

Raimondas Kuodis: Lietuvos ekonomikai trūksta protingos analizės

Kalbino Algirdas Aušra

Nors finansų krizė vis dar meta savo šešėlį, panašu, kad Lietuva apie jį yra pamiršusi. Statoma atominė elektrinė, tiesiami keliai, kitos didelės investicijos į infrastruktūrą kalba apie „gerą“ šalies gyvenimą. Todėl Lietuvai trūksta protingo, visuomenei maksimalią naudą duodančio pinigų investavimo plano. Apie tai, kokios priemonės turėtų būti naudojamos transporto ir kitų ūkio sektorių optimizavimui ir ko dar trūksta Lietuvos ekonomikai kalbame su ekonomistu prof. Raimondu Kuodžiu.

Kokia šiuo metu yra Lietuvos transporto sektoriaus situacija?

Transporto sektoriaus problemos nėra ypatingai skirtingos nuo visos likusios Lietuvos problemų – situacija yra „vidutiniška“. Pagrindinė bėda, kuri ateina iš aukščiausių valdžios sluoksnių, yra ta, kad ekonomika (tame tarpe ir transporto sektorius) yra tvarkomi daugiau politikų nuojautomis, jų viltimis, bet ne šaltu protu paremtais skaičiavimais. Turiu omenyje didelę problemą, kurios ši vyriausybė neišsprendė, nors pažadėjo išspręsti, – tai sąnaudų ir naudos analizės neinstitucionalizavimas aukščiausiame lygyje.

Sąnaudų ir naudos analizė yra ekonomistų pusantro amžiaus glūdintas analizės metodas, kaip apskaičiuoti socialinius kaštus ir socialinę naudą, kai vykdomos stambios valdžios iniciatyvos, ar tai būtų investiciniai projektai, ar reguliavimas, ar mokesčių keitimas. Be šio instrumento politikas dažnai yra pasimetęs. Retam galvoje gali sutilpti tokios didelės sistemos kaip energetika, transportas, todėl be formalaus matematinio modeliavimo, kuris pasakytų į ką, kada investuoti ir kada nustoti, politikai yra pusakliai.

Tada situacija tampa paradoksali. Lietuva, būdama neturtinga valstybe, pradeda užsiimti paralelinių geležinkelių tiesimu, paraleliniu šilumos ūkio kūrimu („konkurencijos vardan“). Tačiau nėra žvelgiama į svarbius visuomenei dalykus, pavyzdžiui, kovą su kamščiais tiesiant aplinkkelius, viadukus. Visa tai ir daro šią šalį neturtinga, o jeigu politikai savo iniciatyvas praleistų per sąnaudų ir naudos analizės filtrą, tai tokių abejotinų projektų kaip „Rail Baltica“ nebūtų. Šį projektą dar galima būtų suprasti, jei Lietuva neturėtų šios transporto jungties su Vakarais. Dabar gi, šis projektas yra politinis, bet ne ekonominis.

Kitas skausmingas pavyzdys yra tinkamų modeliavimo metodų nenaudojimas kuriant didžiųjų miestų transporto sistemas. Matome, kad vietoje antro viaduko nutiesimo bene svarbiausioje šalies sankryžoje (Vilniuje, Ukmergės ir Geležinio vilko gatvių sankryžoje), kur yra didžiausios spūstys, tiesiamas kitas viadukas tokioje vietoje (Goštauto gatvėje), kur nėra didelių problemų, todėl naudos gavėjų bus labai mažai.

Kad išvengtume tokių keistų sprendimų, reikia matematinio transporto sistemos modeliavimo. Tai, kad Lietuvos didieji miestai neturi matematinų modelių, kurie patartų kaip optimizuoti investicijas, minimizuojant socialinius nuostolius dėl transporto spūsčių, liūdina. Todėl vietoje to turime padrikų vizijų kratinį, o jų naudos neįmanoma patikrinti. Vieni merai kažkodėl nori tramvajų, nors daugelis specialistų sako, kad tramvajai tik blogina situaciją. Kiti gi siūlo metro.

