



CENTRINĖ PROJEKTŲ VALDYMO AGENTŪRA

DNR PLANO VEIKSMO

„VILNIAUS FILIALO NAUJOJO TERMINALO STATYBA SU BŪTINĄJĄ ĮRANGA IR ATVYKIMO TERMINALO REKONSTRUKCIJA; KAUNO FILIALO TERMINALO PLĖTRA SU BŪTINĄJĄ ĮRANGA; PALANGOS FILIALO KILIMO TŪPIMO TAKO REKONSTRUKCIJA“

ĮGYVENDINAMO

LIETUVOS RESPUBLIKOS MINISTERIJOS IR VEIKSMO PLĖTOTOJO – VĮ LIETUVOS ORO UOSTAI

VERTINIMO IŠVADA

I DALIS

VEIKSMO/PROJEKTO ATITIKIMO BENDRIEMS REIKALAVIMAMS VERTINIMAS

NR.	REIKALAVIMAS	VERTINIMAS
1.1.	Veiksmas įtrauktas į Ateities ekonomikos DNR planą	Taip
1.2.	Veiksmu siekiama kiekybinių rezultatų, kuriais prisidedama prie Ateities ekonomikos DNR plano tikslų siekimo	Taip
1.3.	Veiksmas atitinka horizontaliuosius (darnaus vystymosi bei moterų ir vyrų lygybės ir nediskriminavimo) principus	Taip
1.4.	Veiksmo įgyvendinimas dera su Europos Sąjungos konkurencijos politikos nuostatomis	Ne
1.5.	Veiksmo projektų atrankos būdas yra tinkamai pagrįstas	Netaikoma

1.6.	Veiksmo plėtotojas ir partneris (-iai) organizaciniu požiūriu yra pajėgūs ir turi kompetencijų tinkamai ir laiku įgyvendinti Veiksmą	Netaikoma.
1.7.	Veiksmo veiklos vykdomos Europos Sąjungos valstybėje narėje, o sukurta nauda išimtinai atitenka Lietuvos Respublikai	Taip
<p>CPVA išvada: veiksmas atitinka bendruosius reikalavimus, išskyrus suderinamumą su Europos Sąjungos konkurencijos politikos nuostatomis.</p> <p>Veiksmo įgyvendinimas nėra suderintas su Europos Sąjungos konkurencijos politikos nuostatomis:</p> <p>Vilniaus oro uostas (VNO) ir Kauno oro uostas (KUN) netenkina 2014 m. birželio 17 d. Komisijos Reglamente (ES) Nr. 651/2014, kuriuo tam tikrų kategorijų pagalba skelbiama suderinama su vidaus rinka taikant Sutarties 107 ir 108 straipsnius (BBIR) nustatytų sąlygų, todėl apie teikiamą pagalbą turi būti pranešama Europos Komisijai.</p> <p>Yra didelė rizika, kad EK Vilniaus oro uostui nepatvirtins, arba patvirtins labai mažą valstybės pagalbos intensyvumą (iki 25 %), Kauno oro uostui (KUN) iki 50 %. Palangos oro uostas(PLQ) iš esmės galėtų tenkinti BBIR keliamus reikalavimus (papildomai pagrindžius keleivių srauto prognozes), todėl pagalba galėtų būti teikiama taikant iki 75 proc. pagalbos intensyvumą.</p> <p>Siūloma, sprendimą dėl veiksmo finansavimo priimti tik tuomet, kai bus išspręsti šie suderinamumo su ES konkurencijos politikos nuostatomis klausimai, kurie turės lemiamą įtaką numatomų investicijų dydžiui.</p> <p>Siekiant užtikrinti, kad sprendžiant šiuos klausimus (sprendimas gali užtrukti ilgiau nei 6 mėn.) veiksmo įgyvendinimas nebūtų stabdomas, rekomenduojama apsvarstyti galimybę veiksmo įgyvendinimą finansuoti nuosavomis LTOU lėšomis, tačiau prisiimant riziką, kad veiksmo finansavimo intensyvumas gali iš esmės keistis.</p>		

