

„Lietuvą skandina du dalykai – **bukumas ir korupcija**“:)

Some 150 years after the **French Revolution**, Chairman Mao was asked what he thought of that watershed moment in modern history. Mao is reported to have said, **‘It’s too early to tell’!**

Tą patį galim pasakyti ir apie ES projektus – kaštai išlys vėliau...

(Europinių) **projektų** ekonominis **vertinimas** Lietuvoje ir vakaruose

Santara – Šviesa (Šeteniai)

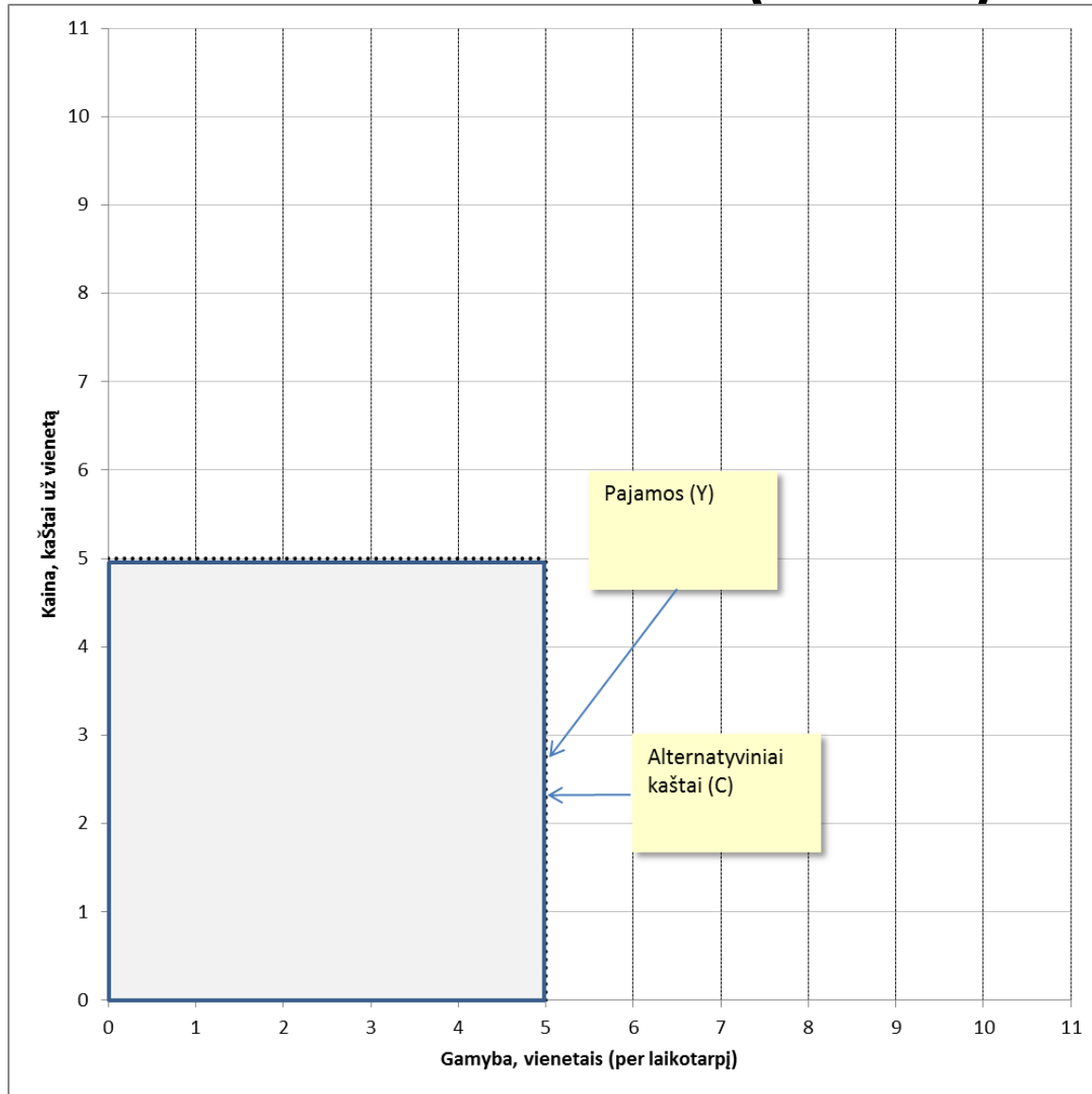
R.Kuodis (www.ekonomika.org)

2014 m. rugsėjo 6 d.

Turinys

1. Privačių projektų vertinimas vakaruose ir LT
2. Viešųjų projektų vertinimas vakaruose
3. Viešųjų projektų vertinimas Lietuvoje
4. Pavyzdžiai
 - Transportas: Rail Baltica, Vilniaus metro, TA
 - „Lietuvos energetinės nepriklausomybės strategija“
 - vandentvarka
 - sveikatos apsaugos sistema
 - ES paramos viešinimas ir korupcija
5. Išvados

