



**Pranešimas spaudai
Skelbti nedelsiant
Liuksemburgas, gruodžio 16 d.**

ES finansuojamos investicijos į oro uostus duoda mažą ekonominę naudą, – teigia ES auditoriai

Šiandien Europos Audito Rūmų paskelbtoje ataskaitoje paskelbta, kad vykdant ES finansuojamas investicijas į oro uostus nebuvo gauta laukiamų rezultatų ir jos davė mažą ekonominę naudą. ES auditoriai teigia, kad dėl nepakankamo planavimo ir prognozavimo kai kurie finansuojami oro uostai buvo pernelyg arti vienas kito ir kai kurie statybos projektai buvo per dideli atsižvelgiant į susijusį lėktuvų ir keleivių skaičių.

„Mes nustatėme, kad kai kurie oro uostai ilguoju laikotarpiu nebuvo pelningi, kai kurie buvo nepakankamai naudojami ir kai kurie visiškai nebuvo naudojami, – pareiškė atsakingas Europos Audito Rūmų narys George Pufan. – Prognozuojama, kad Europos oro eismas iki 2030 m. išaugs du kartus. Jei Europa nori patenkinti šią padidėjusių paklausą, Komisija ir valstybės narės turi gerinti investavimo į mūsų oro uostus būdus ir finansuoti tik tuos oro uostus, kurie yra pelningi ir kuriems yra iš tikrųjų reikalingos investicijos.“

ES auditoriai išnagrinėjo investicinius projektus 20 oro uostų – Estijoje, Graikijoje, Italijoje, Lenkijoje ir Ispanijoje, kuriems nuo 2000 iki 2013 m. buvo skirta daugiau kaip 600 milijonų eurų ES lėšų. Auditoriai nustatė, kad tik pusės šių oro uostų atveju buvo galima pagrįsti ES finansuojamų investicijų poreikį ir kad finansuojama infrastruktūra dažnai buvo naudojama nepakankamai, o apie 38 milijonai eurų investicijų visiškai nebuvo naudojamos.

Tik pusė audituotų oro uostų padidino keleivių skaičių, o daugiau kaip pusės oro uostų atveju oro eismo prognozės buvo reikšmingai per didelės. Pavyzdžiui, Kordoboje 2013 m. keliavo mažiau nei 7 000 keleivių palyginti su 179 000 keleivių prognoze. Be to, daugelyje oro uostų buvo mažai įrodymų, kad pagerėjo keleivių aptarnavimas ar kad regionas gavo socialinę ir ekonominę naudą, pavyzdžiui, sukūrus papildomų darbo vietų.

Septyni oro uostai, daugiausia turintys mažiau nei 100 000 keleivių per metus, nėra finansiniu požiūriu autonomiški ir jiems bus sudėtinga tęsti veiklą be papildomų viešųjų lėšų. Pavyzdžiui, Graikijoje Kastorijos 176 000 eurų pajamos 2005–2012 m. buvo nereikšmingai mažos palyginti su 7,7 milijono eurų išlaidomis, kurių reikėjo siekiant išlaikyti oro uostą veikiančią. Auditoriai padarė išvadą, kad papildoma 16,5 milijono eurų suma, investuota į Kastorijos greitąjį taką (kurio niekada nenaudojo to tipo orlaivis, kuriam jis buvo skirtas), negali būti laikoma veiksmingu viešųjų lėšų panaudojimu.

Daugumos audituotų oro uostų atveju auditoriai nustatė su statybomis arba infrastruktūros pristatymu susijusių vėlavimų, kurių vidutinė trukmė sudarė beveik dvejus metus. Beveik pusėje oro uostų buvo viršytos išlaidos, o tai reiškė, kad valstybės narės turėjo išleisti beveik 100 milijonų eurų daugiau iš savo nacionalinių biudžetų nei iš pradžių planavo.

Auditoriai nustatė, kad valstybės narės netinkamai koordinavo finansavimą; pavyzdžiui, Estija, Graikija, Italija ir Ispanija neturėjo strateginio ilgalaikio oro uosto plėtros plano. Be to, finansavimą nepakankamai gerai prižiūrėjo Komisija, kuri paprastai nežino, kurie oro uostai gauna finansavimą ir kokios sumos yra skiriamos. Esant tokiai padėčiai negalima pamatyti visų oro uostams skirtų ES investicijų bendro vaizdo ir yra apribojamos galimybės vykdyti stebėjimą ir užtikrinti, kad politika yra tinkamai parengiama ir įgyvendinama.

