

Bazinės viešosios infrastruktūros susisiekimo sektoriuje atnaujinimo ir plėtros skatinamojo finansavimo poreikio išankstinis (ex-ante) vertinimas

Galutinė vertinimo ataskaita

2022 m.



Dokumento pakeitimai

2022-08-16	Tarpinės vertinimo ataskaitos 1–10 dalys	1–10 dalys
2022-09-07	Tarpinės vertinimo ataskaitos 1–10 dalys (patikslinta versija)	1–10 dalys
2022-09-08	Galutinės vertinimo ataskaitos 1–10 dalys (pirma versija)	1–10 dalys
2022-10-14	Galutinės vertinimo ataskaitos 1–10 dalys (antra versija)	1–10 dalys
2022-11-14	Galutinės vertinimo ataskaitos 1–10 dalys (trečia versija)	1–10 dalys
2022-11-24	Galutinės vertinimo ataskaitos 1–10 dalys (ketvirta versija)	1–10 dalys

Turinys

Dokumento pakeitimai.....	2
Turinys	3
Lentelių sąrašas	6
Paveikslų sąrašas	8
Sąvokos ir santrumpos	9
Atsakomybės ribojimas (angl. <i>Disclaimer</i>).....	13
1. Įvadas	14
1.1 Poreikis ir pagrindas	14
1.2 Tiriamųjų sričių apžvalga	14
1.3 Vertinimo metodika	18
2. Strateginių krypčių apžvalga	19
2.1 Svarbiausi kiekybiniai tikslų ir uždavinių rodikliai Tiriamosiose srityse.....	20
2.1.1 Kelių transporto infrastruktūra	20
2.1.2 Geležinkelių infrastruktūra ir geležinkelių paslaugų įrenginiai.....	21
2.1.3 Jūrų uosto infrastruktūra	22
2.1.4 Vidaus vandenų susisiekimo infrastruktūra.....	22
2.1.5 Oro uostų susisiekimo infrastruktūra	23
2.1.6 Elektroninių ryšių infrastruktūra.....	24
2.2 NPP ir Susisiekimo PP strateginių krypčių sąsajos su Tiriamosiomis sritimis.....	24
3. Investicijų paklausos Tiriamosiose srityse vertinimas.....	28
3.1 Investicijų paklausos vertinimo metodika.....	28
3.2 Investicijų paklausa pagal Tiriamąsias sritis	29
3.2.1 Kelių transporto infrastruktūra	29
3.2.2 Geležinkelių infrastruktūra ir geležinkelių paslaugų įrenginiai.....	31
3.2.3 Jūrų uosto infrastruktūra	33
3.2.4 Vidaus vandenų susisiekimo infrastruktūra.....	35
3.2.5 Oro uostų susisiekimo infrastruktūra	36
3.2.6 Elektroninių ryšių infrastruktūra.....	38
3.3 Galimos investicijų paklausos (visų projektų) apibendrinimas.....	39
4. Investicijų pasiūlos Tiriamosiose srityse vertinimas.....	41
4.1 Iki 2021 m. atliktų viešųjų investicijų apimtys ir kryptys	41
4.1.1 Kelių transporto infrastruktūra	41
4.1.2 Geležinkelių infrastruktūra ir geležinkelių paslaugų įrenginiai.....	42
4.1.3 Jūrų uosto infrastruktūra	43
4.1.4 Vidaus vandenų susisiekimo infrastruktūra.....	43

Bazinės viešosios infrastruktūros susisiekimo sektoriuje atnaujinimo ir plėtros skatinamojo finansavimo poreikio išankstinis (ex-ante) vertinimas

4.1.5	Oro uostų susisiekimo infrastruktūra	43
4.1.6	Elektroninių ryšių infrastruktūra (įskaitant 5G ryšio plėtrą skatinančias priemones)	43
4.1.7	Apibendrinimas	44
<hr/>		
4.2	Investicijų Tiriamosiose srityse pasiūla po 2021 m.....	44
4.2.1	Kelių transporto infrastruktūra	44
4.2.2	Geležinkelių infrastruktūra ir geležinkelių paslaugų įrenginiai.....	50
4.2.3	Jūrų uosto infrastruktūra	53
4.2.4	Vidaus vandenų susisiekimo infrastruktūra.....	55
4.2.5	Oro uostų susisiekimo infrastruktūra	57
4.2.6	Elektroninių ryšių infrastruktūra	58
<hr/>		
4.3	Galimos investicijų pasiūlos apibendrinimas	61
5.	Rinkos nepakankamumo, neoptimalaus investavimo priežasčių ir investicijų trūkumo vertinimas	63
<hr/>		
5.1	Rinkos nepakankamumo priežasčių vertinimas	63
5.2	Neoptimalių investavimo situacijų vertinimas	64
5.3	Investicijų trūkumo vertinimas.....	66
5.3.1	Bendras investicijų trūkumas (visos galimos paklausos ir visos galimos pasiūlos skirtumas).....	66
5.3.2	Prioritetinių projektų Fondui ir potencialaus investicijų poreikio nustatymo metodika.....	68
5.3.3	Prioritetiniai Fondui projektai	69
5.3.4	Prioritetiniai projektai, negeneruojantys finansinės gražos	74
5.3.5	Investicijų trūkumo ir poreikio apibendrinimas	77
6.	Užsienio šalių gerosios praktikos analizė.....	78
<hr/>		
6.1	Lenkijoje įgyvendinamos paskolų ir garantijų FP, kuriomis finansuojamas plačiajuosčio ryšio diegimas 78	
6.2	Lenkijoje įgyvendinti VPSP projektai ir jų finansavimas	80
6.2.1	A1 greitkelio (Gdanskas–Torunė) projektas.....	80
6.2.2	A2 greitkelio projektas	81
6.2.3	A4 greitkelio (Katovica – Krokuva) projektas	81
6.2.4	Išmoktos VPSP kelių transporto infrastruktūros projektų Lenkijoje pamokos	81
<hr/>		
6.3	Slovakijoje įgyvendinamas Bratislavos aplinkkelio statybos projektas	81
6.4	EITP finansiniai produktai	83
7.	Valstybės pagalbos taisyklių taikymas	86
8.	Siūlomos skatinamosios finansinės priemonės	89
<hr/>		
8.1	Potencialių investuotojų įžvalgos dėl Fondo veikimo.....	89
8.2	Galimos finansinės priemonės ir jų taikymo atvejai	90
8.2.1	Ūkio subjektų, veikiančių konkrečiose Tiriamosiose srityse, išreikšti lūkesčiai dėl FP	90
8.2.2	Garantijų FP	91
8.2.3	Paskolų FP	92

Bazinės viešosios infrastruktūros susisiekimo sektoriuje atnaujinimo ir plėtros skatinamojo finansavimo poreikio išankstinis (ex-ante) vertinimas	
8.2.4 Subordinuotų paskolų FP	92
8.2.5 Kapitalo FP	93
8.2.6 Apibendrinimas ir siūlomos finansavimo sąlygos	93
<hr/>	
8.3 Potenciali FP įgyvendinimo / Fondo administravimo modelis	98
8.4 Fondo suderinamumas su esamais fondais ir FP	99
9. Sverto efektas	101
<hr/>	
9.1 Garantijų FP sverto efektas	101
9.2 Pirmaeilių paskolų FP sverto efektas.....	101
9.3 Subordinuotų paskolų FP sverto efektas	101
10. Siūlomų finansinių priemonių įtaka strateginiams tikslams	102
1 priedas. Vertinimo metodika	106
2 priedas. Strateginių dokumentų tikslų ir uždavinių rodikliai.....	108
3 priedas. NPP ir SPP nustatyti susisiekimo srities strateginiai tikslai ir tikslo rodikliai	114
4 priedas. NPP ir Susisiekimo PP intervencijų medis	117
5 priedas. Interviu respondentų ir savivaldybių, pateikusių duomenis, sąrašas.....	118
6 priedas. Projektų sąrašas	126
7 priedas. TFI investicijų sąlygos	127
8 priedas. TFI finansavimo transporto sektoriui kriterijai.....	129
9 priedas. TFI finansuojamų projektų pavyzdžiai	131
10 priedas. Tiriamųjų sričių ūkio subjektų įžvalgos	133
11 priedas. Fondo konkurencijos ir suderinamumo analizė	144
12 priedas. NKKVD tikslai ir uždaviniai	148
13 priedas. 2021–2027 m. ES fondų investicijų programa Lietuvai	151
14 priedas. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos 2014–2020 m. Europos Sąjungos fondų investicijų veiksmų programos prioritetų įgyvendinimo priemonių įgyvendinimo plano uždaviniai ir priemonės	152
15 priedas. Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo plano „Naujos kartos Lietuva“ tikslai	155
16 priedas. Lietuvos Respublikos nacionalinio energetikos ir klimato srities veiksmų plano 2021–2030 m. priemonės.....	156
17 priedas. Viešųjų lėšų sumos palūkanų kompensavimui apskaičiavimas ir taikomos prielaidos	159

Lentelių sąrašas

Lentelė 1 Tiriamųjų sričių apžvalga ir apibrėžimas	15
Lentelė 2 Vertinime nagrinėjamų dokumentų sąrašas.....	19
Lentelė 3 Strateginių dokumentų tikslų ir uždavinių priskyrimas Tiriamosioms sritims	20
Lentelė 4 Svarbiausi kiekybiniai tikslų ir uždavinių rodikliai kelių transporto infrastruktūros srityje	21
Lentelė 5 Svarbiausi kiekybiniai tikslų ir uždavinių rodikliai geležinkelių infrastruktūros ir geležinkelių paslaugų įrenginių srityje.....	21
Lentelė 6 Svarbiausi kiekybiniai tikslų ir uždavinių rodikliai jūrų uosto infrastruktūros srityje.....	22
Lentelė 7 Svarbiausi kiekybiniai tikslų ir uždavinių rodikliai vidaus vandenų susisiekimo infrastruktūros srityje	22
Lentelė 8 Svarbiausi kiekybiniai tikslų ir uždavinių rodikliai oro uostų infrastruktūros srityje	23
Lentelė 9 Svarbiausi kiekybiniai tikslų ir uždavinių rodikliai elektroninių ryšių infrastruktūros srityje ...	24
Lentelė 10 NPP strateginių tikslų ir Susisiekimo PP uždavinių sąsajos su Tiriamosiomis sritimis	25
Lentelė 11 Kelių transporto infrastruktūros Tiriamosios srities respondentų prioritetiniai projektai iki 2030 m., vadovaujantis atsakingų subjektų pateikta informacija	30
Lentelė 12 Geležinkelių infrastruktūros ir geležinkelių paslaugų įrenginių srities respondentų prioritetiniai projektai iki 2030 m., vadovaujantis atsakingų subjektų pateikta informacija	32
Lentelė 13 Jūrų uosto infrastruktūros srities respondentų prioritetiniai projektai iki 2030 m., vadovaujantis atsakingų subjektų pateikta informacija	34
Lentelė 14 Vidaus vandenų susisiekimo infrastruktūros srities respondentų prioritetinių projektų sąrašas iki 2030 m., vadovaujantis atsakingų subjektų pateikta informacija.....	36
Lentelė 15 Oro uostų susisiekimo infrastruktūros srities respondentų prioritetiniai projektai iki 2030 m., vadovaujantis atsakingų subjektų pateikta informacija	37
Lentelė 16 Elektroninių ryšių infrastruktūros srities respondentų prioritetiniai projektai iki 2030 m., vadovaujantis atsakingų subjektų pateikta informacija	38
Lentelė 17 Galimos investicijų paklausos 10 m. perspektyvoje apibendrinimas pagal Tiriamąsias sritis, vadovaujantis atsakingų subjektų pateikta informacija	39
Lentelė 18 2021–2027 m. ES fondų investicijų programos išteklių suskirstymas pagal intervencinių priemonių sritį.....	45
Lentelė 19 KPPP lėšų suma, skirta 1-ajai Tiriamajai sričiai, 2022–2024 m.....	47
Lentelė 20 2021–2027 m. ES fondų investicijų programos išteklių suskirstymas pagal intervencinių priemonių sritį.....	50
Lentelė 21 2021–2027 m. ES fondų investicijų programos išteklių suskirstymas pagal intervencinių priemonių sritį.....	58
Lentelė 22 Galimos investicijų pasiūlos 10 m. perspektyvoje apibendrinimas pagal Tiriamąsias sritis	61
Lentelė 23 Rinkos nepakankamumo priežastys Tiriamosiose srityse	63
Lentelė 24 Neoptimalių investicijų Tiriamosiose srityse priežastys	65
Lentelė 25 Bendro investicijų trūkumo skaičiavimas Tiriamosiose srityse	67
Lentelė 26 Potencialaus finansavimo poreikio ir prioritetinių projektų Fondui vertinimo metodika.....	68
Lentelė 27 Pirmo prioriteto Fondui projektai (vadovaujantis ūkio subjektų pateiktais duomenimis).....	69
Lentelė 28 Antro prioriteto Fondui projektai (vadovaujantis ūkio subjektų pateiktais duomenimis)	71
Lentelė 29 Prieinamo finansavimo vertinimo apibendrinimas ir investicijų poreikio skaičiavimas skirtingose Tiriamosiose srityse	73

Bazinės viešosios infrastruktūros susisiekimo sektoriuje atnaujinimo ir plėtros skatinamojo finansavimo poreikio išankstinis (ex-ante) vertinimas

Lentelė 30 Ūkio subjektų įvardinti prioritetingi projektai, negeneruojantys finansinės grąžos (vadovaujantis ūkio subjektų pateiktais duomenimis).....	74
Lentelė 31 Sąlygos, kurias įgyvendinus grąžos negeneruojantys projektai galėtų būti finansuojami rinkos sąlygomis.....	75
Lentelė 32 Pagrindinės paskolų FP sąlygos	79
Lentelė 33 Pagrindinės garantijų FP sąlygos.....	80
Lentelė 34 EITP skolos priemone finansuoto projekto pavyzdys	84
Lentelė 35 Komentarai dėl valstybės pagalbos požymių	86
Lentelė 36 Apibendrintos potencialių investuotojų įžvalgos dėl pagrindinių Fondo veikimo	89
Lentelė 37 Pagrindinės garantijų finansinio produkto sąlygos	94
Lentelė 38 Pirmaeilių paskolų FP sąlygos	95
Lentelė 39 Subordinuotų paskolų FP sąlygos.....	96
Lentelė 40 Fondo FP įtaka strateginiams tikslams	102
Lentelė 41 Vertinimo atlikimo metu taikyti metodai.....	106
Lentelė 42 Strateginių dokumentų tikslų ir uždavinių rodikliai	108
Lentelė 43 NPP ir SPP nustatyti susisiekimo srities strateginiai tikslai ir tikslo rodikliai	114
Lentelė 44 NPP ir SPP nustatyti susisiekimo srities uždaviniai ir uždavinio rodikliai	114
Lentelė 45 Interviu respondentų sąrašas (investicijų paklausos vertinimas).....	118
Lentelė 46 Interviu respondentų sąrašas (investicijų pasiūlos vertinimas).....	122
Lentelė 47 Savivaldybių, pateikusių duomenis investicijų paklausos vertinimui, sąrašas	123
Lentelė 48 Darbinių sesijų respondentų sąrašas	124
Lentelė 49 TFI investicijų sąlygos	127
Lentelė 50 TFI finansuojamų projektų pavyzdžiai 1-oje Tiriamojoje srityje.....	131
Lentelė 51 TFI finansuojamų projektų pavyzdžiai 2-oje Tiriamojoje srityje.....	131
Lentelė 52 TFI finansuojamų projektų pavyzdžiai 3-oje Tiriamojoje srityje.....	132
Lentelė 53 TFI finansuojamų projektų pavyzdžiai 5-oje Tiriamojoje srityje.....	132
Lentelė 54 TFI finansuojamų projektų pavyzdžiai 6-oje Tiriamojoje srityje.....	132
Lentelė 56 NKKVD tikslai ir uždaviniai iki 2050 m.	148
Lentelė 57 2021–2027 m. ES fondų investicijų programoje Lietuvai nustatyti susisiekimo srities uždaviniai ir uždavinio rodikliai.....	151
Lentelė 58 Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos 2014–2020 m. Europos Sąjungos fondų investicijų veiksmų programos prioritetų įgyvendinimo priemonių įgyvendinimo plane įtrauktos įgyvendinimo priemonės	152
Lentelė 59 NKL tikslai	155
Lentelė 60 NEKSVP priemonės.....	156

Paveikslų sąrašas

Paveikslas 1 Investicijų paklausa iki 2030 m. kelių transporto infrastruktūros srityje pagal atsakingus subjektus, mln. Eur.....	29
Paveikslas 2 Investicijų paklausa iki 2030 m. kelių transporto infrastruktūros srityje pagal Tiriamosios srities infrastruktūros kategorijas, mln. Eur.....	30
Paveikslas 3 Investicijų paklausa iki 2030 m. geležinkelių infrastruktūros ir geležinkelių paslaugų įrenginių srityje pagal atsakingus subjektus, mln. Eur.....	31
Paveikslas 4 Investicijų paklausa iki 2030 m. geležinkelių infrastruktūros ir geležinkelių paslaugų įrenginių srityje pagal Tiriamosios srities infrastruktūros kategorijas, mln. Eur.....	31
Paveikslas 5 Investicijų paklausa iki 2030 m. jūrų uosto infrastruktūros srityje pagal atsakingus subjektus, mln. Eur.....	34
Paveikslas 6 Investicijų paklausa iki 2030 m. jūrų uosto infrastruktūros srityje pagal Tiriamosios srities infrastruktūros kategorijas, mln. Eur.....	34
Paveikslas 7 Investicijų paklausa iki 2030 m. vidaus vandenų susisiekimo infrastruktūros srityje pagal atsakingus subjektus, mln. Eur.....	35
Paveikslas 8 Investicijų paklausa iki 2030 m. vidaus vandenų susisiekimo infrastruktūros srityje pagal tiriamosios srities infrastruktūros kategorijas, mln. Eur.....	35
Paveikslas 9 Investicijų paklausa iki 2030 m. oro uostų susisiekimo infrastruktūros srityje pagal atsakingus subjektus, mln. Eur.....	36
Paveikslas 10 Investicijų paklausa iki 2030 m. oro uostų susisiekimo infrastruktūros srityje pagal Tiriamosios srities infrastruktūros kategorijas, mln. Eur.....	37
Paveikslas 11 Investicijų paklausa iki 2030 m. elektroninių ryšių infrastruktūros srityje pagal atsakingus subjektus, mln. Eur.....	38
Paveikslas 12 Investicijų paklausa iki 2030 m. elektroninių ryšių infrastruktūros srityje pagal Tiriamosios srities infrastruktūros kategorijas, mln. Eur.....	38
Paveikslas 13 Viešųjų lėšų dalis pagal Tiriamąją sritį ir šaltinį, 2014–2020 m., mln. Eur.....	44
Paveikslas 14 Lietuvos geležinkeliai, AB investicijos 2017–2021 m.	51
Paveikslas 15 Finansavimo schema įmonėms, pasinaudojant garantijų FP.....	91
Paveikslas 16 Finansavimo schema įmonėms, pasinaudojant subordinuotų paskolų FP.....	93
Paveikslas 17 Siūlymas dėl FP įgyvendinimo / Fondo administravimo modelio.....	99
Paveikslas 18 NPP ir Susisiekimo PP intervencijų logikos medis.....	117

Sąvokos ir santrumpos

Santrumpa, sąvoka	Paaiškinimas
AB	Akcinė bendrovė
AD	Alternatyvieji degalai
ADĮ	Alternatyviųjų degalų įstatymas
AEI	Atsinaujinantys energijos ištekliai
Analizė	Fondo suderinamumo analizė
Bendrujų nuostatų reglamentas	2021 m. birželio 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2021/1060, kuriuo nustatomos bendros Europos regioninės plėtros fondo, „Europos socialinio fondo +“, Sanglaudos fondo, Teisingos pertvarkos fondo ir Europos jūrų reikalų, žvejybos ir akvakultūros fondo nuostatos ir šių fondų bei Prieglobsčio, migracijos ir integracijos fondo, Vidaus saugumo fondo ir Sienuų valdymo ir vizų politikos finansinės paramos priemonės taisyklės
CEB	Europos Tarybos vystymo bankas
CEBF	<i>Connecting Europe Broadband Fund</i>
CEF DI	EITP skolos instrumentas
DIJS	ES Darnaus ir išmanaus judumo strategija
DJMP	Darnaus judumo mieste planas
Dvigubos paskirties projektai	Dvigubo pritaikymo (karinio mobilumo) ir karinės transporto infrastruktūros projektai
D4R7	Bratislavos aplinkkelio D4R7 statybos projektas
EGADP	Europos ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo priemonė
e.tolling sistema	EAKAS, elektroninė (atstuminė) kelių apmokestinimo sistema
EIB	Europos investicijų bankas
EITP	Europos infrastruktūros tinklų priemonė (angl. <i>Connecting Europe Facility</i>)
EK	Europos Komisija
ERPB	Europos rekonstrukcijos ir plėtros bankas
ERPF	Europos regioninės plėtros fondas
ERTMS	Europos geležinkelių eismo valdymo sistemos
ES	Europos Sąjunga
EŽKK	Europos žaliąjo kurso komunikatas
EŽŪFKP	Europos žemės ūkio fondo kaimo plėtrai
INEA	Inovacijų ir tinklų vykdomoji agentūra
Finansinę grąžą generuojantis projektas	Projektas laikomas finansinę grąžą generuojančiu projektu, jeigu ūkio subjektas nurodė, kad įgyvendinus tokį projektą bus generuojamas teigiamas pinigų srautas
Fondas	Infrastruktūros plėtros fondas

Bazinės viešosios infrastruktūros susisiekimo sektoriuje atnaujinimo ir plėtros skatinamojo finansavimo poreikio išankstinis (ex-ante) vertinimas

Santrumpa, sąvoka	Paaiškinimas
FP	Finansinės priemonės
FT	Finansų tarpininkai
Gairės dėl finansinių priemonių taikymo 2014–2020 m. programavimo laikotarpiu	Europos Komisijos parengtos gairės dėl finansinių priemonių taikymo 2014–2020 m. programavimo laikotarpiu
GTC	Gdanskio transporto įmonė (angl. <i>Gdańsk Transport Company</i>)
IRT	Informacinės ir ryšių technologijos
ITS	Intelektinės transporto sistemos
KAM	LR krašto apsaugos ministerija
Kapitalo grąžą generuojantis projektas	Projektas, kuris generuoja privataus kapitalo fondų valdytojų tikėtiną kapitalo grąžą (įprastai, nuo 10 proc.)
KKP	Klimato kaitos programa
Komunikatas	Komisijos komunikatas dėl orientacinių ir diskonto normų nustatymo metodo pakeitimo (2008/C 14/02)
KPPP	Kelių priežiūros ir plėtros programa
KVJU	Klaipėdos valstybinis jūrų uostas
KVJUD	Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija, VĮ
LBA	Lietuvos bankų asociacija
LAKD	Lietuvos automobilių kelių direkcija, VĮ
LR	Lietuvos Respublika
LRTC	Lietuvos radijo ir televizijos centras, AB
LTIPP	Lietuvos transporto infrastruktūros plėtros iki 2030 m. planas
LTOU	Lietuvos oro uostai, VĮ
MF	ES Modernizavimo fondas
MTEP	Moksliniai tyrimai ir eksperimentinė plėtra
Naujas TEN–T reglamentas	Atnaujintų ES transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių projektas
NEKSVP	Nacionalinis energetikos ir klimato srities veiksmų planas
NKL	Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo planas „Naujos Kartos Lietuva“
NOx	Azoto oksidai
NPĮ	Nacionalinė plėtros įstaiga
NPP	2021–2030 m. nacionalinis pažangos planas
Numatytą finansavimą turintis projektas	Projektas laikomas turinčiu finansavimą, jeigu pateikdamas informaciją apie konkretų projektą ūkio subjektas nurodė, kad daliai arba visai projekto vertei turi numatęs finansavimo šaltinį
PKPD	Pasienio kontrolės punktų direkcija prie Susisiekimo ministerijos
Prioritetinis projektas	Projektas laikomas prioritetiniu, jeigu ūkio subjektas, nurodęs konkretų projektą, teigė, kad projektas yra prioritetinis pagal savo veiklą ir strateginius dokumentus

Bazinės viešosios infrastruktūros susisiekimo sektoriuje atnaujinimo ir plėtros skatinamojo finansavimo poreikio išankstinis (ex-ante) vertinimas

Santrumpa, sąvoka	Paiškinimas
Prioritetinis projektas Fondui	Projektas, kuris: <ul style="list-style-type: none"> • generuoja finansinę grąžą, neturi numatyto finansavimo ir yra prioritetinis; arba • generuoja finansinę grąžą, neturi numatyto finansavimo, ir nėra prioritetinis.
SaF	Sanglaudos fondas
Savivaldybių asociacija	Lietuvos savivaldybių asociacija
SDCE–F	Pirmaeilės paskolos kredito vertės padidinimo mechanizmas
SEK	Švedijos eksporto kreditavimo korporacija (angl. <i>Swedish Export Credit Corporation</i>)
SFMIS	ES struktūrinės paramos kompiuterinė informacinė valdymo ir priežiūros sistema
Socialinę–ekonominę grąžą generuojantis projektas	Projektas, kuris ekonominiu požiūriu generuoja naudą, pavyzdžiui, bus sumažinamas neigiamas veiklos poveikis aplinkai ir pan.
Susisiekimo ministerija	Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija
Susisiekimo PP	2022-2030 m. plėtros programos valdytojos LR susisiekimo ministerijos Susisiekimo plėtros programa
Susisiekimo sektoriaus įstaigos	Susisiekimo sektoriaus valstybės įmonės, įstaigos ir kiti valstybės ūkio subjektai
ŠESD	Šiltnamio efektą sukeliančios dujos
ŠIB	Šiaurės investicijų bankas
TBF	<i>Transport Blending Facility</i>
TEN–T	Transeuropinio transporto tinklas
TEN–T reglamentas	ES transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių reglamentas
TFI	Tarptautinė finansų institucija
TIC	Transporto inovacijų centras
Tiriamosios sritys	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kelių transporto infrastruktūros atnaujinimas ir plėtra; 2. Geležinkelių infrastruktūros atnaujinimas ir plėtra bei geležinkelių paslaugų įrenginių įsigijimas; 3. Jūrų uosto infrastruktūros atnaujinimas ir plėtra; 4. Vidaus vandenų susisiekimo infrastruktūros atnaujinimas ir plėtra; 5. Oro uostų infrastruktūros atnaujinimas ir plėtra; 6. Elektroninių ryšių infrastruktūros, įskaitant 5G ryšio, plėtra.
TP	Transporto priemonės
Ūkio subjektas	Fizinis ar juridinis asmuo arba kita organizacija, juridinio asmens ar kitos organizacijos padalinys, Lietuvos Respublikos teritorijoje vykdomas ūkinę veiklą, kurią prižiūri šio įstatymo nustatyta tvarka įgalioti atlikti viešąjį administravimą subjektai ¹
Vertinimas	Bazinės viešosios infrastruktūros susisiekimo sektoriuje atnaujinimo ir plėtros skatinamojo finansavimo poreikio išankstinį (ex-ante) vertinimas

¹ LR Viešojo administravimo įstatymas

Bazinės viešosios infrastruktūros susisiekimo sektoriuje atnaujinimo ir plėtros skatinamojo finansavimo poreikio išankstinis (ex-ante) vertinimas

Santrumpa, sąvoka	Paiškinimas
VĮ	Valstybės įmonė
VšĮ	Viešoji įstaiga
Vyriausybės programa	Aštuonioliktosios Lietuvos Respublikos Vyriausybės programa
Vyriausybės programos įgyvendinimo planas	Aštuonioliktos Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos nuostatų įgyvendinimo planas
VPSP	Viešojo ir privataus sektorių partnerystė
VT	Viešasis transportas
VVKD	Vidaus vandenų kelių direkcija, AB
VVL	Vidurio ir vakarų Lietuva

Atsakomybės ribojimas (angl. *Disclaimer*)

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai

Gedimino pr. 17,

LT-01103 Vilnius

2022 m. lapkričio 24 d.

Gerb. Raimonda Eidžiūne ir Jurgita Vite,

Šis Bazinės viešosios infrastruktūros susisiekimo sektoriuje atnaujinimo ir plėtros skatinamojo finansavimo poreikio išankstinis (ex-ante) vertinimas (toliau – Vertinimas) buvo parengtas tik Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai (toliau – Susisiekimo ministerija) ir tik 2022 m. birželio 6 d. pasirašytoje Bazinės viešosios infrastruktūros susisiekimo sektoriuje atnaujinimo ir plėtros skatinamojo finansavimo poreikio išankstinio (ex-ante) vertinimo atlikimo paslaugų teikimo sutartyje (toliau – Sutartis) su Susisiekimo ministerija sulygtais tikslais bei sąlygomis.

Ataskaitoje naudojama informacija, gauta iš įvairių šaltinių, detaliau aprašytą Ataskaitoje. UAB „PricewaterhouseCoopers“ (toliau – PwC) nesiekė išsiaiškinti šių šaltinių patikimumo ir gautos informacijos netyrė bei netikrino. Todėl PwC neteikia jokio tiesioginio ar numanomo patvirtinimo ar garantijos dėl mūsų išvadų tikslumo ar išsamumo jokiems asmenims, išskyrus Susisiekimo ministerijai ir tik tiek, kiek tai aiškiai numatyta Sutartyje.

Savo Vertinimą grindžiame šio dokumento parengimo dieną galiojančiais teisės aktais. Šio dokumento neatnaujinsime ir neprisiimsime atsakomybės dėl vėlesnių teisės normų ir aiškinimo, galimai turėsiančių įtakos mūsų išvadų teisingumui bei patikimumui, pasikeitimo.

Jei raštu šalių nesusitarta kitaip, mes neprisiimame jokios atsakomybės ir rūpestingumo pareigos dėl Vertinimo naudojimo bet koku kitu, nei nurodyta Sutartyje, tikslu ar prieš bet kokius trečiuosius asmenis.

Asmuo, kuris nėra šios Vertinimo adresatas, susipažinęs ir perskaitęs šią Ataskaitą, sutinka ir įsipareigoja laikytis šių sąlygų:

- Vertinimo skaitytojas supranta, kad PwC darbai yra atlikti pagal mūsų adresato – Susisiekimo ministerijos – nurodymus ir yra skirti tik mūsų klientui;
- Vertinimo skaitytojas pripažįsta, kad Ataskaita parengta mūsų kliento – Susisiekimo ministerijos – nurodymu, todėl į ją gali būti įtraukta ne viskas, kas svarbu skaitytojui;
- Vertinimo skaitytojas sutinka, kad PwC, jos partneriai ir subrangovai, darbuotojai ir atstovai neprisiima sutartinės ar deliktinės atsakomybės (įskaitant aplaidumą ir teisės aktuose nustatytų įsipareigojimų pažeidimą ir kt.) ir neatsako už žalą, išlaidas ar nuostolius, patirtus skaitytojui vadovaujantis šiuo dokumentu ar su juo susipažinus.

Jei turėtumėte klausimų dėl Vertinimo turinio, prašome kreiptis į Birutę Purvaneckaitę telefonu +370 686 25085 arba el. paštu birute.purvaneckaitė@pwc.com

Pagarbiai

Birutė Purvaneckaitė

UAB „PricewaterhouseCoopers“

Konsultacijų skyriaus vadovė

1. Įvadas

1.1 Poreikis ir pagrindas

Siekiant darnios, skaitmeninės ir į ateities ekonomikos poreikius orientuotos susisiekimo sistemos, Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija (toliau – Susisiekimo ministerija) dalyvauja įgyvendinant Aštuonioliktosios Lietuvos Respublikos Vyriausybės programą (toliau – Vyriausybės programa), vadovaujantis kuria numatyti pagrindiniai susisiekimo sistemos prioritetai, atsispindintys nacionalinėse sektorinėse strategijose. Minėti prioritetai yra:

- darnios transporto sistemos plėtra;
- tolygios susisiekimo tinklo plėtros užtikrinimas;
- Lietuvos pasiekiamumo oru strateginėmis kryptimis užtikrinimas;
- susisiekimo sektoriaus skaitmeninimas;
- automatizuotų išmanių eismo valdymo sistemų diegimas;
- valstybinės reikšmės susisiekimo projektų sklandus įgyvendinimas („Rail Baltica“, „Via Baltica“, kt.);
- Žaliojo kurso principų ir tikslų integravimas ir įgyvendinimas susisiekimo srityje.

Įgyvendindama aukščiau įvardytus prioritetus, Susisiekimo ministerija įgyvendina Vyriausybės programos nuostatų įgyvendinimo plane įtvirtintas aktualias 5.7.1–5.7.23 ir 6.2.10 iniciatyvas (priemonės). 5.7.14 priemone siekiama „Isteigti infrastruktūros plėtros fondą tvariam susisiekimo infrastruktūros finansavimui užtikrinti“ (toliau – Fondas), kuris apims finansines priemones (toliau – FP), skirtas:

- darnaus judumo ir inovacijų skatinimui (1–asis etapas);
- bazinės infrastruktūros plėtrai (2–asis etapas).

Fondo veikla apibrėžiama LR nacionalinių plėtros įstaigų (toliau – NPI) įstatymo nuostata, kad būtina užtikrinti efektyvų investavimą srityse, kuriose finansavimas rinkos sąlygomis yra nepakankamas ir (ar) neoptimalus, ir skatinti atsiperkančias investicijas. Ši veikla turi būti pagrįsta vertinimu, kuriuo nustatomas finansavimo rinkos sąlygomis nepakankamumas ir / ar neoptimalumas ir apskaičiuojamas investicijų poreikis. Dėl šios priežasties, Susisiekimo ministerija inicijavo kuriamo Fondo 2–ojo etapo – Bazinės viešosios infrastruktūros susisiekimo sektoriuje atnaujinimo ir plėtros skatinamojo finansavimo poreikio išankstinį (ex-ante) vertinimą (toliau – Vertinimas). Vertinimo tikslai yra:

- įvertinti finansavimo rinkos sąlygomis nepakankamumą ir (ar) neoptimalumą bazinės viešosios infrastruktūros susisiekimo sektoriuje atnaujinimui ir plėtrai;
- apskaičiuoti reikalingų investicijų poreikį;
- pateikti siūlymus dėl siūlomų investavimo būdų ir sąlygų.

1.2 Tiriamųjų sričių apžvalga

Vertinime nagrinėjamos šešios Tiriamosios sritys:

1. Kelių transporto infrastruktūra (įskaitant darnaus judumo priemones);
2. Geležinkelių infrastruktūra ir geležinkelių paslaugų įrenginiai (įskaitant geležinkelių riedmenis);
3. Jūrų uosto infrastruktūra (gilinimas, krantinių rekonstrukcija pritaikant ir industrijos plėtrai uoste, uosto pietinės dalies išvystymas, privažiuojamieji keliai ir geležinkeliu ir kt.);
4. Vidaus vandenų susisiekimo infrastruktūra (krantinės, AEI ir elektra varomų krovinių laivų atsiradimo skatinimas, kt.);
5. Oro uostų susisiekimo infrastruktūra;
6. Elektroninių ryšių infrastruktūra (įskaitant 5G ryšio plėtrą skatinančias priemones).

Vadovaujantis ekspertiniu vertinimu ir atsižvelgiant į Lietuvos susisiekimo srities prioritetus, Tiriamųjų sričių apimtis aprašyta lentelėje žemiau.

Lentelė 1 Tiriamųjų sričių apžvalga ir apibrėžimas

Tiriamoji sritis	Veiklos, patenkančios į Tiriamosios srities apimtį	Veiklos, nepatenkančios į Tiriamosios srities apimtį	Ūkio subjektai, veikiantys Tiriamojoje srityje
<p>1. Kelių transporto infrastruktūra</p>	<p>1.1. Transeuropinio tinklo (toliau – TEN–T) kelių infrastruktūra, tiek pagrindinio TEN–T, (angl. <i>TEN–T Core</i>), tiek ir visaapimančio (angl. <i>TEN–T Comprehensive</i>) tinklo kelių infrastruktūra Lietuvoje, apimant naujų kelių, tiltų, viadukų ir aplinkkelių statybą, esamų kelių, tiltų, viadukų ir aplinkkelių kelių rekonstrukciją ir remontą, eismo saugos priemonių diegimą, elektroninės kelių rinkliavos sistemos diegimą, taip pat, infrastruktūros pritaikymą krašto apsaugos poreikiams;</p> <p>1.2. ne TEN–T kelių infrastruktūra, apimant naujų kelių tiltų, viadukų ir aplinkkelių statybą, esamų kelių tiltų, viadukų ir aplinkkelių rekonstrukciją ir remontą, eismo saugos priemonių diegimą, žvyrkelių asfaltavimą, taip pat, infrastruktūros pritaikymą krašto apsaugos poreikiams;</p> <p>1.3. infrastruktūrinės darnaus judumo skatinimo priemonės – dviračių takų, pėsčiųjų zonų statyba ir rekonstrukcija, elektromobilių įkrovimo priemonių infrastruktūros plėtra (tiek fizinės, tiek elektroninės), daugiarūšio transporto infrastruktūrinės priemonės (autobusų stotys, „statyk ir važiuok“ aikštelės), triukšmo valdymo infrastruktūra;</p> <p>1.4. intelektinės transporto sistemos (toliau – ITS) – viešojo transporto elektroninio bilieto sistemų kūrimas ir / arba diegimas ir kitos intelektinės transporto sistemos, kurios įgalina bazinės infrastruktūros naudojimą.</p>	<p>Investicijos, nesusijusios su infrastruktūros atnaujinimu ir plėtra, tokios kaip transporto priemonių (autobusų ir troleibusų parkų) atnaujinimas, elektromobilių įsigijimo skatinimo priemonės (išskyrus infrastruktūrines).</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Susisiekimo ministerija; 2. Lietuvos Respublikos krašto apsaugos ministerija (toliau – KAM); 3. Lietuvos automobilių kelių direkcija, VĮ (toliau – LAKD); 4. Pasienio kontrolės punktu direkcija prie Susisiekimo ministerijos (toliau – PKPD); 5. Lietuvos savivaldybių asociacija (toliau – Savivaldybių asociacija) ir Lietuvos savivaldybės.
<p>2. Geležinkelių infrastruktūra ir geležinkelių paslaugų įrenginiai</p>	<p>2.1. TEN–T geležinkelių pagrindinio tinklo infrastruktūra (1520 ir 1435 mm vėžės), tinklo kelių infrastruktūra Lietuvoje, apimant naujų geležinkelio linijų statybą, naujų kelių statybą (dvikelių įrengimas), skirstymo stočių kelynų plėtrą;</p> <p>2.2. esamos geležinkelių infrastruktūros elektrifikavimas, geležinkelio valdymo eismo sistemų diegimas;</p> <p>2.3. privažiuojamųjų geležinkelio kelių statybą, rekonstrukciją ir remontas (prie terminalų, gamyklų, kitų transporto rūšių terminalų, pvz. oro uostų), išskyrus privažiuojamuosius kelius prie jūrų uosto;</p> <p>2.4. geležinkelio keleivinių stočių statyba, rekonstrukcija ir remontas;</p> <p>2.5. geležinkelio krovinių stočių ir terminalų statyba, rekonstrukcija ir remontas;</p> <p>2.6. geležinkelių remonto bazių statyba, rekonstrukcija ir remontas;</p> <p>2.7. keleivinių elektrinių geležinkelio traukinių įsigijimas;</p> <p>2.8. krovinių elektrinių lokomotyvų įsigijimas;</p>	<p>Investicijos, nesusijusios su infrastruktūros atnaujinimu ir plėtra, tokios kaip vadybinių ir žmogiškųjų išteklių valdymo sistemų diegimas.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Susisiekimo ministerija; 2. KAM; 3. LTG Infra, AB, LTG Cargo, AB, LTG Link, AB, Lietuvos geležinkeliai, AB; 4. Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija, VĮ (toliau – KVJUD); 5. LAKD; 6. Savivaldybių asociacija ir Lietuvos savivaldybės; 7. Lietuvos oro uostai, VĮ (toliau – LTOU);

Tiriamoji sritis	Veiklos, patenkančios į Tiriamosios srities apimtį	Veiklos, nepatenkančios į Tiriamosios srities apimtį	Ūkio subjektai, veikiantys Tiriamojoje srityje
	2.9. kroviniams skirtų specializuotų vagonų įsigijimas (konteinerinės platformos, biraliniai, cisterniniai vagonai); 2.10. infrastruktūros pritaikymas krašto apsaugos poreikiams; 2.11. intelektinės transporto sistemos – elektroninių bilietų ir bilietų pardavimo sistemų tobulinimas ir pan.		8. Vidaus vandens kelių direkcija, AB (toliau – VVKD).
3. Jūrų uosto infrastruktūra	3.1 Klaipėdos valstybinio jūrų uosto (toliau – KVJU) įplaukos kanalo ir krantinių gilinimas; 3.2 krantinių rekonstrukcija pritaikant ir industrijos plėtrai uoste; 3.3 uosto pietinės dalies išvystymo sprendimai; 3.4 uosto privažiavimo keliai ir geležinkeliai; 3.5 uosto suprastruktūra; 3.6 infrastruktūros pritaikymas krašto apsaugos poreikiams.	Uosto suprastruktūros diegimas (krovos ir sandėliavimo įranga, pastatai), už kurią atsakingi uoste veikiantys ūkio subjektai – krovos kompanijos, laivų statybos kompanijos ir kt. subjektai.	1. Susisiekimo ministerija; 2. KAM; 3. LTG Infra, AB, LTG Cargo, AB; 4. KVJUD; 5. LAKD.
4. Vidaus vandens susisiekimo infrastruktūra	4.1 nustatytų vidaus vandens kelių (vagos) parametrų užtikrinimas, pritaikymas krovinei ir keleivinei laivybai; 4.2 keleivinių prieplaukų įrengimas; 4.3 krovinių prieplaukų įrengimas; 4.4 vidaus vandens uostų statyba ir plėtra; 4.5 slipų įrengimas; 4.6 šliuzų įrengimas; 4.7 krovinių ir keleivinių laivų, baržų įsigijimas; 4.8 vidaus vandens susisiekimo infrastruktūros privažiavimo kelių ir geležinkelių plėtra.	–	1. Susisiekimo ministerija; 2. VVKD; 3. LTG Infra, AB, LTG Cargo, AB; 4. LAKD; 5. Smiltynės perkėla, AB; 6. Savivaldybių asociacija ir Lietuvos savivaldybės.
5. Oro uostų susisiekimo infrastruktūra	5.1. infrastruktūra Vilniaus, Kauno, Palangos tarptautiniuose oro uostose; 5.2. oro uostų keleivių terminalų statyba ir rekonstrukcija; 5.3. kilimo ir riedėjimo takų bei peronų statyba ir rekonstrukcija; 5.4. skrydžių valdymo infrastruktūra apimant bokštus, radarus ir informacinės sistemas; 5.5. oro uostų kelių ir geležinkelių privažiuojamųjų kelių plėtra; 5.6. infrastruktūros pritaikymas krašto apsaugos poreikiams;	Neinfrastruktūrinių priemonių tokių kaip oro linijų bendrovių skatinimas organizuoti daugiau skrydžių, uosto antžeminių tarnybų transporto parko plėtra,	1. Susisiekimo ministerija; 2. KAM; 3. LTOU; 4. Oro navigacija, VJ; 5. LTG Infra, AB, LTG Link, AB; 6. LAKD.

Tiriamoji sritis	Veiklos, patenkančios į Tiriamosios srities apimtį	Veiklos, nepatenkančios į Tiriamosios srities apimtį	Ūkio subjektai, veikiantys Tiriamojoje srityje
6. Elektroninių ryšių infrastruktūra	5.7. „RailBaltica“ peronų ir geležinkelių įrengimas prie oro uostų.	keleivių aptarnavimo standartų diegimas.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Susisiekimo ministerija; 2. Plačiajuostis internetas, VŠĮ; 3. Lietuvos radijo ir televizijos centras, AB (toliau – LRTC); 4. Lietuvos telekomunikacijų operatorių asociacija.
	<ol style="list-style-type: none"> 6.1 bokštų statyba ir susijusius informacinių ir ryšių technologinės įrangos įrengimas; 6.2 plataus optinio tinklo (šviesolaidinės linijos) diegimas; 6.3 palydovinio ryšio diegimas. 	Skatinamųjų priemonių, tokių kaip informacinės kampanijos ir pan.	

1.3 Vertinimo metodika

Vertinimas atliekamas vadovaujantis Technine specifikacija. Vertinimą sudaro:

- strateginių kryptų apžvalga. Šiame skyriuje nagrinėjame susisiekiimo sektoriaus strategines kryptis ateinantiems 10 m. bei svarbiausius kiekvienos Tiriamosios srities tikslus ir numatomus pasiekti rodiklius. Apžvalga atlikta išnagrinėjus ES ir nacionalinio lygmens strateginius dokumentus;
- investicijų paklausos Tiriamosiose srityse vertinimas. Investicijų paklausos vertinimas atliktas taikant antrinių šaltinių analizės, pusiau struktūruotų interviu, anketinės apklausos ir ekspertinio vertinimo metodus. Ūkio subjektai, kurių investicijų paklausa buvo išnagrinėta šiame skyriuje, išvardinti 1 lentelėje;
- investicijų pasiūlos Tiriamosiose srityse vertinimas. Vertinimas atliktas taikant pirminių, antrinių šaltinių analizės ir pusiau struktūruotų interviu su ūkio subjektais, veikiančiais Tiriamosiose srityse ir potencialiais investuotojais (žr. 5 priedą), metodus;
- rinkos nepakankamumo, neoptimalaus investavimo priežasčių ir investicijų trūkumo vertinimas. Vertinimas atliktas vadovaujantis investicijų paklausos bei pasiūlos analize, pusiau struktūruotų interviu su ūkio subjektais, veikiančiais Tiriamosiose srityse ir potencialiais investuotojais, surinktos informacijos analize ir taikant ekspertinį vertinimą;
- užsienio šalių gerosios praktikos analizė. Analizėje pateikiami Lenkijoje ir Slovakijoje įgyvendinamų projektų pavyzdžiai bei Europos infrastruktūros tinklų priemonės (angl. *Connecting Europe Facility*, toliau – EITP) finansinių produktų apžvalga. Analizė atlikta taikant pirminių ir antrinių šaltinių analizės metodą;
- valstybės pagalbos taisyklių taikymo analizė. Skyriuje pristatomos valstybės pagalbos alternatyvos valstybės pagalbos taisyklių taikymui Tiriamosiose srityse, išvados ir rekomendacijos;
- siūlomų skatinamųjų FP pristatymas. Skyrius parengtas atsižvelgiant į investicijų pasiūlos ir paklausos analizę. Siūlymai dėl FP ir susijusi informacija parengta taikant pirminių, antrinių šaltinių analizės, interviu ir tikslinės grupės diskusijų metodus;
- svarto efekto skaičiavimas. Skaičiavimas atliktas vadovaujantis EK metodinėmis gairėmis ir taikant ekspertinio vertinimo metodą;
- siūlomų FP įtaka strateginiams tikslams. Skyrius parengtas taikant ekspertinio vertinimo metodą.

Detali informacija apie Vertinimo metu taikytus kokybinius ir kiekybinius metodus pristatoma 1 priede.

2. Strateginių krypčių apžvalga

Šiame skyriuje pateikiama Europos sąjungos (toliau – ES) ir nacionalinių strateginių dokumentų apžvalga, kurioje nagrinėjamos susisiekimo sektoriaus strateginės kryptys ateinantiems 10 m. Skyriuje susisteminta informacija apie svarbiausius kiekvienos Tiriamosios srities tikslus ir numatomus pasiekti rodiklius.

Vertinime nagrinėjami ES ir nacionalinio lygmens dokumentai nurodyti lentelėje žemiau.

Lentelė 2 Vertinime nagrinėjamų dokumentų sąrašas

Dokumentų lygmuo	Dokumentas
ES lygmens dokumentai	<ul style="list-style-type: none"> • Europos žaliojo kurso komunikatas (toliau – EŽKK); • ES Darnaus ir išmanaus judumo strategija (toliau – DIJS); • Europos ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo priemonė (toliau – EGADP); • ES transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių reglamentas (toliau – TEN–T reglamentas); • Atnaujintų ES transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių projektas (toliau – naujas TEN–T reglamentas).
Nacionalinio lygmens dokumentai	<ul style="list-style-type: none"> • 2021–2030 m. nacionalinis pažangos planas (toliau – NPP); • Lietuvos Respublikos teritorijos bendrasis planas; • Lietuvos ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo planas „Naujos kartos Lietuva“ (toliau – NKL); • 2022–2030 m. plėtros programos valdytojos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos susisiekimo plėtros programa (toliau – Susisiekimo PP); • Žvyrkelių per Lietuvos gyvenvietes (kaimus) asfaltavimo programa; • Lietuvos aviacijos gairės iki 2030 m.; • Valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir plėtros 2022–2035 m. strateginės gairės; • Lietuvos vandens transporto politikos iki 2035 m., vystymo gairės (projektas); • 2021–2027 m. ES fondų investicijų programa; • 2014–2020 m. Europos Sąjungos fondų investicijų veiksmų programa; • Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos 2014–2020 m. Europos Sąjungos fondų investicijų veiksmų programos prioritetų įgyvendinimo priemonių įgyvendinimo planas; • Vyriausybės programa; • Vyriausybės programos nuostatų įgyvendinimo planas; • Nacionalinė klimato kaitos valdymo darbotvarkė; • Nacionalinės energetinės nepriklausomybės strategija; • Lietuvos Respublikos nacionalinis energetikos ir klimato srities veiksmų planas 2021–2030 m. (toliau – NEKSVP); • Lietuvos transporto infrastruktūros plėtros iki 2030 m. planas (toliau – LTIP); • Nacionalinis oro taršos mažinimo planas; • Transporto ir tranzito plėtotės strategija; • Lietuvos Respublikos penktosios kartos judriojo ryšio (5G) plėtros 2020–2025 m. gairių priemonių planas; • Lietuvos Respublikos alternatyviųjų degalų įstatymas (toliau – ADI); • Išin spartaus plačiajuosčio ryšio plėtros 2021–2027 m. planas.

Šiame skyriuje pateikiama informacija apie:

1. svarbiausius tikslus ir juos atitinkančius rodiklius kiekvienoje Tiriamojoje srityje;

2. strategines kryptis, nurodytas NPP ir Susisiekimo PP², kuriuose nustatyti pagrindiniai nacionaliniai strateginiai tikslai ir uždaviniai.

2.1 Svarbiausi kiekybiniai tikslų ir uždavinių rodikliai Tiriamosiose srityse

Atlikus visų aukščiau nurodytų strateginių dokumentų turinio analizę buvo nustatyta 12 dokumentų, kuriuose įvardijami kiekybiniai rodikliai, siektini kiekvienoje iš Tiriamųjų sričių. Pagrindiniai strateginiai ir planavimo dokumentai, kuriuose apibrėžti svarbiausi susisiekimo sektoriaus rodikliai, nurodyti lentelėje žemiau.

Lentelė 3 Strateginių dokumentų tikslų ir uždavinių priskyrimas Tiriamosioms sritims

Strateginiai dokumentai	1. Kelių transporto infrastruktūra	2. Geležinkelių infrastruktūra ir geležinkelių paslaugų įrenginiai	3. Jūrų uosto infrastruktūra	4. Vidaus vandenų susisiekimo infrastruktūra	5. Oro uostų susisiekimo infrastruktūra	6. Elektroninių ryšių infrastruktūra
1. NPP ir Susisiekimo PP	✓	✓		✓	✓	✓
2. Lietuvos Respublikos teritorijos bendrasis planas	✓					
3. NKL						✓
4. 2021–2027 m. ES fondų investicijų programa Lietuvai	✓	✓				
5. Nacionalinė klimato kaitos valdymo darbotvarkė		✓				
6. NEKSVP		✓		✓		
7. Lietuvos aviacijos gairės iki 2030 m.					✓	
8. Valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir plėtros 2022–2035 m. strateginės gairės	✓					
9. Žvyrkelių per Lietuvos gyvenvietes (kaimus) asfaltavimo programa	✓					
10. Lietuvos vandens transporto politikos iki 2035 m. vystymo gairės			✓	✓		
11. Lietuvos Respublikos penktosios kartos judriojo ryšio (5G) plėtros 2020–2025 m. gairių priemonių planas						✓
12. I itin spartaus plačiajuosčio ryšio plėtros 2021–2027 m. planas						✓

Skyriuose žemiau aptariama kiekviena Tiramoji sritis ir nurodomi tai sričiai svarbiausi identifikuoti tikslų ir uždavinių rodikliai.

2.1.1 Kelių transporto infrastruktūra

Atlikus ES ir nacionalinių dokumentų analizę, nustatyta, kad svarbiausi kiekybiniai kelių transporto infrastruktūros atnaujinimui ir plėtrai keliami tikslai nurodyti Valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir plėtros 2022–2035 m. strateginėse gairėse. Numatyti svarbiausi kiekybiniai tikslų ir uždavinių rodikliai pateikti

² Lietuvos Respublikos strateginio valdymo įstatymo 5 str. nustato, kad strateginis valdymas įgyvendinamas tik per įstatyme nustatytus planavimo dokumentus.

lentelėje žemiau. Daroma prielaida, kad įgyvendinus toliau nurodytus rodiklius bus pasiekti arba iš dalies pasiekti ir kituose dokumentuose keliami tikslai kelių transporto infrastruktūros srityje.

Lentelė 4 Svarbiausi kiekybiniai tikslų ir uždavinių rodikliai kelių transporto infrastruktūros srityje

Strateginis dokumentas	Tikslai ir uždaviniai	Tikslų ir uždavinių reikšmės	Metai (iki)
Valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir plėtros 2022–2035 m. strateginės gairės	Pasiekti, kad „Via Baltica“ atitiktų TEN–T pagrindinio tinklo reikalavimus	Rekonstruoti 200,38 km kelių	2030 m.
	Pasiekti, kad kelio A1 ruožas Vilnius–Kaunas atitiktų TEN–T pagrindinio tinklo reikalavimus	Rekonstruoti 110,85 km kelių	2027 m.
	Pasiekti, kad kelio A14 ruožas Vilnius–Utena atitiktų eismo saugumo, eismo organizavimo ir kokybės standartus	Rekonstruoti 79,6 km kelių	2025 m.
	Pasiekti, kad Lietuvoje neliktų blogos būklės tiltų	Rekonstruoti 240 vnt. tiltų	2035 m.
	40 proc. padidinti pėsčiųjų ir dviračių takų ilgį gyvenvietėse	Nutiesti 600 km dviračių ir pėsčiųjų takų	2035 m.
	50 proc. sumažinti blogos būklės pėsčiųjų ir dviračių takų ilgį	Sutvarkyti 350 km dviračių ir pėsčiųjų takų	2035 m.

Apibendrinant, iki 2030 m. kelių transporto infrastruktūros srityje prioritetas skiriamas TEN–T pagrindinio tinklo dalies atitikimo ES reikalavimams užtikrinimui, kelių būklės bei darnaus judumo infrastruktūros gerinimui. Papildomai, strateginiuose dokumentuose akcentuojami saugumo keliuose gerinimo ir triukšmo mažinimo tikslai (žr. 2 priedą).

2.1.2 Geležinkelių infrastruktūra ir geležinkelių paslaugų įrenginiai

Atlikus ES ir nacionalinių dokumentų analizę nustatyta, kad svarbiausi kiekybiniai geležinkelių infrastruktūros ir geležinkelių paslaugų įrenginių srities atnaujinimui ir plėtrai keliami tikslai nurodyti NPP, Susisiekimo PP, NEKSVP ir 2021–2027 m. ES fondų investicijų programoje Lietuvai. Numatyti svarbiausi kiekybiniai tikslų ir uždavinių rodikliai pateikiami lentelėje žemiau. Daroma prielaida, kad įgyvendinus toliau nurodytus rodiklius bus pasiekti arba iš dalies pasiekti ir kituose dokumentuose keliami tikslai geležinkelių infrastruktūros ir geležinkelių paslaugų įrenginių srityje.

Lentelė 5 Svarbiausi kiekybiniai tikslų ir uždavinių rodikliai geležinkelių infrastruktūros ir geležinkelių paslaugų įrenginių srityje

Strateginis dokumentas	Tikslai ir uždaviniai	Tikslų ir uždavinių reikšmės	Metai (iki)
NPP ir Susisiekimo PP	Elektrifikuotų geležinkelių dalis, palyginti su bendru geležinkelių ilgiu	35 proc.	2030 m.
	TEN–T pagrindinio tinklo dalis, atitinkanti ES nustatytus reikalavimus	100 proc.	2030 m.
	Nutiesta europinės geležinkelio vėžės (pietų–šiaurės kryptimi su Vilniaus jungtimi) dalis	100 proc.	2030 m.
	Kelionių traukiniais dalis bendroje kelionių struktūroje	1,9 proc.	2030 m.
NEKSVP	Elektrifikuotų geležinkelių ilgis	814 km	2027 m.

Strateginis dokumentas	Tikslai ir uždaviniai	Tikslų ir uždavinių reikšmės	Metai (iki)
	Krovinių, kurie yra vežami elektrifikuotu geležinkeliu, dalis	70 proc.	2027 m.
2021–2027 m. ES fondų investicijų programa	Rekonstruotų arba modernizuotų geležinkelių ilgis – TEN–T	138 km	2029 m.
	Įdiegtos saugų eismą gerinančios ir aplinkosaugos priemonės geležinkeliuose	13 vnt.	2029 m.

Apibendrinant, geležinkelių infrastruktūros ir geležinkelių paslaugų įrenginių srityje prioritetas skiriamas TEN–T pagrindinio tinklo dalies atitikimo ES reikalavimams užtikrinti, geležinkelių elektrifikacijos projektams. Papildomai, strateginiuose dokumentuose akcentuojamas tikslas didinti krovinių ir keleivių pervežamų geležinkeliais dalį – tai reikalauja papildomų investicijų į krovinių ir keleivių vežimui skirtą infrastruktūrą (žr. 2 priedą).

2.1.3 Jūrų uosto infrastruktūra

Atlikus ES ir nacionalinių dokumentų analizę, nustatyta, kad svarbiausi kiekybiniai jūrų uosto infrastruktūros atnaujinimui ir plėtrai keliami tikslai nurodyti Lietuvos vandens transporto politikos iki 2035 m. vystymo gairėse. Numatyti svarbiausi kiekybiniai tikslų ir uždavinių rodikliai pateikti lentelėje žemiau. Daroma prielaida, kad įgyvendinus toliau nurodytus rodiklius bus pasiekti arba iš dalies pasiekti ir kituose dokumentuose keliami tikslai jūrų uosto infrastruktūros srityje.

Lentelė 6 Svarbiausi kiekybiniai tikslų ir uždavinių rodikliai jūrų uosto infrastruktūros srityje

Strateginis dokumentas	Tikslai ir uždaviniai	Tikslų ir uždavinių reikšmės	Metai (iki)
Lietuvos vandens transporto politikos iki 2035 m. vystymo gairės	Bendrauostinių infrastruktūros projektų įgyvendinimas, siekiant pagilinti uostą	17 m	2030 m.
	Pietinės Klaipėdos uosto dalies išvystymas	–	2027 m.
	Kruizinių laivų terminalų skaičiaus didinimas	2 vnt.	2025 m.

Apibendrinant, jūrų uosto infrastruktūros srityje prioritetas skiriamas uosto pajėgumų didinimui (žr. 2 priedą).

2.1.4 Vidaus vandenų susisiekimo infrastruktūra

Atlikus ES ir nacionalinių dokumentų analizę nustatyta, kad svarbiausi kiekybiniai vidaus vandenų susisiekimo infrastruktūros atnaujinimui ir plėtrai keliami tikslai nurodyti NEKSVP ir Lietuvos vandens transporto politikos iki 2035 m. vystymo gairėse. Numatyti svarbiausi kiekybiniai tikslų ir uždavinių rodikliai pateikti lentelėje žemiau. Daroma prielaida, kad įgyvendinus toliau nurodytus rodiklius bus pasiekti arba iš dalies pasiekti ir kituose dokumentuose keliami tikslai vidaus vandenų susisiekimo infrastruktūros srityje.

