



## **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)

# TURINYS

<b>Santrauka</b>	<b>3</b>
<b>Ižanga</b>	<b>5</b>
<b>Audito apimtis ir procesas</b>	<b>6</b>
<b>Audito rezultatai</b>	<b>10</b>
<b>1. Lietuvos Respublikoje neparengta Vidaus vandens kelių vystymo strategija ir (arba) Lietuvos Respublikos vidaus vandenų transporto plėtros iki 2025 metų programa</b>	<b>10</b>
<b>2. Lietuvos Respublikoje nepakankamai vystomos Europos Bendrijų Komisijos numatytos pagrindinės strateginės politikos kryptys – laivynas, rinka ir infrastruktūra gali apriboti krovinių ir keleivių srautus</b>	<b>12</b>
2.1. Lėtai atnaujinamas laivynas	12
2.2. Nepakankama rinkos plėtra	13
2.3. Lėtai kuriama vidaus vandens kelių infrastruktūra	15
<b>3. Vidaus vandens kelių plėtros, priežiūros ir eksploatavimo finansavimo šaltiniai ir jų struktūra</b>	<b>17</b>
<b>4. VĮ Vidaus vandens kelių direkcijos lėšų ir turto panaudojimo efektyvumas</b>	<b>20</b>
4.1. Susisiekimo vidaus vandens keliais programos vykdymas	20
4.2. VĮ Vidaus vandens kelių direkcijos turto panaudojimas	21
4.3. VĮ Vidaus vandens kelių direkcijos laivų panaudojimas	24
<b>5. Mobilųjų ir stacionariųjų prieplaukų panaudojimas savivaldybėse</b>	<b>25</b>
<b>Išvados ir rekomendacijos</b>	<b>27</b>
<b>Priedai</b>	<b>29</b>

## 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.

## IŽANGA

Europos Sąjungos ir Europos Bendrijos konsoliduotose steigimo sutartyse (70–80 str.)<sup>2</sup> numatyta, kad Sutarties tikslų siekiama įgyvendinant bendrą transporto politiką.

Europos Bendrijų Komisija 2006 m. sausio 17 d. komunikate (toliau – komunikatas) nustatė, kad Europos krovinių transporto sistemą reikia tobulinti<sup>3</sup> ir pažymėjo, kad transporto pajėgumo trūkumai, spūstys ir vėlavimai neigiamai veikia ekonominį konkurencingumą, kenkia aplinkai ir gyvenimo kokybei. Todėl ES siekia pereiti prie mažiau energijos naudojančių, švaresnių ir saugesnių transporto rūšių ir vidaus vandens kelių transportui skiria vis daugiau dėmesio, laikydama jį vis svarbesniu, siekiant minėtų tikslų.

Komisija nurodė, kad reikia imtis konkrečių veiksmų, naudojant laivybos vidaus vandens keliais rinkos galimybes ir didinant laivybos patrauklumą naudotojams. Kadangi laivyba vidaus vandens keliais dažnai naudojama kaip tarpvalstybinė transporto rūšis, turi būti imamasi veiksmų tiek nacionaliniu, tiek Europos Bendrijos lygiu. Komisija pateikė integruotą veiksmų programą, kviesdama valstybes nares aktyviai dalyvauti įgyvendinant jos tikslus.

Komisijos Baltojoje knygoje „Europos transporto politika iki 2010 m.: laikas spręsti“ pateikiami uždaviniai, kuriais siekiama užtikrinti konkurencingumą ir tvarų mobilumą. Lisabonos strategijoje ir 2001 m. Geteborge vykusiame Europos Vadovų Tarybos susitikime „Dėl darnaus vystymosi strategijos“ numatyta siekti ekonominio augimo ir kurti naujas darbo vietas.

Europos Bendrijų Komisija tikisi, kad augant užsienio prekybai ir ES plečiantis Vidurio ir Rytų Europoje, krovinių transporto apimtys iki 2015 m. išaugs trečdaliu, o tai gali sukelti papildomas spūstis ir taršą. Komisijos nuomone, vidaus vandens transporto tarša yra 2,5 karto mažesnė nei automobilių transporto, o saugumas tiek pat kartų didesnis. Komisija mano, kad vidaus vandens transportas ir trumpųjų nuotolių laivyba, kartu su geležinkeliu, gali padėti išlaikyti tvarią transporto sistemą, kaip rekomenduojama Baltojoje knygoje. Todėl Europos Komisija siekia remti ir stiprinti konkurencingą vidaus vandens kelių transportą, pirmiausia stiprinant jo integravimą į transporto sistemas, apimančias įvairias transporto rūšis.

Tradiciškai Europoje vidaus vandens keliais dideliais atstumais gabenami nesupakuoti kroviniai. Per pastaruosius du dešimtmečius vidaus vandens keliais buvo pradėta sėkmingai naudotis naujose rinkose, kur metinis augimas siekė dviženklį skaičių. Tai, kad šia laivyba jau naudojamosi ir gabenant įvairaus pobūdžio krovinius trumpais, atstumais, atveria galimybes

<sup>2</sup> Europos Sąjungos ir Europos Bendrijos konsoliduotos steigimo sutartys, 1992-02-07 2002/C 325/01.

<sup>3</sup> 2006 m. sausio 17 d. Europos Bendrijų Komisijos komunikatas „Dėl vidaus vandens kelių transporto skatinimo, įgyvendinant „NAIADES“ – Europos integruotą veiksmų programą, skirtą vidaus vandens kelių transportui“.

naujiems krovinių paskirstymo sprendimams, atitinkantiems modernios logistikos reikalavimus (1 pavyzdys).

### 1 Pavyzdys

Kai kuriuose pagrindinių Europos valstybių jūrų uostų rajonuose laivyba vidaus vandens keliais jau apima 40 proc. viso transporto. 1997–2004 m. krovinių gabenimo vidaus vandens keliais apimtys Belgijoje išaugo daugiau kaip 50 proc., o Prancūzijoje – daugiau kaip 35 proc. Šiuo metu naudojama apie 12,5 tūkst. laivų, kurių pakrovimo galia atitinka 440 tūkst. sunkvežimių.

Europoje dar nepanaudojamos didžiulės vidaus vandens transporto galimybės. Pvz., šiuo metu panaudojama tik 10 proc. Dunojaus pajėgumo, tai sudaro 6 proc. viso transporto, o Jungtinėse Amerikos Valstijose vien laivyba Misisipės upe sudaro 12 proc. viso transporto<sup>4</sup>.

Minėtame 2006 m. sausio 17 d. Europos Bendrijų Komisijos komunikate numatyta plėtoti penkias pagrindines strateginės politikos sritis: rinką, laivyną, darbo vietas ir įgūdžius, įvaizdį ir infrastruktūrą, skirti joms pakankamai dėmesio ir lėšų.

Lietuvoje transporto sistemų tobulinimo ir plėtros, integravimosi į ES transporto sistemas klausimai yra aktualūs ir dažnai tampa valstybės institucijų, formuojančių ir įgyvendinančių valstybės politiką šioje srityje, bei visuomenės, transporto kompanijų ar spaudos diskusijų tema. Vidaus vandens kelių transportas pasaulyje ir Europoje yra svarbi transporto sritis, kurios plėtra sudaro prielaidas tvariai transporto sistemos plėtrai.

Lietuvos Respublikos valstybės kontrolė, įvertinusi transporto sistemų plėtros svarbą ir galimą vidaus vandens kelių vystymo įtaką šalies ūkiui ir transporto sistemai, 2008 metų valstybinio audito programoje numatė atlikti Vidaus vandens kelių eksploatacijos ir priežiūros vertinimo auditą.

## AUDITO APIMTIS IR PROCESAS

**Audito objektas** – Vidaus vandens kelių eksploatacijos ir priežiūros vertinimas.

### **Audito subjektai**

Valdant, eksploatuojant ir naudojant Lietuvos vidaus vandens kelius dalyvauja: Susisiekimo ministerija, VĮ Vidaus vandens kelių direkcija, Valstybinė vidaus vandens laivybos inspekcija, apskritys ir savivaldybės, į kurių teritorijas patenka vidaus vandens kelių ruožai, ir įmonės, kurios naudojami vidaus vandens keliais, Lietuvos saugios laivybos administracija ir Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija (1 pav.).

<sup>4</sup> Europos Bendrijų Komisijos 2006-01-17 komunikatas „Dėl vidaus vandens kelių transporto skatinimo, įgyvendinant „NAIADES“ – Europos integruotą veiksmų programą, skirtą vidaus vandens kelių transportui“.

1 pav. Vidaus vandens kelių naudojimo, priežiūros ir eksploatavimo dalyviai



Šaltinis – Valstybės kontrolė

Pasirinkome pagrindinius audito subjektus:

- Lietuvos Respublikos susisiekimo ministeriją, organizuojančią vidaus vandens transporto valstybinį valdymą, formuojančią vandens transporto politiką ir strategiją, vidaus vandens kelių

integraciją į Europos vandens transporto sistemą, koordinuojančią vandens transporto infrastruktūros plėtrą.

▪ VĮ Vidaus vandens kelių direkciją (toliau – Direkcija), atliekančią Lietuvos Respublikos vidaus vandens kelių priežiūrą ir užtikrinančią vidaus vandens kelių kokybinius parametrus bei pagal sutartį 6S-76 Nr. 1F-19<sup>5</sup> vykdančią Susisiekimo vidaus vandens keliais užtikrinimo programą.

**Audito tikslas** – nustatyti, kaip vykdoma vidaus vandens kelių ir infrastruktūros plėtra ir eksploatacija, ar efektyviai plėtojama vidaus vandens kelių rinka, laivynas, kuriamos darbo vietos, formuojami įgūdžiai ir įvaizdis. Pasiūlyti priemones su darnia transporto plėtra ir atmosferos taršos mažinimu susijusiai vidaus vandens kelių transporto sistemai tobulinti.

#### **Vertinimo kriterijai:**

- 2005–2008 m. vidaus vandens keliais pervežtų keleivių ir krovinių dalis bendroje keleivių ir krovinių apyvartoje ir jos kitimas;
- Vidaus vandens laivyno būklės pasikeitimas;
- Lėšų, skiriamų vidaus vandens keliams, struktūra ir jos kitimas;
- Lėšų, skiriamų vidaus vandens keliams, kiekio ir struktūros santykis su lėšų, skiriamų automobilių keliams ir geležinkeliams, kiekiu ir struktūra;
- Lėšų, skiriamų vidaus vandens keliams, santykis su keleivių ir krovinių srautais.

#### **Audito procesas**

Audituojamas laikotarpis 2006–2007 metai. Tendencijų ir pokyčių analizei naudojome 2004–2008 metų duomenis.

Audito metu susipažinome su Europos Sąjungos ir Lietuvos Respublikos teisės aktais, nustatančiais Europos vidaus vandens kelių naudojimo ir plėtros taisykles, reglamentuojančias vidaus vandens kelių naudojimą, jų vystymo strategiją ir tikslus (1 priedas). Nagrinėjome VĮ Vidaus vandens kelių direkcijos ir AB „Smiltynės perkėla“ vykdomą Susisiekimo vidaus vandens keliais užtikrinimo programą, VĮ Vidaus vandens kelių direkcijos užsakymu parengtą galimybių studiją „Kompleksinis vidaus vandens kelio Nemuno upe ir Kuršių mariomis Klaipėda–Kaunas sutvarkymas pritaikant krovinei ir keleivinei laivybai“.

Susipažinome su Susisiekimo ministerijos, šios ministerijos Vandens transporto departamento, VĮ Vidaus vandens kelių direkcijos, Valstybinės vidaus vandenų laivybos inspekcijos

<sup>5</sup> 2008-02-29 Valstybės biudžeto lėšų, skirtų programos „Susisiekimo vidaus vandens keliais užtikrinimas“ vykdymui, naudojimo sutartis 6S-76 Nr. 1F-19.



įstatais (nuostatais), šių institucijų veiklos ataskaitomis, VĮ Vidaus vandens kelių direkcijos 2006–2007 metų ūkinės finansinės veiklos ataskaitomis ir kitais dokumentais.

Norėdami išsiaiškinti krovinių ir keleivių srautus, taip pat institucijų, dalyvaujančių eksploatuojant ir plėtojant vidaus vandens kelius, bendradarbiavimo, veiksmų derinimo ar vidaus vandens kelių finansavimo problemas, pateikėme klausimynus: Statistikos departamentui prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės, Valstybiniam turizmo departamentui prie Ūkio ministerijos, Valstybinei vidaus vandenių laivybos inspekcijai ir AB „Smiltynės perkėla“.

Valstybinis turizmo departamentas, vykdydamas PHARE lėšomis finansuotą projektą „Nemuno turistinės trasos pilotinis infrastruktūros išvystymas“, 2007 m. pastatė 6 stacionarias ir 12 mobilių prieklaukų, todėl apklausėme apskričių viršininko administracijas ir savivaldybes, kokios yra prieklaukų panaudojimo galimybės, kaip derinami veiksmai, plečiant laivybą vidaus vandens keliais. Alytaus, Kauno, Klaipėdos, Tauragės, Utenos ir Vilniaus apskričių viršininko administracijas pasirinkome todėl, kad jų teritorijose yra naudojami arba perspektyviniai vidaus vandens keliai, o Panevėžio apskrities viršininko administraciją – dėl Nevėžio upės – anksčiau naudoto vidaus vandens kelio. Birštono, Druskininkų, Kauno miesto ir rajono, Klaipėdos miesto ir rajono, Jurbarko rajono, Neringos, Pagėgių, Tauragės rajono, Šakių rajono, Šilutės rajono, Vilniaus miesto ir rajono savivaldybes pasirinkome dėl jų teritorijose esančių vidaus vandens kelių ir infrastruktūros.

Audito įrodymus rinkome, taikydami skaičiavimo, tikrinimo, apklausų ir analitines procedūras.

Atlikdami šį auditą darėme prielaidą, kad visi auditui pateikti dokumentai yra išsamūs ir galutiniai, o dokumentų kopijos tiksliai atitinka originalus.

# AUDITO REZULTATAI

## 1. Lietuvos Respublikoje neparengta Vidaus vandens kelių vystymo strategija ir (arba) Lietuvos Respublikos vidaus vandenu transporto plėtros iki 2025 metų programa

Audito metu nustatėme, kad lig šiol nėra parengta Vidaus vandens kelių vystymo strategija ir (arba) Lietuvos Respublikos vidaus vandenu transporto plėtros iki 2025 metų programa, numatyta Ilgalaikėje (iki 2025 m.) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategijoje<sup>6</sup>.

### Pastebėjimas

Lietuvos Respublikos Seimas 2002 m. spalio 10 d. nustatė, kad VĮ Vidaus vandens kelių direkcija turi strateginę reikšmę nacionaliniam saugumui<sup>7</sup>.

Anksčiau minėtoje Ilgalaikėje (iki 2025 m.) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategijoje nėra numatytos institucijos, atsakingos už strategijoje numatytų vidaus vandens kelių priemonių įgyvendinimą. Strategijos priede numatytos institucijos, atsakingos tik už priemonę „Kompleksinė vidaus vandenu kelio Nemuno upe ir Kuršių mariomis plėtra, uostų, prieplaukų modernizavimas“.

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija pripažįsta, kad Lietuvos Respublikos vidaus vandenu transporto plėtros iki 2025 metų programa nepatvirtinta. O Ilgalaikės Lietuvos transporto sistemos plėtros strategijos kai kurios priemonės yra neaktualios ir nevykdomos. Todėl, vykdant Ministro Pirmininko 2009-01-13 pavedimą Nr. 10-193, šią strategiją numatoma atnaujinti 2009 m. Susisiekimo ministerija taip pat nurodė, kad pastaraisiais metais beveik nevykdomi keleivių ir krovinių vežimai vidaus vandens keliais, o pramoginių laivų skaičius didėja, todėl ministerija mato perspektyvas tik plečiant pramoginę ir turistinę laivybą. Tuo tarpu Direkcija keleivinei laivybai, maršrutuose Kaunas – Nida ar Kaunas – Jurbarkas – Klaipėda, naudoja tris keleivinius laivus. 2004 m. vasarą Direkcijos laivas „Deima“ kas savaitę plaukiojo maršrutu Kaunas–Nida. Šiuo metu Direkcijos keleiviniai laivai naudojami mažai (plačiau – 4.3. poskyryje).

