, be to, vienoje eilutėje įskaičiuojamas transportavimas vamzdiniais, kuris nėra transporto sektoriaus dalis. Vandens transportas apima ne tik jūrų transportą, bet ir vidaus vandenų transportą. Analogiška situacija yra ir su sandėliavimu ir transportui būdingų paslaugų veikla. Į šią kategoriją patenka viešieji logistikos centrai, tačiau jie yra sudaro tik dalį rodiklio reikšmių.

3 lentelė. TUI Lietuvoje pagal ekonominės veiklos rūšis (H Transportas ir saugojimas)

	TUI, mln. litų		
	2010	2011	2012
Sausumos transportas ir transportavimas vamzdiniais	110,03	88,90	71,07
Vandens transportas	407,79	425,36	443,38
Oro transportas	6,74	-0,28	0,25
Sandėliavimas ir transportui būdingų paslaugų veikla (čia priskiriami logistikos centrai)	251,45	267,79	333,49

Šaltinis: Lietuvos statistikos departamentas



Šaltinis: Lietuvos statistikos departamentas

16 pav. TUI Lietuvoje

Pagal atskiras transporto rūšis 2010-2012 m. matomas pakankamai skirtingas TUI kitimo vaizdas. Iš 16 pav. matyti, kad sparčiausiai TUI pritraukiama per transportui būdingas paslaugas (vadinasi, ir viešuosius logistikos centrus). Tai pat matomas tolygus TUI pritraukimas vandens transporto sektoriuje. Tuo tarpu TUI sausumos transportui (geležinkelių ir kelių) ir transportavimui vamzdynais kasmet tolygiai mažėjo. Reikšmingas sumažėjimas tai pat stebimas oro transporto sektoriuje (2010 m. TUI rodiklis buvo netgi neigiamas). Tokios skirtingos tendencijos neleidžia daryti vienareikšmiškos išvados, kad ES struktūrinė parama transporto sektoriui padeda pritraukti TUI. Ypač atsižvelgiant į tai, kad ES struktūrinės paramos įsisavinimas tuo pačiu laikotarpiu didėjo.

Poveikis BVP vertinamas pasitelkiant gamybos metodu apskaičiuotus BVP duomenis. Viena iš BVP sudedamųjų dalių, skaičiuojant gamybos metodu, yra G+H+I. Tai yra ekonominės veiklos rūšių klasifikatoriaus nustatytas žymėjimas, kuris šiuo atveju reiškia, kad viena iš BVP skaičiavimo eilučių apima didmeninę ir mažmeninę prekybą, variklinių transporto priemonių ir motociklų remontą, transportą ir saugojimą bei apgyvendinimo ir maitinimo paslaugų veiklą. Atskirai transporto dalis BVP nėra paskaičiuota. Tai apsunkina investicijų į transporto sektorių poveikio BVP vertinimą. Iš 4 lentelėje pateiktų duomenų matyti, kad G+H+I kasmet sudaro vis didesnę dalį BVP. Tačiau neaišku, kiek tai susiję su transportu ir ypač investicijomis į transporto sektorių.

4 lentelė. BVP ir transporto dalis jame

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
G+H+I, mln. litų	25.021,0	28.280,7	24.592,6	26.844,3	30.125,2	33.738,3	35.767,5
BVP, mln. litų	99.229,3	111.920,1	92.032,4	95.676,0	106.893,4	113.734,7	119.469,0
G+H+I / BVP, proc.	25,2	25,3	26,7	28,1	28,2	29,7	29,9

Užimtumo pokyčių, susijusių su transporto sektoriumi, įvertinimui sunkumų sukelia tai, kad nėra statistinių duomenų pagal veiklos rūšis arba šie duomenys neatspindi transporto indėlio į užimtumo pokyčius. Pavyzdžiui, transportas pagal ekonominės veiklos rūšis yra priskiriamas paslaugų kategorijai. Tai yra labai plati kategorija, kuri, be transporto paslaugų, dar apima didmeninę ir mažmeninę prekybą, švietimą, sveikatos priežiūrą, meninę ir pramoginę veiklą, apgyvendinimo ir maitinimo paslaugas, informacines ir ryšių paslaugas, finansines ir draudimo paslaugas, paslaugas, susijusias su nekilnojamojo turtu, profesinę, mokslinę ir techninę veiklą ir kt. Tad iš principo tokių duomenų nagrinėjimas jokių rezultatų neduotų.

Analizuojant užimtumo lygį pagal teritorinę dimensiją, taip pat vargiai įmanoma gauti tikslesnius duomenis, nes užimtumo lygis apskrityse neatsižvelgia į ekonominės veiklos rūšis, tad iš principo bendras rodiklis parodo užimtumą visose srityse, kuris sparčiausiai auga Vilniaus, Klaipėdos ir Kauno apskrityse. Šiose apskrityse taip pat įgyvendinama daugiausiai projektų pagal nagrinėtas priemones. Tačiau būtų netikslu teigti, kad užimtumo augimas šiose apskrityse didėja dėl investicijų į transporto sektorių. Tai greičiau rezultatas bendros ekonominės veiklos, kuri, kaip žinia, didžiuosiuose miestuose ir jų apylinkėse plėtojasi sparčiausiai.

Analizuojant poveikį verslui, pasirinkti paslaugų įmonių pajamų ir juose dirbančių darbuotojų skaičiaus rodikliai. Pagal šiuo rodiklius atlikti detalaus vertinimo neįmanoma, nes duomenys pradėti rinkti vos 2011 m., išskirstant pagal ekonominės veiklos rūšis. Galima nustatyti nebent bendrą tendenciją, bet tenka pripažinti, kad, pavyzdžiui, augimas vienais metais negarantuoja augimo kitais. Iš 5 lentelėje pateiktų duomenų matyti, kad 2011-2012 m. transporto paslaugų įmonių pardavimo pajamos didėjo, išskyrus įmones, dirbančias jūrų ir pakrančių keleivinio ir krovinio vandens transporto sektoriuje. Tuo tarpu užimtumas labiausiai augo sandėliavimo ir transportui būdingų paslaugų įmonėse; kitose srityse arba išlaikė tą patį lygį arba sumažėjo.

5 lentelė. Paslaugų įmonių pardavimo pajamos ir dirbančiųjų skaičius

	Paslaugų įmonių pardavimo pajamos (be PVM), tūkst. litų		Paslaugų įmonėse dirbančiųjų skaičius, tūkst.	
	2011	2012	2011	2012
Geležinkelių transportas; transportavimas vamzdynais	1 685,1	1 805,0	10,9	10,8
Jūrų ir pakrančių keleivinis ir krovininis vandens transportas	622,5	553,6	1,5	1,4
Oro transportas	277,0	424,7	0,4	0,4
Sandėliavimas ir transportui būdingų paslaugų veikla	7049,9	9711,3	15,1	16,7

Šaltinis: Lietuvos statistikos departamentas

Šioje dalyje pateikta rodiklių analizė neleidžia teigti, kad ES struktūrinė parama daro įtakos nacionaliniams rodikliams ir atskleidžia vieną problemą, kuri gali būti reikšminga ir kitų tyrimų atvejais – naudingos ir tinkamos statistikos trūkumą. Įsigilinus į nagrinėjamus rodiklius, paaiškėjo, kad ji yra per platūs, siekiant įvertinti konkretaus sektoriaus sąryšį su nacionaliniais rodikliais.

IŠVADOS

ES sanglaudos politika istoriškai kito, parodydama, kad sanglaudos, kaip pamatinės ES vykdomos politikos vertybės, reikšmė nuolatos didėjo. Tai demonstruoja kiekvieną finansavimo laikotarpį didėjanti ES sanglaudos politikai skiriama ES biudžeto dalis.

Nors ES sanglaudos politika ir jai įgyvendinti skirta priemonė – ES struktūrinė parama – yra vertinamos kontraversiškai (ypač akademiniame lygmenyje), tačiau galima konstatuoti, kad ES struktūrinė parama turi įtakos sanglaudos tikslo realizacijai.

Nuo įstojimo į ES Lietuvai, kaip mažiau išsivysčiusiam regionui, skiriamomis ES struktūrinės paramos lėšomis įgyvendinta daugybė projektų mokslinių tyrimų, verslo, informacinių ir ryšio technologijų, transporto, energetikos, aplinkosaugos, švietimo, užimtumo, sveikatos ir kitose srityse.

Atlikta analizė parodė, kad ypač reikšminga ES struktūrinės paramos dalis Lietuvoje buvo skirta transporto sektoriuje įgyvendinamiems projektams (iš viso 23,56 proc. nuo visos Lietuvai skirtos ES struktūrinės paramos 2007-2013 m.). Daugiausiai lėšų skiriama atitinkamai kelių, geležinkelių, jūrų ir oro transportui.

Išanalizavus tris EAVP priemones, skirtas geležinkelių, jūrų ir oro transportui, matomos tam tikros tendencijos ir galima daryti tokias išvadas:

Pirma, skiriasi ES struktūrinės paramos lėšų įsisavinimas pagal analizuotas priemones. Sparčiausiai lėšas įsisavina geležinkelių transportui ir logistikos centrams skirta priemonė, tuo tarpu lėčiausiai lėšas įsisavina investicijoms į oro transportą skirta priemonė. Įdomu tai, kad priemonių rezultatyvumo laipsnis yra atvirkščiai proporcingas ES struktūrinės paramos lėšų įsisavinimo laipsniui, t.y. kuo sparčiau priemonė įsisavina lėšas, tuo lėčiau ji pasiekia siektinas rodiklių reikšmes (žr. 6 lent.).

6 lentelė. ES struktūrinės paramos lėšų įsisavinimas ir priemonių rezultatyvumo laipsnis

Priemonė	ES struktūrinės paramos lėšų įsisavinimas, proc.	Priemonių rezultatyvumo laipsnis, proc.	Koeficientas, proc.
VP2-5.1-SM-02-V	93,8	30,4	32,4
VP2-5.2-SM-01-V	46,2	36,4	78,8
VP2-5.3-SM-01-V	6,6	80,6	12,2

Antra, vertinant tik pabaigtų projektų rezultatyvumą, investicijoms į oro transportą skirta priemonė pasižymi didžiausiu rezultatyvumu – pasiektos rodiklių reikšmės viršija nustatytą planą. Jūrų transporto rodikliai pasiekti tokie, kokie nustatyti. Tuo tarpu pagal geležinkelių transportui ir logistikos centrams skirtą priemonę įgyvendinami projektai pasiekė prastesnius rezultatus, nei nustatytos siektinos rodiklių reikšmės. Tai leidžia kvestionuoti nustatytų siektinų rodiklių reikšmių adekvatumą. Be to, atliekant analizę pastebėta, kad ne visi rodikliai yra tinkami matuoti pagal priemonę

finansuojamų projektų rezultatus. Pavyzdžiui, projektas skirtas padidinti naudojimosi tam tikra transporto rūšimis saugumą, o jo rezultatas matuojamas papildomai aptarnautais keleiviais. Čia reikia pastebėti, kad keleiviai, rengdamiesi keliauti, techninio saugumo veiksnio dažniausiai neįvertina. Jų apsisprendimas keliauti ar nekeliauti dažniausiai priklauso nuo kitų veiksnių. Saugumo užtikrinimas yra svarbesnis paslaugą teikiančiai bendrovei.

