



EUROPOS SAJUNGOS EKONOMINĖS INTEGRACIJOS POVEIKIS LIETUVOS TRANSPORTO SEKTORIUI

¹Vaidotas VINCKAS, ²Borisas MELNIKAS

^{1,2}*Vilniaus Gedimino technikos universitetas, Saulėtekio al. 11, LT-10223 Vilnius, Lietuva*

El. paštas: ¹vaidotas.vinckas@stud.vgtu.lt, ²borisas.melnikas@vgtu.lt

Santrauka. Mokslinio tyrimo tikslas – įvertinti kokį poveikį Europos Sąjungos ekonominė integracija turi Lietuvos transporto sektoriui. Analizės pagrindą sudaro literatūros šaltinių analizė bei sektorinio vertinimo transporto politikos lyginamoji analizė, politikos integralumo vertinimas, statistinių duomenų analizė. Atlikus minėtus tyrimus nustatyta, kad ekonominė integracija turi tiesioginį poveikį transporto sektoriui, kuris įgauna didelę reikšmę kuriant vieningą prekių, paslaugų, kapitalo ir žmonių judėjimo rinką. Pažymėtina, kad vertinant ekonominę integraciją dažniausiai atsižvelgiama į bendruosius šalies ekonominius rodiklius, plačiau nenagrinėjant atskirų sektorių ir jų įtakos. Tačiau atsižvelgiant į transporto sektoriaus svarbą šalies ekonomikai reikėtų kryptingai formuoti transporto politiką, kad būtų užtikrinta sklandi tolimesnė ekonominės integracijos procesų raida.

Reikšminiai žodžiai: ekonominė integracija, ekonominės integracijos poveikis, transporto sektorius, transporto politika, transporto politikos skirtumai, transporto ekonominė reikšmė

Įvadas

Integracija yra vienas iš svarbiausių pastarųjų dešimtmečių reiškinų visame pasaulyje. Šalys stengiasi koordinuoti ekonomikos ir socialinę politikas, veikti pagal bendrąsias taisykles ir taip stiprinti tam tikrų regionų pozicijas pasauliniu mastu. Vienas pagrindinių tikslų yra bendrų rinkų kūrimas, kuriose prekės, paslaugos, kapitalas ir žmonės galėtų judėti be jokių apribojimų. Ekonominė integracija daro didelę įtaką šalių bendram ekonominiam augimui. Pabrėžiama, kad ypač sunku įvertinti atskirų šalies ekonominių sektorių reikšmės pokyčius ir sąryšį su ekonominės integracijos procesais, tačiau jie turi būti plėtojami taip, kad būtų užtikrinta tolimesnė ekonominės integracijos procesų raida.

Mokslinio tyrimo objektas – ekonominės integracijos poveikis transporto sektoriui. Vertinant ekonominę integraciją dažniausiai atsižvelgiama į bendruosius šalies ekonominius rodiklius, plačiau nenagrinėjant atskirų sektorių ir jų įtakos. Vykstant ekonominės integracijos procesams ypatingas vaidmuo tenka transporto sektoriui. Lietuvoje transporto sektorius ypač svarbus ekonomine prasme: transporto sektorius sukuria 13 proc. bendros pridėtinės vertės, nors jame dirba 7,3 proc. užimtųjų. Iškelta hipotezė – kuo glaudesnė ekonominė integracija, tuo didesnė tampa transporto sektoriaus reikšmė. Siekiant pagrįsti hipotezę atlikti moksliniai tyrimai – literatūros šaltinių analizė, sektorinis vertinimas, transporto politikos lyginamoji analizė, politikos integralumo vertinimas, statistinių duomenų analizė.

Ekonominės integracijos samprata ir etapai

Ekonominė integracija kaip reiškinys plačiau pradėta nagrinėti praėjusiame amžiuje nors jai būdingi procesai pastebimi dar antikoje. Kaip teigia G. Vitkus (2002), integracija yra procesas, kai pavieniai autonomiškai socialiniai junginiai nustato ir plėtoja tarpusavio sąryšius taip, kad palaipsniui kiekvieno jų autonomija mažėja ir kiekvienas tampa didesnio bei sudėtingesnio junginio sudedamąja dalimi. A. Junevičius (1999) integraciją apibūdina kaip atskirų dalių sujungimą į vieną sistemą, kai santykiai tarp dalių ir jų funkcijos yra koordinuoti bei subordinuoti ir reguliuojami visos sistemos interesų atžvilgiu.

Ekonominė integracija – tai valstybių ekonominis bendradarbiavimas pagal suderintą tarpvalstybinę ekonominę politiką. V. Navickas (2003) teigia, kad dažniausiai ekonominės integracijos sąvoka apibrėžiama kaip ekonominio gyvenimo internacionalizacijos forma, valstybių ekonominis bendradarbiavimas pagal suderintą tarpvalstybinę politiką.

Idealios sąlygos ekonominei integracijai – tai rinka, kurioje prekės, paslaugos, kapitalas ir žmonės gali judėti be jokių apribojimų. Pasak V. Navicko (2003), tokiu atveju dominuoja tik rinkos dėsniai ir neribojama laisva konkurencija. Taigi nėra jokio poreikio supranacionalinių institucijų, kurios rūpintųsi integracija, kūrimui. A. Junevičius (1999) pažymi, kad kai kurie liberalizmo teoretikai teigia, kad ekonominės integracijos turi būti siekiama per laisvą tarptautinę prekybą. Teigiama, kad tokia integracija yra pati tobuliausia, nes savarankiškos valstybės neaukoja savo ekonominio suvereniteto.