Kai vidaus vandens keliai vystomi neturint aiškios strategijos ir prioritetų, gali būti nesuderinami institucijų veiksmai, lėtai atnaujinamas laivynas ir infrastruktūra, o panaudotos lėšos gali neduoti ilgalaikio efekto.

<sup>6</sup> Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2005-06-23 nutarimas Nr. 692 „Dėl ilgalaikės (iki 2025 metų) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategijos patvirtinimo“.

<sup>7</sup> Lietuvos Respublikos strateginę reikšmę nacionaliniam saugumui turinčių įmonių ir įrenginių bei kitų nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbių įmonių įstatymas, 2002-10-10 Nr. IX-1132.

Analizuodami Ilgalaikėje (iki 2025 metų) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategijoje numatytų priemonių vykdymą nustatėme, kad jos nevykdomos arba vykdomos iš dalies (2 priedas).

Priemonių, turėjusių didžiausią įtaką vidaus vandens kelių transporto vystymui, nevykdymo arba dalinio nevykdymo pasekmes apibendrinome 1 lentelėje.

**1 lentelė. Priemonės, turėjusios didžiausią įtaką vandens kelių eksploatavimui ir priežiūrai**

Eil. Nr.	Priemonės pavadinimas	Priemonės vykdymas	Priemonės nevykdymo pasekmės
1.	61.13. Priemonė – Parengti Lietuvos Respublikos vidaus vandenų transporto plėtros iki 2025 metų programą.	Neįvykdyta.	Nenustatyti vidaus vandens kelių plėtros prioritetai. Todėl neaišku, kokie keliai bus plečiami, kokios turėtų būti šių kelių charakteristikos. Neįmanoma nustatyti galimų keleivių ir krovinių srautų, pagrįsti laivų ir infrastruktūros poreikio. Nepriimti sprendimai dėl garantinių gylių tarp Kauno–Jurbarko – 1,2 m ar 1,5 m ir dėl Kauno hidroelektrinės laivybos šliuzo statybos. Neaiškios institucijų funkcijos ir atsakomybė. Nėra dokumento, kuris numatytų apskričių viršininko administracijų ir savivaldybių funkcijas, atsakomybę bei jų veiksmų koregavimo ir derinimo tvarką.
2.	Stiprinti vandens transporto teisinę bazę, siekiant atnaujinti ir plėtoti jūrų bei vidaus vandenų laivynus.	Vykdoma iš dalies. Tačiau nėra strategijos.	
3.	61.12. Parengti Lietuvos vidaus vandenų kelių plėtros galimybių, integruojant Lietuvos vidaus vandenų kelius į Europos vidaus vandenų kelių sistemą, studiją.	Nepriimti sprendimai dėl integracijos krypties pasirinkimo. Nėra susitarimo su Lenkijos Respublika. Rusijos Federacija Vyriausybė 2009-04-22 patvirtino parengtą susitarimą <sup>8</sup> . Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2007-10-17 patvirtintas susitarimas su Baltarusijos Respublika „Dėl laivybos vidaus vandenų keliais“ įsigaliojo 2008-08-20 <sup>9</sup> .	Neaiškūs vidaus vandens kelių, laivyno ir infrastruktūros vystymo prioritetai ir kryptys. Neįrengti perėjimo punktai: Nemuno upėje Sovetsko upių uoste, Kaliningrade ir Rybačij gyvenvietėje. Susitarta dėl vienodų sąlygų laivybai vidaus vandens keliais ir netrukdymo jai. Tačiau neaptartos vidaus vandens kelių vystymo perspektyvos ir integravimosi į kitų šalių kelius būdai.
4.	62.10. Užtikrinti tarptautinės reikšmės vidaus vandens kelių (AGN) IV klasės standartus atitinkančio ruožo Nemuno upe iki Kauno veikimą, rekonstruoti esamus vidaus vandenų uostus: padidinti garantinį gylį ruože Jurbarkas–Kaunas, rekonstruoti esamą ir statyti naują krovinių krantinę Kauno mieste.	Nepriimti galutiniai sprendimai dėl garantinių gylių padidinimo. Rengiamasi Kauno krovinio uosto statybai.	Stabdo laivyno plėtrą, neaišku, kokiais laivais bus galima plaukioti Nemuno upe ir kokia infrastruktūra turi būti statoma.

Šaltinis – Valstybės kontrolė

<sup>8</sup> Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2008-08-20 nutarimas Nr. 801 „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės ir Rusijos Federacijos Vyriausybės susitarimo „Dėl laivybos Kuršių mariose bei Lietuvos Respublikos ir Rusijos Federacijos Kaliningrado srities vandenų keliais“ patvirtinimo“.

<sup>9</sup> Lietuvos Respublikos užsienio reikalų ministerijos 2008-06-07 pranešimas „Dėl tarptautinės sutarties įsigaliojimo“.

Dėl priemonių, nurodytų 1 lentelėje, nevykdymo arba dalinio vykdymo:

- kyla Vidaus vandens kelių vystymo prioritetų nebuvimo ar neaiškumo problemų;
- atsiranda neaiškumų dėl susitarimų su kitomis valstybėmis sudarymo;
- stabdoma laivyno ir infrastruktūros plėtra, nes neaišku, kokios bus vidaus vandens kelių charakteristikos, kokie reikalingi laivai, kokia infrastruktūra ir kuriose vietose reikalinga.

Nesant vidaus vandens kelių, laivyno ir infrastruktūros ir plėtros prioritetų ir krypčių, užtrunka susitarimų su kitomis valstybėmis sudarymas, laivyno ir infrastruktūros vystymas.

## 2. Lietuvos Respublikoje nepakankamai vystomos Europos Bendrijų Komisijos numatytos pagrindinės strateginės politikos kryptys – laivynas, rinka ir infrastruktūra gali apriboti krovinių ir keleivių srautus

### 2.1. Lėtai atnaujinamas laivynas

Europos Bendrijų Komisija nustatė, kad laivynas ir jo vystymas yra viena iš pagrindinių vidaus vandens vystymo politikos krypčių.<sup>10</sup>

2007 m. duomenimis, dauguma laivų Lietuvoje naudojami ilgą laiką (3 priedas, 3 lentelė):

- 9,1 proc. laivų – iki 8 metų,
- 7,5 proc. laivų – 9–18 metų,
- 83,4 proc. laivų – nuo 19 iki 59 metų.

#### Pastebėjimas

22,5 proc. automobilių eksploatavimo laikas buvo nuo 2 iki 5 metų, 14,6 proc. – 5–10 metų, likusių 62,9 proc. – didesnis negu 10 metų.

6,5 proc. geležinkelių riedmenų eksploatavimo laikas buvo 5–14 metų, 57,2 proc. – 15–29 metai, likusių 36,3 proc. – 30 ir daugiau metų (3 priedas).

Siekdami nustatyti laivyno atnaujinimo tendencijas analizavome Lietuvos vidaus vandens laivyno registro duomenis apie laivų registraciją ir jų atnaujinimą 2005–2008 m. (3 priedas, 1 lentelė):

- 2005-12-31 įregistruoti 42 987 laivai,
- 2008-12-31 įregistruota 56 840 laivų, iš jų 56 744 pramoginiai laivai.

Lietuvoje 2009-02-18 buvo 73 keleiviniai laivai ir 23 kroviniai, iš jų įregistruoti:

- 2005 m. – 11 keleivinių ir 2 kroviniai,

<sup>10</sup> Europos Bendrijų Komisijos 2006-01-17 komunikatas „Dėl vidaus vandens kelių transporto skatinimo, įgyvendinant „NAIADES“ – Europos integruotą veiksmų programą, skirtą vidaus vandens kelių transportui“.

- 2006 m. – 8 keleiviniai ir 1 krovininis,
- 2007 m. – 8 keleiviniai ir 1 krovininis,
- 2008 m. – 9 keleiviniai ir 2 krovininiai.

Bendras laivų skaičius 2005–2008 m. išaugo 32,2 proc., o 2005–2008 m. kasmet papildomai buvo įregistruojama nuo 5 iki 10 proc. keleivinių laivų ir nuo 2 iki 9 proc. krovinių laivų. Todėl būtų galima daryti prielaidą, kad vidaus vandens laivynas Lietuvoje vystomas ir atnaujinamas gana sparčiai, tačiau išanalizavę duomenis apie laivų statybos metus nustatėme, kad trys keleiviniai laivai yra pastatyti 2004 m., penki – 2006 m. ir tik po vieną – 2005, 2007 ir 2008 m., o naujausias krovininis laivas pastatytas tik 1998 m.

Pažymėtina, kad 3 iš 11-os 2004–2008 m. laikotarpiu pastatytų keleivinių laivų įsigijo AB „Smiltynės perkėla“, kuri perveža apie 98 proc. visų vandens keliams tenkančių keleivių ir apie 85 proc. krovinių. Šiuo maršrutu keleivių ir krovinių srautas padidėjo daugiausia (išsamiau – 2.2., 2.3. poskyriuose ir 3 skyriuje).

Analizuodami laivų plaukiojimo maršrutus nustatėme, kad vidaus vandens keliu Kaunas–Klaipėda arba Kaunas – Nida 2008 m. plaukiojo (3 priedas):

- 4 krovininiai laivai maršrutu Kaunas – Jurbarkas – Klaipėda,
- 1 keleivinis laivas maršrutu Kaunas – Raudondvaris,
- 2 keleiviniai laivai maršrutu Kaunas – Nida,
- 1 keleivinis laivas maršrutu Kaunas – Vilkija,
- 12 keleivinių laivų Nemuno deltoje ir Kuršių mariomis.

Lietuvos vidaus vandens laivų skaičius 2005–2008 m. išaugo 32,2 proc., tačiau daugiausia buvo registruojama pramoginių laivų, o keleivinis ir krovininis laivynas atnaujinamas ir vystomas lėtai.

Mažai naudojamas vidaus vandens kelias Kaunas–Klaipėda arba Kaunas–Nida, 2008 m. juo plaukiojo tik 16 keleivinių (iš jų 12 – Nemuno deltoje ir Kuršių mariose, 4 – maršrutu Kaunas–Raudondvaris) ir 4 krovininiai laivai, o daugiausiai krovinių ir keleivių pervežama Smiltynės perkėloje.

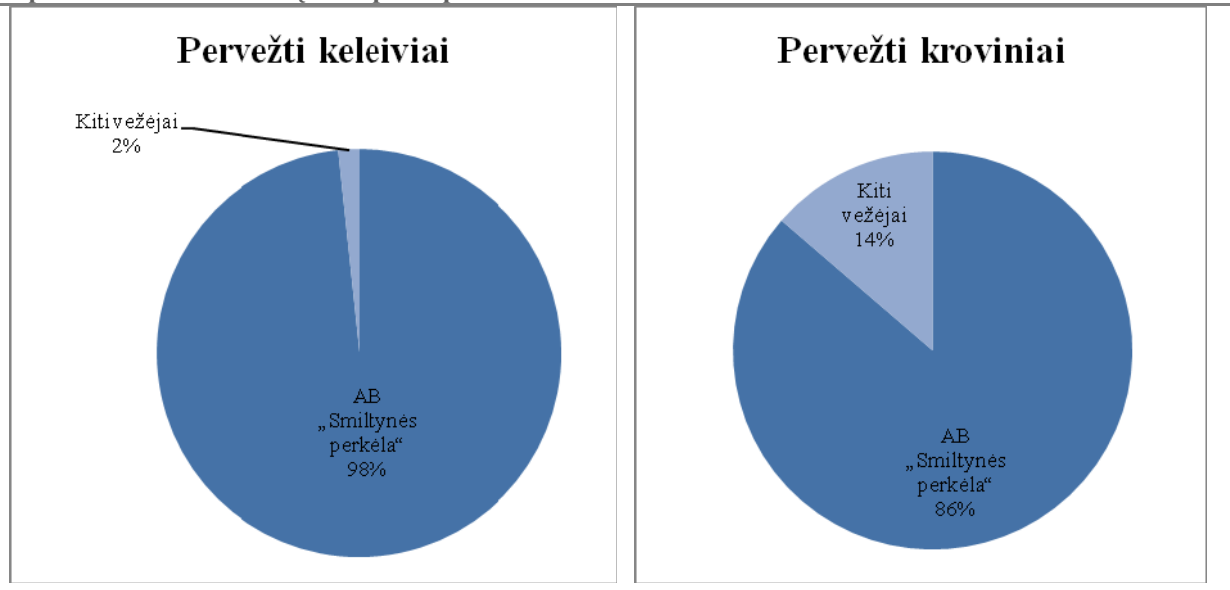
## 2.2. Nepakankama rinkos plėtra

Statistikos departamento duomenimis, keleivių srautas vidaus vandens keliais išaugo nuo 1973,9 tūkst. keleivių (2004 m.) iki 2371,6 tūkst. (2008 m.), t.y. 20,1 proc.

Krovinių apyvarta vidaus vandens keliais 2004 m. buvo 0,6 mln. t, 2007 m. – beveik 1,0 mln. t, taigi išaugo daugiau nei 66 proc.

Didžiausią keleivių ir krovinių pervežimų vidaus vandens keliais rinkos dalį užima AB „Smiltynės perkėla“, garantuojanti susisiekimą tarp dviejų krantų per Kuršių marias (2 pav.).

2 pav. Vidaus vandens transportu pervežti keleiviai ir kroviniai 2007 metais

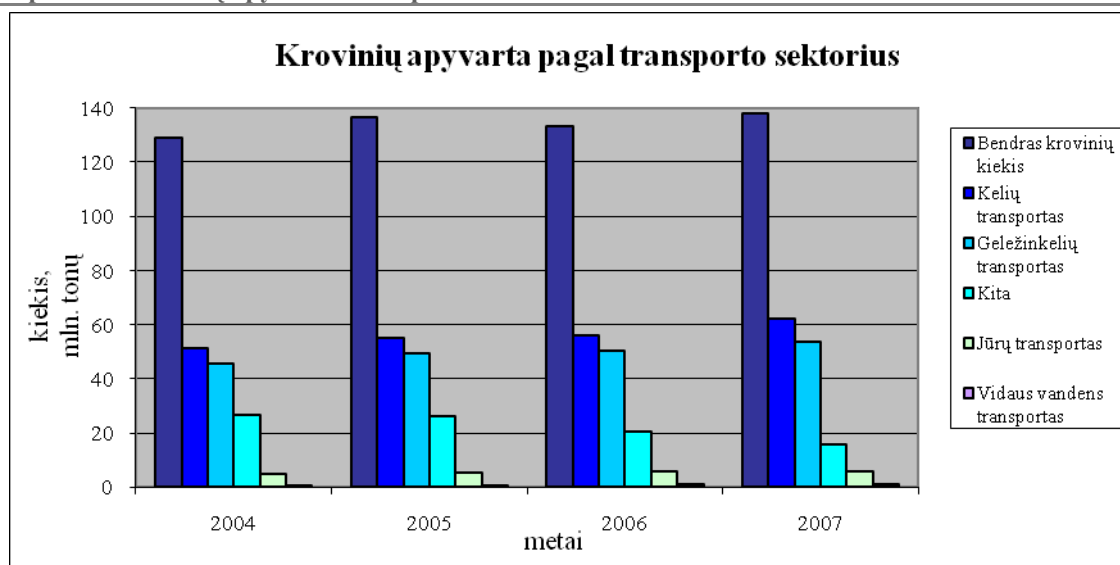


Šaltinis – Valstybės kontrolė pagal Statistikos departamento prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės duomenis

Bendra krovinių apyvarta Lietuvos Respublikoje 2004 m. buvo 129,0 mln. t, 2007 m. – 138,2 mln. t, taigi išaugo 7,1 proc. Nors krovinių pervežimų vidaus vandens keliais padaugėjo, tačiau šiais keliais pervežamų krovinių dalis bendroje krovinių apyvartoje 2004–2007 m. laikotarpiu nesiekė 1 proc. (3 pav.). Tuo tarpu Europos šalyse vidaus vandens keliais pervežama apie 8 proc. visų krovinių (4 priedas).

