

LIETUVOS TRANSPORTO RŪŠIŲ PLĖTROS PRIORITETAI

G. Steponavičienė

1. Įžanga

Pastaraisiais metais transportas Lietuvoje užima gana stabilias pozicijas šalies ūkio struktūroje. 1995–1998 m. transporto sektoriuje buvo sukuriama 9,4–9,6 % bendrojo vidaus produkto. 1998 m. IV ketvirtį transporto ir sandėliavimo sistemoje dirbo 4,6 % šalies dirbančių asmenų [1].

Lietuva turi išplėtotą kelių tinklą, geležinkelį, neužšalantį jūrų uostą, keturis tarptautinius oro uostus ir ambicijas būti tranzito valstybe.

Kadangi turime puikias geografines ir ekonomines sąlygas transportui plėtoti, atrodo, galėtume tikėtis geresnių šios veiklos rezultatų. Kyla klausimas, kur glūdi nepanaudotos planavimo, technologinių, ekonominių ar politinių sprendimų galimybės? Šiame straipsnyje nagrinėjamos prielaidos racionaliai transporto sistemos plėtrai: apžvelgiama esama skirtingų transporto rūšių padėtis, valstybės institucijų deklaruotos transporto rūšių plėtojimo gairės bei europinis šios problematikos kontekstas.

2. Transporto sistemos plėtos prioritėtų nustatymo kriterijai

Priklausomai nuo objekto tyrimo tikslų taikomi skirtingi to objekto vertinimo kriterijai. Tarkime, nagrinėjant transporto rūšis gamtosauginiu atžvilgiu, akcentuojami ekologiniai veiksniai (triukšmas, tarša, erdvės poreikis ir pan.), tuo tarpu, nagrinėjant transporto rūšis įmonės ekonomikos atžvilgiu, visų pirma žiūrima į pelną ir kaštus. Piliečių požiūriu keleivinio transporto rūšys skirsis pagal kainą, greitį, komfortą ir pan. Šiame straipsnyje transporto rūšis siekiama apžvelgti kiek įmanoma neutraliau, pademonstruojant kriterijų grupių (priklausančių nuo nagrinėjimo intereso) įvairovę bei prieštarumą. Todėl čia nebus gilinamasi į skirtingų kriterijų subtilybes, bet stengiamasi schematizuoti ir formalizuoti aptariamąjį objektą, daugiausia dėmesio skiriant vertinimo kri-

terijams. Juk nuo kriterijų pasirinkimo priklausys ir vertinimo rezultatas.

Formaliai galima išskirti tokias didžiausias kriterijų grupes, naudotinas atskirų transporto rūšių galimybės įvertinti.

Teisinės bazės pobūdis

Lietuvoje susiklosčiusi tokia teisės praktika, kad teisinė reglamentacija yra būtina bet kokios veiklos plėtojimo sąlyga. Taigi reikia teisės aktų, kurie įteisintų kiekvienos transporto rūšies funkcionavimą. Tačiau detalus veiklos reglamentavimas užkerta kelią jos plėtočiai. Tokia situacija susidaro tuomet, kai įstatymu bandoma išvardyti visus galimus veiklos atvejus, o visa kita – uždrausti. Pasikeitus ekonominėms sąlygoms ar atsiradus naujoms technologijoms susidaro padėtis, kai dalis veiksmų lieka uždrausti vien dėl to, kad jie nebuvo žinomi įstatymo kūrėjams. Kita transporto teisinio reglamentavimo problema yra ta, kad specialieji įstatymai neleidžia transporto rūšių integracijos. Minėtų problemų būtų išvengta, jei kuriant įstatymus būtų nustatomi bendrieji principai bei nurodomi draudimai (taigi visa kita leidžiant), o ne pateikiama detali reglamentacija ir išvardijami leidimai taip visa kita uždraudžiant. Transportas yra dinamiška sistema, todėl tokia įstatymų kūrimo praktika yra didelė kliūtis jos plėtrai.

