



ŠVENTOSIOS VALSTYBINIO JŪRŲ UOSTO INFRASTRUKTŪROS IR SUPRASTRUKTŪROS KOMPLEKSO IŠVYSTYMO BEI VEIKLOS KONCEPCIJA

Galutinė ataskaita – 2014 m. vasario 21 d.

Versija: V01

Konsultantai:



Vilnius, 2014

TURINYS

TURINYS 2

PAGRINDINĖS SĄVOKOS 5

AUTORINĖS TEISĖS IR ATSAKOMYBĖS APRIBOJIMAS 9

ĮVADAS 10

1. VEIKLOS RŪŠIŲ ŠVENTOSIOS VALSTYBINIO JŪRŲ UOSTE IDENTIFIKAVIMAS 15

1.1.	ESAMOS SITUACIJOS IR TERITORIJOS PLANAVIMO DOKUMENTŲ APŽVALGA.....	15
1.2.	BŪTINOS VEIKLOS RŪŠYS, REIKALINGOS TAM, KAD BŪTŲ UŽTIKrintas UOSTO PASLAUGŲ TEIKIMAS.....	20
1.3.	SU PRAMOGINĖS LAIVYBOS INVENTORIAUS PREKYBA, REMONTU, SAUGOJIMU IR KITOMIS PASLAUGOMIS SUSIJUSI VEIKLA.....	22
1.4.	PRAMOGINĖS VEIKLOS RŪŠYS.....	22
1.5.	APGYVENDINIMO IR VIEŠOJO MAITINIMO VEIKLOS RŪŠYS.....	23
1.6.	KITOS VEIKLOS RŪŠYS.....	24
1.7.	GALIMŲ VEIKLŲ VERTINIMO KRITERIJAI.....	25
1.8.	PROJEKTO ĮGYVENDINIMO ALTERNATYVŲ ANALIZĖ.....	35
1.9.	VEIKLĄ VYKdanČIŲ SUBJEKTŲ OPTIMALIAUS MODELIO PARINKIMAS.....	42
1.10.	EKONOMINIS VEIKLOS RŪŠIŲ PAGRINDIMAS.....	43
1.10.1.	LIETUVOS RINKOS ANALIZĖ.....	43
1.10.1.1.	TIKSLINĖ RINKA.....	43
1.10.1.2.	ESAMA MAŽŲJŲ PRAMOGINIŲ LAIVŲ INFRASTRUKTŪRA LIETUVOJE.....	44
1.10.1.3.	LIETUVOS UOSTŲ IR PRIEPLAUKŲ PASLAUGŲ KAINŲ Palyginimas.....	48
1.10.1.4.	ESAMA PAKLAUSA BEI MAŽŲJŲ PRAMOGINIŲ LAIVŲ INFRASTRUKTŪROS PAKLAUSĄ LEMIANTYS FAKTORIAI	50
1.10.1.5.	KONKURENCINĖ APLINKA BALTIJOS REGIONE.....	64
1.10.2.	PAKLAUSOS PROGNOZĖ ŠVENTOSIOS UOSTE.....	68
1.10.3.	SKIRTINGŲ VEIKLŲ UOSTE ATSIPIRKIMO VERTINIMAS.....	71
1.10.4.	ŽEMĖS NUOMOS TERMINAS BEI NUOMOS MOKESČIO DYDIS.....	94

2. REIKIAMOS SUPRASTRUKTŪROS ŠVENTOSIOS VALSTYBINIO JŪRŲ UOSTE IDENTIFIKAVIMAS 97

2.1.	BŪTINOSIOMS PASLAUGOMS UŽTIKrinti REIKALINGA SUPRASTRUKTŪRA.....	97
2.1.1.	Suprastruktūros tipas, funkcija.....	97
2.1.2.	Suprastruktūros įrengimo laikotarpis.....	99
2.1.3.	Suprastruktūros kokybiniai parametrai.....	99
2.1.4.	Suprastruktūros kiekybiniai parametrai.....	103
2.1.5.	Preliminari suprastruktūros įrengimo kaina.....	104
2.2.	PRAMOGINĖS VEIKLOS PASLAUGŲ SUPRASTRUKTŪRA.....	105
2.2.1.	Suprastruktūros tipas, funkcija.....	105
2.2.2.	Suprastruktūros įrengimo laikotarpis.....	105
2.2.3.	Suprastruktūros kokybiniai parametrai.....	105
2.2.4.	Suprastruktūros kiekybiniai parametrai.....	106

2.2.5. Preliminari suprastruktūros įrengimo kaina.....	106
2.3. APGYVENDINIMO IR MAITINIMO PASLAUGŲ SUPRASTRUKTŪRA.....	107
2.3.1. Suprastruktūros tipas, funkcija	107
2.3.2. Suprastruktūros įrengimo laikotarpis	107
2.3.3. Suprastruktūros kokybiniai parametrai	108
2.3.4. Suprastruktūros kiekybiniai parametrai	108
2.3.5. Preliminari suprastruktūros įrengimo kaina.....	109
2.4. SU PRAMOGINĖS LAIVYBOS INVENTORIAUS PREKYBA, SAUGOJIMU, SMULKIŲ REMONTU IR KITOMIS PASLAUGOMIS SUSIJUSI SUPRASTRUKTŪRA.....	109
2.4.1. Suprastruktūros tipas, funkcija	109
2.4.2. Suprastruktūros įrengimo laikotarpis	110
2.4.3. Suprastruktūros kokybiniai parametrai	110
2.4.4. Suprastruktūros kiekybiniai parametrai	111
2.4.5. Preliminari suprastruktūros įrengimo kaina.....	111
2.5. KITA SUPRASTRUKTŪRA	112
2.5.1. Suprastruktūros tipas, funkcija	112
2.5.2. Suprastruktūros įrengimo laikotarpis	112
2.5.3. Suprastruktūros kokybiniai parametrai	112
2.5.4. Suprastruktūros kiekybiniai parametrai	112
2.5.5. Preliminari suprastruktūros įrengimo kaina.....	113
3. BŪTINŲ PASLAUGŲ VEIKLOS MODELIO STRUKTŪRIZAVIMAS	127
3.1. PROJEKTO ĮGYVENDINIMO VPSP BŪDU TEISINIŲ GALIMYBIŲ ANALIZĖ.....	128
3.1.1. NUOMOS SUTARTIS.....	129
3.1.2. KONCESIJA	133
3.1.3. VALDŽIOS IR PRIVATAUS SUBJEKTO PARTNERYSTĖ.....	144
3.2. UŽSIENIO UOSTUOSE TAIKOMI UOSTO ŽEMĖS VALDYMO MODELIAI	147
3.2.1. UŽSIENIO UOSTUOSE TAIKOMŲ UOSTO ŽEMĖS VALDYMO MODELIŲ APRAŠYMAS.....	148
3.2.2. UŽSIENIO UOSTUOSE TAIKOMŲ UOSTO ŽEMĖS VALDYMO MODELIŲ BENDRAS ĮVERTINIMAS	150
3.2.3. UŽSIENIO UOSTUOSE TAIKOMŲ UOSTO ŽEMĖS VALDYMO MODELIŲ ANALIZĖS IŠVADOS.....	151
3.3. KONCESIJOS MODELIO PRITAIKYMAS PROJEKTUI	152
3.3.1. KONCESIJOS MODELIAI.....	153
3.3.2. KONCESIJOS SUTEIKIMO BŪDAI.....	155
3.3.2.1. ATVIRAS VIEŠAS KONKURSAS	156
3.3.2.2. KONCESIJOS SUTEIKIMAS BE KONKURSO	161
3.3.3. ES PARAMA IR KONCESIJOS MODELIS	162
4. UŽSIENIO ŠALIŲ PATIRČIŲ ANALIZĖ	166
4.1. UŽSIENIO UOSTUOSE UOSTŲ ADMINISTRACIJŲ IR (AR) SAVIVALDYBIŲ TEIKIAMŲ BŪTINŲ PASLAUGŲ APŽVALGA.....	166
5. BŪTINŲ PRIIMTI SPRENDIMŲ IR ATLIKTIŲ VEIKSMŲ KONCEPCIJAI ĮGYVENDINTI ANALIZĖ	177
5.1. SOCIALINIO EKONOMINIO POVEIKIO VERTINIMAS	184
5.1.1. FINANSINIŲ SRAUTŲ KONVERTAVIMAS PERSKAIČIUOJANT RINKOS KAINAS Į EKONOMINES VERTES	184
5.1.2. RINKOJE NEVERTINAMOS NAUDOS APSKAIČIAVIMAS IR NETIESIOGINIO PROJEKTO POVEIKIO ĮVERTINIMAS 185	
5.1.3. PROJEKTO SOCIALINIŲ IR EKONOMINIŲ RODIKLIŲ APSKAIČIAVIMAS	186

6. ŠVENTOSIOS VALSTYBINIO JŪRŲ UOSTO RINKODAROS STRATEGIJA	190
6.1. ŠVENTOSIOS VALSTYBINIO JŪRŲ UOSTO LOGOTIPAS IR ŠŪKIS	190
6.2. ŠVENTOSIOS VALSTYBINIO JŪRŲ UOSTO REKLAMOS IR VIEŠINIMO PLANAS	190
IŠVADOS	191
ŠALTINIAI	196
PRIEDAI	199