2004–2007 m. automobilių keliais buvo pervežama apie 56 mln. t krovinių kasmet, t. y. apie 42,0 proc. bendro krovinių kiekio, geležinkeliais – apie 49,6 mln. t, t. y. apie 37,0 proc. bendro krovinių kiekio (3 pav.).

3 pav. Krovinių apyvartos transporto sektoriuose struktūra



Šaltinis – Valstybės kontrolė pagal Statistikos departamento prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės duomenis

Anot Direkcijos, laivybos įmonių ir Valstybinės vidaus vandens kelių laivybos inspekcijos, tokia padėtis susidarė dėl to, kad šalyje trūksta krovinių ir keleivinių priekabių, degalinių laivams bei kitos infrastruktūros. Tai savo ruožtu apriboja vidaus vandens kelių transporto integravimą į kitas transporto sistemas, keleivių įlaipinimą ir išlaipinimą ar krovinių pakrovimą, iškrovimą ir sandėliavimą, o kartu gali stabdyti keleivių ir krovinių srautų augimą.

#### Pastebėjimas

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos darbuotojai pareiškė abejojantys dėl krovinių ir keleivių pervežimo apimčių padidėjimo artimiausiu metu, todėl mano, kad pagrindinį dėmesį reikėtų skirti pramoginei laivybai.

Krovinių pervežimai vidaus vandenimis yra mažesni negu 1,0 proc. viso transporto ir nesiekia ES lygio, kuris 2004–2007 m. buvo 8 proc., o daugiausiai krovinių ir keleivių pervežama Smiltynės perkėloje.

### 2.3. Lėtai kuriama vidaus vandens kelių infrastruktūra

Lietuvos Respublikoje yra 902,3 km vidaus vandens kelių, iš jų: 819,3 km – valstybinės reikšmės<sup>11</sup>, 48 km – vietinės reikšmės ir 35 km – perspektyvinių kelių. Garantiniai matmenys palaikomi, t. y. praktiškai naudojama keleiviams ir kroviniams pervežti 290 km, arba 32,1 proc., kelių.

#### Pastebėjimas

Lietuvos Respublikos Vyriausybė 2008 m. gruodžio 30 d. valstybinės reikšmės kelių ilgį padidino nuo 819,3 km iki 827,8 km, įtraukdama 8,5 km Neries atkarpą Vilniaus mieste<sup>12</sup>. Susisiekimo ministerijos nuomone, tai turėtų sudaryti sąlygas laivybai vystyti Vilniaus mieste.

Audito metu analizavome, kokie keliai buvo plečiami ir tvarkomi 2004–2008 m. Lygindami šiuos duomenis nustatėme vidaus vandens kelių plėtros, vystymo ir priežiūros tendencijas (2 lentelė).

2 lentelė. Vidaus vandens kelių eksploatavimas ir priežiūra

Eil. Nr.	Rodiklis	Metai				
		2004	2005	2006	2007	2008
1.	Bendras kelių ilgis, km	902,3	902,3	902,3	902,3	902,3
1.1.	iš jų valstybinės reikšmės	821,3	821,3	821,3	819,3	819,3
2.	Eksploatuojama kelių, km	425,0	425,0	441,0	441,0	441,0
2.1.	su paženklinytu farvateriu, km	356,0	367,0	383,0	402,0	402,0
2.1.1.	šviečiančiais navigaciniais ženklais, km	74,0	87,0	103,0	103,0	103,0
2.1.2.	nešviečiančiais navigaciniais ženklais, km	215,0	280,0	280,0	299,0	299,0
3.	Eksploatuota vidaus vandens kelių, kuriuose vykdoma pastovi farvaterio priežiūra, km	69,0	nėra duomenų	58,0	39,0	39,0
4.	Keliai, kuriuose palaikomi garantiniai matmenys, km	290,0	290,0	290,0	290,0	290,0

Šaltinis – Valstybės kontrolė pagal VĮ Vidaus vandens kelių direkcijos 2004–2008 m. veiklos ataskaitas

<sup>11</sup> Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1995-08-14 nutarimas Nr. 1119 „Dėl Lietuvos Respublikos valstybinės reikšmės vidaus vandens kelių sąrašo patvirtinimo“.

<sup>12</sup> Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2008-12-30 nutarimas Nr. 1379 „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1995 m. rugpjūčio 14 d. nutarimo Nr. 1119 „Dėl Lietuvos Respublikos valstybinės reikšmės vidaus vandens kelių sąrašo patvirtinimo“ pakeitimo“.

Kaip matyti iš 2 lentelės duomenų, 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.

Išanalizavę Ilgalaikę (iki 2025 m.) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategiją, Galimybių studiją „Kompleksinis vidaus vandens kelio Nemuno upe ir Kuršių mariomis Klaipėda–Kaunas sutvarkymas pritaikant krovinei ir keleivinei laivybai“, Susisiekimo ministerijos ir Direkcijos dokumentus, apskričių viršininko administracijų, savivaldybių informaciją ir įmonių informaciją, nustatėme, kad vidaus vandens laivybai vystyti trukdo:

- nepakankamai išvystyta infrastruktūra keleiviniams ir pramoginiams laivams (trūksta uostų, prieplaukų, privažiavimo kelių, automobilių ir laivų saugojimo vietų ir kt.);

- trūksta krovinių uostų (pirmiausia Kaune);
- trūksta degalinių laivams;
- skirtingi garantiniai gyliai Nemune;
- per žemi tiltai;
- neįrengtas šliuzas Kaune;
- mažas garantinis gylis Nemune, dėl kurio negali plaukioti upė–jūra tipo laivai.

Spręsti šias infrastruktūros problemas yra sudėtinga ir brangu, todėl reikalingi skubūs strateginiai sprendimai.

Mažinant keleivinės laivybos infrastruktūros trūkumus 2008 m. rugpjūčio mėn. baigtos įrengti Kauno ir Uostadvario keleivinės prieplaukos, o Turizmo departamentas prie Ūkio ministerijos 2004–2008 m. Nemuno upėje įrengė 12 mobilių ir 6 stacionarias keleivines prieplaukas.

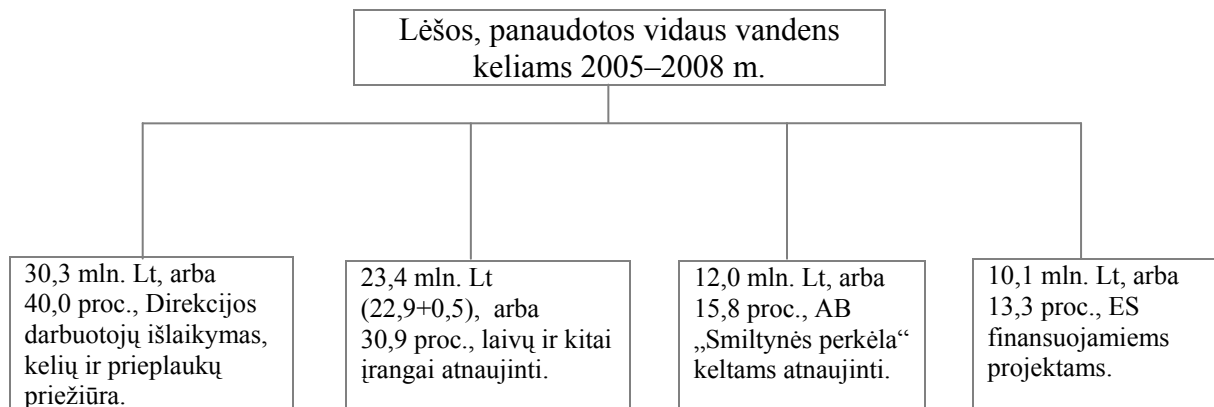
Lėtai kuriama vidaus vandens kelių transportui reikalinga infrastruktūra, o vidaus vandens kelių būklė tik palaikoma, šiek tiek ją gerinant. Tai gali turėti įtakos sprendimams dėl vidaus vandens kelių charakteristikų ar integracijos į Europos vidaus vandens kelius krypčių, riboti laivyno atnaujinimą, keleivių ir krovinių gabenimo apimčių (rinkos) augimą.



### 3. Vidaus vandens kelių plėtros, priežiūros ir eksploataavimo finansavimo šaltiniai ir jų struktūra

Vidaus vandens keliams 2005–2008 m. panaudota 75,8 mln. Lt (5 priedas ir 4 pav.).

4 pav. 2005–2008 metais vidaus vandens keliams panaudotos lėšos



Šaltinis – Valstybės kontrolė pagal VĮ Vidaus vandens kelių direkcijos ir AB „Smiltynės perkėla“ duomenis

Kaip matyti, 2005–2008 m. tik 13,3 proc. lėšų skirta infrastruktūros plėtrai, 46,7 proc. – laivams ar kitam turtui atnaujinti, 40,0 proc. – Direkcijos išlaikymui ir vandens kelių garantiniam lygiui palaikyti.

Pažymėtina, kad 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 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 Direkcijos lėšomis.

Kadangi Lietuvoje nesukurta vidaus vandens kelių finansavimo sistema, todėl daugiau nei 99 proc. vidaus vandens kelių plėtros, eksploatacijos priežiūros darbų finansuojama Lietuvos Respublikos biudžeto ir ES lėšomis.

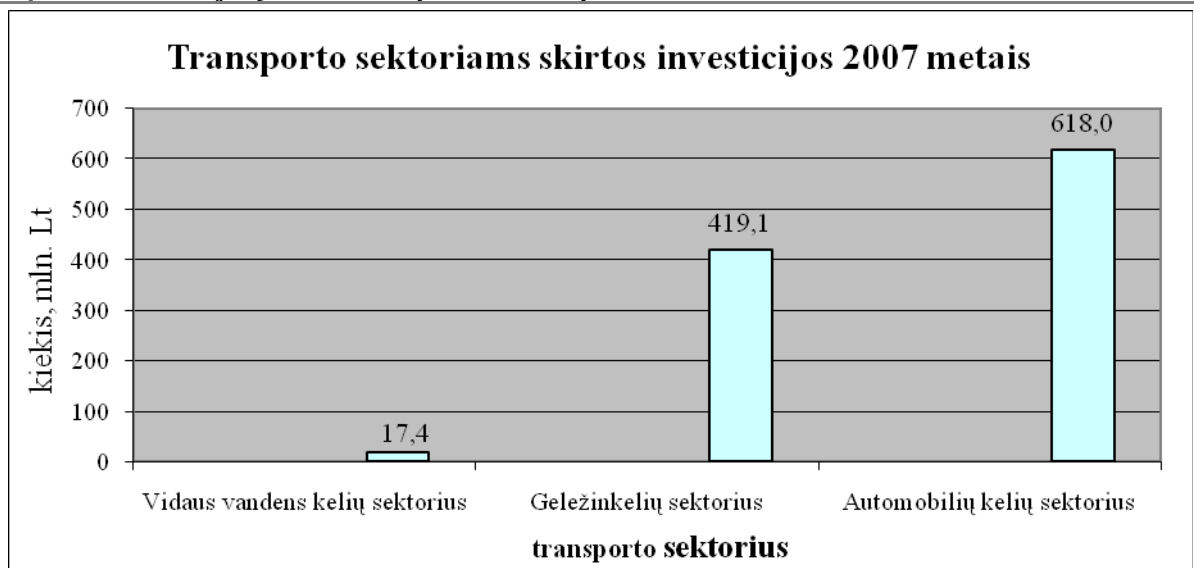
Norėdami nustatyti vidaus vandens keliams skirtų lėšų panaudojimo efektyvumą, jas lyginome su kelių ir geležinkelių transportui skirtu finansavimu 2007 m.:

- vidaus vandens transporto sektoriuje panaudota 25,4 mln. Lt, o automobilių kelių transporto sektoriuje – 1 700,7 mln. Lt<sup>13</sup>, t. y. apie 67 kartus daugiau.

<sup>13</sup> Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos 2007 metų veiklos ataskaita, 2008-02-29.

▪ investicijos į vidaus vandens kelius sudarė 17,4 mln. Lt – tai 35,5 karto mažiau negu automobilių keliuose (618 mln. Lt) ir 24,1 karto mažiau negu geležinkeliuose (419,1 mln. Lt)<sup>14</sup> (5 pav.).

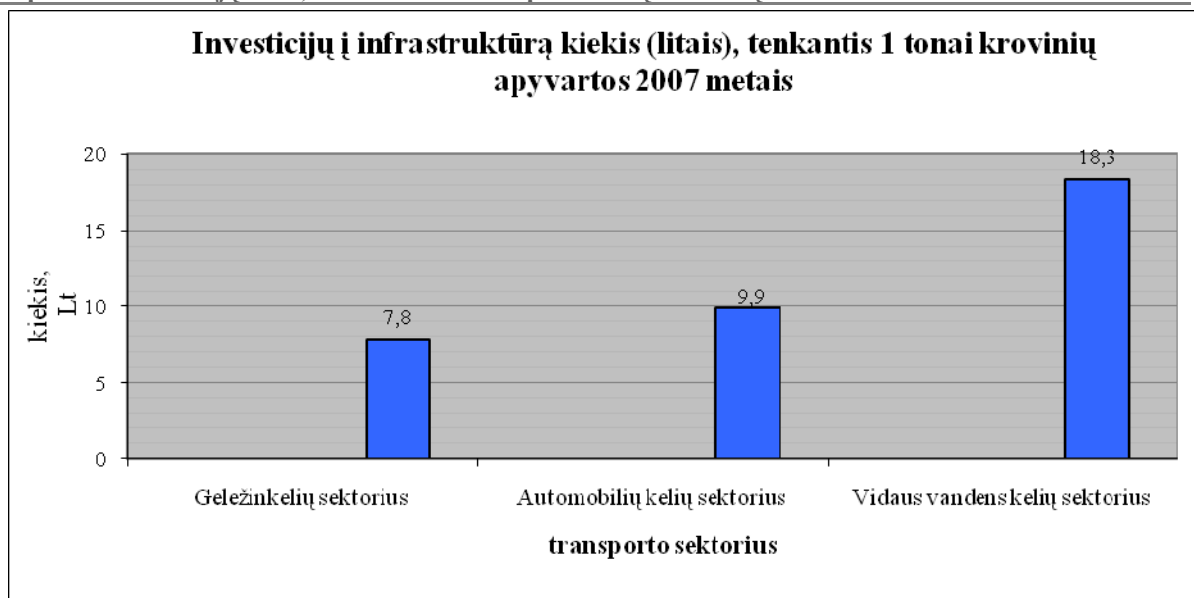
5 pav. Investicijos į Lietuvos Respublikos transporto sektorius



Šaltinis - Valstybės kontrolė pagal VĮ Vidaus vandens kelių direkcijos, AB „Lietuvos geležinkeliai“, Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie Susisiekimo ministerijos duomenis

Toliau pateikiame duomenis apie investicijas, tenkančias 1 tonai pervežamų krovinių, pagal atskiras transporto rūšis (6 pav.).