Taip pat analizuojant rodiklius, pastebėta, kad rezultato rodiklių nustatyta santykinai mažai, apskritai nėra numatyta nė vieno poveikio rodiklio, o dominuoja produkto rodikliai. Tokie rodiklių sistema suteikia santykinai mažai informacijos apie projektų įgyvendinimą – viso labo leidžia tik kiekybiškai įvertinti pokyčius. Tačiau neleidžia įvertinti kokybiškai, ar kiekybinis pokytis buvo naudingas plačiąja prasme.

Trečia, vertinant atliktų investicijų į transporto sektorių poveikį plačiąja prasme, nepavyko pastebėti jokių neabejotinų koreliacijų tarp ES struktūrinės paramos ir nagrinėtų rodiklių pokyčių. Tad tai neleidžia įrodyti neginčijamo ES struktūrinės paramos poveikio nė vienos analizuotos priemonės atveju. Be to, kai kuriais atvejais nepavyko apskritai prieiti jokios išvados, nes paprasčiausiai pritrūko konkrečių surinktų statistinių duomenų pjūvių arba jie buvo grupuojami į stambesnes grupes kartu su kitais neaktualiais duomenimis, kas galėjo iškreipti vertinimą, jeigu į tai nebūtų atsižvelgta. Tai ypač aktualu BVP, TUI ir užimtumo rodiklių vertinimui.

Kita vertus, poveikio įvertinti galėjo nepavykti ir dar dėl kelių priežasčių. Pirma, ne visi projektai pagal analizuotas priemones buvo įgyvendinti atliekant šią analizę. Todėl jie apskritai neturėjo poveikio. Dalis projektų, nors ir įgyvendintų, nepasiekė planuotų rezultatų, todėl apie jų poveikį taip pat būtų sunku kalbėti. Todėl atmetus visus šiuos projektus, lieka santykinai maža dalis projektų, kurie galėjo turėti poveikio nagrinėtiems rodikliams. Tad atsižvelgiant į tai, kad jie galėjo turėti santykinai mažai poveikio, tai galėjo neatsispindėti rodiklių pokyčiuose. Be to, kaip minėta teorinėje darbo dalyje, realus ES struktūrinės paramos poveikis dažniausiai pasireiškia tik po kurio laikotarpio, tad negalima vienareikšmiškai teigti, kad atlikti projektai neturi jokio poveikio. Tikėtina, kad tas poveikis pasireikš kiek vėliau (rekomendacinis laikotarpis – mažiausiai treji metai) ir bus stipresnis.

Atlikta strateginių dokumentų ir institucijų veiklos analizė parodė, kad sprendimų priėmimo mechanizmas yra labai biurokratiškas. Tai lemia ilgai trunkančius procesus, kurie trukdo efektyviai ir greitai įgyvendinti projektus, sukuriančius realią naudą ir pasiekiančius konkrečius rezultatus. Atsižvelgiant į tai, pastebima, kad priimant sprendimus, yra taisytinų dalykų, kurie toliau dėstomi rekomendacijose ir pasiūlymuose.

REKOMENDACIJOS IR PASIŪLYMAI

Vadovaujančiajai institucijai ir įgyvendinančioms institucijoms

1. Skirstant paramą pagal priemones ir nustatant viso laikotarpio (7 metų) finansavimo planą, atsižvelgti į priemonių įsisavinimo tendencijas. Tai leis geriau suplanuoti paramos panaudojimą ir nesukurs bereikalingos naštos biudžetui.
2. Atsižvelgiant į atliktus vertinimus, pagal konkrečias priemones nustatyti atitinkamai ambicingesnes arba mažiau ambicingas rodiklių siektinas reikšmes.
3. Tobulinti rodiklių sistemą, įtraukiant rodiklių, kurie 1) būtų tinkami išmatuoti norimą pasiekti pokytį ir 2) parodytų kokybinį pokytį (t.y. kas pasikeitė į gera). Nustatyti poveikio rodiklius kad ir veiksmų programos lygmeniu, kurie leistų įvertinti programos poveikį būtent transporto sektoriuje. Toks rodiklis galėtų būti „Transporto sektoriaus sukuriamas BVP dalis“, tačiau tam reikia įgyvendinti 5 rekomendaciją (žr. žemiau). Taip pat tinkamai įvertinti rodiklių tinkamumą tam tikros priemonės ar projekto rezultatui išmatuoti.
4. Atsižvelgiant į tai, kad neįmanoma įvertinti įgyvendintų projektų poveikio iškart po jų įgyvendinimo, o programavimas nestovi vietoje – pasibaigus vienam laikotarpiui, prasideda naujas ir vėl tenka panaudoti paramą, tiksliai nežinant, kiek ji naudinga, siūloma investicijas 2014-2020 m. laikotarpiui planuoti užtikrinant tęstinumą tarp esamų ir būsimų investicijų, taip pat įvertinant priemonių rezultatyvumą. Taip pat derėtų iš dalies atsižvelgti į EK rekomendacijas dėl investicijų į transporto sektorių (tais atvejais, kada EK deklaruoja, kad vienos ar kitos veiklos yra nefinansuotinos), siekiant išvengti suvaržymų ir papildomos naštos nacionaliniam biudžetui.

Lietuvos statistikos departamentui

5. Rinkti statistinius duomenis įvairesniais pjūviais, t.y. ne tik pagal teritoriją, bet ir pagal ekonominės veiklos rūšių klasifikatoriuje nustatytas ekonominės veiklos rūšis. Tokie du pjūviai leistų geriau įvertinti konkrečią veiklą konkrečioje teritorijoje. Tačiau svarbus aspektas pagal šią rekomendaciją – įvertinti tokio siūlomo statistinių duomenų surinkimo kaštus.

Europos Komisijai

6. Ieškoti ir tobulinti poveikio vertinimo metodus, kurie leistų įvertinti atliekamų investicijų poveikį plačiąja prasme.
7. vadovautis ne tik pažangaus, tvaraus ir integracinio augimo strategijoje „Europa 2020“ nurodytomis kryptimis ir nustatytais europinio lygmens tikslais, bet taip pat atsižvelgti ir į konkrečios valstybės narės vystimosi tendencijas ir plėtros poreikius, atsižvelgiant į vykdomą politiką.

LITERATŪRA

1. **2006 m. liepos 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1084/2006**, įsteigiantis Sanglaudos fondą ir panaikinantį Reglamentą (EB) Nr. 1164/94.
2. **2006 m. liepos 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1080/2006** dėl Europos regioninės plėtros fondo ir panaikinantį Reglamentą (EB) Nr. 1783/1999.
3. **2006 m. liepos 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1081/2006** dėl Europos socialinio fondo ir panaikinantį Reglamentą (EB) Nr. 1784/1999.
4. **Ahern A., Hine J.** Rural Transport – Valuing the Mobility of Older People // Research in Transportation Economics, 2012, No. 34, p. 27-34. <http://dx.doi.org/10.1016/j.retrec.2011.12.004> [žiūrėta 2014 03 02]
5. **Atvykę ir išvykę keleiviai jūrų uoste.** <http://osp.stat.gov.lt/statistiniu-rodikliu-analize?id=3682&status=A> [žiūrėta 2014 03 20]
6. **Avineri E.** On the Use and Potential of Behavioural Economics from the Perspective of Transport and Climate Change // Journal of Transport Geography, 2012, No. 24, p. 512–521. <http://dx.doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.03.003> [žiūrėta 2014 02 24]
7. **Banister D.** Cities, Mobility and Climate Change // Journal of Transport Geography, 2011, No. 19, p. 1538–1546. <http://dx.doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2011.03.009> [žiūrėta 2014 02 08]
8. **Banister D., Thurstain-Goodwin M.** Quantification of the Non-Transport Benefits Resulting from Rail Investment // Journal of Transport Geography, 2011, No. 19, p. 212–223. <http://dx.doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2010.05.001> [žiūrėta 2014 02 08]
9. **Becker S. O. et al.** Going NUTS: The Effect of EU Structural Funds on Regional Performance // Journal of Public Economics, 2010, Vol. 94, Issues 9-10, p. 578–590. <http://dx.doi.org/10.1016/j.jpubeco.2010.06.006> [žiūrėta 2014 02 08]
10. **Becker S. O. et al.** Too Much of a Good Thing? On the Growth Effects of the EU's Regional Policy // European Economic Review, 2012, No. 56, p. 648-668. <http://dx.doi.org/10.1016/j.eurocorev.2012.03.001> [žiūrėta 2014 02 08]
11. **Becker S. O.** EU Structural Funds: Do They Generate More Growth?, The CAGE–Chatham House Series, 2012, No. 3. http://www.chathamhouse.org/sites/default/files/public/Research/International%20Economics/1212bp_becker.pdf [žiūrėta 2014 02 08]
12. **Bocarejo J. P. S., Oviedo D. R. H.** Transport Accessibility and Social Inequities: a Tool for Identification of Mobility Needs and Evaluation of Transport Investments // Journal of Transport Geography, 2012, No. 24, p. 142–154. <http://dx.doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2011.12.004> [žiūrėta 2014 02 24]