PAGRINDINĖS SĄVOKOS

Infrastruktūra	Hidrotechninių ir inžinerinių įrenginių ir statinių, navigacinių statinių, taip pat kelių bei privažiuojamųjų geležinkelio kelių kompleksas (pagal STR 1.01.09:2003).
Investavimas	LR investicijų įstatymo nustatytais būdais atliekami investuotojo veiksmai, kuriais jis įgyja nuosavybės teisę arba kreditoriaus reikalavimo teisę į investavimo objektą arba teisę šį objektą valdyti ir naudoti. Sąvoka apibrėžta LR investicijų įstatyme (Žin., 1999, Nr. 66-2127).
Investicijos / Investicijų išlaidos	Piniginės lėšos ir įstatymais bei kitais teisės aktais nustatyta tvarka įvertintas materialusis, nematerialusis ir finansinis turtas, kuris investuojamas siekiant iš investavimo objekto gauti pelno (pajamų), socialinį rezultatą (švietimo, kultūros, mokslo, sveikatos ir socialinės apsaugos bei kitose panašiose srityse) ir / arba užtikrinti valstybės funkcijų įgyvendinimą.
Koncesija	Vadovaujantis koncesijos sutartimi ir joje nustatytais sąlygomis, suteikiančiosios institucijos koncesininkui pagal LR koncesijų įstatymą suteikiamas leidimas vykdyti ūkinę komercinę veiklą, susijusią su infrastruktūros objektų projektavimu, statyba, plėtra, atnaujinimu, pakeitimu, remontu, valdymu, naudojimu ir (ar) priežiūra, teikti viešąsias paslaugas, valdyti ir (ar) naudoti valstybės, savivaldybės turtą (tarp jų eksploatuoti gamtos išteklius), kai koncesininkas pagal koncesijos sutartį prisiima visą ar didžiąją dalį su tokia veikla susijusios rizikos bei atitinkamas teises ir pareigas, o koncesininko atlyginimą už tokią veiklą sudaro tik teisės užsiimti atitinkama veikla suteikimas ir pajamos iš tokios veiklos ar tokios teisės suteikimas ir pajamos iš tokios veiklos kartu su atlyginimu, mokamu koncesininkui suteikiančiosios institucijos, atsižvelgiant į jos prisiimtą riziką. Sąvoka apibrėžta LR koncesijų įstatyme (Žin., 1996, Nr. 92-2141; 2003, Nr. 70-3163).
Koncesijos sutartis	Suteikiančiosios institucijos, kuri veikia valstybės ar savivaldybės vardu, ir koncesininko sudaryta rašytinė sutartis, kurioje nustatomos suteikiančiosios institucijos ir koncesininko teisės ir pareigos, susijusios su koncesija.

Lankytojai	Sukurtos infrastruktūros lankytojai, klientai, jachtų savininkai, turistai ir panašūs asmenys.
Partnerystės projektas (PP)	Investicijų projektas įgyvendinamas VPSP būdu. Investicijų projekto įgyvendinimas pasižymi šiomis savybėmis: <ol style="list-style-type: none">1. tikslas – viešųjų (socialinių ir bendrojo ekonominio interesų (angl. <i>services of general economic interests</i>) paslaugų teikimo užtikrinimas ir/arba pagerinimas;2. projekto ilgalaikiškumas (paprastai 10-25 metai);3. investavimo ir paslaugų teikimo procesų apimtis;4. viešojo ir privataus sektorių partnerystė, tarpusavyje dalijantis projekto rizikomis.
Partnerystės sutartis	Valdžios ir privataus subjektų partnerystės sutartis (VŽPP) arba koncesijos sutartis. Sutartis tarp privataus ir viešojo sektoriaus partnerių, numatanti projekte vykdomas veiklas bei atsakomybių už jas pasiskirstymą tarp privataus ir viešojo sektorių partnerių.
Perduodama rizika	Investicijų projektui būdingos rizikos dalis, kurių valdymą viešasis sektorius perduoda privačiam partneriui.
Pirminis viešojo sektoriaus palyginimo modelis	Viešojo sektoriaus sąnaudų, kurios būtų patiriamos, jei projektą įgyvendintų viešasis sektorius įprastu būdu (dažniausiai – vykdydamas viešuosius pirkimus), įvertinimas. Išreiškiamas investicijų finansinės grynosios dabartinės vertės (FGDV) rodikliu. Grynųjų pinigų srautas sudaromas įvertinus investicijų išlaidas, veiklos išlaidas ir pajamas per ekonomiškai naudingą infrastruktūros, į kurią investuojama, tarnavimo laikotarpį. Sudarant šį modelį, viešasis sektorius vertinamas kaip konkurencinį išskirtinumą turintis rinkos dalyvis.
Prisiimama rizika / Prisiimta rizika	Rizika, už kurios valdymą VPSP projekte atsakomybę prisiima viešasis sektorius.
Privatus subjektas	Ūkio subjektas, įsteigtas ir veikiantis pagal LR akcinių bendrovių įstatymą, siekiantis tenkinti privačius interesus, bendrąja prasme – vykdyti ekonominę veiklą gaunant pelną.
Projektas	Šventosios valstybinio jūrų uosto infrastruktūros ir suprastruktūros sukūrimo projektas.
Projekto patrauklumas kreditoriams	Tai projekto finansinių srautų struktūra, kuria užtikrinama, kad kreditoriams finansuoti projektą patrauklu. Vertinamas kaip projekto generuojamų grynųjų pajamų srautų pakankamumas padengti paskolos palūkanas ir grąžinti paskolą.

Socialinis partnerystės modelis	Šiuo modeliu viešoji infrastruktūra, į kurią investuojama įgyvendinant partnerystės projektą, yra socialinės paskirties (mokyklos, ligoninės, bibliotekos, kalėjimai ir pan.), t.y. už paslaugų šioje infrastruktūroje teikimą vartotojai tiesiogiai nemoka. Vartotojams šių paslaugų teikimas užtikrinamas surenkant ir perskirstant jų sumokamus mokesčius į valstybės biudžetą. Kitaip sakant, tai viešosios ir privačios partnerystės forma, kai privačiam partneriui už teikiamą viešąją paslaugą ir prisiimtą riziką įgyvendinant investicijų projektą atlygina viešasis subjektas. Šiuo partnerystės atveju viešasis subjektas dažniausiai yra vienintelis arba pagrindinis paslaugų pirkėjas.
Suprastruktūra	Laivų krovos statinių ir įrenginių kompleksas ir kiti statiniai bei įrenginiai, nepriskirti uosto infrastruktūrai (pagal STR 1.01.09:2003).
Suteikiančioji institucija	Institucija, kuri pagal savo kompetenciją ir įgaliojimus, nustatytus Lietuvos Respublikos teisės aktų, yra atsakinga už atitinkamas funkcijas ar veiklos sritis, kurios gali būti įgyvendinamos ir užtikrinamos suteikiant koncesijas: tai yra Lietuvos Respublikos Vyriausybė ar jos įgaliota institucija, – kai koncesija suteikiama valstybės vardu, arba savivaldybės vykdomoji institucija, – kai koncesija suteikiama atitinkamos savivaldybės vardu. Sąvoka apibrėžta LR koncesijų įstatyme (Žin., 1996, Nr. 92-2141; 2003, Nr. 70-3163).
Šventosios uostas	Šventosios valstybinis jūrų uostas.
Taisyklės ir rizikos pasiskirstymo aprašas	Viešojo ir privataus sektorių partnerystės projektų rengimo ir įgyvendinimo taisyklės ir rizikos pasiskirstymo tarp viešojo ir privataus sektorių partnerystės projekto šalių tvarkos aprašas, patvirtinti Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2009 m. lapkričio 11 d. nutarimu Nr. 1480 (Žin., 2009.11.19, Nr.: 137, 5998).
Uosto direkcija (KVJUD)	VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija.
Valdžios ir privataus subjektų partnerystė (VŽPP)	Viešojo ir privataus sektorių partnerystės būdas, kai privatus subjektas valdžios ir privataus subjektų partnerystės sutartyje nustatytais sąlygomis investuoja į valdžios subjekto funkcijoms priskirtas veiklos sritis ir šiai veiklai vykdyti reikalingą valstybės arba savivaldybės turtą ir vykdo tose srityse LR investicijų įstatyme nustatytą veiklą, už kurią privačiam subjektui atlyginimą moka valdžios subjektas.

Valdžios subjektas	<p>Sąvoka apibrėžta LR investicijų įstatyme (Žin., 1999, Nr. 66-2127) VPSP sandoryje tai savivaldybės vykdomoji institucija, veikianti savivaldybės tarybos sprendimu, kai privačiam subjektui perduodama savivaldybės funkcijoms priskirta veikla; valstybės institucija ar įstaiga, kai privačiam subjektui perduodama centrinės valdžios funkcijoms priskirta veikla.</p>
Vertė už pinigus	<p>Sąvoka apibrėžta LR investicijų įstatyme (Žin., 1999, Nr. 66-2127). Vertės už pinigus finansinė išraiška – tai sutaupymas, kurio siekdamas ir esant palankioms teisinėms prielaidoms viešasis sektorius planuoja įgyvendinti investicinį projektą VPSP būdu.</p>
Viešasis pirkimas	<p>Perkančiosios organizacijos atliekamas ir LR viešųjų pirkimų įstatymu reglamentuojamas prekių, paslaugų ar darbų pirkimas, kurio tikslas – sudaryti viešojo pirkimo – pardavimo sutartį. VPSP sandoriuose viešasis pirkimas reiškia privataus partnerio atrankos procesą.</p> <p>Sąvoka apibrėžta LR viešųjų pirkimų įstatyme (Žin. 1996, Nr. 84-2000).</p>
Viešasis sektorius	<p>Apibendrintas nacionalinio, regioninio ar savivaldybės lygmens valdžios institucijų pavadinimas. Vartotinas apibūdinti visus juridinius subjektus, kurių veiklos tikslas – viešųjų interesų tenkinimas.</p>
Viešojo ir privataus sektorių partnerystė (VPSP)	<p>Valstybės arba savivaldybės institucijos ir privataus subjekto įstatymuose nustatyti bendradarbiavimo būdai, kuriais valstybės arba savivaldybės institucija jos funkcijoms priskirtą veiklą perduoda privačiam subjektui, o privatus subjektas investuoja į šią veiklą ir jai vykdyti reikalingą turtą, už tai gaudamas įstatymų nustatytą atlyginimą.</p> <p>Sąvoka apibrėžta LR investicijų įstatyme (Žin., 1999, Nr. 66-2127).</p>

AUTORINĖS TEISĖS IR ATSAKOMYBĖS APRIBOJIMAS

© *Visos teisės saugomos – VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija, 2013 m. Informacijos, pateikiamos šioje studijoje panaudojimas, yra leidžiamas su nuoroda į šaltinį.*

Ši dokumentą rengusių ekspertų komanda rėmėsi jiems pateikta informacija ir dokumentais, tarpinių rezultatų derinimo metu pasitvirtinta apimtimi. Atsiradus papildomai informacijai ar pokyčiams, nulemtiems pateiktos informacijos ar dokumentų netikslumų ar pasikeitusių poreikių, šioje studijoje pateikiamų išvadų ir rekomendacijų pakeitimas, atnaujinimas yra už rengėjams numatytos techninės užduoties ribų.