6 pav. Investicijų lėšos, tenkančios 1 tonai pervežamų krovinių

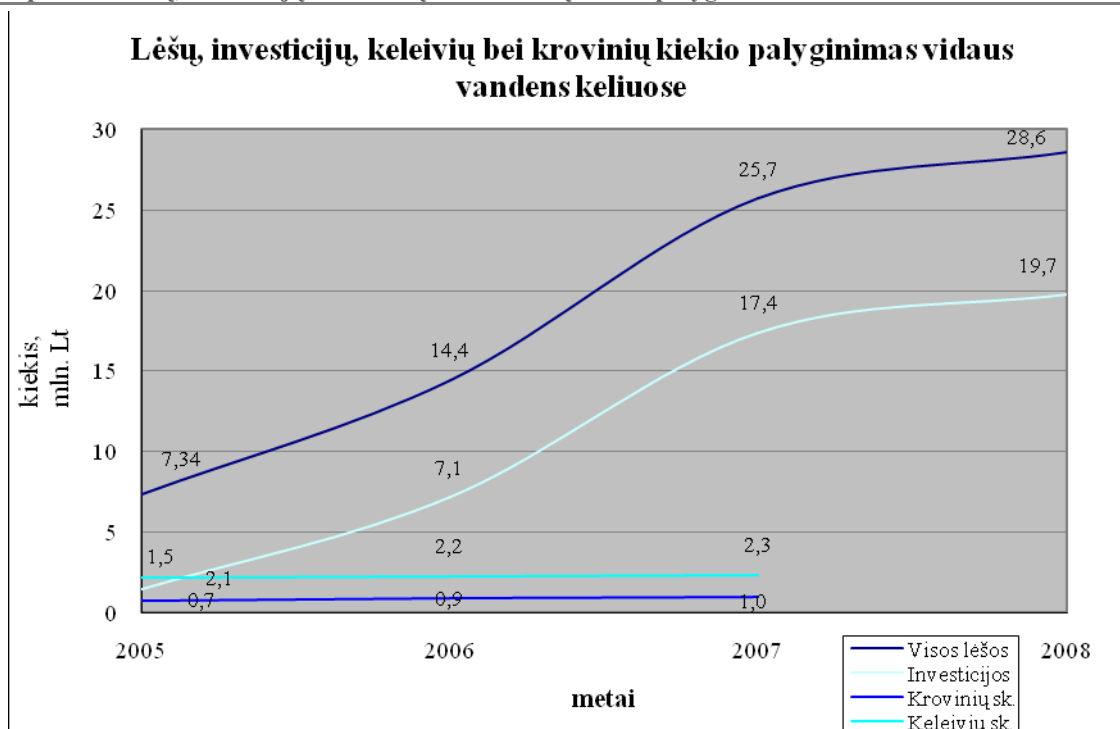


Šaltinis - Valstybės kontrolė pagal VĮ Vidaus vandens kelių direkcijos, AB „Lietuvos geležinkeliai“, Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie Susisiekimo ministerijos duomenis

<sup>14</sup> AB „Lietuvos geležinkeliai“ ūkinės ir finansinės veiklos apžvalga.

Norėdami nustatyti, ar vidaus vandens keliams panaudotos lėšos didina keleivių ir krovinių srautus, lyginome 2005–2007 m. rodiklius (7 pav.).

7 pav. Lėšų, investicijų ir keleivių bei krovinių kiekio palyginimas vidaus vandens keliuose



Šaltinis - Valstybės kontrolė

Kaip matyti 3, 4, 5, 6 ir 7 pav., 2005–2007 m. krovinių, pervežamų vidaus vandens keliais, apyvarta išaugo 40 proc., o keleivių – apie 10 proc. Tuo pat metu išlaidos vidaus vandens kelių plėtrai, eksploatacijai ir priežiūrai išaugo 3,5 karto, visos investicijos 11,6 karto, o investicijos vienai tonai pervežti buvo didžiausios tarp lyginamų transporto sričių. Šis neatitikimas tarp pervežimų ir lėšų, skiriamų vidaus vandens keliams, augimo rodo, kad pastarųjų kelerių metų investicijos į infrastruktūrą dar nedavė efekto, todėl galima rizika, kad šios lėšos panaudotos neefektyviai.

Vidaus vandens kelių eksploatacijai bei investicijoms skiriamos lėšos išaugo kelis kartus greičiau negu keleivių ir krovinių srautai, todėl galima rizika, kad šios lėšos gali neduoti efekto.

## 4. VĮ Vidaus vandens kelių direkcijos lėšų ir turto panaudojimo efektyvumas

### 4.1. Susisiekimo vidaus vandens keliais programos vykdymas

Direkcija 2005–2008 m., vykdydama Susisiekimo vidaus vandens keliais užtikrinimo programą, panaudojo 30,3 mln. Lt. Šios programos tikslas – garantuoti laivybą Lietuvos Respublikos vidaus vandens keliuose, užtikrinant nustatytus kokybinius ir kiekybinius vidaus vandens kelių rodiklius<sup>15</sup>. Informaciją kaip buvo vykdytas programos tikslas pateikiame 3 lentelėje.

3 lentelė. Vidaus vandens kelių garantinio gylio palaikymas

Eil. Nr.	Vandens kelio ruožas (navigacijos trukmė, paromis)	Garantinis gylis, m	Parų skaičius, kai garantinis gylis nebuvo išlaikytas			
			2006 m.	2007 m.	2008 m.	Pastaba
1.	Kaunas–Jurbarkas (230 parų)	120/30	30	-	-	birželis/liepa
2.	Jurbarkas–Žiotys (230 parų)	1,50/40	34	-	9	birželis/liepa, rugsėjis
3.	Kuršių marios (230 parų)	1,50/50	-	-	-	-

Šaltinis – Valstybės kontrolė pagal Valstybinės vidaus vandens laivybos inspekcijos duomenis

Iš lentelės duomenų matyti, kad 2006–2008 m. garantinis gylis nebuvo išlaikytas:

- 2006 m. ruože Kaunas–Jurbarkas – 30 parų, o ruože Jurbarkas–Žiotys – 34 paras.
- 2008 m. ruože Jurbarkas–Žiotys – 9 paras. Pagal Valstybinės vidaus vandens inspekcijos duomenis, garantiniai matmenys nebuvo užtikrinti tomis dienomis, kai vandens lygis buvo mažesnis už projektinį.

Susisiekimo vidaus vandens keliais užtikrinimo programoje<sup>16</sup> numatyta 230 parų navigacijos trukmė ir nustatyta, kad garantinis gylis atskiruose kelio ruožuose gali būti mažesnis už numatytą ne ilgiau kaip 3 paras (72 valandas).

Pagrindinis Susisiekimo vidaus vandens keliais užtikrinimo programos tikslas – nustatytą laiką išlaikyti vidaus vandens kelių garantinį gylį 2006 - 2008 m. buvo pasiektas.

Analizuodami VĮ Vidaus vandens kelių direkcijos 2005–2008 m. veiklos rezultatus nustatėme (7 priedas), kad pardavimų pajamos 2005–2007 metais išaugo nuo 6 742,3 tūkst. Lt iki 9 735,3 tūkst. Lt, t. y. 44 proc. Šių pajamų augimą lėmė padidėjęs finansavimas iš Susisiekimo vidaus vandens keliais užtikrinimo programos – nuo 5 747 tūkst. Lt 2005 m. iki 8 333 tūkst. Lt

<sup>15</sup> „Susisiekimo vidaus vandens keliais užtikrinimo programa“, patvirtinta Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2008-03-07 įsakymu Nr. 3-77; Valstybės biudžeto lėšų, skirtų programos „Susisiekimo vidaus vandens keliais užtikrinimas“ vykdymui, naudojimo sutartis 6S-76, 2008-02-29 Nr. 1F-19.

2007 m. Pažymėtina, kad pajamos, gautos iš šios programos, sudarė 85–88 proc. Direkcijos pardavimo pajamų.

Šiuo laikotarpiu Direkcija dirbo pelningai, o jos grynas pelnas išaugo nuo 150 tūkst. Lt iki 237,1 tūkst. Lt, t.y. 67,1 proc. Įmonė visą pelną uždirbo tik iš kitos veiklos, Direkcijos pelningumo, kapitalo ir turto gražos rodikliai nėra geri, tačiau juos galima laikyti statistiškai pastoviais (4 lentelė).

4 lentelė. VI Vidaus vandens kelių direkcijos pelningumas, turto ir kapitalo graža, proc.

Eil. Nr.	Rodiklio pavadinimas	2005 m.	2006 m.	2007 m.
1.	Bendrasis pelningumas	14,8	19,2	18,9
2.	Įprastinės veiklos pelningumas/pelningumas prieš apmokestinimą	2,6	1,2	3,0
3.	Grynasis pardavimo pelningumas	2,2	0,9	2,4
4.	Nuosavo kapitalo graža	0,4	0,2	0,4
5.	Turto graža	0,4	0,2	0,4

Šaltinis – Valstybės kontrolė pagal VI Vidaus vandens kelių direkcijos duomenis

## 4.2. VI Vidaus vandens kelių direkcijos turto panaudojimas

Direkcija, įgyvendindama projektą „Kompleksinio vidaus vandens kelio Nemuno upe ir Kuršių mariomis nuo Klaipėdos iki Kauno sutvarkymas“, per 2005–2008 m. panaudojo 9,8 mln. Lt. Už šias lėšas buvo rekonstruota Kauno stacionari keleivinė prielauka ir pastatytos Uostadvario stacionari bei mobili keleivinės prielaukos, panaudojant atitinkamai 4,3 ir 4,5 mln. Lt projekto lėšų<sup>17</sup>. Šios prielaukos 2008 m. rugpjūčio 30 d. pripažintos tinkamomis naudoti, likus porai mėnesių iki navigacijos pabaigos.

### Pastebėjimas

Susisiekimo ministerija 2008 m. dar nebuvo apsisprendusi, ar vykdant vidaus vandens kelių vystymo projektus sukurta infrastruktūra (uostais, prielaukomis ir kt.) naudosis Direkcija, ar ji bus išnuomota, ar perduota naudoti koncesijos būdu.

Prielaukoms įrengti buvo naudojamos ES struktūrinių fondų lėšos, todėl mokestis (tarifai) už prielaukose teikiamas paslaugas negali viršyti prielaukų eksploatacijos ir priežiūros sąnaudų. Direkcija, norėdama šiose prielaukose vykdyti laivybos paslaugas, turėjo parengti ir patvirtinti naudojimosi Kauno ir Uostadvario prielaukomis tvarką ir paslaugų tarifus<sup>18</sup>. Direkcija parengė ir 2008 m. rugsėjo 30 d.<sup>19</sup> patvirtino Uostadvario vidaus vandens uosto ir Kauno keleivinės prielaukos naudojimo ir priežiūros tvarkos aprašus, o 2008-12-05 patvirtino paslaugų keleivinėse prielaukose tarifus, bei 2009-01-03 viešai paskelbė informaciją apie teikiamas paslaugas.

<sup>17</sup> Projektas Nr. BPD2004-ERPF-1.1.0-04-05/0005 „Kompleksinis vidaus vandens kelio Nemuno upe ir Kuršių mariomis nuo Klaipėdos iki Kauno sutvarkymas“.

<sup>18</sup> Projekto įgyvendinimo galutinė ataskaita Nr. 8, 2008-08-27.

<sup>19</sup> VI Vidaus vandens kelių direkcijos 2008-09-30<sup>19</sup> įsakymai Nr. 4S-227 ir Nr. 4S-228.

Vėluojant patvirtinti tarifus ir paskelbti apie paslaugas, galėjo būti praleista galimybė sudaryti sutartis ir uždirbti pajamų.

Direkcija šių prieplaukų priežiūrai nuo 2008 m. rugpjūčio 20 d. iki gruodžio 31 d. jau išleido 55,7 tūkst. Lt, o prieplaukų priežiūra ir išlaikymas, Direkcijos apskaičiavimu, turėtų kainuoti po 100 tūkst. Lt per metus. VĮ Vidaus vandens kelių direkcija 2009-04-29 buvo sudariusi 9 laivų stovėjimo prie Uostadvario vidaus vandens mobilios krantinės sutartis ( numatytos 2,1 tūkst. Lt bendros mėnesinės pajamos) ir 3 laivų stovėjimo prie Kauno keleivinės prieplaukos sutartis (numatytos bendros 0,4 tūkst. Lt bendros mėnesinės pajamos).

Kauno ir Uostadvario prieplaukos, kurioms įrengti investuota 9,9 mln. Lt, pripažintos tinkamomis naudoti 2008 m. rugpjūčio 30 d., t.y. likus porai mėnesių iki navigacijos pabaigos. Šių prieplaukų priežiūrai 2008 m. rugpjūčio - gruodžio mėn. išleista 55,7 tūkst. Lt. Vėluojant patvirtinti prieplaukų naudojimo tarifus ir paskelbti apie paslaugas, galėjo būti praleista galimybė sudaryti sutartis ir uždirbti pajamų.

Kaip minėjome, stacionarios ir mobilios prieplaukų įrengimas Uostadvaryje kainavo apie 4,5 mln. Lt.

VĮ Vidaus vandens kelių direkcijos sutarties<sup>20</sup>, pasirašytos su Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos ir Transporto investicijų direkcija, 5.2.13. p. numatyta: „jei projekte dalyvauja rangovas, įpareigoti rangovą savo lėšomis apdrausti turtą, kuriam sukurti įgyvendinant projektą buvo naudota parama, maksimaliu turto atkuriamosios vertės draudimu nuo visų galimų rizikos atvejų, nuo kurių draudžia rangovo pasirinkta draudimo bendrovė, ne trumpesniai kaip projekto įgyvendinimo laikotarpiui. Projekto vykdytojo ir rangovo sutartyje turi būti nustatyta, kad įvykus draudimui įvykiui, dėl kurio turtas, nurodytas šiame punkte, yra sunaikinamas ar sugadinamas, rangovas privalo atlikti visus sutartyje numatytus darbus“. Pagal statybos rangos sutartį<sup>21</sup>, prieplaukos statybą vykdė rangovas – UAB „Šilutės polderiai“. Rangos sutarties sąlygų 18,3 punkto 3 pastraipoje numatyta, kad „Rangovas per 5 darbo dienas nuo Sutarties pasirašymo dienos savo lėšomis apdraudžia Užsakovo naudai turtą, kuriam įsigyti ar sukurti vykdant šį Projektą naudojama Europos Sąjungos parama, maksimaliu turto atkuriamosios vertės draudimu nuo visų galimų rizikos atvejų, nuo kurių draudžia Rangovo pasirinkta draudimo bendrovė, ne trumpesniai kaip projekto įgyvendinimo laikotarpiui. Įvykus draudimui įvykiui, dėl kurio turtas, nurodytas šiame punkte, sunaikinamas ar sugadinamas, Rangovas privalo atlikti visus sutartyje numatytus darbus“. Rangovas 2008 m. sausio 17 d. pateikė Užsakovui turto draudimą patvirtinantį polišą

<sup>20</sup> Paramos skyrimo projektui Nr. BPD2004\_ERPF-1.1.0-04-05/0005 „Kompleksinis vidaus vandens kelio Nemuno upe ir Kuršių mariomis nuo Klaipėdos iki Kauno sutvarkymas“ sutartis, 2006-11-24 Nr. 6-15-3-540 6S-108.

<sup>21</sup> VĮ Vidaus vandens kelių direkcijos 2008-01-16 rangos sutartis Nr. 7S-2.

PZULT Nr. 1001895, kuriuo už 37,8 tūkst. Lt buvo apdrausti 888,0 tūkst. Lt vertės darbai (įskaitant paruošiamuosius ir baigiamuosius darbus bei panaudotus statybos produktus, medžiagas ir įrenginius).

Nuo 2008 m. vasario 16 d. iki kovo 18 d. trukusio pavasarinio potvynio vanduo apsėmė statybos aikštelę ir nuplovė apie 3500 m<sup>3</sup> smėlingo grunto<sup>22</sup>, atvežto aikštelei įrengti. UAB „Šilutės polderiai“ dėl žalos atlyginimo kreipėsi į UAB DK „PZU Lietuva“, kuri atsisakė atlyginti nuostolius, atsiradusius dėl draudimo vietoje esančio rangovui priklausančio ar teisėtai esančio jo žinioje turto sunaikinimo ar sugadinimo, motyvuodama, kad tai nėra draudžiamasis įvykis. Direkcija nusprendė sumokėti už šiuos darbus iš Užsakovo rezervo lėšų ir 118,0 tūkst. Lt įtraukė į galutinio mokėjimo paraišką, o Transporto investicijų direkcija pripažino šias išlaidas tinkamomis.

Projektas galėjo būti įvykdytas 118 tūkst. Lt pigiau, jeigu VĮ Vidaus vandens kelių direkcija būtų išsireikalavusi, kad UAB „Šilutės polderiai“ papildomus darbus, atsiradusius dėl grunto nuplovimo, būtų atlikusi savo lėšomis arba dėl to atsiradusių nuostolių atlyginimą būtų išsireikalavusi iš UAB DK „PZU Lietuva“, kaip numatyta rangos sutartyje ir statybinių rizikų draudimo polise.