13. **Burneika D.** Regioninė politika Europoje: mokomoji knyga. – Vilnius: Vilniaus universitetas, 2013. – 88 p. – ISBN 978-609-459-258-4
14. **BVP gamybos metodų.** <http://osp.stat.gov.lt/temines-lenteles39> [žiūrėta 2014 03 21]
15. **Cappelen A. et al.** The Impact of EU Regional Support on Growth and Convergence in the European Union // JCMS 2003; Vol. 41, No. 4, p. 621-644.
<http://arno.unimaas.nl/show.cgi?fid=14453> [žiūrėta 2014 02 18]
16. **Carmen M., Peñalver P.** The Impact of Structural Funds Policy on European Regions Growth. A Theoretical and Empirical Approach. – Universidad de Murcia, 2004. URL:
<http://eaces.liuc.it/18242979200702/182429792007040204.pdf> [žiūrėta 2014 03 02]
17. **Cascajo R.** Assessment of Economic, Social and Environmental Effects of Rail Urban Projects // Transport Research Centre. URL: <http://www.ectri.org/YRS05/Papiers/Session-1ter/cascajo.pdf> [žiūrėta 2014 02 08]
18. **Chandran V. G. R., Tang C. F.** The Impacts of Transport Energy Consumption, Foreign Direct Investment and Income on CO2 Emissions in ASEAN-5 Economies // Renewable and Sustainable Energy Reviews, 2013, No. 24, p. 445–453.
<http://dx.doi.org/10.1016/j.rser.2013.03.054> [žiūrėta 2014 02 15]
19. **Council conclusions on Special Report No 5/2013 by the European Court of Auditors “Are EU Cohesion Policy Funds well spent on roads?”.**
http://www.parlament.gv.at/PAKT/EU/XXV/EU/00/64/EU_06496/imfname_10427401.pdf [žiūrėta 2014 02 24]
20. **Dall’erba S., Le Gallo J.** The Impact of EU Regional Support on Growth and Employment // Czech Journal of Economics and Finance, 2007, Vol. 57, Issue 7-8, p. 324-340. URL:
http://journal.fsv.cuni.cz/storage/1082_fau_7_8_2007_000000000023.pdf [žiūrėta 2014 02 08]
21. **Delbosc A.** The Role of Well-being in Transport Policy // Transport Policy, 2012, No. 23, p. 25–33. <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0967070X12000893> [žiūrėta 2014 02 18]
22. **Delbosc A., Currie G.** Transport Problems That Matter – Social and Psychological Links to Transport Disadvantage // Journal of Transport Geography, 2011; No. 19, p. 170–178.
<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0966692310000050> [žiūrėta 2014 02 24]
23. **Delbosc A., Currie G.** The Spatial Context of Transport Disadvantage, Social Exclusion and Well-being // Journal of Transport Geography 2011; No. 19, p. 1130–1137.
<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0966692311000469> [žiūrėta 2014 02 24]
24. **Ekonomikos augimo veiksmų programa** (aktuali redakcija nuo 2013 m. liepos 22 d.).
http://www.esparama.lt/es_parama_pletra/failai/fm/failai/teises_aktai_PDF/EAVP_2013_07_22.pdf [žiūrėta 2014 03 01]

25. **Ekonominės veiklos rūšių klasifikatorius.**
http://osp.stat.gov.lt/documents/10180/24308/EVRK2red_klasif_leidinys.pdf/3a57fd72-b001-47af-bf98-62731956a8d7 [žiūrėta 2014 03 24]
26. **European Court of Auditors**, Special Report No 5 „Are EU Cohesion Policy Funds Well Spent on Roads?“ 2013. – ISSN 1831-0834
27. **Europos Komisija** ES finansinės ataskaitos 1988-2007 m.
http://aei.pitt.edu/view/euar/BUDGET_AND_FINANCING=3AFinancial_Report.html#group_1989 [žiūrėta 2014 03 02]
28. **Europos Komisija** 1988-2008 m. ES sanglaudos politika: investicija į Europos ateitį / Panorama, 2008, Nr. 26.
http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/panorama/pdf/mag26/mag26_lt.pdf [žiūrėta 2013 10 24]
29. **Europos Komisija** Europos regioninės plėtros fondas, 2011 m. rugsėjo 5 d.
http://ec.europa.eu/regional_policy/archive/funds/feder/index_lt.htm [žiūrėta 2014 03 01]
30. **Finansų ministerija** Apie Sanglaudos fondą, 2009.
http://www.esparama.lt/old/lt/sanglaudos_fondas/apie_sanglaudos_fonda [žiūrėta 2014 03 13]
31. **Geurs K. T. et al.** Social Impacts of Transport: Literature Review and the State of the Practice of Transport Appraisal in the Netherlands and the United Kingdom // Transport Reviews, 2009, Vol. 29, No. 1, p. 69–90. <http://dx.doi.org/10.1080/01441640802130490> [žiūrėta 2014 03 02]
32. **Gutiérrez J. et al.** Using Accessibility Indicators and GIS to Assess Spatial Spillovers of Transport Infrastructure Investment // Journal of Transport Geography, 2010, No. 18, p. 141–152.
<http://dx.doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2008.12.003> [žiūrėta 2014 02 08]
33. **Hull A.** Policy Integration: What Will It Take to Achieve More Sustainable Transport Solutions in Cities? // Transport Policy, 2008, No. 15, p. 94–103.
<http://dx.doi.org/10.1016/j.tranpol.2007.10.004> [žiūrėta 2014 03 02]
34. **Hull A.** Integrated Transport Planning in the UK: From Concept to Reality // Journal of Transport Geography, 2005, No. 13, p. 318–328. <http://dx.doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2004.12.002> [žiūrėta 2014 03 02]
35. **Jenelius E., Mattsson L. G.** Road Network Vulnerability Analysis of Area-Covering Disruptions: A Grid-Based Approach with Case Study // Transportation Research Part A, 2012, No. 46, p. 746–760. <http://dx.doi.org/10.1016/j.tra.2012.02.003> [žiūrėta 2014 03 02]
36. **Jones P., Lucas K.** The Social Consequences of Transport Decision-Making: Clarifying Concepts, Synthesising Knowledge and Assessing Implications // Journal of Transport Geography, 2012, No. 21, p. 4–16. <http://dx.doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.01.012> [žiūrėta 2014 03 02]

37. **Jurevičienė D., Pileckaitė J.** The Impact of EU Structural Fund Support and Problems of Its Absorption // Business, Management and Education, 2013, Nr. 11(1), p. 1-18. <http://dx.doi.org/10.3846/bme.2013.01> [žiūrėta 2014 02 24]
38. **Katsaitis O., Doulos D.** The Impact of EU Structural Funds on FDI // International Review for Social Sciences, 2009, Vol. 62, No. 4, p. 563–578. URL: <http://www.blackwell-synergy.com/links/doi/10.1111/j.1467-6435.2009.00451.x> [žiūrėta 2014 03 02]
39. **Keleiviai oro uostuose.** <http://osp.stat.gov.lt/statistiniu-rodikliu-analize?id=3682&status=A> [žiūrėta 2014 03 20]
40. **Keleivių vežimas geležinkelių transportu.** <http://osp.stat.gov.lt/web/guest/statistiniu-rodikliu-analize?portletFormName=visualization&hash=4c1c40c3-1e6f-4bca-965f-631758617dd2> [žiūrėta 2014 03 20]
41. **Klaipėdos valstybinio jūrų uosto rinkliavų taikymo taisyklės**, patvirtintos LR susisiekimo ministro 2008 m. birželio 30 d. įsakymu Nr. 3-246. http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=323916&p_query=&p_tr2=2 [žiūrėta 2014 03 13]
42. **Komisijos komunikatas Europos Parlamentui ir Tarybai „Investavimas į Europos ateitį. Penktoji ekonominės, socialinės ir teritorinės sanglaudos ataskaita“**, 2010 lapkritis. – ISBN 978-92-79-17807-8 http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/official/reports/cohesion5/index_lt.cfm [žiūrėta 2014 03 01]
43. **Komisijos tarnybų pozicija dėl 2014-2020 m. Lietuvos partnerystės susitarimo ir programų rengimo**, 2013. http://ec.europa.eu/regional_policy/what/future/pdf/partnership/lt_position_paper_lt.pdf [žiūrėta 2014 03 01]
44. **Konteinerių perkrovimas jūrų uostuose.** <http://osp.stat.gov.lt/statistiniu-rodikliu-analize?id=3682&status=A> [žiūrėta 2014 03 20]
45. **Krovinių ir pašto perkrovimas oro uostuose.** <http://osp.stat.gov.lt/statistiniu-rodikliu-analize?id=3682&status=A> [žiūrėta 2014 03 20]
46. **Krovinių vežimas geležinkelių transportu.** <http://osp.stat.gov.lt/web/guest/statistiniu-rodikliu-analize?portletFormName=visualization&hash=7284cf01-71a6-4773-9d87-9c35280ae0e2> [žiūrėta 2014 03 20]
47. **Krovinių vežimas jūrų transportu.** <http://osp.stat.gov.lt/statistiniu-rodikliu-analize?id=3682&status=A> [žiūrėta 2014 03 20]

48. **Kutan, A.M., Yigit T. M.** European Integration, Productivity Growth and Real Convergence // European Economic Review, 2007; No. 51, p. 1370–1395. URI: <http://www.wdi.umich.edu/files/Publications/WorkingPapers/wp657.pdf> [žiūrėta 2014 02 18]
49. **Laird J. J. et al.** Network Effects and Total Economic Impact in Transport Appraisal // Transport Policy, 2005, No. 12, p. 537–544. URL: <http://eprints.whiterose.ac.uk/2020/> [žiūrėta 2014 02 24]
50. **Laivų, atplaukusių į uostą, skaičius.** <http://osp.stat.gov.lt/statistiniu-rodikliu-analize?id=3682&status=A> [žiūrėta 2014 03 20]
51. **Lėktuvų judėjimas oro uostuose.** <http://osp.stat.gov.lt/statistiniu-rodikliu-analize?id=3682&status=A> [žiūrėta 2014 03 20]
52. **Li H. et al.** Population Ageing, Gender and the Transportation System // Research in Transportation Economics, 2012, No. 34, p. 39-47. <http://dx.doi.org/10.1016/j.retrec.2011.12.007> [žiūrėta 2014 03 02]
53. **Lietuvos 2004-2006 metų bendrojo programavimo dokumento priedas** (aktuali redakcija 2009 m. birželio 30 d.) www.esparama.lt/ES...2004_2006m.../BPD_priedas_2009-06-30.doc [žiūrėta 2014 03 13]
54. **Lietuvos 2007-2013 m. ES struktūrinės paramos panaudojimo strategija** (aktuali redakcija nuo 2012 m. rugsėjo 25 d.). http://www.esparama.lt/es_parama_pletra/failai/fm/failai/Visos_patvirtintos_priemones/strategija_20120925.pdf [žiūrėta 2014 03 01]
55. **Lietuvos laisvosios rinkos institutas**, ES lėšos – svarbu ne tik „kiek“, bet ir „kaip“, 2011. <http://www.llri.lt/naujienos/ekonomine-politika/mokesciai-biudzetas/es-lesos-svarbu-ne-tik-kiek-bet-ir-kaip/lrinka> [žiūrėta 2014 03 13]
56. **Lietuvos laisvosios rinkos institutas**, ES struktūrinių fondų lėšų panaudojimas Lietuvoje, 2011. <http://files.lrinka.lt/analitiniai%20darbai/ES%20lesos.pdf> [žiūrėta 2014 03 13]
57. **Lietuvos Respublikos 2014-2020 m. partnerystės sutarties projektas**, 2014. <http://www.esparama.lt/2014-2020-laikotarpis/diskusijos> [žiūrėta 2014 03 13]
58. **Litman T.** Evaluating Transportation Economic Development Impacts. Understanding How Transport Policy and Planning Decisions Affect Employment, Incomes, Productivity, Competitiveness, Property Values and Tax Revenues. – Victoria Transport Policy Institute, 2010. http://www.vtpi.org/econ_dev.pdf [žiūrėta 2014 02 15]
59. **LR finansų ministerija**, VšĮ Viešosios politikos ir vadybos institutas ir VšĮ ESTEP, ES struktūrinės paramos vertinimas: metodinės gairės. – Vilnius, 2010. – ISBN 978-609-437-075-5 <http://www.esparama.lt/documents/10157/f2b85f6b-9813-4d35-a7f4-5ef15e1695fb> [žiūrėta 2014 03 13]