Dabartinė infrastruktūros būklė

Kalbant apie transporto infrastruktūros būklę, reikia atkreipti dėmesį į jos kokybę, eksploatacijos išlaidas, plėtos poreikį ir galimybes (plėtimo teisinės ir ekonomines prielaidas, finansavimo galimybes).

Dabartinė struktūrinė būklė

Šiandien šis faktorius yra vienas svarbiausių. Jokios planavimo ar technologinės priemonės neišspręs efektyvumo problemos ten, kur nėra struktūrinių prielaidų efektyviai veiklai. Tokie faktoriai, kaip transporto įmonės ar visos šakos restruktūrizacijos poreikis ir pajėgumas konkuruoti, yra esminiai sprendžiant apie atskiros transporto rūšies perspektyvas.

Dabartinė paslaugų būklė

Paslaugų būklė yra išvestinis kriterijus, t. y. juo įvertinama, koks yra pasiektas rezultatas nepriklausomai nuo egzistavusių prielaidų. Tačiau jis yra vienas aiškiausių.

Galimybė veikti rinkos sąlygomis

Šis kriterijus apima ir teisinį reglamentavimą, ir struktūrinę būklę, ir susiklosčiusių santykių tarp vežėjų situacijos įvertinimą. Tam, kad transporto paslauga galėtų funkcionuoti rinkos sąlygomis, reikia rinkos dalyvių įvairovės ir galimybės jiems konkuruoti (t. y. galimybės naudotis reikiama infrastruktūra, laisvų kainų, nediskriminacinio mokesčių režimo, kad nebūtų valstybinio protekcionizmo ir pan.).

Paslaugų kokybės charakteristikos

1. Kaina.

Esant dideliai valstybės finansų daliai transporto sektoriuje, būtina skirti tiesioginę kainą (tai yra kiek paslaugos vartotojas sumoka paslaugos teikėjui) ir netiesioginę (kiek visi žmonės sumoka per subsidijas, kompensacijas, dotacijas bei kitokias išimtinės teises, skiriamas transporto įmonėms, ir per biudžeto asignavimus avarijoms likviduoti, sveikatos apsaugai, gamtosaugai, infrastruktūros eksploatacijai).

2. Komfortas.

3. Greitis.

4. Saugumas.

5. Lankstumas, punktualumas.

2–5 kriterijai yra labai reliatyvūs ir subjektyvūs. Pvz., mikroautobusus dažniausiai yra lanksti ir greita susisiekimo priemonė, palyginti su troleibusu, tačiau tokia nėra, palyginti su individualiu automobiliu. Saugumo vertinimas paprastai remiasi statistika, tačiau čia labai svarbus psichologinis faktorius, pvz., nors traukinių ir lėktuvų avarijose statistiškai žūva mažiau žmonių nei autoavarijose, jų psichologinis poveikis yra labai stiprus, ir dažnai žmonės mano, kad keliauti lėktuvu ar traukiniu yra ypač pavojinga [2].

7. Ekologiškumas.

Kaip jau buvo minėta, ekologiškumo kriterijus, apimantis ir transporto keliamą triukšmą, ir oro bei dirvožemio taršą, ir žaliųjų plotų panaudojimą, ir daromą įtaką želdiniams, gyvūnams, vandens telkiniams bei pastatams, nagrinėjamas kaip vienas apibendrintas kriterijus. Jis įeina ir į netiesioginės kainos kriterijų.

8. Įtaka socialinei ir urbanistinei aplinkai.

Šis kriterijus parodo, kiek konkreti transporto rūšis sumažina ar padidina aplinkos vertę – tiek žė-

mės ar nekilnojamo turto vertę (tai galėtų būti socialinio faktoriaus matas), tiek ir estetiniu ar kultūriniu aplinkos vertinimo požiūriu.

Yra ir daugiau kriterijų, į kuriuos tam tikruose diskursuose būtų verta atsižvelgti, pvz., atskiros transporto rūšies pajėgumų panaudojimas ir jos įtaka visai transporto sistemai, žemės poreikis, teritorijos tinkamumas, turimo transporto priemonių parko kokybė, tačiau tai būtų detalesniam nagrinėjimui tinkantys kriterijai.