Audito metu nustatėme, kad Direkcijos turimos 248,42 m<sup>2</sup> ploto patalpos Uostadvaryje naudojamos jos darbuotojų apgyvendinimui ir poilsiui:

- 111,28 m<sup>2</sup> naudojama kaip tarnybinės gyvenamosios patalpos;
- 136,94 m<sup>2</sup> gyvenamųjų patalpų dalis buvo nuomojama arba naudojama Direkcijos darbuotojams (laivų įguloms arba poilsiaujantiems Direkcijos darbuotojams) apgyvendinti.

Direkcija 2002 m. balandžio 1 d. su darbuotojais sudarė ilgalaikę 111,28 m<sup>2</sup> bendro naudingo ploto tarnybinių gyvenamųjų patalpų nuomos sutartį, kurioje buvo nustatytas 828 Lt metinis patalpų nuomos mokestis. Kartu su Direkcijos darbuotojais perskaičiavę nuomos mokestį nustatėme, kad jis turėjo būti 1242 Lt, t. y. 414 Lt didesnis. Sutartyje nebuvo numatytas nuompinigių kasmetinis perskaičiavimas. Nuompinigiaai perskaičiuoti ir sutartis pakeista audito metu 2008 m. gruodžio 10 d. Jeigu sutartyje būtų numatyta nuompinigių kasmet perskaičiuoti, taip teisingai nustatant jų dydį, tai Direkcija per 6 metus ir 7 mėnesius būtų galėjusi gauti apie 8 359 Lt papildomų nuomos pajamų.

Likusias 136,94 m<sup>2</sup> gyvenamąsias patalpas Direkcija nuomojo arba naudojo darbuotojų apgyvendinimui ir poilsiui.

Norėdami nustatyti patalpų panaudojimo rezultata, gautas pajamas lyginome su pastato išlaikymo išlaidomis (5 lentelė).

<sup>22</sup> Apžiūros aktas, 2008-03-18 ir Darbų pakeitimo aktas, 2008-03-28 Nr. 2-3.

5 lentelė. VI Vidaus vandens kelių direkcijos pajamos ir išlaidos (Lt), nuomojant 248,22 m<sup>2</sup> gyvenamąsias patalpas

Eil. Nr.	Nuomos sutartis arba paslaugos pavadinimas	2004 m.	2005 m.	2006 m.	2007 m.	2008 m.
<b>Pajamos</b>		<b>1612,93</b>	<b>1638,10</b>	<b>6634,29</b>	<b>13734,77</b>	<b>7072,72</b>
1.	2002-04-01 Nr.15. (111,28 m <sup>2</sup> )	707,76	707,76	724,56	719,76	792,99
2.	2002-04-01 Nr.15 elektros energijos mokestis	885,11	822,52	909,73	974,81	1035,82
3.	Direkcijos darbuotojų mokamas nuomos mokestis	20,06	107,82		40,20	72,94
4.	2008-06-20 Nr.6S-270 (58,2 m <sup>2</sup> )					495,36
5.	2008-07-01 Nr.6S-277 (58,2 m <sup>2</sup> )					675,61
6.	2006-07-14 Nr.6S-36 (39,0 m <sup>2</sup> )			5000,0	12000,0	4000,0
<b>248,22 m<sup>2</sup> gyvenamųjų patalpų išlaikymo išlaidos</b>		<b>6014,83</b>	<b>13348,33</b>	<b>11117,10</b>	<b>8287,84</b>	<b>8265,26</b>
<b>Pajamų ir išlaidų palyginimas (+, -)</b>		<b>-4401,90</b>	<b>-11710,23</b>	<b>-4482,81</b>	<b>+5446,93</b>	<b>-1192,54</b>

Šaltinis – VĮ Vidaus vandens kelių direkcija

Direkcija, nuomodama 111,28 m<sup>2</sup> ir nuomodama arba kitaip naudodama 136,94 m<sup>2</sup> gyvenamųjų patalpų 2004–2008 m. gavo 30,7 tūkst. Lt pajamų, o šioms patalpoms išlaikyti išleido 47,0 tūkst. Lt, taigi Direkcijos patalpų išlaikymo išlaidos 16,3 tūkst. Lt viršijo pajamas. Iš kurių 8,4 tūkst. Lt sudarė nuomos pajamos, negautos dėl neteisingai apskaičiuoto ir laiku neperskaičiuoto nuomos mokesčio. VĮ Vidaus vandens kelių direkcija ir nuomininkas 2009-04-15 pasirašė sutartį Nr. 6S-86, kuria nuomininkas įsipareigojo sumokėti 8,4 tūkst.

VĮ Vidaus vandens kelių direkcija gyvenamas patalpas Uostadvaryje naudojo nepakankamai efektyviai, nes patalpų išlaikymo išlaidos 2004-2008 metais viršijo gautas pajamas 16,3 tūkst. Lt. Iš kurių 8,4 tūkst. Lt sudarė nuomos pajamos, negautos dėl neteisingai apskaičiuoto ir laiku neperskaičiuoto nuomos mokesčio.

### 4.3. VĮ Vidaus vandens kelių direkcijos laivų panaudojimas

Vertindami Direkcijos laivų panaudojimą, analizavome Direkcijos informaciją apie 24 laivų naudojimo trukmę 2006–2008 m. (6 priedas).

Direkcijos laivai 2006–2008 m. buvo naudojami 185–201 parą, taigi dirbo vidutiniškai po 1861–2038 val., t. y. vidutinė laivo darbo trukmė buvo 9,7–10,1 val. per parą.

Minėtu laikotarpiu mažiausiai buvo apkrauti keleivių pervežimo laivai, kurių vidutinė darbo paros trukmė nesiekė dviejų valandų per parą. Šie keleiviniai laivai buvo parengti naudoti vidutiniškai 175 dienas per navigacijos sezoną (2008 m.). Kiekvienas Direkcijos keleivinis laivas plaukė vidutiniškai po 27 kartus per sezoną, t. y. nebuvo naudojamas vidutiniškai 148 dienas (175–27). Šie laivai 2008 m. pervežė 4 231 keleivį, kai teoriškai galėjo pervežti iki 39 530. Lygindami pajamas ir išlaidas nustatėme, kad keleivių vežimo pajamos viršijo išlaidas 34,1 tūkst. Lt.



Kaip minėta, Susisiekimo ministerija nurodė, kad pastaraisiais metais vidaus vandens keliais keleivių ir krovinių beveik nevežama, o pramoginių laivų skaičius didėja, todėl ministerija mato tik pramoginės ir turistinės laivybos plėtojimo perspektyvą ir mano, kad Direkcija ateityje turėtų tik eksploatuoti ir prižiūrėti vidaus vandens kelius. Tuo tarpu Direkcija, siekdama atnaujinti keleivinę laivybą maršrutu Kaunas–Nida ar Kaunas–Jurbarkas–Klaipėda, naudoja tris keleivinius laivus. Tačiau maršrutu Kaunas–Nida Direkcijos laivas „Deima“ kartą per savaitę plaukiojo tik 2004 m.

Keleivinių laivų eksploatacijos laikas 2008 m. nebuvo efektyviai išnaudotas, nes kiekvienas laivas plaukiojo tik 15 proc. galimo eksploatacijos laiko.

## 5. Mobilųjų ir stacionariųjų prieklaukų panaudojimas savivaldybėse

Valstybinis turizmo departamentas prie Ūkio ministerijos (toliau – Departamentas), vykdydamas PHARE projektą Nr. 2003/005-809.01.02 „Nemuno turistinės trasos pilotinis infrastruktūros išvystymas“, 2007–2008 m. įrengė 6 stacionarias ir 12 mobiliųjų prieklaukų. Direkcija ir savivaldybės, pasirašydamos jungtinės veiklos sutartis<sup>23</sup>, įsipareigojo užtikrinti prieklaukų ir krantinių naudojimą. Projektui vykdyti panaudota beveik 11 mln. Lt, iš jų – 1,8 mln. Lt Lietuvos Respublikos valstybės biudžeto lėšų ir 9,2 mln. Lt ES lėšų.

17 prieklaukų (iš 18-os) Lietuvos Respublikos Vyriausybė 2007–2008 m. perdavė savivaldybėms<sup>24</sup>, o nutarimo projektas „Dėl Kauno marijų prieklaukos perdavimo“ yra rengiamas.

Audito metu savivaldybės, per kurių teritoriją eina valstybinės reikšmės vidaus vandens kelias, pateikė nuomonę apie vidaus vandens kelių ir infrastruktūros eksploatavimą. Iš 11-os savivaldybių tik Druskininkų ir Klaipėdos miesto savivaldybės yra nustačiusios prieklaukų ir kitos infrastruktūros naudojimo tvarką ir tarifus bei gauna pajamas iš infrastruktūros nuomos. Kitos savivaldybės prieklaukų ir infrastruktūros priežiūrą yra pavedusios seniūnijoms arba savivaldybių pasirinktoms įmonėms arba viešosioms įstaigoms.

Nenustačius prieklaukų naudojimo tarifų ir tvarkos, savivaldybės negali jų tinkamai eksploatuoti ir gauti pajamų.

### 2 pavyzdys

Audito metu apžiūrėjome 2 vidaus vandens uostus ir 5 prieklaukas (4 keleivines ir 1 krovinę), pastatytas vidaus vandens kelių ruože Kaunas–Uostadvaris. Apžiūrėtos keturios keleivinės prieklaukos: Mituvos, Kauno, Uostadvario, Šilutės ir viena krovinė prieklauka Jurbarko. Apžiūros

<sup>23</sup> Valstybinio turizmo departamento prie Ūkio ministerijos 2004 m. jungtinės veiklos sutartis su VĮ Vidaus vandens kelių direkcija, Alytaus miesto, Birštono, Druskininkų, Pagėgių ir Jurbarko, Kaišiadorių, Kauno, Prienų, Šakių, Šilutės, Varėnos rajonų savivaldybėmis.

<sup>24</sup> Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimai: 2007-10-17 Nr. 1101 „Dėl turto perdavimo savivaldybėms“; 2008-02-06 Nr. 109 „Dėl turto perdavimo savivaldybių nuosavybėn“.

metu nustatyta, kad Uostadvario vidaus vandens uoste buvo laikomi 4 laivai, Kauno žiemos uoste stovėjo 34 Direkcijos laivai ir 11 kitų savininkų laivų, Šilutės geleivinėje prieplaukoje buvo laikomi septyni pramoginiai laivai ir dvi jachtos. Taigi trys iš keturių prieplaukų nebuvo naudojamos laivų saugojimui ar kitoms paslaugoms, susijusioms su laivyba.

Jurbarko rajono savivaldybei priklauso 2 stacionarios ir 3 mobilios prieplaukos. Prieplaukoms, kurioms įrengti panaudota 3,7 mln. Lt, išlaikyti 2008 m. savivaldybė panaudojo 31,4 tūkst. Lt, o 2009 m. numato skirti 40 tūkst. Lt. Eksploatuodama šias prieplaukas savivaldybė pajamų dar negavo.

Dauguma savivaldybių negalėjo nurodyti, kiek laivų naudojosi prieplaukais ir kita infrastruktūra. Savivaldybės teigė, kad nėra aiškios jų funkcijos, susijusios su vidaus vandens kelių infrastruktūros projektavimu ir eksploatavimu, kad, norint tinkamai naudoti perimtas prieplaukas ir infrastruktūrą, reikia plėtoti kitą infrastruktūrą (privažiavimo kelius, dviračių ir pėsčiųjų takus).

Dauguma savivaldybių, perėmusių prieplaukas, nenustatė jų naudojimo tvarkos ir nepatvirtino paslaugų tarifų ar kito jų eksploatavimo finansavimo būdo, taip pat neturi informacijos, kiek laivų jomis naudojosi ir kiek buvo pervežta keleivių, todėl savivaldybės negali užtikrinti efektyvaus prieplaukų panaudojimo.

#### Pastebėjimas

Valstybinis turizmo departamentas prie Ūkio ministerijos informavo, kad, vykdant PHARE projektą Nr. 2003/005-809.01.02 „Nemuno turistinės trasos pilotinis infrastruktūros išvystymas“, įrengtos 6 stacionarios ir 12 mobilių prieplaukų perduotos savivaldybėms. Departamento nuomone: „Tik pačios prieplaukų savininkės gali pasirinkti ir nustatyti prieplaukų naudojimo tvarką, numatant vienokį ar kitokį prieplaukų operatorių, remiantis prieplaukos tipu, jų alokacijos ypatumais bei savo patirtimi. Tik savivaldybės gali užtikrinti efektyvų prieplaukų naudojimą ir patvirtinti jų naudojimo tarifus, remiantis teikiamų paslaugų tose prieplaukose tipu ir kokybe. Valstybinis turizmo departamentas prie Ūkio ministerijos savo kompetencijos ribose negali dalyvauti prieplaukų eksploatavimo ir priežiūros reguliavimo procese...“<sup>25</sup>.

Valstybės kontrolės nuomone, Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerija, Valstybinis turizmo departamentas prie ūkio ministerijos turėtų numatyti priemones vidaus vandens laivybai, turizmui bei kitoms paslaugoms prie jau įrengtų prieplaukų ar uostų plėsti.

Alytaus miesto, Birštono, Pagėgių ir Jurbarko, Kaišiadorių, Kauno, Prienų, Šakių, Šilutės, Varėnos rajonų savivaldybės turi nustatyti prieplaukų naudojimo tvarką, patvirtinti paslaugų tarifus ir užtikrinti efektyvų prieplaukų naudojimą.

<sup>25</sup> Valstybinio turizmo departamento prie ūkio ministerijos 2009-04-22 raštas Nr. SD-451 „Dėl valstybinio audito ataskaitos „Vidaus vandens kelių eksploatacijos ir priežiūros vertinimo“ projekto.

## IŠVADOS IR REKOMENDACIJOS

### Išvados:

1. Lietuvos Respublikoje neparengta 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. Kai vidaus vandens keliai vystomi be aiškios strategijos ir prioritetų, nenustačius integracijos į Europos vidaus vandens kelius kryptį, nepaskyrus atsakingų institucijų, gali būti nesuderinami institucijų veiksmai, lėtai atnaujinamas laivynas ir infrastruktūra, o panaudotos lėšos gali neduoti ilgalaikio efekto:

1.1 Lėtai kuriama vidaus vandens kelių transportui reikalinga infrastruktūra, o vidaus vandens kelių būklė tik palaikoma, šiek tiek ją gerinant. Tai gali turėti įtakos sprendimams dėl vidaus vandens kelių charakteristikų, riboti keleivių ir krovinių gabenimo apimčių (rinkos) augimą. (2.1. ir 2.2. poskyriai)

1.2 Krovinių pervežimai vidaus vandenimis yra mažesni negu 1,0 proc. viso transporto ir nesiekia ES lygio, kuris 2004–2007 m. buvo 8 proc. Daugiausiai keleivių ir krovinių pervežama Smiltynės perkėloje, kelias Kaunas–Klaipėda mažai naudojamas. (2.1. ir 2.2. poskyriai)

1.3 Lietuvoje nesukurta vidaus vandens kelių finansavimo sistema, todėl daugiau nei 99 proc. vidaus vandens kelių plėtros, eksploatacijos priežiūros ir plėtros darbų finansuojama Lietuvos Respublikos valstybės biudžeto ir ES lėšomis. (3 skyrius)

1.4 Lėšos vidaus vandens kelių eksploatacijai bei investicijoms išaugo kelis kartus greičiau negu keleivių ir krovinių srautai, todėl yra rizika, kad panaudotos lėšos gali neduoti efekto. (3 skyrius)

1.5 Lietuvos vidaus vandens laivų skaičius 2005–2008 m. išaugo 32,2 proc., tačiau daugiausia buvo registruojama pramoginių laivų, o keleivinis ir krovininis laivynas atnaujinamas ir vystomas lėtai. (2.1. poskyris)

2. Nepakankamai efektyviai naudojama vidaus vandens kelių infrastruktūra, tai trukdo vystyti keleivinę laivybą ir efektyviai panaudoti turtą bei uždirbti pajamas:

2.1. Kauno ir Uostadvario prieplaukos, kurioms įrengti investuota 9,9 mln. Lt, pripažintos tinkamomis naudoti 2008 m. rugpjūčio 30 d., t.y. likus porai mėnesių iki navigacijos pabaigos. Šių prieplaukų priežiūrai 2008 m. rugpjūčio - gruodžio mėn. išleista 55,7 tūkst. Lt. Vėluojant patvirtinti prieplaukų naudojimo tarifus ir paskelbti apie paslaugas, galėjo būti praleista galimybė sudaryti sutartis ir uždirbti pajamų. (4.2. poskyris)

3. VĮ Vidaus vandens kelių direkcija „Kompleksinio vidaus vandens kelio Nemuno upe ir Kuršių mariomis nuo Klaipėdos iki Kauno sutvarkymas“ projektą galėjo įvykdyti 118 tūkst. Lt pigiau, jeigu būtų išsireikalavusi, kad UAB „Šilutės polderiai“ papildomus darbus, atsiradusius dėl grunto nuplovimo, atliktų savo lėšomis arba atsiradusių nuostolių atlyginimą būtų išsireikalavusi iš UAB DK „PZU Lietuva“, kaip numatyta rangos sutartyje ir statybinių rizikų draudimo polise.