ĮVADAS

Ši ataskaita parengta įgyvendinant VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos (toliau – **KVJUD/Uosto direkcija**) užsakymu vykdomą sutartį, pasirašytą 2013-05-10, siekiant pristatyti siūlomą Šventosios valstybinio jūrų uosto (toliau – **Šventosios uosto**) infrastruktūros ir suprastruktūros komplekso išvystymo bei veiklos koncepciją (toliau – **Koncepcija**).

Koncepcija rengiama įgyvendinant Europos teritorinio bendradarbiavimo tikslo Pietų Baltijos bendradarbiavimo per sieną 2007-2013 m. programos projektą „Marriage“.

Šventosios valstybinio jūrų uosto infrastruktūros ir suprastruktūros sukūrimo projekto (toliau – **Projektas**) apimties identifikavimas, įgyvendinimo plano sudarymas bei teisinio modelio parinkimas sudarys prielaidas uostui išlikti konkurencingam su Klaipėdos bei kitais Baltijos jūros uostais, sukurti papildomų lankytinų vietų skaičių, praplėsti pramogų spektrą, plėtoti jūrinio turizmo galimybes, sukurti reikiamas uostui buitines paslaugas.

Lietuvos Respublikos (toliau – **LR**) Vyriausybė 2006 m. priėmė „Šventosios valstybinio jūrų uosto įstatymą“, kuriuo numatyta atstatyti Šventosios uostą. Šventosios valstybinis jūrų uostas yra Lietuvos valstybės nuosavybė, uosto steigėja yra LR Vyriausybė.

2009-09-30 LR Vyriausybė nutarimu Nr. 1197 Šventosios uostui priskyrė 15,3365 ha sklypą, susidedantį iš uosto žemės - 7,9410 ha, uosto vidinės akvatorijos - 7,3955 ha bei jūrinės akvatorijos — 209,6 ha. Uosto direkcija patikėjimo teise nuo 2009-11-09 valdo nurodytą žemę, vidinę akvatoriją ir jūrinę akvatoriją (valstybinės žemės sklypo perdavimo — priėmimo aktas Nr. D1-6/AZ-37-(15.10). 2010-12-09 LR Seimas priėmė Šventosios valstybinio jūrų uosto įstatymo 27 str. pataisas. Šventosios valstybinio jūrų uosto direkcijos funkcijas pavesta vykdyti Uosto direkcijai.

2011 metais atlikus pirmąjį Šventosios uosto vystymo eigos etapą, šiuo metu uoste jau yra įrengta 50 laivų švartavimo vietų, ilgalaikiame uosto plėtros plane numatoma įrengti apie 500 švartavimo vietų. Projektas vystomas norint užtikrinti ilgalaikiame plėtros plane numatytų švartavimo vietų poreikį, KVJUD siekį atstatyti Šventosios uostą iki 2017 m.

Projekto tikslas - sukurti reikiamą uosto infrastruktūrą bei suprastruktūrą (buitinę ir turistinę), kuri užtikrintų tinkamą uosto funkcionavimą, reikiamų paslaugų teikimą bei didintų Šventosios patrauklumą atvykstantiesiems.

Projektas prisideda prie visoms tikslinėms grupėms naudingų sprendinių įgyvendinimo, leisiančio užtikrinti Lietuvos, šiuo metu neturinčios jūrinio jachtų uosto, pasiekiamumą ir regiono turistinį patrauklumą dėl planuojamos vystyti uosto suprastruktūros.

Projekto uždaviniai:

- sukurti pakankamą tikslinių grupių poreikius tenkinančią infrastruktūrą;

- sukurti pakankamą tikslinių grupių poreikius tenkinančią suprastruktūrą;
- sudaryti sąlygas tolimesnei Šventosios infrastruktūros plėtrai;
- užtikrinti KVJUD strateginių tikslų įgyvendinamumą;
- užtikrinti Palangos miesto savivaldybės strateginius tikslus;
- užtikrinti infrastruktūros prieinamumą jūrinio turizmo tikslinėms grupėms;
- užtikrinti sukurtos infrastruktūros ir suprastruktūros tinkamą valdymą ir priežiūrą.

Projekto tikslinės grupės, kurios gaus tiesioginės naudos, įgyvendinus Projektą:

1. mažieji, pramoginiai, sportiniai laivai (jų įgulos);
2. maži keltai ir kruiziniai laivai (jų įgulos);
3. žvejybiniai laivai (jų įgulos);
4. tarnybiniai ir pan. laivai (jų įgulos);
5. uosto aptarnaujantysis personalas;
6. uosto lankytojai;
7. Šventosios gyventojai;
8. aplinkinių teritorijų gyventojai.

Projekto poveikis:

1. sukurta kokybiška infrastruktūra ir suprastruktūra mažųjų pramoginių laivų jūrų uosto paslaugoms teikti;
2. padidėjęs turizmo paslaugų spektras;
3. padidėjęs turistų srautas;
4. sukurtos sąlygos uostą aptarnaujančių paslaugų plėtrai.

Numatoma, kad vystant Projektą tinkamiausia pasitelkti privačius investuotojus, kurie sukurtų būtinų viešųjų paslaugų teikimui reikiamą infrastruktūrą, kartu sukurdami ir finansinę naudą sukuriančią komercinę infrastruktūrą. Šiai prielaidai įvertinti būtina atlikti Konceptijos siūlomame veiksmų plane nurodytą vertės už pinigus vertinimą, siekiant įvertinti projekto įgyvendinimo viešojo ir privataus sektorių partnerystės būdu naudą (parengiant pirminį viešojo sektoriaus palyginimo modelį bei lyginant Projekto sukuriamą naudą jį vykdant privačiam subjektui su jo įgyvendinimu visa apimtimi viešojo sektoriaus resursais).

Pažymėtina, kad Projekto įgyvendinimas kartu su privačiais investuotojais yra efektyvesnis ir priimtinesnis:

- privačių investicijų pritraukimas leidžia viešajam sektoriui neprisiimti visų pradinių investicijų;
- dėl greitesnio reikiamos infrastruktūros sukūrimo;

- dėl Projekto gyvavimo ciklo veiklų sujungimo (projektavimo, statybų ir nuolatinės priežiūros);
- dėl konkursų procedūrų kiekio minimizavimo;
- dėl didžiosios dalies su Projektu susijusių rizikų perdavimo privačiam sektoriui, kas savo ruožtu sąlygoja geresnę buitinių ir turizmo paslaugų kokybę bei geresnę jų priežiūrą.

Šiuos teiginius patvirtina ir užsienio uostų praktinių patirčių analizė, kuri įrodo privačių subjektų dalyvavimo pranašumus.

Numatoma, kad privačiam subjektui, sudariusiam žemės sklypo nuomos sutartį, tektų pareiga sukurti suprastruktūrą, kad bendras Uosto direkcijos įrengtos infrastruktūros bei Šventosios uosto žemės nuomininko sukurtos suprastruktūros kompleksas funkcionuotų pagal paskirtį ir generuotų maksimalią ekonominę bei socialinę naudą.

Siekiant identifikuoti tinkamiausias nuomininkui planuojamo perduoti žemės sklypo vystymo apimtis, kryptis, techninius, funkcinius reikalavimus ir yra rengiama ši Konceptcija.

Konceptcija įvertina ankstesnių konsultantų ALATEC ir ARDANUY parengtos Šventosios jūrų uosto atstatymo galimybių studijos rezultatus, parengto detaliojo plano sprendinius¹ bei pateikia šaltinių sąrašė nurodytų analizuotų dokumentų apibendrinimus, interviu su potencialiais privačiais investuotojais pateikiamus Projekto vertinimus, pateikia ekspertines išvalgas ir rekomendacijas, paremtas užsienio patirčių analize ir ekspertiniu vertinimu.

Atlikus būtinų Šventosios uosto funkcionavimui ir investiciniam gyvybingumui veiklų analizę identifikuotos prioritetinės veiklos, kurios turi būti vystomos artimiausiu metu pritraukus privatų investuotoją.

Alternatyvų analizė identifikavo būtinų veiklų sąrašą:

1. Uosto priežiūra;
2. Šiukšlių ir užteršto vandens surinkimo organizavimas;
3. Uosto sanitarinės apsaugos organizavimas;
4. Pasienio kontrolė;
5. Muitinės kontrolė;
6. Elektros tiekimas;
7. Viešieji tualetai;
8. Laivų aprūpinimas gėlu vandeniu;
9. Laivų saugojimas žiemos metu;
10. Laivų techninis aptarnavimas ir remontas;
11. Higieninės paslaugos (dušai, pirtis, sauna);
12. Laivų aprūpinimas kuru;
13. Buriavimo mokykla;
14. Maitinimas (restoranas);
15. Apgyvendinimas (viešbutis).