II DALIS VEIKSMO/PROJEKTO TURINIO VERTINIMAS

NR.	REIKALAVIMAS	VERTINIMAS
1.1.	Numatoma Veiksmo įgyvendinimo pradžia	2020-08-01
1.2.	Numatomi Veiksmo įgyvendinimo terminai	Taip su išlyga
1.3.	Pasirinktas tinkamas Veiksmo ataskaitinis laikotarpis	Taip
1.4.	Apibrėžta sprendžiama problema, jos priežastys	Taip
1.5.	Numatomos Veiksmo tikslinės grupės ir (ar) naudos gavėjai	Taip
1.6.	Numatomos Veiksmo remiamos veiklos (sektoriai)	Taip

CPVA išvada

1. Projekto vykdymo trukmė ilgesnė nei numatyta DNR plane ir papildomai vertinant numatomą viešųjų pirkimų įvykdymo bei sudarytų viešųjų pirkimų sutarčių vykdymo riziką (visų oro uostų numatytoms veikloms įgyvendinti), dalis veiklų nebus įgyvendintos laiku ir nustatyta apimtimi iki 2021 m. gruodžio 31 d.
2. Pažymėtina, kad vertinant veiklų įgyvendinimo laiku pagrįstumą, reikšminga dalis veiksmo koncepcijoje suplanuotų investicijų (20,46 mln. EUR iš 86,5 mln. EUR) yra suplanuotos 2022 m. Pasivertinus rizikoms vertinama, kad veiklų įgyvendinimas reikšmingai vėluotų ir suplanuotų investicijų 2022 m. ir vėlesniais metais dydis ženkliai didėtų.
3. Veiksmu sprendžiama problema apibrėžta aiškiai, tačiau nėra faktine situacija pagrįstas keleivių srautų didėjimas. Todėl nėra pagrįstos planuojamos investicijos, skirtos padidinti Vilniaus ir Kauno oro uostų keleivių terminalų pralaidumą, bei Palangos oro uoste įdiegti skrydžių saugą užtikrinančius sprendinius. Atsižvelgiant į tai, kad nėra pakankamai pagrįstas keleivių srautų didėjimas, yra abejotinas Veiksmo projektais siekiamos deklaruojamos ekonominės naudos realistiškumas.

**III DALIS
VEIKSMO/ PROJEKTO FINANSINIS IR EKONOMINIS VERTINIMAS**

Finansiniai duomenys (realios vertės)	
	Finansinio srauto vertė, EUR
1. Išlaidos	86,49 mln. Eur be PVM (IP skaičiuoklėse 82,63 mln. Eur be PVM, kadangi nebuvo vertintas įrangos įsigijimas (2,9 mln. Eur. be PVM.)
1.1. Investicijos	Vilniaus oro uosto investicijos yra grindžiamos 2020-08-01 planuojama sudaryti rangos sutartimi naujojo terminalo T4 ir transporto priegų sutarkymui (sutarties vertė – 27 mln. Eur be PVM). Kauno ir Palangos oro uostų investicijos yra grindžiamos parengtais techniniais projektais, kuriems yra gautos ekspertizės išvados. Palangos oro uosto rekonstrukcijos darbams yra gautas ir statybos leidimas. Investicijų dydis grindžiamas turimomis sutartimis, techninių projektų skaičiavimais, atliekant lygiaverčių rinkoje esančių įrangos tiekėjų analizę. Vertintojai pirminių investicijas pagrindžiančių dokumentų nevertino.
1.2. Reinvesticijos	Analizuojamu Veiksmo laikotarpiu reinvesticijos nenumatomos, nes veiksmo rengėjas nurodo, jog tikėtina, kad bus pakankama nuolatos investuoti į Lietuvos oro uostų turto palaikymą ir priežiūrą. Atsižvelgiant į tai, kad ataskaitinis laikotarpis apima iki 2045 m, tai vertintina, kaip nepagrįsta prielaida.

