

DALYVAVIMO ES INSTITUCIJŲ, JŲ DARBO GRUPIŲ, KOMITETŲ POSĖDŽIUOSE IR SUSITIKIMUOSE SU ES INSTITUCIJŲ IR VALSTYBIŲ NARIŲ ATSTOVAIS ATASKAITOS FORMA

1. Posėdžio institucinė forma, vieta, laikas :

Eilinis dešimtas H2020 2020 Transporto komiteto posėdis įvyko 2016 metų kovo 10d. Briuselyje, Centre de Conférences Albert Borschette Meeting Room (AB-2D) rue Froissart - B-1050 Brussels, vyko nuo 10 iki 17 val.

2. Svarstytas klausimas – posėdžio darbotvarkė ir dalyvių sąrašas yra pateikti atitinkamai 1-ame ir 2-ame prieduose.

3. Posėdžio eigos apibendrinimas:

Posėdis, kuriam pirmininkavo naujai paskirta DG RTD Direktorato direktorė p. Clara de la Torre ir DG MOVE direktorė p. Magda Kopczynska prasidėjo nustatytu laiku, atliekant formaliąsias procedūras – patvirtinant šio susitikimo darbotvarkę bei praėjusio posėdžio protokolą. Kartu buvo pristatyti nauji H2020 Programos Komiteto nariai-ekspertai: p. A. Kirchner (DE), p. D. Verduijen ir p. R. van der Elburg (abu –NL), bei Lietuvos atstovas p. Viktoras Mongirdas.

Daugiausia dėmesio susilaukė 7 darbotvarkės klausimas „Transporto darbo programa: peržiūrėjimas 2017m. darbo programos ir pasirengimas naujai darbo programai”. EK atstovai informavo apie pasiūlymus modifikuoti pirminį 2017 darbo programos variantą, ją papildant temomis susijusiomis su transporto dekarbonizavimu. Nyderlandų atstovas į tai reaguodamas pabrėžė, kad transporto dekarbonizavimo klausimus, būtina spręsti mobilumo gerinimo miestuose kontekste..

Nemažas dėmesys buvo skiriamas ir H2020 darbo programos 2018 -2020 m. rengimui. EK (DG RTD) atstovas N. Kastrinos pristatė atities įžvalgų studijos , kuria remiantis bus formuojama H2020 darbo programa 2018-2020 metams.

4. Posėdžio sprendimai, kito posėdžio data:

Posėdžio sprendimai yra pateikti protokole (kuris yra pridėtas prie ataskaitos)

5. Pasiūlymai dėl tolesnių Lietuvos veiksmų:

Didžiausias iššūkis yra pagerinti Lietuvos institucijų, dalyvaujančių programos H2020 projektų finansavimo konkursuose, sėkmės rodiklius.

Nes rezultatai yra nedžiuginantys. Dar daugiau, galima konstatuoti tam tikrą regresą, palyginant su Lietuvos institucijų pasiekimais, dalyvaujant ankstesnėse ES Bendrosios mokslų ir tyrimų programose (BP7,6,5) transporto ir logistikos srityje. Akivaizdu, kad prieš ieškant priemonių kaip šią situaciją keisti, pirmiau reikia identifikuoti minėto regresio priežastis.

Aiškinantis šias priežastis, visų pirma, būtina pastebėti, kad ženkliai sumažėjo logistikos (ir intermodalinio transporto plėtote) temų skaičius H2020 programos rėmuose palyginus su ankstesnėmis ES BP 7, 6 programomis. H2020 kasmetiniuose konkursiniuose kvietimuose galima atrasti tik 1-2 temas tiesiogiai susijusias su transporto logistikos plėtote, atliepiančias globalizacijos ir kitus laikmečio iššūkius. Kalbant konkrečiai, 2017 metų H2020 transporto („smart, green and integrated“) darbo programoje yra numatytos tik dvi logistikos srities temos (MG-5-2-2017 ir MG -5-4-2017). Tiek pat logistikos temų (2) buvo ir H2020 2016 metų transporto programoje. Tuo pat metu, H2020 „smart, green and integrated“ programoje

svarbiausias prioritetas yra skiriamas transporto priemonių ir infrastruktūros technologijų vystymui. Vien tik „žaliojo“ transporto priemonių tematika H2020 programos rėmuose yra paskelbti 8 konkursiniai kvietimai 2017 metams. Šalia to, 2017 m H2020 transporto darbo plane yra 3 temos automatizuoto transporto, bei trys temos transporto infrastruktūros vystymo klausimais. Techninio (technologinio) pobūdžio tematika dominuoja ir sektoriniuose tyrimuose (aviacijos, jūrų transporto, geležinkelių) bei eismo saugos klausimais.