1. Privačių projektų vertinimas vakaruose ir LT ($Y > C$)



Lietuvos privačiame sektoriuje dažnai ignoruojami alternatyviniai kaštai

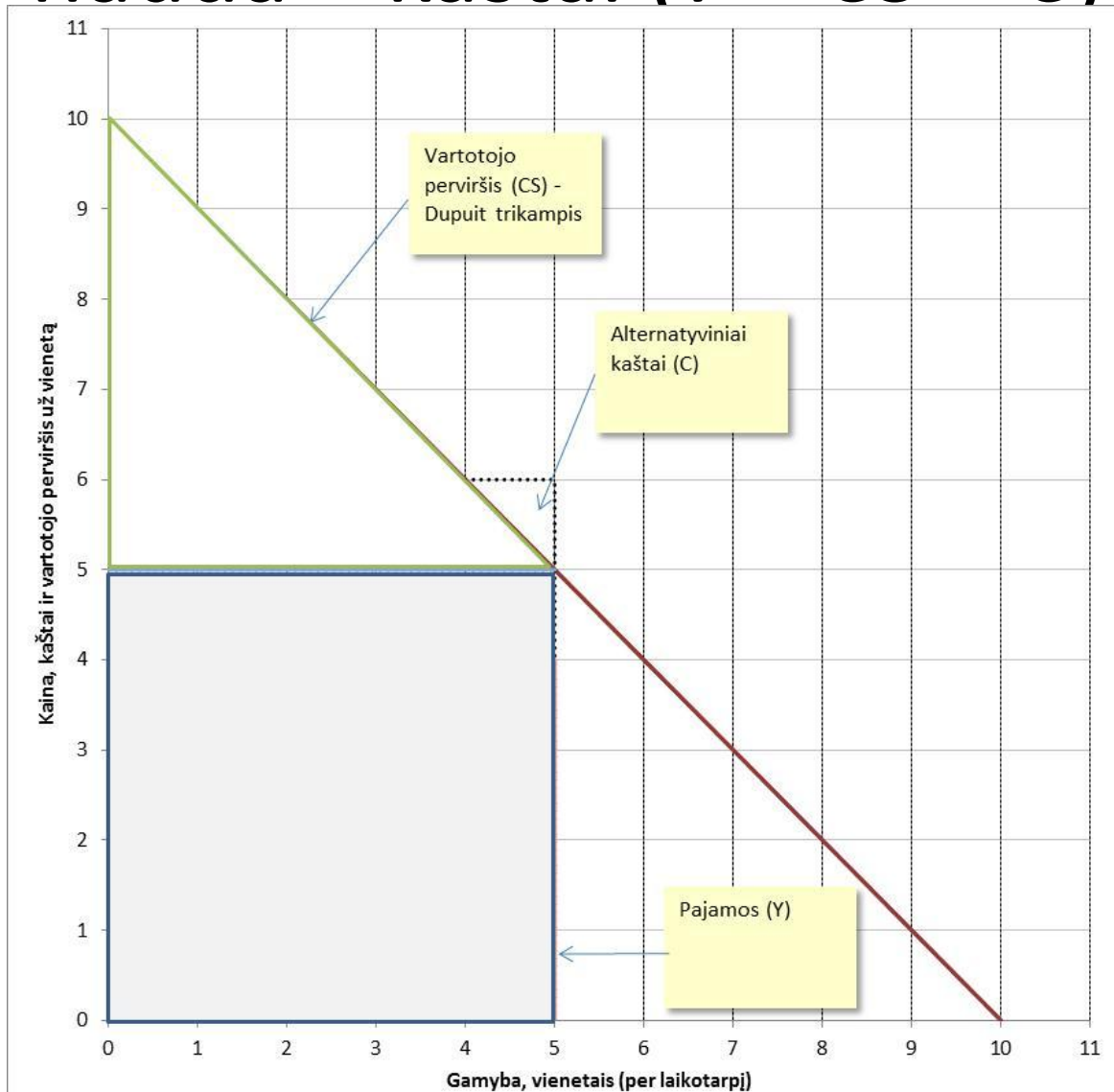
1. Nevertiname **savo sugaišto laiko** (dirbam savo kioske **nemokėdami sau algos**, auginame savo bulves ir jos mums atrodo nemokamos)
2. Jei naudojame **savo lėšas** verslo finansavimui, **nemokame sau palūkanų**
3. Jei naudojame **savo kioską** verslui, **nemokame sau kiosko nuomos mokesčio**
4. Tada **buhalterinis pelnas yra**, bet **ekonominio pelno gali ir nebūti**