Kaip išspręsti šį ginčą? Ekonomistai senai naudoja paklausos atskiroms transporto rūšims (nuosavam automobiliui ar viešojo transporto rūšims) funkcijas – įvertinimus, kuriais galime

įvertinti kokia daugmaž bus paklausa, tarkime metro linijai. Greičiausiai pamatytume, kad viešojo transporto projektų kūrėjai yra pernelyg optimistiški. Problema ta, kad Vilnius nėra kompaktiškas miestas, todėl žmonės vis tiek rinksis automobilius, netgi jei viešasis transportas būtų nemokamas. Žinoma, tam tikros studijos visgi yra daromos, bet jos dažnai atliekamos per vėlai, tiesiog norint pateisinti politiko viziją.

Lygiai taip pat sėkmingai sąnaudų ir naudos analizė gali būti taikoma sprendžiant kokiomis priemonėmis kovoti su žūtimis keliuose. Yra brangių, bet menkai efektyvių metodų, kurie kartas nuo karto peršami visuomenei, pavyzdžiui, dažnesnis techninių apžiūrų atlikimas. Yra santykinai nebrangių, bet efektyvių, kurie užmirštami – pavyzdžiui, priešpriešinių eismo juostų atitvėrimas betoniniais atitvarais.

Privačiame sektoriuje taip pat yra daug erdvės optimizavimui, kuris padidintų našumą. Sunkvežimiai paprastai beveik pusę laiko važiuoja tušti, nes jie tik nuveža krovinį. Jeigu valstybė inicijuotų įpareigojimą, kad įvairios transporto kompanijos privalėtų parvežti kitos kompanijos krovinį ar atvirkščiai, tai transporto sistemos efektyvumą galima būtų padidinti beveik du kartus – tiek pat krovinių būtų pervežama su dvigubai mažiau išteklių. Privatus transporto sektorius per savo asociacijas galėtų susitarti dėl tokios schemos, bet be valdžios įsikišimo paprastai nieko nebūna.

Ar Susisiekimo ministerija yra pajėgi užsiimti transporto sistemų modeliavimu?

Nacionalinio lygmens sprendimai turėtų būti atliekami ministerijų lygmenyje, nes savivaldybės paprastai yra per silpnos žmogiškų išteklių atžvilgiu. Todėl Susisiekimo ministerija turėtų užduoti toną, pradėdama naudoti sąnaudų ir naudos analizę. Bet tada atsiranda rizika, kad ministerija bus labai nepopuliari transportininkų tarpe. Juk dažna industrija gauna naudą ne tiek iš rezultato, kiek iš paties proceso, – vykdo investicinius projektus ir dėl to turtėja, nesvarbu, ar tos investicijos duoda grynąją socialinę naudą.

Pavyzdžiui, esu daręs skaičiavimus, kurie parodė, kad keleivių vežimo geležinkeliais sąnaudos beveik 200 milijonų litų viršija šios paslaugos socialinę naudą. Ir taip yra kiekvienais metais! Ministerija, kuri žino apie šiuos skaičiavimus, jeigu būtų principinga kažką darytų su šiuo pinigų švaistymu, naudingu geležinkeliečiams, bet nenaudingu visuomenei. Visuomenė tuos pinigus galėtų perkelti į kažkokią kitą sritį, iš kurios gautų daugiau naudos.

Deja, daug ministerijų tiesiog susigyvena su reguliuojamaisiais ir tampa nebe principingu visuomenės atstovu, o draugų klubo nariu. Šioje srityje didelių proveržių nesimato ir tai yra apmaudu. To pasekmė yra Lietuvos neturtingumas, didelė korupcija ir visuomenės nepasitikėjimas valdžia. Nors šios problemos mano yra keliamos virš dešimt metų, bet šiais laikais niekas nereaguoja. Viskas paskęsta bendram informaciniame triukšme, politikai patenkinti esama padėtimi, o visuomenė miestais traukia į Vakarų.

Gal visos problemos yra susijusios su politinės brandos trūkumu?

Politikų strateginis suvokimas yra prastokas, bet to gal ir negalime tikėtis. Strategijas turėtų ruošti specialistai, kurie tokiuose sektoriuose kaip energetika, transportas, sveikatos apsauga turėtų būti paremtos matematiniais optimizavimo modeliais. Politikas nepajėgus suvokti tokių sistemų sudėtingumo, nes egzistuoja daug alternatyvių būdų pasiekti tą patį rezultatą, yra sudėtingos ūkio sektorių tarpusavio priklausomybės, masto ekonomija ir panašiai.