4. VĮ Vidaus vandens kelių direkcija gyvenamas patalpas Uostadvaryje naudojo nepakankamai efektyviai, nes patalpų išlaikymo išlaidos 2004–2008 metais viršijo gautas pajamas 16,3 tūkst. Lt. Iš kurių 8,4 tūkst. Lt sudarė nuomos pajamos, negautos dėl neteisingai apskaičiuoto ir laiku neperskaičiuoto nuomos mokesčio.

5. VĮ Vidaus vandens kelių direkcijos keleivinių laivų eksploatacijos laikas 2008 m. nebuvo pakankamai efektyviai panaudotas, nes kiekvienas laivas buvo naudojamas tik 15 proc. galimo eksploatacijos laiko (4.3. Poskyris)

### **Rekomendacijos:**

#### **Lietuvos Respublikos Vyriausybei:**

1. Patvirtinti Vidaus vandens kelių vystymo strategiją ir (arba) Lietuvos Respublikos vidaus vandens transporto plėtros ilgalaikę programą, nustatančią vidaus vandens kelių ir laivyno vystymo prioritetus, integracijos į Europos vidaus vandens kelius kryptis, tarptautinius susitarimus dėl šių krypčių ir vidaus vandens kelių išlaikymo finansavimo šaltinius bei paskirti atsakingas institucijas. (1 Išvada)

#### **VĮ Vidaus vandens kelių direkcijai:**

1. Užtikrinti efektyvesnį patikėto valstybės turto (laivų, pastatų, priplaukų ir kt.) naudojimą. (1–5 Išvados)

2-ojo audito departamento direktorė

Zita Valatkienė

2-ojo audito departamento  
vyriausiasis valstybinis auditorius

Antanas Aliulis

Valstybinio audito ataskaitos kopijos pateiktos:

Lietuvos Respublikos Seimo audito komitetui, 1 egz.

Lietuvos Respublikos Vyriausybei, 1 egz.

Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerijai, 1 egz.

Valstybiniam turizmo departamentui prie Ūkio ministerijos, 1 egz.

VĮ Vidaus vandens kelių direkcija, 1 egz.

## PRIEDAI

Valstybinio audito ataskaitos  
„Vidaus vandens kelių eksploatacijos  
ir priežiūros vertinimas“  
I priedas

### **Vidaus vandens kelių eksploataciją ir priežiūrą reglamentuojantys pagrindiniai teisės aktai:**

#### **Europos Sąjungos teisės aktai:**

- 1992-02-07 Europos Sąjungos ir Europos Bendrijos konsoliduotos steigimo sutartys Nr. 2002/C 325/01;
- 2005-09-07 Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2005/44/EB „Dėl suderintų upių informacijos paslaugų (UIP) Bendrijos vidaus keliuose“;
- 2006-01-17 Europos Bendrijų Komisijos komunikatas (KOM (2006) 6 galutinis) „Dėl vidaus vandens kelių transporto skatinimo, įgyvendinant „NAIADES“ – Europos integruotą veiksmų programą, skirtą vidaus vandens kelių transportui“;
- 2006-06-22 Europos Bendrijų Komisijos komunikatas Tarybai ir Europos Parlamentui (KOM (2006) 314 galutinis) „Dėl Europos Komisijos 2001 m. Baltosios knygos dėl transporto politikos laikotarpio vidurio apžvalgos“;
- 1997-06-25 Europos susitarimas dėl svarbiausių tarptautinės reikšmės vidaus vandens kelių (AGN) (Žin., 2000, Nr. 29-806);
- Europos Ekonominės komisijos Vidaus vandens transporto komiteto dokumentas TRANS/SC 3/144;
- 2003-06-13 Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/44/EB, iš dalies keičianti Direktyvą 94/25/EB dėl valstybių narių įstatymų ir kitų teisės aktų, susijusių su pramoginiais laivais, suderinimo;
- 1987-11-09 Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 87/540/EEB dėl leidimo verstis krovinių vežėjo vandens keliais vidaus ir tarptautiniais maršrutais veikla bei abipusio diplomų, pažymėjimų ir kitų oficialią kvalifikaciją verstis šia veikla patvirtinančių duomenų pripažinimo;
- 1996-07-23 Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 96/50/EB dėl nacionalinių laivų kapitonų atestatų, leidžiančių vežti krovinius ir keleivius Bendrijos vidaus vandenų keliais, įgijimo sąlygų suderinimo;
- 1996-11-09 Europos Tarybos direktyva 96/75/EB dėl frachtavimo ir kainodaros nacionaliniame ir tarptautiniame Bendrijos vidaus vandens kelių transporte;

---

▪ 1991-12-16 Europos Tarybos direktyva reglamentas (EEB) NR. 3921/91, nustatantis sąlygas, pagal kurias vežėjai ne rezidentai gali vežti krovinius arba keleivius valstybės narės vidaus vandens keliais.

#### **Lietuvos Respublikos teisės aktai:**

- Lietuvos Respublikos Vidaus vandens transporto kodeksas, 1996 m. rugsėjo 24 d. Nr. I-1534;
- Lietuvos Respublikos Transporto veiklos pagrindų įstatymas, 1991 m. spalio 8 d. Nr. I-1863;
- Lietuvos Respublikos Vandens įstatymas, 1997 m. spalio 21 d. Nr. VIII-474;
- Lietuvos Respublikos planuojamos ūkinės veiklos poveikio aplinkai vertinimo įstatymas, 1996 m. rugpjūčio 15 d. Nr. I-1495;
- Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1995 m. rugpjūčio 14 d. nutarimas Nr. 1119 „Dėl Lietuvos Respublikos valstybinės reikšmės vidaus vandens kelių sąrašo patvirtinimo“;
- Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2005 m. spalio 3 d. nutarimas Nr. 1057 „Dėl Lietuvos Respublikos vidaus vandens uostų ir prieklaukų steigimo ir registravimo nuostatų patvirtinimo“;
- Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1998 m. sausio 20 d. nutarimas Nr. 18 „Dėl Lietuvos Respublikos vietinės reikšmės ir perspektyvinių vidaus vandens kelių sąrašų patvirtinimo“;
- Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1998 m. rugsėjo 15 d. nutarimas Nr. 1117 „Dėl Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos nuostatų patvirtinimo“;
- Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 1998 m. balandžio 6 d. įsakymas Nr. 146 „Dėl vidaus vandens kelių eksploatavimo taisyklių patvirtinimo“;
- Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 1999 m. birželio 29 d. įsakymas Nr. 268 „Dėl vidaus vandens laivybos taisyklių patvirtinimo“;
- Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2002 m. rugsėjo 20 d. įsakymas Nr. 3-453 „Dėl privalomų darbų sąrašo patvirtinimo“;
- Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2003 m. gruodžio 30 d. įsakymas Nr. 3-728 „Dėl Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymo Nr.18 „Dėl Lietuvos Respublikos vietinės reikšmės ir perspektyvinių vidaus vandens kelių sąrašų patvirtinimo“ pakeitimo“;
- Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2007 m. vasario 8 d. įsakymas Nr. 3-46 „Dėl operacijų, atliekamų su nafta, kenksmingomis medžiagomis, nuotekomis ir šiukšlėmis laivuose ir uostų priėmimo įrenginiuose, registravimo taisyklių patvirtinimo“;
- Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2005 m. spalio 12 d. įsakymas Nr. 3-450 „Dėl Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos Vandens transporto departamento nuostatų patvirtinimo“;

- 
- Valstybinės vidaus vandenių laivybos inspekcijos viršininko 2006 m. kovo 20 d. įsakymas Nr. 4-50 „Dėl valstybinės vidaus vandenių laivybos inspekcijos laivybos kontrolės skyriaus nuostatų patvirtinimo“;
  - Valstybinės vidaus vandenių laivybos inspekcijos viršininko 2006 m. rugsėjo 27 d. įsakymas Nr. 4-294 „Dėl valstybinės vidaus vandenių laivybos inspekcijos registro skyriaus nuostatų patvirtinimo“;
  - Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2008 m. kovo 4 d. įsakymas Nr. 3-71 „Dėl Transporto investicijų direkcijos nuostatų patvirtinimo“;
  - Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministro 1999 m. rugsėjo 10 d. įsakymas Nr. 338 „Dėl minimalių techninių reikalavimų laivams, plaukiojantiems Lietuvos Respublikos vidaus vandenių keliais, patvirtinimo“;
  - Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2005 m. lapkričio 10 d. nutarimas Nr. 1214 „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1998 m. lapkričio 5 d. nutarimo Nr. 1302 „Dėl Keleivių ir krovinių vežimo laivais Lietuvos Respublikoje ir tarptautiniais maršrutais licencijavimo taisyklių patvirtinimo“ pakeitimo“;
  - Lietuvos Respublikos Strateginę reikšmę nacionaliniam saugumui turinčių įmonių ir įrenginių bei kitų nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbių įmonių įstatymas, 2002 m. spalio 10 d. Nr. IX - 1132.

Valstybinio audito ataskaitos  
„Vidaus vandens kelių eksploatacijos  
ir priežiūros vertinimas“

2 priedas

**Ilgalaikėje Lietuvos transporto sistemos plėtros strategijoje numatytų  
priemonių vykdymas**

Eil. Nr.	Priemonės Nr. ir pavadinimas	Priemonės įvykdymo terminas	Priemonės įvykdymas
1.	<b>Priemonės, numatytos įvykdyti iki 2006 m.</b>		
1.1.	61.10. Stiprinti vandens transporto teisinę bazę, siekiant atnaujinti ir plėtoti jūrų bei vidaus vandenių laivynus.	2006 m.	<b>Iš dalies vykdoma:</b> Teisinė bazė keičiama. Neparengta vidaus transporto strategija arba ilgalaikė programa (žiūrėti 1.4. priemonę. Lėtai atnaujinamas keleivinis ir krovinis laivynas.
1.2.	61.11. Stiprinti laivybos eismo stebėseną ir kontrolę.	2006 m.	<b>Vykdoma.</b>
1.3.	61.12. Parengti Lietuvos vidaus vandenių kelių plėtros galimybių integruojant Lietuvos vidaus vandenių kelius į Europos vidaus vandenių kelių sistemą studiją.	2006 m.	<b>Iš dalies vykdoma:</b> UAB „Projektų gama“ parengė galimybių studiją „Kompleksinis vidaus vandenių kelio sutvarkymas, pritaikant krovinei ir keleivinei laivybai“. Minėta studija apima vidaus vandens kelią Nemuno upe ir Kuršių mariomis Klaipėdos – Kauno ruožą, joje numatytos ir perspektyvinių maršrutų vystymo kryptys, išnagrinėtos galimos vidaus vandens kelio E 41 integravimo į Europos vidaus kelius kryptys: <b>1. Vakarų:</b> Nemuno žemupiu, per Kaliningradą, Lenkiją, Vokietiją arba Baltijos jūros pakrante. Vakarų kryptimi išnagrinėti du galimi integracijos maršrutai: <b>1.1. Kaliningrado ir Lenkijos VVK (Matrosovkos, Demjos). Priešlauius ir Vyslos upėmis E 70, kertant E40 vidaus vandens kelią.</b> Maršrutas yra sudėtingas, nes reikia kirsti Kaliningrado sritį, kur neužtikrinami reikalavimai E-IV klasės keliams, garantinis gylis, tiltų aukščiai, didelis mokestis už tiltų pakėlimą. Oderio – Vyslos ruožas jungiantis su Vokietija yra tik III klasės. <b>1.2. Baltijos pakrantės keliu E60.</b> Šis kelias būtų vienas iš efektyviausių būdų susisiekti su Vakarų Europos VVK, nes šiuo maršrutu būtų galima pasiekti upių-jūrų uostus, esančius ne tik jūrų pakrantėse bet ir žemyne. Tačiau upių-jūrų laivų grimzlė yra gana didelė – 2,7–3,2 m. todėl šiuos laivus galima naudoti tik iš Klaipėdos. Vakarų kryptimi Vandens keliu E60 galima pasiekti Kaliningrado srities, Lenkijos ir Vokietijos vidaus vandens kelius. Šiaurės kryptimi Latvijos, Estijos ir Rusijos (Peterburgo-Volgos-Baltijos) vidaus vandens keliais galima pasiekti Novgorodą, Kazanę, Astrachanę, o Belamorsko-Baltijos kanalu (E-60) Archangelską. Tačiau užtikrinti tokius gylius Nemune galima tik statant vandens lygio reguliatorius. <b>2. Rytų kryptimi:</b> Nemuno vidurupiu – aukščiau Kauno HE (per Baltarusiją, Lenkiją (E 40): <b>2. 1. Baltarusijos ir Lenkijos vidaus vandens keliais (Augustavo kanalu) – 484 km. nuo Nemuno žiočių per Bugą ir Vyslą.</b> Tai senas vandens kelias, kuriuo iš Nemuno per Juodąją Ančią ir Bugą (Augustavo kanalu) buvo galima patekti į Varšuvą, Vyslos upe per Gdanską į Baltijos jūrą. Tačiau daugiau, kaip 50-60 km. Augustavo kanale ir Bugo upėje nenaudojama laivybai. Tad šio kelio panaudojimas laivų patekimui į Vakarų VVK tinklą per Baltarusijos ir