Šiomet sukako 170 metų Kaštų ir naudos analizei

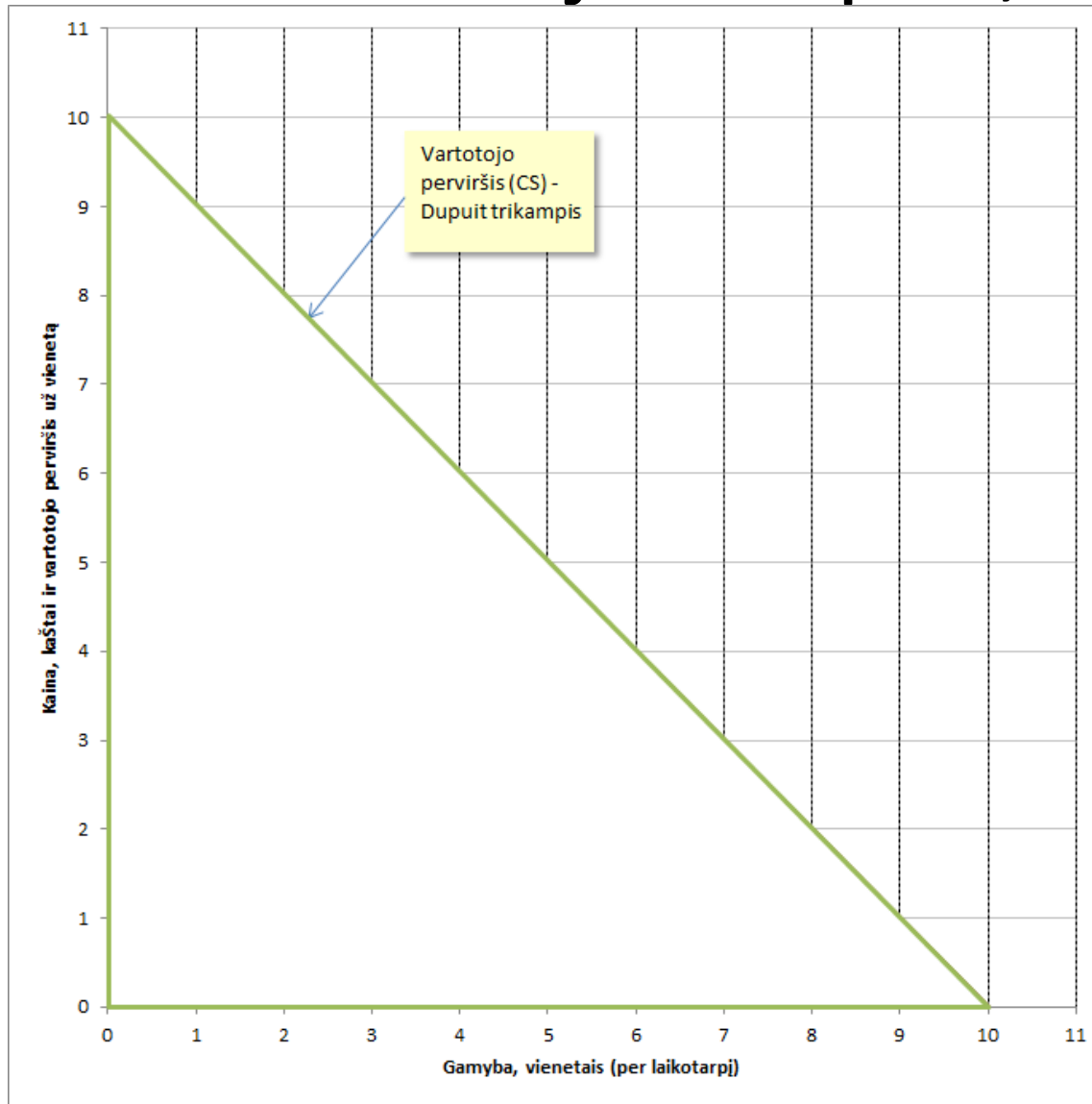
- **Dupuit**, Arsène Jules Étienne Juvénal (1844): **De la mesure de l'utilité des travaux publics**, *Annales des ponts et chaussées*, Second series, 8.
- Išversta R.H. Barback: **On the measurement of the utility of public works**, *International Economic Papers*, 1952, 2, 83-110
- Perspausdinta: Kenneth J. Arrow and Tibor Scitovsky, eds., *Readings in Welfare Economics* (Richard D. Irwin, Homewood, IL, 1969), 255-283.
- **Dupuit „vartotojo perviršis“: tai, ką žmonės pasiryžę mokėti už produktą, viršija tai, kiek jie turi mokėti**



2. Viešųjų projektų vertinimas vakaruose: nauda > kaštai ($Y + CS > C$)



Kai už naudojimąsi produktu neimamas mokėjimas: pvz., tiltas



2. Viešųjų projektų vertinimas vakaruose ir LT

$$\text{Max} \sum_{t=1}^T \frac{B_t (= Y_t + CS_t) - C_t}{(1 + \beta)^t} - I_0$$

$$\text{Max} \sum_{t=1}^T \frac{+C_t}{(1 + \beta)^t} + m I_0$$

- Viršutinė formulė – vakarai (**kaštų ir naudos analizė** (cost-benefit analysis)), apatinė – LT („**poveikio analizė**“ (impact analysis))
- Atkreipkit dėmesį į **skirtumus** (ženklų +/- pokyčius):
 - **kaštai** (sukurtos darbo vietos, sumokėti mokesčiai) **tampa nauda**;
 - be to, „žaidžiama“ **pradinių investicijų multiplikatorium** (m).
- Tai 2 didžiausios ekonominės analizės klaidos viešųjų projektų vertinime!

Tipinis požiūris

Intarpas 15.3. Vienas ES paramos litas, investuotas į transporto sektorių, sukuria trigubą grąžą

„Veidas“, 2011.11.21, LR Susisiekimo ministerijos PR straipsnis

<...> Ar valstybė užsakomi darbai skatina ekonomikos augimą mažesniuose miestuose ir miesteliuose?