60. LR finansų ministro, aplinkos ministro ir susisiekimo ministro 2004 m. vasario 20 d. įsakymas Nr. 1K-054/D1-79/3-99 „Dėl Sanglaudos fondo strategijos 2004–2006 metams patvirtinimo“.
http://www.tid.lt/uploads/documents/igyvendinami_projektai/2004_2006_metai/sanglaudos_fondas/Sanglaudos%20fondo%20strategija%202004-09-23.pdf [žiūrėta 2014 03 13]
61. LR Vyriausybės 2004 m. rugpjūčio 2 d. nutarimas Nr. 935 „Dėl Lietuvos 2004–2006 metų bendrojo programavimo dokumento patvirtinimo“ (aktuali redakcija 2009 m. balandžio 15 d.)
http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=342036&p_tr2=2 [žiūrėta 2014 03 13]
62. LR Vyriausybės 2008 m. liepos 23 d. nutarimas Nr. 787 „Dėl Sanglaudos skatinimo veiksmų programos priedo patvirtinimo“ (aktuali redakcija nuo 2014 m. kovo 12 d.)
http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=467130&p_tr2=2 [žiūrėta 2014 03 13]
63. LR Vyriausybės 2008 m. liepos 23 d. nutarimas Nr. 788 „Dėl Ekonomikos augimo veiksmų programos priedo patvirtinimo“ (aktuali redakcija nuo 2014 m. vasario 26 d.)
http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=466456&p_tr2=2 [žiūrėta 2014 03 13]
64. LR Vyriausybės 2011 m. balandžio 27 d. nutarimas Nr. 491 „Dėl Lietuvos konvergencijos 2011 metų programos ir nacionalinės reformų darbotvarkės patvirtinimo“
http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=398117&p_tr2=2 [žiūrėta 2014 03 13]
65. Lucas K. et. al. Assessing the ‘Value’ of New Transport Initiatives in Deprived Neighbourhoods in the UK // Transport Policy, 2009, No. 16, p.115–122.
<http://dx.doi.org/10.1016/j.tranpol.2009.02.004> [žiūrėta 2014 02 24]
66. Lucas K. Making the Connections Between Transport Disadvantage and the Social Exclusion of Low Income Populations in the Tshwane Region of South Afrika // Journal of Transport Geography, 2011, No. 19, p. 1320–1334. <http://ora.ox.ac.uk/objects/uuid:3a3272b2-1572-44cb-a61e-b2e34ca7a153> [žiūrėta 2014 02 24]
67. Lucas K. Providing Transport for Social Inclusion Within a Framework for Environmental Justice in the UK // Transportation Research Part A, 2006, No. 40, p. 801–809.
<http://dx.doi.org/10.1016/j.tra.2005.12.005> [žiūrėta 2014 02 24]
68. Lucas K. Transport and Social Exclusion: Where Are We Now? // Transport Policy, 2012, No. 20, p. 105–113. <http://dx.doi.org/10.1016/j.tranpol.2012.01.013> [žiūrėta 2014 03 02]
69. Marzinotto B. The Growth Effects of EU Cohesion Policy: a Meta-Analysis // Bruegel Working Paper, October, 2012, No. 14. <http://www.bruegel.org/publications/publication-detail/publication/754-the-growth-effects-of-eu-cohesion-policy-a-meta-analysis/> [žiūrėta 2014 02 24]

70. **McDonagh J.** Transport Policy Instruments and Transport-Related Social Exclusion in Rural Republic of Ireland // Journal of Transport Geography, 2006, No. 14, p. 355–366.
<http://dx.doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2005.06.005> [žiūrėta 2014 02 08]
71. **Meijers E. et al.** Connecting the Periphery: Distributive Effects of New Infrastructure // Journal of Transport Geography, 2012, No. 22, p. 187–198.
<http://dx.doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.01.005> [žiūrėta 2014 03 02]
72. **Ministro Pirmininko tarnyba**, Sprendimų poveikio baigiamojo vertinimo gairės. – Vilnius, 2011. – ISBN 978-609-460-009-8. http://www.lrv.lt/bylos/VORT/VORT-3/metodines_gaires.pdf [žiūrėta 2014 03 13]
73. **Mohl P., Hagen T.** Do EU Structural Funds Promote Regional Growth? Evidence from Various Panel Data Approaches // Regional Science and Urban Economics, 2010, Vol. 40, Issue 5, p. 353–365. <http://www.ub.edu/sea2009.com/Papers/117.pdf> [žiūrėta 2014 02 08]
74. **Moravcsik A.** Europos pasirinkimas: socialinis tikslas ir valstybės galia. Nuo Mesinos iki Mastrichto. – Vilnius: Margi raštai, 2008. – 616 p. – ISBN 978-9986-09-360-2
75. **Nakrošis V. ir kt.**, „Ką, kaip ir kodėl vertiname? Trumpai apie Europos Sąjungos finansuojamų programų vertinimą“. – Vilnius, 2007. – ISBN 978-9955-789-00-0
<http://www.esparama.lt/documents/10157/7f3178d8-fc17-43eb-af89-26f11a5a8e30> [žiūrėta 2014 03 13]
76. **OECD**, Impact of Transport Infrastructure Investment on Regional Development, 2002.
<http://www.internationaltransportforum.org/pub/pdf/02RTRinvestE.pdf> [žiūrėta 2014 03 13]
77. **Olsson J.** Improved Road Accessibility and Indirect Development Effects: Evidence from Rural Philippines // Journal of Transport Geography, 2009, No. 17, p. 476–483.
<http://dx.doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2008.09.001> [žiūrėta 2014 02 08]
78. **Orlaivių avarių ir incidentų skaičius.** <http://osp.stat.gov.lt/statistiniu-rodikliu-analize?id=3682&status=A> [žiūrėta 2014 03 20]
79. **Owen D. et al.** Skills, Transport and Economic Development: Evidence from a Rural Area in England // Journal of Transport Geography, 2012, No. 21, p. 80–92.
<http://dx.doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.01.015> [žiūrėta 2014 02 24]
80. **Padairo M.** Transport Infrastructures and Employment Growth in the Paris Metropolitan Margins // Journal of Transport Geography, 2013, No. 31, p. 44–53.
<http://dx.doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2013.05.007> [žiūrėta 2014 03 02]
81. **Paslaugų įmonių pardavimo pajamos ir dirbančiųjų skaičius.** <http://osp.stat.gov.lt/temines-lenteles46> [žiūrėta 2014 03 21]

82. **Pérez J.** An Interregional Impact Analysis of the EU Structural Funds in Spain (1995–1999) // Paper in Regional Science, 2009, Vol. 88. No. 3. URL: <http://www.blackwell-synergy.com/doi/abs/10.1111/j.1435-5957.2008.00212.x> [žiūrėta 2014 02 24]
83. **Preston J.** Integrating Transport with Socio-Economic Activity – a Research Agenda for the New Millennium // Journal of Transport Geography, 2001, No. 9, p. 13-24. [http://dx.doi.org/10.1016/S0966-6923\(00\)00039-9](http://dx.doi.org/10.1016/S0966-6923(00)00039-9) [žiūrėta 2014 02 24]
84. **Preston J., Rajé F.** Accessibility, Mobility and Transport-Related Social Exclusion // Journal of Transport Geography, 2007, No. 15, p. 151–160. <http://dx.doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2006.05.002> [žiūrėta 2014 02 08]
85. **Sanchez T. W.** Poverty, Policy, and Public Transportation // Transportation Research Part A, 2008, No. 42, p. 833–841. <http://dx.doi.org/10.1016/j.tra.2008.01.011> [žiūrėta 2014 02 15]
86. **Sanglaudos skatinimo veiksmų programa** (aktuali redakcija nuo 2013 m. liepos 22 d.). http://www.esparama.lt/es_parama_pletra/failai/fm/failai/teises_aktai_PDF/SSVP_2013_07_22.pdf [žiūrėta 2014 03 01]
87. **Santos G. et al.** Part I: Externalities and Economic Policies in Road Transport // Research in Transportation Economics, 2010, No. 28, p. 2–45. <http://dx.doi.org/10.1016/j.retrec.2009.11.002> [žiūrėta 2014 03 02]
88. **Santos G. et al.** Part II: Policy Instruments for Sustainable Road Transport // Research in Transportation Economics, 2010, No. 28, p. 46-91. <http://dx.doi.org/10.1016/j.retrec.2010.03.002> [žiūrėta 2014 03 02]
89. **SFMIS2007 duomenys**, 2014 m. kovo 13 d.
90. **Social Exclusion Unit** Making the Connections: Final Report on Transport and Social Exclusion. –UK: Office of the Deputy Prime Minister, 2003. http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/@ed_emp/@emp_policy/@invest/documents/publication/wcms_asist_8210.pdf [žiūrėta 2014 02 08]
91. **Stanley J., Vella-Brodrick D.** The Usefulness of Social Exclusion to Inform Social Policy in Transport // Transport Policy, 2009, No. 16, p. 90–96. <http://dx.doi.org/10.1016/j.tranpol.2009.02.003> [žiūrėta 2014 02 24]
92. **TUI Lietuvoje pagal ekonominės veiklos rūšis**. <http://osp.stat.gov.lt/statistiniu-rodikliu-analize?id=3682&status=A> [žiūrėta 2014 03 21]
93. **UAB „Kvalitetas“** ES struktūrinė parama ir jos paskirstymo kokybė Lietuvoje, 2010. <http://www.kvalitetas.lt/lt/straipsniai/70-es-struktrine-parama-ir-jos-paskirstymo-kokybe-lietuvoje> [žiūrėta 2014 02 15]

94. **Varga J., Veld J.**, A Model-Based Analysis of the Impact of Cohesion Policy Expenditure 2000–06: Simulations with the QUEST III Endogenous R&D Model // Economic Modelling, 2011, No. 28, p. 647–663. ISBN 978-92-79-13362-6
95. **Varga J., Veld J.**, A Model-Based Assessment of the Macroeconomic Impact of EU Structural Funds on the New Member States, March 9, 2009. URL:
http://ec.europa.eu/economy_finance/publications/publication14342_en.pdf [žiūrėta 2014 02 24]
96. **VšĮ „ESTEP“** Struktūrinių fondų panaudojimo transporto sektoriuje vertinimo ir rekomendacijų dėl 2007-2013 m. ES paramos laikotarpio programavimo galutinė ataskaita, 2007 birželio 14 d.
http://www.esparama.lt/es_parama_pletra/failai/fm/failai/Ataskaitos/BPD_vertinimo_ataskaitos/S_M_28_galutine_ataskaita.pdf [žiūrėta 2014 03 15]

Jarmulkaitė J. ES struktūrinės paramos, skirtos infrastruktūriniais projektams transporto sektoriuje, panaudojimo 2007-2013 m. efektyvumo vertinimas ir rekomendacijos 2014-2020 m. programavimo laikotarpiui / Viešojo sektoriaus ekonomikos magistro baigiamasis darbas. Vadovas doc. dr. R. Dužinskas. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, Ekonomikos ir finansų valdymo fakultetas, 2014. – 71 p.