Vien iš kriterijų sąrašo matyti, kad jie dažnai bus prieštaringi, nes prieštaringi ir juos suformuojantys interesai. Kriterijų prieštaringumas yra natūralus dalykas, todėl nagrinėjant transporto sistemą apskritai svarbiausia yra žinoti, kokio galutinio rezultato siekiama, t. y. išskirti reikšmingiausių kriterijų (-us).

3. Lietuvos transporto plėtros politikos apžvalga

Panagrinėkime, kas apie Lietuvos transporto plėtrą sakoma oficialiuose dokumentuose. Dalis transportą reglamentuojančių įstatymų (pvz., Transporto pagrindų įstatymas, Transportas ir aplinkos apsauga, 1992 m.) priimti gana seniai, yra konstatuojamojo pobūdžio ir minimaliai orientuoti į sistemos plėtrą. Kita dokumentų grupė (vyriausybės programos, valstybinių investicijų programos), nors juose ir minimos transporto perspektyvos, tačiau jie skirti trumpam laikotarpiui (dažniausiai tai yra vienos vyriausybės kadencija), politiškai angažuoti. Todėl itin svarbūs šie dokumentai:

- Nacionalinė transporto plėtros programa¹ [3], 1993 m.

- Nacionalinė ACQUIS priėmimo programa, 1998 m. [4].

1993 m. priimtoje Transporto plėtros nacionalinėje programoje numatyti šie pagrindiniai prioritetai:

1) integruoti Lietuvos transporto sistemą į Europos transporto sistemą infrastruktūros ir paslaugų rinkos prasme;

2) suderinti Lietuvos teisinį transporto veiklos reglamentavimą su Vakarų Europos šalių;

3) plėtoti multimodalinius vežimus;

4) valstybė turi užtikrinti strateginių infrastruktūros objektų veiklą;

5) demonopolizuoti ir privatizuoti valstybinius transporto sistemos objektus.

¹ Šiuo metu Susisiekimo ministerija rengia naują Transporto plėtros programą.

1–2 punktai toliau plėtojami ir konkretinami Nacionalinėje AQUIS priėmimo programoje, atsižvelgiant į ES reikalavimus bei Lietuvos derybininkų pasiektus rezultatus. 3 punktas – plėtoti multimodalius vežimus, – de ja, tolesniuose dokumentuose, diskusijose ir praktikoje nebefigūruoja kaip prioritetas. 4–5 punktuose numatytas valstybės vaidmuo transporto sferoje, tai – transporto sistemos valstybinių objektų reorganizacija ir privatizacija bei valstybės prievolė užtikrinti „strateginių infrastruktūros objektų“ veiklą¹. 1993 m. programoje buvo numatyta, kad taip vadinami strateginiai objektai liks valstybės nuosavybė. Vėliau ši nuostata pasikeitė ir kai kurie strategiškais vadinti objektai yra privatizuojami, pvz., 1998 m. privatizuota KLASCO, vyksta LISCO privatizavimas. Tačiau, kol „strateginio objekto“ sąvoka nėra apibrėžta, neaišku, nei kokių objektų veiklą turi užtikrinti valstybė, nei kokius veiksmus apima imperatyvas „užtikrinti“².

Iš transporto srities prioritetų, numatytų nacionalinėje ACQUIS programoje, galima spręsti apie dabartiniu metu formuluojamus uždavinius transporto sistemai ir jos plėtros gaires. Šioje programoje jie skirstomi į transporto saugumo ir infrastruktūros plėtros kryptis. Tai apima:

- saugumo standartus įtvirtinančių nacionalinių įstatymų rengimą ir tarptautinių konvencijų ratifikavimą;

- visų rūšių transporto saugaus eismo programų, gelbėjimo sistemų sukūrimą;

- įvairių transporto rūšių struktūrinius pokyčius (pvz., Lietuvos geležinkelių);

- infrastruktūros objektų modernizavimą saugumo požiūriu;

- infrastruktūros objektų, atitinkančių TINA numatytų transporto koridorių kryptis, remontą ir plėtrą.