Ekonominės integracijos procesai ypač gerai atsispindi Europos Sąjungos (toliau – ES) raidoje. Kai 1958 m. ES buvo įkurta kaip Europos Ekonominė Bendrija, buvo siekiama sukurti muitų sąjungą ir bendrą žemės ūkio rinką. Vėliau šios bendros rinkos ribos buvo išplėstos, kad ji apimtų ir vienos bendros rinkos prekes bei paslaugas. Anot K. Manioko (2002), dalykas, dėl kurio sutarė ir iki šiol sutaria beveik visi Europos integracijos tyrinėtojai, yra didžiulė ir auganti nacionalinių valstybių tarpusavio priklausomybė, ypač ekonominė. Atitinkamai Europos integracija pirmiausia aiškinama kaip atsakas į didėjančią tarpusavio priklausomybę, kuri valstybes verčia peržiūrėti ne tik savo nacionalinės politikos turinį, bet ir jos formavimą ir kelia pačios valstybės, kaip visuomenės organizacijos formos, efektyvumo klausimą. Europos integraciją galima laikyti tam tikra režimų įvairiose politikos srityse visuma, kuriai paklūsta į ES stojančios valstybės. Šio proceso esmė: valstybės savanoriškai keičia įprastinį tarptautinės teisės principais grindžiamą tarpusavio santykių pobūdį. Susitariama, kad daug valstybių vidaus gyvenimo klausimų ir reikalų bus tvarkoma bendrai, todėl steigiamos institucijos, kurios leidžia teisės aktus, kurie galioja visose dalyvaujančiose valstybėse. Taip yra valdomas ir reguliuojamas valstybės vidaus gyvenimas.

Ekonominė integracija yra sietina su raidos procesu ir gali būti skirtingo lygio. Paprastai skiriami tokie ekonominės integracijos etapai (Bomberg et al. 2003):

1. Laisvos prekybos zonos sukūrimas tarp valstybių narių. Tokiame etape tarp valstybių narių egzistuoja laisvas prekių judėjimas – panaikinami maito mokesčiai bei kiti prekybos barjerai. Tuo tarpu savarankiška muitų politika trečiųjų valstybių atžvilgiu yra išlaikoma.
2. Muitų sąjunga – nustatomas bendras maitas trečiųjų šalių atžvilgiu. Muitų sąjunga reiškia laisvą visų prekių, esančių muitų sąjungos teritorijoje, judėjimą. Muitų sąjungos viduje yra panaikinami maito mokesčiai, kiekybiniai apribojimai, bei priemonės, turinčios lygiavertį poveikį, įvedami bendri muitų tarifai ir vykdoma bendra prekybos politika.
3. Bendroji rinka. Bendrojoje rinkoje prekės, paslaugos, kapitalas ir žmonės juda laisvai tarp valstybių narių. Bendroji rinka reiškia ne tik laisvą prekių ir paslaugų, bet ir kapitalo bei darbuotojų judėjimą tarp besintegruojančių valstybių. Pvz. bendrosios rinkos įgyvendinimas buvo vienas iš pagrindinių Europos ekonominės bendrijos steigimo tikslų.
4. Ekonominė ir pinigų sąjunga. Jos pagrindas yra bendra valiuta ir bendras monetarinių ir ekonominių sprendimų priėmimas. Ekonominė ir pinigų sąjunga gali būti traktuojamas kaip tolesnis bendrosios rinkos plėtojimo padarinys, nes skirtingi valstybių pinigai gali būti vertinami kaip „netarifinė kliūtis“ laisvam prekių, paslaugų, asmenų ir kapitalo judėjimui. Pirmą kartą ekonominės ir pinigų sąjungos tikslas buvo paminėtas Europos ekonominės bendrijos steigimo sutartyje.
5. Pilna ekonominė sąjunga. Tai pilnai integruotos ekonominės ir monetarinės politikos. Ekonominė sąjunga yra aukščiausia ekonominės integracijos pakopa, kai integracijoje dalyvaujančios šalys derina ir bendrai vykdo visas svarbiausias ekonomikos sričių reguliuojančias funkcines ir sektorines politikas – pvz. transporto, žemės ūkio, energetikos, aplinkosaugos, mokesčių ir kitas. Tai reiškia, kad integracijoje dalyvaujančių valstybių ekonomikos susilieja į vieningą ekonominę erdvę, kurioje laisvai juda prekės, paslaugos, darbuotojai, kapitalas, kurioje veikia analogiški ekonominę veiklą reguliuojantys įstatymai, kurioje cirkuliuoja bendri pinigai ir valstybės vykdo suderintas ekonomikos reguliavimo politikas.

Autoriai (G. Vitkus, A. Junevičius, V. Navickas) sutinka, kad integracija yra procesas, kai pavieniai autonomiškai socialiniai junginiai plėtoja tarpusavio sąryšius, o tai dažniausiai vyksta dėl ekonominių priežasčių. Ekonominės integracijos siekiamybė – rinka, kurioje prekės, paslaugos, kapitalas ir žmonės galėtų judėti be jokių apribojimų. Toliau straipsnyje analizuojama, koks vaidmuo tenka transporto sektoriui ekonominės integracijos sąlygomis.

Ekonominės integracijos įgyvendinimas per transporto politiką

Transportas – ūkio šaka, apimanti krovinių ir keleivių vežimą įvairiomis transporto priemonėmis. Transporto vaidmuo ekonominiame šalių gyvenime ypač išaugo dabartiniu metu (Jaržemskis et al. 2012). Praeityje transportas tik padėdavo gamybinių ūkio šakų veikloje, o dabar jis tapo pagrindiniu jų plėtros veiksmu – kitaip tariant, šalių ekonomikos varikliu ir ekonominio stabilumo garantu.