ANOTACIJA

Magistro baigiamajame darbe analizuojamos ES struktūrinės paramos investicijos į transporto (konkrečiai – geležinkelių, jūrų uosto ir oro uostų) sektorių Lietuvoje 2007-2013 m. laikotarpiu ir jos vertinamos pagal rezultatyvumo bei poveikio kriterijus, pateikiami pasiūlymai, padėsiantys planuoti investicijas į transporto sektorių 2014-2020 m. laikotarpiu bei tobulinti projektų įgyvendinimą ir stebėseną. Pirmoje darbo dalyje analizuojami ES struktūrinės paramos retrospektyviniai aspektai bei jų poveikio ekonomikai, visuomenei ir aplinkai teoriniai aspektai, kurie apibendrinami sudarant galimų poveikių modelį. Antroje darbo dalyje pateikiama ES struktūrinės paramos Lietuvai apžvalga, analizuojamos Europos regioninės plėtros fondo ir Sanglaudos fondo investicijos Lietuvoje bei atitinkamos Ekonomikos augimo veiksmų programos ir Sanglaudos skatinimo veiksmų programos priemonės. Trečioje dalyje analizuojamos Ekonomikos augimo veiksmų programos priemonės, skirtos geležinkelių, Valstybinio Klaipėdos jūrų uosto ir oro uostų transportui, vertinamas jų rezultatyvumas, atliekant jų rodiklių analizę, bei analizuojamas jų poveikis, atliekant statistinių duomenų analizę.

Pagrindiniai žodžiai: ES sanglaudos politika, transporto sektorius, rezultatyvumas, ekonominis poveikis, socialinis poveikis, aplinkosauginis poveikis.

Jarmulkaitė J. The assessment of the effectiveness of EU structural assistance for projects in transport sector in 2007-2013 and recommendations for the programming period 2014-2020 / Master's Work in Public Sector Economics. Supervisor assoc. prof. dr. R. Dužinskas. – Vilnius: Faculty of Economics and Finance Management, Mykolas Romeris University, 2014. – 71 p.

The object of the analysis of the Master's Work is the EU structural assistance allocated to the transport (specifically railways, seaport and airports) sector in Lithuania in 2007-2013. These investments are analysed according to the effectiveness and impact criteria with the intention to provide proposals which will be useful while programming investments for the next period 2014-2020 and improving implementation and monitoring of projects. The first part of Master's Work provides retrospective and theoretical analysis of the EU structural assistance which is finalised by introducing theoretical model of economic, social, and environmental impacts of the EU structural assistance in transport sector. The second part provides the review of the EU structural assistance for Lithuania, the investments from European Regional Development Fund and Cohesion Fund as well as corresponding measures under the Operational Programme for Economic Growth and the Operational Programme for Promotion of Cohesion are analysed. The third part of Master's Work concentrates on the assessment of effectiveness of the measures of the Operational Programme for Economic Growth designed to railways, National Klaipėda's seaport and airports transport by analysing their indicators and estimating their impact by analysing statistical data.

Keywords: EU cohesion policy, transport sector, effectiveness, economic impact, social impact, environmental impact.

SANTRAUKA

Jarmulkaitė J. ES struktūrinės paramos, skirtos infrastruktūriniam projektams transporto sektoriuje, panaudojimo 2007-2013 m. efektyvumo vertinimas ir rekomendacijos 2014-2020 m. programavimo laikotarpiui / Viešojo sektoriaus ekonomikos magistro baigiamasis darbas. Vadovas doc. dr. R. Dužinskas. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, Ekonomikos ir finansų valdymo fakultetas, 2014. – 71 p.

ES struktūrinė parama yra vienas pagrindinių instrumentų, kuriuo siekiama pagrindinio ES sanglaudos politikos tikslo – mažinti socialinius ir ekonominius skirtumus tarp ES regionų. Lietuva kaip mažiau išsivystęs regionas gauna reikšmingą ES struktūrinės paramos dalį, kurią skiria projektams įvairiose srityse (mokslinių tyrimų ir technologinės plėtros, verslo, informacinių ir ryšio technologijų, transporto, energetikos, aplinkosaugos, švietimo, užimtumo, sveikatos ir kitose srityse) įgyvendinti.

Lietuvoje transporto sektoriuje įgyvendinami projektai plačiai finansuojami ES struktūrinės paramos lėšomis. 2007-2013 metų laikotarpiu transporto sektoriuje įgyvendinamiems projektams buvo skirta 23,56 proc. visos ES struktūrinės paramos, skirtos Lietuvai šiuo laikotarpiu. Tačiau nors transporto sektoriui skiriama reikšminga ES struktūrinės paramos dalis, Lietuvos transporto sistema vis dar laikoma nepakankamai išplėtotą ir modernizuota. Planuojant panaudoti naujojo 2014-2020 m. finansavimo laikotarpio paramą, yra svarbu išsiaiškinti, ar jau atliktos investicijos padėjo pasiekti šiam sektoriui iškeltus tikslus ir uždavinius, ar buvo pasiekti numatyti rezultatai, kokią naudą tai davė visuomenei ir ekonomikai bei ko reikėtų pasimokyti iš sukauptos patirties.

Todėl šiame magistro baigiamajame darbe keliamas tikslas – pateikti pasiūlymus dėl ES struktūrinės paramos transporto (konkrečiau – geležinkelių, jūrų uosto ir oro uostų) sektoriui panaudojimo 2014-2020 m. finansavimo laikotarpiu, įvertinant 2007-2013 m. laikotarpio investicijas į šį sektorių pagal rezultatyvumo ir poveikio kriterijus.

Šiuo tikslu pirmoje magistro baigiamojo darbo dalyje pateikiama retrospektyvinė ir teorinė ES struktūrinės paramos analizė, kuri užbaigiama sudarant teorinį modelį, apibūdinantį ES struktūrinės paramos galimą poveikį ekonomikai, visuomenei ir aplinkai. Atsižvelgiant į šioje dalyje pateiktus argumentus dėl ES struktūrinės paramos poveikio, keliamos dvi hipotezės: viena jų pabrėžia tiesioginį investicijų į transporto sektorių poveikį, kita – netiesioginį. Atsižvelgiant į ribotumus, susijusius su aplinkosauginio poveikio įvertinimu, tolesnė analizė, siekiant patikrinti iškeltas hipotezes, apsiriboja tik socialiniu ir ekonominiu poveikiu.

Vertinimas buvo atliktas trims Ekonomikos augimo veiksmų programos priemonėms, kurios skirtos geležinkelių, oro uostų ir jūrų uosto transporto projektams. Vertinimui atlikti buvo pasitelkta

statistinių duomenų analizė ir projektų rodiklių pasiekimo analizė. Atlikta analizė atskleidė ES struktūrinės paramos stebėsenos sistemos (t.y. naudojamų rodiklių) trūkumus; taip pat pastebėta trūkumų, susijusių su statistinių duomenų surinkimu, kas trukdė atlikti įvairiapusę analizę ir deramai pagrįsti kai kuriuos argumentus. Pastebėta, kad nėra teigiamos koreliacijos tarp ES struktūrinės paramos lėšų įsisavinimo ir rodiklių siektinų reikšmių pasiekimo. Tai neleidžia daryti išvados, kad ES struktūrinė parama turi reikšmingo tiesioginio ir netiesioginio poveikio analizuotiems rodikliams, kurie atspindi tam tikrą ekonominę ir socialinę situaciją Lietuvoje. Magistro baigiamajame darbe pateikiamos rekomendacijos dėl ES struktūrinės paramos procesų – įgyvendinimo ir stebėsenos – tobulinimo.

SUMMARY

Jarmulkaitė J. The assessment of the effectiveness of EU structural assistance for projects in transport sector in 2007-2013 and recommendations for the programming period 2014-2020 / Master's Work in Public Sector Economics. Supervisor assoc. prof. dr. R. Dužinskas. – Vilnius: Faculty of Economics and Finance Management, Mykolas Romeris University, 2014. – 71 p.

The EU structural assistance is one of the main instruments to achieve the main EU cohesion policy objective to reduce social and economic disparities among the EU regions. Lithuania as less developed region receives a significant amount of the EU structural assistance which is used to implement projects in the fields of research and development, business, information and communication technologies, transport, energy, environment, education, employment, health, etc.

In Lithuania projects in transport sector are financed mainly by using the EU structural assistance. In the period 2007-2013 allocations to transport sector amounted 23,56 percent of total EU structural assistance for Lithuania. However, transport infrastructure in Lithuania is not yet considered as well-developed and modernised. New programming period brings new opportunities to develop it further. However, it is necessary to analyse potential in transport sector in Lithuania.

The main objective of this Master's Work is to assess Lithuanian transport sector (namely railways, seaport and airports transport) according to two criteria – effectiveness and impact – and provide useful recommendations for the next programming period 2014-2020.

The first part of Master's Work provides retrospective and theoretical analysis of the EU structural assistance which is finalised by introducing theoretical model of economic, social, and environmental impacts of the EU structural assistance in transport sector. This section implies that the investments (including the EU structural assistance) to transport sector could have broader economic, social and environmental impact which affects society as a whole. With reference to accomplished review of academic literature, two main hypotheses have been raised: the first one emphasised direct impact of the EU structural assistance for transport sector in Lithuania whereas the second one emphasised indirect impact. The analysis has been narrowed to the assessment of social and economic impacts because of difficulties to evaluate environmental ones.

Three measures under the Operational Programme for Economic Growth have been chosen to accomplish the assessment. The methods used for this purpose were statistical data analysis and indicator achievement analysis. The accomplished assessment demonstrated the imperfection of indicators' system designed to evaluate the effectiveness of the projects financed by the EU structural assistance as well as collection methods of statistical data. The analysis of funds absorption and achievement of indicators' targets implies the absence of positive correlation between them. This

statement does not allow concluding that the EU structural assistance has a significant direct and indirect impact to the analysed indicators which reflect the relevant economic and social situation in Lithuania. The Master's Work has been accomplished by providing recommendations to improve the implementation and monitoring.