Lentelė 7 Svarbiausi kiekybiniai tikslų ir uždavinių rodikliai vidaus vandenų susisiekimo infrastruktūros srityje

Strateginis dokumentas	Tikslai ir uždaviniai	Tikslų ir uždavinių reikšmės	Metai (iki)
NEKSVP	Iš kelių transporto į vidaus vandenų transportą perkelti kroviniai	54,5 mln. tonkilometrių	2030 m.
	Padidėjęs keleivių srautas vandens transporte, atitinkamai sumažins keleivių srautą kelių transporte	0,6 mln. keleivio kilometrų	2027 m.

Strateginis dokumentas	Tikslai ir uždaviniai	Tikslų ir uždavinių reikšmės	Metai (iki)
	Krovininės laivybos maršrutų plėtra (Kaunas–Klaipėda ir Kaunas–Gardinas)	2 maršrutai	2030 m.
Lietuvos vandens transporto politikos iki 2035 m. vystymo gairės	Neries vidaus vandenų kelio iki Vilniaus sutvarkymas ir pritaikymas vidaus vandenų laivybai	1 kelias	2030 m.
	Nemuno aukštupio vidaus vandenų kelio sutvarkymas iki valstybės sienos ir pritaikymas vidaus vandenų laivybai	1 kelias	2030 m.
	Nevėžio vidaus vandenų kelio sutvarkymas ir pritaikymas vidaus vandenų laivybai iki Kėdainių	1 kelias	2030 m.
	Uostų / prieklaukų statyba (Jurbarke, Jonavoje, Alytuje, Druskininkuose, Kėdainiuose, Vilniuje)	6 uostai / prieklaukos	2030 m.
	Karaliaus Vilhelmo kanalo atvėrimas į Kuršių marias Klaipėdoje	–	2030 m.

Apibendrinant vidaus vandenų susisiekimo infrastruktūros srities strateginius dokumentus, iki 2030 m. prioritetas turėtų būti skiriamas vidaus vandenų kelių pritaikymui krovininei laivybai. Papildomai, strateginiuose dokumentuose akcentuojamas tikslas didinti krovinį ir keleivių, pervežamų vidaus vandenų transportu, dalį – tai reikalauja papildomų investicijų į krovinį ir keleivių vežimui skirtą infrastruktūrą (žr. 2 priedą).

2.1.5 Oro uostų susisiekimo infrastruktūra

Atlikus ES ir nacionalinių dokumentų analizę nustatyta, kad svarbiausi kiekybiniai oro uostų susisiekimo infrastruktūros atnaujinimui ir plėtrai keliami tikslai nurodyti Lietuvos aviacijos gairėse iki 2030 m. Numatyti svarbiausi kiekybiniai tikslų ir uždavinių rodikliai yra pateikiami lentelėje žemiau. Daroma prielaida, kad įgyvendinus toliau nurodytus rodiklius bus pasiekti arba iš dalies pasiekti ir kituose dokumentuose keliami tikslai oro uostų susisiekimo infrastruktūros srityje.

Lentelė 8 Svarbiausi kiekybiniai tikslų ir uždavinių rodikliai oro uostų infrastruktūros srityje

Strateginis dokumentas	Tikslai ir uždaviniai	Tikslų ir uždavinių reikšmės	Metai (iki)
Lietuvos aviacijos gairės iki 2030 m.	LTOU infrastruktūros plėtra: T1–T4 terminalų rekonstrukcija / statyba, oro uosto prieigų (centrinės aikštės) pertvarkymas	4 terminalų rekonstrukcija / statyba	2025 m. II ketv.
	KUN keleivių terminalo išplėtimas	2 mln. keleivių per m.	2026 m.
	KUN keleivių terminalo išplėtimas	2 mln. keleivių per m.	2026 m.
	Požeminės „Rail Baltica“ stoties ties VNO keleivių terminalu statyba	1 požeminė geležinkelio stotis	2027 m.
	Didinamas vidaus kelionių į oro uostus ir iš jų darnumas	iki 50 proc. kelionių darniu transportu	2030 m.

Apibendrinant oro uostų susisiekimo infrastruktūros srities strateginius dokumentus, iki 2030 m. prioritetas turėtų būti skiriamas skrydžių kryptų iš Lietuvos oro uostų skaičiaus didinimui – tai reikalauja oro uostų infrastruktūros atnaujinimo ir plėtos. Taip pat, strateginiuose dokumentuose akcentuojamas tikslas gerinti darnų susisiekimą su oro uostais – tai reikalauja geležinkelių, darnaus transporto infrastruktūros plėtos (žr. 2 priedą).

2.1.6 Elektroninių ryšių infrastruktūra

Atlikus ES ir nacionalinių dokumentų analizę nustatyta, kad svarbiausi kiekybiniai elektroninių ryšių infrastruktūros atnaujinimui ir plėtrai keliami tikslai nurodyti NPP, Susisiekimo PP, Itin spartaus plačiajuosčio ryšio plėtros 2021–2027 m. plane ir Lietuvos Respublikos penktosios kartos judriojo ryšio (5G) plėtros 2020–2025 m. gairių priemonių plane. Svarbiausi kiekybiniai tikslų ir uždavinių rodikliai yra pateikiami lentelėje žemiau.

Lentelė 9 Svarbiausi kiekybiniai tikslų ir uždavinių rodikliai elektroninių ryšių infrastruktūros srityje

Strateginis dokumentas	Tikslai ir uždaviniai	Tikslų ir uždavinių reikšmės	Metai (iki)
NPP ir Susisiekimo PP	5G ryšio aprėptyje esančių namų ūkių miestų teritorijose dalis	100 proc.	2030 m.
Itin spartaus plačiajuosčio ryšio plėtros 2021–2027 m. planas	Namų ūkių, turinčių galimybę naudoti 100 Mbps ir didesnės spartos interneto ryšį, dalis	100 proc.	2027 m.
	Namų ūkiai, kurie naudojami 100 Mb/s ir spartesniu plačiajuosčio interneto ryšiu (visų Lietuvos namų ūkių dalis)	65 proc.	2027 m.
	Įmonės, kurios naudojami itin sparčiu (100 Mb/s ir didesnės spartos) internetu (visų Lietuvos įmonių dalis)	80 proc.	2027 m.
Lietuvos Respublikos penktosios kartos judriojo ryšio (5G) plėtros 2020–2025 m. gairių priemonių planas	Užtikrinti 5G ryšį penkiuose didžiausiuose pagal gyventojų skaičių Lietuvos Respublikos miestuose	–	2023 m.
	Užtikrinti 5G ryšį tarptautiniuose sausumos transporto koridoriuose („Via Baltica“, „Rail Baltica“) ir kituose magistraliniuose automobilių keliuose ir valstybinės reikšmės magistralinėse geležinkelio linijose, oro ir jūrų uostuose	–	2025 m.

Apibendrinant elektroninių ryšių infrastruktūros srities strateginius dokumentus, iki 2030 m. prioritetas turėtų būti skiriamas ryšio pasiekiamumo gerinimui ir penktos kartos judriojo ryšio diegimui Lietuvos miestuose. Papildomai, strateginiuose dokumentuose akcentuojamas tikslas užtikrinti 5G ryšio pasiekiamumą „Via Baltica“ ir „Rail Baltica“ transporto koridoriuose (žr. 2 priedą).

Atlikus tikslų ir uždavinių kiekybinių rodiklių analizę ir priskyrimą Tiriamosioms sritims, išskirti kiekybiniai rodikliai, kurių įgyvendinimas užtikrins kitų tikslų ir uždavinių pasiekimą.

2.2 NPP ir Susisiekimo PP strateginių krypčių sąsajos su Tiriamosiomis sritimis

LR strateginio valdymo įstatymas apibrėžia NPP ir Susisiekimo PP specialų statusą³ strateginio valdymo srityje, šių strateginių dokumentų tikslai ir uždaviniai yra analizuojami atskirai. NPP ir Susisiekimo PP suformuluoti tikslai ir uždaviniai yra analizuojami siekiant suprasti bendras strategines kryptis susisiekimo srityje.

NPP yra išskirti 3 strateginiai tikslai transporto ir ryšių srityje:

- 5 strateginis tikslas „Gerinti transporto, energetinį ir skaitmeninį vidinį ir išorinį junglumą“;
- 6 strateginis tikslas „Užtikrinti gerą aplinkos kokybę ir gamtos išteklių naudojimo darną, saugoti biologinę įvairovę, švelninti Lietuvos poveikį klimato kaitai ir didinti atsparumą jos poveikiui“;
- 10 strateginis tikslas „Stiprinti nacionalinį saugumą“.

³ Lietuvos Respublikos strateginio valdymo įstatymo 5 str. nustato, kad strateginis valdymas įgyvendinamas tik per įstatyme nustatytus planavimo dokumentus.

Susisiekimo PP sudaro NPP Transporto ir ryšių srities tikslai, uždaviniai ir siektini rodikliai, kurie yra papildomai detalizuojami. Į Susisiekimo PP įtraukti šie NPP uždaviniai:

- 5.3 uždavinys „Gerinti transporto junglumą šalies viduje, su ES valstybėmis narėmis ir trečiosiomis šalimis, užtikrinti eismo saugumą“;
- 5.4 uždavinys „Gerinti skaitmeninį junglumą ir didinti susisiekimo infrastruktūros panaudojimo efektyvumą bei sektoriaus kuriamą vertę“;
- 6.1 uždavinys „Didinti energijos iš atsinaujinančių energijos išteklių dalį ir alternatyviųjų degalų vartojimą transporto sektoriuje, skatinti darnų įvairiarūšį judumą ir mažinti transporto sukeltą aplinkos taršą“;
- 10.2 uždavinys „Sukurti ir pritaikyti transporto infrastruktūrą, reikalingą tarptautiniam kariniam judumui“.

NPP ir Susisiekimo PP tikslai, uždaviniai ir jų reikšmės pateikiamos 3 priede. Detalus NPP ir Susisiekimo PP intervencijų logikos medis yra pateikiamas Ataskaitos 4 priede. Intervencijų logikos medyje detalieai atsispindi ryšiai tarp NPP keliamų strateginių tikslų bei Susisiekimo PP planuojamų priemonių. Lentelėje žemiau pateikiama NPP strateginių tikslų ir Susisiekimo PP uždavinių sąsajos su Tiriamosiomis sritimis.

Lentelė 10 NPP strateginių tikslų ir Susisiekimo PP uždavinių sąsajos su Tiriamosiomis sritimis

Strateginiai tikslai ir uždaviniai	Tikslų ir uždavinių rodikliai susisiekimo srityje	Tiriamosios sritys					
		1. Kelių transporto infrastruktūra	2. Geležinkelių infrastruktūra ir geležinkelių paslaugų įrenginiai	3. Jūrų uosto infrastruktūra	4. Vidaus vandeny susisiekimo infrastruktūra	5. Oro uostų susisiekimo infrastruktūra	6. Elektroninių ryšių infrastruktūra
5 strateginis tikslas „Gerinti transporto, energetinį ir skaitmeninį vidinį ir išorinį junglumą“	5.3.1. Transeuropinio transporto tinklo (toliau – TEN–T) pagrindinio tinklo dalis, atitinkanti ES nustatytus reikalavimus	✓	✓				
	5.3.2. Nutiesta europinės geležinkelio vėžės (pietų–šiaurės kryptimi su Vilniaus jungtimi) dalis		✓				
	5.3.3. Elektrifikuotų geležinkelių dalis, palyginti su bendru geležinkelių ilgiu		✓				
	5.3.4. Skrydžių kryptčių iš Lietuvos oro uostų skaičius						
	5.3.5. Valstybinės reikšmės (krašto) kelių, kurių suminio kelio dangos būklės indekso (DBI) reikšmė viršija leistinas ribas, dalies sumažėjimas	✓					
	5.3.6. Žuvusiųjų keliuose skaičius	✓					
	5.3.7. Sunkiai sužeistų eismo dalyvių keliuose skaičiaus pokytis, palyginti su pradine situacija (pagal MAIS3+ metodiką)	✓					

Strateginiai tikslai ir uždaviniai	Tikslų ir uždavinių rodikliai susisiekimo srityje	Tiriamosios sritys					
		1. Kelių transporto infrastruktūra	2. Geležinkelių infrastruktūra ir geležinkelių paslaugų įrenginiai	3. Jūrų uosto infrastruktūra	4. Vidaus vandens susisiekimo infrastruktūra	5. Oro uostų susisiekimo infrastruktūra	6. Elektroninių ryšių infrastruktūra
	5.4.1. Keleivių vežimas visų rūšių viešuoju transportu	✓	✓				
	5.4.2. Krovinių vežimas visų rūšių transportu	✓	✓	✓	✓	✓	
	5.4.3. Transporto sektoriaus įmonės, diegusios inovacijas						
	5.4.4. Namų ūkių, turinčių galimybę naudoti 100 Mbps spartos interneto ryšį, dalis						✓
	5.4.5. 5G ryšio aprėptyje esančių namų ūkių miestų teritorijose dalis						✓
6.1 uždavinys „Didinti energijos iš atsinaujinančių energijos išteklių dalį ir alternatyviųjų degalų vartojimą transporto sektoriuje, skatinti darnų įvairiarūšį judumą ir mažinti transporto sukeltą aplinkos taršą“	6.1.1. Transporto sektoriuje išmetamo šiltnamio efekto sukeliančių dujų (toliau – ŠESD) kiekio pokytis, palyginti su 2005 m. išmestu kiekiu		✓	✓	✓		
	6.1.2. Transporto sektoriuje išmetamo (Azoto oksido – toliau NOx) kiekio pokytis, palyginti su 2005 m. išmestu kiekiu		✓	✓	✓		
	6.1.3. Atsinaujinančių energijos išteklių dalis, palyginti su bendruoju energijos suvartojimu transporto sektoriuje		✓	✓			
	6.1.4. Sutaupyta transporto sektoriuje energijos kiekis		✓	✓			
	6.1.5. Kelionių dviračiais ir kitomis bemotorėmis transporto priemonėmis dalis bendroje kelionių struktūroje	✓					
	6.1.6. Kelionių traukiniais dalis bendroje kelionių struktūroje		✓				
	6.1.7. Geležinkelių ir vidaus vandens transporto dalis, palyginti su visu krovinių transportu		✓			✓	
10.2 uždavinys. „Sukurti ir pritaikyti transporto infrastruktūrą,	10.2.1. TEN-T tinklo geležinkelių ir sausumos kelių infrastruktūros	✓	✓				

Strateginiai tikslai ir uždaviniai	Tikslų ir uždavinių rodikliai susisiekimo srityje	Tiriamosios sritys					
		1. Kelių transporto infrastruktūra	2. Geležinkelių infrastruktūra ir geležinkelių paslaugų įrenginiai	3. Jūrų uosto infrastruktūra	4. Vidaus vandens susisiekimo infrastruktūra	5. Oro uostų susisiekimo infrastruktūra	6. Elektroninių ryšių infrastruktūra
reikalingą tarptautiniam kariniam judumui“	dalis, atitinkanti karinio mobilumo reikalavimus ⁴						

Vadovaujantis Tiriamųjų sričių ir strateginių tikslų sąsajų matrica, pastebėtina, kad 16 iš 21 strateginių tikslų uždavinių rodiklių apima 1–ąją ir 2–ąją Tiriamąsias sritis. Atitinkamai, investicijos šiose Tiriamosiose srityse turės didžiausią poveikį strateginių tikslų įgyvendinimui. Pažymėtina, kad 9 iš 21 strateginių tikslų uždavinių rodiklių įgyvendinimas reikalauja pokyčių daugiau nei vienoje Tiriamojoje srityje.

⁴ Poveikio rodiklio pradinė ir siektinos reikšmės bus peržiūrimos.

3. Investicijų paklausos Tiriamosiose srityse vertinimas

Siekiant įvertinti realią investicijų paklausą ir iššūkius, su kuriais susiduria ūkio subjektai, veikiantys konkrečiose Tiriamosiose srityse, šiame skyriuje pateikiama informacija apie investicijų paklausos vertinimą. Investicijų paklausos analizė atlikta vadovaujantis ūkio subjektų pateikta informacija.

3.1 Investicijų paklausos vertinimo metodika

Investicijų paklausa Tiriamosiose srityse buvo įvertinta šiais būdais:

- remiantis ekspertinėmis žiniomis nustatytos ir su Susisiekimo ministerija suderintos Tiriamųjų sričių apimtys;
- investicijų paklausa visose Tiriamosiose srityse (elektroninių ryšių ir kelių transporto Tiriamosiose srityse buvo naudojami papildomi metodai) nustatyta atliekant pusiau struktūruotus interviu. Atlikti 19 interviu su atsakingais ūkio subjektais (žr. 5 priedą). Kiekvienai Tiriamajai sričiai buvo paruoštas preliminarus investicinių projektų sąrašas remiantis Susisiekimo ministerijos pateikta informacija, ekspertinėmis žiniomis ir antriniais šaltiniais. Papildomai, sudarytas NPP ir Susisiekimo PP intervencijos logikos medis (žr. 4 priedą) ir klausimynas. Ši medžiaga buvo pateikta respondentams prieš interviu, suteikiant laiko susipažinti. Vadovaujantis respondentų po interviu patikslintu / papildytu projektų sąrašu įvertinta investicijų paklausa kiekvienoje Tiriamojoje srityje. Esant poreikiui, su respondentais buvo papildomai susisiekiama.

Patikslintą / papildytą projektų sąrašą sudaro projekto aprašymas, įgyvendinimo laikotarpis, investicijų paklausa, prioritetiškumas, numatyti finansavimo šaltiniai, užtikrinto finansavimo dalis, investicijų paklausos įvertinimo būdas ir ar projektas generuos finansinę grąžą. Naudojamos šios pagrindinės sąvokos: prioritetinis projektas, finansinę grąžą generuojantis / negeneruojantis projektas ir numatyta finansavimą turintis projektas. Šių sąvokų paaiškinimas pateiktas Sąvokų ir santrumpų lentelėje.

Į investicijų paklausos analizę įtraukiami tik tie projektai, kurie atitinka Tiriamųjų sričių apimtį aprašymą;

- kelių transporto infrastruktūros Tiriamojoje srityje Lietuvos savivaldybių investicijų paklausa buvo įvertinta anketinės apklausos būdu bendradarbiaujant su Savivaldybių asociacija. Apklausos anketa sudaryta atsižvelgiant į Tiriamosios srities apimtį. Lietuvos savivaldybių buvo prašoma nurodyti investicijų poreikį ir planuojamų projektų aprašymą pagal detalizuotas kategorijas. Iš 60 savivaldybių atsakymus pateikė 44 (iš 5 didžiųjų miestų savivaldybių – 4). Likusių savivaldybių investicijų paklausa buvo ekstrapoliuojama remiantis gyventojų skaičiumi;
- elektroninių ryšių Tiriamojoje srityje privačių telekomunikacijų operatorių investicijų paklausa buvo įvertinta anketinės apklausos būdu bendradarbiaujant su Lietuvos telekomunikacijų operatorių asociacija. Buvo gauti apibendrinti atsakymai dėl investicijų paklausos iki 2030 m. asociacijos narių vardu.

Vertinant investicijų paklausą yra vadovujamasi šiomis prielaidomis:

- visi respondentai teisingai nurodė planuojamus įgyvendinti investicinius projektus ir jų vertę (investicijų paklausą);
- savivaldybių investicijų paklausa koreliuoja su savivaldybių gyventojų skaičiumi, todėl savivaldybių investicijų paklausos ekstrapoliacija neiškraipo bendro visų savivaldybių investicijų paklausos.

Pastebėtina, kad į investicijų paklausos skaičiavimą įtraukti visi projektai, apie kuriuos informaciją pateikė ūkio subjektai, veikiantys konkrečiose Tiriamosiose srityse, ir kurie patenka į Tiriamųjų sričių apimtį (turintys ir neturintys finansavimo; finansinę grąžą generuojantys / negeneruojantys).

Vertinimo metu apklausti už bazinės infrastruktūros plėtrą atsakingi ūkio subjektai ir jų atstovai yra nurodyti 5 priede.

3.2 Investicijų paklausa pagal Tiriamąsias sritis

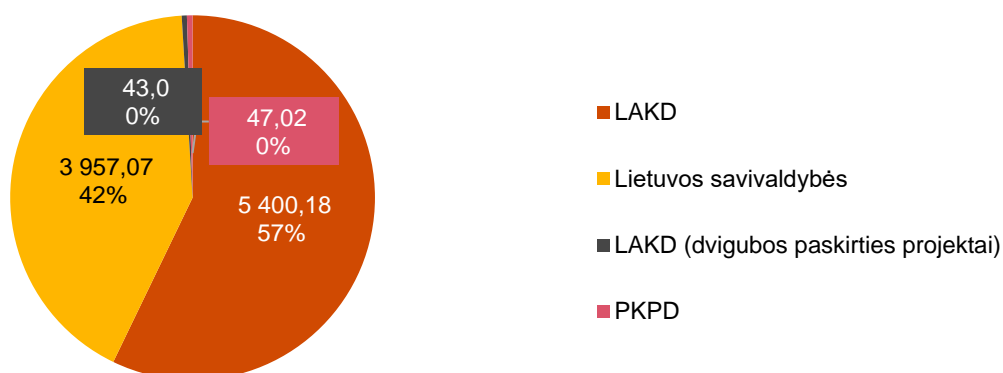
Šiame skyriuje pateikiama susisteminta informacija apie investicijų paklausą kiekvienoje Tiriamojoje srityje. Investicijų paklausą analizuojame trimis pjūviais:

- pagal ūkio subjektus;
- pagal Tiriamųjų sričių detalizavimą.

Taip pat, kiekviename skyriuje pateikiame ūkio subjektų nurodytus prioritetinius projektus. Visas projektų sąrašas pateikiamas 6 priede.

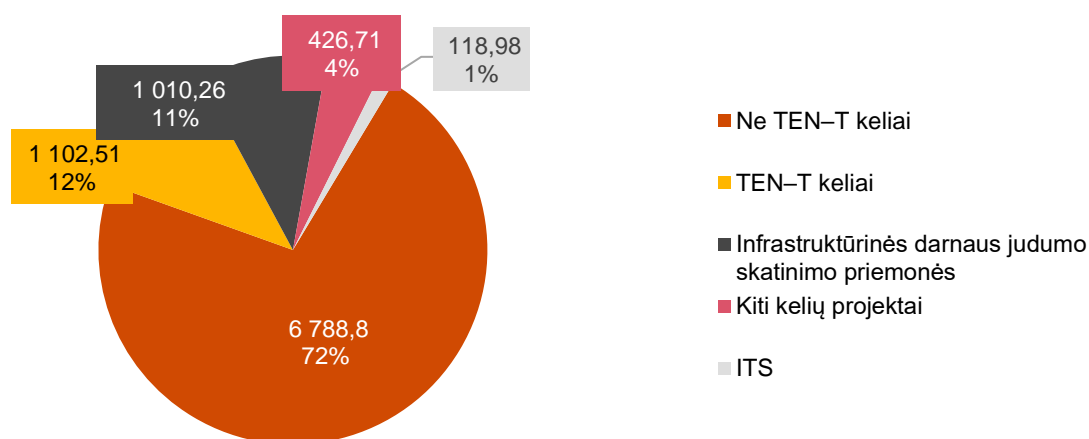
3.2.1 Kelių transporto infrastruktūra

Pagal ūkio subjektus, kurie atsakingi už bazinės kelių infrastruktūros atnaujinimą ir plėtrą Lietuvoje, investicijų poreikį išreiškė 4 ūkio subjektai – LAKD, PKPD, savivaldybės ir KAM⁵ (dvigubos paskirties projektai). LAKD tenka 57 proc. Tiriamosios srities investicijų poreikio, Lietuvos savivaldybėms 42 proc. paklausos (žr. 1 paveikslą)⁶.



Paveikslas 1 Investicijų paklausa iki 2030 m. kelių transporto infrastruktūros srityje pagal atsakingus subjektus, mln. Eur

Investicijų paklausos analizė pagal Tiriamosios srities infrastruktūros kategorijas rodo, kad didžiąją dalį investicijų paklausos – 72 proc. visos investicijų paklausos – sudaro ne TEN–T kelių infrastruktūra. Kartu su TEN–T kelių infrastruktūros projektais investicijų paklausa kelių infrastruktūros atnaujinimui ir plėtrai sudaro 84 proc. visos Tiriamosios srities investicijų paklausos. Infrastruktūrinės darnaus judumo skatinimo priemonės sudaro 11 proc. visos investicijų paklausos, kiti kelių projektai – 5 proc., o ITS – 1 proc.



⁵ Institucijų, atsakingų už susisiekimo infrastruktūrą, kartu su KAM įgyvendinami projektai yra dvigubo pritaikymo (karinio mobilumo) ir karinės transporto infrastruktūros projektai (toliau – dvigubos paskirties projektai)

⁶ Pažymėtina, kad į KAM projektų sąrašą nėra įtrauktas „Via Baltica“ rekonstrukcijos projektas, kurį KAM atstovai taip pat įvardijo kaip prioritetinį dvigubos paskirties projektą. Šis projektas yra priskirtas atsakingam subjektui LAKD ir TEN–T kelių infrastruktūros kategorijai.

Paveikslas 2 Investicijų paklausa iki 2030 m. kelių transporto infrastruktūros srityje pagal Tiriamosios srities infrastruktūros kategorijas, mln. Eur

Vertinimo metu, ūkio subjektai įvardijo 14 planuojamų projektų. Iš 14 projektų 7 įvardinti kaip prioritetingi (prioritetinių projektų sąrašas yra pateikiamas lentelėje žemiau). Bendra prioritetingų projektų investicijų paklausa sudaro 1,53 mlrd. Eur, nei vienas iš kurių negeneruos finansinės grąžos. Be šių projektų papildomai įvertinta bendra Lietuvos savivaldybių investicijų paklausa (išskaidyta į tris kategorijas: ne TEN–T kelių infrastruktūra, infrastruktūrinės darnaus judumo skatinimo priemonės, informacinės transporto sistemos), kuri sudaro 3,96 mlrd. Eur.

Lentelė 11 Kelių transporto infrastruktūros Tiriamosios srities respondentų prioritetingi projektai iki 2030 m., vadovaujantis atsakingų subjektų pateikta informacija

Atsakingas subjektas	Infrastruktūros kategorija	Projekto pavadinimas	Investicijų paklausa, mln. Eur	Projekto grąža	Užtikrinto finansavimo dalis, proc.
LAKD („Via Baltica“ yra dvigubos paskirties infrastruktūra)	TEN–T kelių infrastruktūra	„Via Baltica“ rekonstrukcija	929,00	Negeneruoja finansinės grąžos	n. d. ⁷
		A1 kelio rekonstrukcija	173,50		
	Ne TEN–T kelių infrastruktūra	A14 kelio rekonstrukcija	238,20		
		Kelio Nr. 130 Kaunas–Prienai–Alytus rekonstrukcija	101,00		
LAKD (dvigubos paskirties projektai)	Ne TEN–T kelių infrastruktūra	Jonavos pietrytinis aplinkkelis	30,00	Negeneruoja finansinės grąžos	n. d.
		Krašto kelių rekonstrukcija pritaikant juos krašto apsaugos poreikiams	13,00		
PKPD	Ne TEN–T kelių infrastruktūra	Pasienio kontrolės punktų modernizavimas ir plėtra	47,00	Negeneruoja finansinės grąžos	100
Savivaldybių paklausa ⁸	Ne TEN–T kelių infrastruktūra	Savivaldybių kietosios kelių infrastruktūros projektai	2.875,90	Negeneruoja finansinės grąžos	n. d.
	Infrastruktūrinės darnaus judumo skatinimo priemonės	Savivaldybių multimodulinės, daugiarūšės, bemotorinės ir kitos transporto infrastruktūros projektai	1.010,30		
	Informacinės transporto sistemos	Savivaldybių informacinės ir ryšių transporto infrastruktūros projektai	70,90		

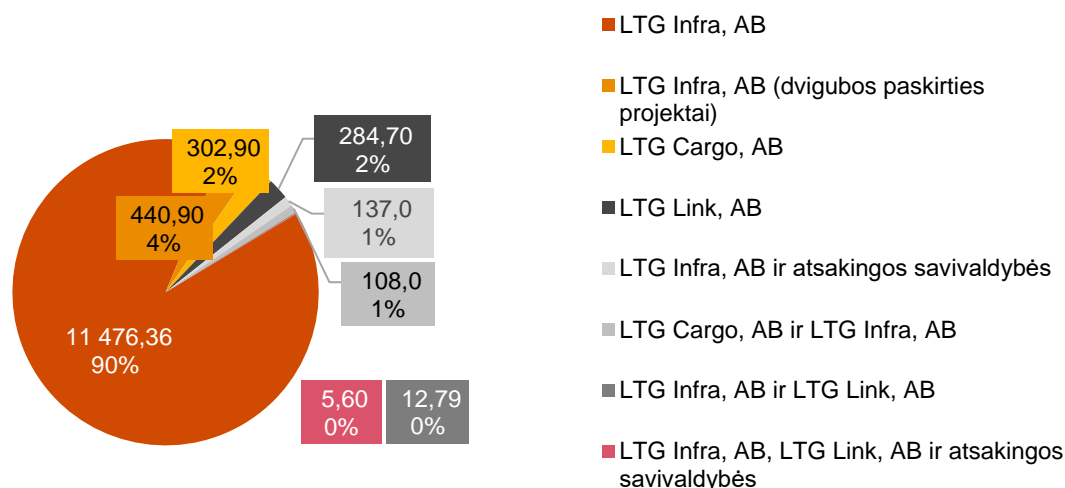
⁷ n. d. – nėra duomenų. Ūkio subjektai informacijos nepateikė, todėl daroma prielaida, kad investicijų paklausa lygi investicijų trūkumui

⁸ Dėl atskiros informacijos rinkimo metodikos, savivaldybių investicijų poreikis žinomas ne projektais, bet kategorijomis. Visos kategorijos yra įtrauktos į prioritetingų projektų sąrašą.

Apibendrinant, bendra kelių transporto infrastruktūros Tiriamosios srities investicijų paklausa sudaro 9,53 mlrd. Eur iki 2030 m. Daugelis ūkio subjektų, veikiančių 1-oje Tiriamojoje srityje nenurodė, kad užtikrintų lėšų nepakanka suplanuotų projektų įgyvendinimui, todėl daroma prielaida, kad respondentai projektų įgyvendinimui yra suinteresuoti papildomais finansavimo šaltiniais.

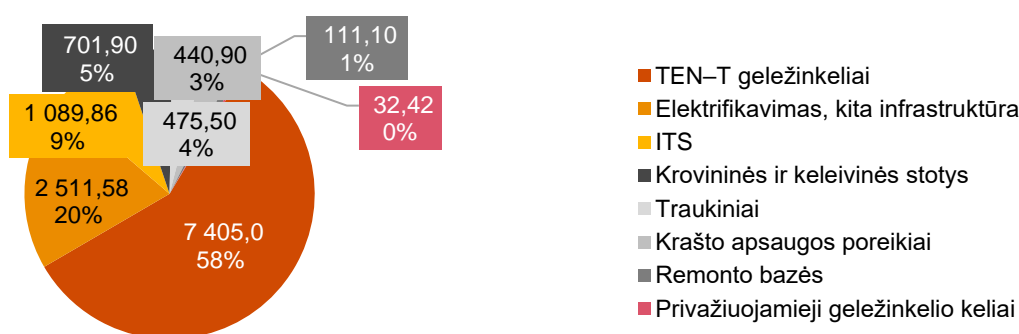
3.2.2 Geležinkelių infrastruktūra ir geležinkelių paslaugų įrenginiai

Geležinkelių infrastruktūros ir geležinkelių paslaugų įrenginių srityje investicijų paklausa nustatyta remiantis Lietuvos geležinkeliai, AB, LTG Infra, AB, LTG Cargo, AB, LTG Link, AB, Susisiekimo ministerijos ir KAM (dvigubos paskirties projektai) pateikiama informacija. Bendra investicijų paklausa yra 12,77 mlrd. Eur.



Paveikslas 3 Investicijų paklausa iki 2030 m. geležinkelių infrastruktūros ir geležinkelių paslaugų įrenginių srityje pagal atsakingus subjektus, mln. Eur

58 proc. investicijų paklausos tenka TEN–T geležinkelių plėtros projektams. Kita stambi kategorija – elektrifikavimo ir kitos infrastruktūros projektai – sudaro 20 proc. visos paklausos. Likusios kategorijos bendrai sudaro 22 proc. paklausos.



Paveikslas 4 Investicijų paklausa iki 2030 m. geležinkelių infrastruktūros ir geležinkelių paslaugų įrenginių srityje pagal Tiriamosios srities infrastruktūros kategorijas, mln. Eur

Šioje Tiriamojoje srityje planuojama įgyvendinti 44 projektai, iš kurių 25 prioritetingi. Bendra prioritetingų projektų investicijų paklausa sudaro 10 078,46 mln. Eur, iš kurių 10 projektų potencialiai generuos finansinę grąžą. Atkreiptinas dėmesys, kad Lietuvos geležinkeliai, AB grupės įmonės šiuo metu vykdo strateginio planavimo dokumentų peržiūrą, todėl prioritetingų projektų sąrašas gali pasikeisti iki 2022 m. pabaigos.

Lentelė 12 Geležinkelių infrastruktūros ir geležinkelių paslaugų įrenginių srities respondentų prioritetiniai projektai iki 2030 m., vadovaujantis atsakingų subjektų pateikta informacija

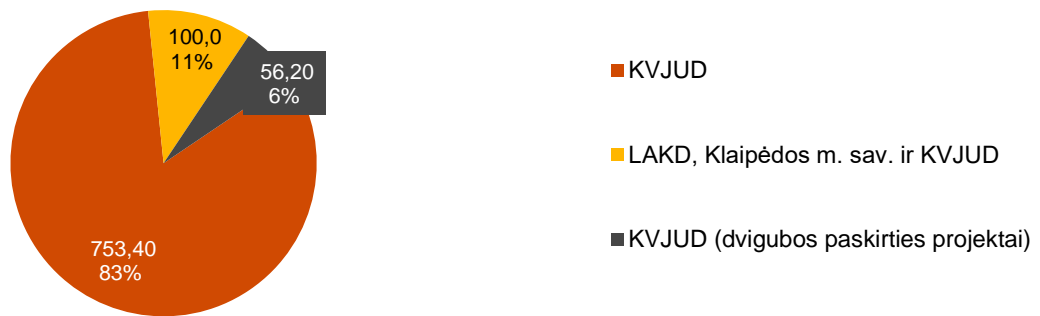
Atsakingas subjektas	Infrastruktūros kategorija	Projekto pavadinimas	Investicijų paklause, mln. Eur	Projekto grąža	Užtikrinto finansavimo dalis, proc.
LTG Link, AB	Traukiniai	Alternatyviais energijos šaltiniais varomų traukinių viešosioms paslaugoms teikti įsigijimas	209,00		100
	Remonto bazės	Priežiūros veiklos ir infrastruktūros pritaikymas naujiems elektriniams keleiviniams traukiniams	38,40	Negeneruoja finansinės grąžos	n. d.
		Viešos infrastruktūros pritaikymas Vilniaus geležinkelio stotyje aptarnauti keleivinius traukinius prieš ir po kelionės	14,30		n. d.
	ITS	Kelionių „nuo durų iki durų“ sprendimas	1,00		n. d.
LTG Infra, AB ir LTG Link, AB	Elektrifikavimas, kita infrastruktūra	Keleivinių traukinių baterijų įkrovimo stotyse infrastruktūros sukūrimas	12,80	Negeneruoja finansinės grąžos	0
LTG Infra, AB ir atsakingos savivaldybės	Krovininės ir keleivinės stotys	Prekinės stoties ir susijusių veiklų iš Klaipėdos geležinkelio stoties išskėlimas (Pauostis, Draugystė)	83,00	Negeneruoja finansinės grąžos	0
LTG Infra, AB	TEN–T geležinkeliai	Projektas „Rail Baltica“	7.400,00		n. d.
	ITS	Vieninga eismo valdymo sistema Lietuvos geležinkelių tinkle	891,00		0
	Elektrifikavimas, kita infrastruktūra	Ruožo Kaišiadorys – Klaipėda (Draugystės st.) elektrifikavimas	344,00	Negeneruoja finansinės grąžos	67
		Tęstiniai elektrifikacijos projektai (Geležinkelio ruožų Kaunas-Kybartai, Palemonas–Vaidotai–Staselės, Kužiai–Bugeniai elektrifikacija)	257,00		0
	Vilnius-Kaunas re-elektrifikacija (kontaktinio tinklo pritaikymas)	128,10		67	

Atsakingas subjektas	Infrastruktūros kategorija	Projekto pavadinimas	Investicijų paklausa, mln. Eur	Projekto grąža	Užtikrinto finansavimo dalis, proc.
		krovininiam transportui)			
	ITS	RB1 signalizacija	115,50		50
	Elektrifikavimas, kita infrastruktūra	Vilniaus geležinkelių mazgo elektrifikacija	56,10		67
	Krovininės ir keleivinės stotys	Peronų atnaujinimo programa	50,00		51
	ITS	ARE įrangos stebėsenos sistema	34,30		50
	Privažiuojamieji geležinkelio keliai	Privažiuojamieji keliai	32,40	Generuoja finansinę grąžą	0
	ITS	Riedmenų automatinės kontrolės sistema	30,00		50
	Elektrifikavimas, kita infrastruktūra	Klaipėdos geležinkelio mazgo plėtra	15,00		0
	ITS	Rentgeno kontrolės sistemos traukiniams įrengimas Kybartų / Stasylių / Kenos geležinkelio stotyse	12,40	Negeneruoja finansinės grąžos	0
	Krovininės ir keleivinės stotys	Klaipėdos krovinių terminalo statyba	11,10		0
	TEN–T geležinkeliai	Vėžės keitimo mechanizmas	5,00		0
LTG Cargo, AB ir LTG Infra, AB	Krovininės ir keleivinės stotys	Intermodalumo skatinimas (naujų terminalų statymas ir vagonų įsigijimas)	108,00	Generuoja finansinę grąžą	50
	Traukiniai	Elektrinių lokomotyvų kroviniams vežti įsigijimas	92,00		0
LTG Cargo, AB		1435 mm vėžės geležinkelių riedmenų (e-lokomotyvų ir vagonų) įsigijimas	75,50	Generuoja finansinę grąžą	0
		1520 mm vėžės geležinkelių vagonų įsigijimas	62,50		80

Apibendrinant, geležinkelių infrastruktūros ir geležinkelių paslaugų įrenginių Tiriamosios srities bendra investicijų paklausa sudaro 12,768 mlrd. Eur iki 2030 m. Užtikrinto finansavimo dalis svyruoja tarp 0 ir 100 proc. Visgi, didžiajai daliai projektų finansavimas nėra užtikrintas.

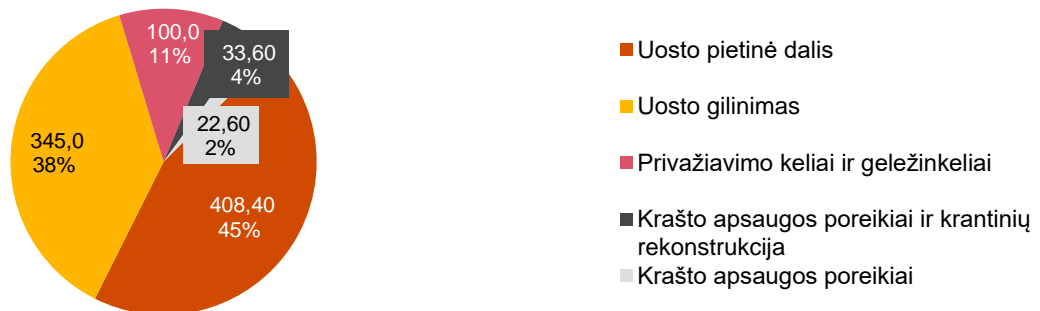
3.2.3 Jūrų uosto infrastruktūra

Jūrų uosto infrastruktūros srityje investicijų paklausa buvo nustatyta remiantis KVJUD, LAKD, Susisiekimo ministerija, KAM (dvigubos paskirties projektai) ir Klaipėdos m. sav. poreikiais. Visus duomenis pateikė KVJUD, nes visi jūrų uosto infrastruktūros srities projektai yra susiję su KVJU. Bendra srities investicijų paklausa sudaro 909,6 mln. Eur.



Paveikslas 5 Investicijų paklausa iki 2030 m. jūrų uosto infrastruktūros srityje pagal atsakingus subjektus, mln. Eur

Didžiąją investicijų paklausos dalį sudaro uosto pietinės dalies vystymo projektas – 45 proc. visos paklausos. Kitas stambus projektas – uosto gilinimas – sudaro 38 proc. visos paklausos. Kartu šie du projektai sudaro 83 proc. visos investicijų paklausos.



Paveikslas 6 Investicijų paklausa iki 2030 m. jūrų uosto infrastruktūros srityje pagal Tiriamosios srities infrastruktūros kategorijas, mln. Eur

Iš viso nustatyti 5 projektai, iš kurių 3 prioritetingi yra nurodyti lentelėje žemiau. Bendra prioritetingų projektų investicijų paklausa sudaro 853,4 mln. Eur, iš kurių tik uosto pietinės dalies vystymo projektas potencialiai generuos finansinę grąžą. Uosto pietinės dalies vystymo projekto investicijų paklausa sudaro 47,9 proc. visų prioritetingų projektų investicijų paklausos.

Lentelė 13 Jūrų uosto infrastruktūros srities respondentų prioritetingi projektai iki 2030 m., vadovaujantis atsakingų subjektų pateikta informacija

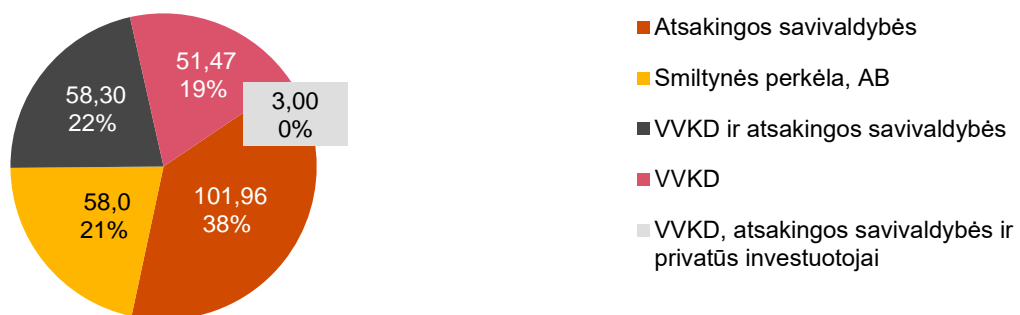
Atsakingas subjektas	Infrastruktūros kategorija	Projekto pavadinimas	Investicijų paklausa, mln. Eur	Projekto grąža	Užtikrinto finansavimo dalis, proc.
KVJUD	Uosto pietinė dalis	Pietinės uosto dalies plėtra, infrastruktūros įrengimas, gilinimas ir teritorijos suformavimas	408,40	Generuoja finansinę grąžą	15
	Uosto gilinimas	Klaipėdos uosto laivybos kanalo gilinimas iki 17 m	345,00	Negeneruoja finansinės grąžos	0

Atsakingas subjektas	Infrastruktūros kategorija	Projekto pavadinimas	Investicijų paklausa, mln. Eur	Projekto grąža	Užtikrinto finansavimo dalis, proc.
LAKD, Klaipėdos m. sav. ir KVJUD	Privažiavimo keliai ir geležinkeliai	Pietinis aplinkkelis	100,00		0

Apibendrinant, jūrų uosto infrastruktūros Tiriamosios srities bendras investicijų paklausa sudaro 909,6 mln. Eur iki 2030 m. Tik vienam iš prioritetinių projektų užtikrinta dalis finansavimo – 15 proc. uosto pietinės dalies plėtros projekto finansavimo sumos yra užtikrinta.

3.2.4 Vidaus vandenų susisiekimo infrastruktūra

Vidaus vandenų susisiekimo infrastruktūros srityje investicijų paklausa buvo nustatyta remiantis VVKD, savivaldybių ir Smiltynės perkėla, AB pateikiama informacija. Bendra investicijų paklausa sudaro 272,7 mln. Eur, iš jų 101,96 mln. Eur, arba 37 proc., tenka atsakingoms savivaldybėms.



Paveikslas 7 Investicijų paklausa iki 2030 m. vidaus vandenų susisiekimo infrastruktūros srityje pagal atsakingus subjektus, mln. Eur

Didžiąją investicijų paklausos dalį sudaro vidaus vandenų kelių užtikrinimo projektai – 41 proc. visos paklausos, kartu su prieplaukų įrengimo projektais tai sudaro 69 proc. investicijų paklausos.



Paveikslas 8 Investicijų paklausa iki 2030 m. vidaus vandenų susisiekimo infrastruktūros srityje pagal tiriamosios srities infrastruktūros kategorijas, mln. Eur

Iš viso yra nustatyta 15 projektų, iš kurių 5 respondentai įvardijo kaip prioritetinius. Bendra prioritetinių projektų investicijų paklausa sudaro 72,0 mln. Eur, iš kurių 2 projektai potencialiai generuos finansinę grąžą. Nei vienam iš prioritetinių projektų finansavimas nėra užtikrintas.

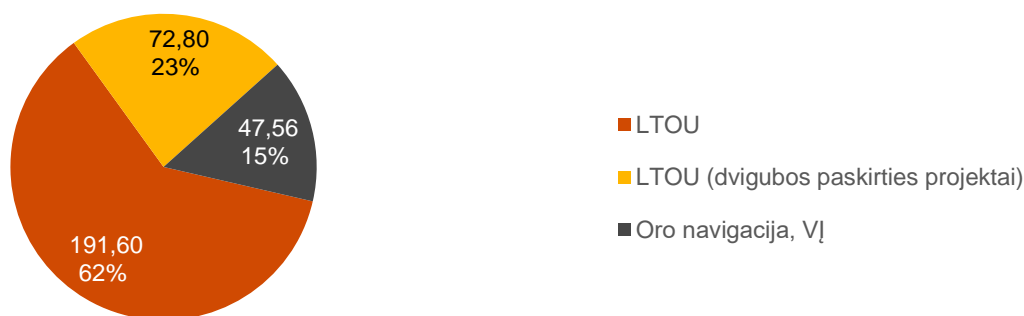
Lentelė 14 Vidaus vandenų susisiekimo infrastruktūros sritys respondentų prioritetinių projektų sąrašas iki 2030 m., vadovaujantis atsakingų subjektų pateikta informacija

Atsakingas subjektas	Infrastruktūros kategorija	Projekto pavadinimas	Investicijų paklausa, mln. Eur	Projekto grąža	Užtikrinto finansavimo dalis, proc.
VVKD	Vidaus vandenų kelių užtikrinimas	Vandens kelių modernizavimas	51,50		0
Smiltynės perkėla, AB	Prieplaukos	Keleivių stoties ir teritorijos rekonstrukcija	13,00	Generuoja finansinę grąžą	0
VVKD, atsakingos savivaldybės ir privatūs investuotojai	Prieplaukos	Laivų aprūpinimas ir aptarnavimas	3,00		0
VVKD ir Klaipėdos r. sav.	Slipai ir šliuzai	Drevernos šliuzo modernizavimas	1,00	Negeruoja finansinės grąžos	0
VVKD ir Kauno m. sav.		Kauno hidroelektrinės šliuzo įrengimo poveikio aplinkai vertinimas, projektavimas	3,50		0

Apibendrinant, vidaus vandenų susisiekimo infrastruktūros Tiriamosios sritys bendra investicijų paklausa sudaro 272,7 mln. Eur iki 2030 m.

3.2.5 Oro uostų susisiekimo infrastruktūra

Oro uostų susisiekimo infrastruktūros srityje investicijų paklausa nustatyta 4 atsakingiems subjektams (LTOU, Oro navigacija, VĮ, KAM ir Susisiekimo ministerija). Bendra investicijų paklausa yra 311,96 mln. Eur, iš kurių 62 proc. tenka LTOU.



Paveikslas 9 Investicijų paklausa iki 2030 m. oro uostų susisiekimo infrastruktūros srityje pagal atsakingus subjektus, mln. Eur

74 proc. investicijų paklausos tenka oro uostų infrastruktūrai – terminalams, skrydžių valdymo ir kitai oro uostų infrastruktūrai.



Paveikslas 10 Investicijų paklausa iki 2030 m. oro uostų susisiekimo infrastruktūros srityje pagal Tiriamosios srities infrastruktūros kategorijas, mln. Eur

Iš viso yra nustatyta 13 oro uostų susisiekimo srities projektų, iš kurių 8 respondentai įvardijo kaip prioritetingus. Bendra prioritetingų projektų investicijų paklausa yra 221,0 mln. Eur, visi prioritetingi projektai potencialiai generuos finansinę grąžą.

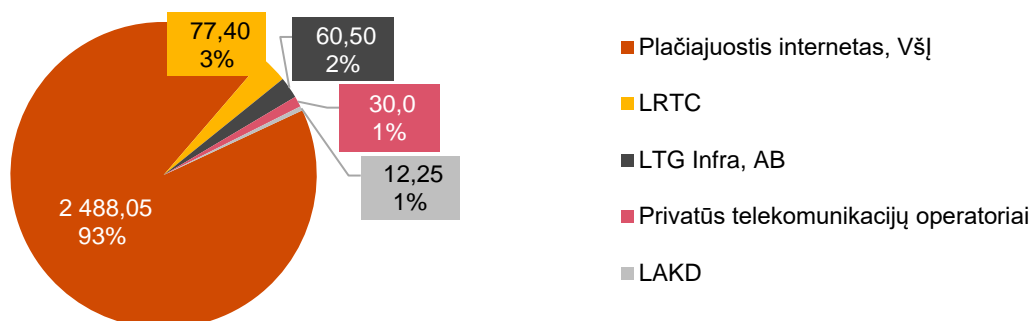
Lentelė 15 Oro uostų susisiekimo infrastruktūros srities respondentų prioritetingi projektai iki 2030 m., vadovaujantis atsakingų subjektų pateikta informacija

Atsakingas subjektas	Infrastruktūros kategorija	Projekto pavadinimas	Investicijų paklausa, mln. Eur	Projekto grąža	Užtikrinto finansavimo dalis, proc.
LTOU	Oro uostų terminalai	Keleivių terminalų modernizavimas, siekiant užtikrinti efektyvų infrastruktūros naudojimą, gerinant keleivių patirtį	94,40		60
	Oro uostų infrastruktūra	Eismo saugą ir saugumą oro uostuose didinančios priemonės	72,40		60
	„Rail Baltica“ projektai	Privažiavimo kelias nuo „Rail Baltica“ iki terminalo (KUN)	6,60		n. d.
Oro navigacija, VĮ	Skrydžių valdymas	Stebėjimo įrangos plėtros ir atnaujinimo investicijos	14,50	Generuoja finansinę grąžą	55
		Skrydžių valdymo įrangos modernizavimo investicijos	16,65		
		Žemutinės oro erdvės ir Bepiločių orlaivių informacinės sistemos priemonės	10,88		
		Navigacijos įrangos plėtros ir atnaujinimo investicijos	3,26		
		Ryšų ir ONI plėtros ir atnaujinimo investicijos	2,27		

Apibendrinant, oro uostų susisiekimo infrastruktūros Tiriamosios srities bendra investicijų paklausa sudaro 312,0 mln. Eur iki 2030 m. Užtikrinto prioritetingų projektų finansavimo dalis yra tarp 0 ir 60 proc.

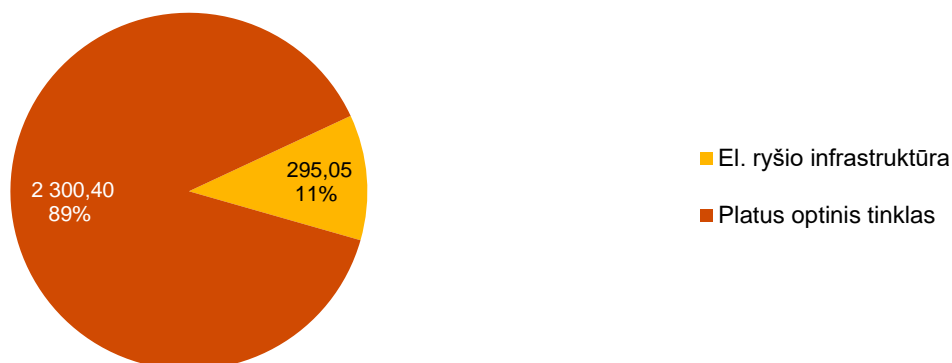
3.2.6 Elektroninių ryšių infrastruktūra

Elektroninių ryšių infrastruktūros srityje investicijų paklausa nustatyta Plačiajuostis internetas, VŠĮ, LRTC ir LTG Infra, AB ir privatiems telekomunikacijų operatoriams. Bendra srities investicijų paklausa sudaro 2,67 mlrd. Eur, iš kurių 93 proc. tenka Plačiajuostis internetas, VŠĮ.



Paveikslas 11 Investicijų paklausa iki 2030 m. elektroninių ryšių infrastruktūros srityje pagal atsakingus subjektus, mln. Eur

Didžioji dalis investicijų pasiūlos tenka plataus optinio tinklo plėtros projektams. Šie projektai yra susiję su tikslu užtikrinti 100 mbps ryšį visiems Lietuvos gyventojams.



Paveikslas 12 Investicijų paklausa iki 2030 m. elektroninių ryšių infrastruktūros srityje pagal Tiriamosios srities infrastruktūros kategorijas, mln. Eur

Iš viso yra nustatyta 14 elektroninių ryšių infrastruktūros srities projektų, iš kurių 7 respondentai įvardijo kaip prioritetinius. Prioritetinių projektų investicijų paklausa sudaro 96 proc. visos srities paklausa. Užtikrinto finansavimo dalį nurodė tik LRTC – nei vienam iš projektų nėra užtikrintas finansavimas.

Lentelė 16 Elektroninių ryšių infrastruktūros srities respondentų prioritetiniai projektai iki 2030 m., vadovaujantis atsakingų subjektų pateikta informacija

Atsakingas subjektas	Infrastruktūros kategorija	Projekto pavadinimas	Investicijų paklausa, mln. Eur	Projekto grąža	Užtikrinto finansavimo dalis, proc.
Plačiajuostis internetas, VŠĮ	Platus optinis tinklas	Šviesolaidinės linijos	2.300,00	Negereneruoja finansinės grąžos	n. d.
	El. ryšio infrastruktūra	Šviesolaidinės linijos ir bevieliai sprendimai (5G planuojama)	187,65		
LRTC	El. ryšio infrastruktūra	Projektas A (riboto naudojimo informacija)	30,00		0

	Projektas B (riboto naudojimo informacija)	30,00	Generuoja finansinę grąžą	0
	Projektas C (riboto naudojimo informacija)	6,50		0
	Projektas D (riboto naudojimo informacija)	3,00	0	

Apibendrinant, elektroninių ryšių infrastruktūros Tiriamosios srities bendra investicijų paklausa sudaro 2,67 mlrd. Eur iki 2030 m.

3.3 Galimos investicijų paklausos (visų projektų⁹) apibendrinimas

Šiame skyriuje pateikta apibendrinta informacija apie investicijų paklausą Tiriamose srityse. Bendra investicijų paklausa siekia **26.378,01** mln. Eur.

Lentelė 17 Galimos investicijų paklausos 10 m. perspektyvoje apibendrinimas pagal Tiriamąsias sritis, vadovaujantis atsakingų subjektų pateikta informacija

Tiriamoji sritis	Ūkio subjektai	Investicijų paklausa, mln. Eur
Kelių transporto infrastruktūra	LAKD	5.400,18
	Lietuvos savivaldybės	3.957,01
	LAKD (dvigubos paskirties projektai)	43,00
	PKPD	47,02
	Viso:	9.447,27
Geležinkelių infrastruktūra ir geležinkelių paslaugų įrenginiai	LTG Infra, AB	11.476,36
	LTG Infra, AB (dvigubos paskirties projektai)	440,90
	LTG Cargo, AB	302,90
	LTG Link, AB	284,70
	LTG Infra, AB ir atsakingos savivaldybės	137,00
	LTG Cargo, AB ir LTG Infra, AB	108,00
	LTG Infra, AB ir LTG Link, AB	12,79
	LTG Infra, AB, LTG Link, AB ir atsakingos savivaldybės	5,60

⁹ Įskaitant prioritetinius ir neprioritetinius, generuojančius ir negeneruojančius finansinės grąžos, turinčius ir neturinčius užtikrintą finansavimą ar jo dalį projektus

Tiriamoji sritis	Ūkio subjektai	Investicijų paklausa, mln. Eur
	Viso:	12.768,25
Jūrų uosto infrastruktūra	KVJUD	753,40
	LAKD, Klaipėdos m. sav. ir KVJUD	100,00
	KVJUD (dvigubos paskirties projektai)	56,20
	Viso:	909,60
Vidaus vandens susisiekimo infrastruktūra	Atsakingos savivaldybės	101,96
	Smiltynės perkėla, AB	58,00
	VVKD ir atsakingos savivaldybės	61,30
	VVKD	51,47
	Viso:	272,73
Oro uostų susisiekimo infrastruktūra	LTOU	191,60
	LTOU (dvigubos paskirties projektai)	72,80
	Oro navigacija, VĮ	47,56
	Viso:	311,96
Elektroninių ryšių infrastruktūra	Plačiajuostis internetas, VšĮ	2.488,05
	LRTC	77,40
	LTG Infra, AB	60,50
	Privatūs telekomunikacijų operatoriai	30,00
	LAKD	12,25
	Viso:	2.668,20
Visų Tiriamųjų sričių galima investicijų paklausa:		26.378,01

Apibendrinant, didžiausia investicijų paklausa identifikuota geležinkelių infrastruktūros ir geležinkelių paslaugų įrenginių Tiriamojoje srityje – 12.768,25 mln. Eur arba 48 proc. visos paklausos. Kelių transporto infrastruktūros ir elektroninių ryšių infrastruktūros srityje susidaro atitinkamai 36 ir 10 proc. visos investicijų paklausos. Kitose Tiriamosiose srityse investicijų paklausa mažesnė nei 5 proc.

4. Investicijų pasiūlos Tiriamosiose srityse vertinimas

Siekiant įvertinti investicijų trūkumą, kuris galėtų pasireikšti 10 m. perspektyvoje, Vertinimo apimtyje atlikta investicijų pasiūlos analizė. Investicijų pasiūla apskaičiuota įvertinant kiek viešųjų ir privačių investicijų yra / bus prieinama Vertinime nagrinėjamų Tiriamųjų sričių kontekste. Investicijų pasiūlos analizė atlikta apibendrinus pirminių ir antrinių šaltinių analizės, stebėsenos duomenų analizės ir pusiau struktūruotų interviu rezultatus.

Šis skyrius struktūruojamas apžvelgiant:

- iki 2021 m. atliktų investicijų apimtis ir kryptis;
- investicijų Tiriamosiose srityse pasiūlą po 2021 m.

Skyriaus pabaigoje pateikiamas investicijų pasiūlos 10 m. perspektyvoje apibendrinimas.

4.1 Iki 2021 m. atliktų viešųjų investicijų apimtys ir kryptys

Šiame skyriuje apžvelgiamos iki 2021 m. atliktos viešosios investicijos Tiriamosiose srityse. Apžvalgoje pateikiamos pagrindinės investicijų kryptys, apimtys ir lėšų šaltiniai.