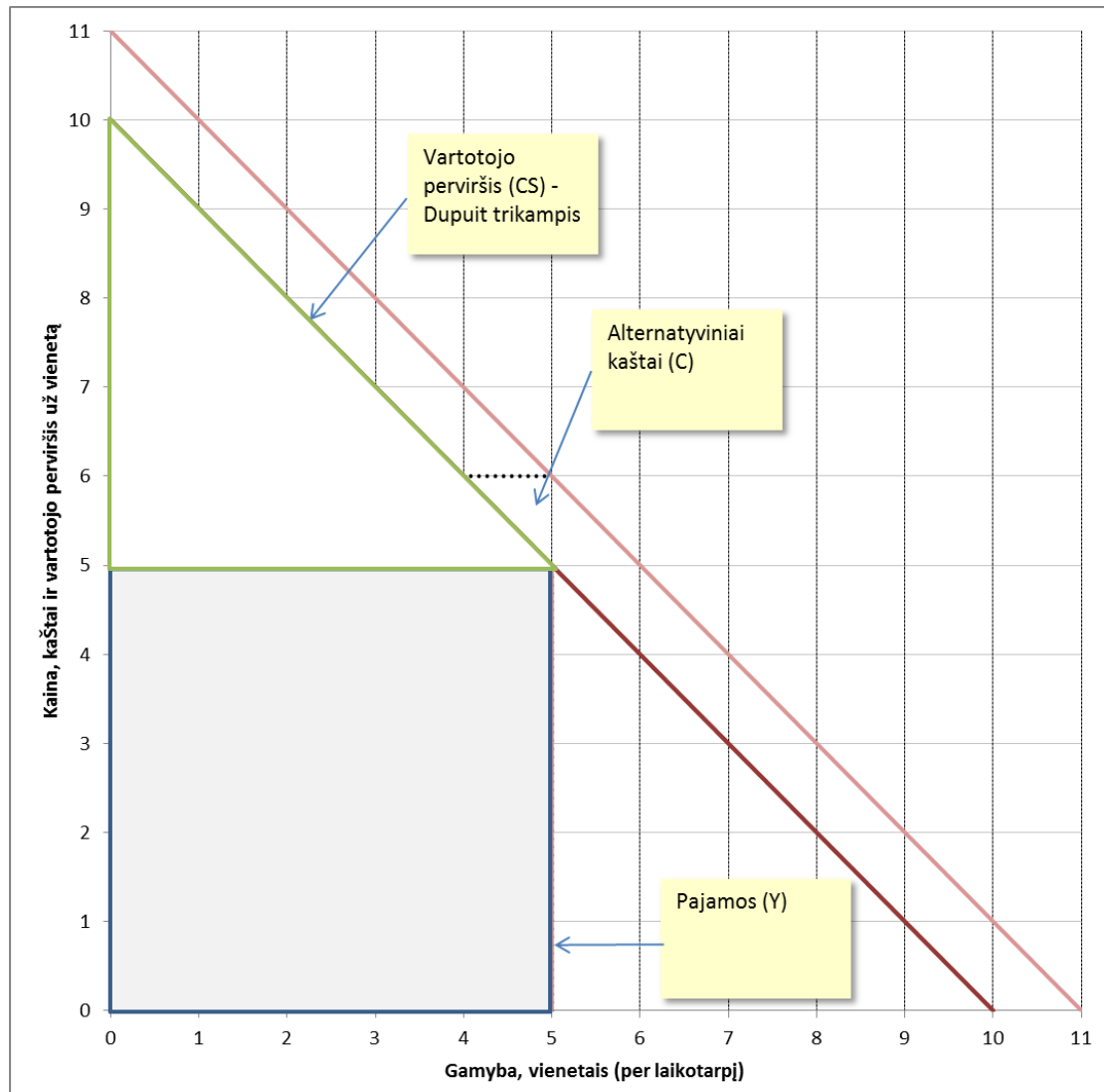
Tomas Karpavičius (ministerijos kancleris): Neabejotinai. **Miestuose ir miesteliuose**, kuriuose vykdomi nauji projektai, **ekonominė padėtis gerėja**. Gerai išplėtotą transporto infrastruktūrą skatina gamybos, turizmo ir darbo jėgos judėjimą. Pritraukiama naujų investicijų, ypač į atokesnius regionus, kur yra daugiau laisvos darbo jėgos. Tai padeda mažinti socialinę atskirtį.

Be to, didžioji dalis Lietuvos kelių rekonstruojama šalyje išgaunamais ištekliais, o darbą atlieka vietos įmonės. Taip **skatinama šalies ekonomika, išsaugomos darbo vietos ir didžiuosiuose miestuose, ir atokesniuose regionuose.**

Naudos klastojimas

- Tie, kas bando vertinti **naudą**, dažnai ją turi išgalvoti – pvz., „Vilniaus metro“
- **Vilniaus vicemeras „Vilniaus metro“ entuziastams svarstymuose Seime: „jūsų keleivių srautų Pilaitės – centro kryptimi prognozė 3 (tris) kartus viršija esamus dabartinius srautus“**
- Kaip vertinti **paklausą transporte** žr.:
 - www.ekonomika.org VSE/**Pereikvotos prekės ir miestų transporto politika (Vilniaus pavyzdžiu)**
 - Tom Domenich and Daniel L. McFadden (1975), *Urban Travel Demand: A Behavioral Analysis*, North-Holland Publishing Co., 1975. Reprinted 1996. Nemokama prieiga: <http://eml.berkeley.edu/~mcfadden/travel.html>

RB: kaip teisingai vertinti paralelinio geležinkelio naudą ($= \Delta CS + \Delta Y$)



Kiek grynosios naudos iš RB?

- Kiek pasislinks **paklausos** kreivė?
 - **keleivių** vežime truputį:
 - atsiras papildomų keleivių, kurie vertina (kiek didesnį) greitį
 - kiek greičiau važiuos keleiviniai traukiniai? (apie tai – žemiau)
 - **krovinių** vežime – beveik nei kiek
 - krovinių vežėjai už 1h greičiau nuvažiuosiančius krovinius mokėti nebus pasiryžę
- Tačiau pervežimo **kaštai** išaugs
 - **kuro** sąnaudos yra funkcija nuo **greičio** kvadrato
 - **nauji traukiniai**
 - **infrastruktūros išlaikymas** iš LT pinigų, o ne iš ES