EAVP ir SSVP priemonės transporto srityje

Veiksmų programa	Prioritetas	Priemonė	Numatoma skirti paramos, litais		Projekto vykdytojo ir (ar) partnerio lėšos, litais	Iš viso
			ES struktūrinė parama	Bendrojo finansavimo lėšos		
EAVP	4 prioritetas „Esminė ekonominė infrastruktūra“	VP2-4.3-SM-01-V „Kelių ir geležinkelių tinklo tobulinimas gerinant saugų eismą ir mažinant neigiamą poveikį aplinkai“	120.291.451,92	0	32.179.525,31	152.470.977,23
		VP2-4.4-SM-01-V „Valstybinės reikšmės kelių ir geležinkelių infrastruktūros techninių parametrų gerinimas“	1.054.090.600,12	0	258.540.034,23	1.312.630.634,35
		VP2-4.4-SM-02-R „Savivaldos transporto infrastruktūros modernizavimas ir plėtra“	443.142.574,02	54.741.140,07	53.943.656,91	551.827.371,00
		VP2-4.5-SM-01-V „Sąlygų regioninei laivybai gerinimas, keleivių aptarnavimo pajėgumų tobulinimas“	25.729.984,81	3.415.032,76	1.125.552,80	30.270.570,37
	5 prioritetas „Transeuropinių transporto tinklų plėtra“	VP2-5.1-SM-01-V „Transeuropinės reikšmės automobilių kelių infrastruktūros pralaidumo didinimas, techninių parametrų gerinimas“	1.230.170.289,64	0	321.242.357,16	1.551.412.646,80
		VP2-5.1-SM-02-V „Transeuropinės reikšmės geležinkelio linijų modernizavimas ir plėtra, reikiamos infrastruktūros sukūrimas viešiesiems logistikos centrams steigti“	1.556.274.648,77	0	281.491.207,79	1.837.765.856,56
		VP2-5.2-SM-01-V „Krovinių ir keleivių aptarnavimo infrastruktūros plėtra Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste“	384.308.683,47	0	89.400.354,09	473.709.037,56
		VP2-5.3-SM-01-V „Tarptautinių oro uostų keleivių terminalų išplėtimas, skrydžių saugos ir aviacijos saugumo priemonių diegimas“	164.303.342,73	28.994.730,08	87.305.238,23	280.603.311,04
		VP2-5.4-SM-01-V „Saugų eismą gerinančios inžinerinės infrastruktūros diegimas, miestų aplinkkelių tiesimas“	702.153.054,70	38.684.235,94	122.610.357,42	863.447.648,06

SSVP	1 prioritetas „Vietinė ir urbanistinė plėtra, kultūros paveldo ir gamtos išsaugojimas bei pritaikymas turizmo plėtrai“	VP3-1.1-VRM-01-R „Regioninių ekonomikos augimo centrų plėtra“ VP3-1.3-ŪM-01-V „Ekologinio (pažintinio) turizmo, aktyvaus poilsio ir sveikatos gerinimo infrastruktūros kūrimas ir plėtra“ VP3-1.3-ŪM-02-V „Viešųjų nekilnojamųjų kultūros paveldo objektų kompleksiškas pritaikymas turizmo reikmėms“ VP3-1.3-ŪM-05-R „Viešosios turizmo infrastruktūros ir paslaugų plėtra regionuose“ VP3-1.3-ŪM-06-K „Turizmo paslaugų/produktų įvairovės plėtra ir turizmo paslaugų kokybės gerinimas“ *Sumos preliminarios, kadangi projektai apima kompleksinį sutvarkymą, be to, yra labiau skirti skatinti turizmą nei gerinti transporto sistemą. Nurodytos projektų sumos yra skirtos pėsčiųjų ir dviračių takų įrengimui, gatvių sutvarkymui, Jachtų uosto infrastruktūros plėtrai, Siaurojo geležinkelio rekonstravimui.	143.716.928*	7.628.720,94*	19.551.995,86*	170.897.644,80*
SSVP	3 prioritetas „Aplinka ir darnus vystymasis“	VP3-3.3-SM-01-V „Kompleksinė ekologiško viešojo transporto plėtra“	74.924.673,27	0	15.787.333,13	90.712.006,40
		VISO:	5.899.106.231,45	133.463.859,79	1.283.177.612,93	7.315.747.704,17

Šaltinis: sudaryta pagal EAVP ir SSVP priedus bei SFMIS2007 duomenis (2014 m. kovo 13 d.)

Projektai, įgyvendinami pagal EAVP 5 prioriteto „Transeuropinių transporto tinklų plėtra“ priemonę VP2-5.1-SM-02-V „Transeuropinės reikšmės geležinkelio linijų modernizavimas ir plėtra, reikiamos infrastruktūros sukūrimas viešiesiems logistikos centrams steigti“

Projekto Nr.	Projekto pavadinimas	Projekto įgyvendinimo etapas (įgyvendinimo pabaiga)	Rodiklio pavadinimas	Rodiklio tipas	Rodiklio matavimo vnt.	Planuota pasiekti rodiklio reikšmė (nurodyta sutartyje)	Per ataskaitinį laikotarpį pasiekta rodiklio reikšmė	Rodiklio pasiekimo laipsnis, proc.	Apskritis, kurioje projektas įgyvendinamas
001	Infrastruktūros diagnostikos sistemų įrengimas	Baigtas (2014 01 31)	Įrengtas poligonometrinis tinklas	Produkto	Km	1 354,95	1 354,95	100,00	Vilniaus apskritis
002	Kauno stoties, aplinkkelio Palemonas - Rokai - Jiesia ir Kauno - Kybartų linijos signalizacijos ir elektros tiekimo įrenginių modernizavimas	Įgyvendinamas (2014 07 25)	Nutiesti nauji ir rekonstruoti esami TEN-T tinklo geležinkelių keliai	Produkto	Km	109	0	0,00	Kauno apskritis
003	Techninė pagalba (projektavimas) linijos Vilnius – Kaunas kelio modernizavimui greičiui 160 km/h, antrojo kelio statybai ruožuose Kyviškės-Valčiūnai ir Pušynas-Paneriai	Įgyvendinamas (2014 05 30)	parengti techniniai projektai	Produkto	Skaičius	2	0	0,00	Vilniaus apskritis
004	Techninė pagalba (projektavimas) antrųjų kelių statybai ruožuose Telšiai-Lieplaukė, Kūlpėnai-Kretinga, Pavenčiai-Raudėnai, Plungė-Šateikiai ir Telšiai-Dūseikiai	Baigtas (2012 10 31)	parengti techniniai projektai	Produkto	Skaičius	5	5	100,00	Telšių apskritis
005	Kauno stoties, aplinkkelio Palemonas - Rokai - Jiesia ir Kauno - Kybartų linijos kelio	Baigtas (2012 11 30)	Nutiesti nauji ir rekonstruoti esami TEN-T tinklo	Produkto	Km	3,24	3,24	100,00	Kauno apskritis

	įrenginių modernizavimas (I etapas)		geležinkelių keliai						
007	Eismo valdymo centro įrengimas	Įgyvendinamas (2014 10 09)	Įrengtas eismo valdymo centras	Produkto	Skaičius	1	0	0,00	Vilniaus apskritis
008	IA koridoriaus ruožo Radviliškis–Pagėgiai–v.s. infrastruktūros atstatymas ir modernizacija (I etapas)	Baigtas (2013 06 08)	parengti techniniai projektai	Produkto	Skaičius	1	1	100,00	Tauragės apskritis
			Nutiesti nauji ir rekonstruoti esami TEN-T tinklo geležinkelių keliai	Produkto	Km	34,58	34,58	100,00	
010	Techninės dokumentacijos parengimas Šiaulių viešajam logistikos centrui steigti	Baigtas (2013 07 01)	parengti techniniai projektai	Produkto	Skaičius	1	1	100,00	Šiaulių apskritis
011	IXB koridoriaus Vilniaus aplinkkelio Kyviškės-Valčiūnai antrojo kelio statyba	Įgyvendinamas (2015 08 31)	Nutiesti nauji ir rekonstruoti esami TEN-T tinklo geležinkelių keliai	Produkto	Km	50,15	0	0,00	Vilniaus apskritis
012	Esamo geležinkelio ruožo Kaunas (Palemonas) - Gaižiūnai rekonstrukcija	Įgyvendinamas (2014 08 25)	Nutiesti nauji ir rekonstruoti esami TEN-T tinklo geležinkelių keliai	Produkto	Km	25,85	0	0,00	Kauno apskritis
018	Antrojo kelio statyba ruože Telšiai-Dūseikiai	Įgyvendinamas (2014 10 15)	Nutiesti nauji ir rekonstruoti esami TEN-T tinklo geležinkelių keliai	Produkto	Km	5,38	0	0,00	Telšių apskritis
019	Antrojo kelio statyba ruože Pavenčiai-Raudėnai	Įgyvendinamas (2014 09 15)	Nutiesti nauji ir rekonstruoti esami TEN-T tinklo geležinkelių keliai	Produkto	Km	5,95	0	0,00	Šiaulių apskritis
020	Antrojo kelio statyba ruože Kūlpėnai-Kretinga	Įgyvendinamas (2014 12 14)	Nutiesti nauji ir rekonstruoti esami TEN-T tinklo geležinkelių keliai	Produkto	Km	10,73	0	0,00	Klaipėdos apskritis
022	Intermodalinio terminalo Vilniaus viešajame logistikos centre projektavimas ir statyba	Įgyvendinamas (2015 08 31)	Parengti techniniai projektai	Produkto	Skaičius	1	0	0,00	Vilniaus apskritis
			Intermodaliniuose terminaluose	Produkto	Tūkst. TEU	27	0	0,00	

			krautų intermodalinių transporto vienetų/konteinerių kiekis						
			Pastatyti viešųjų logistikos centrų intermodaliniai terminalai	Rezultato	Skaičius	1	0	0,00	
023	Intermodalinio terminalo Kauno viešajame logistikos centre projektavimas ir statyba	Igyvendinamas (2015 08 31)	Parengti techniniai projektai	Produkto	Skaičius	1	0	0,00	Kauno apskritis
			Intermodaliniuose terminaluose krautų intermodalinių transporto vienetų/konteinerių kiekis	Produkto	Tūkst. TEU	13	0	0,00	
			Pastatyti viešųjų logistikos centrų intermodaliniai terminalai	Rezultato	Skaičius	1	0	0,00	
024	Esamo geležinkelio ruožo Marijampolė-Kazlų Rūda rekonstrukcija	Igyvendinamas (2015 06 30)	Nutiesti nauji ir rekonstruoti esami TEN-T tinklo geležinkelių keliai	Produkto	Km	50,02	0	0,00	Marijampolės apskritis
025	Esamo geležinkelio ruožo Kazlų Rūda - Kaunas rekonstrukcija	Igyvendinamas (2015 08 30)	Nutiesti nauji ir rekonstruoti esami TEN-T tinklo geležinkelių keliai	Produkto	Km	67,99	0	0,00	Kauno apskritis
026	IX koridoriaus elektrifikavimas. I etapas. Projektavimas	Baigtas (2014 01 31)	Parengti techniniai projektai	Produkto	Skaičius	1	1	100,00	Vilniaus apskritis

Šaltinis: SFMIS2007 duomenys (2014 m. kovo 13 d.)