¹ Patvirtintas 2013 m. vasario 7 d. Palangos miesto savivaldybės tarybos sprendimu.

Tiesa, įvertinus šių veiklų atsiperkamumą teiktina rekomendacija teiktina rekomendacija laivų techninio aptarnavimo ir remonto, aprūpinimo kuru, buriavimo mokyklos, maitinimo paslaugų, viešbučio statybos atsisakyti, kaip privalomos veiklos, jas įvardinant, kaip galimas.

Įvertinus galimus tinkamiausius teisinius privataus subjekto dalyvavimo Projekte modelius prieita išvados, kad tinkamiausia forma – **koncesija**, kuri riboja galimo bendradarbiavimo terminą su privačiu investuotoju, t.y. 25 metai.

Restorano ir viešbučio veikla neatsiperka per 25 m. terminą, tad nėra patraukli investicija privačiam kapitalui, jei nuomos terminas ribojamas 25 m. Paskaičiuota veiklos grynoji dabartinė vertė yra neigiama, t.y. – 3.966 tūkst. Lt, o vidinė grąžos norma 4,97 proc.

Iš privalomos įgyvendinti apimties privačiam subjektui išbraukus viešbučio veiklą (ir ją nurodant kaip galimybę, o ne privalomą veiklą) ir buriavimo mokyklą (pastarąją vystant savivaldybei), **Projektas generuotų aukštesnę investicinę grąžą privačiam kapitalui. Projekto grynoji dabartinė vertė būtų neigiama (-235 tūkst. Lt), o vidinė grąžos norma - 14,54 proc.**

Atsižvelgiant į tai, skelbiant privataus subjekto atrankos konkursą būtina išskirti būtinas bei galimas įgyvendinti veiklas, kartu siekiant nesumažinti Projekto patrauklumo.

Svarbu taip pat pažymėti, kad remiantis atlikta Šventosios uosto paklausos prognoze, Šventosios uostas visiškai prisipildys tik per 13-14 m., t.y. apie 2030 m., atitinkamai rekomenduotina numatomą maksimalią 500 švartavimosi vietų skaičių įrengti tik atsiradus realiam poreikiui.

Projekto sėkmė priklauso nuo visų suinteresuotų šalių proaktyvumo ir aktyvaus dalyvavimo: KVJUD, privataus subjekto, Palangos miesto savivaldybės administracijos.

KVJUD investuojant į Šventosios uosto infrastruktūrą ir paslaugų teikimo metu vykdant veiklas, reikalaujančias ženklų finansinių išteklių, pvz., uosto gilinimas, privačiam subjektui investuojant į suprastruktūrą, tikimasi proaktyvumo iš savivaldybės vykdant žemiau nurodytas veiklas:

- buriavimo mokyklos statyba bei įrangos įsigijimas (iš viso pradinės investicijos ~ 1 mln. Lt);
- susisiekimo infrastruktūros iki uosto užtikrinimas;
- gatvių apšvietimas;
- dviračių takelių iki uosto įrengimas;
- viešųjų erdvių įrengimas (pėsčiųjų takeliai uosto link, suoliukai ir pan.);
- vaikų žaidimų aikštelių įrengimas (žr. žemiau pateiktą Gdynės uosto pavyzdį);
- renginių ir švenčių organizavimas uosto teritorijoje;
- Šventosios uosto reklama;
- Pagalba pritraukiant investuotojus į Šventosios uostą;
- kitos priemonės, numatytos rinkodaros strategijoje (žr. Priedą Nr. 4 „Šventosios valstybinio jūrų uosto reklamos ir viešinimo planas“).

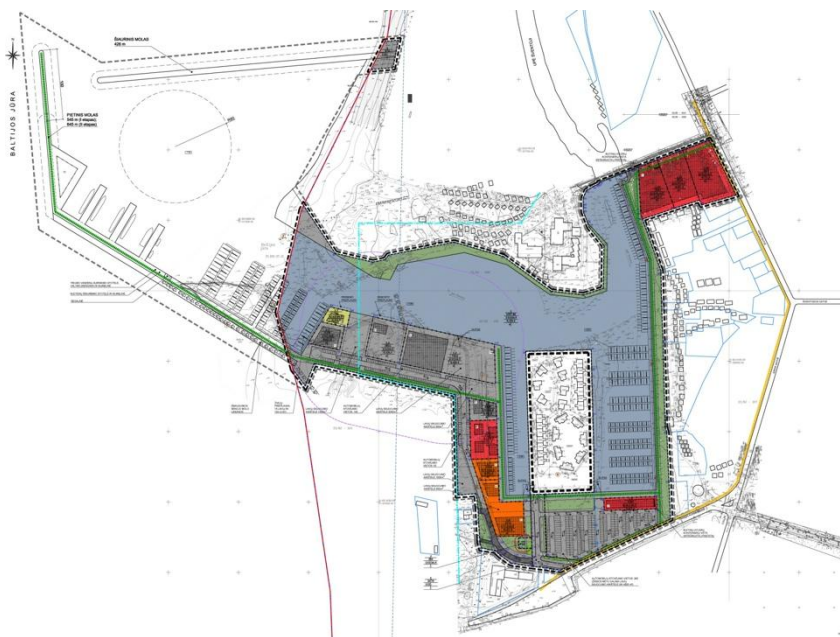
Tinkamai suformuota Projekto komanda, jos valdymas, Konceptijoje nustatyto veiksmų plano laikymasis ir pakankamų resursų alokavimas sudarys prielaidas Projekto planuotai EGDV

(216 mln. Lt) pasiekti. Sukuriama projekto nauda visiškai padengtą investicijas į visą infrastruktūrą ir suprastruktūrą Šventosios uoste (EVGN yra 109 proc.)

1. VEIKLOS RŪŠIŲ ŠVENTOSIOS VALSTYBINIO JŪRŲ UOSTE IDENTIFIKAVIMAS

1.1. Esamos situacijos ir teritorijos planavimo dokumentų apžvalga

Koncepcijoje analizuojamas Projektas yra įgyvendinamas 15,3365 ha sklype, esančiame adresu: Šventosios jūrų uostas, adresu Priekplaukos g. 26, Palangoje, kurio - 7,9410 ha sudaro uosto žemės sklypas, apimsiantis uosto veiklai būtiną infrastruktūrą ir suprastruktūrą. Projektas vystomas šiaurinėje Palangos miesto dalyje, Šventosios seniūnijoje, ant Šventosios upės žiočių, prie Baltijos jūros.



1 pav. Šventosios uosto detalusis planas.

Koncepcijoje analizuojama teritorija ribojasi su pajūrio juostos dalimi (kopomis, paplūdimiu) ir teritorija, kurioje stovi UAB „Energetikas“ pastatai (šioje teritorijoje žemės sklypai nėra suformuoti). Dalis šios kaimyninės teritorijos įeina į valstybinių miškų plotus, patvirtintus 2007-07-11 LR Vyriausybės nutarimu Nr. 713. Šiaurinė pusė taip pat ribojasi su ~60 m ilgio ir ~5,5 m pločio pėsčiųjų - automobilių tiltu (per Šventosios upę) iš Kopų gatvės².

Pažymėtina, kad Projektas jau yra pradėtas vykdyti, 2011 m. įgyvendintas pirmasis jo etapas, kurio metu įrengtos 50 laivų švartavimo vietos.

² Šaltinis: Detalusis planas. Plačiau žr. detalųjį planą.

1 lentelė. Esamos situacijos nuotraukos.

Objekto nuotraukos	Komentaras
	
<p><i>Įrengtos 50 laivų švartavimo vietos.</i></p>	<p><i>Uosto gilinimo metu supilti smėlio pylimai.</i></p>
	
<p><i>Gilinta uosto atkarpa, tačiau gavus mokslininkų išvadas nuspręsta nebetęsti gilinimo darbų, kol nebus įrengti molai (jau pradėti jų projektavimo darbai).</i></p>	<p><i>Uosto akvatorijos apsuptoje privačioje žemėje esantys apleisti statiniai.</i></p>

Šventosios uosto išvystymo Konceptijos analizės apimtį riboja 2013 m. vasario 7 d. Palangos miesto savivaldybės tarybos patvirtintas Šventosios uosto detalusis planas, kuriame nustatyti teritorijos tvarkymo ir naudojimo režimo reikalavimai – būdas, pobūdis, statinių

aukštis, užstatymo tankis ir intensyvumas bei kt.³ Atitinkamai analizės apimčiai ir būtinoms veikloms identifikuoti aktualus detaliojo plano sprendinių įvertinimas bei galimų sprendinių sąrašo sudarymas, leisiantis identifikuoti „ilgąjį“ toliau analizuojamą būtinų įgyvendinti Šventosios uoste veiklų sąrašą ir (vykdant užsienio patirčių analizę ir ekspertinį vertinimą) atmesti neprioritetines ir neproporcingas objekto dydžiui ir pobūdžiui veiklas, kurių įgyvendinimas nesukurtų „vertės už pinigus“ (angl. *value for money*) Projektui. Identifikuotos apimties veiklų įgyvendinimas būtų vykdomas tiek viešojo, tiek privataus sektorių. Šventosios uosto žemės nuomininkui⁴ tektų pareiga sukurti suprastruktūrą, kad bendras KVJUD įrengtos infrastruktūros bei nuomininko sukurtos suprastruktūros kompleksas funkcionuotų pagal paskirtį bei generuotų maksimalią ekonominę ir socialinę naudą.

Šventosios uosto detaliojo plano sprendiniai yra konkretūs ir numato Projekto apimčiai aktualaus sklypo atskirų dalių paskirtis, užstatymo intensyvumą, galimą objektų išdėstymą. Konceptijoje rengėjų siūlomos vystyti veiklos ir objektai neprieštarauja parengtam detaliam planui, tiesa, teikiami vertinimai, kad kai kurie siūlomi objektai yra neproporcingi Šventosios uosto pobūdžiui, todėl siūloma keisti maksimalių sprendinių mastą/apimtį.