Kryptingą transporto sektoriaus plėtoją padeda užtikrinti transporto politika. Politikos formavimas transporto planavimo procese užima svarbiausią vietą. Tai strateginio planavimo procesas, vedantis link bendrosios koncepcijos (Hanzl et al. 2003). Transporto politika yra visuma politinių, ekonominių bei socialinių priemonių, teisės aktų, sprendimų ir veiksmų, skirtų transporto sektoriaus produktyvumui didinti bei tobulinti transporto sistemos techninį lygį, skatinti progresyviausias technologines inovacijas, mažinančias sąnaudas ir taršą, gerinančias žmonių saugą ir prekių saugumą (Jaržemskis et al. 2012). Transporto politika yra bendrosios valstybės socialinės-ekonominės politikos dalis, padedanti valstybei realizuoti savo tikslus. Šiuolaikinė transporto politika kartu yra ir visuomenės politika, nes transporto funkcionavimas glaudžiai susijęs su daugelio visuomenės transporto poreikių tenkinimu. Taip pat pažymėtina, kad transporto politika buvo viena iš pirmųjų politikos sričių, kurios įtrauktos į Romos sutartį.

Skirtingose pasaulio šalyse transporto politika formuojama individualiai, daugiausiai atsižvelgiant į nacionalinius interesus. Tačiau vykstant ekonominės integracijos procesams, tam tikruose pasaulio regionuose šalys formuoja transporto politiką atsižvelgdamos ne tik į nacionalinius interesus, bet ir atsižvelgdamos į tam tikrų bendrijų (ir kitų ekonominių ar politinių junginių) interesus. Straipsnio autorius atliko pasaulyje taikomų transporto politikų lyginamąją analizę (žr. 1 lentelę), pagal kurią nustatytos transporto politikos ypatybės bei identifikuoti ekonominės integracijos požymiai skirtingo ekonominio išsivystymo šalyse ar bendrijose. Analizuojamos atskirus teritorijos vienetus turinčios šalys – Kanada, JAV, Kinija, Indija, taip pat ES ir Afrikos šalys, kadangi šiose vietovėse integracijos poreikis įgauna didžiausią reikšmę.

1 lentelė. Pasaulyje taikomos transporto politikos lyginamoji analizė

Vieta	Transporto politikos ypatybės
Europos Sąjunga	ES bendrosios transporto politikos tikslas yra koordinuoti konkrečių valstybių narių nacionalines transporto politikas, nustatant svarbiausias transporto plėtros strategines nuostatas ES viduje ir santykiuose su trečiosiomis šalimis. Prioritetai skiriami bendros transporto rinkos kūrimui, darniam judumui. Skiriamas dėmesys didėjančiam transporto srautui ir su tuo susijusių šalutinių išlaidų, patiriamų dėl eismo įvykių, kvėpavimo takų ligų, triukšmo, aplinkos taršos ir spūsčių, mažinimui. Svarbiausi tikslai, be kitų, yra mažiau aplinką teršiančių rūšių transporto konkurencingumo didinimas, integruotų transporto grandinių sukūrimas naudojant dviejų ar daugiau rūšių transportą bei vienodų konkurencijos tarp transporto rūšių sąlygų sukūrimas teisingai paskirstant dėl jų veiklos atsiradusias išlaidas.
Kanada	Nagrinęjant konkrečius atvejus, galima išskirti Kanados transporto politikos formavimo kryptingumą. Kanadoje veikianti institucija „The Conference Board of Canada“ (2014) pateikia informaciją, kad valstybėje formuojant transporto politiką teikiamas prioritetas „siaurųjų vietų“ šalinimui, spūsčių mažinimui, transportui tenkančių sąnaudų mažinimui, transporto neigiamo poveikio aplinkai mažinimui, esamos transporto infrastruktūros būklės palaikymui bei gerinimui.
JAV	JAV kiekviena valstija išsikelia savo individualius transporto politikos tikslus, nacionalinė politika nustato tik pagrindines kryptis ir gaires. L. Shoup (2011) teigia, kad bendrosios kryptys orientuotos į šalies gyventojų poreikius geriausiai atitinkančios infrastruktūros kūrimą, efektyviai panaudojant ribotus finansinius išteklius, taip pat į transporto saugos ir saugumo didinimą, į oro taršos mažinimą bei į esamos transporto infrastruktūros gerinimą ir būklės palaikymą. Taip pat didelis dėmesys skiriamas vienodo transporto paslaugų kokybės lygio užtikrinimui visose vietovėse (pvz. miesto ir kaimo).
Kinija	Kinijos nacionalinė transporto politika orientuota į bendrą transporto sistemos plėtrą, infrastruktūros planavimą tarp provincijų. Pasak H. Pan (2011), provincijos, dėl jų skirtingo išsivystymo lygio, turi vietinius tikslus. Spūsčių šalinimas, klimato kaitos mažinimas, oro taršos mažinimas, viešojo transporto gerinimas miestuose, automobilizacijos mažinimas, transporto koridorių kūrimas yra pagrindiniai tikslai, kuriuos bandoma pasiekti formuojant transporto politiką.
Indija	Indijoje prioritetas skiriamas ekonomikos augimą skatinančių transporto rūšių plėtrai (pvz. investicijos į tarptautinius jūrų uostus, oro uostus, geležinkelio linijas pervežti žaliavoms ir naudingosioms iškasenoms). Indijos nacionalinis transporto plėtros politikos komitetas (2014) pateikia informaciją, kad Indijos administraciniai vienetai turi savo atskirus tikslus priklausomai nuo išsivystymo lygio – pvz. regionas gali kelti tikslą sukurti kelių, pravažiuojamų visus metus tinklą arba gerinti traukinių punktualumą ir privažiuojamųjų linijų iš priemiesčių į miesto centrą kūrimą. Bendros Indijos transporto politikos kryptys yra: investicijų į transporto infrastruktūrą skatinimas, transporto infrastruktūros sektoriuje dirbančių žmoniškųjų išteklių kompetencijų ugdymo skatinimas, viešojo transporto kokybės ir prieinamumo gerinimas, privataus kapitalo pritraukimo finansuoti transporto infrastruktūros projektus skatinimas, esamos infrastruktūros kokybės ir saugumo gerinimas, energijos suvartojimo transporto sektoriuje efektyvumo didinimas.
Afrikos šalys	Afrikoje esančiose 39 (iš 54) šalyse transporto politika formuojama padedant tarptautinėms organizacijoms (Jungtinėms tautoms, Pasaulio Bankui, Europos Komisijai bei kitoms šalims iš ES). Afrikos tvaraus transporto forume (2014) teigta, kad žemynas itin atsilieka nuo kitų pagal transporto infrastruktūros rodiklius, pagrindinis iššūkis yra transporto infrastruktūros kūrimas išlaikant tvarumo principus, kuomet kitos šalys susiduria su iššūkiu kaip pagerinti esamas transporto infrastruktūras, kad šios būtų labiau tvarios. Bendroji transporto politika numato apytiksles gaires ir kryptis, tokias kaip: transporto infrastruktūros administravimo efektyvumo didinimas ir finansavimo pritraukimas, finansiškai prieinamų transporto paslaugų plėtra, transporto plėtra mažinti skurdui (pvz. užtikrinti kaimo vietovių gyventojams galimybę pasiekti darbo vietas), transporto infrastruktūros kūrimas ekonomikos augimui paskatinti, tarptautinių prekybos koridorių kūrimas.