1.3. Veiklos išlaidos ¹	Prielaidos nėra pakankamai ir aiškiai detalizuotos. Atkreiptinas dėmesys į tai, kad Vilniaus oro uosto IP veiklos sąnaudos nėra detalizuotos ir yra išreikštos kaip „Kitos išlaidos“ ir nėra aišku kas jas sudaro. Būtų tikslinga aiškiai jas įvardinti ir detalizuoti IP (pvz. numatyti darbo užmokesčio, šildymo ir kt. išlaidas).
2. Investicijų likutinė vertė	Vilniaus oro uostui (17 550 000 Eur), Kauno oro uostui (4 687 500 Eur), Palangos oro uostui - kadangi turtas nusidėvės per analizuojamą laikotarpį, tad likutinė vertė nėra skaičiuojama.
3. Veiklos pajamos²	Nurodytos paslaugų suteikimo pajamos (Vilniaus ir Kauno oro uostuose), kadangi numatomi keleivių srautų pokyčiai po projekto įgyvendinimo. Vilniaus oro uosto projekte yra gaunamos grynosios pajamos. Kauno oro uosto projekto grynosios pajamos yra apskaičiuotos neigiamos. Palangos oro uosto projekte pajamų nenurodyta. Prielaidos nėra pakankamai ir aiškiai detalizuotos.
CPVA išvada	
Investiciniuose projektuose nėra pakankamai išanalizuotas COVID 19 viruso sukeltas ilgalaikis poveikis Lietuvos oro transporto srautų mažėjimui. Nepateikta išsamios analizės ir atsižvelgimo į pasaulines tendencijas pvz. IATA pateiktas vertinimas https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/coronavirus-updated-impact-assessment/ iš kurio matyti, kad poveikis yra ženkliai didesnis nei SARS atveju. Investiciniuose projektuose nėra pagrįstos ir po-pandeminio laikotarpio keleivių prognozės. Nėra aišku kuo pagrįstos keleivių augumo prielaidos iki 2045 m. (nei pagal avialinijas, nei pagal naujų ar esamų skrydžių keleivių srautus, ar pan.). Keleivių srautų prognozės turi esminės įtakos vertinant šių investicinių projektų ekonominį atsiperkamumą. Taip pat nėra pateikta informacijos apie svarstymus dėl naujo oro uosto statybos. Esant neapibrėžtai informacijai dėl naujo oro uosto, investiciniuose projektuose papildomai turėtų būti vertinami du scenarijai: su nauju oro uostu ir be naujo oro uosto.	

IP arba VK finansinė, socialinė-ekonominė nauda		
4. Finansiniai rodikliai³	<i>FGDV investicijoms⁴</i>	<i>FNIS⁵</i>
	VNO (-35 180 700 Eur be PVM)	VNO - 0,32
	KUN (- 9 473 152 Eur be PVM)	KUN - 0,18
	PLQ (-33 628 231 Eur be PVM)	PLQ – 0,00
5. Išorinio socialinio ekonominio poveikio (naudos / žalos) apskaičiavimas		
6. Ekonominiai rodikliai	<i>EGDV⁶</i>	<i>ENIS⁷</i>

¹ Nurodoma bendra ir vidutinė metinė suma.

² Nurodoma bendra ir vidutinė metinė suma.

³ Nurodoma tik tais atvejais, kai kartu su VK yra teikiamas IP.

⁴ Finansinė grynoji dabartinė vertė (FGDV) – būsimų Veiksmo/Projekto pajamų ir (investicijų ir veiklos) išlaidų skirtumo dabartinė vertė

⁵ Finansinės naudos ir išlaidų santykis (FNIS) – būsimų Veiksmo/Projekto pajamų ir veiklos išlaidų grynujų dabartinių verčių santykis.

⁶ Ekonominė grynoji dabartinė vertė (EGDV) – būsimų Veiksmo/Projekto socialinės ekonominės naudos ir patiriamų išlaidų dabartinė vertė.

⁷ Ekonominės naudos ir išlaidų santykis (ENIS) – būsimos Veiksmo/Projekto socialinės ekonominės naudos išlaidų dabartinių verčių santykis.