4.1.1 Kelių transporto infrastruktūra

2014–2020 m. kelių transporto infrastruktūra didžiausia apimtimi buvo finansuojama iš šių trijų viešųjų lėšų šaltinių:

- Kelių priežiūros ir plėtros programos (toliau – KPPP) lėšų. Nagrinėjamame laikotarpyje KPPP lėšomis kelių transporto infrastruktūrai buvo skirta daugiau kaip 2,80 mlrd. Eur, iš kurių:
 - 77,82 mln. Eur – TEN–T kelių infrastruktūrai. Daugiausiai lėšų buvo skirta su projekto „Rail Baltica“ įgyvendinimu susijusiems vietinės reikšmės susisiekimo infrastruktūros objektams ir TENT–T kelio E67 plėtrai finansuoti;
 - 2,71 mlrd. Eur – ne TEN–T kelių infrastruktūrai. Daugiausiai lėšų buvo skiriama žvyrkelių asfaltavimui, naujų kelių tiltų, viadukų ir aplinkkelių statybai, esamų kelių, tiltų, viadukų ir aplinkkelių rekonstrukcijai ir remontui. KPPP lėšomis buvo ko–finansuojami projektai, didžiąja apimtimi finansuojami ES struktūrinių fondų (toliau – ES SF) lėšomis;
 - 4,64 mln. Eur – infrastruktūrinėms darnaus judumo skatinimo priemonėms. Šios lėšos buvo skirtos pėsčiųjų ir dviračių takams įrengti ir prižiūrėti. Pastebėtina, kad KPPP lėšos šioms veikloms buvo skiriamos tik 2014 ir 2015 m.;
 - 12,36 mln. Eur – kelių informacinėms sistemoms kurti, duomenims kaupti ir kompiuterizuoti. Šios lėšos buvo skiriamos 2014–2016 m.
- ES SF lėšų – 530,93 mln. Eur, iš kurių:
 - 357,50 mln. Eur – TEN–T kelių infrastruktūrai. Pagal priemonę Nr. 06.1.1-TID-V-501 „TEN–T kelių tinklo techninių parametrų gerinimas ir pralaidumo didinimas“ buvo įgyvendinti / šiuo metu įgyvendinami 12 projektų, skirti įvairių TEN–T kelių ir jų ruožų statybai arba rekonstravimui;
 - 156,32 mln. Eur – ne TEN–T kelių infrastruktūrai. Šiomis lėšomis buvo tiesiami / rekonstruojami valstybinės reikšmės ir vietiniai keliai;
 - 9,56 mln. Eur – infrastruktūrinėms darnaus judumo skatinimo priemonėms, t. y. pėsčiųjų ir dviračių takų rekonstrukcijai ir plėtrai;
 - 7,54 mln. Eur – ITS diegimui TEN–T tinkle.
- Valstybės biudžeto. 2020 m. 25,24 mln. Eur buvo skirti LAKD, siekiant įgyvendinti projektą „Kelių transporto infrastruktūros tobulinimo ir plėtros, intelektinių transporto sistemų, eismo saugos ir aplinkos apsaugos priemonių diegimas“.

Papildomai, 2020 m. valstybinės ir vietinės reikšmės keliams rekonstruoti ir taisyti buvo skirta 150 mln. Eur Ekonomikos skatinimo ir koronaviruso (COVID–19) plitimo sukeltų pasekmių mažinimo priemonių plano lėšų.

- 2014–2020 m. kelių transporto infrastruktūra taip pat buvo finansuojama ir iš kitų lėšų šaltinių, tokių kaip Europos infrastruktūros tinklų priemonės (angl. *Connecting Europe Facility*, toliau – EITP) fondo. EITP lėšomis programai „Kelių transporto infrastruktūros tobulinimo ir plėtros, intelektinių transporto sistemų, eismo saugos ir aplinkos apsaugos priemonių diegimo projektų įgyvendinimas“ 2020 m. buvo skirta 4,26 mln. Eur.

Vienas iš kelių infrastruktūros finansavimo šaltinių, kuris nepatenka į nagrinėjamą laikotarpį – viešojo ir privataus sektorių partnerystės (toliau – VPSP) būdu finansuotas Palangos aplinkkelio tiesimo ir eksploatacinės priežiūros vykdymo projektas, pradėtas 2012 m. Bendra šio projekto vertė – 35,8 mln. Eur.

4.1.2 Geležinkelių infrastruktūra ir geležinkelių paslaugų įrenginiai

2014–2020 m. geležinkelių infrastruktūra ir geležinkelių paslaugų įrenginiai didžiausia apimtimi buvo finansuojami iš šių viešųjų lėšų šaltinių:

- ES SF lėšų. Nagrinėjamu laikotarpiu geležinkelių infrastruktūrai ir paslaugų įrenginių įsigijimui buvo skirta 218,28 mln. Eur, iš kurių:
 - didžioji dalis lėšų – 165,2 mln. Eur – buvo skirta TEN–T geležinkelių tinklui atnaujinti, pavyzdžiui, ruožų Kena–N. Vilnia ir Kaišiadorys–Klaipėda (Draugystės st.) bei Vilniaus geležinkelio mazgo elektrifikavimui, antrojo kelio statybai ruožuose Telšiai–Lieplaukė ir Livintai–Gaižiūnai ir IXB koridoriaus Vilniaus aplinkkelio Pušynas–Paneriai antrojo kelio statybai;
 - 6,01 mln. Eur – triukšmą slopinančių priemonių diegimui;
 - 47,07 mln. Eur – geležinkelių ir kelių sankirtų tobulinimui.
- Valstybės biudžeto lėšų – 10,57 mln. Eur buvo skirta ko–finansuoti priemonę Nr. 06.2.1-TID-V-508 „Vieno lygio eismo sankirtų eliminavimas“;
- Savivaldybės biudžeto lėšų – 1,76 mln. Eur buvo skirta ko–finansuoti priemonės Nr. 06.2.1-TID-V-508 „Vieno lygio eismo sankirtų eliminavimas“ ir 06.2.1-TID-V-509 „Neigiamo poveikio aplinkai mažinimas geležinkeliuose“.

Investicijos šioje Tiriamojoje srityje buvo taip pat finansuojamos iš EITP lėšų. 2018 m. EITP lėšomis bendrai Baltijos šalių įmonei RB Rail AS buvo skirta 95 mln. Eur dotacija „Rail Baltica“ projekto įgyvendinimui Lietuvoje. Šiomis lėšomis finansuojamos šios veiklos:

- netoli Jonavos planuojamo ilgiausio Lietuvoje geležinkelio tilto per Neries upę statybos;
- techninės dokumentacijos parengimas europinio geležinkelio infrastruktūros priežiūros bazės statybai;
- statybos darbai nuo Kauno į šiaurę Panevėžio link ir kt.¹⁰.

Finansavimą geležinkelių infrastruktūrai taip pat skyrė tarptautinės finansų institucijos (toliau – TFI), tokios kaip:

- Europos investicijų bankas (toliau – EIB). 2015 m. EIB suteikė 68 mln. Eur paskolą AB „Lietuvos Geležinkeliai“, siekiant paskatinti geležinkelių infrastruktūros modernizavimą;
- Šiaurės investicijų bankas (toliau – ŠIB). 2015 m. ŠIB suteikė 50 mln. Eur paskolą AB „Lietuvos Geležinkeliai“, siekiant paskatinti transeuropinių koridorių modernizaciją Lietuvoje.
- Pastebėtina, kad didžioji dalis investicijų buvo vykdoma AB „Lietuvos geležinkeliai“ nuosavomis lėšomis. Pavyzdžiui, 2020 m. nuosavų lėšų dalis skirta investicijoms sudarė 81,7 proc. visų investicijų¹¹, o 2019 m. – 70,3 proc.¹².

¹⁰ https://governance.lt/wp-content/uploads/2018/08/LG-ataskaita_03-26_LT.pdf

¹¹ https://governance.lt/wp-content/uploads/2018/08/LG-grupe-0325-FINAL_eRK.pdf

¹² https://governance.lt/wp-content/uploads/2020/09/0701_LGgrupes-ataskaita.pdf

4.1.3 Jūrų uosto infrastruktūra

2014–2020 m. jūrų uosto infrastruktūra buvo finansuojama iš šių viešųjų lėšų šaltinių:

- ES SF lėšų. Bendra ES SF investicijų vertė siekė 94,30 mln. Eur. Lėšos buvo skirtos jūrų transporto eismo sąlygų gerinimui Klaipėdos uoste – įlankų ir kanalų gilinimui bei bangolaužių (molų) rekonstrukcijai;
- Kitų viešųjų lėšų – 17,48 mln. Eur buvo skirta ko–finansuoti priemone Nr. 06.1.1-TID-V-505-01 „Jūrų transporto eismo sąlygų gerinimas Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste“ finansuojamus projektus.

Jūrų uosto infrastruktūra taip pat buvo finansuojama TEN–T fondo lėšomis.

4.1.4 Vidaus vandenų susisiekimo infrastruktūra

2014–2020 m. vidaus vandenų susisiekimo infrastruktūra buvo finansuojama iš šių viešųjų lėšų šaltinių:

- ES SF lėšų. 23,26 mln. Eur buvo skirti Nemuno upės, kuria nuo Kauno iki Atmatos žiočių eina TEN–T tinklo vidaus vandenų kelio E41 modernizavimui;
- Valstybės biudžeto lėšų. 1,44 mln. Eur buvo skirti ko–finansuoti aukščiau minėtą projektą.

4.1.5 Oro uostų susisiekimo infrastruktūra

2014–2020 m. oro uostų susisiekimo infrastruktūra buvo finansuojama iš šių viešųjų lėšų šaltinių:

- ES SF lėšų. Pagal priemonę Nr. 06.1.1-TID-V-506 „Aplinkosaugos ir skrydžių saugos tobulinimas tarptautiniuose oro uostuose“ 2017–2020 m. VĮ Lietuvos oro uostai buvo skirta 23,55 mln. Eur. Šiomis lėšomis buvo finansuojama: riedėjimo takų statyba ir rekonstrukcija, šiaurinio perono rekonstrukcija, triukšmo monitoringo ir signalinės žiburių sistemų modernizavimas, kt.;
- Valstybės biudžeto lėšų. Pagal programą „Civilinės aviacijos veiklos priežiūra bei skrydžių saugos ir saugumo užtikrinimas“ Civilinei aviacijos administracijai ir VĮ Lietuvos oro uostai buvo skirta 3,06 mln. Eur.
- Oro uostų susisiekimo infrastruktūra taip pat buvo finansuojama EITP lėšomis. Inovacijų ir tinklų vykdomosios agentūra (toliau – INEA), atsakinga už EITP administravimą, VĮ Lietuvos oro uostai suteikė subsidijų, kurių bendra vertė siekė 7,93 mln. Eur.

4.1.6 Elektroninių ryšių infrastruktūra (įskaitant 5G ryšio plėtrą skatinančias priemones)

2014–2020 m. elektroninių ryšių infrastruktūra buvo finansuojama ES SF ir Europos žemės ūkio fondo kaimo plėtrai (toliau – EŽŪFKP) lėšomis:

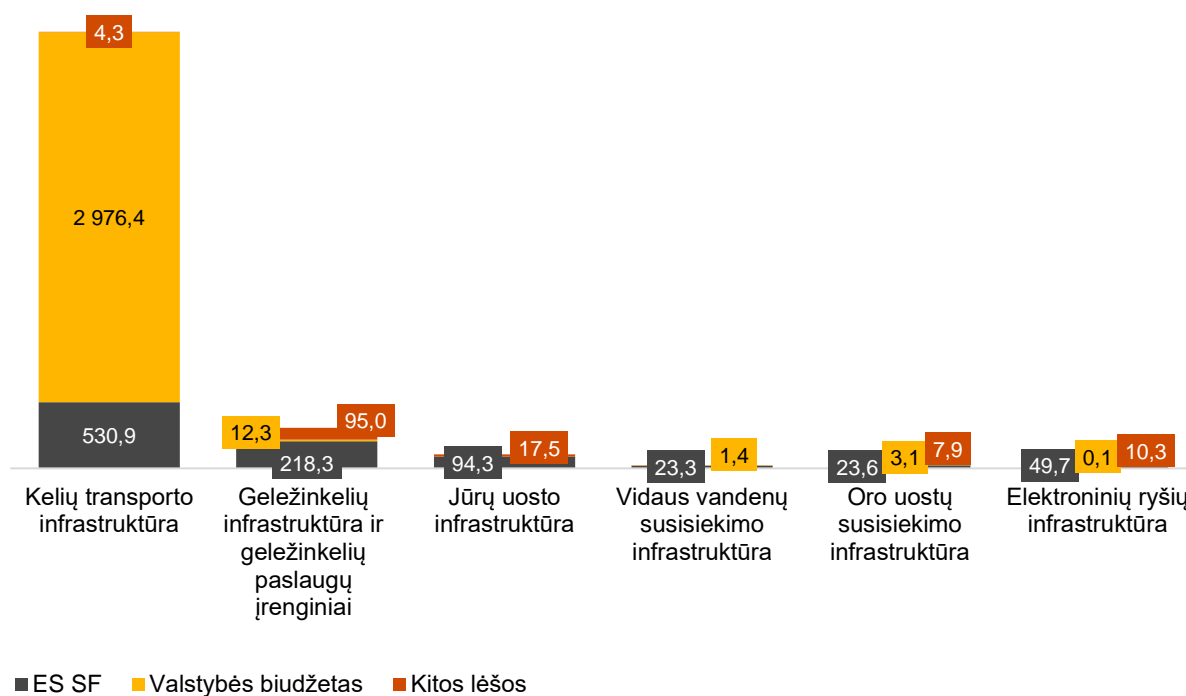
- Pagal ES SF finansuojamą priemonę Nr. 02.1.1-CPVA-V-521 „Naujos kartos prieigos plėtra“, Plačiajuostis internetas, VŠĮ buvo skirta 49,70 mln. Eur. Šiomis investicijomis plečiama judriojo ir fiksuotojo ryšio infrastruktūra, siekiant padidinti plačiajuosčio interneto prieigą visoje Lietuvos teritorijoje ir išplėsti viešųjų elektroninių paslaugų teikimą;
- 2014–2015 m. ir 2016–2018 m. Plačiajuostis internetas, VŠĮ įgyvendino du projekto „Plačiajuosčio ryšio infrastruktūros plėtra kaimo vietovėse“ etapus.
 - pirmojo etapo metu buvo suprojektuota ir nutiesta daugiau kaip 485 km šviesolaidinių kabelinių linijų. Į šį tinklą iš viso prijungti 432 objektai, o užsakytų paslaugų skaičius siekia 223. Šio etapo vertė– 5,9 mln. Eur.
 - antrojo etapo metu prie esamų plačiajuosčio ryšio tinklų nutiesus daugiau nei 342 km šviesolaidinių kabelinių linijų prijungti 400 žemės ūkio sektoriaus objektų. Šviesolaidinių linijų klojimo darbai vykdyti 49 savivaldybėse esančiose kaimiškiose šalies gyvenvietėse. Antrojo etapo įgyvendinimo metu sukurta infrastruktūra pasiekė apie 79 tūkst. gyventojų. Šio etapo vertė – 4,43 mln. Eur.

Taip pat, 2014 m. LRTC iš valstybės biudžeto lėšų pagal programą „Transporto ir ryšių politikos įgyvendinimas“ planuojamoms investicijoms gavo 92,29 tūkst. Eur (318,4 tūkst. litų). Kitas su 6–ąja Tiriamąja sritimi susijusias investicijas LRTC finansavo nuosavomis lėšomis.

Atlikus analizę, 2014–2020 m. viešosios lėšos komerciniams ryšio operatoriams nebuvo skirtos.

4.1.7 Apibendrinimas

Didžiausia dalis – 88,35 proc. – viešųjų lėšų buvo skirta kelių transporto infrastruktūrai plėsti ir atnaujinti. Mažiausiai viešųjų investicijų buvo skirta vidaus vandenų susisiekimo infrastruktūros (0,61 proc.) bei oro uostų susisiekimo infrastruktūros (0,86 proc.) plėtrai. Paveiksle žemiau pavaizduota lėšų suma pagal Tiriamąją sritį ir pagrindiniai viešųjų lėšų šaltiniai.



Paveikslas 13 Viešųjų lėšų dalis pagal Tiriamąją sritį ir šaltinį, 2014–2020 m., mln. Eur

4.2 Investicijų Tiriamosiose srityse pasiūla po 2021 m.

Šiame skyriuje pateikiamas potencialios viešųjų ir privačių investicijų Tiriamosiose srityse pasiūlos vertinimas (pinigine išraiška) 10 m. perspektyvoje. Skyrius struktūruojamas dvejais lygmenimis:

- pirmasis – pagal Tiriamąją sritį;
- antrasis – pagal galimą lėšų šaltinį.

4.2.1 Kelių transporto infrastruktūra

Interviu metu ūkio subjektai, atsakingi už kelių transporto infrastruktūros plėtrą ir atnaujinimą, pastebėjo:

- investicijoms į kelių transporto infrastruktūrą LAKD turi tris pagrindinius finansavimo šaltinius – KPPP, EITP ir EAKAS (elektroninė (atstuminė) kelių apmokestinimo sistema, toliau – *e.tolling* sistema). Kelių transporto infrastruktūros srityje finansinę grąžą gali generuoti tik *e.tolling* sistema, tačiau šių pajamų neužtenka infrastruktūros plėtros finansavimui. LAKD negali naudotis skoliniu finansavimu, nes kiti planuojami įgyvendinti projektai negeneruoja finansinės grąžos;

- savivaldybės iki šiol investicijas daugiausiai finansavo KPPP ir ES SF lėšomis. Savivaldybės yra suinteresuotos pritraukti lėšas ir kitais būdais, pavyzdžiui, organizuojant VPSP projektus¹³ ar skolinantis iš TFI ar planuojamų sukurti FP¹⁴;
- PKPD ir institucijos, atsakingos už dvigubos paskirties projektus (kelių transporto srityje už dvigubos paskirties projektų įgyvendinimą yra atsakingi LAKD ir Susisiekimo ministerija) bus (iš dalies) finansuojami valstybės biudžeto arba EITP lėšomis.

4.2.1.1 ES fondų investicijos

2021–2027 m. ES fondų investicijų programoje kelių transporto infrastruktūrai planuojama skirti 338,99 mln. Eur. Planuojamomis investicijomis bus siekiama spręsti šiuos pagrindinius kelių transporto infrastruktūros srityje esančius iššūkius:

- patobulinti projektinius TEN–T kelių techninius parametrus, kurie tenkintų kelių transporto apkrovimo reikalavimus, užtikrintų tinkamą TEN–T pralaidumą ir eismo saugumą;
- prisidėti prie geresnio miesto ir kaimo vietovių junglumo gerinant transporto tinklo infrastruktūros techninius parametrus ir įdiegiant saugaus eismo inžinerinę infrastruktūrą bei gerinant susisiekimą bevariklinėmis TP.

1-oje Tiriamojoje srityje investicijos bus nukreiptos į:

- prioritetinių TEN–T kelių ruožų, kaip numatyta Lietuvos transporto infrastruktūros plėtros iki 2030 m. plane (toliau – LTIPP) projektų iki 2030 m. sąrašė, modernizavimą ir plėtrą, drauge diegiant ITS ir eismo saugumo ir aplinkosaugos priemones (pagal 3.1 konkretų uždavinį);
- valstybinės reikšmės kelių tobulinimą ir rekonstravimą, kartu diegiant ITS (pagal 3.2 konkretų uždavinį);
- dviračių ir pėsčiųjų infrastruktūros įrengimą šalia valstybinės reikšmės kelių (pagal 3.2 konkretų uždavinį).

Preliminarus 2021–2027 m. ES fondų investicijų programos išteklių suskirstymas pagal intervencinių priemonių sritis pateiktas lentelėje žemiau.

Lentelė 18 2021–2027 m. ES fondų investicijų programos išteklių suskirstymas pagal intervencinių priemonių sritis

Konkretus uždavinys pagal 2021–2027 metų ES fondų investicijų programą	Fondas	Regiono kategorija	Intervencijų priemonių sritis	Suma, mln. Eur
3.1	ERPF	Vidurio ir vakarų Lietuvos (toliau – VVL) regionas	Rekonstruoti ar modernizuoti greitkeliai ir keliai – TEN–T pagrindinis tinklas	238,80
	SaF	Visa Lietuva	Rekonstruoti ar modernizuoti greitkeliai ir keliai – TEN–T visuotinis tinklas	
			Transporto skaitmeninimas: keliai	22,34
3.2	ERPF	VVL regionas	Dviračių infrastruktūra	25,00

¹³ Šiuo metu paskelbti du VPSP projektai: „Kaišiadorių rajono savivaldybės gatvių ir kelių infrastruktūros modernizavimas privačios partnerystės būdu“ ir „Gatvių infrastruktūros modernizavimas Tauragės mieste“.

¹⁴ Jeigu bus priimtas ir nuo 2023 m. sausio 1 d. įsigalios Lietuvos Respublikos fiskalinės sutarties įgyvendinimo konstitucinio įstatymo pakeitimo projektas (šiuo metu vertinamos pateiktos pastabos), kuriame numatoma taikyti didesnę lankstumą, vertinant savivaldybių biudžeto balanso taisyklę

Konkretus uždavinys pagal 2021–2027 metų ES fondų investicijų programą	Fondas	Regiono kategorija	Intervencijų priemonių sritis	Suma, mln. Eur
			Kiti rekonstruoti ar modernizuoti keliai (greitkeliai, nacionaliniai, regioniniai ar vietos keliai)	52,96
Iš viso:				338,99

Pastebėtina, kad didžiausia pažanga produkto rodiklio reikšmių pasiekimo atžvilgiu turėtų būti pasiekta jau iki 2024 m. (tarpinė produkto rodiklių reikšmė). Todėl daroma prielaida, kad didžioji dalis investicijų bus įgyvendinta pirmojoje 2021–2027 m. ES fondų investicijų programos laikotarpio pusėje.

2021–2027 m. ES fondų investicijų programoje numatyta, kad visos planuojamos skirti lėšos bus skiriamos dotacijos forma. FP taikymas nėra numatytas.

4.2.1.2 Klimato kaitos programos lėšos

Klimato kaitos programos (toliau – KKP) lėšomis finansuojamos šios sritys:

- energijos vartojimo efektyvumo didinimas (pavyzdžiui, daugiabučių namų modernizavimas, viešųjų pastatų modernizavimas, fizinių asmenų vieno ar dviejų butų gyvenamųjų namų modernizavimas);
- AEI panaudojimo skatinimas, aplinkai palankių technologijų diegimas (pavyzdžiui, biokuro katilų įrengimas, šilumos siurblių ar saulės jėgainių įrengimas);
- vystomojo bendradarbiavimo projektų įgyvendinimas besivystančiose šalyse, perduodant Lietuvos technologijas ir patirtį (pavyzdžiui, saulės elektrinių įrengimas Sakartvele, Malaizijoje, Malyje);
- visuomenės informavimas ir švietimas, mokslo tiriamųjų darbų, veiklos vykdytojų ir kitų asmenų konsultavimas ir mokymas;
- miškų atkūrimas ir įveisimas; informavimas, švietimas ir konsultavimas aktualiausiais klimato kaitos klausimais; prisitaikymo prie klimato kaitos pokyčių ir klimato kaitos padarinių švelninimo priemonių įgyvendinimas; Nacionalinės klimato kaitos valdymo politikos strategijos įgyvendinimo priemonių plano vykdymas; Programos lėšų administravimas ir ŠESD registro tvarkymo finansavimas; kitos klimato kaitos politikos veiksmingo valdymo priemonės.

Istoriškai, KKP lėšomis su bazine transporto infrastruktūra susiję projektai nebuvo finansuojami. Taip pat, vadovaujantis 2022 m. kovo 10 d. nutarimo projektu „Dėl 2022–2025 m. klimato kaitos programos ketverių metų investicijų plano patvirtinimo“, numatoma, kad investicijų panaudojimo sritys išliks panašios į viršuje išvardintas. Dėl to, numatoma, kad KKP lėšomis nei su 1–ąja Tiriamąja sritimi, nei su kitomis Tiriamosiomis sritimis susiję projektai finansuojami nebus.

4.2.1.3 Modernizavimo fondo lėšos

Modernizavimo fondas (toliau – MF) – viena iš galimybių Lietuvai užsitikrinti finansavimą klimato kaitai mažinti skirtoms investicijoms, siekiant sparčiau pereiti prie neutralios klimatui ekonomikos, modernizuojant energetines sistemas ir didinant energijos vartojimo efektyvumą.

MF įgyvendinimui rengiami įsakymai dėl nacionalinių finansavimo krypčių dviejų metų laikotarpiui. Nacionalinėse finansavimo kryptyse 2021–2022 m.¹⁵ numatyta, kad lėšos bus nukreiptos į kuro sąnaudų mažinimą žemės dirbimo sektoriuje, elektromobilių įsigijimo skatinimą, švaresnių gamybos technologijų diegimą pramonės įmonėse, viešųjų pastatų atnaujinimą ir žalią vandenilio gamybos pajėgumų plėtrą.

Atsižvelgiant į MF prioritetines investavimo kryptis, kaip apibrėžta MF projektų atrankos ir finansavimo tvarkos apraše, patvirtintame LRV nutarimu 2020 m. rugsėjo 30 d. Nr. 1059, numatoma, kad MF lėšomis nei su 1–ąja Tiriamąja sritimi, nei su kitomis Tiriamosiomis sritimis susiję projektai finansuojami nebus.

¹⁵ <https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/81523ae0058211ec9f09e7df20500045>

4.2.1.4 Europos ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo plano lėšos

EGADP investicijomis bus skatinama viešojo sektoriaus ir verslo kelių TP keisti į netaršias, kurti transporto priemonių įkrovimo ar pildymo infrastruktūrą visoje Lietuvoje. Šios investicijos yra nukreiptos į darnaus judumo ir susisiekimo sektoriaus inovacijų skatinimą (žr. I-ojo Fondo etapo ex-ante vertinimą). Finansavimas bazinės viešosios susisiekimo infrastruktūros atnaujinimui ir plėtrai iš EGADP lėšų numatytas tik 6-ajai Tiriamajai sričiai.

4.2.1.5 Valstybės biudžeto / nacionalinės lėšos, įskaitant KPPP lėšas

Kelių transporto infrastruktūros atnaujinimas ir plėtra didžiausia apimtimi finansuojami valstybės biudžeto / nacionalinėmis lėšomis. Vienas iš pagrindinių finansavimo šaltinių KPPP, kuris finansuojamas valstybės biudžeto lėšomis (įskaitant, lėšas iš sumokėtų ar išieškotų baudų už nustatyto greičio viršijimą ir kt.).

2021 m. KPPP lėšomis valstybinės ir vietinės reikšmės kelių tinklo plėtrai buvo skirta 416,41 mln. Eur. 2022 m. įsigaliojus atnaujintai Lietuvos kelių finansavimo sistemai, KPPP lėšos paskirstomos trijų metų laikotarpiui. Pagal 2022 m. vasario 23 d. LRV nutarimą Nr. 22-2612 „Dėl kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo lėšų naudojimo 2022–2024 metų sąmatos patvirtinimo“ skaičiuojama, kad šiuo laikotarpiu 1-ąją Tiriamąją sritį patenkančioms investicijoms bus skirta 1,29 mlrd. Eur. Informacija apie KPPP sąmatoje numatytas lėšas ir jų paskirtį nurodyta lentelėje žemiau.

Lentelė 19 KPPP lėšų suma, skirta 1-ajai Tiriamajai sričiai, 2022–2024 m.

Lėšų paskirtis	Skirta lėšų suma, mln. Eur		
	2022 m.	2023 m.	2024 m.
Valstybinės reikšmės kelių tinklui plėsti ir užtikrinti, kad šis tinklas veiktų	264,27	251,81	251,81
Valstybei svarbiems vietinės reikšmės kelių objektams finansuoti	161,33	155,03	155,03
Vietinės reikšmės keliams Birštono, Druskininkų, Palangos miesto ir Neringos savivaldybėse	3,26	3,14	3,14
Savivaldybių institucijų valdomiems vietinės reikšmės keliams	159,86	153,61	153,61
Iš viso:	588,72	563,59	563,59

Atsižvelgiant į KPPP sąmatas daroma prielaida, kad investicijų pasiūla kelių infrastruktūrai kasmet augs 0,46 proc. Šis koeficientas buvo pritaikytas apskaičiuavus metinį sudėtinį augimo koeficientą (CAGR) 2021–2024 m. laikotarpiu. Atitinkamai, skaičiuojama, kad kelių infrastruktūros plėtrai ir atnaujinimui 2021–2030 m. galėtų būti skirta 4,27 mlrd. Eur KPPP lėšų.

Pagal LAKD pateiktus duomenis, planuojama, kad KPPP lėšomis bus finansuojami projektai, kurių bendra vertė siekia 4,93 mlrd. Eur. KPPP lėšos turėtų būti skiriamos ir vietinės reikšmės kelių atnaujinimui ir plėtrai finansuoti (savivaldybėms). Visgi, vadovaujantis KPPP 2022–2024 m. sąmatomis ir aukščiau nurodytais skaičiavimais, daroma prielaida, kad LAKD nurodyta investicijų paklausa neturėtų būti patenkinta pilna apimtimi ir preliminariai sudarys 4,27 mlrd. Eur, iš kurių, dalis lėšų bus skiriama savivaldybėms.

Taip pat, valstybės biudžeto lėšomis bus ko-finansuojami ES fondų investicijomis finansuojami projektai¹⁶. Skaičiuojama, kad įgyvendinant ES fondų investicijų projektus valstybė apytiksliai prisidės 15 proc. bendros projekto vertės, t. y. apytiksliai 59,82 mln. Eur. Valstybės biudžeto lėšomis taip pat būtų siekiama ko-finansuoti 50 proc. dvigubos paskirties projektų vertės¹⁷, t. y. 239,45 mln. Eur.

Taip pat, 2021 m. LR finansų ministerija suteikė 34,80 mln. Eur paskolą LAKD. Ši paskola yra skirta naujai kelių apmokestinimo sistemai *e. tolling* diegti. Pagrindinės investicijos bus skirtos informacinės sistemos įrengimui ir papildomos kontrolės įrangos pirkimui.

¹⁶ Susisiekimo PP.

¹⁷ Dėl konkrečių sumų šiuo metu vyksta derybos.

Papildomai, PKPD duomenimis, 2021–2028 m. planuojama vykdyti pasienio kontrolės punktų modernizavimą ir plėtrą. Šio projekto įgyvendinimui būtų planuojama pritraukti 47,02 mln. Eur valstybės biudžeto lėšų¹⁸.

Apibendrinant, siekiama, kad valstybės biudžeto / nacionalinių lėšų suma 1–ajai Tiriamajai sričiai sudarytų 4.651,09 mln. Eur.

4.2.1.6 Privačios / nuosavos lėšos

Papildomai, kelių transporto infrastruktūros atnaujinimas ir plėtra gali būti finansuojama e. vinječių ir e. *tolling* lėšomis. LAKD teigimu, e. vinječių 2019 m. buvo parduota už 48,69 mln. Eur; 2020 m. – už 49,43 mln. Eur). Minėtos lėšos buvo skirtos kelių priežiūrai ir plėtrai. LAKD teigimu, 2023 m. įdiegus e. *tolling* sistemą, per metus bus surenkama iki 110 mln. Eur lėšų.

Atsižvelgiant į viršuje pateiktą informaciją, skaičiuojama, kad 10 m. perspektyvoje nuosavomis lėšomis į kelių infrastruktūros atnaujinimą ir plėtrą galėtų būti investuota 978,12 mln. Eur.

4.2.1.7 Kita tarptautinė finansinė parama

Kelių transporto infrastruktūra gali būti finansuojama EITP2 lėšomis. Dvigubos paskirties projektų kontekste numatyta, kad EITP2 lėšomis planuojama pritraukti iki 50 proc. visų suplanuotų projektų vertės, t. y. 239,45 mln. Eur, iš kurių vienam iš Via Baltica ruožo Marijampolė–Lietuvos / Lenkijos siena plėtrai jau buvo skirta 48,00 mln. Eur. Projektą planuojama įgyvendinti iki 2024 m. rugsėjo mėn.

Finansavimas kitų programų, tokių kaip *Horizon Europe* arba *COST (European Cooperation in Science and Technology)* yra galimas, tačiau kelių transporto infrastruktūros atnaujinimo ir plėtros srityje – mažai tikėtinas.

4.2.1.8 Tarptautinių finansų institucijų lėšos

Atliekant Vertinimą buvo išanalizuota keturių TFI (EIB, Europos rekonstrukcijos ir plėtros banko (toliau – ERPB), ŠIB ir Europos Tarybos vystymo banko (toliau – CEB)) viešai pateikiama informacija apie jų investicijų kryptis ir Lietuvoje bei kitose užsienio šalyse finansuotus projektus konkrečiose Tiriamosiose srityse (žr. prie kiekvienos Tiriamosios srities atskirai). Papildomai, buvo atlikti 4 interviu ir vykdyta papildoma komunikacija telefonu ir el. paštu su TFI atstovais, siekiant įvertinti potencialią investicijų pasiūlą 10 m. perspektyvoje.

TFI finansavimas transporto sektoriuje

TFI finansavimą projektams teikia vadovaujantis savo investavimo gairėmis, todėl kiekvienos iš minėtų institucijų finansavimas skiriasi tiek pagal siūlomas sąlygas, tiek pagal finansuojamas sritis. Standartinės sąlygos, kuriomis TFI finansuoja projektus nurodytos 7 priede.

Transporto sektorius patenka tarp prioritetinių visų nagrinėjamų TFI investavimo krypčių. TFI transporto sektoriuje finansuoja projektus, kurie:

- prisideda prie transporto saugumo;
- gerina susisiekimą ir transporto prieinamumą visuomenei;
- atitinka Paryžiaus klimato kaitos susitarimo tikslus;
- yra skirti diegti ar panaudoti inovatyvias technologijas.

Potencialiai investicijų pasiūla transporto sektoriuje yra didelė ir priklauso nuo projektų atsiperkamumo ir atitikties aukščiau nurodytiems kriterijams. Detali informacija apie kriterijus, kuriais vadovaujantis finansuojami transporto sektoriaus projektai, finansuojamos transporto sektoriaus sritys (investicijų kryptys) ir potenciali investicijų pasiūla visam transporto sektoriui pateikta 8 priede.

TFI finansavimas kelių transporto infrastruktūrai

Kelių transporto sektorius yra vienas iš prioritetinių transporto sub–sektorių, kuriuos finansuoja TFI. Visgi, kelių transporto infrastruktūros projektai dažnu atveju generuoja socialinę–ekonominę, o ne finansinę grąžą. Siekiant įvertinti kokius projektus (t. y. kas buvo galutiniai naudos gavėjai (toliau – GNG), kokio

¹⁸ Valstybės biudžeto asignavimai nėra galutiniai ir gali keistis.

dydžio finansavimas buvo skirtas ir pan.) finansuoja TFI, 9 priede pateikiami kelių transporto infrastruktūros sub-sektorius projektų pavyzdžiai.

Atlikus papildomą apklausą telefonu su TFI buvo pastebėta, kad EIB, ERPB ir ŠIB gali finansuoti kelių transporto infrastruktūros atnaujinimo ir plėtros projektus. Iki šiol EIB ir ERPB kelių transporto infrastruktūrai skyrė iki 40 proc. viso transporto sektoriui tenkančio finansavimo. Lietuvoje investicijų į kelių transporto infrastruktūrą beveik nebuvo¹⁹.

Siekiant pritraukti EIB, ERPB ar ŠIB finansavimą kelių transporto projektams Lietuvoje, reikalinga užtikrinti, kad projektai:

- generuoja finansinę arba ekonominę grąžą (angl. *bankable or economically viable*);
- yra tarptautinės svarbos.

Vadovaujantis interviu duomenimis, labiausiai tikėtina, kad Lietuvoje TFI finansavimas galėtų būti skiriamas TEN–T tinklo kelių atnaujinimui ir plėtrai.

Taip pat, buvo interviu metu buvo pastebėta, kad finansavimas kelių transporto infrastruktūros sektoriui galėtų būti suteikiamas tuo atveju, jeigu skolintųsi valstybė (LR finansų ministerija). Visgi, dėl vykdomos griežtos fiskalinės politikos ir įgyvendinamų valstybės skolos valdymo priemonių, valstybė gali nenorėti skolintis konkrečiam sektoriui ir taip padidinti valstybės skolą. Turint omenyje, kad vidutinė vienos valstybės paskolos sutarties iš TFI suma siekia 246,67 mln. Eur²⁰, daroma prielaida, kad didžiausia galima pasiskolinti suma galėtų siekti 250 mln. Eur.

4.2.1.9 Rizikos kapitalo fondų lėšos

Projektai, susiję su kelių transporto infrastruktūros atnaujinimu ir plėtra, tipiškai nėra finansuojami rizikos kapitalo lėšomis. Visgi, atliekant Analizę (žr. 8.5 skyrių) buvo pastebėta, kad į TEN–T reikalingą infrastruktūrą, įskaitant kelius, geležinkelio linijas, vidaus vandens kelius, jūrų uostus, oro uostus, geležinkelio ir kelių terminalus, gali investuoti Trijų jūrų fondas.

Bendra Trijų jūrų fondo vertė – 930 mln. Eur, iš kurių nuo jo veikimo pradžios (2015 m.) buvo investuota apie 50 proc. vertės. Atsižvelgiant į tai, kad Trijų jūrų iniciatyvoje dalyvauja 12 ES šalių, numatoma, kad investicijoms Lietuvoje tenkanti dalis yra sąlyginai nedidelė. Dėl to, investicijų pasiūlos vertinime didelės reikšmės neturi ir toliau skaitine reikšme nei 1–oje, nei kitose Tiriamosiose srityse nėra vertinama.

4.2.1.10 Privataus kapitalo fondų lėšos

Nepaisant to, kad privataus kapitalo fondai iki šiol turėjo mažai patirties investuojant į kelių transporto infrastruktūrą, privačių kapitalo fondų atstovai pastebėjo, kad investicijos į kelių susisiekimo infrastruktūros atnaujinimą ir plėtrą yra įdomios. Pastebėta, kad esminis tokių projektų finansavimo rodiklis – projekto finansinė grąža.

Apklausti respondentai pastebėjo, kad VSPS projektai yra aktualūs privataus kapitalo fondams dėl aiškaus pinigų srauto. Pastebėtina, kad fondams taip pat aktualūs savivaldybių lygmeniu įgyvendinami kelių transporto infrastruktūros atnaujinimo ir plėtros projektai.

Rinkoje buvo identifikuoti du fondai, kurie 10 m. perspektyvoje galėtų investuoti į kelių transporto infrastruktūrą – *BaltCap Infrastructure Fund* ir *Orion Infrastructure Fund*. Bendra investicijų suma privataus kapitalo fondų atstovų duomenimis kelių transporto infrastruktūros atnaujinimui ir plėtrai galėtų siekti 100 mln. Eur, jeigu projektai būtų įgyvendinami VPSP būdu (tokiu būdu įgyvendinami projektai galėtų generuoti fondų valdytojų tikėtiną kapitalo grąžą (angl. *expected return*)). Visgi, investicijų pasiūlos tikimybė yra sąlyginai nedidelė dėl: (i) didelių finansavimo išlaidų ir (ii) galimo investicijų į vieną projektą dydžio apribojimų, susijusių su konkrečiu fondo investicijų koncentracija. Dėl sąlyginai nedidelės šių investicijų tikimybės, minėti 100 mln. Eur į investicijų pasiūlą nėra įtraukti.

¹⁹ CEB interviu metu pastebėjo, kad kelių transporto infrastruktūros sektoriuje buvo suteikę paskolas Vilniaus ir Kauno m. savivaldybėms, kurios finansavo įvairias veiklas, įskaitant kelių atnaujinimą (maža apimtimi)

²⁰ <https://finmin.lrv.lt/lt/veiklos-sritys/valstybes-skolos-valdymas/kitos-skolinimosi-priemones-garantijos>

4.2.1.11 Kredito įstaigų lėšos

Interviu metu, kredito įstaigų atstovai nurodė, kad kelių transporto infrastruktūros sektoriaus projektus matytų kaip galimus finansuoti kredito įstaigų lėšomis. Visgi, respondentai pastebėjo, kad iki šiol kelių transporto infrastruktūros atnaujinimo ir plėtros projektų nėra finansavę.

Respondentai pastebėjo, kad kredito įstaigų lėšos yra tikėtinos tik tuo atveju, jeigu projektai būtų atsiperkantys. Pagrindinė sąlyga kelių infrastruktūros veiklų atsiperkamumui – konkrečiomis investicijomis generuojamas pinigų srautas.

Nepaisant to, kad kredito įstaigų atstovai minėjo galimą investicijų pasiūlą kelių transporto infrastruktūros projektams, daroma prielaida, kad investicijų pasiūla iš kredito įstaigų nėra galima, nebent projektai būtų įgyvendinami VPSP būdu.

4.2.2 Geležinkelių infrastruktūra ir geležinkelių paslaugų įrenginiai

4.2.2.1 ES fondų investicijos

2021–2027 m. ES fondų investicijų programoje geležinkelių infrastruktūrai ir geležinkelių paslaugų įrenginiams įsigyti planuojama skirti 159,55 mln. Eur (pagal 3.1 konkretų uždavinį). Investicijomis planuojama:

- tobulinti pagrindinių geležinkelių linijų infrastruktūrą, modernizuojant esamą geležinkelių kontaktinį tinklą, diegti ir modernizuoti informavimo, kontrolės, stebėsenos ir eismo saugumą užtikrinančias skaitmenines sistemas;
- įrengti eismo saugos ir triukšmo mažinimo priemones geležinkelių tinkle;
- rekonstruoti peronus geležinkelių stotyse, taikant universalus dizaino principus.

Preliminarus 2021–2027 m. ES fondų investicijų programos išteklių suskirstymas pagal intervencinių priemonių sritis pateiktas lentelėje žemiau.

Lentelė 20 2021–2027 m. ES fondų investicijų programos išteklių suskirstymas pagal intervencinių priemonių sritis

Fondas	Regiono kategorija	Intervencijų priemonių sritis	Suma, mln. Eur
SaF	Visa Lietuva	Rekonstruoti ar modernizuoti geležinkeliai – TEN-T pagrindinis tinklas	142,41
		Rekonstruoti ar modernizuoti geležinkeliai – TEN-T visuotinis tinklas	
		Transporto skaitmeninimas: geležinkeliai	14,82
		Daugiarūšis transportas (TEN-T)	2,32
Iš viso:			159,55

Prie 2-osios Tiriamosios srities priskiriamos investicijos, kurios yra skirtos daugiarūšio vežimo jungčių sąveikos efektyvumui tobulinti, t. y. Kauno intermodalinio terminalo modernizavimui, pritaikant jį puspriekabių perkėlimui iš kelių transporto į geležinkelių transportą.

Atsižvelgiant į tai, kad 2021–2027 m. ES fondų investicijų programoje numatytos produkto rodiklių siektinos reikšmės (2029 m.) yra daug didesnės nei tarpinės (2024 m.), daroma prielaida, kad didžioji dalis investicijų bus įgyvendinama antroje 2021–2027 metų ES fondų investicijų programos laikotarpio pusėje.

Numatytas lėšas planuojama skirti dotacijų forma.

4.2.2.2 Klimato kaitos programos lėšos

Geležinkelių infrastruktūra ir geležinkelių paslaugų įrenginiai nepatenka po apibrėžtomis KKP investicijų panaudojimo sritimis, todėl numatoma, kad KKP lėšomis su 2-ąja Tiriamąja sritimi susiję projektai nebus finansuojami.

4.2.2.3 Modernizavimo fondo lėšos

Geležinkelių infrastruktūra ir geležinkelių paslaugų įrenginiai nepatenka po prioritetinėmis MF investavimo kryptimi, todėl numatoma, kad MF lėšomis su 2–ąja Tiriamąja sritimi susiję projektai nebus finansuojami.

4.2.2.4 Kita tarptautinė finansinė parama

Susisiekimo PP ir 2021–2027 m. ES fondų investicijų programoje numatyta, kad tolesnei geležinkelių infrastruktūros plėtrai bus siekiama gauti finansavimą pagal EITP2. Šiomis lėšomis planuojama finansuoti ES transporto TEN–T tinklo prioritetinį projektą Rail Baltica. Šio projekto įgyvendinimui planuojama skirti 437,00 mln. Eur. Šis projektas bus ko–finansuojamas biudžeto lėšomis, kaip nurodyta apačioje.

Dvigubos paskirties projektui – geležinkelio krovos aikštelės Palemone statyba – įgyvendinimui finansuoti EITP lėšomis buvo skirta 13,28 mln. Eur. Projektą planuojama įgyvendinti iki 2026 m. pabaigos.

4.2.2.5 Valstybės biudžeto lėšos

Norint įgyvendinti projektus, finansuojamus EITP2 lėšomis, taip pat reikalingas ko–finansavimas. Susisiekimo PP nurodyta, kad valstybės biudžeto lėšomis būtų siekiama finansuoti 77,17 mln. Eur. Rail Baltica projekto vertės.

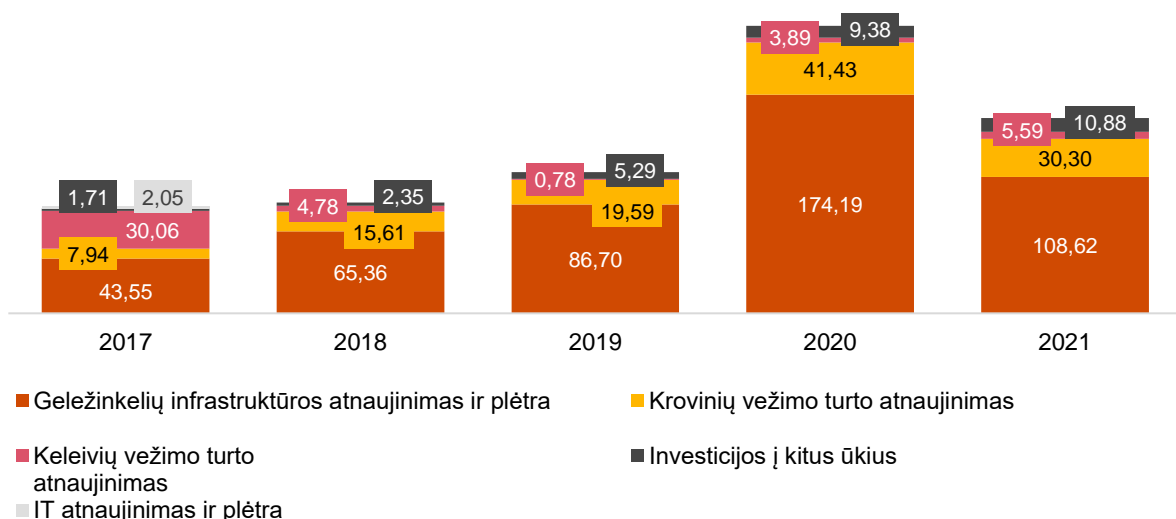
Taip pat, darbinių sesijų su Lietuvos geležinkelių grupės atstovais buvo pastebėta, kad alternatyviais degalais varomų traukinių įsigijimui LTG Link, AB turėtų gauti paskolą iš TFI. Visgi, buvo pastebėta, kad alternatyviai šiam projektui finansavimas galėtų būti suteikiamas ir iš LR finansų ministerijos, jai perskolinant EIB lėšas. Atsižvelgiant į tai, 2–oje Tiriamojoje srityje veikiantiems ūkio subjektams galėtų būti papildomai prieinama dar 200 mln. Eur. valstybės biudžeto lėšų.

Iš viso, valstybės biudžeto lėšų suma 2–oje Tiriamojoje srityje galėtų siekti 277,17 mln. Eur.

4.2.2.6 Privačios / nuosavos lėšos

Siekiant įvertinti potencialų privačių lėšų indėlį į projektus, buvo atlikta 2017–2021 m. AB „Lietuvos geležinkeliai“ atliktų investicijų analizė. Atlikus analizę, pastebėta, kad per 2017–2020 m. bendra investicijų suma augo. 2021 m. matomas bendros investicijų sumos sumažėjimas. 2017–2020 m. įmonės nuosavų investicijų dalis vidutiniškai sudarė 68,9 proc. bendros investicijų vertės.

Didžioji dalis investicijų buvo nukreipta į geležinkelių infrastruktūros atnaujinimą ir plėtrą. Mažesnioji dalis investicijų teko krovinių ir keleivių sektoriams (žr. paveikslą žemiau).



Paveikslas 14 Lietuvos geležinkeliai, AB investicijos 2017–2021 m.

Atsižvelgiant į istorinius duomenis, galima daryti prielaidą, kad dalis didžioji dalis (vidutiniškai 68,9 proc.) investicijų, kaip ir iki šiol, bus finansuojama nuosavomis lėšomis. Pagal investicijų poreikį, kaip aprašyta 3.2.2 skyriuje, matoma, kad didžioji dalis investicijų ir toliau bus reikalinga geležinkelių infrastruktūros atnaujinimui ir plėtrai bei krovinių vežimo turto atnaujinimui.

Įtempta geopolitinė situacija ypač paveikė geležinkelių sektorių. Visų AB „Lietuvos geležinkeliai“ grupės įmonės atstovaujantys asmenys (ypač, LTG Cargo, AB ir LTG Infra, AB) pastebėjo, kad geopolitinė situacija turėjo esminės įtakos įmonių finansams ir iš esmės pakeitė suplanuotus investicijų projektus. Dėl didelio geopolitinės situacijos poveikio geležinkelių sub–sektoriui daroma prielaida, kad artimiausius 3 m. AB „Lietuvos geležinkeliai“ į infrastruktūros atnaujinimo ir plėtros projektus investuos maža apimti (iki 20 mln. Eur per metus). Vėliau, investicijų apimtis nuosavomis lėšomis sugrįš į 2020 m. lygį.

Apibendrinant, skaičiuojama, kad 10 m. perspektyvoje į geležinkelių infrastruktūrą ir geležinkelių paslaugų įrenginių įsigijimą bus investuota 638,11 mln. Eur.

4.2.2.7 Tarptautinių finansų institucijų lėšos

Geležinkelių infrastruktūra ir geležinkelių paslaugų įrenginiai yra didžiausia apimtimi finansuojamų bazinės infrastruktūros susisiekimo sektoriuje projektų (žr. 8 priedą). 9 priede pateikiami TFI finansuojamų geležinkelių infrastruktūros sub–sektoriaus projektų pavyzdžiai.

Atlikus anksčiau finansuotų projektų analizę galima pastebėti, kad:

- EIB finansavimas geležinkelių infrastruktūrai tolygiai auga: 2011–2020 m. šiam sektoriui skirtos paskolos sudarė 39,60 mlrd. Eur²¹, iš kurių 4,50 mlrd. Eur buvo skirta vien tik 2020 m. 2021 m. EIB taip pat įsteigė Žaliųjų geležinkeliams skirtų investicijų platformą (angl. *Green Rail Investment Platform*), sieksiančią skatinti geležinkelių sektoriaus atsigavimą po pandemijos, augimą, inovacijų diegimą ir elektrifikaciją. Viena iš svarbiausių EIB geležinkelių sektoriaus finansavimo krypčių yra riedmenys, kuriems skirtų paskolų dalis augo nuo 36 proc. 2016 m. iki 60 proc. 2020 m.²⁰.
- ERPB išskiria geležinkelius kaip vieną iš svarbiausių finansuojamų sektorių Europos Tarybos plėtros banko šalyse narėse, tuo tarpu ir Lietuvoje. ERPB numato šias pagrindines geležinkelių infrastruktūros finansavimo kryptis²²:
 - nacionalinio ir regioninio geležinkelių tinklo plėtra;
 - TEN–T tinklo vystymas;
 - riedmenų bei traukinių atnaujinimas.
- ŠIB taip pat yra finansavęs 5 geležinkelių struktūros projektus Lietuvoje per pastaruosius 11 m. ir, vadovaujantis atlikto interviu duomenimis, yra linkęs toliau finansuoti tokio pobūdžio projektus.

Apibendrinant, geležinkelių infrastruktūra yra viena pagrindinių planuojamų finansuoti transporto sektoriaus sričių, kuriai skiriamas finansavimas pastaraisiais metais nuolat augo, o finansavimo apimtys gali būti dar didesnės.

Vadovaujantis atliktų interviu duomenimis, geležinkelių infrastruktūrai Lietuvoje šios institucijos galėtų skirti finansavimą, jei projektai yra:

- generuojantys finansinę grąžą;
- susiję su tvarumu ir geležinkelių elektrifikavimu;
- susiję su riedmenų atnaujinimu.

Interviu su TFI metu buvo pastebėta, kad geležinkelių sub–sektorius yra vienas iš prioritetinių, todėl finansavimas projektams gali būti teikiamas tokia apimtimi, kokia galėtų būti užtikrinamas paskolų aptarnavimas. Siekiant įvertinti, kokia apimtimi Lietuvos geležinkelių grupės įmonės galėtų skolintis iš TFI, ekspertiniu vertinimu buvo atliktas skolinimosi potencialo, atsižvelgiant į esamus įsipareigojimus, vertinimas²³. Skaičiuojama, kad TFI Lietuvos geležinkelių grupės įmonėms galėtų paskolinti ~833,00 mln. Eur²⁴.

4.2.2.8 Rizikos kapitalo fondų lėšos

Atliekant investicijų pasiūlos analizę buvo nustatyta, kad investicijų pasiūla geležinkelių infrastruktūros ir geležinkelių paslaugų įrenginių atnaujinimui ir plėtrai galima iš 4.2.1.10 skyriuje minėto Trijų jūrų fondo.

²¹ EIB Platforma žaliuosius geležinkelių investicijoms (angl. *Green Rail Investment Platform*)

²² 2019–2024 m. ERPB strategija transporto sektoriui. Patvirtinta ERPB valdybos, 2019 m. spalio 30 d.

²³ Skolinimosi potencialas buvo įvertintas ekspertiniu vertinimu atsižvelgiant į Lietuvos geležinkeliai, AB keliamus finansinius rodiklius (metinis grynosios skolos santykis su koreguota EBITDA)

²⁴ Įskaitant 209 mln. Eur paskolą alternatyviais degalais varomų traukinių įsigijimui, kurią LTG Link, AB teigimu įmonė turėtų gauti

Visgi, dėl 4.2.1.10 skyriuje nurodytų priežasčių, investicijų pasiūlos vertinime potencialios Trijų jūrų fondo investicijos didelės reikšmės neturi ir toliau skaitine reikšme nėra vertinamos.

4.2.2.9 Privataus kapitalo fondų lėšos

Privataus kapitalo fondai iki šiol neturėjo patirties investuojant į geležinkelių infrastruktūros projektus. Visgi, privačių kapitalo fondų atstovai pastebėjo, kad investicijos į geležinkelių sub-sektorių yra aktualios.

Atlikus interviu, buvo identifikuotas vienas fondas, kuris 10 m. perspektyvoje galėtų investuoti į geležinkelių infrastruktūros atnaujinimą ir plėtrą bei geležinkelių paslaugų įrenginių įsigijimą – *BaltCap Infrastructure Fund*. Bendra investicijų pasiūla privataus kapitalo fondų atstovų duomenimis geležinkelių infrastruktūros atnaujinimui ir plėtrai bei geležinkelių paslaugų įrenginių įsigijimui galėtų siekti 100 mln. Eur, jeigu projektai būtų įgyvendinami VPSP būdu (tokiu būdu įgyvendinami projektai galėtų generuoti fondų valdytojų tikėtiną kapitalo grąžą (angl. *expected return*)). Visgi, investicijų pasiūlos tikimybė yra sąlyginai nedidelė dėl: (i) didelių finansavimo išlaidų; (ii) galimo investicijų į vieną projektą dydžio apribojimų, susijusių su konkrečiau fondo investicijų koncentracija; ir (iii) galimai nepatrauklių įmonės finansinių rodiklių. Dėl sąlyginai nedidelės šių investicijų tikimybės, minėti 100 mln. Eur į investicijų pasiūlą nėra įtraukti.

4.2.2.10 Kredito įstaigų lėšos

Kredito įstaigos pastebėjo, kad finansavimo suteikimas 2-oje Tiriemojoje srityje veikiantiems ūkio subjektams yra galimas ir bus prieinamas. Turint omenyje, kad viena iš kredito įstaigų bendrą finansavimą visiems transporto sub-sektoriams numatė iki 500 mln. Eur, o geležinkelių sektorių – kaip vieną iš prioritetinių, daroma prielaida, kad bendra investicijų pasiūla gali siekti 200 mln. Eur ir daugiau.

Visgi, ūkio subjektai, veikiantys 2-oje Tiriemojoje srityje nemato poreikio kreiptis į kredito įstaigas dėl, lyginant su TFI finansavimu, nepatrauklių skolinimosi sąlygų. Todėl daroma prielaida, kad investicijų pasiūla iš kredito įstaigų yra galima, tačiau mažai tikėtina, kad 10 m. perspektyvoje materializuosis.

4.2.3 Jūrų uosto infrastruktūra

4.2.3.1 ES fondų investicijos

2021–2027 m. ES fondų investicijų programoje jūrų uosto infrastruktūrai atnaujinimo ir plėtros veikloms skirti lėšų nenumatyta.

4.2.3.2 Klimato kaitos programos lėšos

Jūrų uosto infrastruktūros atnaujinimas ir plėtra nepatenka po apibrėžtomis KKP investicijų panaudojimo sritimis, todėl numatoma, kad KKP lėšomis su 3-iaja Tiriama sritimi susiję projektai nebus finansuojami.

4.2.3.3 Modernizavimo fondo lėšos

Jūrų uosto infrastruktūros atnaujinimas ir plėtra nepatenka po prioritetinėmis MF investavimo kryptimi, todėl numatoma, kad MF lėšomis su 3-iaja Tiriama sritimi susiję projektai nebus finansuojami.

4.2.3.4 Europos ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo plano lėšos

Finansavimas jūrų uostų infrastruktūros atnaujinimui ir plėtrai iš EGADP lėšų nenumatytas.

4.2.3.5 Valstybės biudžeto / nacionalinės lėšos

Susisiekimo PP valstybės biudžeto / nacionalinių lėšų jūrų uosto infrastruktūros projektams įgyvendinti nėra numatyta. Visgi, jeigu būtų įgyvendinamas pietų aplinkkelio projektas (įskaitant privažiavimą prie jūrų uosto), skaičiuojama, kad dalį lėšų, t. y. 15 proc. projekto vertės²⁵ (15 mln. Eur), jo statybai galėtų skirti savivaldybė.

Taip pat, valstybės biudžeto lėšas būtų siekiama pritraukti dvigubos paskirties projektų įgyvendinimui finansuoti²⁶. Būtų planuojama, kad šių investicijų vertė iš valstybės biudžeto lėšų siektų 28,1 mln. Eur.

²⁵ Prielaida daroma atsižvelgiant į įprastą nuosavo indėlio dydį kreipiantis dėl skolos finansavimo.

²⁶ Dėl konkrečių sumų šiuo metu vyksta derybos.

4.2.3.6 Privačios / nuosavos lėšos

KVJUD nuosavomis lėšomis planuoja ko–finansuoti dalį planuojamų įgyvendinti projektų, pavyzdžiui:

- Pietinės uosto dalies plėtra, infrastruktūros įrengimas, gilinimas ir teritorijos suformavimas yra vienas iš prioritetinių KVJUD planuojamų projektų. KVJUD šio projekto įgyvendinimą planuoja iš dalies įgyvendinti nuosavomis lėšomis. Tikslią nuosavų lėšų sumą šiuo metu sudėtinga įvertinti dėl neaiškios projekto finansavimo struktūros²⁷;
- Klaipėdos uosto laivybos kanalo gilinimo projektui KVJUD galėtų skirti 15 proc. viso projekto vertės, t. y. 51,75 mln. Eur. Interviu metu buvo pastebėta, kad numatytas projektas negeneruoja finansinės grąžos, todėl jo įgyvendinimas ir nuosavų lėšų dalis nėra garantuota.

Apibendrinant, tikėtina, kad nuosavomis lėšomis galėtų būti finansuojama ne mažiau 51,75 mln. Eur suplanuotų investicijų.