Ir 1993 m. NTP programoje, ir AQUIS priėmimo programoje transporto plėtros prioritetai keliami remiantis ES interesais. Neneigiu tokio požiūrio prasmingumo. Tačiau manau, kad neabejotinai svarbiau yra suvokti ir deklaruoti transporto sistemos problemas bei poreikius lokaliu lygiu – t. y. žvelgiant žmonių, kurie gyvena Lietuvoje ir naudojami Lietuvos

¹ Gaila, kad nedetalizuojama, kas yra strateginiai objektai, nes ši sąvoka dažnuose diskursuose yra miglota.

² Žaliavos tiekimo į Mažeikių naftą sustabdymas 1999 m. pradžioje pademonstravo valstybės galimybių ribotumą „užtikrinant“ svarbiausių objektų veiklą.

transporto sistema, požiūriu. Jeigu to nedarys Lietuvos institucijos, tai niekas kitas to tikrai nepadarys. **Sunku derėtis dėl bendrų projektų, derinti bendruosius ir lokaliuosius interesus, kai nesuformuojami ir neišreiškiami savieji interesai.** Šia prasme, manau, diskutuotina ir Lietuvos, kaip tranzito valstybės, vizija. Vykstant integracijos procesams Europoje, beveik visos Europos valstybės tampa tranzito valstybėmis, tačiau kitų šalių (Lichtenšteino, Austrijos, Šveicarijos, Vokietijos) šis faktas nedžiugina, jis kelia rūpestį: paprastai pajamos iš tranzito nepadengia išlaidų dėl padidėjusios taršos, triukšmo, infrastruktūros naudojimo intensyvumo.

Kitas pažymėtinas šių programų bendras bruožas tas, kad visiškai neskiriamas dėmesys miestų transportui. Tai, kad miestų transporto politika priklauso savivaldybių kompetencijai, nereiškia, kad nereikia valstybinės miestų transporto plėtros politikos. Juo labiau, kad ES transporto plėtros diskusijose miestų transportui skiriamas didžiulis dėmesys, yra suformuluotos konkrečios nuostatos dėl miesto transporto sistemų pertvarkymo kryptių.

Kaip jau buvo minėta, multimodaliam transporto plėtros prioritetui, paminėtam NTP programoje, skiriama per mažai dėmesio. Tuo tarpu šio prioriteto laikymasis galėtų gerokai pagerinti Lietuvos transporto sistemos funkcionavimą net ir neišeinant iš dabartinės infrastruktūros rėmų (ypač tai liečia jungtis su Klaipėdos uostu).

Iš minėtų dokumentų nepaaiškėja, kaip bus tvarkomasi su didėjančiais autotransporto srautais (ypač mieste). Nėra infrastruktūros palaikymo ir plėtros finansavimo schemos (išskyrus biudžetą ir numanomą pagalbą iš ES struktūrinių fondų), konkrečių nuostatų dėl kelių fondo formavimo principų bei lėšų panaudojimo prioritetų. Blieka tikėtis, kad šioms problemoms bus skirta daugiau dėmesio naujojoje Transporto programoje.

4. Esamos transporto sistemos įvertinimas

Siūlomas vienas iš galimų Lietuvoje esamų transporto rūšių vertinimo variantų³ (žr. lent.). Vertinta pagal 1 skyriuje išdėstytus vertinimo kriterijus. Teisinės bazės pakankamumo kriterijus į lentelę neįtrauktas, kadangi beveik visas transporto rūšis reglamentuoja

³ Šiame straipsnyje pateikiama transporto rūšių vertinimo galimybių analizė, todėl patys vertinimai atlieka daugiau iliustratyvų vaidmenį.

