



## LIETUVOS RESPUBLIKOS VALSTYBĖS KONTROLĖ

### VALSTYBINIO AUDITO ATASKAITA VIDAUS VANDENS KELIŲ EKSPLOATACIJOS IR PRIEŽIŪROS VERTINIMAS

2009 m. gegužės 15 d. Nr. VA-P2-20-10-9  
Vilnius

Auditas atliktas, vykdant  
Valstybės kontrolės 2-ojo audito departamento direktorės Zitos Valatkienės  
2008-07-02 pavedimą Nr. P2-20-10

Auditą atliko valstybinių auditorių grupė:  
Antanas Aliulis (grupės vadovas)  
Bronius Kurkutis  
Mindaugas Valančius

Auditas pradėtas 2008-07-02  
Auditas baigtas 2009-05-15

Su valstybinio audito ataskaita galima susipažinti  
Valstybės kontrolės interneto puslapyje  
adresu [www.vkontrole.lt](http://www.vkontrole.lt)

# SANTRAUKA

Audito tikslas – nustatyti, kaip vykdoma vidaus vandens kelių ir infrastruktūros plėtra ir eksploatacija, ar efektyviai vystoma vidaus vandens kelių rinka, laivynas, kuriamos darbo vietos, formuojami įgūdžiai ir įvaizdis. Pasiūlyti priemones vidaus vandens kelių transportui tobulinti.

Audito metu nustatėme, kad lig šiol nėra parengta Vidaus vandens kelių vystymo strategija ir (arba) Lietuvos Respublikos vidaus vandens transporto plėtros iki 2025 metų programa, numatyta Ilgalaikėje (iki 2025 m.) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategijoje<sup>1</sup>. Tai sukelia susitarimų su kitomis valstybėmis sudarymo neaiškumus ir stabdo laivyno ir infrastruktūros vystymą, nes neįmanoma nustatyti ir pagrįsti keleivių ir krovinių srautų, neaišku kiek ir kokių laivų reikia, kokia infrastruktūra reikalinga ir kuriose vietose, tuo pačiu neaišku kokios bus vidaus vandens kelių ir laivų charakteristikos.

Bendras vidaus vandens kelių ilgis 2004–2008 m. nesikeitė – buvo 902,3 km, šiuo laikotarpiu nesikeitė ir kelių, kuriuose užtikrinami pastovūs garantiniai matmenys, ilgis, nedaug pailgėjo keliai, kuriuose ženklinamas farvateris – tik apie 13 proc., apie 39 proc. pailgėjo keliai su šviečiančiais navigaciniais ženklais. Lietuvos Respublikoje nėra kiekybinės ir kokybinės vidaus vandens kelių plėtros, o tik palaikoma ir šiek tiek gerinama jų būklė, neišvystyta vidaus vandens transportui reikalinga infrastruktūra (nepakanka keleivinių ir krovinių uostų, nėra degalinių laivams), nepriimti sprendimai dėl integracijos į Europos vidaus vandens kelius, dėl vandens kelių charakteristikų (gylių) ir dėl jungties prie Kauno HE.

Lietuvos Respublikoje nesukurta vidaus vandens kelių finansavimo sistema, nes nenustatytos rinkliavos ar kitokie atsiskaitymo už vidaus vandens kelių naudojimą būdai. Todėl apie 99,2 proc. vidaus vandens kelių plėtros, eksploatacijos priežiūros ir plėtros darbų finansuojama Lietuvos Respublikos biudžeto ir ES lėšomis ir tik apie 0,8 proc. (iš 63,8 mln. Lt) vidaus vandens kelių plėtros, eksploatacijos ir priežiūros darbų 2005–2008 m. finansuojama VĮ Vidaus vandens kelių direkcijos lėšomis.

2005–2007 m. krovinių, pervežamų vidaus vandens keliais, apyvarta išaugo 40 proc., keleivių – apie 10 proc., o išlaidos vidaus vandens kelių plėtrai, eksploatacijai ir priežiūrai išaugo 3,5 karto, investicijos – 11,6 karto. Nors žymesnės investicijos į vidaus vandens kelius ir infrastruktūrą pradėtos prieš kelis metus, neatitikimas tarp pervežimų apimčių ir lėšų, skiriamų vidaus vandens keliams, augimo rodo, kad pastarųjų kelerių metų investicijos į infrastruktūrą dar nedavė efekto t. y. dar nėra keleivių ir krovinių padidėjimo, todėl galima šių lėšų neefektyvaus panaudojimo rizika.

<sup>1</sup> Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2005-06-23 nutarimas Nr. 692 „Dėl ilgalaikės (iki 2025 metų) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategijos patvirtinimo“.

Lietuvos vidaus vandens laivų skaičius 2005–2008 m. išaugo 32,2 proc., tačiau daugiausia buvo registruojama pramoginių laivų, o keleivinis ir krovinis laivynas atnaujinamas ir vystomas lėtai. Atlikdami auditą nustatėme, kad VĮ Vidaus vandens kelių direkcija, galėjo efektyviau naudoti keleivinius laivus, pastaraisiais metais pastatytas Kauno ir Uostadvario keleivines prieplaukas, ir Uostadvario gyvenamas patalpas.

Valstybinis turizmo departamentas prie Ūkio ministerijos (toliau – departamentas), vykdydamas PHARE projektą „Nemuno turistinės trasos pilotinis infrastruktūros išvystymas“ įrengė 6 stacionarias ir 12 mobilių prieplaukų. Projekto vykdymui panaudota beveik 11 mln. Lt iš jų: 1,8 mln. Lietuvos Respublikos Valstybės biudžeto lėšų ir 9,2 mln. Lt ES lėšų. Iš vienuolikos projekte dalyvavusių savivaldybių tik Druskininkų savivaldybė yra nustačiusi prieplaukų naudojimo tvarką, kitos savivaldybės dar neapsisprendė dėl prieplaukų panaudojimo būdų ir nenustatė prieplaukų naudojimo tvarkos ir tarifų. Daugumai savivaldybių nėra aiškios funkcijos susijusios su vidaus vandens kelių infrastruktūros eksploatavimu. Taigi yra rizika, kad savivaldybės dar negreitai pradės tinkamai naudoti pastatytas prieplaukas ir kitą infrastruktūrą.

Audito ataskaitoje pateikėme rekomendacijas, kurios sudarys prielaidas išplėsti vidaus vandens kelių transporto rinką, pagerinti vidaus vandens kelių eksploatavimą ar priežiūrą, vidaus vandens kelių infrastruktūros, laivyno ir kito turto panaudojimą. Susisiekimo ministerija ir VĮ Vidaus vandens kelių direkcija pateiktoms rekomendacijoms įgyvendinti parengė priemonių planus.