Šaltinis: Sudaryta autoriaus

Analizuojant transporto politikos formavimo krypties skirtumus globaliu mastu, išryškėja tam tikros būdingos tendencijos išvystytose ekonomikos šalių bei besivystančios ekonomikos šalių transporto politikos formavime. Išsivysčiusios ekonomikos šalyse transporto politikos formavime prioritetai skiriami esamos transporto infrastruktūros palaikymui ir gerinimui, kokybiškų transporto paslaugų prieinamumo didinimui, spūsčių mažinimui bei materialiujų srautų pralaidumo didinimui. Besivystančios ekonomikos šalyse transporto politikos formavime prioritetai teikiami transporto infrastruktūros, kuri yra tuose regionuose, kur aktyvi pramonė, išgaunamos žaliavos, gerinimui. Taip pat iš

dalies sprendžiami iššūkiai, kaip suvienodinti transporto paslaugų lygį skirtingo išsivystymo šalies regionuose, sumažinti taršą ir spūstis miestuose. Formuojant transporto politiką ypatingai aktualus tampa kaimo vietovių prijungimo prie transporto sistemos klausimas. Neišsivysčiusios šalys prioritetą teikia transporto infrastruktūros, reikalingos ekonomikos augimo plėtrai gerinimui bei kaimiškųjų vietovių prijungimui prie transporto sistemos. Taip pat deklaruojami siekiai kurti infrastruktūrą laikantis tvarios plėtros principų.

Ekonominės integracijos procesai mažiausiai atsispindi labiausiai išsivysčiusiose šalyse kaip Kanada ir JAV, kadangi integracijai reikalingi sprendimai buvo priimti vystymosi etape, o dabartine politika labiau šalinamos spragos ir tobulinama integracija. Kadangi transporto sektorius šiose šalyse yra pakankamai išvystytas, atskiros valstijos dažniausiai autonomiškai priima sprendimus. Didesnis dėmesys ekonominei integracijai yra skiriamas Kinijoje ir Indijoje, kadangi atskiri regionai yra išsivystę netolygiai, ekonominės integracijos procesai tik prasideda, todėl transporto infrastruktūros kūrimas ir regionų jungimas įgauna didesnę prasmę.

Integracijos procesai labiausiai atsispindi tuose regionuose, kur didesnę galią turi tam tikros ekonominės bendrijos. Pažymėtina, kad Afrikos žemyne yra bandoma kurti bendrą transporto sistemą, t.y. siekti skirtingų regionų integralumo ir nuoseklaus vystymosi. To labiausiai siekia ES ir Jungtinės Tautos, bandydamos pritaikyti jau išbandytus metodus.

Ekonomikos integracijos procesai identifikuoti ir ES transporto politikoje. Skirtingai nei JAV, Kinija ar kiti nagrinėti teritoriniai vienetai, ES yra sudaryta iš savarankiškų valstybių, anksčiau turėjusių individualią politiką ir savarankiškas ekonomikas, kurių nesiejo jokia centrinė valdžia. Šiuo atžvilgiu ES galėtų būti panaši į Afriką, tačiau Afrikoje integracijos procesai dar tik prasideda, todėl nėra tikslinga nagrinėti Afrikos, kaip efektyvios ekonominės integracijos, pavyzdį. Bendros transporto politikos suformavimas, Europos ekonominės bendrijos kūrimosi laikotarpiu, buvo įvardintas viena iš būtinų sąlygų įgyvendinti pagrindinį ES pirmtakės iškeltą tikslą – laisvą žmonių, prekių, paslaugų ir kapitalo judėjimą visų šalių narių mastu arba „keturių laisves“. J. Tīrvienė (2009) teigia, kad esminiai ES transporto politikos prioritetai buvo nurodyti Lisabonos strategijoje, kurią priėmusios šalys narės įsipareigojo priversti reformuoti nacionalinius transporto sektorius, tuo pačiu glaudžiau integruoti ekonomiškai. Dėl prisiimtų įsipareigojimų, valstybės turėjo minėtoje Bendrijos strategijoje nustatytus tikslus perkelti į nacionalinį lygmenį. Tačiau, koku būdu siekti įgyvendinti iškeltus prioritetus, šalys narės apsispręsti galėjo pačios.