Eil. Nr.	Priemonės Nr. ir pavadinimas	Priemonės įvykdymo terminas	Priemonės įvykdymas
			<p>Lenkijos teritorijas bent 10–15 metų yra neįmanomas.</p> <p><b>2. 2. Baltarusijos vidaus vandens keliais (Nemunu, Ščara, Oginskio kanalu per Jaseldą, Pripetę, Dnieprą).</b></p> <p>Abi išnagrinėtos integravimo kryptys yra susijusios su didelėmis investicijomis, o jų įgyvendinimui reikia tarptautinių susitarimų su Baltarusijos Respublika, Lenkijos Respublika ir Rusijos Federacijos Kaliningrado sritimi. Todėl dėl šių integracijos krypčių sprendimus turėtų priimti Lietuvos Respublikos Vyriausybė, Susisiekimo ir Užsienio reikalų ministerijos.</p>
1.3.1.	Susitarimai dėl integracijos Vakarų kryptimi (Lenkijos Respublika ir Rusijos federacija).	2006 m.	<p><b>Iš dalies vykdoma:</b></p> <p>Susitarimo su Lenkijos Respublika nėra.</p> <p>Susitarimas su Rusijos Federacija parengtas.</p> <p>Neįrengti perėjimo punktai: Nemuno upėje Sovetsko upių uoste, Kaliningrade ir Rybačij gyvenvietėje.</p> <p>Minėtas susitarimas yra bendro pobūdžio, nes yra susitarta dėl vienodų sąlygų laivybai vidaus vandens keliais ir netrukdomo jai. Tačiau nėra aptartos kelių vystymo perspektyvos, jų derinimo būdai. Mūsų nuomone, sprendimai, dėl integracijos į Europos vidaus kelius dar nėra pilnai paruošti.</p>
1.3.2.	Susitarimai dėl integracijos su Baltarusijos Respublika.	2006 m.	<p><b>Iš dalies vykdoma:</b></p> <p>Lietuvos Respublikos Vyriausybė 2007 m. spalio 17 d.<sup>26</sup> patvirtino 2007 m. gegužės 25 d. Medininkuose sudarytą Lietuvos Respublikos Vyriausybės ir Baltarusijos Respublikos Vyriausybės susitarimą „Dėl laivybos vidaus vandens keliais“. Susitarimas įsigaliojo 2008-08-20<sup>27</sup> Susitarimo įgyvendinimui reikia abiejų šalių teisinių ir administracinių sprendimų.</p> <p>Susitarimas su Baltarusijos Respublika yra bendro pobūdžio, nes susitarta dėl vienodų sąlygų laivybai vidaus vandens keliais ir netrukdomo jai. Tačiau neaptartos vidaus vandens kelių vystymo perspektyvos, jų derinimo ir integravimosi į kitų šalių vidaus vandens kelius būdai. Mūsų nuomone sprendimai, dėl integracijos į Europos vidaus kelius dar nėra pilnai paruošti.</p>
1.4.	61.13. Parengti Lietuvos Respublikos vidaus vandens transporto plėtros iki 2025 metų programą.	2006 m.	<p><b>Neparengta.</b></p> <p>VĮ Vidaus vandens kelių direkcija ir AB „Smiltynės perkėla“ vykdo Susisiekimo vidaus vandens keliais užtikrinimo programą. 2008 m. programa apėmė laikotarpį iki 2010 m.</p> <p>VĮ Vidaus vandens kelių direkcija parengė ir 2005-09-01 pateikė Susisiekimo ministerijai VĮ Vidaus vandens kelių direkcijos 2006–2025 m. strateginio veiklos plano projektą. Tačiau šis planas nepatvirtintas.</p>
1.5.	61.14. Įvertinti vidaus vandens uostų būklę, pateikti pasiūlymus dėl jų atkūrimo.		<p><b>Vykdoma.</b> Tačiau nepriimti strateginiai sprendimai.</p>
2.	<b>Priemonės, numatytos įvykdyti iki 2013 m.</b>		
2.1.	62.9. Atnaujinti keleivių susisiekimą vidaus vandens transportu tarp Kauno ir Nidos, rekonstruoti Kauno ir Nidos prieplaukas.	2013 m.	<p><b>Iš dalies vykdoma:</b></p> <p>2008 m. rekonstruota Kauno keleivinė prieplauka, o Uostadvarėje pastatytos stacionari ir mobili keleivinės prieplaukos.</p> <p>Ruošiamasi rekonstruoti Nidos prieplauką.</p>

<sup>26</sup> Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2008-08-20 nutarimas Nr. 801 „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės ir Rusijos Federacijos Vyriausybės susitarimo „Dėl laivybos Kuršių mariose bei Lietuvos Respublikos ir Rusijos Federacijos Kaliningrado srities vandens keliais“ patvirtinimo“

<sup>27</sup> Lietuvos Respublikos Užsienio reikalų ministerijos pranešimas „Dėl tarptautinės sutarties įsigaliojimo“.

Eil. Nr.	Priemonės Nr. ir pavadinimas	Priemonės įvykdymo terminas	Priemonės įvykdymas
			<p>VĮ Vidaus vandens kelių direkcijos motorlaivis „Deima“, siekiant atnaujinti keleivių susisiekimą tarp Kauno ir Nidos, 2004 m., navigacijos metu, kartą per savaitę, plaukdavo iš Kauno į Nidą ir atgal. Direkcija ir 2004-09-16 UAB „Nemuno linija“ pasirašė ketinimų protokolą, kuriuo UAB „Nemuno linija“ įsipareigojo vykdyti keleivių pervežimus maršrutu Kaunas – Nida. Bendrovės laivas šiuo maršrutu 2007 m. plaukė 4 kartus, o 2008 m. – 5 kartus. Ketinimų protokolą dėl keleivių vežimo maršrutu Kaunas - Nida 2005-11-18 buvo pasirašytas su Lenkijos bendrove „Zegluga Gdanska“, kuri keleivių nevežė.</p> <p>VĮ Vidaus vandens kelių direkcija dėl keleivių vežimui, maršrutu Kaunas – Nida, pritaikytų laivų įsigijimo kreipėsi į Susisiekimo ministeriją, tačiau lėšų negavo.</p>
2.2.	62.10. Užtikrinti tarptautinės reikšmės vidaus vandens kelių (AGN) IV klasės standartus atitinkančio ruožo Nemuno upe iki Kauno veikimą, rekonstruoti esamus vidaus vandens uostus: padidinti garantinį gylį ruože Jurbarkas – Kaunas, rekonstruoti esamą ir statyti naują krovinių krantinę Kauno mieste.	2013 m.	<p><b>Vykdoma iš dalies:</b> Kauno– Jurbarko ruože palaikomas 1.2 m. garantinis gylis, Jurbarko–Klaipėdos – 1,5 m. Pagal Galimybių studiją gylio Kauno– Jurbarko ruože padidinimui iki 1,5 m. reikėtų apie 100 mln. Lt. Šių darbų atlikimui lėšos nenumatytos.</p> <p>Ruošiama Kauno krovinių priplaukos statybos dokumentacija. Šios priplaukos statybai numatytas finansavimas iš 2007–2013 m. ES struktūrinės paramos lėšų.</p>
2.3.	62.11. Atlikti projektavimo darbus, pastatyti ir pradėti naudoti vidaus vandens laivybos kelią Nerimi nuo Kauno iki Jonavos.	2013 m.	<p><b>Nevykdoma:</b> VĮ Vidaus vandens kelių Direkcija 2004-10-05, 2004-10-07, 2004-12-09 raštais Nr. 1095, Nr. 1107, Nr. 1282 kreipėsi į Susisiekimo ministeriją, siūlydama numatyti lėšas šiai priemonei 2004–2006 m. ir 2007–2013 m. ES struktūrinės paramos programose. Negavus lėšų priemonė nevykdoma.</p>
2.4.	62.12. Įsteigti turistinį maršrutą Kaliningradas – Klaipėda – Baltijos jūros pakrantė: sutvarkyti ir paženklinėti vidaus vandens kelią Kaliningradas – Klaipėda per Kuršių marias (suderinus pasienio ir muitinės procedūras su atitinkamomis Rusijos federacijos institucijomis).	2013 m.	<p><b>Bandoma vykdyti</b>, tačiau susiduriama su išorinėmis kliūtimis, žr. 1.3. punktą.</p>
2.5.	62.13. Sukurti ir pradėti naudoti Lietuvoje upių informacijos paslaugų sistemą, integruoti ją į bendrą Europos RIS (RIS – upių informacijos paslaugos) sistemą.	2013 m.	<p><b>Vykdoma iš dalies:</b></p> <p>1. VĮ Vidaus vandens kelių Direkcija užsakė ir atliko „Upių informacinių paslaugų (RIS) sistemos įdiegimo valstybinės reikšmės Lietuvos vidaus vandens keliuose galimybių ir prielaidų tyrimą“. Vadovaujantis šiuo tyrimu, 2006 m. įdiegta ir veikia informacijos apie navigacijos sąlygas Nemune sistema, kuriai būdingi kai kurie RIS komponentai.</p> <p>2. Direkcija 2004-10-05 pateikė Susisiekimo ministerijai ES struktūrinės paramos lėšų poreikį 2007-2013 m. RIS diegimo finansavimui, tačiau šios priemonės finansavimas neįtrauktas į 2007–2013 m. paramos programą.</p>

Eil. Nr.	Priemonės Nr. ir pavadinimas	Priemonės įvykdymo terminas	Priemonės įvykdymas
<b>3.</b>	<b>Priemonės, numatytos įgyvendinti iki 2025 m.</b>		
3.1.	63.3. Parengti mokslinę studiją, nagrinėjančią techninius ir ekonominius Kauno hidroelektrinės laivybos šliuzo statybos klausimus, prireikus pastatyti Kauno hidroelektrinės laivybos šliuzą.	2025 m.	<b>Neparengta.</b>
3.2.	63.4. Plėtoti naujus vidaus vandens kelių maršrutus.	2025 m.	<p><b>Vykdoma iš dalies:</b></p> <p>1. Bendras vidaus vandens kelių ilgis 2004–2008 m. nesikeitė ir buvo 902,3 km, šiuo laikotarpiu nesikeitė ir kelių, kuriuose palaikomi garantiniai matmenys, ilgis, nedaug pailgėjo keliai, kuriuose ženklinamas farvateris – tik apie 13 proc.; apie 39 proc. pailgėjo keliai su šviečiančiais navigaciniais ženklais. Gerokai, apie 43,4 proc., sumažėjo kelių, kuriuose vykdoma pastovi farvaterio priežiūra (tai lėmė faktas, kad dalyje šių kelių buvo paženklintas farvateris). Eksploatuojamų kelių ilgis pailgėjo nuo 425 iki 441 km. Minėti rodikliai rodo, kad nebuvo kiekybinė vidaus vandens kelių plėtros, o tik buvo palaikoma ir šiek tiek gerinama jų būklė. Tai, kad nėra vidaus vandens kelių plėtros ir nesukurta infrastruktūra, gali riboti krovinių gabenimo apimtį (rinką) vidaus vandens keliais.</p> <p>2. 8,5 km vidaus vandens kelio Neries upėje, Vilniuje suteiktas valstybinės reikšmės kelio statusas. Viso vidaus vandens kelio Vilniaus mieste statusas suvienodintas. Iki šiol dalis vidaus vandens kelio Neries upėje turėjo valstybinės reikšmės vidaus vandens kelio statusą, kita per Vilniaus miestą tekančios upės dalis priklausė vietinės reikšmės vidaus vandens keliams. Dėl skirtingo kelių statuso buvo sudėtinga planuoti ir vykdyti upės farvaterio tvarkymą ir naudojimą. Visą Neries upės ruožą sostinėje pripažinus valstybinės reikšmės vidaus vandens keliu, jį tvarkys ir prižiūrės VĮ Vidaus vandens kelių direkcija.</p>
4.	Kompleksinei vidaus vandens kelio Nemuno upe ir Kuršių mariomis plėtrai, uostų ir priplaukų modernizavimui numatytas lėšų poreikis, mln. Lt:		
4.1.	2004–2006 m.	10	2004–2008 m. lėšų buvo skiriama mažiau.
4.2.	2007–2013 m.	70-100	

Valstybinio audito ataskaitos  
„Vidaus vandens kelių eksploatacijos  
ir priežiūros vertinimas“

3 priedas

## Vidaus vandens laivų ir kitų transporto priemonių naudojimas

**1 lentelė. Lietuvos Respublikos Vidaus vandenų laivų registre įregistruoti laivai, vnt.**

Eil. Nr.	Laivų rūšis	Metai				Padidėjimas, proc.
		2005-12-31	2006-12-31	2007-12-31	2008-12-31	
1.	Viso vidaus vandens transporto priemonių:	42987	46631	51522	56840	32,2
1.1.	Nesavaeigės vidaus vandens transporto priemonės	36741	39634	42360	45586	24,1
1.2.	Savaeigės vidaus vandens transporto priemonės	5691	6309	8409	10427	83,2
1.3.	Jachtos	337	457	502	562	66,8
1.4.	Vidaus vandens laivai (žvejybos laivai, plūduriuojantys įrenginiai; plūduriuojančios priemonės; statomos vidaus vandenų transporto priemonės)	218	231	251	265	21,6

Šaltinis – Valstybės kontrolė pagal Valstybinės vidaus vandenų Laivybos inspekcijos duomenis

**2 lentelė. Keleivinių ir krovinių laivų plaukiojimo rajonai**

Įmonės pavadinimas	Veiklos rūšis (Licencija)	Laivų skaičius	Pagrindinis plaukiojimo rajonas
UAB „Kelių remonto grupė“	Krovinių vežimas.	4	Nemunas, Jurbarkas – Kaunas – Klaipėda
UAB „Kauno tarptautinis upių uostas“ (laivo savininkas UAB „Nemuno laivininkystė“)	Keleivių vežimas	1	Nemunas, Kaunas – Raudondvaris
UAB „Nemuno linija“	Keleivių vežimas	2	Nemunas ir Kuršių marios Kaunas – Nida
I. R. Mažuknos įmonė	Keleivių vežimas	2	Kauno marios
UAB „Birštono seklytėlė“	Keleivių vežimas	1	Nemunas, Birštono apylinkės
Romano Chadaravičiaus įmonė	Keleivių vežimas	1	Nemunas, Kaunas – Vilkija
UAB „Sedija“	Keleivių vežimas	1	Nemuno delta ir Kuršių marios
Romo Šležo įmonė	Keleivių vežimas	2	Nemuno delta ir Kuršių marios
R. Žeknio individuali įmonė	Keleivių vežimas	1	Nemuno delta ir Kuršių marios
UAB „Kintai“	Keleivių vežimas	2	Nemuno delta ir Kuršių marios
UAB „Mingės egzotika“	Keleivių vežimas	1	Nemuno delta ir Kuršių marios
UAB „Banginis“	Keleivių vežimas	1	Nemuno delta ir Kuršių marios
UAB „Barta“	Keleivių vežimas	1	Neris, Vilniaus miesto ribose
UAB „Halsas“ (pramoginis)	Keleivių vežimas	1	Nemunas, Druskininkai - Liškiava
UAB „Jukunda Mare“	Keleivių vežimas	1	Kuršių marios
Šturmų žuvininkystės įmonė	Keleivių vežimas	3	Nemuno delta ir Kuršių marios

Šaltinis – Valstybės kontrolė pagal VĮ Vidaus vandens kelių direkcijos ir Valstybinės vidaus vandenų Laivybos inspekcijos duomenis

**3 lentelė. Upių laivų pasiskirstymas pagal naudojimo laiką 2007 metais**

Laivo tipas	Iš viso laivų:	Naudojimo laikas					
		59 m. ir daugiau	39–58 m.	29–38 m.	19–28 m.	9–18 m	Iki 8 m.
Krovininiai laivai:	58	3	12	14	21	7	1
savaeigiai	35	3	6	6	14	5	1
nesavaeigiai	23	–	6	8	7	2	–
Stūmikai, vilkikai ir stūmikai-vilkikai	23	–	1	12	9	–	1
Keleiviniai ir krovininiai-keleiviniai laivai	39	2	9	6	8	3	11
Pagalbiniai savaeigiai ir nesavaeigiai laivai	116	6	21	37	34	8	10
Žvejybiniai laivai	17	3	3	7	3	1	–
<b>Iš viso</b>	<b>253</b>	<b>14</b>	<b>46</b>	<b>76</b>	<b>75</b>	<b>19</b>	<b>23</b>
<b>Proc.</b>	<b>100</b>	<b>5,6</b>	<b>18,2</b>	<b>30,0</b>	<b>29,6</b>	<b>7,5</b>	<b>9,1</b>

Šaltinis – Valstybės kontrolė pagal Statistikos departamento prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės duomenis

**4 lentelė. Riedmenų skaičius pagal naudojimo laiką 2007 metais**

Riedmenys	Iš viso riedmenų	Naudojimo laikas				
		Iki 5 m.	5–9 m.	10–14 m.	15–29 m.	30 m. ir daugiau
Lokomotyvai	252	4		5	99	144
Prekiniai vagonai	9486	400		227	5481	3378
Keleiviniai vagonai	144	3		10	106	25
Dyzelinių traukinių vagonai	183			9	125	49
Elektrinių traukinių vagonai	96			6	5	85
<b>Iš viso</b>	<b>10161</b>	<b>407</b>	<b>0</b>	<b>257</b>	<b>5816</b>	<b>3681</b>
<b>Proc.</b>	<b>100</b>	<b>4,0</b>	<b>0</b>	<b>2,5</b>	<b>57,2</b>	<b>36,3</b>

Šaltinis – Valstybės kontrolė pagal Statistikos departamento prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės duomenis