Nedideli skirtumai tarp detaliojo plano sprendinių ir rekomenduojamų šioje ataskaitoje bei siūlymų pagrindimas yra pateikti lentelėje.

2 lentelė. Šventosios uosto objektai, pateikti detaliam plane ir nurodyti šioje ataskaitoje

Eil. Nr.	Objekto pavadinimas	Parametrai, nurodyti detaliam plane	Šioje ataskaitoje siūlomi parametrai	Pastabos
1	500 švartavimosi vietų prie krantinių iki 6 – 15 metrų ilgio laivams	500 vietų	500 vietų	Nekeičiama
2	Švartavimosi vietos pagalbiniais įvairių institucijų laivams iki 40 m (8 laivai)	8 laivai	8 laivai	Nekeičiama
3	Laivų remonto teritorijos su	Dirbtuvių	Palikti tik slipą ir	Laivų remonto

³ Konsultantų siūlomi alternatyvūs detaliam planui sprendiniai (nežymiai koreguojantys esamame plane esančius sprendinius) pateikti prieduose, kurie galėtų būti įgyvendinti vystant Projektą bei pasikeitus LR teritorijų planavimo įstatymui inkorporuoti į taikytinus planavimo dokumentus, įvertinant Projekto įgyvendinimo vietą, tikslinės grupės poreikius, gerinant investicinį Projekto patrauklumą.

⁴ Teisinė privataus kapitalo forma plačiau analizuojama kituose skyriuose, tačiau Konceptijos tekste minint sąvoką „nuomininkas“ turimos omenyje visos galimos pagal taikytinus teisės aktus privataus subjekto pritraukimo formos, t.y. apima ir „koncesininką“, jei Šventosios uostas būtų perduodamas privačiam subjektui koncesijos forma, kartu pasirašant ir žemės nuomos sutartis.

Eil. Nr.	Objekto pavadinimas	Parametrai, nurodyti detalajame plane	Šioje atskaitoje siūlomi parametrai	Pastabos
	dirbtuvių pastatu, slipu ir pervežamuoju kranu, elingas	pastatas, elingas, slipas, kranas	kraną	dirbtuvės ekonomiškai netikslingos, vietoj jų statyti uždengtą laivų saugojimo žiemos laikotarpiu vietą (angarą)
4	Remonto prieplauka	Parametrai nenurodomi	Apsiriboti atvira ir uždara laivų saugojimo žiemos laikotarpiui aikštelėmis	Remonto prieplaukos paskirtis neaiški
5	Priėmimo prieplauka	Parametrai nenurodomi	Panaudoti šiukšlių bei užteršto vandens priėmimui iš laivų	Nekeičiama
6	Pasienio kontrolės posto teritorija su pastatu	Parametrai nenurodomi	Siūloma integruoti kartu su kitomis tarnybomis	Pasienio kontrolės poreikis nedidelis (daugumoje Šengeno zonos laivai ir personalas)
7	Žvejų prieplauka (15 vietų iki 12 m ilgio laivams)	15 vietų	15 vietų	Nekeičiama
8	Žvejų prieplaukos teritorija su pastatu	Parametrai nenurodyti		Nekeičiama
9	Kuro kolonėlė laivams	Parametrai nenurodyti		Nekeičiama
10	Triumo vandenų ir buitinių nuotekų surinkimo iš laivų kolonėlės	Parametrai nenurodomi		Nekeičiama, techninio projekto rengimo metu turėtų būti patikslinti parametrai
11		Parametrai	Siūloma įrengti	KSPU patirtis

Eil. Nr.	Objekto pavadinimas	Parametrai, nurodyti detalajame plane	Šioje atskaitoje siūlomi parametrai	Pastabos
	Laivų saugojimo žiemos metu aikštelės	nenurodomi	atvirą ir uždara (angarą) laivų saugojimo vietas	parodė, kad yra poreikis turėti apie 2000 m ² uždara saugojimo aikštelę (angarą)
12	Automobilių stovėjimo aikštelės (450 vietų) ir privažiavimo keliai	450 vietų	450 vietų	Tikslinga suderinti su Šventosios planais (uosto žemė per daug brangi statiniams, kurie gali būti ne uosto teritorijoje)
13	Sanitarinės patalpos, dušai, skalbyklos, medicinos punktas	Parametrai nenurodomi		Nekeičiama
14	Buriavimo mokykla, buriavimo mokyklos anгарas	Parametrai nenurodomi		Nekeičiama
15	Jachtklubo teritorija su pastatu	Parametrai nenurodomi	Siūloma maksimaliai integruoti tarnybas ir statinius	Nekeičiama, techninio projekto rengimo metu turėtų būti patikslinti parametrai
16	Uosto administracinės paskirties pastatai, uosto kapitono biuras	Parametrai nenurodomi	Siūloma maksimaliai integruoti tarnybas ir statinius	Nekeičiama, techninio projekto rengimo metu turėtų būti patikslinti parametrai
17	Su uostu susijusios komercinės paskirties pastatams skirtos teritorijos	Parametrai nenurodomi		Nekeičiama, techninio projekto rengimo metu turėtų būti patikslinti parametrai
18	Slipai laivams nuleisti į	Parametrai	Minimizuoti	Nekeičiama,

Eil. Nr.	Objekto pavadinimas	Parametrai, nurodyti detalajame plane	Šioje atskaitoje siūlomi parametrai	Pastabos
	vandenį	nenurodomi	slipų kiekį	techninio projekto rengimo metu turėtų būti patikslinti parametrai
19	Elektros, vandens ir bevielio interneto ryšio tiekimas krantinėse			Nekeičiama
20	Plačios promenados pėstiesiems krantinėse	Parametrai nenurodomi		Nekeičiama, techninio projekto rengimo metu turėtų būti patikslinti parametrai
21	Susisiekimo sistemos	Parametrai nenurodomi	Siūloma komercinės paskirties objektų neatskirti nuo kopų susisiekimo infrastruktūros objektais	Įvertinant objekto vietą ir pramoginių bei sportinių laivų uosto pobūdį nerekomenduojama uosto apkrauti pertekline susisiekimo infrastruktūra, siekiant išsaugoti teritorijos sąsają su šalia esančia jūra

1.2. Būtinų veiklos rūšių, reikalingos tam, kad būtų užtikrintas uosto paslaugų teikimas

Šventosios uostas, kaip ir bet kuris jūrinis objektas, privalo atitikti Lietuvos ir tarptautinius panašių objektų reikalavimus (SOLAS, MARPOL tarptautines konvencijas), todėl visą uosto veiklą galima suskirstyti į privalomą uosto veiklą, kuri užtikrintų žmonių ir aplinkos saugumą bei komercines veiklas, kurios užtikrintų uosto ekonominį gyvybingumą ir patrauklumą bei šalies ir gyvenvietės socialinius poreikius.

Tokiu būdu galimas veiklas Šventosios uoste galima klasifikuoti taip:

- **Uosto priežiūra:**

- laivų registravimas uoste;
- laivų judėjimo ir stovėjimo reguliavimas;
- uosto rinkliavų surinkimas;
- bendros tvarkos uoste palaikymas;
- laivybos saugumo aprūpinimas;
- žmonių gelbėjimo operacijų organizavimas;
- aplinkos taršos likvidavimo organizavimas.
- **Šiukšlių ir užteršto vandens iš laivų surinkimo organizavimas.**
- **Uosto sanitarinės apsaugos organizavimas:**
 - sanitarinės karantininės priežiūros atlikimas;
 - bendros uosto sanitarinės aplinkos ir galimų pasekmių vertinimas.
- **Pasienio kontrolė.**
- **Muitinės kontrolė.**
- **Laivų aprūpinimas gėlu vandeniu.**
- **Elektros tiekimas.**
- **Higieninės paslaugos (dušai, pirtis, sauna).**
- **Viešieji tualetai (įguloms ir keleiviams).**
- **Medicininės pagalbos suteikimas laivų įguloms ir keleiviams.**
- **Veiklos, numatytos Šventosios uosto įstatyme, kurios neįėjo į anksčiau**

nurodytas veiklas:

- mažų žvejybos laivų aptarnavimas;
- nedidelių jūrinių kruizinių ir ro-ro keleivinių laivų aptarnavimas;
- LR valstybės sienos apsaugos tarnybos laivų, specializuotų gelbėjimo, išsiliejusios naftos surinkimo, priešgaisrinės ir jūros aplinkos apsaugos, laivybos ir žvejybos kontrolės, kitų valstybės institucijų laivų aptarnavimas;
- pirminio žuvų apdoravimo veiklos ir prekybos plėtojimo organizavimas.

Uosto (didelio arba mažo) funkcionavimui būtina užtikrinti pagrindines funkcijas, kurias galima klasifikuoti kaip privalomas funkcijas bei paslaugas. Prie privalomų funkcijų galima priskirti:

- uosto priežiūrą (laivų registravimas uoste, laivų judėjimo ir stovėjimo reguliavimas, uosto rinkliavų surinkimas, bendros tvarkos uoste palaikymas, laivybos saugumo aprūpinimas, žmonių gelbėjimo operacijų organizavimas, aplinkos taršos likvidavimo organizavimas);
- šiukšlių ir užteršto vandens iš laivų surinkimo organizavimą;
- uosto sanitarinės apsaugos organizavimą (sanitarinės karantininės priežiūros atlikimas, bendros uosto sanitarinės aplinkos vertinimas ir galimų pasekmių likvidavimo organizavimas);

- laivų, įgulos narių ir keleivių pasienio kontrolę;
- laivų, įgulų narių ir keleivių muitinės kontrolę.