Kriterijus	Keliai		Geležinkelis		Oro	Jūrų	Miesto				
	Krovinių	Keleivių	Krovinių	Keleivių			Viešasis		Automobilis	Taksi	Dviratis
							savivaldybės	privatus			
Struktūra							1	3		3	
Infrastruktūra							3	3	3	3	1
Veiklos būklė							1	2		3	
Pajėgumas veikti rinkos sąlygomis							1	3		3	
Tiesioginė kaina							3	2	1	1	3
Netiesioginė kaina	2	1	1	1	2		1	2	2	2	2
Kelionės trukmė							1	2	3	3	2
Komfortiškumas							1	2	3	3	1
Saugumas							3	2	1	2	1
Lankstumas	3	2	1	1	1	1	1	2	3	3	3
Ekologiškumas							2	1	1	1	3
Įtaka socialinei ir urbanistinei aplinkai							2	2	1	1	3

Pastaba: lentelėje pateikti daugiausia miesto transporto rūšių vertinimai, kadangi šios transporto rūšys veikia toje pačioje apibrėžtoje erdvėje ir jų santykinis pranašumas lengviausia stebėti.

tuojantys teisės aktai yra taisytini, tačiau kiekvienos transporto rūšies konkrečioms trūkumams įvardyti reikia platesnės įstatymų analizės. Pasirinkta siaura trijų balų vertinimo skalė, kur „3“ yra geriausias įvertinimas.

Suprantama, pateikti vertinimai yra subjektyvūs, paremti autorės nuomone bei vertybine orientacija, tačiau tokio pobūdžio lentelė galėtų būti gera priemonė bendram vaizdui apie dabartinės Lietuvos transporto sistemos būklę susidaryti ir atskaitos tašku nustatant plėtros gaires.

Panagrinėkime keletą vertinimų detaliau. Pagal kriterijų „maža kelionės trukmė“ ir privatus automobilis, ir taksi įvertinti „2“, o ne „3“ dėl transporto kamščių (kurie yra jau nebe išimtis, o taisyklė). Viešojo savivaldybės transporto ekologiškumas įvertintas „2“ imant nesvertinį vidurkį labai ekologiškų troleibusų ir labai neekologiškų senųjų autobusų. Šiuo atveju vertinimas priklauso nuo transporto priemonių parko ir skirsis priklausomai nuo miesto. Priklausomai nuo miesto dažnai skirsis ir tiesioginė įvai-

rių transporto paslaugų kaina. Privataus viešojo transporto infrastruktūros būklė įvertinta „2“ dėl įrengtų stotelių ir informacijos keleiviams stokos.

Sudėtingiausia įvertinti skirtingų transporto rūšių paslaugų kainas, ypač netiesiogines. Visų pirma kainos dydžio vertinimas turi prasmę tik konkretaus subjekto atžvilgiu, o ne apskritai. Šiuo atveju atsiribojama nuo subjekto ir tiesioginės kainos dydis vertinamas santykinai – lyginant su kitų transporto rūšių tiesiogine kaina. Antra, netiesioginius kaštus sudaro ne vienas, o aibė nevienarūšių komponentų, t. y. dideli netiesioginiai kaštai gali susidaryti dėl skiriamų subsidijų, dėl brangios infrastruktūros, dėl didelės taršos bei kitų poveikių, mažinančių aplinkos vertę. Pvz., kelių krovinio transporto netiesioginiai kaštai įvertinti „2“, nes jam subsidijos neskiriamos, tačiau infrastruktūros ir taršos kaštai yra dideli. Tuo tarpu kelių keleivinis transportas įvertintas „1“, nes be ekologinio ir infrastruktūrinio, jis turi ir ekonominių-politinių papildomų išlaidų matmenį – subsidijas. Taigi čia vertinta netiesioginės kainos atstojamoji.