Projektai, įgyvendinami pagal EAVP 5 prioriteto „Transeuropinių transporto tinklų plėtra“ priemonę VP2-5.2-SM-01-V „Krovinių ir keleivių aptarnavimo infrastruktūros plėtra Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste“

Projekto Nr.	Projekto pavadinimas	Projekto įgyvendinimo etapas	Rodiklio pavadinimas	Rodiklio tipas	Rodiklio matavimo vnt.	Planuota pasiekti rodiklio reikšmė (nurodyta sutartyje)	Per ataskaitinį laikotarpį pasiekta rodiklio reikšmė	Rodiklio pasiekimo laipsnis, proc.	Apskritis, kurioje projektas įgyvendinamas
001	Klaipėdos geležinkelio mazgo plėtra II etapas. Klaipėdos stoties pėsčiųjų tilto rekonstrukcija	Baigtas (2011 03 31)	pastatytas pėsčiųjų tiltas per geležinkelį	Produkto	Skaičius	1	1	100,00	Klaipėdos apskritis
			Padidėjęs Klaipėdos geležinkelio mazgo pajėgumas	Rezultato	Mln. tonų	0,02	0	0,00	
002	Pauosčio kelyno rekonstrukcijos projektavimas	Įgyvendinamas (2014 06 30)	Parengti techniniai projektai	Produkto	Skaičius	1	0	0,00	Klaipėdos apskritis
			Padidėjęs Klaipėdos geležinkelio mazgo pajėgumas	Rezultato	Mln. tonų	-	0	-	
003	Privažiavimo kelių sutvarkymas į multimodalinių krovinių terminalus pietinėje uosto dalyje. Perkėlos g. (įskaitant automobilių tiltą per Klaipėdos kanalą) nuo įvažiavimo į „Vakarų laivų gamyklą“ iki konteinerių terminalo rekonstrukcija	Baigtas (2011 06 30)	nutiesti nauji ir rekonstruoti esami automobilių keliai	Produkto	Km	1,65	1,65	100,00	Klaipėdos apskritis
			Padidėjęs ro-ro, ro-PAX laivais gabenamų krovinių kiekis	Rezultato	Mln. tonų	0,23	4,84	2.104,00	

Projekto Nr.	Projekto pavadinimas	Projekto įgyvendinimo etapas	Rodiklio pavadinimas	Rodiklio tipas	Rodiklio matavimo vnt.	Planuota pasiekti rodiklio reikšmė (nurodyta sutartyje)	Per ataskaitinį laikotarpį pasiekta rodiklio reikšmė	Rodiklio pasiekimo laipsnis, proc.	Apskritis, kurioje projektas įgyvendinamas
004	Rimkų stoties rekonstrukcijos projektavimas	Baigtas (2010 12 31)	parengti techniniai projektai	Produkto	Skaičius	1	1	100,00	Klaipėdos apskritis
005	Klaipėdos geležinkelio mazgo plėtra I etapas. Draugystės stoties kelyno rekonstrukcija	Baigtas (2013 06 27)	Pastatyti ir rekonstruoti geležinkelio stočių keliai	Produkto	Km	28,47	28,47	100,00	Klaipėdos apskritis
			Padidėjęs Klaipėdos geležinkelio mazgo pajėgumas	Rezultato	Mln. tonų	0,7	0	0,00	
006	Klaipėdos stoties kelyno rekonstrukcijos ir garsą slopinančių sienučių statybos projektavimas	Baigtas (2013 04 15)	parengti techniniai projektai	Produkto	Skaičius	2	2	100,00	Klaipėdos apskritis
007	IX B koridoriaus jungtis su Klaipėdos uostu – Klaipėdos geležinkelio mazgo plėtra, III etapas.	Įgyvendinamas (2014 05 07)	Pastatyti ir rekonstruoti geležinkelio stočių keliai	Produkto	Km	4,89	0	0,00	Klaipėdos apskritis
			Padidėjęs Klaipėdos geležinkelio mazgo pajėgumas	Rezultato	Mln. tonų	0,38	0	0,00	
008	Klaipėdos geležinkelio mazgo plėtra, I etapas. Rimkų stoties	Įgyvendinamas (2014 05 12)	Pastatyti ir rekonstruoti	Produkto	Km	7,74	0	0,00	Klaipėdos apskritis

Projekto Nr.	Projekto pavadinimas	Projekto įgyvendinimo etapas	Rodiklio pavadinimas	Rodiklio tipas	Rodiklio matavimo vnt.	Planuota pasiekti rodiklio reikšmė (nurodyta sutartyje)	Per ataskaitinį laikotarpį pasiekta rodiklio reikšmė	Rodiklio pasiekimo laipsnis, proc.	Apskritis, kurioje projektas įgyvendinamas
	kelyno rekonstrukcija		geležinkelio stočių keliai						
			Padidėjęs Klaipėdos geležinkelio mazgo pajėgumas	Rezultato	Mln. tonų	0,17	0	0,00	
010	Antrojo kelio EC ir Nemuno kelyno EC įrengimas	Įgyvendinamas (2014 11 21)	Padidėjęs Klaipėdos geležinkelio mazgo pajėgumas	Rezultato	Mln. tonų	0,4	0	0,00	Klaipėdos apskritis
011	Kairių g. nuo skirtingų lygių sankryžos, Taikos prospekto su Kairių g. iki Klaipėdos kanalo rekonstrukcija. Kairių g. nuo Klaipėdos kanalo iki geležinkelio pervažos rekonstrukcija	Įgyvendinamas (2015 03 27)	Nutiesti nauji ir rekonstruoti esami automobilių keliai	Produkto	Km	2,55	0	0,00	Klaipėdos apskritis
			Padidėjęs ro-ro, ro-PAX laivais gabenamų krovinių kiekis	Rezultato	Mln. tonų	1,27	0	0,00	
012	Klaipėdos valstybinio jūrų uosto laivybos kanalo gilinimas ir platinimas	Baigtas (2013 10 31)	pagilintas Klaipėdos valstybinio jūrų uosto laivybos kanalas	Produkto	Metrai	14,5	14,5	100,00	Klaipėdos apskritis

Projekto Nr.	Projekto pavadinimas	Projekto įgyvendinimo etapas	Rodiklio pavadinimas	Rodiklio tipas	Rodiklio matavimo vnt.	Planuota pasiekti rodiklio reikšmė (nurodyta sutartyje)	Per ataskaitinį laikotarpį pasiekta rodiklio reikšmė	Rodiklio pasiekimo laipsnis, proc.	Apskritis, kurioje projektas įgyvendinamas
			Padidėjęs ro-ro, ro-PAX laivais gabenamų krovinių kiekis	Rezultato	Mln. tonų	1,14	0	0,00	
013	Keleivinių ir krovinių keltų terminalo infrastruktūros įrengimas	Įgyvendinamas (2014 02 28)	Pastatytos ir rekonstruotos krantinės	Produkto	Metrai	1 064,40	0	0,00	Klaipėdos apskritis
			Padidėjęs ro-ro, ro-PAX laivais gabenamų keleivių kiekis	Rezultato	Tūkst. keleivių	83	0	0,00	
014	Klaipėdos geležinkelio mazgo plėtra, II etapas – Pauosčio kelynas. Papildomas įvažiavimas iš Pauosčio kelyno į Anglinės kelyną	Baigtas (2013 08 30)	Pastatyti ir rekonstruoti geležinkelio stočių keliai	Produkto	Km	1,13	1,2	106,00	Klaipėdos apskritis
015	Baltijos prospekto iki Minijos g. sankryžos rekonstrukcija. I statybos etapas	Įgyvendinamas (2015 08 30)	Nutiesti nauji ir rekonstruoti esami automobilių keliai	Produkto	Km	0,95	0	0,00	Klaipėdos apskritis

Šaltinis: SFMIS2007 duomenys (2014 m. kovo 13 d.)

Projektai, įgyvendinami pagal EAVP 5 prioriteto „Transeuropinių transporto tinklų plėtra“ priemonę VP2-5.3-SM-01-V „Tarptautinių oro uostų keleivių terminalų išplėtimas, skrydžių saugos ir aviacijos saugumo priemonių diegimas“

Projekto Nr.	Projekto pavadinimas	Projekto įgyvendinimo etapas	Rodiklio pavadinimas	Rodiklio tipas	Rodiklio matavimo vnt.	Planuota pasiekti rodiklio reikšmė (nurodyta sutartyje)	Per ataskaitinį laikotarpį pasiekta rodiklio reikšmė	Rodiklio pasiekimo laipsnis, proc.	Apskritis, kurioje projektas įgyvendinamas
001	Tarptautinio Kauno oro uosto keleivių terminalo išplėtimas - pritaikymas Šengeno reikalavimams	Baigtas (2009 09 30)	Įgyvendinti projektai	Produkto	Skaičius	1	1	100,00	Kauno apskritis
			Papildomai aptarnauti keleiviai	Rezultato	Mln. keleivių	0,26	1,52	584,62	
002	Kauno oro uosto aerodromo modernizavimas	Baigtas (2010 12 31)	Įgyvendinti projektai	Produkto	Skaičius	1	1	100,00	Kauno apskritis
			Papildomai aptarnauti keleiviai	Rezultato	Mln. keleivių	0,28	0,42	150,00	
003	Tarptautinio Palangos oro uosto keleivių terminalo rekonstravimas - pritaikymas Šengeno reikalavimams	Baigtas (2009 09 30)	Įgyvendinti projektai	Produkto	Skaičius	1	1	100,00	Klaipėdos apskritis
			Papildomai aptarnauti keleiviai	Rezultato	Mln. keleivių	0,01	0,01	100,00	
006	Tarptautinio Vilniaus oro uosto naujo keleivių terminalo ne Šengeno šalių keleiviams statyba	Baigtas (2009 09 30)	Įgyvendinti projektai	Produkto	Skaičius	1	1	100,00	Vilniaus apskritis
			Papildomai aptarnauti keleiviai	Rezultato	Mln. keleivių	0,65	3,62	556,92	
007	Tarptautinio Vilniaus oro uosto riedėjimo tako 9.4 („E“) statyba	Baigtas (2009 10 30)	Įgyvendinti projektai	Produkto	Skaičius	1	1	100,00	Vilniaus apskritis
			Papildomai aptarnauti keleiviai	Rezultato	Mln. keleivių	0,01	0,02	200,00	