4.2.3.7 Kita tarptautinė finansinė parama

Planuojama, kad dvigubo pritaikymo jūrų uosto infrastruktūros atnaujinimo ir plėtros projektai galėtų būti iš dalies finansuojami EITP2 lėšomis. Karinio mobilumo kontekste numatyta, kad EITP2 lėšomis bus pritraukti 28,10 mln. Eur. Šiomis lėšomis planuojama iš dalies finansuoti du projektus: naujo kruizinių laivų terminalo statybą ir krantinių Nr. 146–147 rekonstrukciją (ro–ro terminalas).

Taip pat, KVJUD tikėtusi pritraukti didelio intensyvumo subsidiją²⁸ Klaipėdos uosto laivybos kanalo gilinimo projektui įgyvendinti (projektas negeneruoja grąžos arba generuoja iš dalies). Atsižvelgiant į tai, kad EITP lėšomis gali būti finansuojama iki 50 proc. projekto vertės (172,50 mln. Eur). Visgi, ši suma nėra įskaičiuota į bendrą investicijų pasiūlą, nes šiuo metu nėra aišku: (i) pagal kokį kvietimą KVJUD galėtų teikti paraišką EITP finansavimui gauti; (ii) EITP kvietimai yra ypač konkurencingi, todėl nėra garantuota, kad KVJUD šį finansavimą gaus.

4.2.3.8 Tarptautinių finansų institucijų lėšos

Interviu metu su TFI buvo pastebėta, kad jūrų uosto infrastruktūra gali būti ko–finansuojama EIB, ERPB ir ŠIB lėšomis. CEB investicijų, susijusių su jūrų uostų infrastruktūros atnaujinimu ir plėtra, nefinansuoja dėl to, nes investicijos tiesiogiai nesukuria socialinio poveikio. TFI finansuoto jūrų uosto infrastruktūros sub–sektoriaus projekto pavyzdys Italijoje yra pateikiamas 9 priede.

Jūrų uosto infrastruktūros atnaujinimo ir plėtros projektai iki šiol buvo finansuojami TFI lėšomis. 2020 m. KVJUD pasirašė paskolos sutartį su ŠIB dėl 68 mln. Eur investicijų į uosto krantinių rekonstrukciją. Projekte numatyta išplėsti krantines ir pagilinti laivybos kanalą, kad į uostą būtų galima priimti didesnius laivus. Bendra projekto vertė siekia 136 mln. Eur. Projektas planuojamas įgyvendinti iki 2023 m. pabaigos. Minėtam projektui įgyvendinti skirta ŠIB paskola nėra įskaičiuota į investicijų pasiūlą, nes investicijos buvo gautos, siekiant ko–finansuoti 2014–2020 m. ES fondų investicijų veiksmų programos lėšomis finansuojamą projektą.

KVJUD, atsakingas už bazinės jūrų uosto infrastruktūros valdymą, turi galimybes skolintis iš TFI, tačiau skolinimasis yra iš dalies apribojamas kitomis paskolų sutartimis ir jų sąlygomis, tokiomis kaip nuosavo kapitalo rodiklis turi būti ne mažesnis nei 40 proc. ir grynosios skolos ir EBITDA santykis neturi viršyti 5:1.

Į TFI galėtų būti kreipiamasi dėl ko–finansavimo pietinės uosto dalies plėtrai, infrastruktūros įrengimui, gilinimui ir teritorijos suformavimui. Atsižvelgiant į tai, kad planuojamos investicijos generuoja grąžą bei įvertinus TFI finansavimo sąlygas (kaip nurodyta 7 priede), daroma prielaida, kad investicijų pasiūla iš TFI galėtų siekti iki 204,20 mln. Eur.

4.2.3.9 Rizikos kapitalo fondų lėšos

Atliekant investicijų pasiūlos analizę buvo nustatyta, kad investicijų pasiūla jūrų uosto infrastruktūros atnaujinimui ir plėtrai galima iš 4.2.1.10 skyriuje minėto Trijų jūrų fondo. Visgi, dėl 4.2.1.10 skyriuje nurodytų priežasčių, investicijų pasiūlos vertinime potencialios Trijų jūrų fondo investicijos didelės reikšmės neturi ir toliau skaitine reikšme nėra vertinamos.

²⁷ Planuojama atlikti studija dėl projekto finansavimo struktūros, t. y. bus vertinamos alternatyvos dėl VPSP projektų įgyvendinimo, operatoriaus atlikti krovo darbus pritraukimo ir pan.

²⁸ Konkretus EITP veiksmas / priemonė nėra aiški, o šis finansavimo šaltinis yra numatomas vidutinėje ar ilgalaikėje perspektyvoje

4.2.3.10 Privataus kapitalo fondų lėšos

Privataus kapitalo fondai iki šiol neturėjo patirties investuojant į jūrų uosto infrastruktūrą. Visgi, privačių kapitalo fondų atstovai pastebėjo, kad investicijos į jūrų uosto, kaip ir kitų Tiriamųjų sričių, infrastruktūrą yra aktualios.

Rinkoje buvo identifikuotas vienas privataus kapitalo fondas, kuris 10 m. perspektyvoje galėtų investuoti į jūrų uosto infrastruktūrą – *BaltCap Infrastructure Fund*. Bendra investicijų suma privataus kapitalo fondų atstovų duomenimis jūrų uosto infrastruktūros atnaujinimui ir plėtrai galėtų siekti 100 mln. Eur, jeigu projektai būtų įgyvendinami VPSP būdu. Siekiant užtikrinti investicijų paklausos prieinamumą, reikalinga: (i) sukurti įstatyminę bazę (tikslinti LR KVJU įstatymą) dėl galimybės įgyvendinti projektus VPSP būdu (*build–operate–transfer*) ir (ii) užtikrinti, kad tokiu būdu įgyvendinami projektai generuoja fondų valdytojų tikėtiną kapitalo grąžą (angl. *expected return*). Visgi, net ir įgyvendinus šias sąlygas, tikimybė, kad privataus kapitalo fondai investuos į jūrų uosto infrastruktūrą yra sąlyginai nedidelė dėl: (i) didelių finansavimo išlaidų ir (ii) galimo investicijų į vieną projektą dydžio apribojimų, susijusių su konkretaus fondo investicijų koncentracija. Dėl sąlyginai nedidelės šių investicijų tikimybės, minėti 100 mln. Eur į investicijų pasiūlą nėra įtraukti.

4.2.3.11 Kredito įstaigų lėšos

Kredito įstaigų atstovai pastebėjo, kad patirties finansuojant bazinę jūrų uosto infrastruktūrą neturi. Iki šiol, kredito įstaigos finansavo tik uosto suprastruktūros valdytojus ir bazinės infrastruktūros naudotojus, t. y. privačius ūkio subjektus.

Investicijų pasiūla iš kredito įstaigų lėšų yra galima, tačiau mažai tikėtina, kad bazinės jūrų uosto infrastruktūros valdytojai kreipsis į kredito įstaigas dėl finansavimo.

4.2.4 Vidaus vandenų susisiekimo infrastruktūra

4.2.4.1 ES fondų investicijos

2021–2027 m. ES fondų investicijų programoje vidaus vandenų susisiekimo infrastruktūros atnaujinimo ir plėtos veikloms skirti lėšų nenumatyta.

4.2.4.2 Klimato kaitos programos lėšos

Vidaus vandenų susisiekimo infrastruktūros atnaujinimas ir plėtra nepatenka po apibrėžtomis KKP investicijų panaudojimo sritimis, todėl numatoma, kad KKP lėšomis su 4–ąja Tiriamąja sritimi susiję projektai finansuojami nebus.

4.2.4.3 Modernizavimo fondo lėšos

Vidaus vandenų susisiekimo infrastruktūros atnaujinimas ir plėtra nepatenka po prioritetinėmis MF investavimo kryptimi, todėl numatoma, kad MF lėšomis su 4–ąja Tiriamąja sritimi susiję projektai finansuojami nebus.

4.2.4.4 Europos ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo plano lėšos

Finansavimas vidaus vandenų susisiekimo infrastruktūros atnaujinimui ir plėtrai iš EGADP lėšų nenumatytas.

4.2.4.5 Valstybės biudžeto / nacionalinės lėšos

Susisiekimo PP valstybės biudžeto / nacionalinių lėšų vidaus vandenų susisiekimo infrastruktūros projektams įgyvendinti nėra numatyta.

4.2.4.6 Privačios / nuosavos lėšos

Planuojami finansuoti projektai gali būti ko–finansuojami nuosavomis įmonių lėšomis:

- Smiltynės perkėla, AB teigimu, įmonė nuosavomis lėšomis gali finansuoti dalį projektų įgyvendinimui reikalingų investicijų. Įvertinus projektų sąrašą ir numatomus pasitelkti finansavimo šaltinius, daroma

prielaida, kad Smiltynės perkėla, AB nuosavomis lėšomis prie projektų įgyvendinimo galėtų prisidėti iki 5,80 mln. Eur²⁹;

- VVKD šiuo metu negali finansuoti projektų nuosavomis lėšomis. Visgi, interviu metu buvo pastebėta, kad jeigu krovinių gabenimas būtų perleidžiamas VVKD atsakomybei, generuojamas pajamų srautas leistų VVKD prisidėti prie projektų įgyvendinimo.

Apibendrinant, įvertinus VVKD finansinės atskaitomybės duomenis, daroma konservatyvi prielaida, kad prie projektų įgyvendinimo nuosavomis lėšomis galės prisidėti tik Smiltynės perkėla, AB, todėl investicijų paklausa 4-oje Tiriamojoje srityje nuosavomis lėšomis sudarys 5,80 mln. Eur. Pastebėtina, kad pasikeitus finansinei situacijai VVKD, privačių / nuosavų lėšų pasiūla turėtų būti įvertinta iš naujo.

4.2.4.7 Rizikos kapitalo fondų lėšos

Atliekant investicijų pasiūlos analizę buvo nustatyta, kad investicijų pasiūla vidaus vandenų susisiekimo infrastruktūros atnaujinimui ir plėtrai galima iš 4.2.1.10 skyriuje minėto Trijų jūrų fondo. Visgi, dėl 4.2.1.10 skyriuje nurodytų priežasčių, investicijų pasiūlos vertinime potencialios Trijų jūrų fondo investicijos didelės reikšmės neturi ir toliau skaitine reikšme nėra vertinamos.

4.2.4.8 Kita tarptautinė finansinė parama

VVKD atstovai interviu metu pažymėjo, kad elektrinių stūmukų įsigijimui planuoja kreiptis subsidijos į EITP2. Pastebėtina, kad elektrinių stūmukų įsigijimas patenka po Fondo 1-ojo etapo veiklomis (darnus judumas ir inovacijos), todėl potencialiai prieinama investicijų suma šiame Vertinime nėra įtraukiama.

4.2.4.9 Tarptautinių finansų institucijų lėšos

Vidaus vandenų susisiekimo infrastruktūros projektai gali būti finansuojami TFI lėšomis. Kaip ir kitose Tiriamosiose srityse, tikėtina, kad potencialūs finansuotojai galėtų būti – EIB, EBRD ir ŠIB. Atsižvelgiant į planuojamus įgyvendinti projektus vidaus vandenų susisiekimo infrastruktūrai plėsti ir potencialiai generuojamą grąžą bei standartines TFI investavimo sąlygas, numatoma, kad TFI finansavimas šioje Tiriamojoje srityje galėtų siekti 8 mln. Eur³⁰.

4.2.4.10 Privataus kapitalo fondų lėšos

Interviu metu, privataus kapitalo fondų atstovai pažymėjo, kad lėšų finansuoti vidaus vandenų susisiekimo infrastruktūrai turėtų. *BaltCap Infrastructure Fund* įvardino, kad potenciali investicijų pasiūla vidaus vandenų susisiekimo sub-sektoriuje galėtų siekti 100 mln. Eur. Visgi, įvertinus privataus kapitalo fondų grąžos poreikį (nemažiau 10 proc.) ir tai, kad didžioji dalis planuojamų vidaus vandenų susisiekimo infrastruktūros projektų negeneruoja grąžos³¹, daroma prielaida, kad privataus kapitalo fondų lėšos 4-oje Tiriamojoje srityje nebus prieinamos.

4.2.4.11 Kredito įstaigų lėšos

4-oje Tiriamojoje srityje kredito įstaigų finansavimas yra prieinamas vidaus vandenų sub-sektoriuje veikiantiems ūkio subjektams: Smiltynės perkėla, AB, VVKD ir savivaldybėms. Atlikus interviu su ūkio subjektais ir išnagrinėjus prieinamą informaciją, darytinos šios išvados:

- Smiltynės perkėla, AB gali gauti finansavimą iš privačių kredito įstaigų. Dalis Smiltynės perkėla, AB investicijų paklausos gali būti patenkinta rinkos sąlygomis, nes: (i) planuojami projektai generuoja grąžą; (ii) įmonė turi patrauklius finansinius rodiklius;
- vidaus vandenų sub-sektoriuje veikiančiai VVKD finansavimas iš kredito įstaigų yra apribotas dėl sąlyginai nepalankios įmonės finansinės padėties. Visgi, tikimasi, kad 10 m. perspektyvoje įmonė galės pritraukti ir kredito įstaigų lėšas;
- savivaldybės numatytiems projektams investicijas iš kredito institucijų gauti galės tik tuo atveju, jeigu bus patikslintas teisinis pagrindas dėl skolinimosi limitų. Taip pat, didžioji dalis vidaus vandenų

²⁹ Daroma prielaida, kad Smiltynės perkėla, AB prie numatytų projektų prisidės 15 proc. nuosavų lėšų

³⁰ Įvertinta atsižvelgiant į Smiltynės perkėlos AB skolinimosi potencialą

³¹ Įvertinta vadovaujantis ūkio subjektų, veikiančių 4-oje Tiriamojoje srityje pateikta informacija apie planuojamų projektų generuojamą grąžą ir informacija, surinkta atliekant papildomus skambučius ūkio subjektams.

susisiekimo plėtros projektų gražos negeneruoja, todėl tikėtina, kad ir savivaldybės vykdomi vidaus vandenų projektai kredito įstaigų finansavimo dėl neigiamos projekto gražos nepritrauks.

Apibendrinant, kredito įstaigos 10 m. perspektyvoje 4-oje Tiriamajoje srityje įgyvendinamiems projektams galėtų skirti iki 49,30 mln. Eur. Pastebėtina, kad ši suma turėtų būti prieinama tuo atveju, jeigu ūkio subjektai tenkins kredito įstaigų rizikos rodiklius.

4.2.5 Oro uostų susisiekimo infrastruktūra

4.2.5.1 ES fondų investicijos

2021–2027 m. ES fondų investicijų programoje oro uostų susisiekimo infrastruktūros atnaujinimo ir plėtros veikloms skirti lėšų nenumatyta.

4.2.5.2 Klimato kaitos programos lėšos

Oro uostų susisiekimo infrastruktūros atnaujinimas ir plėtra nepatenka po apibrėžtomis KKP investicijų panaudojimo sritimis, todėl numatoma, kad KKP lėšomis su 5-ąja Tiriamąja sritimi susiję projektai finansuojami nebus.

4.2.5.3 Modernizavimo fondo lėšos

Oro uostų susisiekimo infrastruktūros atnaujinimas ir plėtra nepatenka po prioritetinėmis MF investavimo kryptimi, todėl numatoma, kad MF lėšomis su 5-ąja Tiriamąja sritimi susiję projektai finansuojami nebus.

4.2.5.4 Europos ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo plano lėšos

Finansavimas oro uostų susisiekimo infrastruktūros atnaujinimui ir plėtrai iš EGADP lėšų nenumatytas.

4.2.5.5 Valstybės biudžeto / nacionalinės lėšos

Susisiekimo PP valstybės biudžeto / nacionalinių lėšų oro uostų susisiekimo infrastruktūros projektams įgyvendinti nėra numatyta. Visgi, preliminariais duomenimis valstybės biudžeto lėšomis būtų siekiama finansuoti iki 50 proc. dvigubos paskirties projektų vertės (36,40 mln. Eur).

4.2.5.6 Privačios / nuosavos lėšos

Oro uostų susisiekimo infrastruktūros Tiriamajoje srityje veiklą vykdo dvi pagrindinės įmonės. Investicijų pasiūlos iš nuosavų lėšų atveju šios įmonės nurodė:

- Oro navigacija, VĮ teigė, kad nuosavomis lėšomis įmonė galėtų finansuoti dalį planuojamų įgyvendinti projektų. Atsižvelgiant į Oro navigacija, VĮ pateiktą informaciją, daroma prielaida, kad nuosavomis lėšomis įmonė galėtų finansuoti 55 proc. visų planuojamų įgyvendinti projektų vertės. Oro navigacija, VĮ nuosavų lėšų dalis gali siekti 26,16 mln. Eur.
- LTOU duomenimis, dalis projektų galėtų būti finansuojama nuosavomis įmonės lėšomis. Skaičiuojama, kad LTOU galėtų finansuoti iki 10 proc. visų planuojamų projektų vertės, t. y. 19,16 mln. Eur.

4.2.5.7 Kita tarptautinė finansinė parama

Oro uostų infrastruktūra gali būti finansuojama EITP2 lėšomis. 5-osios Tiriamosios srities apimtyje planuojama įgyvendinti dvigubos paskirties projektus, tokius kaip Kauno oro uosto orlaivių stovėjimo perono dangos išplėtimas, papildomos nuleidimo įrangos diegimas, konteinerių krautuvo įsigijimas ir kt. Šių ir kitų projektų įgyvendinimui planuojama pritraukti iki 36,40 mln. Eur EITP2 lėšų. Papildomai, LTOU kartu su partneriais planuoja teikti paraišką EITP finansavimui gauti. Preliminari EITP2 lėšų suma – 3,5 mln. Eur.

4.2.5.8 Tarptautinių finansų institucijų lėšos

Interviu su TFI metu buvo pastebėta, kad oro uostų susisiekimo infrastruktūra gali būti ko-finansuojama EIB, ERPB ir ŠIB lėšomis. Pažymėtina, kad daugiausiai su oro uostų infrastruktūros atnaujinimui ir plėtra susijusių projektų Lietuvoje finansuoja ŠIB. CEB oro uostų sub-sektorius investicijų nefinansuoja, nes investicijos nesukuria teigiamo socialinio poveikio. 9 priede pateikiamas ERPB finansuoto oro uostų infrastruktūros projekto pavyzdys.

Apibendrinant, tikėtina, kad EIB, ERPF ir ŠIB finansuotų oro uostų susisiekimo infrastruktūros atnaujinimą ir plėtrą Lietuvoje, ypač, jei projektai, kuriems reikalingas finansavimas:

- būtų tarptautinės reikšmės;
- pagerintų tarpvalstybinį susisiekimą;
- turėtų tvarumo ar žaliosios infrastruktūros vystymo aspektų.

Interviu metu LTOU atstovai identifikavo, kad vidutiniškai 50 proc. šio ūkio subjekto vykdomų projektų yra finansuojami ŠIB. Darant prielaidą, kad TFI galėtų ir toliau finansuoti tokią pačią dalį finansinę grąžą generuojančių projektų, jų skiriamų paskolų dydis galėtų siekti 95,80 mln. Eur.

4.2.5.9 Rizikos kapitalo fondų lėšos

Atliekant investicijų pasiūlos analizę buvo nustatyta, kad investicijų pasiūla oro uostų susisiekimo infrastruktūros atnaujinimui ir plėtrai galima iš 4.2.1.10 skyriuje minėto Trijų jūrų fondo. Visgi, dėl 4.2.1.10 skyriuje nurodytų priežasčių, investicijų pasiūlos vertinime potencialios Trijų jūrų fondo investicijos didelės reikšmės neturi ir toliau skaitine reikšme nėra vertinamos.

4.2.5.10 Privataus kapitalo fondų lėšos

Privataus kapitalo fondai iki šiol neturėjo patirties investuojant į oro uostų infrastruktūrą. Visgi, privačių kapitalo fondų atstovai pastebėjo, kad investicijos į oro uostų, kaip ir kitų Tiriamųjų sričių, infrastruktūrą yra aktualios.

Rinkoje buvo identifikuoti du fondai, kurie 10 m. perspektyvoje galėtų investuoti į oro uostų infrastruktūrą – *BaltCap Infrastructure Fund* ir *Orion Infrastructure Fund*. Bendra investicijų suma privataus kapitalo fondų atstovų duomenimis šiai Tiriamajai sričiai galėtų siekti 100 mln. Eur jeigu projektai būtų įgyvendinami VPSP būdu (tokiu būdu įgyvendinami projektai galėtų generuoti fondų valdytojų tikėtiną kapitalo grąžą (angl. *expected return*)). Visgi, investicijų pasiūlos tikimybė yra sąlyginai nedidelė dėl: (i) didelių finansavimo išlaidų ir (ii) galimo investicijų į vieną projektą dydžio apribojimų, susijusių su konkretaus fondo investicijų koncentracija. Dėl sąlyginai nedidelės šių investicijų tikimybės, minėti 100 mln. Eur į investicijų pasiūlą nėra įtraukti.

4.2.5.11 Kredito įstaigų lėšos

Įmonės nurodė, kad skolintis iš kredito įstaigų artimiausiu metu neplanuoja. Vis dėlto, Oro navigacija, VĮ pažymėjo, kad, esant būtinybei, įmonė galėtų gauti komercinių bankų paskolą nedidelių projektų ar projektų dalies finansavimui. Todėl daroma prielaida, kad tokios paskolos galėtų padengti vidutiniškai 30 proc. planuojamų Oro navigacija, VĮ projektų vertės, o investicijų pasiūla 10 m. laikotarpyje galėtų siekti 14,27 mln. Eur.

4.2.6 Elektroninių ryšių infrastruktūra

4.2.6.1 ES fondų investicijos

2021–2027 m. ES fondų investicijų programoje, pagal 7 specialųjį prioritetą „Gerinti skaitmeninį junglumą“, elektroninių ryšių infrastruktūrai numatyta skirti 25,00 mln. Eur. Numatoma, kad šio prioriteto investicijos prisidės prie skaitmeninės atskirties mažinimo ir naujų skaitmeninių technologijų diegimo. Siekiant pagerinti itin didelio pralaidumo elektroninių ryšių infrastruktūros tolygumą Lietuvoje, sumažinant baltųjų dėmių skaičių, planuojama investuoti į itin didelio pralaidumo plačiajuosčio ryšio tinklus prioritetą teikiant vietovėms, kuriose tinklų diegimas nėra ekonomiškai naudingas.

Preliminarus 2021–2027 m. ES fondų investicijų programos išteklių suskirstymas pagal intervencinių priemonių sritis pateiktas lentelėje žemiau.

Lentelė 21 2021–2027 m. ES fondų investicijų programos išteklių suskirstymas pagal intervencinių priemonių sritis

Fondas	Regiono kategorija	Intervencijų priemonių sritis	Suma, mln. Eur.
ERPF	Sostinės regionas	IRT: itin didelio pajėgumo plačiajuosčio ryšio tinklas (pagrindinis / tranzitinis tinklas)	0,59
	VVL regionas		11,91

Fondas	Regiono kategorija	Intervencijų priemonių sritis	Suma, mln. Eur.
	Sostinės regionas	IRT: itin didelio pajėgumo plačiajuosčio ryšio tinklas (prieigos / vietinė linija, kurios efektyvumas lygus optinių skaidulinių kabelių įrenginių iki paskirstymo taško aptarnaujamojoje vietoje privačiuose namuose ir verslo patalpose efektyvumui)	0,29
	VVL regionas		5,96
	Sostinės regionas	IRT: itin didelio pajėgumo plačiajuosčio ryšio tinklas (prieigos / vietinė linija, kurios efektyvumas lygus optinių skaidulinių kabelių įrenginių iki bazinės stoties, skirtos pažangiam belaidžiam ryšiui užtikrinti, efektyvumui)	0,29
	VVL regionas		5,96
Iš viso:			25,00

Atsižvelgiant į tai, kad 2021–2027 m. ES fondų investicijų programoje numatytos produkto rodiklių siektinos reikšmės (2029 m.) yra daug didesnės nei tarpinės (2024 m.), daroma prielaida, kad didžioji dalis investicijų bus įgyvendinama antroje 2021–2027 m. ES fondų investicijų programos laikotarpio pusėje.

Numatytas lėšas planuojama skirti dotacijų forma.

4.2.6.2 Europos ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo plano lėšos

NKL numatyta reforma „Žingsnis 5G link“ siekiama užtikrinti labai pralaidžių elektroninių ryšių tinklų aprėptį ir skverbti, atitinkančias skaitmeninę veiklą vykdančių įmonių poreikius ir pritaikytas tolygiai 5G ryšio tinklų plėtrai. EGADP lėšomis suplanuotos investicijos į šviesolaidinę infrastruktūrą. Iš viso, šioms investicijoms iki 2026 m. I pusm. pabaigos bus skirta 73,50 mln. Eur.

4.2.6.3 Valstybės biudžeto lėšos

Vadovaujantis Susisiekimo PP valstybės biudžeto lėšomis bus ko–finansuojami ES fondų investicijomis finansuojami projektai. Skaičiuojama, kad įgyvendinant ES fondų investicijų projektus valstybė apytiksliai prisidės 10,4 proc. bendros projekto vertės. Įvertinus tai, skaičiuojama, kad valstybės biudžeto lėšomis kelių transporto infrastruktūrai bus skiriama 3,07 mln. Eur valstybės biudžeto lėšų.

4.2.6.4 Privačios / nuosavos lėšos

Prie ES fondų investicijomis finansuojamų projektų nuosavomis lėšomis prisidės ir projektų vykdytojai. Skaičiuojama, kad ši dalis sudarys 5,2 proc. visos projektų vertės ir sieks 1,54 mln. Eur.

Elektroninių ryšių sub–sektorius ūkio subjektų duomenimis, LRTC projektams planuoja skirti 25 mln. Eur nuosavų lėšų.

Lietuvos telekomunikacijų operatoriai įvardijo, kad privačios el. ryšio infrastruktūros modernizavimui ir plėtrai skirs 30 mln. Eur.

4.2.6.5 Kita tarptautinė finansinė parama

Vienas iš potencialių elektroninių ryšių infrastruktūros finansavimo šaltinių yra EITP skaitmeninė programa (angl. *CEF Digital*). Šios programos tikslas – paskatinti viešojo ir privataus sektoriaus investicijas į skaitmeninio ryšio infrastruktūrą. Svarbiausios programos finansavimo kryptys yra šios:

- didelio pajėgumo tinklų, įskaitant 5G, diegimas;
- 5G ryšio užtikrinimas svarbiausiuose ir didžiausiuose transporto infrastruktūros tinkluose, tuo tarpu ir TEN–T tinklo infrastruktūroje;
- kertinių prieigos tinklų, tokių kaip povandeniniai kabeliai tarp ES šalių–narių ar ES ir trečiųjų šalių, diegimas ar atnaujinimas;
- skaitmeninio ryšio infrastruktūros, susijusios su tarpvalstybiniais projektais transporto ar energetikos srityse, diegimas ir priežiūra.

Lietuvoje, siekiant padengti tarptautinius transporto koridorius 5G ryšiu, paraišką EITP skaitmeninei programai planuojama teikti kartu su partneriais iš Lenkijos, Latvijos ir Estijos. Preliminariai skaičiuojama,

kad Lietuvos lėšų poreikis ir suma, kurios prašoma sieks 34 mln. Eur. Pastebėtina, kad planuojamos teikti paraiškos dalyvaus konkursiniuose kvietimuose, todėl šis finansavimas nėra garantuotas. Pastebėtina, kad EITP skaitmeninės programos skiriama lėšų suma Lietuvai galėtų būti didesnė, tačiau apie ūkio subjektų norą teikti daugiau paraiškų programos finansavimui gauti nėra žinoma.

4.2.6.6 Tarptautinių finansų institucijų lėšos

9 priede pateikiami TFI finansuojamų elektroninių ryšių infrastruktūros atnaujinimo ir plėtros projektų pavyzdžiai. Vadovaujantis pateiktais pavyzdžiais, galima matyti, kad TFI yra linkusios finansuoti elektroninių ryšių infrastruktūros projektus. Visgi, tikėtina, kad Lietuvai tokio pobūdžio projektams finansuoti TFI finansavimas nebus skiriamas dėl šių priežasčių:

- planuojami projektai yra sąlyginai nedideli – jų vertė nesiekia TFI finansavimui gauti reikalingos projekto vertės;
- Plačiajuosčio interneto, VŠĮ planuojami projektai negeneruoja finansinės grąžos, todėl neatitinka TFI finansuojamų projektų pelningumo reikalavimų;
- patys tiriamosios srities ūkio subjektai pažymėjo, kad dėl papildomo finansavimo į TFI kreiptis neplanuoja.

4.2.6.7 Rizikos kapitalo fondų lėšos

Projektai, susiję su oro uostų susisiekimo infrastruktūros atnaujinimu ir plėtra, tipiška yra finansuojami rizikos kapitalo lėšomis. Dėl šios priežasties, rizikos kapitalo fondų investicijos šioje (ir kitose) Tiriamojoje srityje 10 m. perspektyvoje nėra tikėtinos.

4.2.6.8 Privataus kapitalo fondų lėšos

Vertinimo metu buvo identifikuotas vienas fondas, kuris 10 m. perspektyvoje galėtų investuoti į elektroninių ryšių infrastruktūrą – *BaltCap Infrastructure Fund*. *BaltCap Infrastructure Fund* pažymėjo, kad elektroninių ryšių infrastruktūrai galėtų skirti iki 100 mln. Eur. Vis dėlto, tikėtina, kad planuojamiems šios Tiriamosios srities projektams privataus kapitalo fondų finansavimas nebus skiriamas dėl šių priežasčių:

- dalis šioje Tiriamojoje srityje įgyvendinamų projektų negeneruoja finansinės grąžos;
- elektroninių ryšių infrastruktūros ūkio subjektai neidentifikavo privataus kapitalo fondų kaip potencialaus finansavimo šaltinio ir į tokius fondus kreiptis neketina;
- priklausomai nuo privataus kapitalo fondo tipo ir finansavimo formos, privataus kapitalo fondų finansavimas gali turėti įtakos įmonių valdymui ar liesti įmonių akcijas – tokia finansavimo forma ūkio subjektams nėra tinkama.

4.2.6.9 Kredito įstaigų lėšos

Prioritetiniams projektams, turintiems finansinę grąžą ir nefinansuojamiems privačių operatorių, finansavimą galėtų skirti komerciniai bankai. Interviu su komerciniais bankais metu pastebėta, kad pelningų ir paskolų sąlygas atitinkančių projektų finansavimui bankai būtų pajėgūs ir linkę skirti reikiamas sumas.

Patys elektroninių ryšių infrastruktūros ūkio subjektai įvardijo, jog daugumai atsiperkančių projektų (išskyrus projektams, susijusiems su nacionaliniu saugumu, TV programų siuntimu į užsienį ar visuomenės informavimu) ketina skolintis iš komercinių bankų.

Remiantis planuojamų projektų sąrašu bei jiems numatytais finansavimo šaltiniais, galima vertinti, kad komercinių bankų skiriamos paskolos galėtų siekti vidutiniškai 38 mln. Eur. Ši suma yra apskaičiuota darant šias prielaidas:

- 25 mln. bendro visų projektų finansavimo bus skiriama iš nuosavų lėšų;
- su nacionaliniu saugumu ar visuomenės informavimu susijusiems projektams, kurių vertė siekia vidutiniškai 6,70 mln., lėšų nebus skolinamasi;
- dėl likusių, grąžą generuojančių projektų finansavimo bus kreipiamasi į komercinius bankus, kurie galėtų padengti iki 80 proc. projektų kaštų.

4.3 Galimos investicijų pasiūlos apibendrinimas

Lentelėje žemiau pateikta apibendrinta informacija apie galimą investicijų pasiūlą Tiriamose srityse pagal konkrečius lėšų šaltinius. Į galimos investicijų pasiūlos apibendrinimą įtraukti tie lėšų šaltiniai ir atitinkamos sumos, kurios realiomis sąlygomis galėtų būti prieinamos ūkio subjektams.

Lentelė 22 Galimos investicijų pasiūlos 10 m. perspektyvoje apibendrinimas pagal Tiriamąsias sritis

#	Tiriamoji sritis	Lėšų šaltinis	Galima investicijų pasiūla, mln. Eur
1	Kelių transporto infrastruktūra	ES fondų investicijų lėšos	338,99
		Valstybės biudžeto / nacionalinės lėšos, įskaitant KPPP lėšas	4.651,09
		Privačios / nuosavos lėšos	978,12
		Kita tarptautinė finansinė parama	239,45
		TFI lėšos	250,00 ³²
Iš viso Tiriamajai sričiai:			6.457,65
2	Geležinkelių infrastruktūra ir geležinkelių paslaugų įrenginiai	ES fondų investicijų lėšos	159,55
		Kita tarptautinė finansinė parama	437,00
		Valstybės biudžeto / nacionalinės lėšos	277,17
		Privačios / nuosavos lėšos	638,11
		TFI lėšos	833,00
Iš viso Tiriamajai sričiai:			2.344,83
3	Jūrų uosto infrastruktūra	Valstybės biudžeto / nacionalinės lėšos	43,10
		Privačios / nuosavos lėšos	51,75
		Kita tarptautinė finansinė parama	28,10
		TFI lėšos	204,20
Iš viso Tiriamajai sričiai:			327,15
4	Vidaus vandens susisiekimo infrastruktūra	Privačios / nuosavos lėšos	5,80
		TFI lėšos	8,00
		Kredito įstaigų lėšos	49,30
Iš viso Tiriamajai sričiai:			63,10
5	Oro uostų susisiekimo infrastruktūra	Privačios / nuosavos lėšos	45,32
		Valstybės biudžeto / nacionalinės lėšos	36,40
		Kita tarptautinė finansinė parama	39,90
		TFI lėšos	95,80
		Kredito įstaigų lėšos	14,27
Iš viso Tiriamajai sričiai:			231,69
6		Valstybės biudžeto / nacionalinės lėšos	3,07

³² Investicijų pasiūla turėtų būti prieinama, jeigu skolintųsi valstybė (LR finansų ministerija).

Elektroninių ryšių infrastruktūra	Privačios / nuosavos lėšos	56,54
	ES fondų investicijų lėšos	25,00
	EGADP lėšos	73,50
	Kita tarptautinė finansinė parama	34,00
	Kredito įstaigų lėšos	38,00
	Iš viso Tiriamajai sričiai:	230,11
	Iš viso:	9.654,53

5. Rinkos nepakankamumo, neoptimalaus investavimo priežasčių ir investicijų trūkumo vertinimas

Šiame skyriuje įvertinamas investicijų į bazinę transporto apibrėžiamos rinkos finansavimo nepakankamumo bei neoptimalaus investavimo priežastys. Minėtos priežastys lemia susidariusį investicijų trūkumą, kurio skaičiavimai pateikiami 5.3 skyriuje.

5.1 Rinkos nepakankamumo priežasčių vertinimas

Rinkos nepakankamumas yra suprantamas kaip konkrečios rinkos (Vertinimo kontekste – Tiriamosios srities) nefunktionalumas, lemiantis neefektyvų išteklių (įskaitant, finansinius išteklius) pasiskirstymą. Rinkos nepakankamumo priežastys, identifikuotos vadovaujantis pusiau struktūruotų interviu metu surinkta informacija, pateiktos lentelėje žemiau.

Lentelė 23 Rinkos nepakankamumo priežastys Tiriamosiose srityse

Tiriamoji sritis	Rinkos nepakankamumo priežastys
Kelių transporto infrastruktūra	<ul style="list-style-type: none">• Vadovaujantis Kelių transporto infrastruktūros sub-sektoriaus ex-ante vertinimu bei interviu su ūkio subjektais pateikta informacija, kelių transporto sub-sektorius nėra pakankamai apmokestinamas, nesiremia principais „teršėjas moka“ ir „naudotojas moka“³³, o infrastruktūros nudėvėjimas yra didesnis, nei surenkamas biudžetas.• Kelių transporto infrastruktūra vis dar suprantama kaip viešoji gėrybė – projektai negeneruoja tiesioginės finansinės grąžos, tačiau poreikis kokybiškai infrastruktūrai yra didelis.• Esama vietinės ir valstybinės reikšmės kelių ir gatvių finansavimo iš KPPP lėšų sistema (subsidijavimas) neskatina ieškoti ar integruoti kitų investicijų šaltinių.• Savivaldybių įgyvendinamų projektų apimtį riboja griežti skolinimosi limitai, kurie riboja savivaldybių galimybes gauti išorinį finansavimą.
Geležinkelių infrastruktūra ir geležinkelių paslaugų įrenginiai	<ul style="list-style-type: none">• Geležinkelių sub-sektoriui neigiamos įtakos turėjo COVID-19 pandemija, pabloginusi įmonės finansinę būklę³⁴.• Dėl geopolitinės įtampos ir sutarčių su Baltarusijos ir Rusijos įmonėmis nutraukimo, Lietuvos geležinkeliai, AB grupės įmonių pajamos sumažėjo itin smarkiai³⁵.• Dėl įvykių Baltarusijoje, Rusijoje ir Ukrainoje, dėmesys yra koncentruojamas į vėžės infrastruktūros pertvarką (iš rusiškos į vakarietišką), krovinių srautų diversifikavimą, naujų paslaugų vystymą ir tarptautinę plėtrą ES (Lenkijoje, Nyderlanduose, Vokietijoje), ir kitose Europos šalyse³⁶ – tai turi įtakos didesniai investicijų poreikiui.
Jūrų uosto infrastruktūra	<ul style="list-style-type: none">• Mažėjančią jūrų uosto krovą lemia išoriniai veiksniai. Pasaulinė naftos produktų paklausos mažėjimo tendencija, ES vykdoma žaliojo kurso strategija, dėl geopolitinės įtakos (taikomų sankcijų) prarasta Baltarusijos naftos produktų krova ir Orlen Lietuva, AB gamybos apimtis bei produkcijos pardavimų geografija turi įtakos

³³ Kelių infrastruktūros sektoriaus finansinių priemonių ex-ante vertinimas

³⁴ https://governance.lt/wp-content/uploads/2018/08/LTG_FAR_2021.pdf

³⁵ https://governance.lt/wp-content/uploads/2018/08/LTG_FAR_2021.pdf

³⁶ https://governance.lt/wp-content/uploads/2018/08/LTG_FAR_2021.pdf

<p>Vidaus vandenų susisiekimo infrastruktūra</p>	<p>mažesnei skystųjų krovinių krovai³⁷. Mažesnis derlius ir vidaus vartojimas Lietuvoje turi įtakos mažesnei grūdų krovai.</p> <ul style="list-style-type: none"> • KVJUD pajamos sumažėjo dėl taikomų sankcijų Baltarusijai – sumažėjo natūralių ir cheminių trąšų krova. 2022–2024 m. laikotarpiu prognozuojama, kad dėl sankcijų Klaipėdos uoste per metus nebus apdorota apie 16–19 mln. tonų krovinių ir nebus gauta apie 18–21 mln. Eur pajamų iš rinkliavų. • COVID–19 pandemija turėjo įtakos keleivinei laivybai. <hr/> <ul style="list-style-type: none"> • Vidaus vandenų kelių sektoriaus potencialas itin menkai išnaudojamas, o pagrindinė kliūtis – vidaus vandenų kelių laivybai tinkamų matmenų neatitikimas didelių gabaritų laivams ir krovinių gabenimui bei TEN–T reikalavimams³⁸. • Dėl pasenusios vidaus vandenų kelių infrastruktūros ir susidarančių seklumų beveik nevyksta krovinių gabenimas ir nėra investuotojų³⁹. • Keleiviams skirtos infrastruktūros projektai negeneruoja pajamų, nėra populiarūs ir priklauso nuo sezoniškumo. • Vidaus vandenų transporto infrastruktūra nėra apmokestinama ir negeneruoja finansinės grąžos. • Skolinimasi riboja prasti finansiniai rodikliai (VVKD). • Savivaldybių įgyvendinamų projektų apimtį riboja griežti skolinimosi limitai, kurie riboja savivaldybių galimybes gauti išorinį finansavimą.
<p>Oro uostų susisiekimo infrastruktūra</p>	<ul style="list-style-type: none"> • COVID–19 pandemija turėjo įtakos keleivių srautų sumažėjimui. • Aviacijos plėtra lemia didelius ŠESD išmetimus, todėl kyla poreikis sumažinti aviacijos poveikį aplinkai ir įgyvendinti tvarios aviacijos plėtros projektus⁴⁰.
<p>Elektroninių ryšių infrastruktūra</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Dėl valstybės siekio užtikrinti bent 100 mb prieigą visuose namų ūkiuose, dalis planuojamų vykdyti projektų yra neatsiperkantys. • Dėl spartaus 5G ryšio skvarbos ir vis dar mažo šios technologijos poreikio rinkoje, 5G infrastruktūros diegimas yra nuostolingas.

Apibendrinant, rinkos nepakankamumas bazinės viešosios infrastruktūros susisiekimo sektoriuje atsiranda dėl šių priežasčių:

- šiuo metu nėra tinkamai apmokestinama infrastruktūra, o infrastruktūros palaikymo kaštai yra didesni nei gaunamos pajamos;
- konkretūs sub–sektoriai (kelių, keleivinio transporto geležinkeliais, vidaus vandenų, elektroninių ryšių) yra nuolat subsidijuojami valstybės;
- sub–sektorių veiklai ir planuojamoms investicijoms įtakos turi išoriniai veiksniai, tokie kaip COVID–19 pandemija ir geopolitinė įtampa;
- savivaldybių įgyvendinamų projektų apimtį riboja skolinimosi limitai.

5.2 Neoptimalių investavimo situacijų vertinimas

Neoptimalios investavimo situacijos yra suprantamos kaip investicijų iš konkrečių finansavimo šaltinių rinkos sąlygomis trūkumas, kurį galima kompensuoti ar išspręsti įgyvendinant FP. Neoptimalios investavimo situacijos ir jų priežastys kiekvienoje Tiriamojoje srityje, identifikuotos vadovaujantis investicijų paklausos ir pasiūlos analize bei interviu su potencialiais investuotojais ir ūkio subjektų, atsakingų už bazinės viešosios susisiekimo infrastruktūros atnaujinimą ir plėtrą, atstovais. Neoptimalios investavimo situacijos ir jų priežastys pateikiamos lentelėje žemiau.

³⁷ https://governance.lt/wp-content/uploads/2018/08/KVJUD-TFAS-2021-FINAL_ok_RK.pdf

³⁸ [https://www.esinvesticijos.lt/uploads/main/documents/files/Post%202020/Programos%20rengimas/Strategija%202050%20m_%202020-12-07_Nr_%203-746\(1\).pdf](https://www.esinvesticijos.lt/uploads/main/documents/files/Post%202020/Programos%20rengimas/Strategija%202050%20m_%202020-12-07_Nr_%203-746(1).pdf)

³⁹ [https://www.esinvesticijos.lt/uploads/main/documents/files/Post%202020/Programos%20rengimas/Strategija%202050%20m_%202020-12-07_Nr_%203-746\(1\).pdf](https://www.esinvesticijos.lt/uploads/main/documents/files/Post%202020/Programos%20rengimas/Strategija%202050%20m_%202020-12-07_Nr_%203-746(1).pdf)

⁴⁰ https://www.lrs.lt/sip/portal.show?p_r=35403&p_k=1&p_t=281561

Lentelė 24 Neoptimalių investicijų Tiriamosiose srityse priežastys

Tiriamoji sritis	Ūkio subjektas, veikiantis Tiriamojoje srityje	Priežastys
Kelių transporto infrastruktūra	LAKD	<ul style="list-style-type: none"> LAKD neturi patirties ir praktikos pritaikant FP kelių infrastruktūros projektų įgyvendinimui. Dėl atsiperkančių projektų trūkumo, gauti TFI / kredito įstaigų ar privataus kapitalo fondų finansavimą kelių infrastruktūros projektams yra sudėtinga. LAKD projektų finansavimui skolinis negali be valstybės garantijos; skolinimasis taip pat yra sudėtingas dėl valstybės skolos didėjimo.
	Savivaldybės	<ul style="list-style-type: none"> Savivaldybės negali įgyvendinti projektų, nes skolinimasis apribotas savivaldybių skolinimosi limitų. Dėl mažos apimties ar atsiperkančių projektų trūkumo, gauti TFI / kredito įstaigų ar privataus kapitalo fondų finansavimą kelių infrastruktūros projektams yra sudėtinga.
	LAKD / Savivaldybės	<ul style="list-style-type: none"> Lietuva turi itin nedaug patirties ir praktikos rengiant VPSP projektus – tokių projektų rengimas ir įgyvendinamas užtrunka ilgai ir itin priklauso nuo politinių aplinkybių. VPSP projektų įgyvendinimas yra brangus dėl aukštos „pinigų kainos“ ir didelių administracinių išlaidų. Privatus sektorius į VPSP projektus žiūri palankiai, tačiau nedidelį jų skaičių lemia tokių projektų pasiūlos trūkumas.
Geležinkelių infrastruktūra ir geležinkelių paslaugų įrenginiai	LTG Link / LTG Infra / LTG Cargo	Dalis projektų, pavyzdžiui, stočių ar geležinkelių terminalų įrengimas ar pervažų stebėjimo kamerų įrengimas, negeneruoja grąžos.
	Lietuvos geležinkeliai, AB	<p>TFI paskolos geležinkeliams nėra didelės ir neskiriamos projektams, pasižymintiems finansine rizika. Dėl to, TFI finansavimas geležinkeliams nėra pakankamas ir negali patenkinti viso geležinkelių infrastruktūros ir geležinkelių paslaugų įrenginių srities poreikio.</p> <p>Investicinių fondų finansavimo sąlygos dažnai yra susijusios į įmonės valdymu. Pavyzdžiui, Trijų Jūrų fondas finansuoja įmones, įsigydamas dalį (ar visas) jų akcijų. Tokia finansavimo forma valstybės valdomoms įmonėms Lietuvoje nėra tinkama.</p>
Jūrų uosto infrastruktūra	KVJUD	<p>TFI paskolos nepadengia viso finansavimo poreikio – kadangi projektams finansuoti reikalingos sumos dažnai yra didelės (daugiau nei 500 mln. Eur), tokio dydžio paskolas gauti yra sudėtinga.</p> <p>Gauti finansavimą iš TFI yra sudėtinga dėl griežtų aplinkosaugos, finansinės rizikos standartų. Šiuo metu finansavimo trūksta projektams, susijusiems su tokiomis sritimis, kaip naftos krova.</p> <p>LR KVJU įstatyme nėra teisinės bazės įgyvendinti uosto infrastruktūros projektus <i>build–operate–transfer</i> būdu, kuomet privatus koncesioninkas finansuoja uosto statybą ir valdymą, o po sutarto laikotarpio perduoda jo valdymą valstybei (KVJUD).</p>
Vidaus vandens infrastruktūra	Smiltynės perkėla, AB	<p>Pritraukti lėšų didelės vertės projektų finansavimui (pavyzdžiui, elektra varomų keltų įsigijimui ir įrengimui) gali būti sudėtinga dėl nuosavo kapitalo trūkumo pradiniam įnašui padengti.</p> <p>Paskolas iš komercinių bankų gauti gali būti sudėtinga, dėl įmonės skolinių įsipareigojimų</p> <p>TFI skolinimo procedūros užtrunka pernelyg ilgai ir nėra tinkamos projektams, reikalaujantiems skubaus finansavimo.</p>

Tiriamoji sritis	Ūkio subjektas, veikiantis Tiriamojoje srityje	Priežastys
	VVKD	<p>Vidaus vandenų sub–sektoriuje gali būti apmokestinamos krovinių gabenimo paslaugos ir (arba) naudojimas didesnių uostų (susijusių su krovine laivyba) infrastruktūra. Iki šiol VVKD su krovine laivyba susijusių projektų neįgyvendino, o krovinė laivyba vyko maža apimtimi.</p> <p>Projektų, susijusių su krovine laivyba, VVKD per artimiausius kelerius metus įgyvendinti neplanuoja, todėl pritraukti komercinių bankų ar TFI finansavimą planuojamiems įgyvendinti projektams, kurie negeneruoja finansinės grąžos, t. y. negali būti apmokestinami, sudėtinga.</p> <hr/> <p>Viena iš potencialių paskolų teikėjų sąlygų – VVKD turėtų finansuoti vidutiniškai 50 proc. projekto vertės. Šiuo metu, VVKD to padaryti negali dėl nuosavo kapitalo trūkumo.</p>
Oro uostų infrastruktūra	LTOU	<p>Komerciniai bankai oro uostų infrastruktūros projektams skolinti nėra linkę dėl didelės finansinės rizikos.</p> <hr/> <p>Vienas iš pagrindinių TFI reikalavimų projektams – tvarumas ir žaliojo transporto plėtra. Kadangi dalis oro uostų infrastruktūros projektų šių kriterijų neatitinka, paskolas jiems gauti yra sudėtinga.</p>
	Oro navigacija, VĮ	Dėl didelės projektų rizikos ir didelės apimties finansavimo poreikio, skolintis rinkos sąlygomis įmonė neišgali.
Elektroninių ryšių infrastruktūra	Plačiajuostis internetas, VŠĮ	Investuoti į elektroninių ryšių vystymą periferiniuose regionuose ir rečiau apgyvendintose vietovėse privatiems operatoriams neapsimoka.

Apibendrinant, pagrindinės neoptimalaus investavimo priežastys, lemiančios investicijų trūkumą Tiriamosiose srityse yra šios:

- dalis planuojamų įgyvendinti projektų neatitinka TFI, komercinių bankų ar privačių fondų keliamų grąžos rodiklių;
- valstybės valdomos įmonės / savivaldybės (savivaldybių įmonės, jeigu įgyvendina bazinės viešosios infrastruktūros atnaujinimo ir (ar) plėtros projektus) dažnai neturi pakankamai nuosavų lėšų projektų ko–finansavimui;
- trūksta VPSP būdu įgyvendinamų projektų dėl ilgų ir sudėtingų tokių projektų rengimo procedūrų, didelių su administravimu susijusių kaštų bei sąlyginai didelių finansavimo kaštų, lyginant su kitomis finansavimo alternatyvomis. Lietuvoje taip pat nėra sukurtos teisinės bazės VPSP modelio pritaikymui strateginės reikšmės objektų, tokių kaip KVJU, infrastruktūrai vystyti.

5.3 Investicijų trūkumo vertinimas

Šiame skyriuje pateikiama informacija apie:

- bendrą investicijų trūkumą (visos galimos paklausos ir visos galimos pasiūlos skirtumą);
- potencialiai Fondui aktualaus investicijų trūkumo skaičiavimo metodiką;
- konkrečių Fondui aktualių projektų išgryninimą.

5.3.1 Bendras investicijų trūkumas (visos galimos paklausos ir visos galimos pasiūlos skirtumas)

Bendras investicijų trūkumas yra suprantamas kaip skirtumas tarp visos galimos investicijų paklausos ir pasiūlos⁴¹. Į investicijų paklausą įtraukti visi projektai, apie kuriuos informaciją pateikė ūkio subjektai,

⁴¹ Ex-ante assessment methodology for financial instruments in the 2014-2020 programming period. General methodology covering all thematic objectives. Nuoroda: https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/thefunds/fin_inst/pdf/ex_ante_vol1.pdf. Naujesnė gairių versija dar nėra viešai prieinama.

veikiantys konkrečiose Tiriamosiose srityse, ir kurie patenka į Tiriamųjų sričių apimtį (turintys ir neturintys finansavimo; finansinę grąžą generuojantys / negeneruojantys), o investicijų pasiūlą – potencialiai prieinama investicijų pasiūla, jeigu būtų išpildytos 4 skyriuje nurodytos sąlygos. Lentelėje žemiau pateikta informacija apie bendrą investicijų trūkumą.

Lentelė 25 Bendro investicijų trūkumo skaičiavimas Tiriamosiose srityse

#	Tiriamoji sritis	Ūkio subjektas, veikiantis Tiriamojoje srityje	Galima investicijų paklausa, mln. Eur	Galima investicijų pasiūla, mln. Eur	Bendras investicijų trūkumas (skirtumas tarp visos investicijų paklausos ir pasiūlos), mln. Eur
1	Kelių transporto infrastruktūra	LAKD	5.400,18	6.367,63	2.889,62
		Lietuvos savivaldybės	3.957,07		
		LAKD ir KAM	43,00	43,00	0,00
		PKPD	47,02	47,02	0,00
Iš viso Tiriamajai sričiai:			9.447,27	6.457,65	2.989,62
2	Geležinkelių infrastruktūra ir geležinkelių paslaugų įrenginiai	LTG Infra, AB	11.476,36	2.344,83	10.423,42
		Susisiekimo ministerija, KAM ir LTG Infra, AB	440,90		
		LTG Cargo, AB	302,90		
		LTG Link, AB	284,70		
		LTG Infra, AB ir atsakingos savivaldybės	137,00		
		LTG Cargo, AB ir LTG Infra, AB	108,00		
		LTG Infra, AB ir LTG Link, AB	12,79		
		LTG Infra, AB, LTG Link, AB ir atsakingos savivaldybės	5,60		
Iš viso Tiriamajai sričiai:			12.768,25	2.344,83	10.423,42
3	Jūrų uosto infrastruktūra	KVJUD	753,40	270,95	582,45
		LAKD, Klaipėdos m. sav. ir KVJUD	100,00		
		KVJUD ir KAM	56,20	56,20	0,00
Iš viso Tiriamajai sričiai:			909,60	327,15	582,45
4	Vidaus vandenų susisiekimo infrastruktūra	Atsakingos savivaldybės	101,96	63,10	209,63
		Smiltynės perkėla, AB	58,00		
		VVKD ir atsakingos savivaldybės	61,30		
		VVKD	51,47		
Iš viso Tiriamajai sričiai:			272,73	63,10	209,63

#	Tiriamoji sritis	Ūkio subjektas, veikiantis Tiriamojoje srityje	Galima investicijų paklausa, mln. Eur	Galima investicijų pasiūla, mln. Eur	Bendras investicijų trūkumas (skirtumas tarp visos investicijų paklausos ir pasiūlos), mln. Eur
5	Oro uostų susisiekimo infrastruktūra	LTOU	191,60	158,89	80,27
		Oro navigacija, VĮ	47,56		
		Susisiekimo ministerija, KAM ir LTOU	72,80	72,80	0,00
Iš viso Tiriamajai sričiai:			311,96	231,69	80,27
6	Elektroninių ryšių infrastruktūra	Plačiąjuostis internetas, VšĮ	2.488,05	200,11	2.425,84
		LTG Infra, AB	60,50		
		LRTC	77,40	30,00	0,00
		Privatūs telekomunikacijų operatoriai	30,00		
		LAKD	12,25		
Iš viso Tiriamajai sričiai:			2.668,20	230,11	2.438,09
Iš viso			26.378,01	9.654,53	16.723,48

Bendras investicijų trūkumas siekia 16.723,48 mln. Eur. Visgi, siekiant įvertinti kurie iš ūkio subjektų pateiktų projektų yra aktualiausi tiek ūkio subjektams, tiek kuriamo Fondo valdytojams (Fondo apimtyje turėtų būti finansuojami gražą generuojantys projektai, žr. 1.1 skyrių) buvo atlikta planuojamų įgyvendinti projektų sąrašo (projektų sąrašas buvo pateiktas ūkio subjektų, veikiančių konkrečiose Tiriamosiose srityse, kaip nurodyta 3.1 skyriuje) analizė.

5.3.2 Prioritetinių projektų Fondui ir potencialaus investicijų poreikio nustatymo metodika

Siekiant įvertinti, kokia apimtimi planuojami įgyvendinti bazinės viešosios infrastruktūros susisiekimo sektoriuje projektai galėtų būti finansuojami Fondo lėšomis, investicijų paklausą sudarančių projektų sąrašas buvo išnagrinėtas pagal lentelėje žemiau nurodytus kriterijus.

Lentelė 26 Potencialaus finansavimo poreikio ir prioritetinių projektų Fondui vertinimo metodika

Kriterijus	Kriterijaus paaiškinimas	Projektų, atitinkančių kriterijų, vertė, mlrd. Eur
Projekto graža	Projektas laikomas prioritetiniu Fondui tuo atveju, jeigu jis generuoja gražą. Šis kriterijus įvertintas vadovaujantis ūkio subjektų, veikiančių Tiriamosiose srityse, pateikta informacija.	1,73
Numatytas finansavimas	Fondo investicijas logiška planuoti tokiam projektui, kurio finansavimas nėra suplanuotas ar yra suplanuotas iš dalies (ir dėl to susidaro investicijų trūkumas). Šis kriterijus buvo įvertintas vadovaujantis transporto sektoriaus institucijų pateikta informacija.	13,29
Prioritetas	Projektas laikomas prioritetiniu, jeigu ūkio subjektas, nurodęs konkretų projektą, teigė, kad projektas yra	15,32

Kriterijus	Kriterijaus paaiškinimas	Projektų, atitinkančių kriterijų, vertė, mlrd. Eur
	prioritetinis pagal savo veiklą ir strateginius dokumentus.	

Pirmieji du kriterijai yra svarbiausi vertinant, kuriems projektams galėtų būti skiriamos Fondo investicijos (žr. 8.2 skyrių). Nors prioriteto kriterijus buvo pasirinktas siekiant įvertinti, į kuriuos projektus galėtų būti investuojama pirmiausia, projektų svarba ilgainiui gali pasikeisti ir projektai, kurie šiuo metu nėra įvardyti kaip prioritetinės svarbos, galėtų tokiais tapti.

Pagal šiuos kriterijus, potencialūs prioritetiniai projektai Fondo apimtyje, buvo suskirstyti į dvi grupes:

- pirmo prioriteto Fondui projektas – generuojantis finansinę grąžą, neturintis finansavimo ir nurodytas kaip prioritetinis;
- antro prioriteto Fondui projektas – generuojantis finansinę grąžą, neturintis finansavimo, nurodytas kaip neprioritetinis.

Taip pat, siekiant įvertinti, koks yra finansavimo poreikis prioritetiniams projektams, nepatenkantiems į Fondo prioritetų sąrašą, buvo apibrėžta papildoma projektų grupė ir apskaičiuotas investicijų trūkumas tokio pobūdžio projektams. Į šią grupę patenka projektai, kurie negeneruoja grąžos, neturi finansavimo, tačiau tie, kurie yra prioritetiniai.

Siekiant įvertinti, kurie iš prioritetinių projektų yra aukšto parengtumo lygmens (brandos), t. y. galėtų būti pradėti vykdyti 2023 m., jeigu jiems būtų suteiktas finansavimas Fondo lėšomis, buvo atlikta papildoma investicijų paklausos dalyje surinktos informacijos analizė. Aukšto parengtumo lygmens projektu yra laikomas projektas, jeigu darbinių sesijų (žr. 5 ir 10 priedus) metu ūkio subjektas, atsakingas už projekto įgyvendinimą nurodė, kad projekto parengtumas yra aukštas ir projektas galėtų prasidėti 2023 m., o projekto pradžiai reikalingas tik finansavimo šaltinis.

Skyriuose žemiau pateikta detali informacija apie po kiekviena grupe patenkančius projektus ir apibendrinta jų apimtis bei įvardinti aukšto parengtumo projektai.

5.3.3 Prioritetiniai Fondui projektai

Pirmo prioriteto Fondui projektai

Išnagrinėjus ūkio subjektų sąrašą pagal aukščiau aprašytą metodiką, skaičiuojama, kad pirmo prioriteto Fondui projektų vertė (investicijų paklausa) siekia 1.175,30 mln. Eur. Vadovaujantis ūkio subjektų pateikta informacija dėl užtikrinto finansavimo dalies, tokių projektų įgyvendinimui dalį lėšų planuojama pritraukti iš kitų finansavimo šaltinių. Skaičiuojama, kad investicijų trūkumas galėtų siekti 927,90 mln. Eur. Didžiausią dalį investicijų trūkumo sudaro geležinkelių bei jūrų uosto infrastruktūros atnaujinimo ar plėtros projektai. Pirmo prioriteto projektų sąrašas pateikiamas lentelėje žemiau.