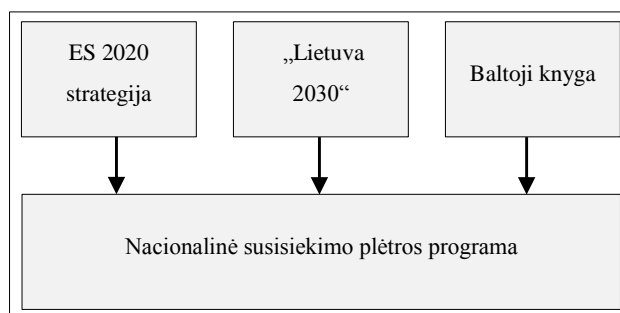
Dabartinėje ES 2020 strategijoje yra nustatyti transporto prioritetai, kuriuose daugiausiai dėmesio teikiama energijos vartojimo efektyvumo didinimui transporto sektoriuje, viešojo transporto sistemų modernizavimui, inovacijų ir intelektinių transporto sistemų taikymui, viešųjų logistikos centrų tinklo formavimui ir integravimui į regioninius transporto tinklus. 2011 m. Baltojoje knygoje transporto prioritetai taip pat apima ekologiško transporto skatinimą, intelektinių sistemų diegimą, daugiarašio vežimo skatinimą ir kt. aspektus. ES transporto dokumentuose didelis dėmesys skiriamas ir transeuropiniams koridoriams, kurie padeda sujungi ES nares į bendrą transporto tinklą. Taigi formuojama ES transporto politika yra orientuota į visų valstybių narių darnų transporto plėtojimą, bendro transporto tinklo kūrimą. Ekonominės integracijos sąlygomis, ES transporto politikos kryptingas formavimas įgauna didelę svarbą, kadangi pagrindinės politikos kryptys atsispindi ir šalių narių transporto politikoje ir transporto sektoriaus plėtojime.

Atlikus skirtinguose pasaulio regionuose taikomos transporto politikos analizę pastebėtina tendencija, kad ekonominės integracijos procesai labiausiai įžvelgiami, kai transporto politiką formuoja tam tikros savanoriškai sukurtos bendrijos. Tuomet transporto sektorius tampa priemone kurti bendrajai rinkai, o transporto politikos formavimas nustato pagrindines raidos gaires šalims, kurios suinteresuotos ekonomine integracija.

Europos Sąjungos transporto politikos integravimas į Lietuvos transporto politiką

Kai 2000 m. buvo patvirtinta Lisabonos strategija ir 2001 m. parengta Baltoji knyga „Europos transporto politika: laikas apsispręsti“, Lietuva tęsė aktyvų transporto sektoriaus integravimo procesą į europinę erdvę bei bendrąją rinką, siekiant laisvo Lietuvos piliečių, prekių, paslaugų bei kapitalo judėjimo užtikrinimo bendrijos mastu. Lietuvos Respublikai 2004 m. įstojus į ES, šalis kartu su kitomis naujosiomis valstybėmis narėmis įsipareigojo siekti esminio, Romos sutartyje iškelto, tikslo – laisvo asmenų, paslaugų, prekių ir kapitalo judėjimo Bendrijos mastu užtikrinimo. Lietuvos transporto sektorius turėjo tiesiogiai prisidėti įgyvendinant minėtą tikslą bei integruotis į europinę erdvę, sėkmingai prisitaikant prie ES transporto politikos siekių ir efektyviai tenkinant valstybės viešojo bei privataus sektorių poreikius. Lietuvos transporto sektorius, įstojus į ES, tapo neatskiriama Europos transporto sistemos dalimi, veikiančia pagal bendrus dėsnius, reikalavimus ir įstatymus. 2004 m. buvo priimta Ilgalaikė Lietuvos transporto sistemos plėtros strategija iki 2025 metų, kuria nustatyti tikslai – eismo saugumo didinimas, aplinkosaugos gerinimas, infrastruktūros plėtra, žalingo transporto poveikio mažinimas buvo identiški ES transporto politikos tikslams.

Dabartiniai transporto politikos tikslai ir uždaviniai suformuluoti Nacionalinėje susisiekimo plėtros 2014-2022 m. programoje (toliau – NSPP). NSPP siekiama subalansuotos transporto infrastruktūros ir vežimų paslaugų plėtros per tarptautinės reikšmės koridorius integruojantis į Europos transporto tinklą ir transportavimo paslaugų (ypatingą dėmesį skiriant tranzitui) rinką. Prioritetas teikiamas pažangių technologijų ir inovacijų transporto plėtrai, eismo saugos didinimui, darniam judumui, energijos vartojimo efektyvumo didinimui. 1 paveiksle pateikta NSPP rengimo schema.



I pav. Pagrindiniai dokumentai, kuriais remtasi rengiant NSPP
Šaltinis: Sudaryta autoriaus

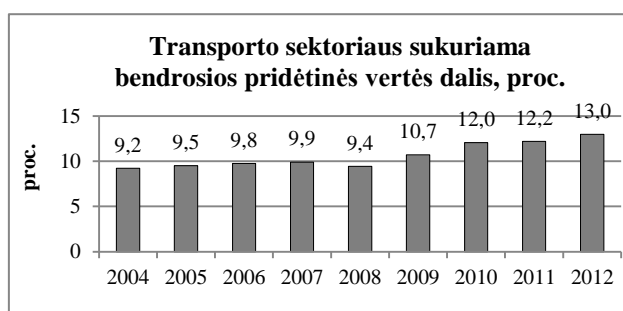
NSPP parengta vadovaujantis nacionaliniais dokumentais – Lietuvos pažangos strategija „Lietuva 2030“¹ ir kt. bei ES dokumentais – ES ekonomikos augimo strategija „Europa 2020“, 2011 m. baltąja knyga „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“² ir kitais dokumentais³.

Taigi Lietuvos ir ES transporto politikos tikslai sutampa, nes Lietuva, integruodamasi į Europos transporto rinką, priėmė ir perkėlė į nacionalinius strateginius dokumentus bendrąsias ES transporto politikos gaires.