Projekto Nr.	Projekto pavadinimas	Projekto įgyvendinimo etapas	Rodiklio pavadinimas	Rodiklio tipas	Rodiklio matavimo vnt.	Planuota pasiekti rodiklio reikšmė (nurodyta sutartyje)	Per ataskaitinį laikotarpį pasiekta rodiklio reikšmė	Rodiklio pasiekimo laipsnis, proc.	Apskritis, kurioje projektas įgyvendinamas
008	Tarptautinio Palangos oro uosto degalų bazės modernizavimas-projektavimas	Baigtas (2011 08 31)	Parengti techniniai projektai	Produkto	Skaičius	1	1	100	Klaipėdos apskritis
009	Tarptautinio Palangos oro uosto degalų bazės modernizavimas - statybos darbai	Baigtas (2011 12 31)	Įgyvendinti projektai	Produkto	Skaičius	1	1	100,00	Klaipėdos apskritis
			Papildomai aptarnauti keleiviai	Rezultato	Mln. keleivių	0	0,01	-	
011	Tarptautinio Palangos oro uosto keleivių terminalo plėtra - projektavimas	Baigtas (2011 11 30)	Parengti techniniai projektai	Produkto	Skaičius	1	1	100	Klaipėdos apskritis
012	Tarptautinio Palangos oro uosto avarinių gelbėjimo darbų pastato statyba - projektavimas	Baigtas (2011 08 19)	Parengti techniniai projektai	Produkto	Skaičius	1	1	100	Klaipėdos apskritis
013	Tarptautinio Palangos oro uosto keleivių terminalo plėtra - statybos darbai	Baigtas (2012 02 29)	Parengti techniniai projektai	Produkto	Skaičius	-	0	-	Klaipėdos apskritis
			Įgyvendinti projektai	Produkto	Skaičius	1	1	100,00	
			Papildomai aptarnauti keleiviai	Rezultato	Mln. keleivių	0,01	0,01	100,00	
014	Tarptautinio Vilniaus oro uosto riedėjimo takų "D" ir "F" rekonstrukcija	Baigtas (2013 02 22)	Įgyvendinti projektai	Produkto	Skaičius	1	1	100,00	Vilniaus apskritis
			Papildomai aptarnauti keleiviai	Rezultato	Mln. keleivių	0,01	0,02	200,00	
015	Tarptautinio Vilniaus oro uosto perono dangos rekonstrukcija	Baigtas (2013 03 23)	Įgyvendinti projektai	Produkto	Skaičius	1	1	100,00	Vilniaus apskritis
			Papildomai aptarnauti	Rezultato	Mln. keleivių	0,06	0,09	150,00	

Projekto Nr.	Projekto pavadinimas	Projekto įgyvendinimo etapas	Rodiklio pavadinimas	Rodiklio tipas	Rodiklio matavimo vnt.	Planuota pasiekti rodiklio reikšmė (nurodyta sutartyje)	Per ataskaitinį laikotarpį pasiekta rodiklio reikšmė	Rodiklio pasiekimo laipsnis, proc.	Apskritis, kurioje projektas įgyvendinamas
			keleiviai						
016	Tarptautinio Palangos oro uosto šiaurinis orlaivių riedėjimo takas su peronu-projektavimas	Baigtas (2012 08 30)	Parengti techniniai projektai	Produkto	Skaičius	1	2	200,00	Klaipėdos apskritis
018	Tarptautinio Palangos oro uosto avarinių gelbėjimo darbų pastato statyba – statybos darbai	Įgyvendinamas (2014 04 04)	Įgyvendinti projektai	Produkto	Skaičius	1	0	0	Klaipėdos apskritis
			Papildomai aptarnauti keleiviai	Rezultato	Mln. keleivių	0	0	–	
019	Tarptautinio Vilniaus oro uosto keleivių terminalo galerijų rekonstravimas	Baigtas (2014 01 31)	Parengti techniniai projektai	Produkto	Skaičius	1	1	100,00	Vilniaus apskritis
			Įgyvendinti projektai	Produkto	Skaičius	1	1	100,00	
			Papildomai aptarnauti keleiviai	Rezultato	Mln. keleivių	0,6	0,95	158,33	
			Papildomai aptarnauti keleiviai	Rezultato	Mln. keleivių	0,65	3,62	556,92	
020	Garažo rekonstravimas į priešgaisrinės gelbėjimo stoties pastatą	Įgyvendinamas (2014 12 31)	Įgyvendinti projektai	Produkto	Skaičius	1	0	0	Vilniaus apskritis
			Papildomai aptarnauti keleiviai	Rezultato	Mln. keleivių	0,1	0	0	
021	Tarptautinio Vilniaus oro uosto tvoros rekonstrukcija	Įgyvendinamas (2015 06 30)	Įgyvendinti projektai	Produkto	Skaičius	1	0	0	Vilniaus apskritis
			Papildomai aptarnauti keleiviai	Rezultato	Mln. keleivių	0,01	0	0	

Šaltinis: SFMIS2007 duomenys (2014 m. kovo 13 d.)

ES struktūrinės paramos analizuojamoms EAVP priemonėms pasiskirstymas pagal apskritis

Priemonės VP2-5.1-SM-02-V „Transeuropinės reikšmės geležinkelio linijų modernizavimas ir plėtra, reikiamos infrastruktūros sukūrimas viešiesiems logistikos centrams steigti“ įgyvendinimas apskrityse

Apskritis	Sutarčių skaičius	ES struktūrinės paramos lėšos pagal pasirašytas sutartis, litais
Kauno	5	685.199.134,08
Klaipėdos	1	85.407.494,44
Marijampolės	1	152.000.611,31
Šiaulių	2	74.553.389,25
Tauragės	1	69.746.631,83
Telšių	2	79.459.300,44
Vilniaus	6	409.908.087,42
Viso:	18	1.556.274.648,77

Šaltinis: SFMIS2007 duomenys (2014 m. kovo 13 d.)

Priemonės VP2-5.2-SM-01-V „Krovinių ir keleivių aptarnavimo infrastruktūros plėtra Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste“ įgyvendinimas apskrityse

Apskritis	Sutarčių skaičius	ES struktūrinės paramos lėšos pagal pasirašytas sutartis, litais
Klaipėdos	14	384.308.683,47
Viso:	14	384.308.683,47

Šaltinis: SFMIS2007 duomenys (2014 m. kovo 13 d.)

Priemonės VP2-5.3-SM-01-V „Tarptautinių oro uostų keleivių terminalų išplėtimas, skrydžių saugos ir aviacijos saugumo priemonių diegimas“ įgyvendinimas apskrityse

Apskritis	Sutarčių skaičius	ES struktūrinės paramos lėšos pagal pasirašytas sutartis, litais
Kauno	2	91.044.822,95
Klaipėdos	8	22.989.110,16
Vilniaus	7	50.269.409,62
Viso:	17	164.303.342,73

Šaltinis: SFMIS2007 duomenys (2014 m. kovo 13 d.)

Geležinkelių transporto rodikliai

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Krovinių vežimas geležinkelių transportu, tūkst. tonų	53503,0	54970,2	42668,6	48060,7	52329,8	49377,2	48028,1
Keleivių vežimas geležinkelių transportu, tūkst.	–	–	4374,1	4363,0	4655,2	4802,1	4844,1

Šaltinis: Lietuvos statistikos departamentas

Jūrų transporto rodikliai

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Konteinerių perkrovimas jūrų uostuose, vnt.	406.778	464.518	323.736	388.216	490.192	495.100	–
Krovinių vežimas jūrų transportu, tūkst. tonų	5.794,4	5.283,4	5.407,5	6.763,5	7.184,0	7.006,3	7.385,1
Atvykę ir išvykę keleiviai jūrų uoste, tūkst.	211,6	211,6	205,1	250,6	280,9	286,4	279,8
Laivų, atplaukusių į uostą, skaičius	7.963	8.434	7.613	7.038	7.152	7.415	–

Šaltinis: Lietuvos statistikos departamentas

Oro transporto rodikliai

Krovinių ir pašto perkrovimas oro uostuose, tonos					
	Oro uostai, iš viso	Vilnius	Kaunas	Šiauliai	Palanga
2007	13.741	5.782	6.816	937	205
2008	10.903	5.717	3.314	1.853	18
2009	7.194	4.336	2.119	730	9
2010	11.911	5.290	4.449	2.148	23
2011	13.234	5.781	4.222	3.221	10
2012	14.338	5.927	3.363	5.040	7
2013	15.855	8.224	2.112	5.512	7
Lėktuvų judėjimas oro uostuose, vnt.					
	Oro uostai, iš viso	Vilnius	Kaunas	Šiauliai	Palanga
2007	41.831	32.462	6.088	102	3.179
2008	45.831	37.515	5.696	104	2.516
2009	31.270	22.119	6.027	64	3.060
2010	37.714	25.912	8.753	90	2.959
2011	39.531	27.446	9.168	142	2.775
2012	41.532	29.853	8.553	272	2.854
2013	42.777	32.280	7.302	450	2.745
Keleiviai oro uostuose, tūkst.					
	Oro uostai, iš viso	Vilnius	Kaunas	Šiauliai	Palanga
2007	2.196,9	1.713,7	389,2	0,9	93,1
2008	2.553,2	2.041,7	408,2	1,1	102,3
2009	1.868,6	1.305,6	456,4	1,3	105,3
2010	2.283,6	1.370,4	809,2	0,7	103,2
2011	2.692,9	1.709,4	870,8	0,9	111,8
2012	3.166,6	2.206,5	830	1,0	129,2
2013	3.482,4	2.657,2	695,5	0,9	128,8

Šaltinis: Lietuvos statistikos departamentas

Orlaivių avarijų ir incidentų skaičius				
	Orlaivių avarijos ir incidentai, iš viso	Avarija	Incidentas	Pavojingas incidentas
2007	12	6	4	2
2008	20	2	15	3
2009	19	6	11	2
2010	20	4	13	3
2011	10	3	4	3
2012	9	–	9	–

Šaltinis: Lietuvos statistikos departamentas

ES struktūrinės paramos lėšų įsisavinimas pagal priemonės pamečiui

EAVP Priemonė	ES struktūrinės paramos lėšų įsisavinimas, litais							Viso pagal priemonę:
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	
VP2-5.1-SM-02-V	0	0	181.643.302,09	63.958.121,38	190.108.482,75	295.401.038,67	728.565.961,08	1.459.676.905,97
VP2-5.2-SM-01-V	0	0	2.338.860,61	31.657.400,00	47.732.683,03	83.084.276,51	12.771.436,20	177.584.656,35
VP2-5.3-SM-01-V	0	0	0	0	0	2.382.236,77	8.519.858	10.902.094,77
Viso pamečiui:	0	0	183.982.162,70	95.615.521,38	237.841.165,78	380.867.551,95	749.857.255,28	

Šaltinis: SFMIS2007 duomenys (2014 m. kovo 13 d.)