**5 lentelė. Kelių transporto priemonių skaičius pagal naudojimo laiką 2007 metais**

Transporto priemonė	Transporto priemonių skaičius	Naudojimo laikas			
		Iki 2 m.	2–5 m.	5–10 m.	Daugiau kaip 10 metų
Motociklai	28826	992	2001	3305	22528
Lengvieji automobiliai:	1587903	36772	47010	152605	1351516
iš jų individualūs	1444249	6118	20216	121550	1296365
Autobusai	13997	481	1016	1410	11090
Troleibusai	491	87	–	31	373
Krovininiai automobiliai	126507	11312	10207	16636	88352
Puspriekabių vilkikai	21076	5282	4063	5334	6397
Puspriekabės	21598	5373	3628	4306	8291
Priekabos	18162	3238	2211	2563	10150
Specialūs automobiliai	13381	597	903	1150	10731
<b>Iš viso (be individualių automobilių ir motociklų)</b>	<b>215212</b>	<b>26370</b>	<b>22028</b>	<b>31430</b>	<b>135384</b>
<b>Proc.</b>	<b>100</b>	<b>12,3</b>	<b>10,2</b>	<b>14,6</b>	<b>62,9</b>

Šaltinis – Valstybės kontrolė pagal Statistikos departamento prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės duomenis

Valstybinio audito ataskaitos  
„Vidaus vandens kelių eksploatacijos  
ir priežiūros vertinimas“

4 priedas

## Keleivių ir krovinių pervežimai

1 lentelė. Krovinių apyvarta 2004-2007 metais, tūkst. t

Metai	2004 m.	2005 m.	2006 m.	2007 m.
Bendras krovinių kiekis	129,0	136,9	133,5	138,2
Geležinkelių transportas	45,6	49,3	50,2	53,5
Kelių transportas	51,5	55,3	56,0	62,2
Vidaus vandens transportas	0,6	0,7	0,9	1,0
Jūrų transportas	4,7	5,3	5,9	5,8
Kita	26,6	26,3	20,5	15,7

Šaltinis – Valstybės kontrolė pagal Statistikos departamento prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės duomenis

2 lentelė. Vidaus vandens keliais pervežti kroviniai ir keleiviai

Metai	2004 m.	2005 m.	2006 m.	2007 m.
Krovinių skaičius, tūkst. tonų	621,0	745,4	879,5	958,8
Keleivių skaičius, tūkst. keleivių	1973,9	2122,8	2248,1	2331,8

Šaltinis – Valstybės kontrolė pagal Statistikos departamento prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės duomenis

3 lentelė. Vidaus vandens kelių krovinių apyvarta ES šalyse 2004–2007 metais, mln. t

Šalis	Metai				Pastabos
	2004 m.	2005 m.	2006 m.	2007 m.	
Belgija	147,2	160,4	165,9	–	nėra 2007m. duomenų
Bulgarija	4,4	5,3	6,0	6,6	
Čekija	1,2	1,6	1,1	1,1	
Vokietija	235,9	236,8	243,5	248,6	
Prancūzija	67,3	68,3	71,4	76,0	
Liuksemburgas	11,2	10,4	11,4	10,1	
Vengrija	7,4	8,4	7,3	8,4	
Olandija	319,2	317,6	317,9	–	nėra 2007m. duomenų
Austrija	9,1	9,3	9,2	12,1	
Lenkija	–	7,2	6,6	6,4	nėra 2004m. duomenų
Rumunija	–	32,8	29,3	29,4	nėra 2004m. duomenų
Slovakija	–	2,4	2,3	8,0	nėra 2004m. duomenų
Lietuva	0,6	0,8	0,9	1,0	

Šaltinis – Valstybės kontrolė pagal „Eurostat“ duomenis

Valstybinio audito ataskaitos  
„Vidaus vandens kelių eksploatacijos  
ir priežiūros vertinimas“

5 priedas

### Vidaus vandens kelių priežiūrai panaudotos lėšos

1 lentelė. Vidaus vandens kelių priežiūrai ir eksploatavimui panaudotos lėšos, tūkst. Lt

Finansavimo šaltinis	Metai				
	2005	2006	2007	2008	2005-2008
Susisiekimo vidaus vandens keliais užtikrinimo programa (priežiūra)	5747,0	7261,0	8333,0	8951,0	30292,0
Susisiekimo vidaus vandens keliais užtikrinimo programa (turto įsigijimas)	1300,0	5812,1	12097,0	3638,1	22847,2
Nuosavos lėšos	217,9	120,1	0	196,5	534,5
ES lėšos Projektas Nr. BPD2004-ERPF-1.1.0-04-05/0005 „Kompleksinis vidaus vandens kelio Nemuno upe ir kuršių mariomis nuo Klaipėdos iki Kauno sutvarkymas“	72,4	216,4	266,0	9551,1	10105,9
AB „Smiltynės perkėla“	0	1000,0	5000,0	6000,0	12000,0
Iš viso:	7337,3	14409,6	25696,0	28336,7	75779,6

Šaltinis – Valstybės kontrolė pagal VĮ vidaus vandens kelių direkcija ir AB „Smiltynės perkėla“ duomenis

Valstybinio audito ataskaitos  
„Vidaus vandens kelių eksploatacijos  
ir priežiūros vertinimas“

6 priedas

### Transporto priemonių panaudojimo laikas

1 lentelė. VI Vidaus vandens kelių direkcijos laivų eksploatacijos laikas

Eil. Nr.	Laivo pavadinimas	2006 m.		2007 m.		2008 m.	
		Epsloat. laikas, paromis	Epsloat. laikas, val.	Epsloat. laikas, paromis	Epsloat. laikas, val.	Epsloat. laikas, paromis	Epsloat. laikas, val.
	<b>Kelių ženklavimo ir priežiūros laivai</b>	<b>1372</b>	<b>18832</b>	<b>1369</b>	<b>18860</b>	<b>1436</b>	<b>19766</b>
1.	Motorlaivis „Vytis“ ir barža B-04	233	3206	240	3306	238	3274
2.	Motorlaivis „Skalvis“ ir barža B-06	235	3194	243	3346	258	3556
3.	Motorlaivis „Patrimpas“ ir barža B-02 ŠG-2	237	3262	46	644	243	3346
4.	Motorlaivis „Kuršis“ ir barža B-02ŠG-2	-	-	169	2338	-	-
5.	Motorlaivis „Delfinas“ ir barža ŠL-16	233	3206	237	3262	238	3276
6.	Motorlaivis „Notangas“ barža ŠG-1	248	3416	245	3374	268	3696
7.	Motorlaivis „Sakalas“	186	2548	189	2590	191	2618
	<b>Vagos valymo laivai</b>	<b>887</b>	<b>11432</b>	<b>872</b>	<b>11248</b>	<b>985</b>	<b>12800</b>
8.	Žemsiurbė „Nemuno -11“	179	2092	174	2032	175	2044
9.	Motorlaivis „Vandenis“	181	2478	174	2380	175	2394
10.	Motorlaivis „Luodis“	181	2478	174	2380	175	2394
11.	Žemsiurbė „Nemuno -8“	173	2018	166	1936	166	1936
12.	Motorlaivis „Žuvėdra“	173	2366	176	2408	166	2268
13.	Motorlaivis „Gediminas“	-	-	8	112	128	1764
	<b>Hidrografiniai laivai</b>	<b>185</b>	<b>1028</b>	<b>188</b>	<b>1044</b>	<b>192</b>	<b>1068</b>
14.	Motorlaivis „Žuvintas“	185	1028	188	1044	192	1068
	<b>Hidrotechninių statinių statybos laivai</b>	<b>1131</b>	<b>8760</b>	<b>1048</b>	<b>8580</b>	<b>1055</b>	<b>7595</b>
15.	Motorlaivis „Vitingas“ ir baržos B-01, B-03	247	1752	215	1716	228	1519
16.	Savaeigė barža „Atlantas“	235	1752	208	1716	203	1519
17.	Žemkasė „Nemuno -7“	235	1752	206	1716	202	1519
18.	Plaukiojantis kranas „PK-10“	235	1752	211	1716	213	1519
19.	Pontonas „PK-1“	179	1752	208	1716	209	1519
	<b>Povandeninių darbų laivai</b>	<b>224</b>	<b>1252</b>	<b>210</b>	<b>1412</b>	<b>195</b>	<b>1088</b>
20.	Plaukiojantis nesavaeigis kranas „Rambynas“ su narų stotimi	224	1252	210	1412	195	1088
	<b>Laivų aprūpinimo kuru, tepalu ir nuotekų surinkimo laivai</b>	<b>258</b>	<b>2640</b>	<b>249</b>	<b>2940</b>	<b>270</b>	<b>3192</b>
21.	Motorlaivis „Narva“	258	2640	249	2940	270	3192
	<b>Keleiviniai laivai</b>	<b>527</b>	<b>560</b>	<b>512</b>	<b>569</b>	<b>500</b>	<b>354</b>
22.	Motorlaivis „Deima“	141	96	184	64	137	62
23.	Motorlaivis „Tolstojus“	194	319	170	360	194	176
24.	Motorlaivis „Švyturys“	192	145	158	145	169	116
	<b>Visų laivų</b>	<b>4584</b>	<b>44504</b>	<b>4448</b>	<b>44653</b>	<b>4633</b>	<b>46863</b>

Šaltinis – Valstybės kontrolė pagal Valstybės kontrolė pagal VI vidaus vandens kelių direkcija duomenis



Valstybinio audito ataskaitos  
„Vidaus vandens kelių eksploatacijos  
ir priežiūros vertinimas“

7 priedas

**1 lentelė. VI vidaus vandens kelių direkcijos veiklos rodikliai, tūkst. Lt**

Eil. Nr.	Rodiklio pavadinimas	2005 m.	2006 m.	2007 m.
<b>1.</b>	<b>Pardavimo pajamos</b>	<b>6742,3</b>	<b>8205,1</b>	<b>9735,3</b>
1.1.	Vidaus vandens kelių priežiūros, eksploatavimo ir mechanizmų išlaikymo pajamos (subsidiija)	5747,0	7261,0	8333,0
<b>2.</b>	<b>Pardavimo savikaina</b>	<b>5747,0</b>	<b>6637,2</b>	<b>7890,7</b>
<b>3.</b>	<b>Bendrasis pelnas nuostolis</b>	<b>995,3</b>	<b>1567,9</b>	<b>1844,5</b>
<b>4.</b>	<b>Veiklos sąnaudos</b>	<b>139,4</b>	<b>1487,4</b>	<b>1559,4</b>
4.1.	Pardavimo		689,5	691,6
4.2.	Bendrosios ir administracinės		797,9	867,8
<b>5.</b>	<b>Tipinės veiklos pelnas (nuostolis)</b>	<b>(139,4)</b>	<b>80,5</b>	<b>285,1</b>
<b>6</b>	<b>Kita veikla</b>	<b>316,8</b>	<b>16,1</b>	<b>11,6</b>
6.1.	Pajamos	995,3	30,6	35,5
6.2.	Sąnaudos	678,5	14,5	23,9
<b>7.</b>	<b>Finansinė investicinė veikla</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(0,3)</b>
7.1.	Pajamos	-	-	-
7.2.	Sąnaudos	-	-	0,3
<b>8.</b>	<b>Įprastinės veiklos pelnas</b>	<b>177,4</b>	<b>96,6</b>	<b>296,5</b>
<b>9.</b>	<b>Pagautė</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>10.</b>	<b>Netekimai</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>11.</b>	<b>Pelnas (nuostolis prieš apmokestinimą)</b>	<b>177,4</b>	<b>96,6</b>	<b>296,5</b>
<b>12.</b>	<b>Pelno mokestis</b>	<b>27,4</b>	<b>15,0</b>	<b>49,5</b>
<b>13.</b>	<b>Laikinis socialinis mokestis</b>	<b>-</b>	<b>3,9</b>	<b>9,9</b>
<b>14.</b>	<b>Grynasis pelnas nuostoliai</b>	<b>150,0</b>	<b>77,7</b>	<b>237,1</b>
<b>15.</b>	<b>Bendrasis pelningumas (3/1), proc.</b>	<b>14,8</b>	<b>19,2</b>	<b>18,9</b>
<b>16.</b>	<b>Įprastinės veiklos pelningumas/pelningumas prieš apmokestinimą (8/1), proc.</b>	<b>2,6</b>	<b>1,2</b>	<b>3,0</b>
<b>17.</b>	<b>Grynasis pardavimo pelningumas (14/1), proc.</b>	<b>2,2</b>	<b>0,9</b>	<b>2,4</b>

Šaltinis – Valstybės kontrolė pagal Valstybinės vidaus vandenų laivybos inspekcijos duomenis

**2 lentelė. VI vidaus vandens keliai direkcija kapitalo ir turto grąža 2005–2007 metais**

Eil. Nr.	Rodikliai	2005 m.	2006 m.	2007 m.
1.	Grynasis pelnas, tūkst. Lt	<b>150,0</b>	<b>77,7</b>	<b>237,1</b>
2.	Nuosavas kapitalas, tūkst. Lt	<b>35769,6</b>	<b>43301,5</b>	<b>55118,4</b>
3.	Turto vertė, tūkst. Lt	37633,9	43344,5	55250,3
4.	Nuosavo kapitalo grąža, proc.	0,4	0,2	0,4
5.	Turto grąža, proc.	0,4	0,2	0,4

Valstybinio audito ataskaitos  
„Vidaus vandens kelių eksploatacijos  
ir priežiūros vertinimas“

8 priedas

**Valstybinio audito ataskaitoje „Vidaus vandens kelių eksploatacijos ir priežiūros vertinimas“ pateiktų rekomendacijų įgyvendinimo planas**

Eil. Nr.	Rekomendacija	Subjektas, kuriam pateikta rekomendacija	Veiksmas / Priemonės / Komentarai	Rekomendacijos įgyvendinimo terminas (data)
1	2	3	4	5
1.	Patvirtinti Vidaus vandens kelių vystymo strategiją ir (arba) Lietuvos Respublikos vidaus vandens transporto plėtros ilgalaikę programą, nustatančią vidaus vandens kelių ir laivyno vystymo prioritetus, integracijos į Europos vidaus vandens kelius kryptis, tarptautinius susitarimus dėl šių krypčių ir vidaus vandens kelių išlaikymo finansavimo šaltinius bei paskirti atsakingas institucijas.	Lietuvos Respublikos Vyriausybė.	Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija 2009-04-20 raštu Nr. 2-2013 (22-2) “ Dėl valstybinio audito ataskaitos „Vidaus vandens kelių eksploatacijos ir priežiūros vertinimo „ projekto“ pritarė rekomendacijai, siūlo nustatyti rekomendacijos įvykdymo terminą iki 2012 IV ket.	Lietuvos Respublikos Vyriausybė turėtų nustatyti terminą.
2.	Užtikrinti efektyvesnę patikėto valstybės turto (laivų, pastatų, prieplaukų ir kt.) naudojimą.	VĮ Vidaus vandens kelių direkcija.	VĮ Vidaus vandens kelių direkcija 2009-05-08 raštu Nr. 2S.- 482, vykdydama šią rekomendaciją numato: Organizuoti patalpų nuomos konkursus iki 2009 12-31. Bendradarbiaudama su turizmo agentūromis ir renginių organizatoriais numato, pagerinti keleivinių laivų panaudojimą iki 2010-12-31. Bendradarbiaujant su laivų savininkais ir suaktyvinti marketingo priemones iki 2010-12-31.	2009-12-31 pirminis ir 2010-12-31 galutinis.
<p>Atstovai ryšiams, atsakingi už Valstybės kontrolės informavimą apie rekomendacijų įgyvendinimą plane nustatytais terminais:  VĮ Vidaus vandens kelių direkcijos generalinis direktorius Gintautas Labanauskas, tel. (8-37) 322799, el. paštas glabas@is.lt  Susisiekimo ministerijos Vandens transporto departamento direktorius Juozas Darulis tel. (85) 239 3980, el.paštas j.darulis@transp.lt</p>				

Šaltinis – Valstybės kontrolė pagal Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos ir VĮ Vidaus vandens kelių direkcija raštus