Lietuvos transporto sektoriaus ekonominės reikšmės kaita ekonominės integracijos sąlygomis

2004 m. Lietuvai tapus ES nare, įvyko prekybos sąlygų pasikeitimai, atsivėrė didesnės galimybės judėti darbo jėgai ir kapitalui. ES ekonominės integracijos analizei gali būti taikomi įvairūs modeliai (Mortensen et al. 2000). Išskiriami bendrosios pusiausvyros, makroekonometriniai, sektoriniai ir užsienio prekybos modeliai. Šiame straipsnyje nagrinėjama Lietuvos integracijos į ES nauda sektoriniu modeliu, t.y. nagrinėjant naudą transporto sektoriui, toliau pateikti atliktos statistinės analizės rezultatai. Statistinėje analizėje analizuoti rodikliai, kurie geriausiai atspindi transporto sektoriaus ekonominę reikšmę.

Lietuvai perėmus ES transporto politikos prioritetus ir tikslus bei nacionaliniam kelių transporto sektoriui prisitaikius prie reikalavimų, grindžiamų Bendrijos teisiniais dokumentais, susidarė tinkamos sąlygos užtikrinti laisvą Lietuvos piliečių, prekių, paslaugų ir kapitalo judėjimą bendrijos mastu. Pažymėtina, kad didelį postūmį transporto sektoriui suteikė ES teikiama finansinė parama. 2004–2006 m. buvo pirmasis ES finansinės paramos panaudojimo laikotarpis, kurio metu parama Lietuvos transporto sektoriui buvo teikiama pagal priemonę „Transporto infrastruktūros prieinamumo ir paslaugų kokybės gerinimas“, transporto sektoriui teko apie 1,5 mlrd. Lt. 2007–2013 m. Lietuvos transporto sektoriui modernizuoti ir plėtoti skirta apie 5,4 mlrd. Lt ES struktūrinės paramos lėšų. Šios lėšos buvo skirstomos į dvi veiksmų programas: „Ekonomikos augimo“ ir „Sanglaudos skatinimo“. Panaudojant šias investicijas pagerinta Lietuvos kelių ir geležinkelių infrastruktūra, modernizuoti jūrų ir oro uostai, didžiuosiuose šalies miestuose buvo diegiamas ekologiškas viešasis transportas. Apskaičiuota, kad vienas litas, investuotas į transporto sektorių, generuoja 3,5 lito grąžą⁴.



2 pav. Transporto sektoriaus sukuriama bendrosios pridėtinės vertės dalis, proc.

Šaltinis: Lietuvos statistikos departamento informacija

¹ Patvirtinta Lietuvos Respublikos Seimo 2012 m. gegužės 15 d. nutarimu Nr. XI-2015 (Žin., 2012, Nr. 61-3050)

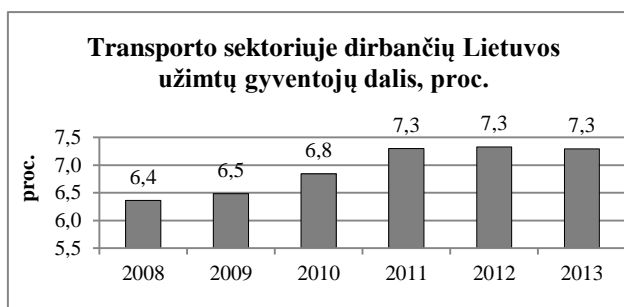
² (KOM (2011) 144)

³ 2009 m. Europos Komisijos komunikatu „Darnusis ateities transportas. Siekis sukurti integruotą, technologiškai pažangią ir vartotojams patogią transporto sistemą“, 2007 m. žaliąja knyga „Nauja mobilumo mieste kultūra“.

⁴ LR susisiekimo ministerijos informacija

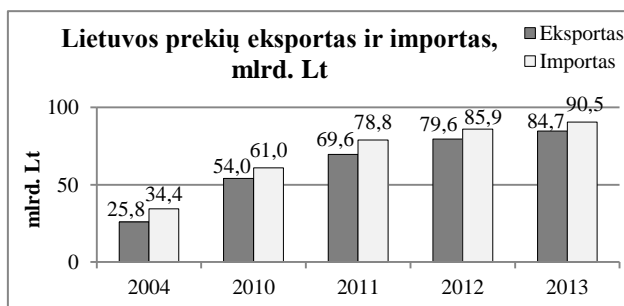
Kadangi Lietuva yra geografinėje kryžkelėje, išplėta transporto infrastruktūra yra ypač svarbus veiksnys ekonominiam šalies augimui. Viena pirmųjų studijų, kurioje vertinamas ES finansinės paramos poveikis Lietuvos ekonomikai, yra Lietuvos integracijos į ES pasekmių analizė (2002). Šioje analizėje teigiama, kad integracija į ES yra naudinga Lietuvai – dėl jos BVP galėtų padidėti 1,14 procentinio punkto per metus. Pažymėtina, kad integracija į ES ženkliai padėjo plėtotis transporto sektoriui. 2012 m. lyginant su 2004 m., transporto sektoriaus sukuriama bendrosios pridėtinės vertės dalis išaugo beveik 4 procentiniais punktais ir 2012 m. pasiekė 13 proc. sukuriama bendrosios pridėtinės vertės (žr. 2 paveikslą).