Uosto priežiūros funkcijas daugumoje kitų uostų atlieka valstybinės institucijos arba jachtų klubai, kadangi šios funkcijos vykdymas apima laivų ir įgulų narių bei keleivių registravimą, apmokėjimo už naudojimąsi uostu kontrolę ir rinkliavų (uosto rinkliavos) surinkimą, bendros tvarkos uoste priežiūrą, laivų stovėjimo vietų nustatymą, laivų įplaukimo į uostą ir iš uosto eiliškumą bei sąlygas, bendros tvarkos uoste priežiūrą, o taip pat šiukšlių ir užterštų vandenų priėmimo iš laivų organizavimą (paraiškų priėmimą ir vykdymo kontrolę).

Sanitarinis aptarnavimas, t.y. laivų įgulų sanitarinė kontrolė ir, esant būtinumui, pagalba, šiukšlių ir užterštų vandenų priėmimas.

Uosto sanitarinių sąlygų ir taisyklių priežiūrą dažniausiai vykdo valstybės institucijos, kurioms turi būti sudarytos darbo sąlygos (skirtos patalpos).

Žmonių gelbėjimo funkcijas uoste vykdo valstybės institucijos, t.y. uosto tarnybos kartu su rajono arba miesto gelbėjimo tarnybomis. Ši funkcija yra valstybės funkcija ir jai vykdyti darbo sąlygas turi sudaryti uosto administracija.

Aplinkosaugos funkcijos yra vykdomos valstybės institucijų (priežiūra ir kova su aplinkos tarša, pavyzdžiui, bonų užtvaros).

1.3. Su pramoginės laivybos inventoriaus prekyba, remontu, saugojimu ir kitomis paslaugomis susijusi veikla

Prie būtinųjų veiklų su privalomomis uosto funkcijomis nepriskirtinos, tačiau taip pat uostams aktualios kitos susijusios paslaugos:

- laivų techninis aptarnavimas ir remontas (laivų pakėlimas iš vandens ant kranto ir nuleidimas nuo kranto į vandenį, laivų remontas, laivų įrangos ir atsarginių dalių tiekimas);
- laivų saugojimas žiemos metu atvirose aikštelėse ir uždaroje patalpose;
- laivų aprūpinimas kuru (kuro ir tepalų tiekimas laivams);
- skalbimo paslaugos laivų įguloms ir keleiviams.

1.4. Pramoginės veiklos rūšys

Pramoginės veiklos, kurios suteikiamos mažuosiuose uostuose yra sietinos su tų uostų istorija, papročiais, esamomis sąlygomis⁵ bei planuojamais miestų bei regionų plėtros planais.

⁵ Tikslinga įvertinti tai, kad Šventoji – sena žvejų gyvenvietė. Pirmieji uosto Šventosios upės žiotyse paminėjimai (tuomet vadinamas Heligaw arba Heiligen) rašytiniuose šaltiniuose randami jau XVI-XVII amžiuje. Po I pasaulinio karo, Lietuvai atkūrus nepriklausomą valstybę, su Šventosios uostu buvo siejamos visos Lietuvos jūreivystės viltys,

Prie būtinų pramoginės veiklos, nesusietos su privalomomis uosto funkcijomis, paslaugų galima priskirti:

- turizmo organizavimo paslaugos;
- buriavimo mokyklos paslaugos;
- pramoginės prekybos žvejybos paslaugos;
- jachtų ir katerių nuoma.

Papildomai prie būtinųjų veiklų Šventosios uoste turi būti teikiamos pramoginės veiklos, leidiančios Šventosios uostą padaryti patrauklų ne tik atvykstantiems jachtininkams, bet ir sausumos transportu atvykstantiems turistams. Tikslinga įkurti buriavimo mokyklą, kurios įkūrimu turėtų pasirūpinti buriuotojų sąjunga arba kitos visuomeninės ar viešosios organizacijos, o jachtų ir katerių, vandens motociklų savininkai vykdytų jachtų bei katerių nuomą.

1.5. Apgyvendinimo ir viešojo maitinimo veiklos rūšys

Siekiant užtikrinti tinkamą suprastruktūrą atvykstantiems turistams, būtina sudaryti sąlygas gauti apgyvendinimo ir maitinimo paslaugas. Įvertinant kitų šalių uostų patirtį, uostuose paprastai būna vienas ekonominės klasės maitinimo paslaugas teikiantis subjektas ir kitas – prabangesnis restoranas, kuriame atvykstantys turistai tiek laivais, tiek sausumos keliais turėtų galimybę gauti maitinimo paslaugas, pavakarieniauti labiau išskirtinėje aplinkoje.

Įvertinant tai, kad pramoginė laivyba yra prestižinis, nemažai investicijų reikalaujantis pomėgis, pagrindinis uosto svečių kontingentas būtų pasiturintys asmenys. Tai taip pat reiškia aukštesnius reikalavimus paslaugų/ pramogų infrastruktūrai, atitinkamai būtinas ir apgyvendinimo paslaugų užtikrinimas. Laivų įgulų ir keleivių apgyvendinimui gali būti panaudoti viešbučiai, esantys uoste arba gyvenvietėje (Šventojoje ir Palangoje), tačiau neretas panašus uostas turi viešbučius uoste, pavyzdžiui, Ispanijos ar Vokietijos jachtų uostuose, kurie priklauso jachtų klubams arba privatiems asmenims.

Būtina garantuoti gerą apgyvendinimo, pramogų ir kitų paslaugų lygį Šventojoje arba bent jau užtikrinti gerą susisiektį su didesniais turizmo centrais, kaip Palanga ir Klaipėda, infrastruktūrą.

Nesant galimybės Šventojoje suteikti pakankamas viešbučių ir restoranų paslaugas, galima rekomenduoti statyti viešbutį (iki 100 vietų), barą/užkandinę ir restoraną prie jo, tačiau būtina vertinti riziką, kad ne sezono metu (nuo spalio mėn. iki balandžio mėn.) tiek viešbučio, tiek restorano užimtumas bus minimalus. Esant vienam turistinių veiklų vystytojui tikslinga

nes, neturint Klaipėdos, Lietuvai buvo iškilusi grėsmė likti be išėjimo į jūrą ir be savo uosto. 1925-1937 m. buvo vykdomi Šventosios uosto statybos darbai, tačiau, Lietuvai susigrąžinus Klaipėdą, Šventosios uosto reikšmė vėl sumažėjo, o Klaipėdą prieš II pasaulinį karą okupavus vokiečiams, didesnių darbų Šventojoje jau nespėta atlikti.

apgyvendinimo paslaugas derinti su sveikatingumo paslaugoms, SPA ir pan. Šių paslaugų trūkumas regione yra grindžiamas dideliu Šiaurės Lietuvos turistų srautu į Latviją, Liepoją, kurioje viešaisiais finansavimo šaltiniais pastatytas ir valdomas Olimpinis centras, teikiantis SPA paslaugas. Todėl siekiama sumažinti atvykstančių turistų srautų sezoniškumą bei užtikrinti didesnę nakvynių skaičių Šventojoje.

Apklaustų⁶ privačių subjektų vertinimu šiandien investicija į apgyvendinimo paslaugas Šventojoje būtų rizikinga, nematant konkrečių viešojo sektoriaus žingsnių, siekiant gerinti Šventosios viešąją infrastruktūrą, kuri pritrauktų turistų srautus. Tiesa, Projektą įgyvendinant etapais, t.y. neįpareigojant privataus subjekto investuoti į visą detaliojame plane suplanuotą galimų veiklų suprastruktūrą iš karto, bendradarbiavimas su viešuoju sektoriumi privatiems subjektams yra įdomus, tačiau investuotojų vertinimu tai gali reikalauti privataus subjekto veiklos subsidijavimo dėl ženklų uosto valdymo kaštų (ypač uosto gilinimo ir su priežiūra susijusios išlaidos) bei papildomų investicijų į suprastruktūrą poreikio (detali Projekto veiklų finansinė ir ekonominė analizė pateikiama skyriuje „Ekonominis veiklos rūšių pagrindimas“).

Taip pat reiktų paminėti galimą atskirą veiklą uoste, kuriai nebus reikalingos papildomos investicijos, t.y. pramoginių laivų aprūpinimas maisto produktais. Šią veiklą turėtų vykdyti vietinės privačios maisto tiekimo įmonės Šventojoje ir Palangoje.

1.6. Kitos veiklos rūšys

Įvertinant tai, kad Lietuvoje yra ribota pramoginių laivų rinka (nedidelė šalis, mažas priėjimas, palyginus su Skandinavijos šalimis, prie jūros pakrantės, nėra gilių jūrinių pramoginių laivų naudojimo tradicijų), o taip pat vertinant jau įsikūrusius jachtų uostus Klaipėdoje, Drevernoje, Šilutėje bei mažą nuolatinių gyventojų skaičiumi Šventosios gyvenvietę, būtina realiai vertinti Šventosios uosto galimybes jachtų ir kitų mažų laivų atžvilgiu bei ieškoti naujų veiklos rūšių, kurios galėtų būti susietos su uosto veikla.

Papildomai būtina pasinaudoti Druskininkų patirtimi Šventojoje bei Palangoje kuriant papildomas pramogas, kurių pagalba būtų galima pritraukti daugiau turistų, kurie naudotųsi jūriniu pramoginiu transportu, t.y. uosto veiklą būtina orientuoti ne tik iš „jūros pusės“, bet ir iš „kranto pusės“. Tuo atveju Šventosios uoste galėtų koncentruotis nedideli pramoginiai laivai, trumpam plukdantys turistus į jūrą (apžvalginės ekskursijos, mėgėjiška žvejyba jūroje, povandeninis nardymas ir pan.).

Prie kitų veiklos rūšių galima priskirti tokias veiklas:

⁶ Apklaustos forma pateikiama prieduose.