Lentelė 27 Pirmo prioriteto Fondui projektai (vadovaujantis ūkio subjektų pateiktais duomenimis)

Tiriamoji sritis	Atsakingas subjektas	Projekto apibūdinimas	Investicijų paklausa, mln. Eur	Investicijų trūkumas, mln. Eur
Geležinkelių infrastruktūra ir geležinkelių paslaugų įrenginiai	LTG Cargo, AB ir LTG Infra, AB	Intermodalumo skatinimas (naujų terminalų statymas ir vagonų įsigijimas)	108,00	54,00
		1435 mm vėžės geležinkelių riedmenų (e-lokomotyvų ir vagonų) įsigijimas	75,50	75,50
	LTG Cargo, AB	1520 mm vėžės geležinkelių vagonų įsigijimas	62,50	12,50
		Elektrinių lokomotyvų kroviniams vežti įsigijimas	92,00	92,00
	LTG Infra, AB	Privažiuojamieji keliai	32,42	32,42
		ARE įrangos stebėsenos sistema	34,31	17,16

Tiriamoji sritis	Atsakingas subjektas	Projekto apibūdinimas	Investicijų paklausa, mln. Eur	Investicijų trūkumas, mln. Eur
		Kelionių „nuo durų iki durų“ sprendimas	1,00	1,00 ⁴²
	LTG Link, AB	Priežiūros veiklos ir infrastruktūros pritaikymas naujiems elektriniams keleiviniams traukiniams	38,40	38,40 ⁴³
		Viešos infrastruktūros pritaikymas Vilniaus geležinkelio stotyje aptarnauti keleivinius traukinius prieš ir po kelionės	14,30	14,30 ⁴⁴
Iš viso Tiriamajai sričiai			458,43	337,28
Jūrų uosto infrastruktūra	KVJUD	Pietinės uosto dalies plėtra, infrastruktūros įrengimas, gilinimas ir teritorijos suformavimas	408,40	408,40
Iš viso Tiriamajai sričiai			408,40	408,40
Vidaus vandens susisiekimo infrastruktūra	VVKD ir atsakingos savivaldybės	Laivų aprūpinimas ir aptarnavimas	3,00	3,00
	Smiltynės perkėla, AB	Keleivių stoties ir teritorijos rekonstrukcija	13,00	13,00
Iš viso Tiriamajai sričiai			16,00	16,00
Oro uostų susisiekimo infrastruktūra	LTOU	Eismo saugą ir saugumą oro uostuose didinančios priemonės	72,40	28,96
		Keleivių terminalų modernizavimas, siekiant užtikrinti efektyvų infrastruktūros naudojimą, gerinant keleivių patirtį.	94,40	37,76
		Privažiavimo kelias nuo „Rail Baltica“ iki terminalo (KUN)	6,60	6,60 ⁴⁵
Oro uostų susisiekimo infrastruktūra	Oro Navigacija, VĮ	Navigacijos įrangos plėtros ir atnaujinimo investicijos	3,26	1,47
		Ryšių ir ONI plėtros ir atnaujinimo investicijos	2,27	1,02
		Skrydžių valdymo įrangos modernizavimo investicijos	16,65	7,49
		Stebėjimo įrangos plėtros ir atnaujinimo investicijos	14,50	6,53
		Žemutinės oro erdvės ir Bepiločių orlaivių informacinės sistemos priemonės	10,88	4,90
Iš viso Tiriamajai sričiai			220,96	94,72
	LRTC	Bazinės infrastruktūros įrengimas 5G tinklui	30,00	30,00

⁴² Atliekant investicijų paklausos vertinimą ūkio subjektai informacijos apie potencialų finansavimo šaltinį ir užtikrinto finansavimo dalį nepateikė, todėl nebuvo galima apskaičiuoti investicijų trūkumo. Dėl šios priežasties daroma prielaida, kad potencialaus finansavimo šaltinio ir užtikrintos dalies nėra. Dėl to, investicijų paklausa lygi investicijų trūkumui.

⁴³ ibid

⁴⁴ ibid

⁴⁵ ibid

Tiriamoji sritis	Atsakingas subjektas	Projekto apibūdinimas	Investicijų paklausa, mln. Eur	Investicijų trūkumas, mln. Eur
Elektroninių ryšių infrastruktūra		DAB projektas (visos šalies padengimas)	6,50	6,50
		Duomenų perdavimo magistralė į vakarų Europą	2,00	2,00
		DVB-T LRT HD tinklo atnaujinimas	3,00	3,00
		VDC įrengimas	30,00	30,00
Iš viso Tiriamajai sričiai			71,50	71,50
Iš viso:			1.175,30	927,90

Antro prioriteto Fondui projektai

Bendra Antro prioriteto Fondui projektų vertė (investicijų paklausa) siekia 203,21 mln. Eur. Ūkio subjektų teigimu, šių projektų įgyvendinimui nėra numatytas finansavimo šaltinis ir, atitinkamai, nėra užtikrinta finansavimo dalis. Didžiausią investicijų trūkumo dalį sudaro geležinkelių bei vidaus vandenių infrastruktūros projektai. Antro prioriteto projektų sąrašas pateikiamas lentelėje žemiau.

Lentelė 28 Antro prioriteto Fondui projektai (vadovaujantis ūkio subjektų pateiktais duomenimis)

Tiriamoji sritis	Atsakingas subjektas	Projekto apibūdinimas	Investicijų paklausa, mln. Eur	Investicijų trūkumas, mln. Eur
Geležinkelių infrastruktūra ir geležinkelių paslaugų įrenginiai	LTG Cargo, AB	1520/1435 mm vėžės vagonų gamyba	14,50	14,50
	LTG Infra, AB	Vilnius Connect	85,91	85,91
		Europinės vėžės tiesimas į Marijampolės LEZ teritoriją	3,80	3,80
	LTG Link, AB	Turimų trijų dvivagonių elektrinių „Škoda EJ575“ traukinių modernizavimas į elektrinius-baterinius traukinius	18,00	18,00 ⁴⁶
Iš viso Tiriamajai sričiai			122,21	122,21
Vidaus susisiekimo vandenių infrastruktūra	VVKD ir atsakingos savivaldybės	Alytaus krovininės prieplaukos įrengimas	3,60	3,60
		Jonavos krovininės prieplaukos įrengimas	7,10	7,10
		Jurbarko krovininės prieplaukos įrengimas	7,10	7,10
	Smiltynės perkėla, AB	Elektrinių keltų įsigijimas	45,00	45,00
Iš viso Tiriamajai sričiai			62,80	62,80
Oro uostų susisiekimo infrastruktūra	LTOU	Energijos naudojimo oro uostuose efektyvinimo ir CO2 emisijos mažinimo priemonių diegimas oro uostuose	7,50	7,50 ⁴⁷

⁴⁶ ibid

⁴⁷ ibid

Tiriamoji sritis	Atsakingas subjektas	Projekto apibūdinimas	Investicijų paklausa, mln. Eur	Investicijų trūkumas, mln. Eur
		Tvariųjų aviacijos degalų teikimo užtikrinimo infrastruktūra	4,20	4,20 ⁴⁸
		Orlaivių alternatyvių pakrovimo stotelių GPU įsigijimas	3,50	3,50 ⁴⁹
		Geležinkelio atšaka nuo „Rail Baltica“ iki terminalo (VNO)	3,00	3,00 ⁵⁰
		Iš viso Tiriamajai sričiai	18,20	18,20
		Iš viso	203,21	203,21

Prieinamo finansavimo vertinimas prioritetiniams Fondui projektams

Siekiant įvertinti ar ūkio subjektų pateikta informacija apie konkrečių projektų finansavimo šaltinius ir užtikrinto finansavimo dydį sutampa su 4.2 skyriuje aprašyta investicijų pasiūla⁵¹, buvo peržiūrėti pirmo ir antro prioriteto Fondui projektai ir ekspertiniu būdu įvertinta, kiek lėšų šiems projektams galėtų būti prieinama rinkos sąlygomis. Prieinamas finansavimas buvo vertinamas vadovaujantis šiomis prielaidomis:

- jeigu projektas šiuo metu turi užtikrinto finansavimo dalį (ne mažiau 50 proc.), likusi neužtikrinto finansavimo dalis gali būti prieinama rinkos sąlygomis;
- jeigu projektas generuoja finansinę grąžą, o ūkio subjektas nurodė, kad neturi finansavimo projektui, laikoma, kad 50 proc. projekto vertės gali būti finansuojama rinkos sąlygomis;
- jeigu projektas yra įgyvendinamas ūkio subjekto, kuris projektus įprastai finansuoja TFI lėšomis, o projekto vertė yra mažesnė nei įprastai finansuoja TFI, laikoma, kad prieinamo finansavimo šio projekto įgyvendinimui nėra;
- jeigu ūkio subjektas darbinių sesijų metu nurodė, kad konkretaus projekto finansavimui potencialiai prieinamo finansavimo nėra, laikoma, kad prieinamo finansavimo šio projekto įgyvendinimui nėra;
- jeigu projektas generuoja grąžą, tačiau neturi finansavimo šaltinio, o ūkio subjektas darbinių sesijų metu nurodė, kad prie projekto įgyvendinimo gali prisidėti nuosavomis lėšomis, laikoma, kad projekto finansavimui prieinamo finansavimo dalis siekia 65 proc., (50 proc. – TFI lėšos; 15 proc. – nuosavos lėšos);
- jeigu projektą įgyvendina savivaldybė, laikoma, kad 15 proc. projekto vertės gali būti finansuojama nuosavomis lėšomis.

Papildomi prieinamo finansavimo vertinimo aspektai yra:

- 5-oje Tiriamojoje srityje susidaro investicijų perteklius, todėl daroma prielaida, kad patenkinamas visas investicijų trūkumas;
- 6-oje Tiriamojoje srityje veikiantis LRTC nurodė nuosavų lėšų ir potencialiai galimų pasiskolinti lėšų sumą, todėl atskiri projektai vertinami nebuvo ir prieinamo finansavimo dalis buvo įvertinta visų projektų apimtyje.

Prieinamo finansavimo apibendrinimas skirtingose Tiriamosiose srityse pateiktas lentelėje žemiau.

⁴⁸ ibid

⁴⁹ ibid

⁵⁰ ibid

⁵¹ Daroma prielaida, kad prioritetinių Fondui projektų finansavimui daugiausiai bus prieinamas TFI finansavimas. Prielaida grindžiama tuo, kad: (i) didžioji dalis projektų yra didelės apimties, t. y. didesni nei 25 mln. Eur TFI dalies; (ii) ūkio subjektai, vykdydami projektus, prioritetą teikia TFI finansavimui; (iii) lyginant su kapitalo investicijomis, finansavimas paskolų forma yra labiau priimtinas ūkio subjektams, vykdyantiems projektus.

Lentelė 29 Prieinamo finansavimo vertinimo apibendrinimas ir investicijų poreikio skaičiavimas skirtingose Tiriamosiose srityse

Tiriamoji sritis	Prioritetinių Fondui projektų investicijų trūkumas, mln. Eur	Prieinamo finansavimo pagrindimas	Prieinamo finansavimo vertinimas, mln. Eur	Investicijų poreikis, mln. Eur
Geležinkelių infrastruktūra ir geležinkelių paslaugų įrenginiai	459,48	Daroma prielaida, kad 6 iš 13 projektų finansavimas galėtų būti prieinamas visa arba dalimi reikalingos apimties. Šie projektai yra daugiausiai susiję su elektrinių riedmenų įsigijimu (išskyrus LTG Cargo, AB projektus – TFI nurodė, kad šiuo metu yra orientuoti ne į naujų paskolų šiai įmonei išdavimą, o į ankstesnių gražinimą), todėl yra prioritetiniai TFI. Potencialiai 2 iš 13 projektų finansavimas galėtų būti prieinamas perskolinant EIB lėšas (EIB perskolinimas galimas, kai projektai ko-finansuojami ES fondų investicijų lėšomis). Daroma prielaida, kad likusiems septyniems projektams finansavimas rinkos sąlygomis nebus prieinamas, nes projektų vertės yra per mažos, kad būtų finansuojamos TFI lėšomis arba tokie projektai nėra TFI prioritetas.	158,52	300,96
Jūrų uosto infrastruktūra	408,40	Už projekto įgyvendinimą atsakingas KVJUD galėtų pritraukti pusę projektui reikalingos sumos iš EITP2 ir TFI lėšų. Taip pat, daroma prielaida, kad dalį sumos KVJUD galėtų finansuoti nuosavomis lėšomis. Atitinkamai, 65 proc. projekto vertės galėtų būti užtikrinama TFI ir įmonės nuosavomis lėšomis.	265,46	142,94
Vidaus susisiekimo vandenu infrastruktūra	78,80	Didžioji dalis projektų būtų finansuojama savivaldybių ir Smiltynės perkėla, AB lėšomis. Smiltynės perkėla, AB įgyvendinami projektai galėtų būti finansuojami TFI arba kredito įstaigų lėšomis	35,62	43,18
Oro uostų susisiekimo infrastruktūra	112,92	7 iš 12 projektų finansavimas galėtų būti suteiktas pilna apimtimi, atsižvelgiant į tai, kad projektai ūkio subjektų teigimu jau turi didesnę nei 50 proc. finansavimą. Projektams, kuriems finansavimo šaltinis ūkio subjektų teigimu nėra numatytas, o jie yra mažesnės apimties nei įprastai finansuoja TFI, daroma prielaida, kad finansavimas neturėtų būti prieinamas.	88,12	24,80
Elektroninių ryšių infrastruktūra	71,50	LRTC nuosavomis lėšomis galėtų finansuoti projektus, kurių vertė 25,00 mln. Eur. Papildomai, daroma prielaida, kad kredito įstaigos LRTC vykdomiems projektams galėtų paskolinti iki 38 mln. Eur	63,00	8,50
Iš viso:	1.131,10		610,72	520,38

Apibendrinant, pirmo ir antro prioriteto Fondui projektams prieinamas finansavimas galėtų siekti 610,72 mln. Eur. Atitinkamai, investicijų poreikis pirmo ir antro prioriteto Fondui projektams galėtų siekti 520,38 mln. Eur.

Aukšto parengtumo lygmens (brandos) projektai

Atlikus darbinę sesiją su ūkio subjektais, atsakingais už prioritetinius Fondui projektus, projektų sąrašas buvo įvertintas pagal projektų parengtumo lygmenį (brandą). Vadovaujantis ūkio subjektų pateikta informacija, aukšto parengtumo lygmens (brandos) projektai, kuriuos įgyvendinti būtų galima pradėti 2023 m. ir kuriems potencialiai yra prieinama tik dalis finansavimo, yra:

- Priežiūros veiklos ir infrastruktūros pritaikymas naujiems elektriniams keleiviniams traukiniams (įgyvendina: LTG Link, AB);
- Kelionių „nuo durų iki durų“ sprendimas (įgyvendina: LTG Link, AB);
- Keleivių stoties ir teritorijos rekonstrukcija (tuo atveju, jeigu kredito įstaiga nesuteiktų visos projekto įgyvendinimui reikalingos sumos; įgyvendina: Smiltynės perkėla, AB).

Apibendrinant, investicijų poreikis (ekspertiniu vertinimu) aukšto parengtumo projektams, kurie galėtų kreiptis finansavimo į Fondą 2023 m. galėtų siekti 23,20 mln. Eur.

5.3.4 Prioritetiniai projektai, negeneruojantys finansinės grąžos

Bendra ūkio subjektų įvardintų prioritetinių projektų, negeneruojančių finansinės grąžos, projektų vertė (investicijų paklausa) siekia 3.953,68 mln. Eur. Skačiuojama, kad tokių projektų įgyvendinimui ketinama pritraukti ir kitų finansavimo šaltinių lėšų, todėl investicijų trūkumas sieks 3.210,99 mln. Eur.

Nors šiai kategorijai priskirti projektai yra identifikuoti kaip negeneruojantys grąžos, pakeitus besiskolinančių įmonių ir pačių projektų kapitalo struktūrą (pavyzdžiui, suteikus subsidiją), šių projektų finansinė rizika galėtų būti sumažinta ir jiems pritrauktas ko–finansavimas. Didžiausią šių projektų dalį sudaro kelių transporto bei geležinkelių, ypač LTG Infra, AB, infrastruktūros projektai.

Lentelė 30 Ūkio subjektų įvardinti prioritetiniai projektai, negeneruojantys finansinės grąžos (vadovaujantis ūkio subjektų pateiktais duomenimis)

Tiriamoji sritis	Atsakingas subjektas	Projekto apibūdinimas	Investicijų paklausa, mln. Eur	Investicijų trūkumas, mln. Eur
Kelių transporto infrastruktūra	LAKD	„Via Baltica“ kelio rekonstrukcija	929,04	1.202,89 ⁵²
		A1 kelio rekonstrukcija	173,48	
		A14 kelio rekonstrukcija	238,18	
		Kelio Nr. 130 Kaunas–Prienai– Alytus rekonstrukcija	101,00	
Iš viso Tiriamajai sričiai			1.441,69	1.202,89
Geležinkelių infrastruktūra ir geležinkelių paslaugų įrenginiai	LTG Infra, AB ir LTG Link, AB	Keleivinių traukinių baterijų įkrovimo stotyse infrastruktūros sukūrimas	12,79	12,79
	LTG Infra, AB ir atsakingos savivaldybės	Prekinės stoties ir susijusių veiklų iš Klaipėdos geležinkelio stoties išskėlimas (Pauostis, Draugystė)	83,00	83,00
	LTG Infra, AB	Vieninga eismo valdymo (interlokingo) sistema Lietuvos geležinkelių tinkle ir ERTMS įdiegimas	891,00	891,00
		Klaipėdos geležinkelio mazgo plėtra	15,00	15,00
		Klaipėdos krovinių terminalo statyba	11,10	11,10
		Peronų atnaujinimo programa	50,00	24,50
		RB1 signalizacija	115,50	57,75
Rentgeno kontrolės sistemos traukiniams įrengimas Kybartų/Staselių/Kenos geležinkelio stotyse	12,45	12,45		

⁵² LAKD indikavo, kad šiems projektams preliminariai gali būti skirtos ES fondų investicijos, kurių bendra suma siekia 238,80 mln. Eur.

Tiriamoji sritis	Atsakingas subjektas	Projekto apibūdinimas	Investicijų paklausa, mln. Eur	Investicijų trūkumas, mln. Eur
		Riedmenų automatinės kontrolės sistema	30,00	15,00
		Ruožo Kaišiadorys – Klaipėda (Draugystės st.) elektrifikavimas	344,00	113,52
		Tęstiniai elektrifikacijos projektai (Geležinkelio ruožų Kaunas-Kybartai, Palemonas- Vaidotai - Staselės, Kužiai - Bugeniai elektrifikacija)	257,00	257,00
		Vėžės keitimo mechanizmas	5,00	5,00
		Vilniaus geležinkelių mazgo elektrifikacija	56,10	18,51
		Vilnius–Kaunas re-elektrifikacija (kontaktnio tinklo pritaikymas kroviniui transportui)	128,10	42,27
Iš viso Tiriamajai sričiai			2.011,03	1.558,89
Jūrų uosto infrastruktūra	LAKD, Klaipėdos m. sav. ir KVJUD	Pietinis aplinkkelis	100,00	100,00
	KVJUD	Klaipėdos uosto laivybos kanalo gilinimas iki 17 m	345,00	293,25
Iš viso Tiriamajai sričiai			445,00	393,250
Vidaus vandens susisiekimo infrastruktūra	VVKD ir atsakingos savivaldybės	Kauno HE šliuzo įrengimo PAV, projektavimas	3,50	3,50
		Drevernos šliuzo modernizavimas	1,00	1,00
	VVKD	Vandens kelių modernizavimas	51,47	51,47
Iš viso Tiriamajai sričiai			55,97	55,97
Iš viso			3.953,68	3.210,99

Vadovaujantis ūkio subjektų, veikiančių konkrečiose Tiriamosiose srityse, pateikta informacija, lentelėje aukščiau nurodyti projektai negeneruoja finansinės grąžos.

Prioritetinių, bet negeneruojančių grąžos projektų sąrašas buvo išnagrinėtas, siekiant įvertinti, kada finansinės grąžos negeneruojantys projektai galėtų būti ko-finansuojami rinkoje prieinamomis investicijomis (ES fondų investicijomis, TFI, kredito įstaigų lėšomis ir kt. finansavimo šaltiniais). Lentelėje žemiau aprašytos sąlygos, kurias įgyvendinus grąžos negeneruojantys projektai galėtų būti finansuojami rinkos sąlygomis.

Lentelė 31 Sąlygos, kurias įgyvendinus finansinės grąžos negeneruojantys projektai galėtų būti finansuojami rinkos sąlygomis

Tiriamoji sritis	Investicijų trūkumas prioritetingiems, bet finansinės grąžos negeneruojantiems projektams, mln. Eur	Sąlygos, kurias įgyvendinus finansinės grąžos negeneruojantiems projektams galėtų būti suteikiamas finansavimas rinkos sąlygomis	Prieinamo finansavimo vertinimas, mln. Eur	Investicijų poreikis, mln. Eur
Kelių transporto infrastruktūra	1.202,89	Finansavimas rinkos sąlygomis (TFI lėšomis) galėtų būti prieinamas tokiems projektams:	601,44	601,44

Tiriamoji sritis	Investicijų trūkumas prioritetingiems, bet finansinės grąžos negeneruojantiems projektams, mln. Eur	Sąlygos, kurias įgyvendinus finansinės grąžos negeneruojantiems projektams galėtų būti suteikiamas finansavimas rinkos sąlygomis	Prieinamo finansavimo vertinimas, mln. Eur	Investicijų poreikis, mln. Eur
		<ul style="list-style-type: none"> kurių naudos / žalos vertinimas rodo, kad projektas generuoja socialinę / ekonominę grąžą. Tokie projektai dažniausiai apima TEN–T tinklui priklausančius kelius⁵³; kurie planuojami įgyvendinti savivaldybės arba savivaldybių grupės ir tik tuo atveju, jeigu bendra TFI suteikiamos paskolos vertė siekia mažiausią galimą TFI investicijų vertę; kurių finansavimas yra suteikiamas tiesiogiai valstybei arba LAKD, jeigu LAKD būtų suteikta valstybės garantija arba pasirašytas susitarimas dėl pastovių pinigų srautų užtikrinimo. <p>Potencialiai dalinis finansavimas galėtų būti prieinamas iš perskolinant EIB lėšas (EIB perskolinimas aktualus, kai projektai ko–finansuojami ES fondų investicijų lėšomis)</p>		
Geležinkelių infrastruktūra ir geležinkelių paslaugų įrenginiai	1.558,89	<p>Finansavimas LTG Link, AB ir LTG Infra, AB projektų įgyvendinimui galėtų būti suteikiamas tuo atveju, jeigu paskolos aptarnavimui užtektų veiklos pajamų ir pajamų, gaunamų pagal pasirašytą viešųjų paslaugų sutartį (angl. PSA) ir daugiametę sutartį (angl. MAC). Visgi, daroma prielaida, kad finansavimas neturėtų būti suteikiamas su elektrifikacija susijusiems projektams dėl neaiškių ateities pinigų srautų.</p> <p>LTG Cargo, AB šiuo metu savo projektams skolintis rinkos sąlygomis negalėtų dėl sumažėjusių pinigų srautų.</p>	581,70	977,19
Jūrų uosto infrastruktūra	393,25	<p>Finansavimas projektams galėtų būti suteikiamas rinkos sąlygomis, nes dėl šio projekto įgyvendinimo ateityje galėtų padidėti uosto krova, todėl projektas bent jau iš dalies ateityje galėtų generuoti pinigų srautą (ilgalaikėje perspektyvoje).</p>	196,63	196,62
Vidaus susisiekimo vandenų infrastruktūra	55,97	<p>Finansavimas rinkos sąlygomis galėtų būti suteikiamas tiems projektams, kurie generuotų ekonominę grąžą. Visgi, tokių projektų įgyvendinimui būtina sąlyga – didesnis privataus sektoriaus investicijų pritraukimas. Dėl šios priežasties finansavimas rinkos sąlygomis nebus prieinamas. Potencialus finansavimo šaltinis galėtų būti savivaldybių nuosavos lėšos.</p>	0,15	55,82
Iš viso	3.210,99		1.379,92	1.831,07

⁵³ EIB (komunikacija el. paštu, 2022 m. rugpjūčio 17 d.) pažymėjo, kad EIB gali finansuoti kelių transporto sub–sektoriaus projektus, kurie generuoja ne tik finansinę, bet ir ekonominę grąžą. Pavyzdžiui, EIB šiuo metu finansuoja Via Baltica projekto ruošą Lenkijoje, kuris nebus apmokestinamas.

5.3.5 Investicijų trūkumo ir poreikio apibendrinimas

Apibendrinant, investicijų poreikis pirmo prioriteto Fondui projektams galėtų siekti 520,38 mln. Eur. Visgi, mažesnė dalis projektų, kuriems reikalingos investicijos, yra aukšto parengtumo lygmens. Prioritetinių, tačiau negeneruojančių gražos projektams investicijų poreikis yra dar didesnis ir siekia 1.831,07 mln. Eur.

6. Užsienio šalių gerosios praktikos analizė

Užsienio šalių gerosios praktikos analizė yra skirta išnagrinėti, kaip užsienio šalys atliepia finansavimo bazinės viešosios infrastruktūros susisiekimo sektoriuje trūkumą.

Šiame skyriuje žemiau yra apžvelgiami:

- Lenkijoje įgyvendinamos paskolų ir garantijų FP, kuriomis finansuojamas plačiajuosčio ryšio diegimas;
- Lenkijoje įgyvendinti VPSP projektai ir jų finansavimas;
- Slovakijoje įgyvendinamą Bratislavos aplinkkelio statybos projektas, kuriam buvo suteikta valstybės finansuojama paskola ir papildomai pritrauktos privačios lėšos.

Papildomai, šiame skyriuje apžvelgiame EITP ir jos apimtyje egzistuojančias FP. EITP analizė yra aktuali, siekiant suprasti, kaip skirtingi finansiniai produktai gali būti pritaikomi bazinės viešosios infrastruktūros susisiekimo sektoriuje atnaujinimui ir plėtrai. Atitinkamai, apžvelgiant konkrečius produktus, pateikiame finansuotų projektų pavyzdžius.

6.1 Lenkijoje įgyvendinamos paskolų ir garantijų FP, kuriomis finansuojamas plačiajuosčio ryšio diegimas

Lenkijoje plačiajuosčio ryšio padengimo (angl. *coverage*) lygis yra žemiausias visoje ES⁵⁴, todėl plačiajuosčio interneto diegimo poreikis šalyje yra didelis. Dėl šios priežasties, lyginant su kitomis ES šalimis narėmis, 2014–2020 m. Lenkija informacijos ir ryšių technologijų (toliau – IRT) plėtrai skyrė daugiausiai lėšų – bendra investicijų suma šiuo laikotarpiu siekė 1 mlrd. Eur.

2017 m. atliktame išankstiniame (ex-ante) vertinime⁵⁵ daugiausiai dėmesio buvo skirta investicijoms į „paskutinės mylios“ ryšį, t. y. investicijoms į šviesolaidinio ryšio atvedimą iki galutinio vartotojo, įvertinti. Vienas iš išankstiniame vertinime nustatytų pagrindinių iššūkių plačiajuosčio interneto diegimo sektoriuje yra ribota investicijų pasiūla privatiems tinklo operatoriams:

- tinklo operatoriai, užtikrinantys „paskutinės mylios“ ryšį (dažniausiai mažos ir vidutinės įmonės), neturi galimybės teikti paraiškas ES SF lėšomis finansuojamoms subsidijoms gauti. Daugelis subsidinių priemonių yra pritaikytos dideliems tinklo operatoriams skatinti;
- privačios investicijos į plačiajuosčių internetą yra ribotos dėl didelės rizikos. Kredito įstaigos investicijas į plačiajuosčių internetą laiko aukštos rizikos investicijomis dėl didelės konkurencijos tarp (i) skirtingų IRT technologijų bei (ii) mažų ir didelių tinklo operatorių;
- kredito įstaigos susiduria su iššūkiais vertinant plačiajuosčio interneto diegimo projektų pelningumą ir jau sukurtos plačiajuosčio interneto infrastruktūros nelaiiko tinkamu užstatu.

Viešasis sektorius taip pat susiduria su apribojimais finansuojant IRT sektoriaus plėtrą. Dėl egzistuojančių valstybės pagalbos apribojimų, viešosios lėšos yra prieinamos tik naujos kartos interneto prieigą atitinkančio ryšio, užtikrinančio 30 Mbps ir didesnę duomenų perdavimo spartą, plėtrai baltosiose teritorijose⁵⁶. Viešosios lėšos nėra prieinamos pilkosiose⁵⁷ ir juodosiose teritorijose⁵⁸.

Atliktame išankstiniame (ex-ante) vertinime apskaičiuota, kad 2017–2023 m. laikotarpiu investicijų trūkumas „paskutinės mylios“ ryšio operatoriams sieks 440–600 mln. Eur.

FP struktūra ir finansavimo sumos

⁵⁴ Broadband coverage in Europe (July 2017) – Final report: <https://digital-strategy.ec.europa.eu/en/library/study-broadband-coverage-europe-2017>

⁵⁵ WYG PSDP, Ex-ante assessment for financial instruments in the framework of the Operational Programme 'Cyfrowa Polska', 2017

⁵⁶ Naujos kartos interneto prieigos neturinčios teritorijos

⁵⁷ Naujos kartos interneto prieigą turinčios teritorijos, kuriose paslaugas teikia vienas tinklo operatorius

⁵⁸ Naujos kartos interneto prieigą turinčios teritorijos, kuriose paslaugas teikia daugiau nei vienas tinklo operatorius

Siekiant iš dalies padengti susidariusį investicijų trūkumą ir sumažinti aukščiau įvardytų iššūkių poreikį, atliktame išankstiniame (ex-ante) vertinime buvo pasiūlyta įgyvendinti paskolų FP. Paskolų FP įgyvendinimui buvo pasirinkta fondų fondo struktūra, o fondų fondo valdytoju paskirtas Lenkijos nacionalinis plėtros bankas (toliau – BGK). FP įgyvendina keletas finansų tarpininkų (toliau – FT), tokių kaip *Alior* bankas⁵⁹ ir paskolų fondas *Towarzystwo Inwestycji Społeczno-Ekonomicznych* (toliau – TISE).

Bendra finansavimo suma, skirta paskolų FP, siekia 270 mln. Eur⁶⁰, iš kurių:

- 230 mln. Eur buvo skirta iš Europos regioninės plėtros fondo (toliau – ERPF) lėšų;
- 40 mln. Eur įsipareigojo skirti FT.

Valstybės biudžeto lėšos paskolų FP įgyvendinimui skirtos nebuvo.

Tipiniai projektai ir jų finansavimo sąlygos

Paskolų FP yra skirta sąlyginai mažos apimties investicijoms, kurių vidutinė projekto vertė ~170 tūkst. Eur. Paskolos suteikiamos sąlygomis, aprašytomis lentelėje žemiau.

Lentelė 32 Pagrindinės paskolų FP sąlygos

FP požymiai	Pagrindinės sąlygos
Viešųjų lėšų dydis skiriamas FP	230 mln. Eur, skirtų iš ERPF
Paskolos suma	5 tūkst.–12,5 mln. Eur
Paskolos dydis	Iki 95 proc. tinkamų finansuoti išlaidų
Atidėjimo laikotarpis	2,5 m.
Paskolos terminas	15 m. ⁶¹
Tinkamos finansuoti išlaidos	Projekto rengimo bei įgyvendinimo kaštai
Paskolos palūkanų norma	ERDF finansuojamai paskolų daliai – 0,25 proc. per metus. Su rizikos įverčiu susijusios palūkanos ir mokesčiai skaičiuojami nuo FT paskolų dalies. Pavyzdžiui, <i>Alior</i> bankas vidutiniškai taiko 4,4 proc. metinę palūkanų normą, o nustatytas komisinis mokeskis siekia 2 proc.

Visgi, paskolų FP įgyvendinimas buvo lėtesnis nei tikėtasi – iki 2019 m. kovo mėn. GNG pasiekė 9,5 mln. Eur. Vangų naudojimąsi paskolų FP lėmė šios priežastys:

- plačiajuosčio interneto diegimo projektų rizikos – Lenkijos infrastruktūros ministerijai 2018 m. atlikus papildomą ex-ante vertinimą, buvo apskaičiuota, kad numatoma tokių projektų rizika siekia 30 proc., o nenumatytų atvejų rizika – 15 proc. Atsižvelgiant į tai, kad FT paskolą suteikia pagal įprastus bankų naudojamus rizikos vertinimo standartus, daugelis projektų finansavimo gauti negalėjo dėl (i) negeneruojančių gražos projektų pobūdžio; (ii) nepakankamo užstato;
- pasinaudojant paskolų FP buvo patenkinta tik dalis plačiajuosčio ryšio investicijų finansavimo poreikių. Paskolų FP lėšomis nebuvo galima finansuoti apyvartinio kapitalo, pridėtinės vertės mokesčio (toliau – PVM) išlaidų ir tinklų įsigijimo išlaidų iš konkurentų;
- paskolų FP nebuvo pakankamai patraukli FT dėl sukurtų prielaidų suteikti pigų finansavimą, bet ne padengti su projektais susijusių rizikų kaštų.

FP tikslinimas ir garantijų FP konstravimas

Siekiant padidinti paskolų FP patrauklumą sąlygos buvo patikslintos – paskolomis leista finansuoti PVM ir apyvartinio kapitalo išlaidas, susijusias su plačiajuosčio interneto diegimo investicijomis. Taip pat, 2018 m. patikslinus paskolų FP sąlygas, paskolas leista derinti su subsidijomis.

BGK sumažino asignavimus paskolų FP iki 145 mln. Eur, o likusias lėšas – 105 mln. Eur – skyrė naujai garantijų FP, skirtai tiems patiems GNG. BGK tikisi, kad garantijų FP skirtas finansavimas padės pritraukti

⁵⁹ <https://www.aliorbank.pl/aktualnosc/2017-09-27-pozyczka-szerokopasmowa-dla-firm-telekomunikacyjnych-w-alior-banku.html>

⁶⁰ <https://www.fi-compass.eu/publication/case-studies/stocktaking-study-financial-instruments-sector-polish-broadband-loan>

⁶¹ <https://tise.pl/offers/pozyczka-szerokopasmowa/>

paskolų, kurių bendra vertė siekia 271 mln. Eur. Pagrindinės garantijų FP sąlygos nurodytos lentelėje žemiau.

Lentelė 33 Pagrindinės garantijų FP sąlygos

FP požymiai	Pagrindinės sąlygos
Viešųjų lėšų dydis skiriamas FP	105 mln. Eur
Garantijos dydis (angl. <i>guarantee rate</i>)	Iki 80 proc. paskolos sumos
Maksimali garantijos suma (angl. <i>capped amount</i>)	2,5 mln. Eur
Garantuojamų paskolų trukmė	Iki 20 m.
Garantijos mokestis	Netaikomas

Garantijų FP administravimui BKG atrinko keturis FT – Alior banką, PEKAO S.A., Spółdzielcza Grupa Bankowa ir Bank Polskiej Spółdzielczości.

Sąlyginai mažas garantijų FP svarto efektas (2,5) atspindi didelę finansuojamų projektų riziką.

Iki 2021 m. pabaigos bendra tarp BGK ir FT pasirašytų sutarčių vertė siekė 44,17 mln. Eur. Bendra pagal paskolų sutartis suteikto finansavimo vertė siekė 41,45 mln. Eur⁶². Nuo 2021 m., iš naujo įvertinus FP įgyvendinimą, didesnes nei 10,46 mln. Eur vertės paskolas teikia pats BGK.

Veiksniai, lemiantys FP įgyvendinimo sėkmę

Atlikus įgyvendintų paskolų ir garantijų FP analizę, galima išskirti esminius veiksnius, lemiančius FP įgyvendinimo sėkmę:

- FP sąlygos turi būti lanksčios ir lengvai pritaikomos rinkos dalyvių poreikiams, ypač jeigu GNG grupė iki įgyvendinant FP neturi patirties su FP įgyvendinimu. Nagrinėjamu atveju, tai buvo atlikta pripažįstant PVM ir apyvartinio kapitalo išlaidas kaip tinkamas finansuoti ir sukonstruojant garantijų FP;
- fondų fondo valdytojas ir FT, administruojantys FP, turi gerai išmanyti sektoriaus specifiką, siekiant suprasti projektų įgyvendinimo principus ir GNG poreikius.

6.2 Lenkijoje įgyvendinti VPSP projektai ir jų finansavimas

6.2.1 A1 greitkelio (Gdanskas–Torunė) projektas

TEN–T tinklui priklausančią greitkelio A1 dalį, jungiančią Gdanską ir Torunę, statė ir šiuo metu prižiūri specialiosios paskirties įmonė (toliau – SPI) Gdanskio transporto įmonė (angl. *Gdańsk Transport Company*, toliau – GTC), su kuria 1996–2039 m. laikotarpiui sudaryta koncesijos sutartis Pasibaigus koncesijos sutarčiai, greitkelio valdymas bus perduotas Lenkijos nacionaliniam kelių fondui.

Paskolas A1 greitkelio statybai GTC suteikė EIB, ŠIB, Švedijos eksporto kreditavimo korporacijos (angl. *Swedish Export Credit Corporation*, toliau – SEK). Bendra finansavimo suma siekia 1,50 mlrd. Eur⁶³, iš kurių 95 proc. projekto vertės sudaro anksčiau minėtų institucijų paskolos. Likusius 5 proc. projekto vertės nuosavomis lėšomis finansavo GTC.

Koncesijos sutarties laikotarpiu GTC gauna atlygį iš Lenkijos nacionalinio kelių fondo už paslaugų prieinamumą (angl. *availability-based service fee*). Šiomis lėšomis GTC padengia paskolų palūkanas ir aptarnavimą, greitkelio veiklos ir priežiūros sąnaudas, mokesčius, draudimo sąnaudas bei kitas sąnaudas, susijusias su greitkelio valdymu. Taip pat, Lenkijos nacionalinis kelių fondas GTC moka kintamąjį atlygį,

⁶² BGK duomenimis: <https://bgkraportcsr.pl/en/bgk-bankiem-zrownowazonego-rozwoju/wsparcie-biznesu-i-rozwoju-przedsiębiorczosci/program-operacyjny-polska-cyfrowa-popc-pozyczka-szerokopasmowa/>

⁶³ <https://a1.com.pl/en/motorway-a1/motorway-funding/>

greitkelio eksploataavimo kintamoms išlaidoms padengti (susietą su eismo intensyvumu). Visa greitkelyje surinkta kelių rinkliava atitenka Lenkijos nacionaliniam kelių fondui.

6.2.2 A2 greitkelio projektas

TEN–T tinklui priklausančio greitkelio A2 dalį, jungiančią Nowy Tomyśl ir Konin bei Swiecko ir Nowy Tomyśl, prižiūri bei jos statybą įgyvendino dvi SPĮ: *Autostrada Wielkopolska SA* ir *Autostrada Wielkopolska SA II*. Minėtų SPĮ akcininkai yra keli privatūs Lenkijos investiciniai fondai ir kapitalo konsorciumai. Projektas įgyvendinamas pagal 37 m. koncesijos sutartį, sudarytą su Lenkijos infrastruktūros ministerija. 2037 m., pasibaigus koncesijos sutarties galiojimui, greitkelio valdymas ir priežiūra bus perduoti valstybei.

Projektui finansuoti SPĮ akcininkai skyrė 136 mln. Eur vertės antraeilę paskolą bei 50 mln. Eur vertės kapitalo investicijų (12 proc. visos projekto vertės). Likusią dalį finansavo EIB, suteikdamas 1 mlrd. Eur vertės paskolą⁶⁴ bei vienuolika komercinių bankų, kurių bendra paskolos vertė siekė 388 mln. Eur.

Mokėjimai SPĮ yra vykdomi taikant mokestį už paslaugų prieinamumą (angl. *availability – based service fee*). Finansinė rizika, susijusi su kelio statyba ir priežiūra, tenka SPĮ. Tuo tarpu, rizika, susijusi su pelningumu bei prognozuojamu automobilių srautu – valstybei. Visa greitkelyje surinkta kelių rinkliava, kaip ir A1 greitkelio atveju, atitenka valstybei.

6.2.3 A4 greitkelio (Katovica – Krokua) projektas

A4 greitkelio ruožo nuo Katowicų iki Krokuvos rekonstrukcijos bei kelių rinkliavos sistemos įdiegimo projektą įgyvendino SPĮ *SAM S.A.* pagal koncesijos sutartį⁶⁵. Pasibaigus 30 m. koncesijos sutarčiai, 2027 m. greitkelio valdymas ir priežiūra bus perduoti valstybei.

Projektas finansuojamas komercinių bankų suteiktomis paskolomis, kurių vertė siekia 80,80 mln. Eur⁶⁶. Projekto kaštus buvo planuojama padengti greitkelyje įdiegus kelių rinkliavos sistemą ir jį apmokestinus. Vis dėlto, automobilių srautas greitkelyje ir surenkamos rinkliavos dydis yra mažesnis, negu tikėtasi. Dėl to, projektas neatsiperka taip greitai ir nėra toks pelningas, kaip buvo numatyta iš pradžių⁶⁷.

6.2.4 Išmoktos VPSP kelių transporto infrastruktūros projektų Lenkijoje pamokos

VPSP projektų modelis Lenkijoje buvo pasirinktas dėl didelio finansavimo kelių infrastruktūrai trūkumo. Tokia projektų forma leido nutiesti ir modernizuoti svarbiausius šalies kelius ir pasižymėjo šiais privalumais:

- VPSP forma finansuoti projektai ir jiems skirtos paskolos neprisidėjo prie valstybės skolos;
- pasirinktas VPSP būdas leido kelių darbus vykdyti greičiau ir efektyviau bei panaudoti inovatyvias technologijas;
- kelių valdymas ir priežiūra yra vykdoma efektyviau;
- VPSP projektų įgyvendinimas įgalino paskolų sindikavimą ir leido pritraukti didesnę privačių lėšų dalį.

6.3 Slovakijoje įgyvendinamas Bratislavos aplinkkelio statybos projektas

Siekiant padidinti transporto pralaidumą Bratislavoje (Slovakija) ir pagerinti susisiekimą tarp kaimyninių regionų ir valstybių, užtikrinant saugumą ir patikimesnę suplanuotų kelionių laiką, Slovakijos transporto, statybos ir regioninės plėtros ministerija inicijavo Bratislavos aplinkkelio D4R7 statybos projektą (toliau – D4R7). D4R7 siekiama sukurti reikalingą kelių transporto infrastruktūrą šiose atkarpose:

- D4 Bratislava – Jarovce / Bratislava (rytinė dalis);

⁶⁴ <https://www.eib.org/en/press/all/2009-127-eib-supports-with-eur-1-billion-a2-motorway-construction-in-poland>

⁶⁵ <https://www.autostrada-a4.com.pl/en/about-us/history-of-the-undertaking>

⁶⁶ <https://www.autostrada-a4.com.pl/en/about-us/history-of-sam-sa>

⁶⁷ Public-private partnerships in new EU member countries of Central and Eastern Europe: An economic analysis with case studies from the highway sector. EIB Papers

- D4 Bratislava – Rytai / Rača;
- R7 Bratislava – Nivy / Bratislava (pietinė dalis);
- R7 Bratislava – Pietūs / Šamorín (vakarinė dalis);
- R7 Šamorín – Vakarinė dalis / Holice.

Siekiant įgyvendinti D4R7, 2016 m. gegužės mėn. Slovakijos transporto, statybos ir regioninės plėtros ministerija su koncesininku *Zero Bypass Ltd.* pasirašė VPSP sutartį, kurios apimtyje atliekamas minėtų kelio atkarpų projektavimas, statyba ir eksploatavimas bei užtikrinamas finansavimas.

Bendra projekto vertė – 989 mln. Eur, iš kurių 28 mln. Eur finansuojama mezanino paskola (finansuojama iš fondų fondo *Slovak Investment Holding* (toliau – SIH)), o likusi dalis – TFI ir komercinių bankų lėšomis. Žemiau pateikiama informacija apie finansavimą, skirtą D4R7 statybai.

Finansavimas fondų fondo *Slovak Investment Holding* lėšomis

D4R7 iš dalies finansuojamas ES SF lėšomis (2014–2020 m. integruotos infrastruktūros veiksmų programa) – 28 mln. Eur paskola buvo suteikta specializuoto fondų fondo SIH valdytojo *SZRB Asset Management*. Mezanino paskola su fiksuota palūkanų norma suteikta 33 m. laikotarpiui.

SPĮ, sudarytai iš projektą įgyvendinančių privataus sektoriaus įmonių, suteikta paskola yra subordinuota, t. y. įmonės restruktūrizacijos ar bankroto atveju suteikta paskola yra aukštesnio prioriteto (angl. *full subordination*) už akcininkų – VPSP projektą laimėjusio konsorciumo narių – įneštą kapitalą ar suteiktas paskolas, bet žemesnio prioriteto nei bankų suteiktos paskolos. Dėl mezanino paskolos pavaldumo bankų skolai, suteiktą paskolą komerciniai bankai traktuoja kaip kapitalo pakeitimą. Dėl to, ES SF finansuojama paskola padeda sumažinti nuosavo kapitalo kainą.

Viešojo sektoriaus įsitraukimas į D4R7 veiklas yra ribotos apimties – mezanino paskolos skoliniojas, šiuo atveju SIH, yra pasyvus investuotojas ir neturi balsavimo teisės. Tai buvo svarbus VPSP projekto sėkmės veiksnys, garantavęs, kad viešojo sektoriaus įsitraukimas nepaveiks įprastų sprendimų priėmimo procesų tarp kreditorių.

Finansavimas TFI lėšomis

D4R7 yra iš dalies finansuojamas tarptautinių finansų institucijų lėšomis. SPĮ EIB suteikė 427 mln. Eur pirmąją paskolą (angl. *senior loan*). Paskola buvo suteikta 33 m. laikotarpiui, su galimybe paskolų mokėjimus atidėti 5 m. EIB paskolos grąžinimas buvo užtikrintas Europos strateginių investicijų fondo (toliau – ESIF) suteikta garantija.

EIB suteikta paskola sudaro 43 proc. visos D4R7 vertės. EIB indėlis, įgyvendinant D4R7, yra svarbus dėl šių priežasčių:

- palankiomis sąlygomis suteikta paskola leido užtikrinti patrauklią skolos kainą;
- tarptautinės finansų institucijos prisidėjimas motyvavo komercinius bankus finansuoti likusią D4R7 dalį.

Prie projekto finansavimo taip pat prisidėjo Europos rekonstrukcijos ir plėtros bankas (toliau – ERPB), kuris pasiūlė finansavimą visiems VPSP konkurso dalyviams bei suteikė papildomą 148 mln. Eur vertės pirmąją paskolą.

finansavimas komercinių bankų lėšomis

Likusius 377 mln. Eur suteikė Ispanijos nacionalinis skatinamojo finansavimo bankas *Instituto de Crédito Oficial* (toliau – ICO) bei keturi komerciniai bankai – *Unicredit*, *ČSOB*, *SMBC* ir *Credit Agricole*. ICO ir komercinių bankų, o taip pat ir aukščiau minėto ERPB, suteiktų paskolų palūkanų normos yra kintamos, o paskolos suskirstytos pagal tris išmokėjimo kategorijas (angl. *tranches*): trumpalaikes (10 m.), vidutinės trukmės (20 m.) ir ilgalaikes (32 m.).

VSPPS projekto modelis, siekiant sumažinti projekto rizikas

Viešųjų pirkimų procesui buvo pasirinktas konkurencinis dialogas – kvalifikacinės atrankos metu atrinkti kandidatai buvo kviečiami pateikti siūlomus D4R7 sprendimus, kurie buvo diskutuojami su Slovakijos transporto, statybos ir regioninės plėtros ministerija. Toks viešųjų pirkimų modelis leido konkurso dalyviams išsiginčyti technines projekto specifikacijas ir sumažinti projekto kaštus.

VSPPS sutartis buvo sudaryta taip, kad rizikos, susijusios su infrastruktūros projektavimu, statyba, finansavimu bei priežiūra, teko koncesininkui. Tuo tarpu rizikos, susijusios su žemės įsigijimu bei eismo intensyvumo prognozėmis, teko viešajam sektoriui. Toks atsakomybės pasidalijimas leido nepriskirti

vykdomo projekto prie valstybinio sektoriaus. Eurostat suteiktas leidimas leido išvengti valstybės vardu priimtų skolinių įsipareigojimų ir prisidėjo valdant su valstybės pinigiais ištekliams susijusias rizikas.

Mokėjimai SPĮ vykdomi taikant metinį mokestį už paslaugų prieinamumą (angl. *availability-based service fee*). Kasmetinė 52,80 mln. Eur vertės išmoka privataus sektoriaus partneriui skiriama atsižvelgiant į kelio prieinamumo ir kokybės kriterijus, kelio tvarkymą ir kitas paslaugas, tokias kaip kelių priežiūra žiemos metu. Šis mokestis gali būti sumažintas, jei SPĮ teikiamos paslaugos neatitinka apibrėžtų prieinamumo ir kokybės kriterijų.

Išmoktos pamokos ir veiksniai, lemiantys FP įgyvendinimo sėkmę

Vienas iš didžiausių projekto pasiekimų – galutinis D4R7 biudžetas buvo net 60 proc. mažesnis nei numatyta Slovakijos transporto, statybos ir regioninės plėtros ministerijos atliktoje galimybių studijoje. Šis rezultatas buvo pasiektas dėl:

- palankių ekonomikos ir rinkos sąlygų VPSP pasiūlymų teikimo ir sutarčių sudarymo laikotarpiu;
- didelio rinkos dalyvių susidomėjimo VSPS modeliu;
- EIB, ESIF ir SIH įsitraukimo;
- tinkamų viešųjų pirkimų procedūrų.

Šis projektas parodo, kad tiesioginis fondų fondo valdytojo investavimas į didelės apimties investicijų projektus leidžia užtikrinti greitesnį ir efektyvesnį procesą. FT įtraukimas finansuojant pavienius projektus užtrunka ilgiau ir nesuteikia pakankamai lankstumo projekto vykdymui.

R4D7 ir mezanino paskolos suteikimas *ficompass* konferencijoje⁶⁸ buvo pristatytas, kaip vienas sėkmingiausių FP panaudojimo atvejų Centrinėje Europoje.

Atlikta atvejo analizė rodo, kad viešojo ir privataus sektoriaus finansavimas gali būti sėkmingai derinamas VPSP projekte bei ženkliai prisidėti prie tokių projektų įperkamo bei pelningumo.

6.4 EITP finansiniai produktai

EITP yra ES įgyvendinama programa, skirta paskatinti tvarių ir efektyviai sujungtų TEN–T tinklų plėtrą transporto, energetikos ir skaitmeninių paslaugų srityse. EITP investicijos nukreiptos į iniciatyvas, skirtas integracijai į Europos bendrąją rinką, pavyzdžiui, geležinkelių ir kitų transporto rūšių infrastruktūros plėtrą, ŠESD mažinimą, ryšių infrastruktūros kūrimą.

EITP įgyvendinama derinant įvairių tipų paramą konkrečių sektorių projektų vykdytojams – pavyzdžiui, subsidijas, techninę pagalbą ir FP. EITP biudžetas 2014–2020 m. laikotarpiui siekė 30 mlrd. Eur, iš kurių net 28,8 mlrd. Eur buvo planuojami skirti subsidijų forma.

EITP apimtyje įgyvendinamos FP, aktualios šiam Vertinimui, nagrinėjamos žemiau.

EITP transporto sektoriaus finansavimo programa

EITP transporto sektoriaus finansavimo programa yra skirta ES transporto infrastruktūros politikos įgyvendinimui. Didžioji dalis investicijų yra nukreiptos į transporto infrastruktūros atnaujinimą ir plėtrą.

EITP finansuojami visose ES šalyse narėse vykdomi visų transporto sektorių projektai. 2014–2020 m. EITP transporto sektoriaus finansavimo programos dydis siekė 24,05 mlrd. Eur, iš kurių didžioji dalis – 23,70 mlrd. Eur – buvo skirta subsidijoms.

EITP transporto sektoriaus programą apima šios pagrindinės FP:

- *Transport Blending Facility* (toliau – TBF) – INEA įgyvendinama FP, skirta skatinti riboto atsiperkamumo projektus, ir tokiu būdu padedanti pritraukti privataus sektoriaus finansavimą šioms investicijoms: Europos geležinkelių eismo valdymo sistemoms (toliau – ERTMS) ir alternatyviųjų degalų naudojimo skatinimui.

TBF apimtyje derinamos EITP lėšomis finansuojamos subsidijos ir įgyvendinančiųjų partnerių (angl. *Implementing Partners*), tokių kaip EIB ir nacionalinių skatinamojo finansavimo bankų arba privataus

⁶⁸ <https://www.fi-compass.eu/gallery/implementation-financial-instruments-czech-republic-and-slovakia>

sektorius, suteikiamos paskolos. Mažiausias TBF teikiamos dotacijos dydis yra 1 mln. Eur, o įgyvendinančiųjų partnerių suteikiamų paskolų dydis yra nuo 5 mln. Eur⁶⁹.

Teikti paraiškas šioms EITP dotacijoms gauti galima tik perėjus patikrinimo procedūras ir projektui gavus EIB ar kitų įgyvendinančiųjų partnerių patvirtinimą dėl planuojamo suteikti finansavimo. Vienas iš svarbiausių kriterijų TBF finansavimui gauti – numatomas projekto pelningumas.

- EITP skolos priemonė (angl. *CEF Debt Instrument*) yra įgyvendinama EIB. Ši priemonė skirta projektams, negalintiems pritraukti pakankamai privataus sektoriaus finansavimo. Šios priemonės tikslas – pasiūlyti alternatyvų finansavimo būdą įprastai subsidijomis finansuojamiems projektams įgyvendinti.

EITP skolos priemonė yra sukurta siekiant papildyti egzistuojančių FP, tokių kaip *Project Bond Initiative* (toliau – PBI) ir *Loan Guarantee for TEN–Transport* (toliau – LGTT), portfelį⁷⁰. GNG EITP finansavimas gali būti teikiamas šių FP forma:

- pirmaeilių paskolų;
- garantijų;
- subordinuotų paskolų;
- pirmeilės paskolos kredito vertės padidiniu (angl. *Senior Debt Credit Enhancement financing instrument*, toliau – SDCE–F), skirtu pirmeilės paskolos kredito reitingui pagerinti, papildomam finansavimui pritraukti arba banko teikiamo finansavimo sąlygoms pagerinti.

Finansavimas ir jo sąlygos yra suteikiamos įvertinus konkrečių projektų rizikas ir yra pritaikomos konkrečioms finansavimo poreikiams.

Finansavimas EITP skolos priemone nukreiptas į šias su transporto sektoriumi susijusias sritis:

- švaraus transporto plėtrą;
- eismo valdymo sistemų diegimą;
- jungiamąją infrastruktūrą, t. y. skirtingų transporto rūšių integraciją, tarpvalstybinių transporto jungčių ir TEN–T tinklo vystymą, geležinkelių sąveikos gerinimą);
- naujos kartos mobilumo priemonės, susijusios su efektyviu energijos panaudojimu, technologinėmis inovacijomis ir automatizacija.

EITP skolos priemone finansavimas gali būti skiriamas:

- SPĮ, kai finansuojami konkretūs projektai;
- viešojo sektoriaus įstaigoms;
- privačiam sektoriui;
- smulkaus ir vidutinio verslo įmonėms, jeigu jų planuojamo projekto įgyvendinimui reikalingas didesnis nei 5,70 mln. Eur finansavimas.

2015–2019 m. įgyvendinant EITP skolos priemonę buvo pritraukta 14 mlrd. Eur investicijų. Iš viso, finansavimas buvo skirtas 15 projektų.

Lentelė 34 EITP skolos priemone finansuoto projekto pavyzdys

Pavyzdys:

Vienas iš projektų, finansuotas EITP skolos priemonės lėšomis yra A8 greitkelio projektas Vokietijoje. Šiam projektui įgyvendinti pirmeilę skolą išdavė instituciniai investuotojai, komerciniai bankai ir EIB. Papildomai, EIB suteikė 505 mln. Eur subordinuotą paskolą pagal SDCE–F, siekiant pagerinti obligacijų ir banko teikiamo finansavimo sąlygas.

⁶⁹ <https://eibip.eu/funding/the-cef-transport-blending-facility-cef-tbf/>

⁷⁰ https://www.europarl.europa.eu/cmsdata/232975/2015_06_03_cbs_action_plan_final.pdf

EITP telekomunikacijų sektoriaus finansavimo programa

EITP telekomunikacijų sektoriaus finansavimo programa yra skirta paskatinti skaitmeninės infrastruktūros ir plačiajuosčio interneto plėtrą. Transeuropinių tinklų diegimui telekomunikacijų sektoriuje 2014–2020 m. buvo skirta 1,05 mlrd. Eur, o bendras INEA teikiamų subsidijų dydis siekė 400 mln. Eur.

EITP elektroninių ryšių sektoriui skatinti 2018 m. buvo sukurta rizikos kapitalo FP *Connecting Europe Broadband Fund* (toliau – CEBF). CEBF yra finansuojamas EIB, EK bei nacionalinių Prancūzijos, Vokietijos ir Italijos skatinamojo finansavimo bankų ir privataus sektoriaus lėšomis. CEBF tikslas – investuoti į regionus su nepakankamu plačiajuosčio interneto padengimu, kuriuose tikėtina, kad investicija bus pelninga.

CEBF yra valdomas *Cube Infrastructure Managers* (toliau – Cube IM) ir teikia finansavimą kapitalo arba mezanino tipo paskolų forma. Vienam projektui skirta finansavimo suma / investicija gali siekti iki 30 mln. Eur.

Siekiant pritraukti CEBF finansavimą, projektas turi atitikti šiuos kriterijus:

- reikšmingai prisidėti prie Skaitmeninės Europos programos tikslų įgyvendinimo ir apimti itin didelės spartos (daugiau nei 100 Mbps) ryšio diegimą;
- pirmenybė teikiama projektams, skirtiems tinklų atnaujinimui ir prisidedantiems prie *European Gigabit Society* programos įgyvendinimo;
- projektas turėtų būti įgyvendinamas startuolių arba įmonių, turinčių nedaug turto, lyginant su planuojamomis investicijomis;
- projektas turėtų būti skirtas naujausių ir pažangiausių technologijų diegimui;
- projektas yra skirtas plačiajuosčio ryšio diegimui baltosiose arba pilkosiose teritorijose.

2021 m. duomenimis, CEBF pritraukė 555 mln. Eur investicijų ir investavo į aštuonis projektus. Vienas iš tokių projektų pavyzdžių yra *RuNe* šviesolaidinio ryšio diegimas periferiniuose Slovėnijos regionuose. Bendra šio projekto vertė – 250 mln. Eur.

7. Valstybės pagalbos taisyklių taikymas

Planuojant FP įgyvendinimą ES valstybė narė turi teisę pasirinkti konkrečią priemonės struktūrą bei jos įgyvendinimo mechanizmą taip, kad numatoma FP būtų įgyvendinama kaip priemonė:

- kuriai nėra taikomos valstybės pagalbos taisyklės (detaliau vertinimo ataskaitoje nenagrinėjama);
- kuriai yra taikomos *de minimis* taisyklės;
- kuriai yra taikomos valstybės pagalbos išimties reglamentai, pagal kuriuos teikiama valstybės pagalba neturi būti derinama su EK;
- pagal kurią yra teikiama valstybės pagalba pagal iš anksto suderintą su Europos Komisija schemą (individualią valstybės pagalbą konkrečiai įmonei arba valstybės pagalbos schemą pagal sektorines Europos Komisijos gaires bei komunikatus).