Šio pranešimo spaudai tikslas – pateikti Europos Audito Rūmų priimtos specialiosios ataskaitos pagrindines mintis.

Visą ataskaitos tekstą galima rasti www.eca.europa.eu.

ECA Press

Damijan Fišer - Atstovas spaudai

12, rue Alcide De Gasperi - L-1615 Luxembourg

Tel. (+352) 4398 45410 Mob. tel (+352) 621 55 22 24

E. paštas: press@eca.europa.eu

@EUAuditorsECA

Youtube: [EUAuditorsECA](https://www.youtube.com/EUAuditorsECA)

eca.europa.eu

Pastabos leidėjams

Europos Audito Rūmų specialiosios ataskaitos yra skelbiamos visu metų laikotarpiu ir atspindi atrinktų auditų, susijusių su konkrečiomis ES biudžeto sritimis ar valdymo temomis, nustatytus faktus.

Šioje specialiojoje ataskaitoje (21/2014), pavadintoje „**ES finansuojamos oro uostų infrastruktūros: lėšos duoda mažą ekonominę naudą**“ analizuojamos ES finansuojamos investicijos į oro uostų infrastruktūrą ir nagrinėjama, ar buvo pagrįstas investicijų poreikis, ar statybos buvo įvykdytos laiku ir neviršijant biudžeto ir ar nauja arba atnaujinta infrastruktūra buvo naudojama visu pajėgumu. Audito metu, kuris buvo atliktas nuo 2013 m. gegužės mėn. iki 2014 m. spalio mėn., taip pat buvo įvertinta, ar dėl šių investicijų padidėjo keleivių skaičius ir pagerėjo klientų aptarnavimas ir ar finansuojami oro uostai buvo finansiškai perspektyvūs.

2000–2013 m. programavimo laikotarpiu ES skyrė oro uostų infrastruktūroms apie 4,5 milijardo eurų iš ERPF, SF ir Transeuropinių transporto tinklų (TEN-T) lėšų. Daugiau kaip 2,8 milijardo eurų buvo skirta iš ERPF ir SF, o 75 % šių lėšų buvo investuota Graikijoje, Italijoje, Lenkijoje ir Ispanijoje.

Audito metu daugiausia dėmesio buvo skirta 20 ES finansuojamų oro uostų penkiose valstybėse narėse (dviem Estijoje, trimis Graikijoje, penkiems Italijoje, dviem Lenkijoje ir aštuoniems Ispanijoje). Šiems oro uostams 2000–2006 m. ir 2007–2013 m. programavimo laikotarpiais iš Europos regioninės plėtros fondo (ERPF) ir Sanglaudos fondo (SF) iš viso buvo skirtas apie 666 milijonų eurų ES finansavimas, iš kurio buvo audituota 460 milijonų eurų.

ES auditorių išvados

ES finansuojamos investicijos į oro uostus davė mažą ekonominę naudą. Buvo finansuota per daug oro uostų, kurie dažnai buvo įsikūrę netoli vienas kito, ir daugeliu atvejų ES finansuojamos infrastruktūros buvo per didelės apimties. Tik pusei audituotų oro uostų pavyko padidinti savo keleivių skaičių ir nebuvo išmatuotas arba pagrįstas įrodymais klientų aptarnavimo pagerėjimas.

ES auditorių rekomendacijos

- 2014–2020 m. programavimo laikotarpiu **Komisija** turėtų užtikrinti, kad valstybės narės ES finansavimą oro uostų infrastruktūroms skirtų tik tuose oro uostuose, kurie yra finansiškai perspektyvūs ir kurių investicijų poreikiai buvo tinkamai įvertinti ir pagrįsti. Tai taip pat turėtų būti vienas veiksnių programų tvirtinimo ir stebėjimo, kuriuos atlieka Komisija, elementų.
- **Valstybės narės** turėtų turėti nuoseklius regioninius, nacionalinius ir viršnacionalinius oro uostų plėtros planus, siekiant išvengti perteklinių pajėgumų, dubliavimosi ir nesuderintų investicijų į oro uostų infrastruktūras.

Savo atsakymuose, kurie yra pridėti prie šios ataskaitos, Komisija teikia patikinimą, kad iš šios patirties buvo pasimokyta. Todėl susijusiuose 2014–2020 m. programavimo laikotarpio teisės aktuose ji pradėjo taikyti iš esmės skirtingą metodą.