Tuo pat metu būtina pažymėti, kad Lietuvos transporto industrija negali suteikti mūsų šalies tyrėjams ir mokslininkams tokios eksperimentinės bazės jų veiklai, kaip kad: Mercedes-Benz (Daimler AG), Volkswagen (VW AG), BMW AG, AIRBUS Group ar kiti Europos industrijos gigantai. Sutinkamai su ES 7BP rėmuose atlikto METRIC projekto rezultatais (2015), Lietuva yra tarp žemiausias potencialias galimybes turinčių ES šalių diegti inovacijas transporto industrijos srityje. Šiek tiek stipresni esame tik laivų statybos ir remonto srityje. Taigi, vargu ar Lietuvos atstovai galės būti sėkmingesni dalyvaudami H2020 konkursiniuose kvietimuose transporto priemonių ir technologijų vystymo tematika. Tiesa, išimtis galėtų būti IT taikymo formuojant intelektualias transporto sistemas tematika.

Tuo tarpu, pagal jau įdiegtas inovacijas transportavimo procese ir transporto logistikoje (bei vertinant tolesnes potencialias galimybes), sutinkamai su jau minėto METRIC projekto rezultatais, Lietuva savo pasiektais rezultatais nedaug nusileidžia arba visai nenusileidžia tokių šalių kaip Švedija ir Vokietija regionams (METRIC projekte tyrimai buvo atliekami regioniniu mastu). Dar daugiau, sutinkamai su Pasaulio banko pateikta informacija, Lietuva 2016 metais pateko į geriausių pasaulyje šalių trisdešimtuką pagal logistikos veiklos vertinimą LPI (logistics performance indicators), užimdama 29 poziciją. Regione mes esame lyderiai, nes mūsų artimiausios kaimyninės šalys iš ES turi daug žemesnius reitingus: Lenkija 33, Estija 38, Latvija 43. O kaimyninės šalys iš rytų dar labiau atsilieka: Baltarusija pagal LPI pasaulyje yra 120 pozicijoje, Rusijos Federacija – 99, Ukraina- 80., Taigi, Lietuva, turėdama inovacinę logistikos industrijos bazę bei, jos mokslo institucijoms sėkmingai dalyvaujant ES BP 5,6, ir 7 programose sukauptą mokslinį potencialą ir patirtį, turi neblogas potencines galimybes plėtoti taikomuosius mokslinius tyrimus ir generuoti taikomojo mokslo žinias transporto logistikos srityje. Deja, kaip rodo turima dalyvavimo H2020 programoje patirtis, šios potencinės galimybės nėra realizuojamos. Nes kaip jau buvo ankščiau minėta, H2020 programoje buvo sustambinti logistikos projektai ir sumažintas jų skaičius iki 1-2 viename šaukime. Didžiulės konkurencijos sąlygomis akivaizdu, kad sėkmę lemia ne Lietuvos institucijų mokslinis ir industrinis potencialas, kiek bendras tarptautinio konsorciumo potencialas (kuriame mūsų institucijų darbų apimtis, paprastai, siekia 5-8 proc. viso projekto mokslinių darbų vertės). O patekti į tarptautinį, iš prestižinių universitetų ir konsultacinių kompanijų suformuotą konsorciumą, aišku, kad nėra taip lengva. Tuo labiau, kad finansinę paramą (grantą) gauna tik du – trys konsorciukai viename šaukime (logistikos srityje) dėl didelės projektų vertės, nepaisant, kad kokybiškai parengtų ir gerai įvertintų paraiškų (tame tarpe ir Lietuvos institucijoms dalyvaujant) būna ženkliai daugiau – 6-8 ar dar daugiau (viename konkursiniame kvietime logistikos srityje).