Kiek naudos iš RB? Svajos...😊

- A. Kakulis teigė, kad optimaliausia būtų keleiviniams traukiniams tarp miestų važiuoti **kas pusvalandį**: „Du keleiviniai traukiniai per valandą yra tai, ką mes numatome 2020 metais, – kas 30 minučių traukinys iš Kauno į Vilnių. (...) Numatome **10,5 tūkst. kelionių per dieną**.“
- „Lietuvos geležinkelių“ atstovas Vidmantas Gudas BNS teigė, kad **šiuo metu tarp Vilniaus ir Kauno važiuoja maždaug 3,3 tūkst. keleivių per dieną**, arba apie 100 tūkst. keleivių per mėnesį.
<http://www.balsas.lt/naujiena/811138/rail-balticos-vilniaus-kauno-jungtis-kainuos-850-mln-euru>
- Studijos autoriai drąsiai imasi ir **keleivių srauto prognozių**. Jie tvirtina, kad 2034 m. (nuo studijos parengimo praėjus kažkodėl 27 metams!) Lenkijos Lietuvos sieną kirs 1,2 milijono keleivių, o **naujoje geležinkelio linijoje tarp Kauno ir Radviliškio važiuos 1,6 milijono keleivių per metus**. Įdomu, **kokiais Vasiukais turės tapti tas Radviliškis**, kad į jį plūstų milijonai keleivių? <http://www.delfi.lt/news/ringas/lit/alapinskas-tiesus-kelias-geriau-nei-aplinkkelis.d?id=23959866#ixzz3HQ2ULUR4>

Politikų paskatos

- „**Svarbu perkirpti juostele**“, - nemokamas PR'as, nesvarbu kokia kaina. A.Zuokas ir **Balsių mokykla: vietoje 40 mln. LTL sumokės 200 mln. LTL.** (www.ekonomika.org, 2011.09.01: prezentacija "Balsių mokyklos finansai: PPP atvejo analizė studentams".)
- „**Gigantomanija**“: „Drąsiai galima šį projektą vadinti **amžiaus statyba** ir be jokios ironijos. Kodėl? Vien atkarpa nuo Lenkijos sienos iki Talino tiesti investuojama 3,5 milijardo eurų. **Uždirba statytojai**, atsiranda nauja transporto arterija.
<http://www.balsas.lt/naujiena/796563/rail-baltica-pasiektas-luzio-taskas>
- „**Kuo daugiau išlaidų, tuo geriau – daugiau nubyra**“. Susisiekimo viceministras A. Šliupas trumpai ir aiškiai apie tai, kodėl reikia Vilniaus Rail Balticoje: „**Be Vilniaus tai tik 5 mlrd. LTL projektas, su Vilnium – jau 7 mlrd. LTL!**“
<http://www.zinios.lt/verslas/zinia/2014/04/16/vilniu-prie-rail-baltica-siekianciai-prijungti-lietuvai--grasinimai-neskirti-pinigu>
- „**Projektas yra šansas gerai parduoti turimą turtą**“ – buvęs susisiekimo ministras E.Masiulis BTV laidos užkulisiuose: „**jei paskelbčiau, kas turi žemę po Rail Baltica trasa, būtų didelis skandalas**“.
- „**Norisi į Paryžių**“, - „Projektas „Rail Baltica“ privalo būti įgyvendintas. Tam turi būti skirtos visos reikalingos lėšos, įsisavinti ES pinigai. Juk **kiekvienas norėtų sėsti Kaune į traukinį ir greitai bei patogiai nuvažiuoti į Paryžių**“, - apie „Rail Baltica“ kalbėjo R. Sinkevičius. <http://www.lrytas.lt/lietuvos-diena/aktualijos/socialdemokratai-issidalijo-ministru-portfelius-papildyta.htm>

Atvirumo valandėlės 😊

- “Rail Baltica” direkcijos vyriausiasis ekonomistas Saulius Poškus: „**Jei šis projektas būtų ekonomiškai naudingas, jis būtų įgyvendinamas privačiomis lėšomis**“, *Šaltinis: žurnalas IQ, 2014/03*
- **A. Šimėnas:** „Rail Baltica“ projektas: kada turėsime greitąjį traukinį į Varšuvą, *Transportas, 2009 spalio mėn. 11 d.* „Įvertinant tai, kad tranzitinių, o taip pat eksportuojamų bei importuojamų krovinių, kurie nuo Kauno toliau būtų vežami rusiška vėže, **perkrovimo vieta didesnės reikšmės neturi**, o europinė vėžė krovinių gabenimo laiką iki laikinosios sostinės **sutrumpintų tik apie 1 val., bet koks europinės vėžės pratęsimas yra netikslingas**. Keleivių vežimui racionali alternatyva – pasienio stotyje Mockavoje įrengti tinkamą vėžės keitimo įrenginį ir maršrutu Vilnius–Kaunas–Varšuva keleivius gabenti šaudykliniu traukiniu.“

LG vadovas S.Dailydka, 2014 m. vasario 6 d.

- „Sakyčiau, kad būtų naudingiau tą projektą sutvarkyti komerciškai, kad **priartėtų prie ekonominės logikos**. Turi būti didelis kiekis traukinių ir keleivių. **Reikia gilesnės studijos**, ką mes ir ruošiamės daryti. Reikia siekti maksimalaus rezultato, nes valstybė vis vien neišlaikys tos infrastruktūros. **Statyba yra brangi, bet dar brangiau kainuos išlaikymas**“, - pridėjo jis.
- <http://www.delfi.lt/verslas/transportas/lietuvos-gelezinkeliai-apie-rail-baltica-2-kam-dar-iki-kauno-tiesti.d?id=63949538#ixzz3CEbLsKoj>

Politikai: bet juk kvaila neimti 85% ES finansuojamo projekto...

- Duodu **sunkvežimį už 15% kainos**, bet turėsit **už savo pinigus juo 20 metų važinėti į darbą** etc.
- Sutiktumėt???