Sutartis dėl Europos Sąjungos veikimo⁷¹ (toliau – ES sutartis) numato, jog išskyrus tuos atvejus, kuomet įvairių lygmenų EK ir ES teisės aktai numato kitaip, „valstybės narės arba iš jos valstybinių išteklių bet kokia forma suteikta pagalba, kuri, palaikydama tam tikras įmones arba tam tikrų prekių gamybą, iškraipo konkurenciją arba gali ją iškraipyti, yra nesuderinama su vidaus rinka, kai ji daro įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai“ (107 str. 1 d.). ES sutartis (107–108 str.) numato išimtis, kuriomis vadovaujantis yra ES valstybių narių teikiama valstybės pagalba yra laikoma suderinama su vidaus rinka ir atitinkant EK teisės aktuose nustatytas taisykles gali būti teikiama naudos gavėjams.

Finansavimas (parama) laikomas valstybės pagalba, kai atitinka šiuos požymius kartu (Komisijos pranešimas dėl valstybės pagalbos, numatyto Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 str. 1 d., sąvokos⁷² (toliau – EK pranešimas dėl VP sąvokos)), kurie nurodyti lentelėje žemiau.

Lentelė 35 Komentariai dėl valstybės pagalbos požymių

Valstybės pagalbos požymis	Komentariai dėl požymio tenkinimo	Ar finansavimas tenkina požymius?
Parama teikiama ūkio subjektui, t. y. ekonominę veiklą vykdančiam fiziniam ar juridiniam asmeniui.	<p>Valstybės pagalbos taisyklės taikomos tik tuo atveju, jeigu priemonės gavėjas yra įmonė (6 p.):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Įmonė valstybės pagalbos atžvilgiu yra bet kokio juridinio statuso ir bet koku būdu finansuojamas subjektas, vykdamas ekonominę veiklą (7 p.); • Ekonominė veikla laikoma bet kokia veikla, kurią sudaro prekių tiekimas ir paslaugų teikimas rinkoje (12 p.); • Valstybės pagalbos taisyklės taikomos, nepriklausomai nuo to, ar subjektas įsteigtas pelnui siekti. Pelną nesiekiantys subjektai taip pat gali siūlyti prekes ir paslaugas rinkoje (9 p.). <p>Pabrėžtina, kad valstybės pagalbos teikimo taisyklių įtaka įgyvendinant finansines priemones turi būti vertinama kiekvieno FP įgyvendinime dalyvaujančio ūkio subjektų tipo atžvilgiu atskirai:</p> <ul style="list-style-type: none"> • (Ko)Investuotojo atžvilgiu; • Finansinę priemonę įgyvendinančio subjekto (finansų tarpininkų ir fondo valdytojo) atžvilgiu; • Įmonės, gaunančios finansavimą iš FP, atžvilgiu. 	<p>Tikėtina, jog taip.</p> <p>Galutinis vertinimas dėl valstybės pagalbos požymio atitikimo turi būti atliekamas ūkio subjektui ar jų grupei, dalyvaujančiai konkrečios FP įgyvendinime, nustatant šios FP sąlygas.</p>

⁷¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/ALL/?uri=CELEX:12012E/TXT>

⁷² [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/ALL/?uri=CELEX:52016XC0719\(05\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/ALL/?uri=CELEX:52016XC0719(05))

Valstybės pagalbos požymis	Komentarai dėl požymio tenkinimo	Ar finansavimas tenkina požymius?
<p>Parama yra teikiama valstybės (valstybės institucijos tiesiogiai ar per tarpininką) ir iš valstybės išteklių (visi viešojo sektoriaus išteklių, įskaitant ES struktūrinių fondų lėšas), nepriklausomai nuo konkrečios paramos formos.</p>	<p>Tik iš valstybinių išteklių tiesiogiai ar netiesiogiai suteiktas pranašumas gali būti laikomas valstybės pagalba pagal ES sutarties 107 str. 1 d. (47 p.).</p> <p>Valstybiniai išteklių gali būti perduodami įvairiai – kaip tiesioginės dotacijos, paskolos, garantijos, tiesioginės investicijos į bendrovių kapitalą ir išmokos natūra. Tvirtas ir konkretus įsipareigojimas valstybinius išteklius suteikti vėliau taip pat laikomas valstybinių išteklių perdavimu. Realiai perduoti lėšas nėra būtina – užtenka vien to, kad yra atsakoma valstybės pajamų. Pajamų, kurios priešingu atveju būtų atitekusios valstybei, atsisakymas yra valstybinių išteklių perdavimas. <...> Kad būtų galima taikyti 107 straipsnio 1 dalį, pakanka, kad dėl garantijos ar sutartimi pateikto pasiūlymo kiltų konkretus pavojus ateityje užkrauti valstybei papildomą našą (51 p.).</p> <p>Taigi, valstybės pagalbos taisyklės numato galimybes skirti finansavimą įvairiomis formomis, t. y. tiesioginėmis dotacijomis / subsidijomis, paskolomis, garantijomis, tiesioginėmis investicijomis į bendrovių kapitalą ir kt.</p> <p>Skirtingos finansavimo formos gali būti derinamos tarpusavyje taip, kad (i) atitiktų finansuojamo ir finansuojančio subjektų poreikius ir (ii) būtų laikomasi nustatytų bendrųjų valstybės pagalbos apribojimų atsižvelgiant į finansavimo šaltinį ir pagalbos gavėją.</p>	<p>Tikėtina, jog taip.</p> <p>Galutinis vertinimas dėl valstybės pagalbos požymio atitikimo turi būti atliekamas ūkio subjektui ar jų grupei, dalyvaujančiai konkrečios FP įgyvendinime, nustatant šios FP sąlygas.</p>
<p>Parama teikia išskirtinę ekonominę naudą, kurios ūkio subjektai negautų rinkos sąlygomis.</p>	<p>Tiriamosiose srityse nagrinėjamų veiklų finansavimui egzistuoja rinkos nepakankamumas, dėl kurio finansavimo galimybės iš rinkos sąlygomis veikiančių subjektų yra ribotos, todėl viešųjų išteklių panaudojimas užpildant šį trūkumą suteiks įmonėms pranašumą.</p>	<p>Tikėtina, jog taip.</p> <p>Galutinis vertinimas dėl valstybės pagalbos požymio atitikimo turi būti atliekamas ūkio subjektui ar jų grupei, dalyvaujančiai konkrečios FP įgyvendinime, nustatant šios FP sąlygas.</p>
<p>Parama teikiama selektyviai, dėl ko parama iškraipo ar gali iškraipyti konkurenciją ir turi poveikį prekybai tarp valstybių narių.</p>	<p>FP gavėjai bus atrinkti selektyviai (pvz. priemonė bus taikoma tik tam tikroms įmonėms (jų grupėms) ar tam tikriems konkrečios valstybės narės ekonomikos sektoriams), todėl gaus išskirtinę ekonominę naudą, atitinkamai, įgys konkurencinį pranašumą kitų rinkos dalyvių atžvilgiu, todėl konkurencija ir prekyba tarp ES šalių gali būti iškraipoma.</p>	<p>Tikėtina, jog taip.</p> <p>Galutinis vertinimas dėl valstybės pagalbos požymio atitikimo turi būti atliekamas ūkio subjektui ar jų grupei, dalyvaujančiai konkrečios FP įgyvendinime, nustatant šios FP sąlygas.</p>

Atsižvelgiant į aukščiau išdėstytą informaciją, teigtina, jog numatomas finansavimas pagal FP turi valstybės pagalbos požymių, tačiau būtina kiekvienos Tiriamosios srities atveju ir kiekvienu FP įgyvendinime dalyvaujančio ūkio subjekto tipo lygiu įvertinti valstybės pagalbos požymių tenkinimą, o nustačius, jog yra tenkinami valstybės pagalbos požymiai – išimtis, kuriomis vadovaujantis gali būti teikiama valstybės pagalba.

Pažymėtina, jog tuo atveju, jeigu Tiriamosiose srityje analizuojamoms veikloms teikiamas finansavimas būtų laikomas valstybės pagalba, šis finansavimas galėtų būti vertinamas kaip leistina valstybės pagalba. Šių veiklų finansavimo tinkamumas nustatytas atitinkamuose ES lygmens horizontalios, regioninės ir

sektorinės valstybės pagalbos gairėse ir pagrinduose, kuriuose nustatytos sąlygos ir kriterijai, kuomet skiriamos viešosios lėšos laikomos su vidaus rinka suderinama valstybės pagalba.

Valstybės pagalbos taisyklėse yra numatytos sąlygos ir išimtys, suteikiančios teisę panaudojant valstybės išteklius finansuoti:

- Kelių transporto infrastruktūrą (įskaitant darnaus judumo priemones);
- Geležinkelių infrastruktūrą ir geležinkelių paslaugų įrenginius (įskaitant geležinkelių riedmenis);
- Jūrų uosto infrastruktūrą (įskaitant investicijas į uosto ir prieigos infrastruktūros statybą, keitimą arba modernizavimą, dugno gilinimą);
- Vidaus vandenų susisiekimo infrastruktūrą (įskaitant investicijas į uosto ir prieigos infrastruktūros statybą, keitimą arba modernizavimą, dugno gilinimą, AEI ir elektra varomų krovinių laivų atsiradimo skatinimas, kt.);
- Oro uostų susisiekimo infrastruktūrą;
- Elektroninių ryšių infrastruktūrą (įskaitant 5G ryšio plėtrą skatinančias priemones).

Taip pat pažymėtina, jog valstybės pagalbos taisyklės numato galimybes skirti finansavimą įvairiomis formomis, t. y. tiesioginėmis dotacijomis / subsidijomis, paskolomis, garantijomis, tiesioginėmis investicijomis į bendrovių kapitalą ir kt. Skirtingos finansavimo formos gali būti derinamos tarpusavyje taip, kad (i) atitiktų finansuojamo ir finansuojančio subjektų poreikius ir (ii) būtų laikomasi nustatytų bendrųjų valstybės pagalbos apribojimų atsižvelgiant į finansavimo šaltinį ir pagalbos gavėją.

Valstybės pagalbos taisyklės nustato išimtis, kuriomis finansavimas gali būti skiriamas be išankstinio EK patvirtinimo (pritarimo), o tais atvejais, kuomet siekiama valstybės pagalbą suteikti didesnės reikšmės ar rizikos veikloms finansuoti – su EK patvirtinimu (pritarimu). Taikant pastarąjį atvejį būti įvertinti laiko sąnaudas, reikalingas įgyvendinant finansavimo suderinimo su EK procedūras, galinčias trukti nuo kelių iki keliolikos mėnesių (išskirtiniais atvejais ir ilgiau).

Atsižvelgiant į valstybės pagalbos analizėje nustatytas viešųjų finansų panaudojimo galimybes ir apribojimus, tolimesniame skyriuje detalizuojamos finansinės priemonės, kuriomis rekomenduojama Tiriamosiose srityse identifikuotas veiklas ir su jomis susijusias investicijas.

8. Siūlomos skatinamosios finansinės priemonės

Šis skyrius yra parengtas vadovaujantis aukščiau pateiktu vertinimu dėl rinkos nepakankamumo, neoptimalių investavimo situacijų, investicijų trūkumo bei užsienio šalių gerosios praktikos pavyzdžiais. Skyriuje pateikiama informacija apie:

- potencialių investuotojų įžvalgas dėl Fondo veikimo;
- galimas FP ir jų taikymo atvejus;
- potencialią FP įgyvendinimo struktūrą ir valdymo modelį;
- Fondo suderinamumo vertinimą su esamais fondais / priemonėmis.

8.1 Potencialių investuotojų įžvalgos dėl Fondo veikimo

Darant prielaidą, kad skatinamojo finansavimo poreikis yra, interviu programos metu buvo apklausti 9 potencialūs investuotojai. Apibendrintos pagrindinės potencialių investuotojų įžvalgos dėl kuriamo Fondo veikimo pateikiamos lentelėje žemiau⁷³.

Lentelė 36 Apibendrintos potencialių investuotojų įžvalgos dėl pagrindinių Fondo veikimo

Respondentų grupė	Įžvalgos tema	Įžvalga
Privataus kapitalo fondas	Fondo valdytojas	Siekiant padidinti privačių investuotojų susidomėjimą Fondu, Fondo valdytoju tapti reikia atrinkti sėkmingos fondų valdymo patirties turinčią komandą.
TFI		Investuodamas į Fondą, TFI galėtų būti Fondo valdytoju. Tai sudarytų palankesnes sąlygas pritraukti TFI finansavimo dalį ir užtikrinti geresnes skiriamo finansavimo sąlygas. TFI, prieš potencialiai investuodamas į Fondą, atsižvelgtų į potencialaus Fondo valdytojo patirtį, kompetencijas ir investavimo strategiją.
Kredito įstaiga	FP	Norint pritraukti didesnę privačių lėšų dalį aktualūs paskolų sindikavimo mechanizmai, mezanino tipo paskolos. Kadangi valstybiniai projektai negali būti naudojami užstatui, bankas tokiems projektams be kapitalo garantijos neskolina. Projektams reikėtų valstybės (ne agentūrų) garantijos.
Privataus kapitalo fondas		Bazinės viešosios infrastruktūros projektai yra labai skirtingi, todėl Fondo valdytojas / investuotojas turėtų įvertinti kokios formos finansavimas / FP galėtų būti tinkama konkretaus projekto atveju.
Kredito įstaiga	Fondo investavimo strategija	Reikia apibrėžti pelningumą ir grąžą investuotojams Fondo lygmenyje.
Privataus kapitalo fondas		Turi būti aiškiai apibrėžta investavimo strategija. Iki pradėdant rengti Fondo investavimo strategiją turėtų būti aiškiai numatytas valstybės indėlis.
TFI		TFI, kaip potencialiam investuotojui, aktuali prognozuojama Fondo grąža. Svarbus Fondo aspektas – aiškiai apibrėžtos atsakomybės ir finansinės rizikos pasidalijimas.

⁷³ Apibendrintos potencialių investuotojų įžvalgos turi įtakos rekomendacijų dėl FP ir FP įgyvendinimo / Fondo struktūros ir valdymo modelio formavimui, tačiau nelemia konkrečių pasiūlymų, pateiktų 8.2 ir 8.3 skyriuose.

Respondentų grupė	Įžvalgos tema	Įžvalga
Privataus kapitalo fondas	Privataus indėlio pritraukimas	Privačiam investuotojui svarbiausias rodiklis – projekto grąža.
TFI		Labiau tikėtina, kad privačios lėšos bus pritrauktos projekto, o ne Fondo lygmenyje. TFI aktualu investuoti tiesiogiai į projektus. Paskolos galėtų būti suteikiamos valstybės valdomos įmonėms, savivaldybėms, VPSP projektų vykdytojams.
Kredito įstaiga	Projektai	TFI taip pat įdomu investuoti į konkrečius fondus (tokius kaip, <i>Baltcap</i>), tačiau tokiu atveju svarbu įvertinti „išėjimo“ strategiją.
Privataus kapitalo fondas		Fondas turėtų finansuoti VPSP projektus. Siekiant padidinti privačių investuotojų susidomėjimą Fondu reikia aiškaus projektų sąrašo.
TFI		Fondo apimtyje turėtų būti leidžiami finansuoti VPSP projektai. Skirtingi transporto sektoriai turi savo specifikos – svarbu įgyvendinti kompleksinius projektus, kuriais būtų kuriama visa reikalinga infrastruktūra.
TFI		Fondo apimtyje turėtų būti svarstoma apie VPSP projektų finansavimą. Kuriamas Fondas turėtų padėti užtikrinti, kad visi finansuojami projektai turi teigiamą IRR. TFI finansuojami projektai nebūtinai turi sugeneruoti daug pelno, bet turėtų atsiperkti.
Privataus kapitalo fondas	Papildomos sąlygos	Pirmiausiai, valstybė turėtų: (i) užtikrinti privatiems investuotojams aktualius projektus; (ii) mažinti reguliacinius ir administracinius barjerus; (iii) efektyviai planuoti ir laiku pradėti suplanuotus projektus.

8.2 Galimos finansinės priemonės ir jų taikymo atvejai

8.2.1 Ūkio subjektų, veikiančių konkrečiose Tiriamosiose srityse, išreikšti lūkesčiai dėl FP

Siekiant įvertinti, kokia finansavimo forma aktuali konkrečioms projektams buvo atliktos 7 darbinės sesijos su Tiriamųjų sričių ūkio subjektų atstovais (žr. 5 priedą). Ūkio subjektų atstovai įvardijo šiuos pagrindinius apribojimus / iššūkius, aktualius konkrečių projektų finansavimui:

- skolintis dideles sumas iš TFI ar komercinių bankų gali būti sudėtinga, nes įmonių generuojamų pinigų srautų gali neužtekti skolai padengti;
- įmonių skolinimosi galimybes riboja jų turimos paskolų sutartys;
- turto įkeitimas yra apribotas dėl jo pripažinimo strateginės reikšmės infrastruktūrai;
- konkrečioms projektams finansavimą pritraukti gali būti sudėtinga, nes jie pradėtų generuoti grąžą ne iš karto ir atsiperktų per ilgesnį nei priimtina finansuotojams laikotarpį.

Atsižvelgiant į šiuos apribojimus / iššūkius, ūkio subjektai pasiūlė įgyvendinti šias intervencijas:

- suteikti valstybės garantijas;
- užtikrinti papildomą skolinį finansavimo šaltinį;
- jeigu projektas yra iš dalies atsiperkantis, o projektas yra prioritetas, atleisti ūkio subjektą nuo dividendų mokėjimo konkrečiam laikotarpiui.

Atsižvelgiant į ūkio subjektų pateiktus siūlymus dėl konkrečių FP, skyriuose žemiau pateikiama informacija apie galimą FP taikymą projektams, susijusiems su bazinės viešosios infrastruktūros susisiekimo sektoriuje atnaujinimu ir plėtra.

Visa darbinių sesijų metu aptarta informacija ir aptartų projektų sąrašas yra pateikiami 10 priede.

8.2.2 Garantijų FP

Vadovaujantis ūkio subjektų, veikiančių konkrečiose Tiriamosiose srityse duomenimis, valstybės garantijos galėtų iš dalies spręsti šiuos iššūkius / apibojimus:

- sumažintų TFI ar kredito įstaigų keliamus reikalavimus dėl užstato. Konkrečiais atvejais bazinės infrastruktūros susisiekimo sektoriuje valdytojų turtas yra priskiriamas prie nacionaliniam saugumui užtikrinti strateginę reikšmę turinčios infrastruktūros, todėl negali būti įkeistas⁷⁴;
- įmonių skolinimasis yra apribotas kovenantų, tokių kaip konkretus nuosavo kapitalo rodiklis ir grynosios skolos ir EBITDA santykis;
- projektui įgyvendinti reikalingos kapitalo išlaidos yra didelės, o pinigų srautas iš projekto sukurto turto padedamas generuoti įgyvendinus projektą, o grąžą generuoti pradeda po sąlyginai ilgo laikotarpio.

Didelės vystymo ir su ateities pinigų srautais susijusios rizikos bazinės infrastruktūros sektoriuje lemia poreikį valstybės garantijoms. Užsitikrinus valstybės garantiją, TFI ir kredito įstaigos galėtų lanksčiau žiūrėti į kovenantus ir todėl būtų galima pritraukti daugiau privačių lėšų.

Paveiksle žemiau pavaizduota standartinio grąžą generuojančio projekto finansavimo schema, pasitelkiant valstybės garantiją.



Paveikslas 15 Finansavimo schema įmonėms, pasinaudojant garantijų FP

Darbinių sesijų metu poreikį valstybės garantijoms nurodė 3 iš 7 apklaustų ūkio subjektų.

Taip pat, bazinės viešosios infrastruktūros atnaujinimo ir plėtros projektus gali įgyvendinti konkrečiai projektinei veiklai vykdyti įkurta SPĮ (dukterinė įmonė atskirai veiklai vykdyti arba VPSP projektui įgyvendinti skirta įmonė). Tokiu atveju finansuojamas konkretus projektas (angl. *project finance*).

Toks projektų finansavimo būdas yra tinkama alternatyva projektams, kurių vystymo rizika yra subalansuota ir priimtina TFI / kredito įstaigoms. Visgi, projektai, įgyvendinami SPĮ, turi turėti aiškų pinigų srautą po statybos / vystymo laikotarpio (VPSP sutartis ar kitas ilgalaikis srauto užtikrinimas, pavyzdžiui, ilgalaikė nuomos sutartis). Taip pat, dažnu atveju, ypač finansuojantis vietiniuose bankuose, papildomos garantijos iš valstybės ar projekto vykdytojų gali būti reikalingos, kas lemtų aukštus užsiskolinimo rodiklius garantijų galiojimo laikotarpiu. Garantija SPĮ galėtų būti suteikiama tokio pačiu principu kaip pavaizduota aukščiau, tačiau garantuotų paskolų laikotarpis galėtų būti trumpesnis, nes pasibaigus vystymo laikotarpiui rizikų pasireiškimas būtų sumažinimas.

⁷⁴ LR strateginę reikšmę nacionaliniam saugumui turinčių įmonių ir įrenginių bei kitų nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbių įmonių įstatymo Nr. IX-1132 pakeitimo įstatymas

Pastebėtina, kad darbinių sesijų metu poreikį projektus įgyvendinti steigiant SPĮ arba projektą įgyvendinant valstybės garantijoms nurodė 3 iš 7 apklaustų ūkio subjektų. Tikėtina, kad iki 2030 m. konkrečių projektų finansavimas bus vykdomas sąlyginai maža apimtimi dėl projektų „brangumo“.

Pažymėtina, kad garantijų FP įgyvendinimas vertinant iš valstybės / garantijų institucijos perspektyvos turi šiuos apribojimus:

- valstybės garantijų institucijų teikiamų garantijų bendrai sumai yra taikomi kiekvienais metais LR Seimo tvirtinami limitai (2022 m. minėtas limitas siekia 616,26 mln. Eur, iš kurių – INVEGA prisiimtų įsipareigojimų su valstybės garantija limitas – 359,06 mln. Eur, o UAB Žemės paskolų garantijų fondo – 257,2 mln. Eur). Atitinkamai, išnaudojus garantijų limitą, daugiau garantijų negalėtų būti išduodama.
- bazinės viešosios infrastruktūros susisiekimo sektoriuje srityje didžioji dalis projektų yra didelės apimties ir reikalauja didesnių atidėjinių ilgesniam laikotarpiui (vidutinė prioritetinių projektų Fondui vertė, neįskaitant statistinių nuokrypių, siekia 26,03 mln. Eur). Atitinkamai, yra rizika, kad vienas ar keli didelės apimties projektai, kuriems būtų išduotos valstybės garantijos, dėl didelės koncentracijos padidintų viso garantijų portfelio riziką / vienam iš projekto įgyvendintojų tapus nemokiu, atsirastų rizika, kad būtų sustabdytas naujų garantijų teikimas⁷⁵.

Siekiant suvaldyti aukščiau nurodytas rizikas, valstybės garantijos turėtų būti teikiamos tiems projektams, kurie (i) atitinka valstybės rizikos apetito normas; (ii) yra strategiškai svarbūs valstybei.

8.2.3 Paskolų FP

Ūkio subjektai, veikiantys Tiriamosiose srityse, nurodė, kad paskolų FP būtų aktuali tuo atveju, jeigu konkrečioms projektams finansavimas nebūtų suteiktas pilna apimtimi. Pagrindiniai apribojimai dėl kurių įgyvendinimas pilna apimtimi nebūtų suteiktas yra nurodyti 8.2.1 skyriuje.

Pirmaeilių paskolų suteikimas galėtų būti svarstomas kaip alternatyvi FP konkrečiau projekto atveju.

8.2.4 Subordinuotų paskolų FP

Vadovaujantis užsienio šalių patirtimi, konkrečiai – Slovakijos, bazinės infrastruktūros atnaujinimo ar plėtros projektai galėtų būti finansuojami subordinuotų paskolų FP. Subordinuota paskola yra tarpinis produktas tarp kapitalo ir paskolos. Ši FP pasižymi aukštesne rizika nei įprasta paskola, tačiau mažesne nei kapitalo priemonė.

Subordinuota paskola padeda pritraukti daugiau privataus kapitalo ir atpigina projekto komercinį finansavimą, nes subordinuota paskola:

- yra didesnės rizikos. Jeigu įmonė tampa nemoki, subordinuota paskola gražinama tik po to, kai kreditoriams išmokamos pirmosios paskolos⁷⁶;
- laikoma nuosavo kapitalo dalimi.

Įgyvendinus šią FP būtų galima pritraukti reikšmingai didesnę privataus finansavimo dalį ir sumažinti privačių finansuotojų riziką.

Paveiksle žemiau pavaizduota standartinio grąžą generuojančio projekto finansavimo schema, pasitelkiant subordinuotą paskolą.

⁷⁵ Vadovaujantis LR valstybės skolos įstatymo 7 str. 7 p. „Jeigu garantijų institucijos nuostoliai pasiekia ketvirtį įstatinio kapitalo, Vyriausybė turi sustabdyti naujų garantijų teikimą.“

⁷⁶ <https://www.fi-compass.eu/sites/default/files/publications/ESIF-factsheet-FI-products.pdf>



Paveikslas 16 Finansavimo schema įmonėms, pasinaudojant subordinuotų paskolų FP

Vadovaujantis aukščiau nurodyta schema, ūkio subjektas įgyvendinantis projektą turėtų kreiptis į TFI ar kredito įstaigą dėl komercinio finansavimo ir į už FP įgyvendinimą atsakingą instituciją, dėl subordinuotos paskolos suteikimo.

Jeigu projektas būtų įgyvendinamas atskiros SPĮ, ši principinė FP schema galėtų būti taikoma ir SPĮ.

Visgi, pastebėtina, kad subordinuotų paskolų FP galėtų būti įgyvendinama tuo atveju, jeigu šios paskolos būtų suteikiamos bent nemažam skaičiui projektų. Didesnis projektų skaičius leistų subalansuoti Fondo prisiimamą riziką įmonių nemokumo atveju.

8.2.5 Kapitalo FP

Kapitalo FP galėtų būti įgyvendinama tuo atveju, jeigu bazinės infrastruktūros atnaujinimo ir plėtros projektams įgyvendinti būtų dažniau taikoma praktika įkurti SPĮ ir finansavimo ieškoti konkrečioms projektams. Tokiu atveju finansavimas projektams galėtų būti suteikiamas investuojant ir į šių SPĮ nuosavą kapitalą.

Visgi, kapitalo FP įgyvendinimui reikalingas sąlyginai didelis projektų, į kuriuos būtų galima investuoti skaičius, o ūkio subjektai projektų įgyvendinimo *project finance* būdu nenurodė kaip alternatyvaus finansavimo būdo dėl didelių projektų administravimo kaštų. Dėl šios priežasties, kapitalo FP toliau nėra nagrinėjama.

8.2.6 Apibendrinimas ir siūlomos finansavimo sąlygos

Apibendrinant aukščiau nurodytas prielaidas Fondo apimtyje rekomenduojama tiesiogiai teikti ko–finansavimą konkrečioms projektams ir finansinį produktą parinkti kiekvienam projektui individualiai. Pagal ūkio subjektų pateiktą informaciją ir papildomus susitikimus su potencialiais investuotojais, daroma prielaida, kad būtų aktualūs šie finansiniai produktai:

- individualių garantijų;
- pirmaeilių paskolų;
- subordinuotų paskolų.

Lentelėse žemiau pateikiama informacija apie rekomenduojamas atskirų finansinių produktų sąlygas.

Lentelė 37 Pagrindinės garantijų finansinio produkto sąlygos

FP požymiai	Pagrindinės sąlygos
Viešųjų lėšų dydis skiriamas FP	208,15 mln. Eur
GNG	<p>Bazinės viešosios infrastruktūros susisiekimo sektoriuje valdytojai, naudotojai arba SPĮ, įgyvendinančios su bazinės viešosios infrastruktūros atnaujinimu ar plėtra susijusius projektus</p> <p>Remiantis 7 skyriuje atlikta preliminarina analize nustatyta, kad Tiriamosiose srityse įgyvendinami projektai arba jų konkrečios veiklos:</p> <ul style="list-style-type: none"> netenkina visų valstybės pagalbos požymių ir gali būti finansuojami pagal FP numatytas sąlygas; tenkina visus valstybės pagalbos požymius, todėl gali būti finansuojami tik atsižvelgiant į valstybės pagalbos sąlygas. <p>Tuo atveju, kai siūlomas finansuoti projektas visas arba dalis jo tenkina visus valstybės pagalbos požymius, pagalba tokiam projektui gali atitikti šių valstybės pagalbos taisyklių nuostatas:</p> <ul style="list-style-type: none"> Reglamento 651/2014 36, 37, 38, 52, 52a, 52b, 56, 56a 56b, 56c str. Valstybės pagalbos teikimui neturi būti gautas EK patvirtinimas (pritarimas); 2013 m. gruodžio 18 d. Komisijos reglamento (ES) Nr. 1407/2013 dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 ir 108 straipsnių taikymo <i>de minimis</i> pagalbai ir 2012 m. balandžio 25 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 360/2012 dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 ir 108 straipsnių taikymo <i>de minimis</i> pagalbai, skiriamai visuotinės ekonominės svarbos paslaugas teikiančioms įmonėms (toliau – <i>de minimis</i> reglamentai). Valstybės pagalbos teikimui neturi būti gautas EK patvirtinimas (pritarimas). <p>Atsižvelgiant į valstybės pagalbos analizės preliminarinius rezultatus rekomenduojama (pateikta siūlomo prioriteto tvarka):</p> <ol style="list-style-type: none"> FP nustatyti sąlygas, kuriomis finansavimas teikiamas projektams, netenkinantiems visų valstybės pagalbos požymių, o atitinkant valstybės pagalbos požymius taikyti Reglamento 651/2014 ir (esant poreikiui) <i>de minimis</i> reglamentų nuostatas; tais atvejais, kuomet finansuojamas projektas, atitinkantis valstybės pagalbos požymius, tačiau netenkinantis Reglamento 651/2014 ir <i>de minimis</i> reglamentų nuostatose numatytų sąlygų arba neatitinka konkretaus GNG ir projekto poreikių, derinti individualios pagalbos teikimą su EK. <p>Papildomai pabrėžtina, kad:</p> <ul style="list-style-type: none"> priklausomai nuo pasirinkto galutinio FP įgyvendinimo būdo ir (ar) sandaros, pateiktos rekomendacijos dėl valstybės pagalbos taisyklių taikymo turi būti įvertintos papildomai; detalių FP sąlygų rengimo metu būtina papildomai įvertinti aktualias ir tuo metu galiojančias valstybės pagalbos taisykles ir, esant poreikiui, taikyti kitus nei rekomendacijoje nurodytus valstybės pagalbos teisinis pagrindus. tuo atveju, jeigu garantijos teikimo sąlygos neatitinka rinkos ekonomikos investuotojo principo, ji laikoma valstybės pagalba. Tokiu atveju reikia kiekybiškai įvertinti valstybės pagalbos elementą, kuris laikomas lygiu skirtumui tarp suteiktos garantijos atitinkamos rinkos kainos ir už tą priemonę iš tikrųjų sumokėtos kainos.
Valstybės pagalba	
Finansavimo šaltinis	ES fondų investicijų, biudžeto lėšos ar kiti viešųjų lėšų šaltiniai

FP požymiai	Pagrindinės sąlygos
Maksimali garantijos suma (angl. <i>capped amount</i>)	Neribojama, tačiau pagal projekto parametrus (tinkamos finansuoti išlaidos, projekto suma, laikotarpis ir pan.) negali viršyti didžiausios valstybės pagalbos sumos (jeigu aktualu)
Garantijos dydis (angl. <i>Guarantee rate</i>)	Iki 80 proc. skolinto kapitalo sumos (vertinama kiekvieno projekto atveju individualiai)
Garantuojamų paskolų trukmė	Iki 20 m.
Tinkamos finansuoti išlaidos	Visos išlaidos, reikalingos bazinės viešosios infrastruktūros atnaujinimo ir (ar) plėtros projektams įgyvendinti, išskyrus tas, kurioms yra numatyti apribojimai teisės aktuose
Ribojimai galutiniams naudos gavėjams	Ribojimai galutiniams naudos gavėjams dėl jų vykdomos veiklos ar teisinės formos nėra taikomi
Garantijos mokestis	Taikomas (apskaičiuojamas vadovaujantis metine „saugaus uosto“ priemoka, kaip nurodyta EK pranešime dėl EB sutarties 87 ir 88 straipsnių taikymo garantijomis suteikiamai valstybės pagalbai)

Paskolos (pirmaeilių ir subordinuotų) galėtų būti suteikiamos GNG tuo atveju, jeigu projektui yra numatytas potencialus ko–finansavimas iš TFI ar kredito įstaigų. Atsižvelgiant į bazinės viešosios infrastruktūros susisiekimo sektoriuje specifiką, pirmaeilės ir subordinuotos paskolos projektams galėtų būti suteikiamos sąlygomis, kaip nurodyta lentelėse žemiau.

Lentelė 38 Pirmaeilių paskolų FP sąlygos

FP požymiai	Pagrindinės sąlygos
Viešųjų lėšų dydis skiriamas FP	144,93 mln. Eur, iš kurių – 14,83 mln. Eur skirti palūkanų kompensavimui ⁷⁷
Finansavimo šaltinis	ES fondų investicijų, biudžeto lėšos ar kiti viešųjų lėšų šaltiniai
GNG	Bazinės viešosios infrastruktūros susisiekimo sektoriuje valdytojai, naudotojai arba SPĮ, įgyvendinančios su bazinės infrastruktūros atnaujinimu ar plėtra susijusius projektus
Valstybės pagalba	<p>Remiantis 7 skyriuje atlikta preliminarina analize nustatyta, kad Tiriamosiose srityse įgyvendinami projektai arba jų konkrečios veiklos:</p> <ul style="list-style-type: none"> netenkina visų valstybės pagalbos požymių ir gali būti finansuojami pagal FP numatytas sąlygas; tenkina visus valstybės pagalbos požymius, todėl gali būti finansuojami tik atsižvelgiant į valstybės pagalbos sąlygas. <p>Tuo atveju, kai siūlomas finansuoti projektas visas arba dalis jo tenkina visus valstybės pagalbos požymius, pagalba tokiam projektui gali atitikti šių valstybės pagalbos taisyklių nuostatas:</p> <ul style="list-style-type: none"> Reglamento 651/2014 36, 37, 38, 52, 52a, 52b, 56, 56a 56b, 56c str. Valstybės pagalbos teikimui neturi būti gautas EK patvirtinimas (pritarimas); <i>de minimis</i> reglamentais. Valstybės pagalbos teikimui neturi būti gautas EK patvirtinimas (pritarimas). <p>Atsižvelgiant į valstybės pagalbos analizės preliminarinius rezultatus rekomenduojama (pateikta siūlomo prioriteto tvarka):</p> <ol style="list-style-type: none"> FP nustatyti sąlygas, kuriomis finansavimas teikiamas projektams, netenkinantiems visų valstybės pagalbos požymių, o atitinkant

⁷⁷ Viešųjų lėšų dydis, rekomenduojamas skirti palūkanų kompensavimui apskaičiuotas įvertinus: (i) palūkanų maržos skirtumą tarp TFI / kredito įstaigų ir Fondo suteiktos paskolos (skaičiuojama atsižvelgiant į vidutinį projekto dydį ir trukmę); (ii) kiek vidutinio dydžio projektų galėtų būti finansuojama pirmaeilių paskolų FP lėšomis; (iii) kiek tokiems projektams galėtų būti reikalinga skirti finansavimo. Detalios skaičiavimo prielaidos pateiktos 17 priede (viešųjų lėšų dydžio suma priklauso nuo naudojamų prielaidų).

FP požymiai	Pagrindinės sąlygos
	<p>valstybės pagalbos požymius taikyti Reglamento 651/2014 ir (esant poreikiui) <i>de minimis</i> reglamentų nuostatas;</p> <p>2. tais atvejais, kuomet finansuojamas projektas, atitinkantis valstybės pagalbos požymius, tačiau netenkinantis Reglamento 651/2014 ir <i>de minimis</i> reglamentų nuostatose numatytų sąlygų arba neatitinka konkretaus GNG ir projekto poreikių, derinti individualios pagalbos teikimą su EK.</p> <p>Papildomai pabrėžtina, kad:</p> <ul style="list-style-type: none"> priklausomai nuo pasirinkto galutinio FP įgyvendinimo būdo ir (ar) sandaros, pateiktos rekomendacijos dėl valstybės pagalbos taisyklių taikymo turi būti įvertintos papildomai; detalių FP sąlygų rengimo metu būtina papildomai įvertinti aktualias ir tuo metu galiojančias valstybės pagalbos taisykles ir, esant poreikiui, taikyti kitus nei rekomendacijoje nurodytus valstybės pagalbos teisinius pagrindus. tuo atveju, jeigu paskolos teikimo sąlygos neatitinka rinkos ekonomikos investuotojo principo, ji laikoma valstybės pagalba. Tokiu atveju reikia kiekybiškai įvertinti valstybės pagalbos elementą, kuris laikomas lygiu skirtumui tarp pagalbos suteikimo metu rinkoje galiojusių orientacinių palūkanų normų ir teikiamų lengvatinių palūkanų normų.
Rizikos pasidalijimas	Simetrinis
Paskolos terminas ⁷⁸	Iki 20 m.
Didžiausia paskolos suma	Iki 50 proc. visos investicijų vertės
Paskolos palūkanų marža (FP daliai)	Paskolos marža išreikšta baziniais punktais, apskaičiuojama prie EK skelbiamos referencinės normos pridėjus maržą, kaip nurodyta Komisijos komunikate dėl orientacinių ir diskonto normų nustatymo metodo pakeitimo (2008/C 14/02) (toliau – Komunikatas) + 6 mėn. EURIBOR
Tinkamos finansuoti išlaidos	Visos išlaidos, reikalingos bazinės viešosios infrastruktūros atnaujinimo ir (ar) plėtros projektams įgyvendinti, išskyrus tas, kurioms yra numatyti apribojimai teisės aktuose
Papildomos sąlygos	Rekomenduojama kompensuoti dalį palūkanų arba taikyti lengvatinę paskolos palūkanų normą (pavyzdžiui, 1–3 proc. mažesnę nei pakaitinis rinkos normos rodiklis)
Valdymo (administravimo) mokestis	Taikomas

Lentelė 39 Subordinuotų paskolų FP sąlygos

FP požymiai	Pagrindinės sąlygos
Viešųjų lėšų dydis skiriamas FP	98,83 mln. Eur, iš kurių – 20,77 mln. Eur skirti palūkanų kompensavimui ⁷⁹
Finansavimo šaltinis	ES fondų investicijų, biudžeto lėšos ar kiti viešųjų lėšų šaltiniai
GNG	Bazinės viešosios infrastruktūros susisiekimo sektoriuje valdytojai, naudotojai arba SPI, įgyvendinančios su bazinės infrastruktūros atnaujinimu ar plėtra susijusius projektus

⁷⁸ Pabrėžtina, kad priklausomai nuo pasirinkto galutinio FP įgyvendinimo būdo ir (ar) sandaros, pateiktos rekomendacijos dėl paskolos termino gali keistis.

⁷⁹ Viešųjų lėšų dydis, rekomenduojamas skirti palūkanų kompensavimui apskaičiuotas įvertinus: (i) palūkanų maržos skirtumą tarp TFI / kredito įstaigų ir Fondo suteiktos paskolos (skaičiuojama atsižvelgiant į vidutinį projekto dydį ir trukmę); (ii) kiek vidutinio dydžio projektų galėtų būti finansuojama subordinuotų paskolų FP lėšomis; (iii) kiek tokiems projektams galėtų būti reikalinga skirti finansavimo. Detalios skaičiavimo prielaidos pateiktos 17 priede (viešųjų lėšų dydžio suma priklauso nuo naudojamų prielaidų).

FP požymiai	Pagrindinės sąlygos
Valstybės pagalba	<p>Remiantis 7 skyriuje atlikta preliminarina analize nustatyta, kad Tiriamosiose srityse įgyvendinami projektai arba jų konkrečios veiklos:</p> <ul style="list-style-type: none"> netenkina visų valstybės pagalbos požymių ir gali būti finansuojami pagal FP numatytas sąlygas; tenkina visus valstybės pagalbos požymius, todėl gali būti finansuojami tik atsižvelgiant į valstybės pagalbos sąlygas. <p>Atlikus preliminarą valstybės pagalbos taisyklių analizę nustatyta, jog subordinuotų paskolų teikimui negali būti taikomos Reglamente 651/2014 ir <i>de minimis</i> reglamentuose nustatytos išimties, dėl kurių pagalbos GNG teikimas gali būti nederinamas su EK.</p> <p>Subordinuotos paskolos teikimas neatitinka Reglamente 651/2014 ir <i>de minimis</i> reglamentuose nustatyto skaidrumo kriterijaus, kadangi bendrasis subsidijos ekvivalentas negali būti apskaičiuotas remiantis Komunikatu.</p> <p>Atsižvelgiant į tai, subordinuota paskola visus valstybės pagalbos požymius tenkinantiems GNG turi būti iš anksto suderinta su EK remiantis atitinkamomis sektorinėmis valstybės pagalbos gairėmis arba ES Sutartimi.</p> <p>Vadovaujantis valstybės pagalbos analizės preliminariais rezultatais rekomenduojama nustatyti tokias FP sąlygas, kuriomis:</p> <ul style="list-style-type: none"> projektams, netenkinantiems visų valstybės pagalbos požymių, finansavimas teikiamas neatsižvelgiant į subordinuotoms paskoloms taikomus valstybės pagalbos ribojimus ir derinimo su EK procedūras. projektams, atitinkantiems valstybės pagalbos požymius, finansavimas teikiamas tik tuomet, kai bus suderintos valstybės pagalbos teikimo sąlygos su EK. <p>Papildomai pabrėžtina, kad:</p> <ul style="list-style-type: none"> priklausomai nuo pasirinkto galutinio FP įgyvendinimo būdo ir (ar) sandaros, pateiktos rekomendacijos dėl valstybės pagalbos taisyklių taikymo turi būti įvertintos papildomai; detalių FP sąlygų rengimo metu būtina papildomai įvertinti aktualias ir tuo metu galiojančias valstybės pagalbos taisykles ir, esant poreikiui, taikyti kitus nei rekomendacijoje nurodytus valstybės pagalbos teisinius pagrindus.
Rizikos pasidalijimas	Asimetrisis, pirmumas teikiamas TFI ar kredito įstaigai
Paskolos terminas ⁸⁰	Iki 20 m.
Didžiausia paskolos suma	Iki 30 proc. visų investicijų vertės
Paskolos palūkanų marža (FP daliai)	Paskolos marža išreikšta baziniais punktais, apskaičiuojama prie EK skelbiamos referencinės normos pridėjus maržą, kaip nurodyta Komunikate, mažinant jį viena pakopa ⁸¹ + 6 mėn. EURIBOR
Papildomos sąlygos	Rekomenduojama kompensuoti dalį palūkanų arba taikyti lengvatinę paskolos palūkanų normą (pavyzdžiui, 1–3 proc. mažesnę nei pakaitinis rinkos normos rodiklis)
Tinkamos finansuoti išlaidos	Visos išlaidos, reikalingos bazinės viešosios infrastruktūros atnaujinimo ir (ar) plėtros projektams įgyvendinti, išskyrus tas, kurioms yra numatyti apribojimai teisės aktuose

⁸⁰ Pabrėžtina, kad priklausomai nuo pasirinkto galutinio FP įgyvendinimo būdo ir (ar) sandaros, pateiktos rekomendacijos dėl paskolos termino gali keistis.

⁸¹ Parengta vadovaujantis Vokietijoje taikytų subordinuotų paskolų pavyzdžiui: https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/252601/252601_1628102_110_2.pdf

Pažymėtina, kad finansavimas FP galėtų būti didinamas palaipsniui, palaipsniui didėjant finansuojamų projektų apimčiai.

8.3 Potenciali FP įgyvendinimo / Fondo administravimo modelis

Potenciali 8.3 skyriuje pateiktų FP įgyvendinimo struktūra / Fondo yra apibrėžta, įvertinus:

- rinkos nepakankamumo ir neoptimalaus investavimo priežastis ir dėl to susidariusį investicijų trūkumą;
- užsienio šalių gerąsias praktikas;
- potencialių investuotojų įžvalgas dėl Fondo veikimo.

Teikiant siūlymą dėl potencialios FP įgyvendinimo struktūros / Fondo ir valdymo modelio buvo vadovautasi šiomis pagrindinėmis prielaidomis:

- Fondo apimtyje projektai finansuojami tuo atveju, jeigu jie generuoja finansinę grąžą⁸²;
- Fondas finansuoja projektus tuo atveju, jeigu jie nėra finansuojami rinkos sąlygomis ir ta apimtimi, kurios negali patenkinti rinka.

Apibendrinus aukščiau nurodytus aspektus, galėtų būti steigiamas fondų fondas. Fondų fondo struktūra leistų:

- sukcentruoti skirtingų programų lėšas;
- centralizuotai valdyti visas su transporto sektoriumi susijusias grįžtamojo pobūdžio investicijas;
- valdyti skirtingas FP ir jų įgyvendinimą per skirtingus FT (jeigu bus poreikis);
- pritraukti lėšas fondų fondo lygmeniu ir taip padidinti multiplikatoriaus efektą.

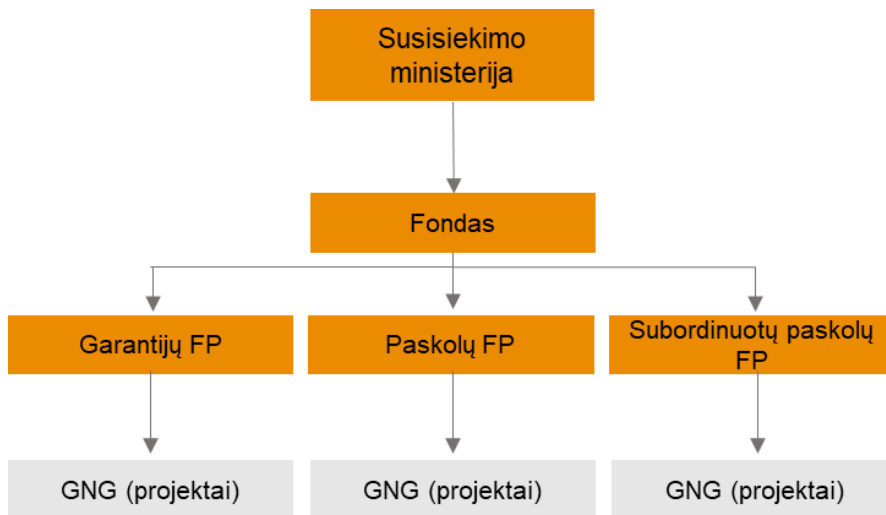
Teoriškai, Fondo administravimui yra galimos dvi alternatyvos:

- I alternatyva: Fondo valdytojas kiekvieną projektą ko–finansuoja individualiai parinkdamas jam aktualią finansavimo formą;
- II alternatyva: Fondo apimtyje būtų konstruojamos atskiros FP.

I alternatyvos įgyvendinimas administracine prasme yra sudėtingas. Nesuderinus schemos su EK, prieš skiriant finansavimą konkrečiam projektui, atsirastų poreikis derinti su EK skiriamą finansavimą individualaus projekto lygmeniu (derinimo procedūros vidutiniškai užtrunka 9–12 mėn.). Dėl didelių laiko ir administracinių sąnaudų finansiniai produktai, esantys Fondo apimtyje, gali tapti nepatrauklūs.

II alternatyvos įgyvendinimas yra paprastesnis administracine prasme. Taip pat, iki šiol Lietuvoje praktiškai buvo taikoma analogiška FP įgyvendinimo struktūra. Atitinkamai, rekomenduojama steigti fondų fondą, kurio apimtyje būtų konstruojamos FP, kaip pavaizduota paveiksle žemiau ir aprašyta 37–39 lentelėse.

⁸² Jeigu projektas negeneruoja grąžos, tačiau galėtų generuoti, jeigu būtų iš dalies subsidijuojamas, siūloma projektą ko–finansuoti subsidija



Paveikslas 17 Siūlymas dėl FP įgyvendinimo / Fondo administravimo modelio

8.4 Fondo suderinamumas su esamais fondais ir FP

Siekiant įvertinti ar planuojamas kurti Fondas yra suderinamas su šiuo metu veikiančiais fondais ir esamomis (planuojamomis) FP, buvo atlikta Fondo suderinamumo analizė (toliau – Analizė). Atliekant Analizę buvo išskirti dviejų tipų fondai / FP (kai aktualu): (i) su valstybės įsikišimu veikiančys fondai / FP; (ii) privatūs fondai. Analizė buvo atlikta išnagrinėjus šiuos klausimus:

1. ar šiuo metu veikiantis fondas / esama (planuojama) FP finansuoja tuos pačius sektorius (veiklas), kaip ir Fondas?;
2. ar šiuo metu veikiantis fondas / esama (planuojama) FP investuoja į tuos pačius GNG, kaip ir Fondas?;
3. kokiomis formomis šiuo metu veikiantis fondas / esama (planuojama) FP finansuoja projektus?;
4. kokios yra šiuo metu veikiančio fondo / esamos (planuojamos) FP pagrindinės finansavimo sąlygos?;
5. ar iki šiol šiuo metu veikiančio fondo / esamos FP lėšomis buvo finansuoti bazinės viešosios infrastruktūros projektai? Jeigu taip, kokie?.

Pirmieji du klausimai yra esminiai, siekiant suprasti ar Fondas galėtų būti suderinamas / papildantis šiuo metu veikiančius fondus / esamas (planuojamas) FP. 3–5 klausimai yra papildantys ir suteikia daugiau informacijos apie investicijų formą, investicijų į vieną projektą dydį ir kitas sąlygas.

Aukščiau įvardintų klausimų pagrindu Analizė padeda atsakyti į du klausimus:

1. Ar kuriamas Fondas finansuoja tuos pačius GNG ir veiklas, kaip ir kitas, su šiuo metu veikiantis fondas / esama (planuojama) FP?;
2. Ar kuriamas Fondas yra suderinamas / papildantis šiuo metu veikiančią fondą / esamą (planuojamą) FP?

Išvados dėl 1 klausimo yra padarytos vadovaujantis „šviesoforo principu“, kaip aprašyta žemiau.



Šiuo metu veikiantis fondas / esama (planuojama) FP nefinansuoja tų pačių sektorių (veiklų) ir neinvestuoja į tuos pačius GNG.



Šiuo metu veikiantis fondas / esama (planuojama) FP iš dalies finansuoja tuos pačius sektorius (veiklas) ir investuoja į tuos pačius GNG, jeigu:

- i. šiuo metu veikiantis fondas / esama (planuojama) FP finansuoja tuos pačius sektorius (veiklas), bet neinvestuoja į tuos pačius GNG; arba
- ii. šiuo metu veikiantis fondas / esama (planuojama) FP finansuoja tuos pačius sektorius (veiklas), bet iš dalies investuoja į tuos pačius GNG.
- iii. šiuo metu veikiantis fondas / esama (planuojama) FP iš dalies finansuoja tuos pačius sektorius (veiklas) ir iš dalies investuoja į tuos pačius GNG.



Taip, šiuo metu veikiantis fondas / esama (planuojama) FP finansuoja / iš dalies finansuoja tuos pačius sektorius (veiklas) ir investuoja į tuos pačius GNG.

Išvados dėl 2 klausimo atliktos ekspertinio vertinimo pagrindu, įvertinus viešai prieinamą informaciją ir interviu bei darbinių sesijų metu pateiktą informaciją.

Atlikta Analizė padėjo identifikuoti, kad:

- Trijų jūrų fondas finansuoja / iš dalies finansuoja tuos pačius sektorius (veiklas) ir investuoja į tuos pačius GNG. Trijų jūrų fondas yra skirtas investicijoms 12 šalių. Dalis Trijų jūrų fondo jau buvo investuota. Atsižvelgiant į numatomą investicijų trūkumą, kuriamas Fondas galėtų būti suderinamas su jau veikiančiu fondu;
- Inovacijų skatinimo fondas iš dalies finansuoja tuos pačius sektorius (veiklas) ir iš dalies investuoja į tuos pačius GNG (Akceleratorius 2 yra skirtas „startuoliams“ – fiziniams asmenims ar labai mažoms ir mažoms įmonėms; Perspektyva – labai mažoms, mažoms, vidutinėms ir didelėms įmonėms, vykdančioms pramoninius tyrimus ir (ar) bandomąsias taikomąsias veiklas ir (ar) inovacines veiklas (taikoma tik labai mažoms, mažoms ir vidutinėms įmonėms)). Pastebėtina, kad Inovacijų skatinimo fondas nefinansuoja GNG, jeigu Valstybė ir (ar) savivaldybė turi daugiau kaip 25 proc. įmonės akcijų, pajų ar kitokių dalyvavimą įmonės kapitale žyminčių kapitalo dalių. Taip pat, investicijos nėra skirtos tik susisiekimo sektoriaus projektams. Fondas yra suderinamas su jau veikiančiu fondu dėl didelio numatomo investicijų trūkumo;
- privataus kapitalo fondai, tokie kaip *Baltcap Infrastructure Fund* ir *Orion Infrastructure Fund* finansuoja tuos pačius sektorius (veiklas) ir investuoja į tuos pačius GNG. Visgi, privatūs fondai negali patenkinti visos investicijų paklausos, todėl Fondas yra suderinamas su minėtais privataus kapitalo fondais.

Detali Analizė pateikta 11 priede.

9. Sverto efektas

Kiekybiniam siūlomų FP poveikiui įvertinti toliau pateikiamas numatomo sverto efekto (angl. *expected leverage effect*) vertinimas. Sverto efektas buvo apskaičiuotas vadovaujantis EK užsakymu parengta 2014–2020 m. FP išankstinio vertinimo metodologija ir EK gairėmis, skirtomis ES valstybėms narėms FP vertinimo ataskaitoms pateikti.

Šiuo metu tikslus siūlomų FP finansavimo šaltinis nėra apibrėžtas, todėl sverto efektui apskaičiuoti vietoje minėtuose dokumentuose nurodytų ES struktūrinių fondų lėšų yra vertinamos viešosios lėšos, skirtos FP.

Sverto efektas apskaičiuojamas sudėjus visą galutiniams naudos gavėjams prieinamą finansavimo sumą ir padalinus ją iš FP skirtų viešųjų lėšų.

9.1 Garantijų FP sverto efektas

Sverto efektas garantijų FP skaičiuojamas padalinus visas projektui skirtas lėšas iš didžiausios galimos skirtų viešųjų lėšų sumos.

Garantijų FP sverto efektas skaičiuojamas remiantis šiomis prielaidomis:

- garantuojamo paskolų portfelio suma yra 260,19 mln. Eur;
- garantijos dydis yra 80 proc.;
- darome prielaidą, kad didžiausia bankrutavusių paskolų dalis galėtų siekti iki 20 proc.;
- didžiausia garantijoms skirta (rezervuota) viešųjų lėšų suma galėtų siekti 208,15 mln. Eur.

Vadovaujantis šiomis prielaidomis skaičiuojama, kad sverto efektas galėtų siekti 6,25.

9.2 Pirmaeilių paskolų FP sverto efektas

Pirmaeilių paskolų FP efektas yra apskaičiuojamas vadovaujantis šiomis prielaidomis:

- paskolų poreikis – 260,19 mln. Eur, iš kurių viešųjų lėšų dalis – 144,93 mln. Eur;
- FP įgyvendinimui galėtų būti pritraukiamos TFI arba kredito įstaigų lėšos, o jų indėlis siektų 50 proc. poreikio;
- siekiant padidinti FP patrauklumą, rekomenduojama iš dalies kompensuoti TFI arba kredito įstaigų palūkanų maržos dalį. Palūkanoms kompensuoti būtų reikalinga papildomai 14,84 mln. Eur.

Vadovaujantis šiomis prielaidomis skaičiuojama, kad sverto efektas siektų 1,80.

9.3 Subordinuotų paskolų FP sverto efektas

Subordinuotų paskolų FP efektas yra apskaičiuojamas vadovaujantis šiomis prielaidomis:

- paskolų poreikis – 260,19 mln. Eur, iš kurių viešųjų lėšų dalis – 98,83 mln. Eur;
- FP įgyvendinimui galėtų būti pritraukiamos TFI arba kredito įstaigų lėšos, o jų indėlis siektų 70 proc. poreikio;
- siekiant padidinti FP patrauklumą, rekomenduojama iš dalies kompensuoti TFI arba kredito įstaigų palūkanų maržos dalį. Palūkanoms kompensuoti būtų reikalinga papildomai 20,77 mln. Eur.

Vadovaujantis šiomis prielaidomis skaičiuojama, kad sverto efektas siektų 2,63.

Apibendrinant, pateikti skaičiavimai rodo, kad didžiausias sverto efektas pasiekiamas, kai įgyvendinama garantijų FP.

10. Siūlomų finansinių priemonių įtaka strateginiams tikslams

Fondo apimtyje rekomenduojamos įgyvendinti garantijų ir paskolų FP turėtų prisidėti prie strateginių tikslų ir uždavinių, numatytų NPP ir Susisiekimo PP, NEKSVP, 2021–2027 m. ES fondų investicijų programoje, Lietuvos vandens transporto politikos iki 2035 m. vystymo gairėse, Lietuvos aviacijos gairėse iki 2030 m. ir Lietuvos Respublikos penktosios kartos judriojo ryšio (5G) plėtros 2020–2025 m. gairių priemonių plane, įgyvendinimo.

FP įtaka strateginiams tikslams buvo įvertinta atsižvelgiant į prioritetinių Fondui projektų sąrašą ir konkrečių projektų tikslus sulyginus su strateginiuose dokumentuose nurodytais tikslais ir jų rodikliais. Pažymėtina, kad siūlomų FP įtaką strateginiams tikslams buvo įvertinta atsižvelgiant į prioritetinius Fondui projektus, tačiau tai nebūtinai reiškia, kad šie konkretus projektai bus finansuojami Vertinime rekomenduojamomis kurti FP.

Lentelėje žemiau pateikiami strateginiai tikslai, prie kurių įgyvendinimo prisidėtų konkrečioms projektams Fondo skiriamos garantijų ir subordinuotų paskolų FP.