Kalbant apie atskirų transporto rūšių prioritetus, reikia nagrinėti būdus, kuriuos taikant gali būti padidinti atskirų kriterijų atitikimo įverčiai. Šie būdai gali būti technologiniai, planavimo, organizaciniai, ekonominiai-politiniai. Panagrinėkime, pvz., transporto rūšių lankstumo pagerinimo būdus. Kaip nelanksčiausias įvardytas oro, vandens ir geležinkelių transportas. Akivaizdi išeitis – multimodalumo užtikrinimas. Kelionės trukmės bei komforto pagerinimas tiesiogiai sietinas su transporto priemonių parko atnaujinimu ir techninėmis naujovėmis. Tačiau dažniausiai šių priemonių įgyvendinimo sėkmė priklauso nuo transporto įmonių struktūrinio pasirengimo ir atitinkamų nuosavybės santykių sutvarkymo. Pvz., vargu ar bet kokios didesnės permainos Lietuvos geležinkelyje įmanomos, kol nebus atskirta vėžės nuosavybė nuo šiandien vienintelio vežėjo ir kol nebus sudarytos prielaidos konkurencijai. Apibendrinant galima teigti, jog transporto paslaugų kokybė visų pirma priklauso nuo teisinių ir ekonominių kriterijų, kurie sudaro prielaidas sėkmingai įgyvendinti technines bei technologines naujoves.

Turint omenyje tai, kad visos transporto rūšys yra kažkam ir tam tikru metu naudingos, o investicijoms (plačiaja prasme) į konkrečią transporto rūšį neišvengiamai reikia pinigų, jos veikia kitas transporto sistemos dalis, galima teigti, **kad transporto rūšių plėtros prioritetai turėtų sietis ne su pačių transporto rūšių rangais, bet su priemonių, pozityviai veikiančių įvairias transporto rūšis, pasirinkimu.** Priemonių pasirinkimo kriterijai turėtų būti jų poveikis (kiek teigiamai veikia transporto rūšis x, bet neblogina kitų transporto rūšių padėties) bei įgyvendinimo kaštai.

5. Lietuvos transporto sistemos sąveika su ES susisiekimo sistema

Bendroji (ES) transporto politika suaktyvėjo 1985 m., kai Europos Komisija įtvirtino naują nuostatą, jog transporto sektoriaus liberalizacija turi būti vykdoma nepaisant šalyse narėse egzistuojančių skirtingų techninių standartų, mokesčių ir socialinės apsaugos sistemų bei kitų sąlygų [2, p. 14–15]. Taigi buvo performuluotos ES šalių transporto sistemos plėtros kryptys, tai:

- transporto sektoriaus dereguliavimas, liberalizavimas ir rinkos santykių užtikrinimas;
- standartų ir procedūrų harmonizavimas (tiek teisinių, tiek techninių);

- infrastruktūros suderinimas.

Kalbant apie Lietuvos transporto sistemą šiame kontekste verta paminėti jau seniau keltus saugumo ir gamtosauginius reikalavimus ir politikos atvirumą visuomenei priimant sprendimus.

Infrastruktūros bei standartų suderinimo ir saugumo reikalavimai labiausiai akcentuojami Lietuvos transporto plėtrą reglamentuojančiuose dokumentuose. Tačiau svarbiausias ES transporto politikos akcentas – šio sektoriaus dereguliavimas paliktas ateičiai. Remiantis išdėstytais argumentais apie ekonominių ir organizacinių priemonių svarbą transporto modernizavimo sėkmei, kyla abejonė dėl tokio pasirinkimo efektyvumo.

6. Išvados

Europinės transporto integracijos kontekste Lietuvos žmonėms būtų naudingiausia, kad visų pirma būtų išreiškiami jų interesai, o tik po to ieškoma bendrų visai Europai kompromisų. Kaip aiškėja iš minėtų oficialių transportą reglamentuojančių dokumentų, Lietuvos transporto sistemos plėtros gairės kol kas to nenumato. Netgi perimant teigiamą kitų šalių patirtį ar taisykles, menkas dėmesys realioms savo šalies piliečių interesams atneš ekonominius nuostolius bei socialinę įtampą, kas savo ruožtu tikrai nepagerins integracijos galimybių. Juo labiau, kad pačioje ES transporto politikoje pabrėžiamas komercinis transporto paslaugų aspektas ir demokratinis sprendimų priėmimo būdas.