Kitoks RB projekto teisinimas (rizika ir naudos vertinimas)

- **Z. Balčytis**
- **R. Bogdanas**

Z. Balčytis: Kai neskrenda lėktuvai – „Rail Baltica“ ypatingai reikalinga

- **Sutrikęs oro susisiekimasis Europoje** dar kartą parodo, kaip svarbu Lietuvai **turėti geležinkelio jungtį su Vakarų Europa**, teigia europarlamentaras Zigmantas Balčytis.
- „Pastarųjų dienų įvykiai tik dar labiau paryškina, kad **be „Rail Balticos“ Lietuva yra atskirta nuo Europos**. Prancūzijoje oro uostuose įkalinti vokiečiai namo gali grįžti traukiniais, kaip ir dauguma kitų vakarų Europos gyventojų. Keleiviai iš Lietuvos tokios galimybės neturi. Ir net nusileidę kaimyninės Varšuvos oro uoste, penkis šimtus kilometrų iki Lietuvos sostinės autobusu turėtų važiuoti 10 valandų. **Moderniu traukiniu, jei būtų „europinė vėžė“, kelionė užtruktų vos kelias valandas,**“ – sako Europos parlamento narys Zigmantas Balčytis.
- <http://myep.delfi.lt/news/zbalcytis-kai-neskrenda-lektuvai-rail-baltica-ypatingai-reikalinga.d?id=31141105#ixzz2r1topMNw>, 2010 m. balandžio 16 d.

Koks RB1 greitis?

- Lietuvos geležinkelių generalinis direktorius Stasys **Dailydka** teigia, kad greitojo „Rail Baltica 2“ vėžės turėtų eiti tiesiai per Vilnių, o ne būti atskira geležinkelio atšaka nuo Kauno iki Vilniaus.
- „Per Kauną neįmanoma nutiesti, nes tas kelias, kuris dabar eina („Rail Baltica I“), tai jis daugiau 120 km/h greičiu važiuoti negali. Ten jokių galimybių. Be to, ten jau suprojektuota, greitai jau **kroviniai važiuos**.“
- <http://www.delfi.lt/verslas/transportas/lietuvos-gelezinkeliai-apie-rail-baltica-2-kam-dar-iki-kauno-tiesti.d?id=63949538#ixzz3CEg4pw2Q>

R. Bogdanas: RB – JAV divizijoms permesti į Lietuvą

- **RB yra daugiau negu vien ekonominė jungtis.** Kaip pavyzdį paminėsiu NATO gynybos planus Baltijos valstybėms. Kada JAV modeliavo savo veiksmus per galimus konfliktus įvairiuose pasaulio regionuose, jie paskaičiavo, kad kilus grėsmei Baltijos valstybėms **į konflikto zoną būtent geležinkeliu būtų permetamos JAV divizijos iš Bavarijos.** Tada jos galėjo pasiekti Šeštokus. Ar „Lietuvos geležinkeliai“ siekia, kad jos neturėtų būti greitai permetamos šiauriau Kauno?
- <http://www.delfi.lt/news/ringas/lit/r-bogdanas-rail-baltica-lietuva-aikstinga-panele.d?id=63815580#ixzz3CABrhJFu>, 2014 m. sausio 23 d.

Techninė apžiūra be KNA: kaip vienu parašu beveik padvigubinti „chebrytės“ pajamas

- Susisiekimo ministras **Algirdas Butkevičius pasirašė** Kelių transporto priemonių techninės apžiūros atlikimo taisyklių pakeitimus, kuriuose numatyta, kad nuo kitų metų **techninė apžiūra kasmet bus privaloma senesniems nei 13 metų automobiliams**, naujesni techninę apžiūrą turės atlikti kas dvejus metus.
- Šie pakeitimai, įsigaliosiantys nuo sausio 1 dienos, **apims apie 70 proc. visų Lietuvoje registruotų automobilių**.
- „Išanalizavome, kokia yra mūsų parko sudėtis, kokie automobiliai vyrauja. Tai būtų viena iš priemonių **skatinti žmones pirkti naujesnius automobilius**“, – DELFI sakė Susisiekimo ministerijos sekretorius Rimvydas Gradauskas. <http://www.delfi.lt/verslas/transportas/13-metu-senumo-automobiliams-technines-apziuros-kasmet.d?id=15063564#ixzz3CQbQL4BM>
- **SusMin'as 10 (dešimt) kartų** padidina vertinimą, kiek eismo įvykių yra dėl techniškai netvarkingų automobilių:
 - susisiekimo viceministras Rimvydas Vaštakas: iki 20 proc. (<http://www.ve.lt/naujienos/ekonomika/automobiliai/ar-policija-atimines-ta-talonus-756428/,page.2>)
 - asociacijos "Transeksa" direktorius Gintautas Šlėderis: pagal užsienio statistiką, išskirtinai dėl prastos techninės automobilio būklės įvyksta 2 proc. avarijų (ten pat)

Techninė apžiūra be KNA: kaip vienu parašu beveik padvigubinti „chebrytės“ pajamas

- Ne gyvybės draudimo bendrovės BTA duomenimis, **trečdalį eismo įvykių Lietuvos sostinėje sukelia oficialiai ne Vilniuje gyvenamąją vietą deklaravę asmenys**. Daugiausia jų sukelia ne sostinėje gyvenantys vairuotojai iki 30 m., kas trečias šios amžiaus grupės eismo įvykį Vilniuje sukėlęs asmuo – registruotas kitame mieste.