- banko paslaugos;
- susisiekimo su kitomis vietovėmis sausuma paslaugos (autobusai);
- pašto paslaugos.

1.7. Galimų veiklų vertinimo kriterijai

Pateikiame galimų veiklų vertinimo kriterijus, kurie padės atrinkti galimas alternatyvas:

- veiklos aktualumas;
- veiklos poveikis problemai spręsti;
- veiklos įgyvendinimo trukmė;
- veiklos investicijos ir sąnaudos;
- veiklos rizika.

Šie kriterijai atrinkti remiantis Centrinės projektų valdymo agentūros (toliau – CPVA) investicijų projektų rengimo rekomendacijomis.

Galimų veiklų įvertinimas pagal pasirinktus veiklų vertinimo kriterijus ir trumpojo veiklų sąrašo sudarymas

Šioje pastraipoje pateikiamas atskirų identifikuotų galimų Projekto veiklų įvertinimas. Pagal pasirinktus kriterijus vertinama kokybiniu vertinimu kiekviena veikla atskirai, suteikiant tokius balus:

- 1 – vertės įvertinimas labai blogas (visiškas neatitikimas poreikiams);
- 2 – blogas (neatitikimas poreikiams);
- 3 – vidutinis (dalinis atitikimas poreikiams);
- 4 – geras (atitikimas didžiąjai daliai poreikių);
- 5 – labai geras (visiškas atitikimas poreikiams).

Susumavus kiekvieno kriterijaus balus, gaunamas suminis veiklos balas, kuris vertinamas taip:

- 0-5 – veiklos įvertinimas labai blogas (visiškas poreikių neatitikimas);
- 6-10 – blogas (poreikių neatitikimas);
- 11-15 – vidutinis (dalinis poreikių atitikimas);
- 16-20 – geras (didžiosios dalies poreikių atitikimas);
- 21-25 – labai geras (visiškas poreikių atitikimas).

Veiklos, įvertintos daugiau nei 15 balų, bus nagrinėjamos toliau ir įtraukiamos į veiklų trumpąjį sąrašą bei bus įtrauktos į Projekto įgyvendinimo alternatyvas. Lentelėje viršutinėje eilutėje pateikiamas kiekvienos atskiros veiklos įvertinimas balais, esančioje žemiau – vieno ar kito įverčio suteikimo argumentai:

3 lentelė. Galimų projekto veiklų įvertinimas

Veikla ir jos suminis įvertinimas (pateikiamas virš veiklos)	I kriterijus: aktualumas	II kriterijus: poveikis problemos sprendimui	III kriterijus: įgyvendinimo trukmė	IV kriterijus: investicijos ir sąnaudos	V kriterijus: rizika
20	5	4	5	3	3
Uosto priežiūra	Ši veikla yra reikalinga uosto veiklai užtikrinti.	Ši veikla yra svarbi, kad galėtų funkcionuoti uostas.	Turi būti įkurta iki uosto funkcionavimo pradžios.	Veiklos kaina, lyginant su investicinėmis veiklomis, nedidelė.	Veiklos rizika iš esmės nulemia galimą uosto veiklą.
18	5	4	3	3	3
Šiukšlių ir užteršto vandens iš laivų surinkimo organizavimas	Ši veikla tiesiogiai susijusi su Projekto tikslų įgyvendinimu.	Ši veikla prisideda prie tiesioginio Projekto problemų sprendimo.	Veikla pastovi.	Investicijos nedidelės, galima apjungti su Šventosios aprūpinimo sistema.	Rizika parenkant tinkamą tiekėją.
18	5	4	3	3	3
Uosto sanitarinės apsaugos organizavimas	Ši veikla tiesiogiai susijusi su uosto funkcionavimu.	Veikla prisideda prie projekto įgyvendinimo tikslų.	Veikla pastovi.	Veiklos kaina vidutinė, veiklą turi vykdyti valstybinės institucijos.	Finansinė rizika minimali.
16	5	4	3	2	2
Pasienio kontrolė	Ši veikla būtina.	Ši veikla prisideda prie tiesioginio Projekto	Veikla pastovi.	Veiklą turi vykdyti Valstybinės	Finansinė rizika maža.

ŠVENTOSIOS VALSTYBINIO JŪRŲ UOSTO INFRASTRUKTŪROS IR SUPRASTRUKTŪROS
 KOMPLEKSO IŠVYSTYMO BEI VEIKLOS KONCEPCIJA

Veikla ir jos suminis įvertinimas (pateikiamas virš veiklos)	I kriterijus: aktualumas	II kriterijus: poveikis problemos sprendimui	III kriterijus: įgyvendinimo trukmė	IV kriterijus: investicijos ir sąnaudos	V kriterijus: rizika
		problemų sprendimo.		institucijos.	
16	5	4	3	2	2
Muitinės kontrolė	Ši veikla susijusi su Projekto tikslų įgyvendinimu.	Ši veikla prisideda prie tiesioginio Projekto problemų sprendimo.	Veikla pastovi.	Išlaidos veiklai skiria valstybė.	Finansinė rizika minimali.
19	5	5	4	3	2
Laivų techninis aptarnavimas ir remontas	Ši veikla tiesiogiai susijusi su Projekto tikslų įgyvendinimu.	Ši veikla prisideda prie tiesioginio Projekto problemų sprendimo, didina uosto patrauklumą.	Veikla ilgalaikė.	Išlaidos veiklai yra didelės.	Finansinė rizika dėl galimų vykdytojų pokyčio yra didelė.
17	4	4	3	3	3
Laivų tiekimas gėlu vandeniu	Ši veikla yra reikalinga.	Galimas gyvenvietės vandentiekio prijungimas.	Veikla ilgalaikė.	Investicinės išlaidos vidutinės, eksploatacinės vidutinės.	Projekto riziką iš esmės nulemia galimas priežiūros išlaidų didėjimas.
21	4	4	4	3	3
Laivų aprūpinimas	Veikla yra reikalinga.	Esant kuro tiekimo paslaugai,	Veikla ilgalaikė, bet žiemos	Investicijos vidutinės, eksploatacinė	Rizika susijusi su paslaugos

Veikla ir jos suminis įvertinimas (pateikiamas virš veiklos)	I kriterijus: aktualumas	II kriterijus: poveikis problemos sprendimui	III kriterijus: įgyvendinimo trukmė	IV kriterijus: investicijos ir sąnaudos	V kriterijus: rizika
kuru		atsiranda galimybė pritraukti daugiau laivų ir šios veiklos vykdymas didina uosto patrauklumą.	metu (užšalus jūrai) nebus aktuali.	s sąnaudos vidutinės.	sezoniškumu ir būtinumu turėti dideles rezervines galimybes sezono metu.
11	3	3	2	2	1
Laivų aprūpinimas maisto produktais	Veikla yra reikalinga, bet ją gali atlikti ne uoste įsikūrę tiekėjai.	Veikla leidžia pagerinti bendrą uosto patrauklumą.	Veikla ilgalaikė, bet žiemos metu (užšalus jūrai) nebus aktuali.	Investicijos nedidelės.	Rizika minimali.
8	2	2	2	1	1
Medicininės pagalbos suteikimas laivų įguloms ir keleiviams	Veikla yra reikalinga, bet ją gali atlikti ne uoste įsikūrę tiekėjai.	Veikla leidžia pagerinti bendrą uosto patrauklumą, būtina suteikti informaciją, kur šią paslaugą galima gauti.	Veikla ilgalaikė, tiekama esamos medicininės pagalbos sistemos.	Tiesiogiai uostui minimalios investicijos.	Rizika minimali.
16	4	4	4	2	2
Laivų įgulų ir keleivių apgyvendinim	Veikla yra reikalinga, bet šią veiklą gali	Poveikis vidutinis, būtina tik	Veikla ilgalaikė.	Statant viešbutį ir restoraną	Rizika minimali, naudojant

Veikla ir jos suminis įvertinimas (pateikiamas virš veiklos)	I kriterijus: aktualumas	II kriterijus: poveikis problemos sprendimui	III kriterijus: įgyvendinimo trukmė	IV kriterijus: investicijos ir sąnaudos	V kriterijus: rizika
o ir maitinimo paslaugos	<p>organizuoti esamas viešbučių tinklas ar maitinimo įstaigos. Atsižvelgiant į tai, kad šiuo metu esama apgyvendinimo ir maitinimo infrastruktūra Šventosios gyvenvietėje yra skirta daugiau ekonominės klasės turistams, o būsiami pramoginių laivų savininkai priskiriami aukštesnes pajamas uždirbančiųjų kategorijai. Rekomenduotume statyti nedidelį viešbutį ir restoraną uoste, kad būtų pagerinta apgyvendinimo ir maitinimo paslaugų kokybė būsimiems uosto klientams bei turistams.</p>	<p>suderinti su viešbučių tinklu, restoranų tinklu ir teikti pastoviai informaciją. Jei būtų pastatyti nedidelis viešbutis ir restoranas uoste tai ženkliai padidintų uosto patrauklumą bei paslaugų kokybę atvykstantiems pramoginių laivų savininkams bei turistams.</p>		<p>uoste investicijos yra didelės. Jeigu būtų nuspręsta, kad paslaugos būtų teikiamos esamų apgyvendinimo ir maitinimo įstaigų tai uostui investicijos būtų minimalios.</p>	<p>esamą viešbučių ir maitinimo įstaigų tinklą. Jeigu būtų statomas nedidelis viešbutis ir restoranas, rizika labai išauga, kadangi atsipirkimo laikas labai ilgas.</p>

Veikla ir jos suminis įvertinimas (pateikiamas virš veiklos)	I kriterijus: aktualumas	II kriterijus: poveikis problemos sprendimui	III kriterijus: įgyvendinimo trukmė	IV kriterijus: investicijos ir sąnaudos	V kriterijus: rizika
9	3	2	2	1	1
Laivų įgulų ir keleivių turizmo paslaugos	Veikla uostui pagalbinė, gali būti organizuojama turizmo agentūrų.	Poveikis vidutinis, būtina tik suderinti su turizmo agentūromis ir teikti pastoviai informaciją.	Veikla ilgalaikė.	Tiesiogiai uostui minimalios investicijos ir sąnaudos.	Uostui rizika minimali, naudojant turizmo agentūrų tinklą.
13	3	3	3	2	2
Skalbimo paslaugos laivų įguloms ir keleiviams	Veikla uostui pagalbinė, gali būti organizuojama uoste arba gyvenvietėje.	Poveikis vidutinis, būtina tik teikti pastoviai informaciją, kur galima šią paslaugą gauti.	Veikla ilgalaikė.	Tiesiogiai uostui minimalios investicijos ir sąnaudos, statant savo skalbyklą, investicijos vidutinės .	Uostui rizika minimali, naudojant gyvenvietės aptarnavimo sistemą, rizika didelė, statant uostui savo skalbyklą dėl nepastovaus apkrovimo (sezoninis poveikis).
8	2	2	2	1	1
Banko paslaugos	Veikla uostui pagalbinė.	Poveikis mažas, būtina tik teikti pastoviai	Veikla ilgalaikė.	Naudojama esama bankų sistema.	Uostui rizika minimali.