Ministerija turėtų būti toks smegenų centras, kuriame būtų skaidriai sprendžiami didieji šalies vystymosi klausimai. Galų gale, nereikia išradinėti savų dviračių – pasaulyje yra sukurtos specializuotos programinės įrangos, kurios padeda modeliuoti transporto srautus ir pasiūlo pigiausią variantą pavyzdžiui, kaip sumažinti spūsčių sukeltus socialinius nuostolius ar optimaliai pervežti krovinius.

Tai yra optimizmo šaltinis, nes Lietuva dabar panaši į nuvaldytą šalį, kurioje kaba daug nesunkiai nurašomų vaisių. Išsivysčiusios valstybės yra daugiau optimizavusios savo gyvybines sistemas, todėl ten didelių galimybių našumo didinimui nebėra. Lietuva nenaudoja civilizacijos priemonių, nors tai yra mūsų didžioji neišnaudota galimybė. Kada nors ateis politikai, kurie suvoks viso to reikšmę, bet jau gali būti vėlu. Dabar jie nesuvokia, kad būtent tokiomis moderniomis priemonėmis reikia valdyti valstybę, o ne įgeidžių ar vizijų pagrindu. Transporto sektorius nėra vienintelis kenčiantis nuo šių bėdų.

Kodėl pasyviai yra išnaudojama akademinė visuomenė?

Plika akimi matosi, kad akademinė visuomenė yra prastai panaudojama. Pirmiausiai, nėra didelės paklausos iš politikų pusės, nes jie patys mėgsta būti visažiniais ir jiems net gėda kreiptis į specialistus. Politikas mūsų suvokiamas, kaip viską išmanantis, kuris savo stipria valia priima radikalius sprendimus.

Antra vertus, ir mūsų akademinė visuomenė yra santykinai apatiška, lyginant su JAV ir Didžiosios Britanijos akademinė bendrija, kur profesoriai varžosi, kuris pirmesnis pasiūlys geriausią sprendimą didžiausiai visuomeninei problemai. Ten visa akademinė paskatų sistema verčia dėstytojus užsiimti (taikomuojų) mokslu. Dauguma mūsų dėstytojų tik dėsto.

Žinoma, už ES pinigus pridaryta nemažai pseudo studijų, kurios sprendžia menkavertes problemas pačių dėstytojų susigalvotais metodais. ES pinigai „įsisavinami“ ir visi lieka patenkinti, bet toks procesas vargu ar praeitų sąnaudų ir naudos analizės filtrą. Galima sakyti, kad esame akademinėje pelkėje, lyginant su kitomis valstybėmis, o jeigu tos pelkės būtų mažiau, tai ir Lietuva atrodytų visiškai kitaip. Tačiau kokia šalis, tokia ir akademinė visuomenė – užburta ratas. Geriausi šios šalies mokslininkai išvažiuoja, nes čia jie menkai motyvuoti, todėl lieka tie, kuriems yra gerai, kaip yra.

Kaip turėtų evoliucionuoti viešųjų pirkimų sistema?

Mūsų viešųjų pirkimų fronte dažnai yra pralaimėtas kitoje stadijoje, nes visiškai skaidriai valstybė ar jos įmonė gali nusipirkti nereikalingą daiktą. Todėl pagrindinis mūsų turi vykti dėl klausimo ar valstybei aplamai reikia to daikto.

Vienas iš praeities pavyzdžių: ar reikėjo „Lietuvos geležinkeliams“ apsauginio kupolo, kuris apsaugo jų kompiuterius nuo tūkstančio laipsnių temperatūros didelę dalį dienos. Pagrindinis klausimas yra ar buvo verta tokiam dalykui išleisti keliasdešimt milijonų litų. Kaip matome, šiuo atveju esmė yra ne viešojo pirkimo skaidrumė.