Vertinant atskirų transporto rūšių perspektyvas aišku, kad visos jos gali ir turi plėtotis, tik reikia išryškinti kiekvienos iš jų trūkumus ir stengtis juos minimizuoti. Siekiant tolydžios plėtros, būtina užtikrinti, kad vienos transporto rūšies „taisymas“ nevyktų kitų rūšių sąskaita.

Nustatant transporto rūšių prioritetus, svarbiausia atsižvelgti į skirtingus įvairių asmenų interesus, t. y. turi būti pakankamai žmonių, kurie suinteresuoti numatytos prioritetinės transporto rūšies plėtra (nes tai užtikrina finansavimą), ir turi būti numatyti kompensaciniai mechanizmai tiems, kurių interesus tai smarkiai pažeis. Gyvenime (lokalio lygiu) interesų susikirtimai ir jų sprendimas vyksta kasdien. Tačiau kuo toliau nuo konkrečių žmonių priimami sprendimai, susiję su jų interesų tenkinimu (bendruomenė, savivaldybė, apskritis, valstybė), tuo mažesnė tikimybė rasti visoms pusėms naudingą kompromisą.

Vertinant šiandienines aktualijas ir transporto politikos priemones pastebėta, kad akivaizdžiai per mažai dėmesio skiriama miestų transportui. Susisieki- mo problemos miestuose seniai peržengė vien trans- portininkų susidomėjimo ribas, tačiau strateginio po- žiūrio į šios transporto srities plėtojimą labai pasi- gendama. Pažymėtina, kad Lietuvos transporto poli- tikoje vis dar neproporcingai daug dėmesio skiriama infrastruktūrai. Tiek mokslo rekomendacijos, tiek ki- tų šalių patirtis rodo, jog metas pereiti prie sudėtin- gesnės ir modernesnės plėtos ir ne tiek plėsti infra- struktūrą, kiek tobulinti multimodalumą, efektyvų val- dymą, paslaugų kokybę bei įvairovę.

Literatūra

1. Ketvirtinės nacionalinės sąskaitos IV ketvirtis, 1998, p. 18. Vilnius: Lietuvos statistikos departamentas, 1999. 34 p.
2. Transport Policy – Ways into Europe's Future / Ken- neth Button (ed.). Gütersloh: Bertelsmann Foundation Publishers, 1994. 227 p.
3. Lietuvos Respublikos transporto plėtos nacionalinė programa. Vilnius, 1993. 33 p.
4. Nacionalinė ACQUIS priėmimo programa 1998 m. (patvirtinta 1998 lapkričio 10 d. Vyriausybės nutarimu Nr. 1305).

Įteikta 1999 06 03

SPECIFYING PRIORITIES FOR DEVELOPING MEANS OF TRANSPORT IN LITHUANIA

G. Steponavičienė

Summary

This article deals with the problem of setting out priorities for the development of various means of trans- port in Lithuania. The cornerstone of analysis is the identification of a set of criteria for evaluating the state of individual means of transport. The evaluation revolves around selected means of transport according to a few selected criteria. Here it is used mainly to demonstrate the application of these criteria that will be developed in the future. The article goes on to review relevant official documents and to investigate the prospects of development of the transport system in Lithuania in the context of European integration. In this connection major issues relating the EU transport policy are outlined. The analysis leads to the conclusion that, rather than assess- ing specific means of transport, it would be more valu- able to focus on exploring ways to improve them. This approach is prompted by the awareness that all means of transport have their relative advantages and disadvan- tages and are necessary for a sustainable development of the country's transport system.

GUODA STEPONAVIČIENĖ

Master of Civil Engineering, (Phd student), Vilnius Gediminas technical university (VGTU). Saulėtekio al. 11, 2040 Vilnius, Lithuania.

Diploma in mathematics, Vilnius University, 1992. Master of Civil engineering, VGTU, 1994.

Employment: VGTU; policy analyst, Lithuanian Free Market Institute.