Transporto vaidmuo Lietuvos ekonomikoje išskirtinis – jo sukuriama šalies BVP dalis sudaro apie 13 proc. šalies vidaus produkto, tačiau transporto sektoriuje dirba tik apie 7,3 proc. visų Lietuvos užimtų gyventojų (žr. 3 paveikslą). Tai reiškia, kad transporto sektorius pasižymi ypatingu produktyvumu, kadangi 7,3 proc. užimtųjų sukuria beveik 13 proc. bendros pridėtinės vertės. Didžiausi rodiklių reikšmių pokyčiai pastebimi 2008-2012 m. laikotarpiu – transporto sektoriaus sukuriama pridėtinės vertės dalis padidėjo 3,5 procentinio punkto, transporto sektoriuje dirbančiųjų dalis padidėjo 1 procentiniu punktu. Transporto sektoriaus produktyvumo po 2008 m. ženklų padidėjimą lėmė tai, jog 2009 m. įvykusi finansinė krizė vertė šalies transporto įmones siekti dar efektyvesnio veiklos vykdymo. Transporto sektoriaus reikšmės didėjimui turėjo ir 2007-2013 m. ES struktūrinės paramos transporto sektoriui teikimas, kadangi į šį sektorių buvo investuota apie 5,4 mlrd. Lt.

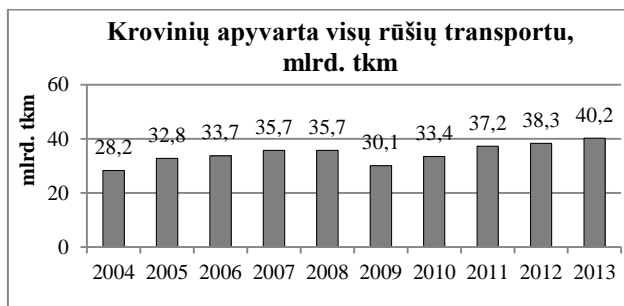


3 pav. Transporto sektoriuje dirbančių Lietuvos užimtų gyventojų dalis, proc.
Šaltinis: Lietuvos statistikos departamento informacija

2004 m. atsivėrus laisvo asmenų, paslaugų, prekių ir kapitalo judėjimo Bendrijos mastu galimybėms, aktyvesne tapo užsienio prekyba. Nuo 2004 m. iki 2013 m. Lietuvos prekių eksportas padidėjo 3,3 karto, importas – 2,6 karto (žr. 4 paveikslą). 2013 m. eksportas buvo beveik 54 mlrd. Lt didesnis nei 2004 m., importas – 56 mlrd. Lt. Didėjant prekių importui ir eksportui, transporto sektorius turėjo užtikrinti reikiamą prekių judėjimą.



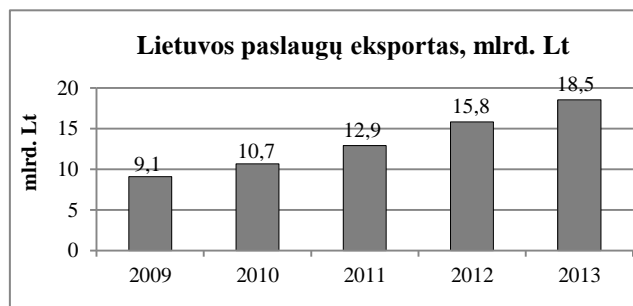
4 pav. Eksportas ir importas, mlrd. Lt
Šaltinis: Lietuvos statistikos departamento informacija



5 pav. Krovinių apyvarta visų rūšių transportu, mlrd. tkm
Šaltinis: Lietuvos statistikos departamento informacija

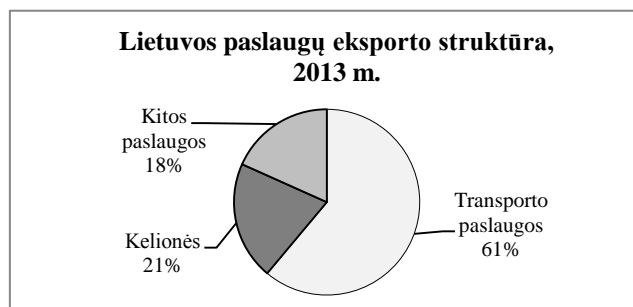
Transporto sektoriui tekusi didesnė apkrova atsispindi krovinių apyvartos visų rūšių transportu rodiklio reikšmių kaitoje. Krovinių apyvarta visų rūšių transportu nuo 2004 m. iki 2013 m. išaugo apie 30 proc., t.y. apie 12000 mln. tonkilometrų per metus (žr. 5 paveikslą).

Ekonominės integracijos sąlygomis, nuolat didėjo tiek Lietuvos prekių, tiek paslaugų eksportas (žr. 6 paveikslą). Pavyzdžiui nuo 2009 m. iki 2013 m. paslaugų eksportas padidėjo dvigubai. 2013 m. Lietuvos paslaugų eksportas sudarė 18,5 mlrd. Lt. Paslaugų eksporto didėjimą lėmė ne tik auganti šalies ekonomika, bet ir stiprėjantis transporto sektorius.



6 pav. Lietuvos paslaugų eksportas, mlrd. Lt
Šaltinis: Lietuvos banko informacija

Pažymėtina, kad transporto paslaugos 2013 m. sudarė 61 proc. viso Lietuvos paslaugų eksporto (žr. 7 paveikslą). Tai reiškia, kad Lietuvos vežėjų teikiamos paslaugos sudaro daugiau nei pusę visos Lietuvos eksportuojamų paslaugų. Taigi transporto sektorius per metus eksportuoja paslaugų už 11 mlrd. Lt.



7 pav. Lietuvos paslaugų eksporto struktūra, 2013 m.
Šaltinis: Lietuvos banko informacija

Nagrinėjant Lietuvos transporto sektoriaus ekonominės reikšmės kaitą ekonominės integracijos sąlygomis matyti, kad Lietuvos transporto sektorius intensyviai stiprėja nuo pat šalies įstojimo į ES. Gerėjant bendrai šalies situacijai transporto vaidmuo tampa ypač svarbus, kadangi jis padeda pasinaudoti ekonominės integracijos suteiktomis laisvo asmenų, paslaugų, prekių ir kapitalo judėjimo Bendrijos mastu galimybėmis, dėl didėjančios sukuriamos pridėtinės vertės padeda augti visai šalies ekonomikai.