Lygiai taip pat Lietuva prisipirko brangios ligoninių aparatūros kaimo ligoninėms, kuriose niekas nemoka ja naudotis. Tai ir parodo sąnaudų ir naudos analizės žavesį, kuris užtvertų kelią neprotingiems sprendimams ankstyvoje stadijoje, dar prieš viešųjų pirkimų procedūras.

Kiti pavyzdžiai susiję su uostais. Vargstama su užnešamu Šventosios uostu, nors nelabai aišku kam jis iš viso reikalingas. Matėme korupcijos pavyzdžius Klaipėdos uosto gilinimo srityje, kur įkainiai už žemės siurbimą buvo protu nesuvokiamo lygio – kelis kartus didesni nei vakaruose. Įkainių protingumo problemos jau gali būti sprendžiamos viešųjų pirkimų lygmenyje. Didelės vakarų kompanijos į pirkimų sistemą net neleidžia įvesti kainos, kuri gerokai nutolusi nuo vidutinės kainos. Kompiuterizuota viešųjų pirkimo sistema turi būti toks filtras, bešališkas kompiuteris turi tapti teisėju.

Kaip mėgstu sakyti, blogi sprendimai teturi dvi priežastis: korupciją arba kvailumą. Abi jos skurdina visuomenę, bet korupcijos atveju kažkas dar ir laimi. Manau, kad vyriausybės lygmenyje turėtų veikti strateginis komitetas, kuris sąnaudų ir analizės metodais analizuotų stambius, brangiai kainuojančius projektus.

Ar ES pinigų įsisavinimas ir panaudojimas yra racionalus?

Europiniai pinigai tampa narkotiku. Jie leidžia valstybės pareigūnams atsipalaiduoti, nes verčia mažiau galvoti. Tada pagrindinis sėkmės rodiklis yra išleisti juos visus, nesvarbu kaip. Matome situacijas, kai tie pinigai yra išleidžiami neapgalvotai, atsiranda keistos proporcijos. Turbūt sutiksite, kad dauguma gyventojų kenčia nuo didelių šildymo sąskaitų, bet šilumos ūkiui tebuvo skirta 150 mln. litų per visą praėjusią finansinę perspektyvą, o vandentvarkai – net 3 mlrd. litų.

Sveikas protas tokių proporcijų nepriima, nes Lietuva niekada neturėjo „milžiniškų“ problemų su vandeniu – žmonės nemiršta nuo troškulio, nemiršta nuo nešvaraus vandens. Akivaizdu, kad prioritetai yra parenkami ne pagal potencialią socialinę naudą. Beje, nepasakytum, kad Lietuva turėjo didelių transporto išvystymo problemų – kelių daug ir jie gana geri, yra geležinkelių tinklas, kuriuo nelabai kas nori važinėti. Tad kyla klausimas, ar milijardinės sumos transportui atspindi tos infrastruktūros plėtros poreikį ar daugiau sektoriaus lobistų didelę įtaką politikams. Manau, kad antras variantas yra arčiau tiesos. Nedaug trūko, kad statytume dar vieną aerouostą tarp Vilniaus ir Kauno!

Kitas paradoksas yra tas, kad kuo blogesni Lietuvos keliai, tuo geriau kelininkams – skiriama daugiau lėšų ir išlaikoma daugiau darbo vietų šiame sektoriuje. Ekonomistų tai nestebina, nes jie žiūri į paskatas. Puikiai galima suvokti kelininkų norą kas kelis metus pertiesti automagistrales. Tokiu atveju, kuo sunkesnis transportas juo važiuoja, tuo jiems geriau, nes greičiau atsiranda provėžos.

Ekonomistas tada paklaustų ar nebūtų pigiau pirmąjį kelio juostą nuo Vilniaus iki Klaipėdos nutiesti betono plokštėmis, vietoje to, kad būtų klojamas minkštas asfaltas ir karštomis vasaros dienomis neribojamas sunkvežimių eismas. Tas pats ir su žvyrkelių asfaltavimu. Atrodo, kad Lietuva per daug investuoja į infrastruktūrą, susijusią su mažais miesteliais, kurie labai greitai tuštėja ir gali išnykti. Į visas šias dilemas padėtų atsakyti sąnaudų ir naudos analizė, kurios politikai kratosi kaip velnias kryžiaus.