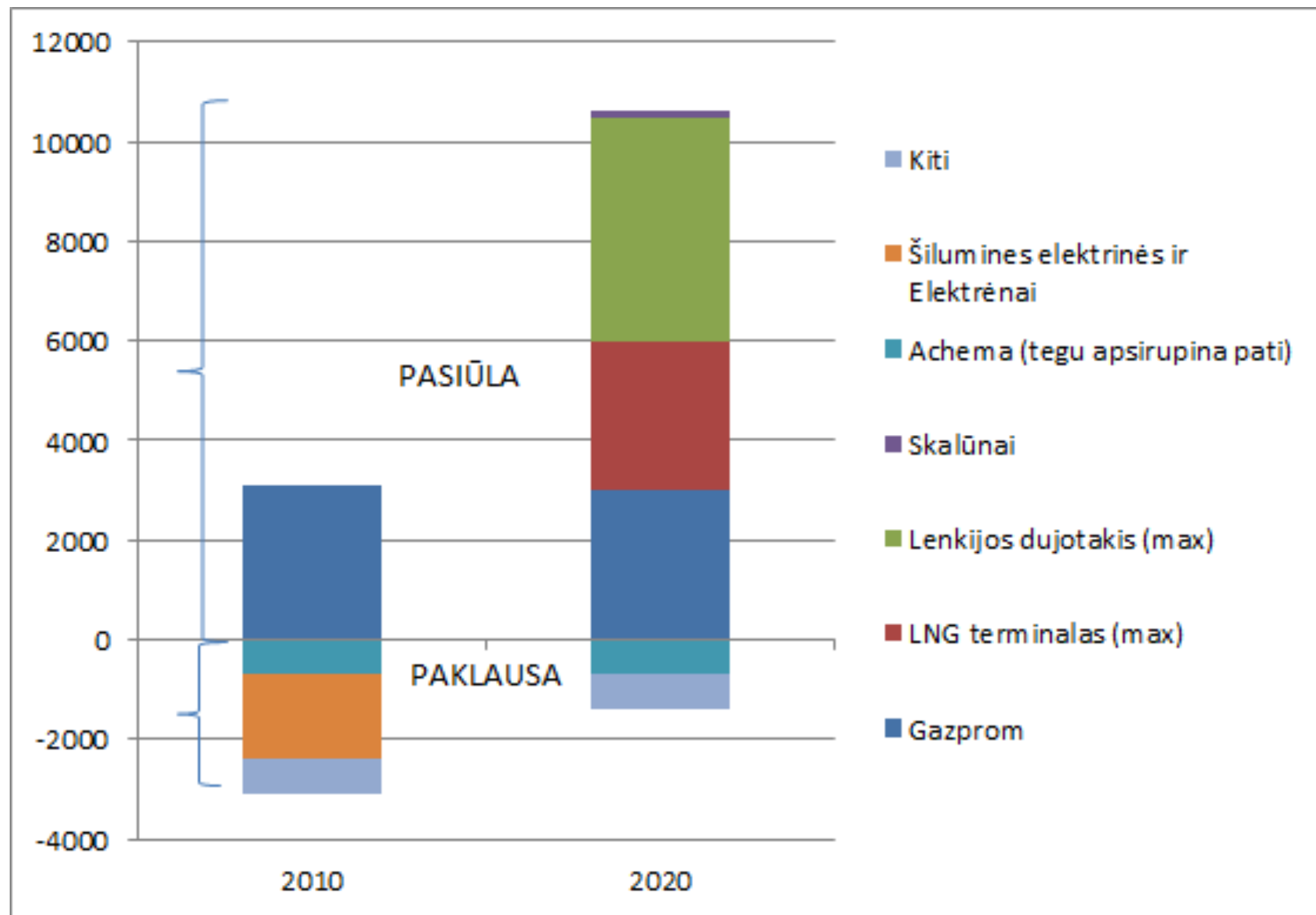
<http://www.diena.lt/naujienos/vilnius/miesto-pulsas/draudikai-vilnieciams-pavojingiausi-i-miestatvyke-25-30-metu-vairuotojai-656198#ixzz3HPyd56B3>

- Taigi, **ne netvarkingos mašinos čia kažkuo dėtos, o miesto gatvių nepažįstantys vairuotojai!**

„Nacionalinė energetinės nepriklausomybės strategija“

- Iki 50 mlrd. LT investicijų!!!
- Politikai siekia maksimizuoti investicijas, bet ar savo namuose jie taip daro?
- Be to, „kaštai virsta nauda“ klaida. “A.Kubilius: naujos atominės statyba regione sukurtų iki 6 tūkst. darbo vietų”
<http://www.delfi.lt/verslas/energetika/akubilius-naujos-atomines-statyba-regione-sukurto-iki-6-tukst-darbo-vietu.d?id=58069830#ixzz3CEi82kmz>

Dujų pasiūla po „investicijų“ ir paklausa po jos mažinimo (R.K.)



Kaip modeliuojama energetika vakaruose – MAŽIAUSI kaštai, o ne MAX investicijos

- Energetikos strateginio vystymo pagrindas – [mažiausių kaštų modelis](#) (least-cost model) – KNA paprastesnio varianto, vadinamo **kaštų efektyvumo analize** (cost-efficiency analysis) pavyzdys
- 2 nemokami **modeliai Lietuvai** (www.ekonomika.org):
 - 2013.06.13: **Optimalios renovacijos** kaštų ir naudos analizės modelis (xls) ir jo aprašymas.
 - 2013.06.29: **Lietuvos energetikos mažiausių kaštų modelio** (least-cost model) aprašymas.
- 3 kryptys:
 - protingas **energijos vartojimo efektyvumo** didinimas
 - **dujų pakeitimas** vietiniu biokuru ir kitais atsinaujinančiais šaltiniais **vietoje** „daugiau dujų adatų narkomanui“;
 - **VAE – ekonominis absurdas**, ypač dėl naujų tendencijų - tinklo pariteto (grid parity) ir energijos gamybos decentralizacijos