Lentelė 40 Fondo FP įtaka strateginiams tikslams

Tiriamoji sritis	Strateginis dokumentas	Tikslai ir uždaviniai	Prioritetiniai Fondui projektai, prisidedantys prie tikslo ar uždavinio įgyvendinimo	Projekto rodiklis / kokia apimtimi projektas prisideda prie tikslų įgyvendinimo
Geležinkelių infrastruktūra ir geležinkelių paslaugų įrenginiai	NPP ir Susisiekimo PP		Priežiūros veiklos ir infrastruktūros pritaikymas naujiems elektriniams keleiviniams traukiniams (LTG Link, AB)	n. d. ⁸³
		Gerinti skaitmeninį junglumą ir didinti susisiekimo infrastruktūros panaudojimo efektyvumą bei sektoriaus kuriamą vertę.	Viešos infrastruktūros pritaikymas Vilniaus geležinkelio stotyje aptarnauti keleivinius traukinius prieš ir po kelionės (LTG Link, AB)	
			Intermodalumo skatinimas (naujų terminalų statymas ir vagonų įsigijimas) (LTG Infra, LTG Cargo)	
		Didinti atsinaujinančių ir alternatyvių degalų vartojimą transporto sektoriuje, skatinti darnų įvairiarūšį judumą ir mažinti transporto sukeltą aplinkos taršą.	Turimų trijų dvivagonių elektrinių „Škoda EJ575“ traukinių modernizavimas į elektrinius–baterinius traukinius (LTG Link, AB)	

⁸³ n.d. – nėra duomenų. Ūkio subjektai informacijos apie kokybinius ar kiekybinius projekto rodiklius ir jų įtaką strateginiams tikslams nepateikė

Tiriamoji sritis	Strateginis dokumentas	Tikslai ir uždaviniai	Prioritetiniai Fondui projektai, prisidedantys prie tikslo ar uždavinio įgyvendinimo	Projekto rodiklis / kokia apimtimi projektas prisideda prie tikslų įgyvendinimo
	NEKSVP	Krovinių pervežimas elektrine trauka	Elektrinių lokomotyvų įsigijimas (LTG Cargo, AB)	
	2021–2027 m. ES fondų investicijų programa	Eismą gerinančių ir aplinkosaugos priemonių diegimas geležinkeliuose	ARE įrangos stebėsenos sistema (LTG Infra, AB)	
Jūrų uosto infrastruktūra	Lietuvos vandens transporto politikos iki 2035 m. vystymo gairės	Pietinės Klaipėdos uosto dalies išvystymas	Pietinės uosto dalies plėtros projektas (KVJUD)	Projektą įgyvendinus vidutinė jūrų uoste aptarnautų laivų bendroji talpa padidėtų 20 proc.
Vidaus vandens susisiekimo infrastruktūra	Lietuvos vandens transporto politikos iki 2035 m. vystymo gairės	Uostų / prieplaukų statyba	Laivų aprūpinimas ir aptarnavimas (VVKD)	Įgyvendinus projektą būtų įrengtos 7 plaukiojančios kuro degalinės
			Prieplaukų įrengimas Jurbarke, Jonavoje, Alytuje, Druskininkuose, Kėdainiuose, Vilniuje (VVKD ir atitinkamos savivaldybės)	Įgyvendinus projektus būtų įrengti 6 uostai / prieplaukos
	NEKSVP	Padidėjęs keleivių srautas vandens transporte, atitinkamai sumažins keleivių srautą kelių transporte	Smiltynės prieplaukos keleivių stoties ir teritorijos rekonstrukcija (Smiltynės perkėla, AB)	
	NPP ir Susisiekimo PP	Didinti energijos iš atsinaujinančių energijos išteklių dalį ir alternatyviųjų degalų vartojimą transporto sektoriuje, skatinti darnų įvairiarūšį judumą ir mažinti transporto sukeltą aplinkos taršą	Elektrinių keltų įsigijimas (Smiltynės perkėla, AB)	Įgyvendinus projektą vietoje dyzelinių keltų būtų įsigyti 3 elektriniai keltai
Oro uostų susisiekimo infrastruktūra	Lietuvos aviacijos gairės iki 2030 m.	LTOU infrastruktūros plėtra	Eismo saugą ir saugumą oro uostuose didinančios priemonės (LTOU)	Projektą įgyvendinus būtų pasiekta 80 proc. ALouSP saugos rodiklio reikšmė
			Keleivių terminalų modernizavimas (LTOU)	
		Didinamas vidaus kelionių į oro uostus ir iš jų darnumas	Privažiavimo kelias nuo „Rail Baltica“ iki terminalo (KUN) (LTOU)	

Tiriamoji sritis	Strateginis dokumentas	Tikslai ir uždaviniai	Prioritetiniai Fondui projektai, prisidedantys prie tikslo ar uždavinio įgyvendinimo	Projekto rodiklis / kokia apimtimi projektas prisideda prie tikslų įgyvendinimo
	NPP ir Susisiekimo PP	Gerinti transporto junglumą šalies viduje, su ES valstybėmis narėmis ir trečiosiomis šalimis, užtikrinti eismo saugumą	Geležinkelio atšaka nuo „Rail Baltica“ iki terminalo (VNO) (LTOU)	
			Žemutinės oro erdvės ir Bepiločių orlaivių informacinės sistemos priemonės (Oro navigacija)	Projektas įgyvendintų ES reglamentų reikalavimus ir aptarnautų bepiločių orlaivių skrydžių skaičiaus - "skrydžių skaičius / metus" rodiklį
			Skrydžių valdymo įrangos modernizavimo investicijos (Oro navigacija)	
			Navigacijos įrangos plėtros ir atnaujinimo investicijos (Oro navigacija)	
			Ryšių ir ONI plėtros ir atnaujinimo investicijos (Oro navigacija)	
			Stebėjimo įrangos plėtros ir atnaujinimo investicijos (Oro navigacija)	
	NPP ir Susisiekimo PP	Didinti energijos iš atsinaujinančių energijos išteklių dalį ir alternatyviųjų degalų vartojimą transporto sektoriuje, skatinti darnų įvairiarūšį judumą ir mažinti transporto sukeltą aplinkos taršą	Tvariųjų aviacijos degalų teikimo užtikrinimo infrastruktūra (LTOU)	
			Orlaivių alternatyviųjų pakrovimo stotelių GPU įsigijimas (LTOU)	Įgyvendinus projektą būtų įsigyta 10 stotelių
			Energijos naudojimo oro uostuose efektyvinimo ir CO2 emisijos mažinimo priemonių diegimas oro uostuose (LTOU)	
Elektroninių ryšių infrastruktūra	NPP ir Susisiekimo PP	Stiprinti nacionalinį saugumą	VDC įrengimas (LRTC)	Įgyvendinus projektą būtų įvykdytas LRV įsipareigojimas įrengti 4 VDC
			DVB-T LRT HD tinklo atnaujinimas (LRTC)	

Tiriamoji sritis	Strateginis dokumentas	Tikslai ir uždaviniai	Prioritetiniai Fondui projektai, prisidedantys prie tikslo ar uždavinio įgyvendinimo	Projekto rodiklis / kokia apimtimi projektas prisideda prie tikslų įgyvendinimo
		Didinti energijos iš atsinaujinančių energijos išteklių dalį ir alternatyviųjų degalų vartojimą transporto sektoriuje, skatinti darnų įvairiarūšį judumą ir mažinti transporto sukeltą aplinkos taršą	DAB projektas (LRTC)	
		Gerinti transporto junglumą šalies viduje, su ES valstybėmis narėmis ir trečiosiomis šalimis, užtikrinti eismo saugumą	Duomenų perdavimo magistralė į vakarų Europą (LRTC)	
		5G ryšio užtikrinimas	Bazinės infrastruktūros įrengimas 5G ryšiui (LRTC)	

1 priedas. Vertinimo metodika

Lentelėje žemiau pateikiami Vertinime naudoti metodai ir jų aprašymai pagal Ataskaitos skyrių.

Lentelė 41 Vertinimo atlikimo metu taikyti metodai

Vertinimo ataskaitos skyriaus pavadinimas	Taikytas metodas	Aprašymas
Ivadas (1.3 Tiriamųjų sričių apžvalga)	Ekspertinis vertinimas	Tiriamųjų sričių apimtis buvo aprašyta vadovaujantis ekspertų patirtimi ir anksčiau sukauptų žinių pagrindu.
Strateginių krypčių apžvalga	Pirminių šaltinių analizė	Atlikta su Susisiekimo ministerija suderintų ES ir nacionalinio lygmens strateginių dokumentų ir teisės aktų analizė. Nagrinėtų pirminių šaltinių sąrašas pateiktas 2 skyriaus pradžioje.
	Antrinių šaltinių analizė	Atlikus antrinių šaltinių analizę paruoštas preliminarus investicinių projektų sąrašas pagal Tiriamąsias sritis, kuris vėliau buvo siunčiamas atsakingiems ūkio subjektams.
Investicijų paklausos Tiriamosiose srityse vertinimas	Pusiaus struktūruoti interviu	Atlikti 19 pusiau struktūruoti interviu su atsakingais ūkio subjektais (žr. 5 priedą). Prieš interviu respondentams buvo pateiktas atitinkamos Tiriamosios srities preliminarus investicinių projektų sąrašas, NPP ir Susisiekimo PP intervencijos logikos medis (žr. 4 priedą) ir klausimynas (žr. 12 priedą). Po interviu respondentai papildė / pakoregavo preliminarų investicinių projektų sąrašą.
	Anketinės apklausos	Bendradarbiaujant su Savivaldybių asociacija ir Lietuvos telekomunikacijų operatorių asociacija, paruoštos dvi anketinės apklausos: (i) Lietuvos savivaldybėms ir (ii) privatiems telekomunikacijų operatoriams. Savivaldybių apklausa: anketines apklausas užpildė 44 savivaldybės. Pateikta informacija apie investicijų paklausą buvo ekstrapoliuojama pagal savivaldybių gyventojų skaičių. Privatų telekomunikacijų operatorių apklausa: Lietuvos telekomunikacijų operatorių asociacija pateikė apibendrintus duomenis apie investicijų paklausą.
Investicijų pasiūlos Tiriamosiose srityse vertinimas	Pirminių šaltinių analizė	Atlikta su Susisiekimo ministerija Susisiekimo ministerija suderintų ES bei Lietuvos strateginių dokumentų ir teisės aktų analizė. Investicijų pasiūlai nustatyti buvo analizuojama 2021–2027 m. ES fondų investicijų programa, Tiriamosiose srityse veikiančių ūkio subjektų finansinės ataskaitos, planuojamos valstybės biudžeto lėšos, tokios kaip KPPP, bei TFI strateginiai dokumentai.
	Antrinių šaltinių analizė	Buvo atlikta anksčiau atliktų studijų, tyrimų ir vertinimo projektų analizė, pagal Tiriamąsias sritis ir jų tikslines grupes analizė ⁸⁴ .
	Pusiaus struktūruoti interviu	Atlikti 9 interviu su potencialiais investuotojais, iš kurių: <ul style="list-style-type: none"> • 4 su TFI atstovais; • 2 su kredito įstaigų atstovais; • 2 su privataus kapitalo fondų atstovais; • 1 su asociacija. Detalus interviu respondentų sąrašas su interviu atlikimo datomis pateikiamas ataskaitos prieduose.
Investicijų trūkumas	Ekspertinis vertinimas	

⁸⁴ Nuorodos į konkrečius šaltinius pateikiamos toliau dokumente.

Vertinimo ataskaitos skyriaus pavadinimas	Taikytas metodas	Aprašymas
Užsienio šalių gerosios praktikos analizė	Pusiaus struktūruoti interviu	Atlikti 19 pusiau struktūruoti interviu su atsakingais subjektais (žr. 5 priedą). Prieš interviu respondentams buvo pateiktas atitinkamos Tiriamosios srities preliminarus investicinių projektų sąrašas, NPP ir Susisiekimo PP intervencijos logikos medis (žr. 4 priedą) ir klausimynas (žr. 12 priedą). Po interviu respondentai papildė / pakoregavo preliminarų investicijų sąrašą.
	Antrinių šaltinių analizė	<p>Ekspertiniu vertinimu buvo pasirinktos ir su Susisiekimo ministerija suderintos trys atvejo studijos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lenkijoje įgyvendinamos paskolų ir garantijų FP, kuriomis finansuojamas plačiajuosčio ryšio diegimas; • Lenkijoje įgyvendinti kelių transporto infrastruktūros VPSP projektai ir jų finansavimas; • Slovakijoje įgyvendinamas Bratislavos aplinkkelio statybos projektas. <p>Atlikta anksčiau atliktų studijų, tyrimų ir vertinimo projektų, susijusių su nagrinėjamų užsienio šalių ir konkrečių atvejų, analizė.</p> <p>Taip pat išnagrinėti EITP FP transporto ir elektroninių ryšių sektoriams bei jų finansavimo pavyzdžiai.</p>
Siūlomos finansinės priemonės	Antrinių šaltinių analizė	Buvo atlikta mokslinės literatūros, anksčiau atliktų studijų, tyrimų ir vertinimo projektų analizė, pagal Tiriamąsias sritis ir jų tikslines grupes analizė. Antrinių šaltinių pavyzdžiai: 2016 m. kelių infrastruktūros sektoriaus finansinių priemonių <i>ex-ante</i> vertinimas.
	Pusiaus struktūruoti interviu	<p>Atlikti 9 interviu su potencialiais investuotojais, iš kurių:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 4 su TFI atstovais; • 2 su kredito įstaigų atstovais; • 2 su privataus kapitalo fondų atstovais; • 1 su asociacija. <p>Detalus interviu respondentų sąrašas su interviu atlikimo datomis pateikiamas ataskaitos prieduose.</p>
	Tikslinės grupės diskusijos	Atliktos 2 tikslinės grupės diskusijos su Susisiekimo ministerijos ir NPĮ atstovais.
	Pirminių šaltinių analizė	Atlikta teisės aktų ir ES reglamentų nuostatų analizė.
Sveto efekto skaičiavimas	Ekspertinis vertinimas	Sveto efektas apskaičiuotas pagal EK pateiktas gaires ⁸⁵ sveto efektui apskaičiuoti, vadovaujantis ekspertų suformuotomis prielaidomis.
Siūlomų finansinių priemonių įtaka strateginiams tikslams	Pusiaus struktūruoti interviu	Atlikti 19 pusiau struktūruoti interviu su atsakingais subjektais (žr. 5 priedą). Prieš interviu respondentams buvo pateiktas atitinkamos Tiriamosios srities preliminarus investicinių projektų sąrašas, NPP ir Susisiekimo PP intervencijos logikos medis (žr. 4 priedą) ir klausimynas (žr. 12 priedą). Po interviu respondentai papildė / pakoregavo preliminarų investicijų sąrašą.
	Ekspertinis vertinimas	Įvertinta atsižvelgiant į prioritetinių Fondų projektų sąrašą ir konkrečių projektų tikslus sulyginus su strateginiuose dokumentuose nurodytais tikslais ir jų rodikliais.

⁸⁵ https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/informat/2014/guidance_leverage_reporting_en.pdf

2 priedas. Strateginių dokumentų tikslų ir uždavinių rodikliai

Lentelė 42 Strateginių dokumentų tikslų ir uždavinių rodikliai

Tiriamoji sritis	Strateginiai dokumentai kelių transporto srityje	Tikslų ir uždavinių kiekybiniai rodikliai kelių transporto srityje		
		Tikslai arba uždaviniai	Tikslų arba uždavinių kiekybiniai rodikliai	Metai
Kelių transporto infrastruktūros	NPP ir Susisiekimo PP	Transeuropinio transporto tinklo (toliau – TEN–T) pagrindinio tinklo dalis, atitinkanti ES nustatytus reikalavimus	100 proc.	iki 2030 m.
		Nutiesta europinės geležinkelio vėžės (pietų–šiaurės kryptimi su Vilniaus jungtimi) dalis	100 proc.	iki 2030 m.
		Elektrifikuotų geležinkelių dalis, palyginti su bendru geležinkelių ilgiu	35 proc.	iki 2030 m.
		Valstybinės reikšmės (krašto) kelių, kurių suminio kelio dangos būklės indekso (DBI) reikšmė viršija leistinas ribas, dalies sumažėjimas	17 proc.	iki 2030 m.
		Žuvusiųjų keliuose skaičius	30 žuvusiųjų / mln. gyv.	iki 2030 m.
		Sunkiai sužeistų eismo dalyvių keliuose skaičiaus pokytis, palyginti su pradine situacija (pagal MAIS3+ metodiką)	-50 proc. (palyginus su 2020 m.)	iki 2030 m.
		TEN–T tinklo geležinkelių ir sausumos kelių infrastruktūros dalis, atitinkanti karinio mobilumo reikalavimus	20 proc.	iki 2030 m.
	Lietuvos Respublikos teritorijos bendrasis planas	Suformuoti pagrindinį TEN–T transporto koridorių tinklą	–	iki 2030 m.
	2021–2027 m. ES fondų investicijų programa Lietuvai	Rekonstruotų ar modernizuotų kelių ilgis – TEN–T	60,03 km	iki 2029 m.
		Rekonstruotų ar modernizuotų kelių ilgis – TEN–T	12,06 km	iki 2029 m.
		Įdiegtos eismo kontrolės sistemos	113 vnt.	iki 2029 m.
		Rekonstruotų arba modernizuotų kelių ilgis – ne TEN–T	15,23 km	iki 2029 m.
		Įdiegtos saugų eismą gerinančios ir aplinkosaugos priemonės keliuose	14 vnt.	iki 2029 m.
Dviračiams skirta infrastruktūra, kuriai suteikta parama	98,04s km	iki 2029 m.		

Tiriamoji sritis	Strateginiai dokumentai kelių transporto srityje	Tikslų ir uždavinių kiekybiniai rodikliai kelių transporto srityje		
		Tikslai arba uždaviniai	Tikslų arba uždavinių kiekybiniai rodikliai	Metai
Valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir plėtros 2022–2035 m. strateginės gairės		Iki 2030 m. „Via Baltica“ atitinka TEN–T pagrindinio tinklo reikalavimus	200,38 km	iki 2030 m.
		Iki 2027 m. kelio A1 ruožas Vilnius–Kaunas atitinka TEN–T pagrindinio tinklo reikalavimus	110,85 km	iki 2027 m.
		Iki 2025 m. kelias A14 Vilnius–Utena atitinka eismo saugos, eismo organizavimo ir kokybės standartus	79,6 km	iki 2025 m.
		Pasiekti 0 vnt. blogos būklės tiltų	240 vnt. tiltų rekonstrukcija ir remontas	iki 2035 m.
		Pasiekti 0 km automagistralių ir greitkelių, kurių DBI≥2,8	148,1 km kelių rekonstrukcija ir remontas	iki 2035 m.
		Pasiekti 0 km magistralinių kelių, kurių DBI≥3	292,4 km kelių rekonstrukcija ir remontas	iki 2035 m.
		Pasiekti 0 km krašto kelių, kurių DBI≥3,5	2 142,6 km kelių rekonstrukcija ir remontas	iki 2035 m.
		Iki 2030 m. 0 km krašto kelių, kurie neatitinka kelio kategorijos (dangos plotis ≤5 m)	198 km kelių rekonstrukcija ir remontas	iki 2030 m.
		Pasiekti 0 km krašto kelių, kuriuose neužtikrinamas leistino važiavimo greičio režimas (išilginis kelio dangos nelygumas ≥5 m/km)	122 km kelių rekonstrukcija ir remontas	iki 2035 m.
		Pasiekti 1 257 km (15 proc.) rajoninių kelių, kurių DBI≥4	3 246,1 km kelių rekonstrukcija ir remontas	iki 2035 m.
		Neišasfaltuota 18,31 proc. rajoninių kelių. Išasfaltuoti visi žvyrkeliai, kurių asfaltavimas duoda socialinę-ekonominę naudą (eismo intensyvumas ≥120 aut./parą)	1 907 km išasfaltuotų žvyrkelių	iki 2035 m.
		Sumažintas eismo įvykių skaičius, susijęs su nuvažiavimais nuo kelio	Įrengta 430 km atitvarų	iki 2035 m.
		Pertvarkytos nesaugios pėsčiųjų perėjos	Atnaujinti 1 720 vnt. pėsčiųjų perėjų ir nežymėtų perėjų	iki 2035 m.

Tiriamoji sritis	Strateginiai dokumentai kelių transporto srityje	Tikslų ir uždavinių kiekybiniai rodikliai kelių transporto srityje		
		Tikslai arba uždaviniai	Tikslų arba uždavinių kiekybiniai rodikliai	Metai
		40 proc. padidintas pėsčiųjų ir dviračių takų ilgis gyvenvietėse	Nutiesta 600 km pėsčiųjų ir dviračių takų	iki 2035 m.
		50 proc. sumažintas blogos būklės pėsčiųjų ir dviračių takų ilgis	Sutvarkyta 350 km pėsčiųjų ir dviračių takų	iki 2035 m.
		10 proc. sumažintas tvarkytinų sankryžų skaičius	Pertvarkyta 140 vnt. vieno lygio sankryžų	iki 2035 m.
		Sumažintas eismo įvykių, susijusių su laukiniais gyvūnais, skaičius	Įrengta 530 km laukinių gyvūnų apsaugos sistemų	iki 2035 m.
		Panaikintas viršnorminis triukšmo lygis pagrindiniuose keliuose	Įrengta 53 km triukšmo valdymo priemonių	iki 2035 m.
		Įdiegtos trūkstamos dinaminio eismo valdymo priemonės	Įrengta 550 vnt. dinaminio eismo valdymo sistemų	iki 2035 m.
		Aplinkkelių plėtra pagal turimus išteklius	Nutiesti 37 km aplinkkelių	iki 2035 m.
		Pagerintas eismo saugos ir eismo organizavimo kokybės lygis (keliai Nr. 130, Nr. 141 ir A16)	Rekonstruoti 36,1 km kelių	iki 2035 m.
		Pagerintos susisiekimo viešuoju transportu (toliau – VT) sąlygos	Įrengtos arba suremontuoti 603 vnt. autobusų stotelių	iki 2035 m.
		Kelių priežiūra visame valstybinės reikšmės kelių tinkle	Paženklinta 225 tūkst. km valstybinės reikšmės kelių	iki 2035 m.
	Žvyrkelių per Lietuvos gyvenvietes (kaimus) asfaltavimo programa	Išasfaltuoti prioritetinius žvyrkelius	1 019,74 km žvyrkelių asfaltavimas	n. d.
Geležinkelių infrastruktūros ir geležinkelių paslaugų įrenginių	NPP ir Susisiekimo PP	Transeuropinio transporto tinklo (toliau – TEN-T) pagrindinio tinklo dalis, atitinkanti ES nustatytus reikalavimus	100 proc.	iki 2030 m.
		Nutiesta europinės geležinkelio vėžės (pietų–šiaurės kryptimi su Vilniaus jungtimi) dalis	100 proc.	iki 2030 m.
		Elektrifikuotų geležinkelių dalis, palyginti su bendru geležinkelių ilgiu	35 proc.	iki 2030 m.

Tiriamoji sritis	Strateginiai dokumentai kelių transporto srityje	Tikslų ir uždavinių kiekybiniai rodikliai kelių transporto srityje		
		Tikslai arba uždaviniai	Tikslų arba uždavinių kiekybiniai rodikliai	Metai
		Kelionių traukiniais dalis bendroje kelionių struktūroje	1,9 proc.	iki 2030 m.
		Geležinkelių ir vidaus vandenų transporto dalis, palyginti su visu krovinių transportu	45 proc.	iki 2030 m.
		TEN–T tinklo geležinkelių ir sausumos kelių infrastruktūros dalis, atitinkanti karinio mobilumo reikalavimus	20 proc.	iki 2030 m.
	2021–2027 m. ES fondų investicijų programa Lietuvai	Rekonstruotų arba modernizuotų geležinkelių ilgis – TEN–T	138 km	iki 2029 m.
		Įdiegtos saugų eismą gerinančios ir aplinkosaugos priemonės geležinkeliuose	13 vnt.	iki 2029 m.
	Nacionalinė klimato kaitos valdymo darbotvarkė	Geležinkelių tinklo elektrifikavimas	35 proc.	iki 2030 m.
Lietuvos Respublikos nacionalinis energetikos ir klimato srities veiksmų planas 2021–2030 m.	Elektrifikuotų geležinkelių ilgis	814 km	iki 2027 m.	
	Krovinių, kurie yra vežami elektrifikuotu geležinkeliu, dalis	70 proc.	iki 2027 m.	
Jūrų uosto infrastruktūros	Lietuvos vandens transporto politikos iki 2035 m. vystymo gairės	Bendrauostinių infrastruktūros projektų įgyvendinimas, siekiant pagilinti uostą	17 m	iki 2030 m.
		Pietinės Klaipėdos uosto dalies išvystymas	–	iki 2028 m.
		Kruizinių laivų terminalų skaičiaus didinimas	2	iki 2027 m.
Vidaus vandenų susisiekimo infrastruktūros	NPP ir Susisiekimo PP	Geležinkelių ir vidaus vandenų transporto dalis, palyginti su visu krovinių transportu	45 proc.	iki 2030 m.
	Lietuvos Respublikos nacionalinis energetikos ir klimato srities veiksmų planas 2021–2030 m.	Iš kelių transporto į vidaus vandenų transportą perkelti kroviniai	54,5 mln. tonkilometrų	nuo 2021 m. iki 2030 m.
		Padidėjęs keleivių srautas vandens transporte, atitinkamai sumažins keleivių srautą kelių transporte	0,6 mln. keleivio kilometrų	nuo 2021 m. iki 2027 m.
		Krovininės laivybos maršrutų plėtra (Kaunas–Klaipėda ir Kaunas–Gardinas)	2 maršrutai	iki 2030 m.
	Lietuvos vandens transporto politikos iki 2035 m. vystymo gairės	Neries vidaus vandenų kelio iki Vilniaus sutvarkymas ir pritaikymas vidaus vandenų laivybai	1 kelias	iki 2030 m.
		Nemuno aukštupio vidaus vandenų kelio sutvarkymas iki valstybės sienos ir pritaikymas vidaus vandenų laivybai	1 kelias	iki 2030 m.
		Nevežio vidaus vandenų kelio sutvarkymas ir pritaikymas vidaus vandenų laivybai iki Kėdainių	1 kelias	iki 2030 m.
TEN–T tinklo kelio E41 nuo Kauno HE iki Klaipėdos tolimesnis modernizavimas (kelio parametrų pagerinimas, bunų tankinimas)		1 kelias	iki 2030 m.	

Tiriamoji sritis	Strateginiai dokumentai kelių transporto srityje	Tikslų ir uždavinių kiekybiniai rodikliai kelių transporto srityje			
		Tikslai arba uždaviniai	Tikslų arba uždavinių kiekybiniai rodikliai	Metai	
Oro uostų susisiekimo infrastruktūros		Uostų / priekplaukų statyba (Jurbarke, Jonavoje, Alytuje, Druskininkuose, Kėdainiuose, Vilniuje)	6 vnt.	iki 2030 m.	
		Karaliaus Vilhelmo kanalo atvėrimas į Kuršių marias Klaipėdoje	1 kanalas	iki 2030 m.	
	NPP ir Susisiekimo PP	Skrydžių kryptių iš Lietuvos oro uostų skaičius	120 vnt.	iki 2030 m.	
	Lietuvos aviacijos gairės iki 2030 m.	KUN keleivių terminalo išplėtimas	2 mln. keleivių per metus	iki 2026 m.	
		Požeminės „Rail Baltica“ stoties ties VNO keleivių terminalu statyba	1 požeminė geležinkelio stotis	iki 2027 m.	
		Didinamas vidaus kelionių į oro uostus ir iš jų darnumas	iki 50 proc. kelionių darniu transportu	iki 2030 m.	
	NPP ir Susisiekimo PP	Namų ūkių, turinčių galimybę naudoti 100 Mbps spartos interneto ryšį, dalis	100 proc.	iki 2030 m.	
		5G ryšio aprėptyje esančių namų ūkių miestų teritorijose dalis	100 proc.	iki 2030 m.	
	Elektroninių ryšių infrastruktūros	Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo plano „Naujos kartos Lietuva“	Prie gigabitės spartos infrastruktūros prijungtos privačios įmonės, nevyriausybines ir vyriausybines organizacijos, savivaldybės ir savivaldybių įmonės (socialinę ir ekonominę pažangą skatinantiems subjektams)	5 000 vnt.	iki 2025 m. IV ketv.
			Sukurta gigabitės spartos infrastruktūra skaitmeninei veiklai imlioms organizacijoms	2 000 km ir 50 bokštų	iki 2025 m. IV ketv.
Itin spartaus plačiajuosčio ryšio plėtros 2021–2027 m. planas		5G ryšio paslaugos miestų teritorijose, tarptautiniuose sausumos transporto koridoriuose („Via Baltica“, „Rail Baltica“) ir kituose magistraliniuose automobilių keliuose ir valstybinės reikšmės magistralinėse geležinkelio linijose, oro ir jūrų uostuose	95 proc.	iki 2025 m. IV ketv.	
		Namų ūkių, turinčių galimybę naudoti 100 Mbps ir didesnės spartos interneto ryšį, dalis, procentais	100 proc.	iki 2027 m.	
Lietuvos Respublikos penktosios kartos judriojo ryšio (5G) plėtros 2020–2025 m. gairių priemonių planas	Namų ūkiai, kurie naudojami 100 Mb/s ir spartesniu plačiajuosčio interneto ryšiu (visų Lietuvos namų ūkių dalis, procentais)	65 proc.	iki 2027 m.		
	Įmonės, kurios naudojami itin sparčiu (100 Mb/s ir didesnės spartos) internetu (visų Lietuvos įmonių dalis, procentais)	80 proc.	iki 2027 m.		
Lietuvos Respublikos penktosios kartos judriojo ryšio (5G) plėtros 2020–2025 m. gairių priemonių planas	Užtikrinti 5G ryšį bent viename iš penkių didžiausių pagal gyventojų skaičių Lietuvos Respublikos miestų	–	iki 2022 m.		
	Užtikrinti 5G ryšį penkiuose didžiausiuose pagal gyventojų skaičių Lietuvos Respublikos miestuose	–	iki 2023 m.		

Tiriamoji sritis	Strateginiai dokumentai kelių transporto srityje	Tikslų ir uždavinių kiekybiniai rodikliai kelių transporto srityje		
		Tikslai arba uždaviniai	Tikslų arba uždavinių kiekybiniai rodikliai	Metai
		Užtikrinti 5G ryšį tarptautiniuose sausumos transporto koridoriuose (ViaBaltica, RailBaltica) ir kituose magistraliniuose automobilių keliuose ir valstybinės reikšmės magistralinėse geležinkelio linijose, oro ir jūrų uostuose	–	iki 2025 m.

3 priedas. NPP ir SPP nustatyti susisieikimo srities strateginiai tikslai ir tikslo rodikliai

Lentelė 43 NPP ir SPP nustatyti susisieikimo srities strateginiai tikslai ir tikslo rodikliai

Tikslai susisieikimo srityje	Tikslo rodikliai susisieikimo srityje	Pradinė reikšmė (metai)	Siektina reikšmė 2025 m.	Siektina reikšmė 2030 m.
5 strateginis tikslas „Gerinti transporto, energetinį ir skaitmeninį vidinį ir išorinį junglumą“	Lietuvos vieta ES transporto infrastruktūros ir paslaugų švieslentėje	14 vieta (2018 m.)	12 vieta	Ne mažesnė kaip 10 vieta
	Transporto paslaugų eksportas	7 028 mln. Eur (2019 m.)	7 800 mln. Eur	10 000 mln. Eur
	Lietuvos skaitmeninio junglumo infrastruktūros indeksas (DESI subindeksas)	19 vieta (2019 m.)	15 vieta	5 vieta
6 strateginis tikslas „Užtikrinti gerą aplinkos kokybę ir gamtos išteklių naudojimo darną, saugoti biologinę įvairovę, švelninti Lietuvos poveikį klimato kaitai ir didinti atsparumą jos poveikiui“	Žaliųjų viešųjų pirkimų vertės dalis nuo visų viešųjų pirkimų vertės	5 proc. (2020 m.)	100 proc. (2025 m.)	100 proc. (2030 m.)
10 strateginis tikslas „Stiprinti nacionalinį saugumą“ ⁸⁶	–	–	–	–

Lentelė 44 NPP ir SPP nustatyti susisieikimo srities uždaviniai ir uždavinio rodikliai

Uždaviniai susisieikimo srityje	Uždavinio rodikliai susisieikimo srityje	Pradinė reikšmė (metai)	Siektina reikšmė 2025 m.	Siektina reikšmė 2030 m.
5.3 uždavinys „Gerinti transporto junglumą šalies“	5.3.1. Transeuropinio transporto tinklo (toliau – TEN–T) pagrindinio tinklo dalis, atitinkanti ES nustatytus reikalavimus	7 proc. (2016 m.)	50 proc.	100 proc.

⁸⁶ Šiam tikslui nepriskirtas nei vienas susisieikimo srities tikslo rodiklis.

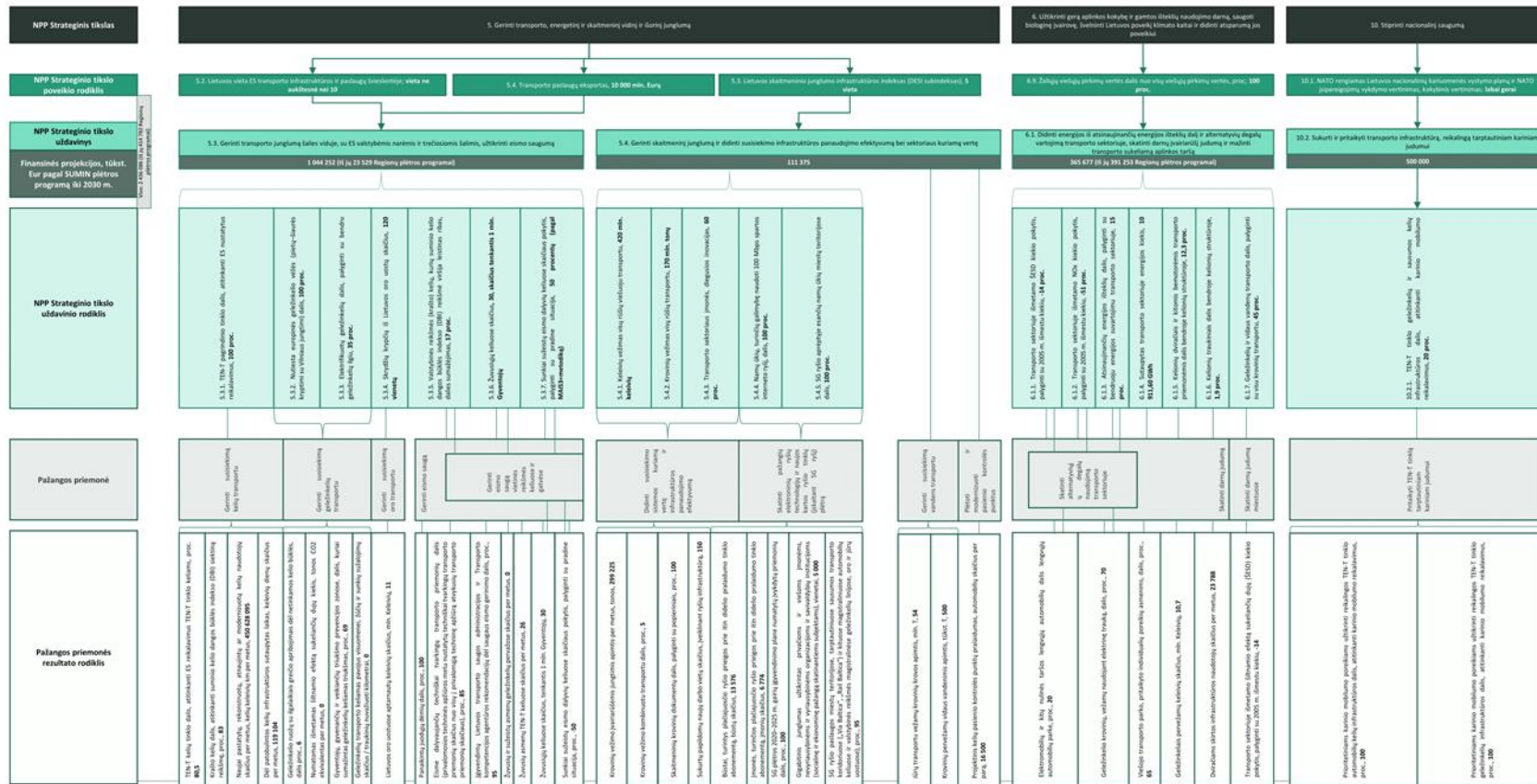
Uždaviniai susisiekimo srityje	Uždavinio rodikliai susisiekimo srityje	Pradinė reikšmė (metai)	Siektina reikšmė 2025 m.	Siektina reikšmė 2030 m.
viduje, su Europos Sąjungos (toliau – ES) valstybėmis narėmis ir trečiosiomis šalimis, užtikrinti eismo saugumą“	5.3.2. Nutiesta europinės geležinkelio vėžės (pietų–šiaurės kryptimi su Vilniaus jungtimi) dalis	22,6 proc. (2019 m.)	78,6 proc.	100 proc.
	5.3.3. Elektrifikuotų geležinkelių dalis, palyginti su bendru geležinkelių ilgiu	8 proc. (2020 m.)	25 proc.	35 proc.
	5.3.4. Skrydžių kryptių iš Lietuvos oro uostų skaičius	92 vnt. (2019 m.)	110 vnt.	120 vnt.
	5.3.5. Valstybinės reikšmės (krašto) kelių, kurių suminio kelio dangos būklės indekso (DBI) reikšmė viršija leistinas ribas, dalies sumažėjimas	41 proc. (2018 m.)	30 proc.	17 proc.
	5.3.6. Žuvusiųjų keliuose skaičius	63 žuvusieji / mln. gyv. (2020 m.)	45 žuvusieji / mln. gyv.	30 žuvusieji / mln. gyv.
	5.3.7. Sunkiai sužeistų eismo dalyvių keliuose skaičiaus pokytis, palyginti su pradine situacija (pagal MAIS3+ metodiką)	649 sužeistieji (2020 m.)	- 25 proc. (palyginus su 2020 m.)	-50 proc. (palyginus su 2020 m.)
	5.4 uždavinys „Gerinti skaitmeninį junglumą ir didinti susisiekimo infrastruktūros panaudojimo efektyvumą bei sektoriaus kuriamą vertę“	5.4.1. Keleivių vežimas visų rūšių viešuoju transportu	381,5 mln. keleivių (2020 m.)	405 mln. keleivių
5.4.2. Krovinių vežimas visų rūšių transportu		169 mln. tonų (2020 m.)	165 mln. tonų	170 mln. tonų
5.4.3. Transporto sektoriaus įmonės, diegusios inovacijas		40,2 proc. (2018 m.)	49,1 proc.	60 proc.
5.4.4. Namų ūkių, turinčių galimybę naudoti 100 Mbps spartos interneto ryšį, dalis		69 proc. (2019 m.)	100 proc.	100 proc.
5.4.5. 5G ryšio aprėptyje esančių namų ūkių miestų teritorijose dalis		0 proc. (2020 m.)	95 proc.	100 proc.
6.1 uždavinys „Didinti energijos iš atsinaujinančių energijos išteklių dalį ir	6.1.1. Transporto sektoriuje išmetamo šiltnamio efekta sukeliančių dujų (ŠESD) kiekio pokytis, palyginti su 2005 m. išmestu kiekiu	36,2 proc. (2016–2018 m.)	11,3 proc.	- 14 proc.

Uždaviniai susisiekimo srityje	Uždavinio rodikliai susisiekimo srityje	Pradinė reikšmė (metai)	Siektina reikšmė 2025 m.	Siektina reikšmė 2030 m.
alternatyviųjų degalų vartojimą transporto sektoriuje, skatinti darnų įvairiarūšį judumą ir mažinti transporto sukeltą aplinkos taršą	6.1.2. Transporto sektoriuje išmetamo NOx kiekio pokytis, palyginti su 2005 m. išmetu kiekiu	11,4 proc. (2019 m.)	- 49,5 proc.	- 51 proc.
	6.1.3. Atsinaujinančių energijos išteklių dalis, palyginti su bendroju energijos suvartojimu transporto sektoriuje	4,04 proc. (2019 m.)	11 proc.	15 proc.
	6.1.4. Sutaupyta transporto sektoriuje energijos kiekis	0 GWh (2020 m.)	8 183,7 GWh	10 911,6 GWh
	6.1.5. Kelionių dviračiais ir kitomis bemotorėmis transporto priemonėmis dalis bendroje kelionių struktūroje	5,7 proc. (2017 m.)	9 proc.	12,3 proc.
	6.1.6. Kelionių traukiniais dalis bendroje kelionių struktūroje	1,2 proc. (2019 m.)	1,6 proc.	1,9 proc.
	6.1.7. Geležinkelių ir vidaus vandenų transporto dalis, palyginti su visu krovinių transportu	32 proc. (2020 m.)	42 proc.	45 proc.
	10.2 uždavinys. „Sukurti ir pritaikyti transporto infrastruktūrą, reikalingą tarptautiniam kariniam judumui“	10.2.1. TEN-T tinklo geležinkelių ir sausumos kelių infrastruktūros dalis, atitinkanti karinio mobilumo reikalavimus ⁸⁷	n. d. (2019 m.)	–

⁸⁷ Poveikio rodiklio pradinė ir siektinos reikšmės bus peržiūrimos.

4 priedas. NPP ir Susisiekimo PP intervencijų logikos medis

Paveikslas 18 NPP ir Susisiekimo PP intervencijų logikos medis



5 priedas. Interviu respondentų ir savivaldybių, pateikusių duomenis, sąrašas

Šiame priede pateikiamas interviu respondentų sąrašas, jų atstovaujama organizacija, pareigos bei atitinkama Tiriamoji sritis ar grupė. Papildomai, pateikiama informacija apie savivaldybių pateiktus duomenis dėl investicijų pasiūlos 1–ajai ir 4 – ajai Tiriamosioms sritims.

Lentelė 45 Interviu respondentų sąrašas (investicijų paklausos vertinimas)

Interviu data	Respondentas	Atstovaujama organizacija, pareigos	Tiriamoji sritis
2022-07-15	Andrius Žilėnas	Lietuvos geležinkeliai, AB, Strategijos ir veiklos efektyvumo departamento Strateginio planavimo ir valdymo vadovas	Geležinkelių infrastruktūra ir geležinkelių paslaugų įrenginiai
2022-07-15	Sigitas Kubilis	Lietuvos geležinkeliai, AB, Investicijų planavimo ir kontrolės departamento direktorius	Geležinkelių infrastruktūra ir geležinkelių paslaugų įrenginiai
2022-07-20	Rūta Jakubauskienė	LTG Infra AB, Strategijos ir valdymo direktorė	Geležinkelių infrastruktūra ir geležinkelių paslaugų įrenginiai
2022-07-20	Viktorija Valikonė	Lietuvos geležinkeliai, AB Iždo ir finansų vadovė	Geležinkelių infrastruktūra ir geležinkelių paslaugų įrenginiai
2022-07-12	Eglė Šimė	LTG Cargo, AB, L.e.p direktorė	Geležinkelių infrastruktūra ir geležinkelių paslaugų įrenginiai
2022-07-12	Akvilė Danielė	LTG Cargo, AB, Turto valdymo vadovė	Geležinkelių infrastruktūra ir geležinkelių paslaugų įrenginiai
2022-07-12	Mindaugas Liutkus	LTG Cargo, AB, Analitikos ir verslo kontrolės vadovas	Geležinkelių infrastruktūra ir geležinkelių paslaugų įrenginiai
2022-07-12	Viktorija Valikonė	Lietuvos geležinkeliai, AB, Iždo ir finansų vadovė	Geležinkelių infrastruktūra ir geležinkelių paslaugų įrenginiai
2022-07-13	Gediminas Šečkus	LTG Link, AB, Korporatyvinės veiklos departamento direktorius	Geležinkelių infrastruktūra ir geležinkelių paslaugų įrenginiai
2022-07-13	Jūratė Lukoševičienė	LTG Link, AB, Strategijos ir veiklos efektyvumo valdymo vadovė	Geležinkelių infrastruktūra ir geležinkelių paslaugų įrenginiai
2022-07-13	Vytautas Savickas	LTG Link, AB	Geležinkelių infrastruktūra ir geležinkelių paslaugų įrenginiai
2022-07-13	Domantas Grigas	LTG Link, AB, Technologinių inovacijų vystymo vadovas	Geležinkelių infrastruktūra ir geležinkelių paslaugų įrenginiai
2022-07-14	Indrė Kunigėlytė	Lietuvos oro uostai, VĮ, Finansų departamento direktorė	Oro uostų susisiekimo infrastruktūra

Interviu data	Respondentas	Atstovaujama organizacija, pareigos	Tiriamoji sritis
2022-07-14	Inga Trepšienė	Lietuvos oro uostai, VĮ, Ekonominės analizės ir viešųjų pirkimų skyriaus analitikė	Oro uostų susisiekimo infrastruktūra
2022-07-14	Martynas Armonaitis	Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija, VĮ, Ekonomikos ir finansų direktorius–vyriausiasis finansininkas	Jūrų uosto infrastruktūra
2022-07-14	Audinga Jokūbauskienė	Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija, VĮ, Ekonomikos ir strateginio planavimo skyriaus viršininkė	Jūrų uosto infrastruktūra
2022-07-12	Dovilė Sujetaitė	Lietuvos savivaldybių asociacija, Patarėja Ekonomikos ir susisiekimo klausimais	Kelių transporto infrastruktūra
2022-07-14	Aivaras Vilkelis	Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Susisiekimo ministerijos, Transporto infrastruktūros planavimo ir inovacijų departamento direktorius	Kelių transporto infrastruktūra
2022-07-14	Virgilijus Motiejūnas	Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Susisiekimo ministerijos, Išteklių valdymo departamento direktorius	Kelių transporto infrastruktūra
2022-07-14	Aurelijus Rimas	Vidaus vandens kelių direkcija, VĮ, Laivybos direktorius	Vidaus vandens susisiekimo infrastruktūra
2022-07-14	Sigita Neverauskaitė	Vidaus vandens kelių direkcija, VĮ, Projektų vadovė	Vidaus vandens susisiekimo infrastruktūra
2022-07-14	Liudvikas Mickevičius	Vidaus vandens kelių direkcija, VĮ, Projektų vadovė	Vidaus vandens susisiekimo infrastruktūra
2022-07-13	Mindaugas Čiakas	Smiltynės perkėla, AB, Generalinis direktorius	Vidaus vandens susisiekimo infrastruktūra
2022-07-13	Tomas Masys	Smiltynės perkėla, AB, Finansų direktorius	Vidaus vandens susisiekimo infrastruktūra
2022-07-18	Vaidotas Kondroška	Oro navigacija, VĮ, Kompetencijų centro vadovas, laikinai einantis Strateginės plėtros ir Inovacijų departamento vadovo pareigas	Oro uostų susisiekimo infrastruktūra
2022-07-18	Audrius Radzevičius	Oro navigacija, VĮ, Finansų departamento vadovas	Oro uostų susisiekimo infrastruktūra
2022-07-18	Lina Liuberskytė	Oro navigacija, VĮ, Plėtros ir inovacijų departamento vadovė	Oro uostų susisiekimo infrastruktūra
2022-07-18	Beata Kliukovskienė	Oro navigacija, VĮ, Finansų analitikė	Oro uostų susisiekimo infrastruktūra
2022-07-19	Juozas Bandzevičius	Lietuvos telekomunikacijų operatorių asociacija, Direktorius	Elektroninių ryšių infrastruktūra
2022-07-12	Gytis Liaugminas	Plačiajuostis internetas, VšĮ,	Elektroninių ryšių infrastruktūra

Interviu data	Respondentas	Atstovaujama organizacija, pareigos	Tiriamoji sritis
		Direktorius	
2022-07-12	Eglė Misienė	Plačiajuostis internetas, VšĮ, Teisės ir bendrųjų reikalų skyriaus vadovė	Elektroninių ryšių infrastruktūra
2022-07-18	Vidmantas Tamulis	LR susisiekimo ministerija. Vandens ir geležinkelių transporto politikos grupė	Vidaus vandenų susisiekimo infrastruktūra, Jūrų uosto infrastruktūra
2022-07-18	Vladislav Kondratovič	LR susisiekimo ministerija. Kelių ir oro transporto politikos grupė	Kelių transporto infrastruktūra, Geležinkelių infrastruktūra ir geležinkelių paslaugų įrenginiai
2022-07-19	Albertas Turonis	LR susisiekimo ministerija. Ateities susisiekimo politikos grupė, Elektroninių ryšių klausimai	Elektroninių ryšių infrastruktūra
2022-07-18	Jurgita Rimkuvienė	LR susisiekimo ministerija. Biudžeto ir investicijų departamentas, Strateginio planavimo skyrius	Visos sritys
2022-07-18	Ramūnas Rimkus	LR susisiekimo ministerija. Biudžeto ir investicijų departamentas, Strateginio planavimo skyrius	Visos sritys

Interviu data	Respondentas	Atstovaujama organizacija, pareigos	Tiriamoji sritis
2022-07-15	Andrius Žilėnas	Lietuvos geležinkeliai, AB, Strategijos ir veiklos efektyvumo departamento Strateginio planavimo ir valdymo vadovas	Geležinkelių infrastruktūra ir geležinkelių paslaugų įrenginiai
2022-07-15	Sigitas Kubilis	Lietuvos geležinkeliai, AB, Investicijų planavimo ir kontrolės departamento direktorius	Geležinkelių infrastruktūra ir geležinkelių paslaugų įrenginiai
2022-07-20	Rūta Jakubauskienė	LTG Infra AB, Strategijos ir valdymo direktorė	Geležinkelių infrastruktūra ir geležinkelių paslaugų įrenginiai
2022-07-20	Viktorija Valikonė	Lietuvos geležinkeliai, AB Iždo ir finansų vadovė	Geležinkelių infrastruktūra ir geležinkelių paslaugų įrenginiai
2022-07-12	Eglė Šimė	LTG Cargo, AB, L.e.p direktorė	Geležinkelių infrastruktūra ir geležinkelių paslaugų įrenginiai
2022-07-12	Akvilė Danielė	LTG Cargo, AB, Turto valdymo vadovė	Geležinkelių infrastruktūra ir geležinkelių paslaugų įrenginiai
2022-07-12	Mindaugas Liutkus	LTG Cargo, AB, Analitikos ir verslo kontrolės vadovas	Geležinkelių infrastruktūra ir geležinkelių paslaugų įrenginiai
2022-07-12	Viktorija Valikonė	Lietuvos geležinkeliai, AB, Iždo ir finansų vadovė	Geležinkelių infrastruktūra ir geležinkelių paslaugų įrenginiai
2022-07-13	Gediminas Šečkus	LTG Link, AB, Korporatyvinės veiklos departamento direktorius	Geležinkelių infrastruktūra ir geležinkelių paslaugų įrenginiai

Interviu data	Respondentas	Atstovaujama organizacija, pareigos	Tiriamoji sritis
2022-07-13	Jūratė Lukoševičienė	LTG Link, AB, Strategijos ir veiklos efektyvumo valdymo vadovė	Geležinkelių infrastruktūra ir geležinkelių paslaugų įrenginiai
2022-07-13	Vytautas Savickas	LTG Link, AB	Geležinkelių infrastruktūra ir geležinkelių paslaugų įrenginiai
2022-07-13	Domantas Grigas	LTG Link, AB, Technologinių inovacijų vystymo vadovas	Geležinkelių infrastruktūra ir geležinkelių paslaugų įrenginiai
2022-07-14	Indrė Kunigėlytė	Lietuvos oro uostai, VĮ, Finansų departamento direktorė	Oro uostų susisiekimo infrastruktūra
2022-07-14	Inga Trepšienė	Lietuvos oro uostai, VĮ, Ekonominės analizės ir viešųjų pirkimų skyriaus analitikė	Oro uostų susisiekimo infrastruktūra
2022-07-14	Martynas Armonaitis	Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija, VĮ, Ekonomikos ir finansų direktorius – vyriausiasis finansininkas	Jūrų uosto infrastruktūra
2022-07-14	Audinga Jokūbauskienė	Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija, VĮ, Ekonomikos ir strateginio planavimo skyriaus viršininkė	Jūrų uosto infrastruktūra
2022-07-14	Aivaras Vilkelis	Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Susisiekimo ministerijos, Transporto infrastruktūros planavimo ir inovacijų departamento direktorius	Kelių transporto infrastruktūra
2022-07-14	Virgilijus Motiejūnas	Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Susisiekimo ministerijos, Išteklių valdymo departamento direktorius	Kelių transporto infrastruktūra
2022-07-14	Aurelijus Rimas	Vidaus vandens kelių direkcija, VĮ, Laivybos direktorius	Vidaus vandens susisiekimo infrastruktūra
2022-07-14	Sigita Neverauskaitė	Vidaus vandens kelių direkcija, VĮ, Projektų vadovė	Vidaus vandens susisiekimo infrastruktūra
2022-07-14	Liudvikas Mickevičius	Vidaus vandens kelių direkcija, VĮ, Projektų vadovė	Vidaus vandens susisiekimo infrastruktūra
2022-07-13	Mindaugas Čiakas	Smiltynės perkėla, AB, Generalinis direktorius	Vidaus vandens susisiekimo infrastruktūra
2022-07-13	Tomas Masys	Smiltynės perkėla, AB, Finansų direktorius	Vidaus vandens susisiekimo infrastruktūra
2022-07-18	Vaidotas Kondroška	Oro navigacija, VĮ, Kompetencijų centro vadovas, laikinai einantis Strateginės plėtros ir Inovacijų departamento vadovo pareigas	Oro uostų susisiekimo infrastruktūra
2022-07-18	Audrius Radzevičius	Oro navigacija, VĮ, Finansų departamento vadovas	Oro uostų susisiekimo infrastruktūra
2022-07-18	Lina Liuberskytė	Oro navigacija, VĮ, Plėtros ir inovacijų departamento vadovė	Oro uostų susisiekimo infrastruktūra

Interviu data	Respondentas	Atstovaujama organizacija, pareigos	Tiriamoji sritis
2022-07-18	Beata Kliukovskienė	Oro navigacija, VĮ, Finansų analitikė	Oro uostų susisiekimo infrastruktūra
2022-07-12	Gytis Liaugminas	Plačiajuostis internetas, VŠĮ, Direktorius	Elektroninių ryšių infrastruktūra
2022-07-12	Eglė Misienė	Plačiajuostis internetas, VŠĮ, Teisės ir bendrųjų reikalų skyriaus vadovė	Elektroninių ryšių infrastruktūra
2022-07-18	Vidmantas Tamulis	LR susisiekimo ministerija. Vandens ir geležinkelių transporto politikos grupė	Vidaus vandenų susisiekimo infrastruktūra, Jūrų uosto infrastruktūra
2022-07-18	Vladislav Kondratovič	LR susisiekimo ministerija. Kelių ir oro transporto politikos grupė	Kelių transporto infrastruktūra, Geležinkelių infrastruktūra ir geležinkelių paslaugų įrenginiai
2022-07-19	Albertas Turonis	LR susisiekimo ministerija. Ateities susisiekimo politikos grupė, Elektroninių ryšių klausimai	Elektroninių ryšių infrastruktūra
2022-07-18	Jurgita Rimkuvienė	LR susisiekimo ministerija. Biudžeto ir investicijų departamentas, Strateginio planavimo skyrius	Visos sritys
2022-07-18	Ramūnas Rimkus	LR susisiekimo ministerija. Biudžeto ir investicijų departamentas, Strateginio planavimo skyrius	Visos sritys

* Institucijos informaciją pateikė raštu.

Lentelė 46 Interviu respondentų sąrašas (investicijų pasiūlos vertinimas)

Interviu data	Respondentas	Atstovaujama organizacija	Respondentų grupė
2022-07-12	Šarūnas Stepukonis	Baltcap Infrastructure Fund	Privataus kapitalo fondas
2022-07-12	Marco Francini, Marina Ismaila	EIB	TFI
2022-07-18	Gonçalo Correia, Vladislav Motrohi	ERPB	TFI
2022-07-19	Gediminas Miškinis, Romuald Urbanovič	SEB bankas	Kredito įstaiga
2022-07-20	Eivilė Čipkutė	Lietuvos bankų asociacija	Asociacija
2022-07-27	Mindaugas Rudys	Šiaulių bankas	Kredito įstaiga
2022-07-27	Diana Bertje	CEB	TFI
2022-08-03	Viktor Markelin, Vilius Girkontas	ŠIB	TFI
2022-08-10	Tomas Trumpa, Olivija Kozak	Orion Infrastructure Fund	Privataus kapitalo fondas

Lentelė 47 Savivaldybių, pateikusių duomenis investicijų paklausos vertinimui, sąrašas

Savivaldybė	Regionas	Atsakymo pateikimas	Atsakymo pateikimo data
Akmenės r. sav.	Šiaulių	Pateikė duomenis	2022-07-28
Alytaus m. sav.	Alytaus	Pateikė duomenis	2022-07-29
Alytaus r. sav.	Alytaus	Pateikė duomenis	2022-07-29
Anykščių r. sav.	Utenos	Pateikė duomenis	2022-07-27
Birštono sav.	Kauno	Pateikė duomenis	2022-07-28
Biržų r. sav.	Panevėžio	Pateikė duomenis	2022-07-29
Druskininkų sav.	Alytaus	Pateikė duomenis	2022-07-28
Elektrėnų sav.	Vilniaus	Pateikė duomenis	2022-07-26
Joniškio r. sav.	Šiaulių	Pateikė duomenis	2022-07-27
Kalvarijos sav.	Marijampolės	Pateikė duomenis	2022-08-01
Kauno m. sav.	Kauno	Pateikė duomenis	2022-07-28
Kauno r. sav.	Kauno	Pateikė duomenis	2022-08-03
Kazlų Rūdos sav.	Marijampolės	Pateikė duomenis	2022-08-01
Kelmės r. sav.	Šiaulių	Pateikė duomenis	2022-07-27
Kėdainių r. sav.	Kauno	Pateikė duomenis	2022-07-29
Klaipėdos m. sav.	Klaipėdos	Pateikė duomenis	2022-07-29
Klaipėdos r. sav.	Klaipėdos	Pateikė duomenis	2022-08-05
Kupiškio r. sav.	Panevėžio	Pateikė duomenis	2022-07-27
Lazdijų r. sav.	Alytaus	Pateikė duomenis	2022-07-29
Mažeikių r. sav.	Telšių	Pateikė duomenis	2022-08-01
Pakruojo r. sav.	Šiaulių	Pateikė duomenis	2022-07-29
Palangos m. sav.	Klaipėdos	Pateikė duomenis	2022-07-26
Panevėžio m. sav.	Panevėžio	Pateikė duomenis	2022-07-22
Panevėžio r. sav.	Panevėžio	Pateikė duomenis	2022-07-26
Plungės r. sav.	Telšių	Pateikė duomenis	2022-07-25
Prienų r. sav.	Kauno	Pateikė duomenis	2022-08-02
Radviliškio r. sav.	Šiaulių	Pateikė duomenis	2022-07-26
Rietavo sav.	Telšių	Pateikė duomenis	2022-07-29
Rokiškio r. sav.	Panevėžio	Pateikė duomenis	2022-07-28
Skuodo r. sav.	Klaipėdos	Pateikė duomenis	2022-07-28
Šakių r. sav.	Marijampolės	Pateikė duomenis	2022-08-02
Šiaulių m. sav.	Šiaulių	Pateikė duomenis	2022-07-29
Šiaulių r. sav.	Šiaulių	Pateikė duomenis	2022-07-27

Savivaldybė	Regionas	Atsakymo pateikimas	Atsakymo pateikimo data
Šilalės r. sav.	Tauragės	Pateikė duomenis	2022-07-26
Širvintų r. sav.	Vilniaus	Pateikė duomenis	2022-08-01
Švenčionių r. sav.	Vilniaus	Pateikė duomenis	2022-07-29
Tauragės r. sav.	Tauragės	Pateikė duomenis	2022-07-27
Telšių r. sav.	Telšių	Pateikė duomenis	2022-07-27
Ukmergės r. sav.	Vilniaus	Duomenis pateikė po termino, į analizę neįtraukta	2022-08-16
Utenos r. sav.	Utenos	Pateikė duomenis	2022-07-28
Varėnos r. sav.	Alytaus	Pateikė duomenis	2022-08-04
Vilkaviškio r. sav.	Marijampolės	Pateikė duomenis	2022-07-25
Vilniaus r. sav.	Vilniaus	Pateikė duomenis	2022-07-27
Visagino m. sav.	Utenos	Pateikė duomenis	2022-07-29
Zarasų r. sav.	Utenos	Pateikė duomenis	2022-08-01

Lentelė 48 Darbinių sesijų respondentų sąrašas

Interviu data	Respondentas	Atstovaujama organizacija	Tiriamoji sritis
2022-07-12	Mindaugas Čiakas, Tomas Masys	Smiltynės perkėla, AB	Vidaus vandenų susisiekimo infrastruktūra
2022-08-31	Martynas Armonaitis, Audinga Jokūbauskienė	KVJUD	Jūrų uosto infrastruktūra
2022-09-01	Indrė Kunigėlytė, Inga Trepšienė	LTOU	Oro uostų susisiekimo infrastruktūra
2022-09-01	Arnas Zuikis, Justinas Stašinskas	LRTC	Elektroninių ryšių infrastruktūra
2022-09-02	Daiva Bagdevičienė, Mantas Kaušylas, Rūta Jokubauskienė	LTG Infra, AB	Geležinkelių infrastruktūra ir geležinkelių paslaugų įrenginiai
2022-09-02	Domantas Grigas, Gediminas Seckus, Mindaugas Bereiša, Modesta Gusarovienė	LTG Link, AB	Geležinkelių infrastruktūra ir geležinkelių paslaugų įrenginiai
2022-09-02	Sigitas Kubilis	Lietuvos geležinkeliai, AB	Geležinkelių infrastruktūra ir geležinkelių paslaugų įrenginiai
2022-09-02	Mindaugas Liutkus	LTG Cargo, AB	Geležinkelių infrastruktūra ir geležinkelių paslaugų įrenginiai
2022-09-02	Aurelijus Rimas, Liudvikas Mickevičius, Sigita Neverauskaitė	VVKD	Vidaus vandenų susisiekimo infrastruktūra

Interviu data	Respondentas	Atstovaujama organizacija	Tiriamoji sritis
2022-09-05	Vaidotas Kondroška, Audrius Radzevičius	Oro navigacija, VĮ	Oro uostų susisiekimo infrastruktūra

6 priedas. Projektų sąrašas

[bus pateikta su Galutine ataskaita, kaip atskiras priedas]

7 priedas. TFI investicijų sąlygos

Lentelė 49 TFI investicijų sąlygos

TFI	Finansavimo dydis ir finansuojama projekto vertė	Kitos finansavimo sąlygos	GNG	Tinkamos finansuoti išlaidos	Iki suteikiant finansavimą vertinami aspektai
EIB	Finansuojama iki 50 proc. visos projekto vertės. Finansavimas suteikiamas projektams nuo 25 mln. Eur (EIB dalis) Jeigu projektas yra inovatyvus, suteikiamas finansavimas nuo 7,5 mln. Eur ⁸⁸ .	-	Privataus ir viešojo sektoriaus įmonės.	<ul style="list-style-type: none"> Infrastruktūra; Ilgalaikio turto įsigijimas (pavyzdžiui transporto priemonės); Išlaidos, susijusios su projekto rengimu ir įgyvendinimu. 	<ul style="list-style-type: none"> Projekto atsiperkamumas; Prisidėjimas prie žaliosios ekonomikos skatinimo.
ERP	3–250 mln. Eur, o vidutinė paskolų vertė – 25 mln. Eur ⁸⁹ .	<ul style="list-style-type: none"> Palūkanų norma – fiksuota arba kintama; Paskolos: pirmajai, subordinuotos, mezanino tipo ar konvertuojamųjų obligacijų formų; Paskolos terminas – iki 15 m. 	Privataus ir viešojo sektoriaus įmonės.	Priklauso nuo konkretaus projekto.	<ul style="list-style-type: none"> Projekto atsiperkamumas; Privataus sektoriaus skiriamas finansavimo dalis; Projekto prisidėjimas prie klimato kaitos išpildymui 2030 m. įgyvendinimo.
ŠIB	Projektai nuo 20 mln. Eur ⁹⁰ , Finansuojama iki 50 proc. projekto vertės. Vidutinio dydžio įmonėms – iki 75 proc.	5 – 25 m. terminas su 3 – 5 m. atidėjimo laikotarpiu. Paskolos mažoms ir vidutinio dydžio įmonėms VPSP projektams gali būti teikiamos per finansų tarpininkus.	Privataus ir viešojo sektoriaus įmonės.	Priklauso nuo konkretaus projekto.	<ul style="list-style-type: none"> Projekto atsiperkamumas; Projekto prisidėjimas prie aplinkosaugos, ekonomikos produktyvumo gerinimo ir tvarumo.
CEB	5– 300 mln. Eur	20–25 m. terminas su 5 m. atidėjimo laikotarpiu	Valstybė, valstybės valdomos įmonės, savivaldybės (nuo 100 tūkst. gyventojų) ar jų valdomos įmonės.	Priklauso nuo konkretaus projekto.	<ul style="list-style-type: none"> Projekto prisidėjimas prie gyvenimo sąlygų gerinimo, infrastruktūros pasiekiamumo gerinimo; Projektu sukuriama naudos vieta

⁸⁸ https://www.eib.org/attachments/publications/green_rail_investment_platform_en.pdf

⁸⁹ <https://www.ebrd.com/work-with-us/project-finance/loans.html>

⁹⁰ <https://www.eltia.eu/about/all-members/252-nordic-investment-bank-nib>

TFI	Finansavimo dydis ir finansuojama projekto vertė	Kitos finansavimo sąlygos	GNG	Tinkamos finansuoti išlaidos	Iki suteikiant finansavimą vertinami aspektai
					bendruomenėms vertinimas.