Grįžtant prie techninių (technologinių) projektų, tai čia tenka pažymėti, kad ta tematika kvietimų yra 6-7 kartus daugiau, negu logistikos tematika. Tačiau, kaip jau buvo minėta Lietuvos transporto industrija neturi reikiamo potencialo (t. t. eksperimentinės bazės), o tyrėjai – sukauptos reikiamos patirties dalyvaujant tyrimuose ir projektuose ES tyrimų erdvėje. Tai labai apriboja galimybes patekti į aukšto lygio tarptautinius konsorciumus.

Kalbant apie tolesnes perspektyvas, visų pirma, reikia pažymėti, kad sėkmingiausiai H2020 projektuose dalyvaujančių šalių: Belgijos, Nyderlandų, Vokietijos, Didžiosios Britanijos, Prancūzijos, Italijos institucijų sėkmes procentas siekia 30-35 proc. Kitaip sakant, vienas iš trijų projektinių paraiškų gauna finansavimą. Kai kurių ekspertų (tame tarpe ir užsieniečių) vertinimu Lietuvos institucijoms reikėtų parengti ir pateikti 6-7 H2020 projektų paraiškas, siekiant, kad bent viena būtų sėkminga (gautų finansavimą). Todėl, būtina suaktyvinti paraiškų rengimą. Bet prieš tai, intensyviau ieškoti galimybių įsijungti į tarptautinius konsorciumus minėtoms paraiškoms rengti. Teoriškai, kiekvienas iš trijų transporto tyrimo veikla užsiimančių

universitetų (VGTU, KTU, KU) turėtų parengti, sakysime, po 2 paraiškas (tiek yra logistikos temų) 2017 m. konkursiniame kvietime. Ir dar reikėtų, kad dar kažkas prisidėtų ir iš privačių konsultacinių firmų. Bet Lietuvos institucijoms įsikomponuoti į 6 ar 8 skirtingus tarptautinius konsorciumus rengiančius konkursines paraiškas logistikos tematika yra vargu ar realiai įgyvendinamas siekis. Visų pirma, profesionaliai dirbantys transporto ekspertai, bet ne šimtadabiai dėstytojai įsidarbinę keliose institucijoje (siekdami išgyventi). Drįstu teigti (nes tai pagrįsta sėkminga VGTU ITLKC 2010-2013 m. patirtimi dalyvaujant ES BP, kad tik profesionaliai dirbantys (pilnu etatu) transporto ekspertai gali būti konkurencingi ES tyrimų rinkoje. Mokymo personalas (profesorai ir kiti dėstytojai) galėtų efektyviai jiems talkinti, tik turėdami mažesnę (optimalų) pedagoginę krūvį. Suprantama, kad tai turėtų būti taikoma ne tik logistikos, bet ir kitų sričių transporto tyrėjams. Universitetų transporto mokslo padalinių stiprinimas profesionaliais tyrėjais (kurių veiklą būtų fokusuota vien tik į mokslo tyrimo darbus) talkintų geriant dabartinę situaciją.

Tačiau, jeigu mes norime esminio proveržio, dalyvaujant bendroje ES transporto mokslinių tyrimų erdvėje, tuomet būtų labai naudinga atidžiau susipažinti su mūsų kaimynų anapus Baltijos, būtent, švedų, sukaupta patirtimi (siekiant bent dalinai ją adaptuoti mūsų šalyje) šioje srityje, kur labai sėkmingai tarpusavyje bendradarbiauja universitetai, privačios konsultacinės kompanijos ir valstybės finansuojamos institucijos transporto inovacijų ir mokslinių tyrimų srityje.

6. Priedama informacija (posėdžio darbotvarkė, išdalyta medžiaga, nuorodos):

Dalyvių sąrašas, posėdžio protokolas. Posėdžio padalomoji medžiaga yra prieinama EK duomenų bazėje.

7. Tiesioginis ataskaitos rengėjas (vardas ir pavardė, institucija, pareigos, telefono numeris, elektroninio pašto adresas):

Algirdas Šakalys
Vilniaus Gedimino technikos universitetas
Intermodalinio Transporto ir Logistikos kompetencijos centras
Tel.: 868661660
algirdas.sakalys@vgtu.lt