Išvados

Integracija yra procesas, kai pavieniai autonomiškai socialiniai junginiai plėtoja tarpusavio sąryšius, o tai dažniausiai vyksta dėl ekonominių priežasčių. Ekonominės integracijos siekiamybė – rinka, kurioje prekės, paslaugos, kapitalas ir žmonės galėtų judėti be jokių apribojimų.

Ekonominės integracijos procesai dažniausiai identifikuojami, kai transporto politiką formuoja tam tikros savanoriškai sukurtos bendrijos. Tuomet transporto sektorius tampa priemone kurti bendrajai rinkai, o transporto politikos formavimas nustato pagrindines raidos gaires šalims, kurios suinteresuotos ekonomine integracija.

Vykstant integracijos procesams bendro ekonominio darinio nuostatos įgyvendinamos perkeliant jas į šalių narių nacionalinę politiką pagal atitinkamus sektorius, pvz. transporto. Tuomet nacionaliniai strateginiai dokumentai rengiami atsižvelgiant į bendrijos išskirtus bendruosius tikslus ir prioritetus.

ES transporto politika Lietuvos transporto sektoriui turi teisinį ir ekonominį poveikį. Teisinis poveikis įtvirtinamas per Bendrijos teisės dokumentus, reglamentuojančius transporto sistemos infrastruktūros standartus, techninius reikalavimus, ilgalaikės plėtros gaires. Ekonominis poveikis daromas per ES teisinius dokumentus, reguliuojančius transporto sistemos ir ją apimančio sektoriaus veiklą, bei per paramos fondus.

Lietuvai integravusis į ES atsivėrė bendra ekonominė rinka, todėl transporto sektoriaus svarba šalies ekonominei raidai išaugo, tai atsispindi transporto sektoriaus ekonominiuose rodikliuose.

Literatūra

1. Africa Sustainable Transport Forum (ASTF). 2014 [interaktyvus] [žiūrėta 2014 m. spalio 4 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.ssatp.org>>.
2. Bomberg, E., Stubb, A. 2003. The European Union: How does it Work. Oxford University press.
3. Ekonominė Europos Sąjungos integracija. 2010 [interaktyvus] [žiūrėta 2014 m. gruodžio 28 d.]. Prieiga per internetą: <<http://eic.lrs.lt/index.php?528242484>>.
4. ES komisijos informacija. 2014 [interaktyvus] [žiūrėta 2014 m. gruodžio 28 d.]. Prieiga per internetą: <http://ec.europa.eu/economy_finance/euro/emu/index.htm>.
5. Hanzl, S., Meschik, M., Sammer, G. 2001. Politikos formavimas ir įgyvendinimas. Transporto studijų institutas, University for Bodenkultur, Viena.
6. Implementing Sustainable Urban Travel Policies in China. 2011 [interaktyvus] [žiūrėta 2014 m. spalio 4 d.]. Prieiga per internetą: <[Implementing Sustainable Urban Travel Policies in China](#)>.
7. India National Transport Development Policy Committee. 2014 [interaktyvus] [žiūrėta 2014 m. spalio 4 d.]. Prieiga per internetą: <<http://planningcommission.nic.in/reports/genrep/>>.
8. Jaržemskis, V., Jakubauskas, G., Mačiulis, A. 2012. Transporto politikos pagrindai. Vilnius: Technika, 2010 p.
9. Junevičius A. 1999. Europos Sąjunga: istoriniai, politiniai, teisiniai aspektai. Kaunas: Technologija, 8 p.
10. Maniakas K. 2002. Europeizacijos sąvoka ir jos vieta Europos integracijos teorijose. Politologija, Nr.4 (28).
11. Mortensen, J., Richter, S. 2000. Measurement of Costs and Benefits of Accession to the EU for Selected Countries in Central and Eastern Europe. WIIW Research Report 263. Vienna: Vienna Institute for International Economic Studies.
12. Navickas V. 2003. Europos Sąjungos rinkų ypatumai. Kaunas: Technologija, 5 p.
13. Tirvienė J. 2009. ES Sanglaudos politikos poveikis naujai valstybei narei, Kaunas, 56 p.
14. Transportation and Infrastructure Policy in Canada. 2014 [interaktyvus] [žiūrėta 2014 m. spalio 4 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.conferenceboard.ca/networks/cti/policy.aspx>>.
15. Transportation for America. 2011 [interaktyvus] [žiūrėta 2014 m. spalio 4 d.]. Prieiga per internetą: <<http://t4america.org/docs/Transportation%20101.pdf>>.
16. Vilpišauskas, R. 2002. Lietuvos integracijos į Europos Sąjungą pasekmių analizė.
17. Vitkus G. 2002. Europos Sąjunga: enciklopedinis žinynas. Vilnius: Eugrimas, 158 p.

IMPACT OF EUROPEAN UNION'S ECONOMIC INTEGRATION ON LITHUANIAN TRANSPORT SECTOR

Vaidotas VINCKAS, Borisas MELNIKAS

Abstract. Purpose of the research paper is to evaluate impact on transport sector of Lithuania due to economic integration into European Union. Analysis is based on results of literature review, comparative analysis of sectorial transport policy, evaluation of policy integration and analysis of statistic data. Analysis revealed direct impact of integration on transport sector, giving it crucial role creating common market for mobility of services, goods and people. Analysis also concluded that effect of integration is usually evaluated using economic indicators, without distinguishing specific sectors. The paper concludes that due to importance of transport sector for Lithuanian economy, transport policy should be developed in a manner that ensures fluent further economic integration and correlation with European Union goals.

Keywords: economic integration, impact of economic integration, transport sector, transport policy, transport policy differences, economic importance of the transport