8 priedas. TFI finansavimo transporto sektoriui kriterijai

TFI	Kriterijai finansuojamiems transporto sektoriaus projektams	Finansuojamos transporto sektoriaus sritys,) investicijų kryptys)	Potenciali investicijų pasiūla
EIB	<p>Projektas turėtų:</p> <ul style="list-style-type: none"> • prisidėti prie transporto saugumo; • gerinti susisiekimą ir transporto prieinamumą visuomenei; • atitikti Paryžiaus klimato kaitos susitarimo tikslus; • diegti ar panaudoti inovatyvias technologijas⁹¹. 	<p>2021 m. EIB investicijos į transporto sektorių siekė 11 mlrd., iš kurių:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 46,12 proc. skirta geležinkeliams; • 38,27 proc. skirta kelių transporto infrastruktūrai; • 7,99 proc. – oro transportui; • 6,14 proc. – jūrų transportui. 	<p>Iki šiol, Lietuvoje transporto sektoriui buvo skirta 19,76 proc.⁹² visos EIB paramos Lietuvai, t. y. 876 mln. Eur.</p> <p>Interviu metu EIB atstovai pastebėjo, kad EIB investicijos į transporto sektorių gali daug didesnės nei iki šiol ir gali siekti 2–3 mlrd. Eur. Visgi, siekiant užtikrinti tokio dydžio investicijas, valstybė turėtų užtikrinti EIB patrauklią finansavimo formą.</p> <p>Iki šiol EIB Lietuvoje nefinansavo kelių transporto infrastruktūros atnaujinimo ar plėtros, tačiau EIB atstovų teigimu, tokie projektai galėtų būti finansuojami. Konkreti suma priklauso nuo individualių projektų.</p>
ERPB	<p>Projektas turėtų prisidėti prie:</p> <ul style="list-style-type: none"> • transporto tvarumo ir aplinkosaugos; • kelių saugumo didinimo; • transporto prieinamumo gerinimo⁹³. 	<p>2021–2026 m. strategijoje Lietuvai ERPB numatytos svarbiausios finansavimo sritys – perėjimas prie žaliosios ekonomikos ir skaitmeninių technologijų. Remiantis ankstesnėmis ERPB investicijų apimtimis, skaičiuojama, kad ERPB kelių transporto infrastruktūrai skiria vidutiniškai 40 proc., geležinkeliams – 36 proc., uostams – 12 proc., oro uostams ir aviacijos sektoriui – 10 proc. viso transporto sektoriaus finansavimo⁹⁴.</p>	<p>EBRD atstovai minėjo, kad investicijos į kelių transporto infrastruktūros atnaujinimo ir plėtros projektus yra galimos. Bendra investicijų pasiūla subsektoriui nebuvo apibrėžta, nes investicijų dydis priklauso nuo individualių projektų.</p>
ŠIB	<p>Projektai turėtų prisidėti prie bent vieno iš šių rodiklių:</p> <ul style="list-style-type: none"> • aplinkosaugos ir tvarumo; 	<p>Viešoji infrastruktūra (oro uostai), kelių statybą, plačiajuosčio interneto ir</p>	<p>ŠIB atstovai minėjo, kad investicijos į kelių transporto infrastruktūros atnaujinimo ir plėtros projektus yra galimos.</p>

⁹¹ <https://consult.eib.org/consultation/tlp-2021-en/results/transportlendingpolicy2022final.pdf>

⁹² <https://www.eib.org/en/projects/regions/european-union/lithuania/index.htm>

⁹³ 2019–2024 m. ERPB strategija transporto sektoriui. Patvirtinta ERPB valdybos, 2019 m. spalio 30 d.

⁹⁴ 2019–2024 m. ERPB strategija transporto sektoriui. Patvirtinta ERPB valdybos, 2019 m. spalio 30 d.

TFI	Kriterijai finansuojamiems transporto sektoriaus projektams	Finansuojamos transporto sektoriaus sritys,)investicijų kryptys)	Potenciali investicijų pasiūla
CEB	<ul style="list-style-type: none"> našumo ir produktyvumo didinimo. 	mobiliojo tinklo technologijų diegimas.	Bendra investicijų pasiūla subsektoriui nebuvo apibrėžta, nes investicijų dydis priklauso nuo individualių projektų.
	Projektai turėtų būti susiję su transporto ir infrastruktūros prieinamumo didinimu ir saugumo gerinimu.	Kelių transporto infrastruktūra. Geležinkelių, jūrų ar oro uostų bankas finansuoti nelinkęs.	<p>CEB yra suteikęs paskolas Vilniaus ar Kauno savivaldybėms. Šiomis lėšomis buvo finansuojama: miestų gatvių ir sankryžų tiesimas bei remontas. Interviu pastebėta, kad CEB galėtų finansuoti kitus panašius savivaldybių lygmens projektus Lietuvoje, susijusius su kelių saugumo gerinimu, tačiau tik toms savivaldybėms, kurios gali įgyvendinti didesnės apimties projektus (nuo 100 tūkst. gyventojų).</p> <p>Investicijų pasiūla kelių transporto sektoriui galima, tačiau mažai tikėtina.</p>

9 priedas. TFI finansuojamų projektų pavyzdžiai

Lentelė 50 TFI finansuojamų projektų pavyzdžiai 1-oje Tiriamojoje srityje

Pavyzdys 1:

2021 m. EIB suteikė 85 mln. Eur paskolą Maroko kelių priežiūros ir valdymo tarnybai *Société Nationale des Autoroutes du Maroc*, skirtą investicijoms į skaitmeninę greitkelių infrastruktūrą, geresnį eismo valdymą ir stebėjimą, kelių saugumo užtikrinimą 1 800 km greitkelių tinkle. Ši paskola, suteikta išskirtinėmis sąlygomis – EIB finansavo 83,60 proc. visos projekto vertės⁹⁵.

Pavyzdys 2:

EIB ketina suteikti 400 mln. Eur paskolą Lenkijos infrastruktūros ministerijai. Paskola bus skirta PYRZOWICE–BIELSKO-BIALA greitkelio, priklausančio TEN–T tinklui, statybai finansuoti. Bendra projekto vertė – 914 mln. Eur⁹⁶.

Pavyzdys 3:

2021 m. ŠIB kartu su EIB suteikė 61,10 mln. Eur⁹⁷ paskolą Kekavos aplinkkelio, priklausančio TEN–T tinklui, statybos finansavimui Latvijoje. Paskola suteikta pagal VPSP sutartį su Latvijos transporto ministerija projektą įgyvendinančiai bendrovei *Kekava ABT*. Paskolos terminas – 21 m.

Lentelė 51 TFI finansuojamų projektų pavyzdžiai 2-oje Tiriamojoje srityje

Pavyzdys 1:

2021 m. EIB suteikė 450 mln. Eur paskolą nacionalinei Olandijos geležinkelių valdymo įmonei *Nederlandse Spoorwegen*, skirtą 79 greitųjų traukinių įsigijimui⁹⁸.

Pavyzdys 2:

ERPB ketina suteikti 500 mln. Eur paskolą Serbijos valstybei, skirtą greitųjų traukinių tarp Belgrado ir Niš finansavimui⁹⁹. Atkarpa, kurios ilgis siekia 228 km, priklauso TEN–T tinklui. Bendra projekto vertė – 2 050 mln. Eur. Projektas taip pat bus ko–finansuojamas iš ES fondų investicijų lėšų ir EIB, kuris ketina suteikti 1 mlrd. Eur vertės paskolą.

⁹⁵ <https://www.eib.org/en/press/all/2021-079-maroc-signature-d-un-contrat-de-financement-de-85-millions-d-euros-pour-accelerer-la-digitalisation-des-infrastructures-de-transport-autoroutieres>

⁹⁶ <https://www.eib.org/en/projects/pipelines/all/20210421>

⁹⁷ <https://www.nib.int/releases/nib-finances-road-bypass-ppp-project-in-latvia>

⁹⁸ <https://www.eib.org/en/press/all/2018-171-european-investment-bank-supports-new-intercity-trains-for-ns>

⁹⁹ <https://www.ebrd.com/work-with-us/projects/psd/53136.html>

Lentelė 52 TFI finansuojamų projektų pavyzdžiai 3-oje Tiriamojoje srityje

Pavyzdys:

2021 m. EIB suteikė 300 mln. Eur paskolą Vakarų Ligūrijos jūros uosto direkcijai (Italija). Investicijos bus nukreiptos į Genujos uosto plėtrą – molo, apsaugančio nuo potvynių, įrengimą, privažiuojamojo geležinkelio atnaujinimą ir elektros tiekimo modernizavimą.

Projektas ko-finansuojamas EGADP (500 mln. Eur) ir biudžeto lėšomis (100 mln. Eur). Projekto pradžia – 2022 m.; planuojama pabaiga – 2026 m.¹⁰⁰

Lentelė 53 TFI finansuojamų projektų pavyzdžiai 5-oje Tiriamojoje srityje

Pavyzdys:

2021 m. ERPB skyrė 74,20 mln. Eur¹⁰¹ kapitalo investicijų Bulgarijos Sofijos oro uostą valdančiam *SOF Connect* konsorciui oro uosto infrastruktūros vystymui ir naujo terminalo statybai. Paskolos terminas – 35 m., pagal ją skirta 57,90 mln. Eur kapitalo ir 16,30 mln. Eur nenumatytyjų atvejų kapitalo investicijų.

Lentelė 54 TFI finansuojamų projektų pavyzdžiai 6-oje Tiriamojoje srityje

Pavyzdys 1:

2021 m. EIB Lenkijos tinklo operatoriui *Nexera* suteikė 73 mln. Eur¹⁰² pirmąją paskolą, skirtą FTTH šviesolaidinių kabelių tinklo plėtojimui penkiuose Lenkijos regionuose. Bendra projekto vertė – 227 mln. Eur. Likusi finansavimo dalis gauta iš ES ir nacionalinių lėšų bei komercinių bankų: *BGK, ING, PKO BP* ir *Santander*. Projektui finansinę garantiją suteikė ESIF.

Pavyzdys 2:

EIB ketina suteikti 173 mln. Eur paskolą specialiosios paskirties įmonei / fondui, skirtą šviesolaidinio interneto diegimui Lenkijoje.

¹⁰⁰ <https://www.eib.org/en/press/all/2021-451-eib-promotes-climate-action-by-providing-eur300-million-to-finance-port-of-Genoa-expansion#:~:text=All%20releases-.Italy%3A%20EIB%20promotes%20climate%20action%20by%20providing%20%E2%82%AC300%20million.finance%20Port%20of%20Genoa%0expansion&text=This%20is%20the%20first%20EIB.and%20Resilience%20Facility%20Complementary%20Fund>

¹⁰¹ <https://www.ebrd.com/news/2021/supporting-the-development-of-sofia-airport-bulgaria.html>

¹⁰² <https://www.eib.org/en/press/all/2021-289-investment-plan-for-europe-nexera-receives-eib-financing-to-develop-the-high-speed-internet-connection-in-lower-population-density-areas-in-poland>

10 priedas. Tiriamųjų sričių ūkio subjektų išvalgos

[bus pateikta su Galutine ataskaita, kaip atskiras priedas]

Tiriamoji sritis	Įmonė	Projekto pavadinimas	Projekto vertė	Procentas neužtikrinto finansavimo	Prioritetas Fondui	Ar planuojamam pr finansavimo? Jeigu ta ne,
						Trumpas atsakymas
2. Geležinkeliai	a) LTG Cargo; b) LTG Infra	Intermodalumo skatinimas (naujų terminalų statymas ir vagonų įsigijimas)	108.000.000 €	50%	1 prioritetas	Taip
4. Vidaus vandenys	a) VVKD; b) Savivaldybės; c) Privatūs investuotojai	Laivų aprūpinimas ir aptarnavimas	3.000.000 €	100%	1 prioritetas	Ne

3. Jūrų uostas	KVJUD	Pietinės uosto dalies plėtra, infrastruktūros įrengimas, gilinimas ir teritorijos suformavimas	408.400.000 €	100%	1 prioritetas	Ne
6. IRT	LRTC	DAB projektas (visos šalies padengimas)	6.500.000 €	100%	1 prioritetas	Ne

6. IRT	LRTC	DVB-T LRT HD tinklo atnaujinimas	3.000.000 €	100%	1 prioritetas	Ne
6. IRT	LRTC	Bazines infrastruktūros įrengimas 5G tinklui	30.000.000 €	100%	1 prioritetas	Taip
6. IRT	LRTC	VDC įrengimas	30.000.000 €	100%	1 prioritetas	Taip
2. Geležinkeliai	LTG Cargo	Elektrinių lokomotyvų kroviniams vežti įsigijimas	92.000.000 €	100%	1 prioritetas	Ne

2. Geležinkeliai	LTG Cargo	1520 mm vėžės geležinkelių vagonų įsigijimas	62.500.000 €	20%	1 prioritetas	Taip
2. Geležinkeliai	LTG Cargo	1435 mm vėžės geležinkelių riedmenų (e-lokomotyvų ir vagonų) įsigijimas	75.500.000 €	100%	1 prioritetas	Ne
2. Geležinkeliai	LTG Infra	Privažiuojamieji keliai	32.418.170 €	100%	1 prioritetas	Ne
2. Geležinkeliai	LTG Link	Alternatyviais energijos šaltiniais varomų traukinių viešosioms paslaugoms teikti įsigijimas	209.000.000 €	0	1 prioritetas	Taip
2. Geležinkeliai	LTG Link	Priežiūros veiklos ir infrastruktūros pritaikymas naujiems elektriniams keleiviniams traukiniams	38.400.000 €	100	1 prioritetas	Ne
2. Geležinkeliai	LTG Link	Kelionių “nuo durų iki durų” sprendimas	1.000.000 €	n.d.	1 prioritetas	Ne

2. Geležinkeliai	LTG Link	Viešos infrastruktūros pritaikymas Vilniaus geležinkelio stotyje aptarnauti keleivinius traukinius prieš ir po kelionės	14.300.000 €	n.d.	1 prioritetas	Ne
5. Oro uostai	LTOU	Privažiavimo kelias nuo „Rail Baltica“ iki terminalo (KUN)	6.600.000 €	n.d.	1 prioritetas	Ne
5. Oro uostai	ON	Stebėjimo įrangos plėtros ir atnaujinimo investicijos	14.500.000 €	45%	1 prioritetas	Taip
5. Oro uostai	ON	Navigacijos įrangos plėtros ir atnaujinimo investicijos	3.260.000 €	45%	1 prioritetas	Taip
5. Oro uostai	ON	Ryšių ir ONI plėtros ir atnaujinimo investicijos	2.270.000 €	45%	1 prioritetas	Taip

5. Oro uostai	ON	Skrydžių valdymo įrangos modernizavimo investicijos	16.650.000 €	45%	1 prioritetas	Taip
5. Oro uostai	ON	Žemutinės oro erdvės ir Bepiločių orlaivių informacinės sistemos priemonės	10.881.593 €	45%	1 prioritetas	Ne
4. Vidaus vandenys	SP	Keleivių stoties ir teritorijos rekonstrukcija	13.000.000 €	100%	1 prioritetas	Ne
4. Vidaus vandenys	a) VVKD; b) Alytaus m. sav.	Alytaus krovininės prielaukos įrengimas	3.600.000 €	100%	2 prioritetas	Ne

4. Vidaus vandenys	a) VVKD; b) Jonavos r. sav.	Jonavos krovininės prielaukos įrengimas	7.100.000 €	100%	2 prioritetas	Ne
4. Vidaus vandenys	a) VVKD; b) Jurbarko sav.	Jurbarko prielaukos įrengimas	7.100.000 €	100%	2 prioritetas	Ne
6. IRT	LRTC	Naujo TV tinklo pastatymas Baltarusijos ir Rusijos pasienyje 2 mln eur + aptarnavimas	2.200.000 €	100%	2 prioritetas	Ne
6. IRT	LRTC	Ekstremalių situacijų pranešimų perdavimo sistema	1.500.000 €	100%	2 prioritetas	Ne
2. Geležinkeliai	LTG Cargo	1520/1435 mm vėžės vagonų gamyba	14.500.000 €	100%	2 prioritetas	Ne
2. Geležinkeliai	LTG Infra	Europinės vėžės tiesimas į Marijampolės LEZ teritoriją	3.800.000 €	100%	2 prioritetas	Ne
2. Geležinkeliai	LTG Infra	Vilnius Connect	85.905.000 €	100%	2 prioritetas	Taip
2. Geležinkeliai	LTG Link	Turimų trijų dvivagonių elektrinių „Škoda EJ575“ traukinių modernizavimas į elektrinius-baterinius traukinius	18.000.000 €	n.d.	2 prioritetas	Ne
5. Oro uostai	LTOU	Tvariųjų aviacijos degalų teikimo užtikrinimo infrastruktūra	4.200.000 €	n.d.	2 prioritetas	Ne


5. Oro uostai	LTOU	Orlaivių alternatyvių pakrovimo stotelių GPU įsigijimas	3.500.000 €	n.d.	2 prioritetas	Taip
5. Oro uostai	LTOU	Geležinkelio atšaka nuo „Rail Baltica“ iki terminalo (VNO)	3.000.000 €	n.d.	2 prioritetas	Ne
5. Oro uostai	LTOU	Energijos naudojimo oro uostuose efektyvinimo ir CO2 emisijos mažinimo priemonių diegimas oro uostuose	7.500.000 €	n.d.	2 prioritetas	Taip
4. Vidaus vandenys	SP	Elektrinių keltų įsigijimas	45.000.000 €	100%	2 prioritetas	Ne
3. Jūrų uostas	a) LAKD; b) Klaipėdos m. sav.; c) KVJUD	Pietinis aplinkkelis	100.000.000 €	100%	Prioritetas, bet negeneruoja grąžos	Ne
2. Geležinkeliai	a) LTG Infra; b) LTG Link	Keleivinių traukinių baterijų įkrovimo stotyse infrastruktūros sukūrimas	12.786.810 €	100%	Prioritetas, bet negeneruoja grąžos	Ne
2. Geležinkeliai	a) LTG Infra; b) Savivaldybės	Prekinės stoties ir susijusių veiklų iš Klaipėdos geležinkelio stoties iškėlimas (Pauostis, Draugystė)	83.000.000 €	100%	Prioritetas, bet negeneruoja grąžos	Ne

4. Vidaus vandenys	a) VVKD; b) Kauno m. sav.	Kauno HE šliuzo įrengimo PAV, projektavimas	3.500.000 €	100%	Prioritetas, bet negeneruoja gražos	Ne
4. Vidaus vandenys	a) VVKD; b) Klaipėdos r. sav.	Drevernos šliuzo modernizavimas	1.000.000 €	100%	Prioritetas, bet negeneruoja gražos	Ne
3. Jūrų uostas	KVJUD	Klaipėdos uosto laivybos kanalo gilinimas iki 17 m	345.000.000 €	85%	Prioritetas, bet negeneruoja gražos	Ne
1. Kelių transportas	LAKD	„Via Baltica“ rekonstrukcija	929.037.500 €	n.d.	Prioritetas, bet negeneruoja gražos	Taip
1. Kelių transportas	LAKD	A1 kelias rekonstrukcija	173.475.000 €	n.d.	Prioritetas, bet negeneruoja gražos	Taip
1. Kelių transportas	LAKD	A14 kelio rekonstrukcija	238.175.000 €	n.d.	Prioritetas, bet negeneruoja gražos	Taip
1. Kelių transportas	LAKD	Kelio Nr. 130 Kaunas–Prienai– Alytus rekonstrukcija	101.000.000 €	n.d.	Prioritetas, bet negeneruoja gražos	Taip

2. Geležinkeliai	LTG Infra	Klaipėdos geležinkelio mazgo plėtra	15.000.000 €	100%	Prioritetas, bet negeneruoja grąžos	Ne
2. Geležinkeliai	LTG Infra	Ruožo Kaišiadorys - Klaipėda (Draugystės st.) elektrifikavimas	344.000.000 €	0%	Prioritetas, bet negeneruoja grąžos	Ne
2. Geležinkeliai	LTG Infra	Vilniaus geležinkelių mazgo elektrifikacija	56.100.000 €	0%	Prioritetas, bet negeneruoja grąžos	Ne
2. Geležinkeliai	LTG Infra	Vilnius-Kaunas reelektrifikacija (kontaktinio tinklo pritaikymas kroviniam transportui)	128.100.000 €	33%	Prioritetas, bet negeneruoja grąžos	Ne
2. Geležinkeliai	LTG Infra	Tęstiniai elektrifikacijos projektai (Geležinkelio ruožų Kaunas-Kybartai, Palemonas- Vaidotai - Stasylos, Kužiai - Bugeniai elektrifikacija)	257.000.000 €	100%	Prioritetas, bet negeneruoja grąžos	Ne
2. Geležinkeliai	LTG Infra	Riedmenų automatinės kontrolės sistema	30.000.000 €	50%	Prioritetas, bet negeneruoja grąžos	Ne
2. Geležinkeliai	LTG Infra	Vieninga eismo valdymo (interlokingo) sistema Lietuvos geležinkelių tinkle ir ERTMS įdiegimas	891.000.000 €	100%	Prioritetas, bet negeneruoja grąžos	Ne
2. Geležinkeliai	LTG Infra	RB1 signalizacija	115.500.000 €	50%	Prioritetas, bet negeneruoja grąžos	Ne
2. Geležinkeliai	LTG Infra	Rentgeno kontrolės sistemos traukiniams įrengimas Kybartų/Stasylių/Kenos geležinkelio stotyse	12.445.580 €	100%	Prioritetas, bet negeneruoja grąžos	Ne
2. Geležinkeliai	LTG Infra	ARE įrangos stebėsenos sistema	34.314.000 €	50%	Prioritetas, bet negeneruoja grąžos	Ne
2. Geležinkeliai	LTG Infra	Peronų atnaujinimo programa	50.000.000 €	49%	Prioritetas, bet negeneruoja grąžos	Ne
2. Geležinkeliai	LTG Infra	Vežės keitimo mechanizmas	5.000.000 €	100%	Prioritetas, bet negeneruoja grąžos	Ne
2. Geležinkeliai	LTG Infra	Klaipėdos krovinių terminalo statyba	11.100.000 €	100%	Prioritetas, bet negeneruoja grąžos	Ne




4. Vidaus vandenys	VVKD	Vandens kelių modernizavimas	51.465.000 €	100%	Prioritetas, bet negeruoja gražos	Ne
5. Oro uostai	LTOU	Eismo saugą ir saugumą oro uostuose didinančios priemonės	72.400.000 €	40%	1 prioritetas	Taip
5. Oro uostai	LTOU	Keleivių terminalų modernizavimas, siekiant užtikrinti efektyvų infrastruktūros naudojimą, gerinant keleivių patirtį.	94.400.000 €	40%	1 prioritetas	Taip



11 priedas. Fondo konkurencijos ir suderinamumo analizė

Fondas / FP	Ar šiuo metu veikiantis fondas / esama (planuojama) FP finansuoja tuos pačius sektorius (veiklas), kaip ir Fondas?	Ar šiuo metu veikiantis fondas / esama (planuojama) FP investuoja į tuos pačius GNG, kaip ir Fondas?	Kokiomis formomis šiuo metu veikiantis fondas / esama (planuojama) FP finansuoja projektus?	Kokios yra šiuo metu veikiančio fondo / esamos (planuojamos) FP pagrindinės finansavimo sąlygos?	Ar iki šiol šiuo metu veikiančio fondo / esamos FP lėšomis buvo finansuoti bazinės viešosios infrastruktūros projektai?	Finansuotų projektų pavyzdžiai	Ar kuriamas Fondas finansuoja tuos pačius GNG ir veiklas, kaip ir kitas, su šiuo metu veikiantis fondas / esama (planuojama) FP?	Ar kuriamas Fondas yra suderinamas / papildantis šiuo metu veikiantį fondą / esamą (planuojamą) FP?
Su valstybės įsikišimu veikiantys fondai / FP								
Trijų jūrų fondas	Iš dalies. Trijų jūrų fondas finansuoja: (i) TEN-T, įskaitant kelius, geležinkelio linijas, vidaus vandens kelius, jūrų uostus, oro uostus, geležinkelio ir kelių terminalus; (ii) riedmenis ir kitai svarbiai susijusiai infrastruktūrai eksploatavimui.	Taip, investuoja į viešus ir privačius juridinius asmenis	3 jūrų fondas investuoja į ūkio subjektų: (i) kapitalą (akcijos) – rizikos kapitalo investicijos; (ii) kvazi-kapitalą, pvz.: - privilegijuotosios akcijos; - konvertuojamosios obligacijos; - akcininko paskolos ar pan.	Didelės vertės investicijos (>30 mln. Eur); Trijų jūrų fondas investuoja į komerciškai gyvybingus projektus; Kapitalo investicija įprastai siekia 10-30% reikalingų investicijų vertės; Likusiai daliai siekiama pritraukti bankų finansavimą.	Taip	1. 2022 fondas įsigijo Bulgarijos Burgas uostą valdančios įmonės BMF Port Burgas EAD akcijų. Investicijos buvo skirtos uosto infrastruktūros plėtrai. 2. Fondas įsigijo 100 proc. Lenkijos lokomotyvų išperkamosios nuomos įmonės <i>Cargounit</i> akcijų su tikslu plėsti įmonės veiklą		Taip, Trijų jūrų fondas yra skirtas investicijoms 12 šalių. Dalis Trijų jūrų fondo jau buvo investuota. Atsižvelgiant į investicijų trūkumą, kuriamas Fondas yra suderinamas su jau veikiančiu fondu.

	Ne. FP "Akceleratorius 2" finansuojami fundamentiniai moksliniai tyrimai ir (arba) taikomieji moksliniai tyrimai, ir (arba) eksperimentinė plėtra, ir (arba) inovacinė veikla. FP tikslas - startuolių ekosistemos vystymas.	Ne. Perspektyvios labai mažos ir mažos įmonės.	Rizikos kapitalo investicijos	Didžiausias galimas finansavimas vienai įmonei pagal FP „Akceleratorius 2“ - 900 tūkst. Eur.	Ne	-	Taip, Inovacijų skatinimo fondas nefinansuoja GNG, jeigu Valstybė ir (ar) savivaldybė turi daugiau kaip 25 proc. įmonės akcijų, pajų ar kitokių dalyvavimą įmonės kapitale žyminčių kapitalo dalių). Taip pat, investicijos nėra skirtos susisiekimo sektoriaus projektams. Fondas yra suderinamas su jau veikiančiu fondu.
Inovacijų skatinimo fondas	Iš dalies. FP "Perspektyva" finansuojami fundamentiniai moksliniai tyrimai ir (arba) taikomieji moksliniai tyrimai, ir (arba) eksperimentinė plėtra, ir (arba) inovacinė veikla. FP tikslas - inovacijų vystymas	Iš dalies. Mikroįmonės, mažosios ir vidutinės įmonės arba didelės įmonės. Paskolos nesuteikiamos GNG, jeigu Valstybė ir (ar) savivaldybė turi daugiau kaip 25 proc. įmonės akcijų, pajų ar kitokių dalyvavimą įmonės kapitale žyminčių kapitalo dalių).	Paskolos ir subsidijos (tinkamai įgyvendinus projektą, iki 20 proc. likusios grąžinti paskolos sumos gali būti skirta kaip subsidija)	Bendra paskolų suma, skiriama vienam gavėjui, gali siekti iki 1 mln. Eur.	Ne	-	
Ko-investicinis fondas susisiekimui	Darnaus judumo ir mobilumo paslaugos bei projektai, mažinantys transporto	Taip	Rizikos kapitalo investicijos	Neaktualu, nes FP nebeveiks			



	išmetamą anglies dioksidą.							
Privatūs fondai								
Baltcap Infrastructure Fund	Taip, finansuoja transporto, energetikos ir švietimo infrastruktūros projektus, susijusius su klimato kaitos poveikio mažinimu	Taip, investuoja į viešus ir privačius juridinius asmenis	Investuoja į ūkio subjektų kapitalą	Tipinis investicijos dydis: 3-15 mln. Eur; Turi patirties investuojant į VPSP projektus (savivaldybių lygmeniu); Tikėtina investicijos grąža - nuo 7 proc.	Ne	-		Taip. <i>Baltcap Infrastructure Fund</i> negali finansuoti visos investicijų paklausos, todėl Fondas yra suderinamas su jau veikiančiu fondu.
Orion Infrastructure Fund	Taip, investuoja į išvystytus inžinerinės, socialinės, energetikos infrastruktūros objektus	n/a (informacija viešai neskelbiama)	n/a (informacija viešai neskelbiama)	n/a (informacija viešai neskelbiama)	Taip	2019 m. <i>Orion Infrastructure Fund</i> valdoma bendrovė „SPV-39“ įsigijo bendrovę „Plėtros investicijos“, valdančią Palangos aplinkkelio projektą, iš įmonės „Kauno tiltai“		Taip. <i>Orion Infrastructure Fund</i> negali finansuoti visos investicijų paklausos, todėl Fondas yra suderinamas su jau veikiančiu fondu.
Litcapital	Ne, finansuoja su verslo plėtra susijusias veiklas	Privačios labai mažos, mažos ir vidutinės įmonės	Investuoja į ūkio subjektų kapitalą	Tipinis investicijos dydis: 3-15 mln. Eur	Ne	-		Neaktualu

INVL fondai	Ne, INVL investiciniai fondai yra dažniau uždarąjo tipo. Į bazinę susisiekimo infrastruktūrą neinvestuoja.	Ne	n/a (informacija viešai neskelbiama)	n/a (informacija viešai neskelbiama)	Ne	-		Neaktualu
Livonia partners	Ne, finansuoja su verslo plėtra susijusias veiklas	Privačios labai mažos, mažos ir vidutinės įmonės, kurių vertė 10-100 mln. Eur	Investuoja į ūkio subjektų kapitalą	n/a	Ne	-		Neaktualu

12 priedas. NKKVD tikslai ir uždaviniai

Lentelėje žemiau pateikiami NKKVD išskirti tikslai ir uždaviniai transporto sektoriuje iki 2050 m.

Lentelė 55 NKKVD tikslai ir uždaviniai iki 2050 m.

Laikotarpiai ir tikslai	Transporto sektoriaus tikslai ir uždaviniai	Papildomi uždaviniai
27.1. iki 2030 m. siekiant išmetamų ŠESD kieki sumažinti ne mažiau kaip 14 proc., palyginti su 2005 m.:	27.1.1. didinti energijos efektyvumą, AEL, alternatyviųjų degalų vartojimą ir skatinti švaraus, sujungto ir skaitmenizuoto įvairių rūšių transporto darnų judumą.	–
	27.1.2. pasiekti, kad 15 proc. transporto sektoriaus suvartojamos energijos sudarytų AEL energija, iš jų 5 proc. - dujinių degalų iš AEL.	–
	27.1.3. iki 2023 m. miestuose savivaldybių taryboms nusistatyti mažos taršos zonas.	–
	27.1.4. iki 2027 m. pasiekti, kad visas didmiesčių viešasis, taksi ir pavėžėjimo paslaugas teikiantis transportas naudotų tik AEL energiją.	–
	27.1.5. pasiekti, kad kelionės miestuose viešuoju transportu, dviračiais ir pėsčiomis sudarytų ne mažiau kaip 60 proc.	27.1.5.1. didinti viešojo transporto patrauklumą diegiant intelektinių transporto sistemų, technologinius ir kitus sprendimus viešojo transporto eismo pirmumui, miesto ir priemiesčio įvairių rūšių viešojo transporto maršrutų suderinamumui, įvairių rūšių viešojo ir privataus transporto sąsajoms užtikrinti. 27.1.5.2. užtikrinti dviračiams ir pėstiesiems skirtos infrastruktūros plėtrą, sukuriant patrauklų, saugų dviračių ir pėsčiųjų takų tinklą, integruotą į bendrą transporto sistemą, nutiesiant ar rekonstruojant ne mažiau kaip 600 km naujų ar esamų dviračių ir pėsčiųjų takų.
	27.1.6. skatinti pažangiųjų biodegalų gamybą ir pasiekti, kad jie sudarytų ne mažiau kaip 3,5 proc. transporto sektoriaus galutiniame energijos suvartojime.	–
	27.1.7. elektrifikuoti ne mažiau kaip 35 proc. Lietuvos geležinkelių tinklo (2021 m. elektrifikuoti 8 proc.).	–
	27.1.8. užtikrinti, kad iškastinio kuro naudojimas vidaus vandenių transporte sumažėtų 20 proc.	–

Laikotarpiai ir tikslai	Transporto sektoriaus tikslai ir uždaviniai	Papildomi uždaviniai
	27.1.9. pasiekti, kad elektromobiliai ir netaršios transporto priemonės sudarytų ne mažiau kaip 20 proc. lengvųjų transporto priemonių parko, užtikrinti reikalingos įkrovimo ir pildymo infrastruktūros plėtrą.	–
	27.1.10. didinti elektromobilių skaičių.	<p>27.1.10.1. iki 2025 m. M1 klasės elektromobilių skaičius sudarytų ne mažiau kaip 10 proc., N1 klasės elektromobilių – ne mažiau kaip 30 proc. metinių pirkimų sandorių.</p> <p>27.1.10.2. iki 2030 m. M1 klasės elektromobilių skaičius sudarytų ne mažiau kaip 50 proc., N1 klasės elektromobilių – 100 proc. metinių pirkimų sandorių.</p> <p>27.1.10.3. nuo 2030 m. sausio 1 d. N1 klasės transporto priemonės su vidaus degimo varikliais, išskyrus alternatyviaisiais degalais varomas N1 klasės transporto priemones, nebūtų registruojamos.</p>
	27.1.11. iki 2030 m. gruodžio 31 d. pasiekti, kad per viešuosius pirkimus įsigyjamos ar paslaugoms teikti naudojamos kelių transporto priemonės būtų netaršios.	<p>27.1.11.1. iš M1, M2, M3, N1 kategorijų transporto priemonių palyginus su bendru įsigyjamu ar paslaugoms teikti naudojamu kelių transporto priemonių skaičiumi netaršios sudarytų 100 proc.</p> <p>27.1.11.2. iš N2 ir N3 kategorijų transporto priemonių palyginus su bendru įsigyjamu ar paslaugoms teikti naudojamu kelių transporto priemonių skaičiumi netaršios sudarytų 16 proc.</p>
	27.1.12. įrengti ne mažiau kaip 60 000 elektromobilių įkrovimo prieigų, iš kurių 6 000 viešųjų ir pusiau viešųjų elektromobilių įkrovimo prieigų.	–
	27.1.13. užtikrinti, kad nuo 2023 m. visose statomose arba rekonstruojamose degalinėse, autobusų ir geležinkelio stotyse, oro uostuose ir jūrų uoste turi būti įrengta ne mažiau kaip po vieną viešąją didelės arba labai didelės galios elektromobilių įkrovimo prieigą.	–
27.2. iki 2040 m.	27.2.1. didinti energijos efektyvumą, AE ir alternatyviųjų degalų vartojimą, skatinti švaraus, sujungto ir skaitmenizuoto įvairiarūšio transporto darnų judumą, užtikrinant, kad iki 2035 m. iškastinio kuro naudojimas kelių transporte sumažėtų 50 proc.	–
	27.2.2. iki 2035 m. pasiekti, kad keleivių vežimo ir logistikos paslaugos miestuose būtų teikiamos tik netaršiomis transporto priemonėmis.	–

Laikotarpiai ir tikslai	Transporto sektoriaus tikslai ir uždaviniai	Papildomi uždaviniai
	27.2.3. transporto priemonių įkrovimo ir papildymo infrastruktūra nuosekliai plečiama atsižvelgiant į didėjantį netaršių transporto priemonių skaičių.	–
	27.2.4. vystomas alternatyvių nuosavam automobiliui kompleksiškai suderintų keliavimo būdų patrauklumas ne tik miestuose, bet ir šalies mastu – viešasis įvairiarūšis transportas, netaršaus transporto dalijimosi paslaugos, dviračių ir pėsčiųjų takų infrastruktūra.	–
	27.2.5. užtikrinti, kad iškastinio kuro naudojimas vidaus vandenių transporte sumažėtų 50 proc.	–
27.3. iki 2050 m.:	27.3.1. iki 2045 m. atsisakyti iškastinio kuro kelių transporte.	–
	27.3.2. sumažinti išmetamų ŠESD kiekį transporto sektoriuje 90 proc., palyginti su 1990 m.	–
	27.3.3. pasiekti, kad AEI dalis transporto sektoriuje suvartojamos energijos struktūroje sudarytų ne mažiau kaip 90 proc.	–
	27.3.4. užtikrinti, kad ne mažiau kaip 50 proc. didesniu kaip 300 km atstumu keliais vežamų krovinių srauto būtų gabenama netaršiu geležinkelių arba vidaus vandenių transportu užtikrinant tvarią infrastruktūros plėtrą.	–
	27.3.5. užtikrinti, kad 100 proc. geležinkelių transporto keleivių vietiniais maršrutais būtų vežama AFI varomais traukiniais.	–

Šaltinis: Nacionalinė klimato kaitos valdymo darbotvarkė

13 priedas. 2021–2027 m. ES fondų investicijų programa Lietuvai

Lentelėje žemiau pateikiami 2021–2027 m. ES fondų investicijų programos uždaviniai ir uždavinių rodikliai

Lentelė 56 2021–2027 m. ES fondų investicijų programoje Lietuvai nustatyti susisiekimo srities uždaviniai ir uždavinio rodikliai

Uždaviniai susisiekimo srityje	Uždavinio rodikliai susisiekimo srityje	Siektina reikšmė 2024 m.	Siektina reikšmė 2029 m.	Suma (Eur)
3.1. uždavinys „Kurti tvarų, atsparų klimato kaitai, pažangų, saugų ir įvairiarūšį transeuropinį transporto tinklą“	Rekonstruotų arba modernizuotų geležinkelių ilgis – TEN–T	0 km	138 km	Visa Lietuva – 358 980 273 VVL regionas – 40 845 339
	Naujos ar modernizuotos intermodalinės jungtys	0 vnt.	2 vnt.	
	Modernizuotos intelektinės transporto sistemos	0 vnt.	1 vnt.	
	Rekonstruotų ar modernizuotų kelių ilgis – TEN–T	60,03 km	60,03 km	
	Įdiegtos eismo kontrolės sistemos	0 vnt.	113 vnt.	
	Įdiegtos saugų eismą gerinančios ir aplinkosaugos priemonės geležinkeliuose	13 vnt.	13 vnt.	
3.2. uždavinys „Kurti tvarų, atsparų klimato kaitai, pažangų, saugų ir įvairiarūšį nacionalinį, regiono ir vietos judumą, įskaitant geresnes galimybes naudotis (TEN–T) bei tarpvalstybinį judumą“	Rekonstruotų ar modernizuotų kelių ilgis – TEN–T	72,09 km	72,09 km	72 958 750
	Rekonstruotų arba modernizuotų kelių ilgis – ne TEN–T	15,23 km	60,67 km	
	Įdiegtos saugų eismą gerinančios ir aplinkosaugos priemonės keliuose	3 vnt.	14 vnt.	
	Dviračiams skirta infrastruktūra, kuriai suteikta parama	14,71 km	98,04 km	

Šaltinis: 2021–2027 m. ES fondų investicijų programa Lietuvai

14 priedas. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos 2014–2020 m. Europos Sąjungos fondų investicijų veiksmų programos prioritetų įgyvendinimo priemonių įgyvendinimo plano uždaviniai ir priemonės

Lentelėje žemiau pateikiami Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos 2014–2020 m. Europos Sąjungos fondų investicijų veiksmų programos prioritetų įgyvendinimo priemonių įgyvendinimo plano uždaviniai ir priemonės.

Lentelė 57 Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos 2014–2020 m. Europos Sąjungos fondų investicijų veiksmų programos prioritetų įgyvendinimo priemonių įgyvendinimo plane įtrauktos įgyvendinimo priemonės

Uždaviniai susisiekimo srityje	Uždavinių susisiekimo srityje įgyvendinimo priemonė	ES struktūrinių fondų lėšos (Eur)	Nacionalinės lėšos (Eur)
2.1.1. uždavinys „Padidinti plačiajuosčių elektroninių ryšių tinklų infrastruktūros prieinamumą ir naudojimą vietovėse, kuriose naujos kartos prieigos infrastruktūros plėtos ir paslaugų teikimo negali užtikrinti rinka“	Naujos kartos prieigos plėtra	35 045 399	14 653 879
	Pažangių elektroninių paslaugų kūrimas	30 312 100	5 349 194
2.1.2. uždavinys „Padidinti valstybės informacinės infrastruktūros ir išteklių apsaugos efektyvumą“	Informacinių ir ryšių technologijų (toliau – IRT) infrastruktūros optimizavimas ir sauga	7 951 500	–
2.2.1. uždavinys „Padidinti viešojo sektoriaus informacijos pakartotinį panaudojimą verslo ir visuomenės poreikiams“	IRT infrastruktūros optimizavimas ir sauga	37 876 023	382 038
	Intelektinės transporto paslaugos ir taikomieji sprendimai	6 259 688	1 104 651
2.2.2. uždavinys „Padidinti IRT paklausą ir naudojimą gyventojų tarpe“	Atvirų duomenų sąveikumas ir optimizavimas	3 483 327	448 130
2.3.1. uždavinys „Padidinti elektroninių viešųjų ir administracinių paslaugų prieinamumą ir kokybę“			

Uždaviniai susisiekimo srityje	Uždavinių susisiekimo srityje įgyvendinimo priemonė	ES struktūrinių fondų lėšos (Eur)	Nacionalinės lėšos (Eur)
	Gyventojų skatinimas išmaniai naudotis internetu atnaujintoje viešosios interneto prieigos infrastruktūroje	14 190 462	2 504 199
	Elektroninės sveikatos paslaugos	9 590 810	996 315
	Kultūros turinio skaitmeninimas ir sklaida	24 685 303	4 356 230
	Lietuvių kalba informacinėse technologijose	10 892 672	1 922 236
4.5.1. uždavinys „Skatinti darnų judumą ir plėtoti aplinkai draugišką transportą, siekiant sumažinti anglies dioksido išmetimus“	Darnaus judumo sistemų kūrimas	1 113 700	196 535
	Darnaus judumo priemonių diegimas	18 875 642	3 330 996
	Elektromobilių įkrovimo prieigų tinklo kūrimas	2 110 683	372 474
	Pėsčiųjų ir dviračių takų rekonstrukcija ir plėtra	10 215 698	1 802 770
	Miesto viešojo transporto priemonių parko atnaujinimas	43 518 651	7 679 761
	Vietinio susisiekimo viešojo transporto priemonių parko atnaujinimas	9 004 351	1 589 003
	Viešojo transporto paslaugų prieinamumo didinimas	127 280	22 461
	Ko–investicinis fondas susisiekimui	920 000	–
6.1.1 uždavinys „Padidinti šalies daugiarūšės susisiekimo sistemos ir transeuropinių transporto tinklų sąveiką“;	TEN–T kelių tinklo techninių parametrų gerinimas ir pralaidumo didinimas	244 069 243	71 148 562
	Miestų aplinkkelių tiesimas	81 578 308	10 082 880

Uždaviniai susisiekimo srityje	Uždavinių susisiekimo srityje įgyvendinimo priemonė	ES struktūrinių fondų lėšos (Eur)	Nacionalinės lėšos (Eur)
6.2.1. uždavinys „Padidinti regionų judumą plėtojant regionų jungtis su pagrindiniu šalies transporto tinklu ir diegiant eismo saugos priemones“;	TEN–T geležinkelių tinklo atnaujinimas ir patbulinimas, skirtingų rūšių transporto sąveikos gerinimas	296 517 994	176 567 602
	Vieno lygio eismo sankirtų eliminavimas	47 488 525	14 887 613
	Regionų pasiekiamumo gerinimas	67 047 034	12 430 678
	Vietinių kelių vystymas	67 493 394	11 910 600
	Neigiamo poveikio aplinkai mažinimas geležinkeliuose	12 912 032	2 278 594
	Intelektinių transporto sistemų diegimas TEN–T tinkle	8 871 511	2 217 878
	Jūrų transporto eismo sąlygų gerinimas Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste	93 677 595	17 479 420
	Aplinkosaugos ir skrydžių saugos tobulinimas tarptautiniuose oro uostuose	26 124 671	26 437 633
	Laivybos sąlygų vandens transporte užtikrinimas	23 261 121	–

Šaltinis: Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos 2014–2020 m. Europos Sąjungos fondų investicijų veiksmų programos prioritetų įgyvendinimo priemonių įgyvendinimo planas

15 priedas. Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo plano „Naujos kartos Lietuva“ tikslai

Lentelė 58 NKL tikslai

Tikslas	Tikslo reikšmė	Metai
Įrengtų ir pradėjusių veikti privačių įkrovimo prieigų skaičius namų ūkiuose, daugiabučių namų kiemuose, darbovietėse (vnt.)	26 600	2025 I ketv.
	53 200	2026 I ketv.
Pradėjusių veikti viešųjų ir pusiau viešųjų įkrovimo prieigų ir labai didelės galios įkrovimo prieigų kroviniams transportui ir (ar) autobusams skaičius (vnt.)	2 625	2025 II ketv.
	5 250	2026 II ketv.
Įsigytų ir registruotų Lietuvoje netaršių transporto priemonių skaičius (vnt.)	11 750	2025 II ketv.
	23 500	2026 II ketv.
Įsigytų ir pristatytų elektra varomų viešojo transporto priemonių (autobusų) skaičius (vnt.)	115	2025 II ketv.
	230	2026 II ketv.
Pagamintų (surinktų) Lietuvoje elektrinių autobusų skaičius (vnt.)	25	2026 II ketv.
Įrengtų ir paslaugas teikiančių viešųjų suslėgtų biodujų ir vandenilio pildymo punktų skaičius	34	2026 II ketv.
Įgyvendinti susisiekimo inovacijų pritaikymo sprendimai (vnt.)	7	2025 IV ketv.
Prie gigabitės spartos infrastruktūros prijungtos privačios įmonės, nevyriausybinės ir vyriausybinės organizacijos, savivaldybės ir savivaldybių įmonės (socialinę ir ekonominę pažangą skatinantiems subjektams) (vnt.)	5 000	2025 IV ketv.
Sukurta gigabitės spartos infrastruktūra skaitmeninei veiklai imlioms organizacijoms	2 000 km	2025 IV ketv.
	50 bokštų	
5G ryšio paslaugos miestų teritorijose, tarptautiniuose sausumos transporto koridoriuose („Via Baltica“, „Rail Baltica“) ir kituose magistraliniuose automobilių keliuose ir valstybinės reikšmės magistralinėse geležinkelio linijose, oro ir jūrų uostuose	95 proc.	2025 IV ketv.

16 priedas. Lietuvos Respublikos nacionalinio energetikos ir klimato srities veiksmų plano 2021–2030 m. priemonės

Lentelė 59 NEKSVP priemonės

Priemonė	Planuojamos apimtys ir rezultatai	Įgyvendinimo laikotarpis
Miesto ir priemiestinio viešojo transporto priemonių parko atnaujinimas, skatinant naudoti alternatyviais degalais ir elektra varomas transporto priemones	200 alternatyviais degalais ir elektra varomų autobusų pirkimas ir infrastruktūros įrengimas	2021–2030 m.
Geležinkelių elektrifikavimas	814 km elektrifikuoto geležinkelio, kuriais varoma 70 proc. krovinių apyvartos	2018–2027 m.
DJMP įgyvendinimas	DJMP priemonių įgyvendinimas mažinant iškastiniu kuru varomų automobilių naudojimą	2018–2030 m.
Skatinimas naudoti AEI transporto sektoriuje	II kartos (pažangiųjų) biodegalų dalies didėjimas bendrame suvartojime: 0,2 proc. 2022 m.	2018–2030 m.
	Biometano ir dujų gamyba ir tiekimas transporto sektoriui 81,5 kTNE – 2030 m.	
	Suspaustomis gamtinėmis dujomis varomų komercinio transporto priemonių įsigijimo skatinimas (apie 680 vnt. autobusų ar kitų transporto priemonių)	
ES Baltosios knygos tikslų įgyvendinimas	2050 m. miestuose turi nebelikti taršių automobilių	2011–2050 m.
Ekonomiško ir ekologiško vairavimo įgūdžių formavimas ir skatinimas	Paveikti vairuotojai sudarys 5 proc., jie kuro suvartojimą sumažins 3,7 proc.	2021–2030 m.
Skatinimas įsigyti mažiau taršias transporto priemones (finansinės paramos dydis – 1000 Eur.)	Naujai perkamų automobilių efektyvumas pagerės 42 proc.	2020–2030 m.
Elektroninės rinkliavos (angl. <i>E-tolling</i>) įgyvendinimas krovinių vežimo srityje	Per metus 60 krovinių automobilių ir vidutiniškai 5,5 autobuso iš žemesnio Euro standarto bus pakeisti į aukštesnį Euro standartą	2021–2027 m.
Paskatų naudoti kombinuotą krovinių transportą įvedimas	Iki 2030 m į kombinuotą transportą bus perkelta 5 proc. krovinių	2021–2027 m.

Priemonė	Planuojamos apimty ir rezultatai	Igyvendinimo laikotarpis
Transporto priemonių su VDV patekimo į nustatytas miestų zonas ribojimas	VDV varomų transporto priemonių skaičius sumažės arba jos bus pakeistos į nulinės emisijos. Per visą laikotarpį 5 proc. sumažės lengvųjų automobilių	2023–2030 m.
Darnaus judumo fondo sukūrimas	Sukurtas fondas	2022–2030 m.
Transporto parko atnaujinimas, taikant žaliuosius pirkimus ir užtikrinant būtinuosius viešojo pirkimo tikslus transporto srityje	Netaršių lengvųjų transporto priemonių skaičius atliekant žaliuosius pirkimus, palyginti su bendru parko skaičiumi, turi sudaryti ne mažiau kaip M1, M2 ir N1 kategorijos netaršios TP, iki 2025 m. gruodžio 31 d. sudarytų ne mažiau kaip 60 proc., 2026–2030 m. – 100 proc. N2 ir N3, iki 2025 m. gruodžio 31 d. – 8 proc., 2026–2030 m. – 16 proc., M3 kategorijos iki 2025 m. gruodžio 31 d. – 80 proc., 2026–2030 m. – 100 proc.	2022–2030 m.
Elektromobilių naudojimo skatinimas ir jų įkrovimo infrastruktūros plėtra	2025 m. 10 proc. M1 klasės metinių pirkimo sandorių (registruotų ir perregistruotų lengvųjų automobilių) sudarys elektromobiliai, 2030 m. – 50 proc.	2022–2030 m.
Naujų krovininių laivų ir baržų statyba	Iš kelių transporto į vidaus vandenų transportą bus perkelta 54,5 mln. tonkilometrių	2021–2030 m.
Naujų keleivinių laivų statyba	Padidėjęs keleivių srautas vandens transporte (0,6 mln. keleivio kilometrų) atitinkamai sumažins keleivių srautą kelių transporte	2021–2027 m.
Esamų vidaus vandenų krovininių laivų, keleivinių, žvejybinių ir kitų vidaus vandenų laivų jėgainių pakeitimas, su jų keitimu susijusių kitų mechanizmų atnaujinimas	Esamų jėgainių keitimas į mažiau taršias arba dyzelinu ar benzinu varomas jėgainės būtų keičiamos į SGD, elektra, atsinaujinančios energijos šaltinių varomas jėgaines	2021–2025 m.
Vidaus vandenų kelių infrastruktūros, įskaitant uostus ir prieplaukas, kūrimas ir / ar modernizavimas	Krovininės laivybos vykdymas Kaunas–Klaipėda taip pat Kaunas–Gardinas maršrutais, įskaitant šių maršrutų tarpines vietas	2021–2030 m.
Mokestinių lengvatų sistemos sukūrimas ir diegimas	Mokestinių lengvatų sistemos sukūrimas ir taikymas vidaus vandenų transportui bei uosto rinkliavų lengvatos alternatyviais degalais varomiems laivams.	2021–2022 m. sistemos sukūrimas, diegimas iki 2030 m.
Parama suskystintomis gamtinėmis dujomis varomoms komercinio transporto priemonėms įsigyti	Subsidijuojama apie 1000 transporto priemonių per metus	2021–2030 m.
Metinis automobilių taršos mokestis	Per metus 5 proc. naujai nuperkamų benzininių ir dyzelinių automobilių bus pakeisti į nulinės emisijos	2023 m.
Transporto priemonės registravimo (perregistravimo) mokesčio diferencijavimas pagal taršos lygį	Sumažins CO ₂ emisijas 3,5 proc. per metus	2021 m.

Priemonė	Planuojamos apimty ir rezultatai	Įgyvendinimo laikotarpis
Transporto priemonių ženklimas pagal taršos lygį	Transporto priemonių ženklimas pagal išmetamą išmetamų anglies dvideginio dujų kiekį, leisiantis efektyviau įgyvendinti kitas su taršos lygio nustatymu susijusias priemones, užtikrintų greitą atpažinimą, kuriai grupei priklauso transporto priemonė	2021–2030 m.
SGD skirstymo sistemos sukūrimas	2 SGD stotelių įrengimas. Prognozuojama, kad vienos stotelės SGD pardavimai galėtų sudaryti 792 tonas per metus	2018–2030 m.
Eismo spūsčių mažinimas, taikant eismo organizavimo bei teritorijų planavimo sprendimus	Kelionių skaičiaus mažinimas, kartu mažinamas kuro suvartojimas 1,8 karto	2021–2030 m.
Lengvata N1 klasės elektromobiliams įsigyti	Iki 2025 m. metiniuose N1 klasės pirkimo sandoriuose elektromobiliai sudarys ne mažiau kaip 30 proc.; nuo 2030 m. – 100 proc.	2020–2030 m.
Nulinės emisijos transporto priemonės naudojančių taksi ir pavėžėjimo paslaugas teikiančių įmonių skatinimas	Dėl taikomos priemonės bus pakeista 2 proc. taksi ir pavėžėjų automobilių į nulinės emisijos	2021–2030 m.
Kompleksinės Vilniaus miesto viešojo transporto studijos parengimas ir įgyvendinimas	Dėl taikomo strategijomis paremto optimizavimo autobusų CO2 emisija sumažės 12,64 proc.	2021–2030 m.
Plati socialinė sklaida, visuomenės informavimas, įpročių formavimas, pilotiniai projektai, mažinantys iškastinio kuro vartojimą	Paveiktų gyventojų kuro suvartojimas dėl priemonių taikymo sumažės 3,7 proc.	2021–2030 m.
Viešojo transporto prieinamumo ir naudojimosi juo didinimas	Kuro suvartojimas dėl priemonių taikymo sumažėja 3,7 proc.	2021–2030 m.

17 priedas. Viešųjų lėšų sumos palūkanų kompensavimui apskaičiavimas ir taikomos prielaidos

		Subordinuotų paskolų FP atveju	Pirmaeilių paskolų FP atveju
I žingsnis			
Palūkanų marža rinkos sąlygomis	Palūkanos, sumokamos per 10 m. laikotarpį, jeigu palūkanų marža 5 proc. (skaičiuojama tik palūkanų maržos dalis)	4.964.709	3.546.220
Palūkanų marža lengvatinėmis sąlygomis	Palūkanos, sumokamos per 10 m. laikotarpį, jeigu palūkanų marža 3 proc. (skaičiuojama tik palūkanų maržos dalis)	2.888.867	2.063.476
Skirtumas		2.075.842	1.482.744
II žingsnis			
Viešųjų lėšų dalis, skirta FP		78.057.238	130.095.396
Potencialiai pritraukiama privačių lėšų dalis		182.133.555	130.095.396
Vidutinio projekto vertė		26.000.000	
Kiek vidutiniškai projektų galėtų būti įgyvendinama, pasinaudojant FP		10	
III žingsnis			
Skirtumas		2.075.842	1.482.744
Kiek vidutiniškai projektų galėtų būti įgyvendinama, pasinaudojant FP		10	
Palūkanų kompensavimo suma		20.773.652	14.838.323