	VNO -(5 536 699 Eur be PVM) KUN- (8 578 386 Eur be PVM) PLQ - (21 860 481 Eur be PVM)	VNO -1,12 KUN- 1,82 PLQ – 1,77
CPVA išvada		
<ol style="list-style-type: none"> 1. Palangos oro uosto investicijų projekte sukuriamą socialinę ekonominę naudą skaičiuojama atsižvelgiant į papildomo laiko sąnaudas keleiviams skrendant ne iš Palangos oro uosto, bet iš Kauno oro uosto –0,5 val. Daroma prielaida, jog į Palangos oro uostą atvykstama nebūtinai iš Klaipėdos rajono, todėl nevertintas pilnas laiko atstumas tarp Palangos ir Kauno oro uostų. Būtų tikslinga pagrįsti kaip buvo nustatyta ši prielaida (0,5 val. papildomo laiko sąnaudos). 2. Taip pat pažymėtina, kad visuose investicijų projektuose nėra pateikta informacija apie esamus ir būsimus krovinių srautus. Atsižvelgiant į tai vertinama, kad yra nepagrįstos prielaidos dėl keleivių srautų didėjimo, taip pat pažymėtina, kad krovinių srautų nepakankamas įvertinimas reikšmingai įtakotų deklaruojamą veiksmo ekonominę naudą. 3. Vilniaus ir Kauno oro uostų atvejais nėra pagrįsta kaip paskaičiuoti laiko sutaupymai. Nepateiktas pagrindimas, kaip buvo nustatyta, kad dėl investicijų keleiviai sutaupo tam tikrą minučių skaičių. 4. Skaičiuojant ekonominę naudą nebuvo įvertinti kai kurie oro uosto veiklai aktualūs naudos ir žalos elementai, pavyzdžiui nebuvo įvertintas triukšmo taršos padidėjimas dėl padidėjusių keleivių srautų, taip pat poveikis su oro uostu susijusiems verslams ir kitiems ekonomikos dalyviams (pvz. per pridėtinės vertės augimą). 5. FGDV investicijoms rodiklis yra neigiamas, o tai reiškia, kad investicijos – finansiškai neatsiperkančios, nes projektas pajamų negeneruoja ir yra tinkama finansuoti valstybės lėšomis. 6. Atkreiptinas dėmesys, kad Vilniaus oro uosto IP ENIS rodiklis tik nežymiai viršija 1 (1,12), Kauno IP – 1,82, Palangos IP -1,77. Nepagrįstos prielaidos dėl keleivių srautų didėjimo, krovinių srautų nepakankamas įvertinimas, kitų naudos ir žalos komponentų įvertinimas gali reikšmingai įtakoti veiksmo ekonominę naudą. IP projekte vertinant naudą ir žalą turi būti taikomi ne tik tipiniai transporto sektoriaus naudos komponentai, bet ir kiti komponentai, kurie aktualūs konkrečiu atveju. 		

IV DALIS VEIKSMO/PROJEKTO FINANSAVIMAS IR FINANSINIS TVARUMAS

Nr.	Tikėtinas poveikis	
1.	Veiksmo/Projekto finansavimo suma investicijoms	86 490 000 Eur be PVM (IP skaičiuoklėse - 82,63 mln. Eur be PVM, kadangi nebuvo vertintas įrangos įsigijimas (2,9 mln. Eur. be PVM.)
2.	Veiksmo/Projekto rezultato palaikymui reikalinga metinė lėšų suma	Vilniaus oro uosto atveju veiklos pajamų pokytis dėl investicijų viršija veiklos išlaidas dėl investicijų.

		Kauno oro uosto atveju vidutinės metinės grynosios išlaidos sudaro 20 509 EUR. Palangos oro uosto atveju vidutinės metinės grynosios išlaidos sudaro 783 433 EUR.
3.	Numatomas rezultato palaikymo finansavimo šaltinis	Veiksmo plėtotojas įsipareigoja padengti visas susijusias palaikymo ar atnaujinimo išlaidas po projekto įgyvendinimo.
4.	Įvertintas Veiksmo/Projekto poveikis viešiesiems finansams	Įvertintas Veiksmo poveikis viešiesiems finansams ataskaitiniu laikotarpiu (iki 2045 m.): VNO - 41 654 819 Eur. KUN – 11 852 224 Eur. PLQ – 43 542 400 Eur.
5.	Egzistuojantys apribojimai, rizikos	Valstybės pagalbos derinimas su EK. COVID-19 neigiamas poveikis aviacijai ir keleivių srautų prognozių neapibrėžtumas.
<p>CPVA išvada: Veiksmo įgyvendinimas (visų trijų investicinių projektų) per ataskaitinį laikotarpį iki 2045 m. reikalauja 97 049 443 EUR viešųjų lėšų. Į šią apimtį įeina investicijos ir LTOU lėšos skirtos infrastruktūros išlaikymui.</p> <p>Nėra įvertinta reinvesticijų apimtis, kuri padidintų viešųjų finansų poreikį.</p>		

Vertinimą atlikusių administruojančiosios institucijos darbuotojų ir ekspertų vardas, pavardė, parašas

1. Linda Kreimerytė

2. Edvinas Bulevičius