Vandentvarka ir jos 3 mlrd. LTL

- „Verslo žinios“: neūkiškumas grįžta bumerangu, 2014.03.06, <http://www.verslozinios.lt/?PublicationId=24135975-2cf9-40ae-9486-09aed97803d5&ref=sectlist>
- Pažvelgę į kai kuriuos ES remiamus projektus, matome, kad dėl lėšų panaudojimo nebuvo pernelyg sukamos galvos. **Ūkiškumas buvo nustumtas į antrą planą, nes pinigai buvo ne investuojami, o įsisavinami**. Vienas iš tokių pavyzdžių – daugiau nei **3 mlrd. Lt** kainavusi **vandentvarkos infrastruktūra**. Valstybinės kainų ir energetikos kontrolės komisijos (VKEKK) atliktas tyrimas skelbia, kad sprendimai dėl šiam projektui skirtų lėšų, plėtros apimties ir terminų priimti nepakankamai detalai įvertinus investicijų efektyvumą, galimas investicijų alternatyvas ir kt. Todėl **laukia ne itin džiuginanti perspektyva – emigracija tuština miestus, apie mažesnius poreikius kalba ir pramonė, tačiau minėtą infrastruktūrą išlaikyti teks**.
- **Išvada:** vartojimas (ir ekonominė nauda) mažėja, **masto ekonomija mažėja**, vidutiniai 1 kub. m kaštai didėja (ir dėl didelių investicijų), vandens naudojimas dėl to mažės... **uždaras ratas**.

Sveikatos apsauga: matuojamo ir teisingo tikslo svarba

- **Sistemos tikslas** turi būti **maksimizuoti QALYs** (quality-adjusted life-years)
- www.ekonomika.org 2009.03.25: pasiūlymas Vyriausybei dėl kaštų ir naudos analizės naudojimo, atliekant viešųjų iniciatyvų vertinimą:
 - **statistinės gyvybės vertė** – apie **3 mln. LTL**
 - **išgelbėtų gyvenimo metų vertė** – apie **40 tūkst. LTL**
 - **jei intervencija kainuoja >40 tūkst. LTL, ji ekonomiškai nepateisinama**
 - **privatus asmuo gali investuoti į savo sveikatą kiek nori**, čia kalba apie viešųjų finansų efektyvų naudojimą

Sveikatos apsauga: kaip galima švaistyti pinigus

- **Ar efektyviai išleidžiamos lėšos sveikatos apsaugos sistemoje ir kitose gyvybes gelbėjančiose institucijose?**
- Robert E. Hall ir Marc Lieberman ((2005), Macroeconomics: Principles and Applications), pateikia susistemintą informaciją apie **vienu išgelbėtų gyvenimo metų kaštus JAV**. Norint padidinti išgelbėtų gyvenimo metų skaičių vienetu:
 - **daktaro patarimas** rūkančiam pacientui **mesti rūkyti** kainuoja **150 JAV dolerių**;
 - **mamografija** ankstyvam krūties vėžio diagnozavimui (kas 3 metus, 50-64 metų moterims) – **2 700 JAV dolerių**;
 - **širdies transplantacija** – 157 821 JAV dolerių;
 - **saugos diržai mokykliniuose autobusuose** – 2 760 197 JAV dolerių;
 - **antiteroristinės saugos priemonės aerouostuose** – apie 8 000 000 JAV dolerių;
 - **asbesto draudimas automatinėse pavarų dėžėse** – virš 66 000 000 JAV dolerių.
- **Palyginimui: išgelbėti vieneri gyvenimo metai** verti panašiai kaip Lietuvoje, tik JAV doleriais – **40 000 USD**.

ES paramos viešinimas ir žiniasklaidos/politikų korupcinis ratas

- **Žiniasklaida** ir ją ES paramos viešiniu šeriantys **politikai** yra didieji **laimėtojai** šiame procese
- Ką KNA pasakytų apie šią problemą?:
 - kadangi didžioji dalis su ES parama susijusios informacijos yra labai **specifinė/techninė**, nėra reikalo spausdinti technines „paklodes“ dienraščiuose, kuriuos skaito paprasta visuomenė - tam yra www.esparama.lt ar www.nma.lt etc.
 - **dienraščiuose/TV** galima būtų viešinti tik **bendrojo pobūdžio** informaciją apie ES paramą, o jos nedaug.
- Šitaip didžioji dalis **korupcinio rato problemos** (politikai duoda žiniasklaidai, o ta patyli apie politikų nuodėmes) būtų išspręsta, **žiniasklaida taptų geresniu „sarginiu šunimi“**.

Išvados ☹️

- **Politikai** (net A.Kubilius, kuris buvo **kaštų ir naudos analizę** įrašęs į partijos rinkiminę programą) **nenori įteisinti KNA** (reiktų galvoti apie **naudą, žiūrėti toli į priekį, arba suklastota KNA paliktų daug įkalčių!**), kuri yra vienas **visuomenės civilizuotumo atributų**, - nuo N.Zelandijos iki ES ir JAV visi ją naudoja:
 - ES http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/guides/cost/guide2008_en.pdf
 - JAV <http://www.whitehouse.gov/omb/circulars/a094/a094.html#6>
 - D.Britanija http://www.hm-treasury.gov.uk/media/3/F/green_book_260907.pdf
 - N.Zelandija <http://www.treasury.govt.nz/publications/guidance/costbenefitanalysis>
- **Politikų paskatos yra maksimizuoti naudą sau, o ne visuomenei, nors ekonominės nesąmonės rimtai kenkia Lietuvos visuomenės gerovės didėjimui.**

*****Pabaiga*****