Veikla ir jos suminis įvertinimas (pateikiamas virš veiklos)	I kriterijus: aktualumas	II kriterijus: poveikis problemos sprendimui	III kriterijus: įgyvendinimo trukmė	IV kriterijus: investicijos ir sąnaudos	V kriterijus: rizika
		informaciją, kur galima šią paslaugą gauti.			
12	3	4	3	1	1
Susisiekimo su kitomis vietovėmis sausuma paslaugos (autobusai)	Veikla uostui pagalbiniė.	Poveikis vidutinis, būtina tik teikti pastoviai informaciją, kur galima šią paslaugą gauti.	Veikla ilgalaikė.	Naudojama esama šalies transporto sistema.	Uostui rizika minimali.
16	4	4	3	3	2
Elektros tiekimas	Ši veikla tiesiogiai susijusi su Projekto tikslų įgyvendinimu.	Esant elektros tiekimo paslaugai, atsiranda galimybė pritraukti daugiau laivų.	Veikla ilgalaikė, bet ją turėtų teikti LESTO arba uostas, sudaręs sutartį su LESTO.	Investicijos didelės, eksploatacinės sąnaudos vidutinės, jeigu paslaugas teikia uostas.	Uostui rizika minimali, jeigu paslaugas teiks LESTO.
8	2	2	2	1	1
Pašto paslaugos	Veikla uostui pagalbiniė.	Poveikis vidutinis, būtina tik teikti pastoviai informaciją, kur galima	Veikla ilgalaikė.	Naudojama esama šalies pašto sistema.	Uostui rizika minimali.

Veikla ir jos suminis įvertinimas (pateikiamas virš veiklos)	I kriterijus: aktualumas	II kriterijus: poveikis problemos sprendimui	III kriterijus: įgyvendinimo trukmė	IV kriterijus: investicijos ir sąnaudos	V kriterijus: rizika
		šią paslaugą gauti.			
16	4	4	3	3	2
Higieninės paslaugos (dušinės, pirtis, sauna)	Ši veikla tiesiogiai susijusi su Projekto tikslų įgyvendinimu, ryšium su tuo, kad laivai maži ir ši paslauga uostuose tampa svarbi.	Poveikis vidutinis, būtina tik nuolat teikti informaciją, kur galima šią paslaugą gauti.	Veikla ilgalaikė, ji gali būti teikiama uoste.	Investicijos vidutinės, eksploatacinės sąnaudos vidutinės.	Statant uoste rizika vidutinė dėl sezoniškumo.
17	4	4	3	3	3
Vieši tualetai (įguloms ir keleiviams)	Ši veikla tiesiogiai susijusi su Projekto tikslų įgyvendinimu.	Veikla leidžia pagerinti bendrą uosto patrauklumą, be to, tai susiję su sanitariniais reikalavimais, paslauga turi būti nemokama.	Veikla ilgalaikė, ji turi būti teikiama uoste.	Investicijos vidutinės, eksploatacinės sąnaudos vidutinės.	Uostui rizika minimali.
17	4	3	4	3	3
Buriavimo mokykla	Ši veikla yra aktuali, kadangi prisidėtų prie buriavimo populiarinimo Lietuvoje bei	Esant buriavimo mokyklai galima pasiūlyti buriavimo	Veikla ilgalaikė.	Investicijos yra vidutinės. Investicijas į būsimą buriavimo mokyklą	Finansinė rizika yra vidutinė.

Veikla ir jos suminis įvertinimas (pateikiamas virš veiklos)	I kriterijus: aktualumas	II kriterijus: poveikis problemos sprendimui	III kriterijus: įgyvendinimo trukmė	IV kriterijus: investicijos ir sąnaudos	V kriterijus: rizika
	didintų būsimų klientų srautus.	pamokas į uostą atvykusiems turistams.		pastatą bei įrangą turėtų atlikti arba jachtų klubas, arba Palangos miesto savivaldybė.	
19	5	5	4	3	2
Laivų saugojimas žiemos metu	Ši veikla tiesiogiai susijusi su Projekto tikslų įgyvendinimu.	Ši veikla prisideda prie tiesioginio Projekto problemų sprendimo, didina uosto patrauklumą.	Veikla ilgalaikė.	Išlaidos veiklai yra vidutinės.	Finansinė rizika dėl sezoninės veiklos bei galimų vykdytojų pokyčio yra vidutinė.
22	5	5	4	4	4
Papildomai veiklos, numatytos Šventosios uosto įstatyme, kurios neįėjo į anksčiau nurodytas veiklas	Ši veikla tiesiogiai susijusi su Projekto tikslų įgyvendinimu, gerina uosto ekonominį rezultatą, kadangi tai pastovūs uosto klientai.	Ši veikla prisideda prie tiesioginio Projekto problemų sprendimo.	Veikla ilgalaikė, ji turi būti teikiama uoste.	Investicijos didelės, turi būti išspręstos uosto projektavimo ir statybos metu. Eksploatacinės sąnaudos didelės.	Uostui rizika minimali, jeigu bus atitinkami Vyriausybės sprendimai (dėl laivų dislokavimo ir mokesčių sistemos bei dydžių).

Veiklų atrinkimo pagal pasirinktus kriterijus išvados ir trumpojo sąrašo sudarymas:

Uosto priežiūra yra įtraukiama į trumpąjį sąrašą, nes jos įgyvendinimas yra aktualus, o veiklos biudžetas, trukmė ir rizika vertinamos kaip neeliminuojančios veiklos iš trumpojo sąrašo (be šios veiklos negalima uosto veikla), nes įvertinimo pagal pasirinktus kriterijus suma viršija 15 balų ribą ir siekia 20 balų.

Šiukšlių ir užteršto vandens iš laivų surinkimo organizavimas yra įtraukiamas į trumpąjį sąrašą, nes šios veiklos įgyvendinimas aktualus, o veiklos biudžetas, trukmė ir rizika vertinamos kaip neeliminuojančios veiklos iš trumpojo sąrašo (be šios veiklos negalima arba apsunkinta uosto veikla), nes įvertinimo pagal pasirinktus kriterijus suma viršija 15 balų ribą ir siekia 18 balų.

Uosto sanitarinės apsaugos organizavimas yra įtraukiamas į trumpąjį sąrašą, nes įgyvendinimas yra aktualus, o veiklos biudžetas, trukmė ir rizika vertinamos kaip neeliminuojančios veiklos iš trumpojo sąrašo (be šios veiklos negalima arba apsunkinta uosto veikla), nes įvertinimo pagal pasirinktus kriterijus suma viršija 15 balų ribą ir siekia 18 balų.

Pasienio kontrolė yra įtraukiama į trumpąjį sąrašą, nes jos įgyvendinimas yra aktualus, o veiklos biudžetas, trukmė ir rizika vertinamos kaip neeliminuojančios veiklos iš trumpojo sąrašo (be šios veiklos negalima arba apsunkinta uosto veikla), nes įvertinimo pagal pasirinktus kriterijus suma viršija 15 balų ribą ir siekia 16 balų.

Muitinės kontrolė yra įtraukiama į trumpąjį sąrašą, nes jos įgyvendinimas yra aktualus, o veiklos biudžetas, trukmė ir rizika vertinamos kaip neeliminuojančios veiklos iš trumpojo sąrašo (be šios veiklos negalima arba apsunkinta uosto veikla), nes įvertinimo pagal pasirinktus kriterijus suma viršija 15 balų ribą ir siekia 16 balų.

Laivų saugojimas žiemos metu yra įtraukiamas į trumpąjį sąrašą, nes įgyvendinimas yra aktualus, o veiklos biudžetas, trukmė ir rizika vertinamos kaip neeliminuojančios veiklos iš trumpojo sąrašo, nes įvertinimo pagal pasirinktus kriterijus suma viršija 15 balų ribą ir siekia 19 balų.

Laivų techninis aptarnavimas ir remontas yra įtraukiamas į trumpąjį sąrašą, nes įgyvendinimas yra aktualus, o veiklos biudžetas, trukmė ir rizika vertinamos kaip neeliminuojančios veiklos iš trumpojo sąrašo, nes įvertinimo pagal pasirinktus kriterijus suma viršija 15 balų ribą ir siekia 19 balų.

Laivų aprūpinimas gėlu vandeniu yra įtraukiamas į trumpąjį sąrašą, nes šios veiklos įgyvendinimas yra aktualus, o veiklos biudžetas, trukmė ir rizika vertinamos kaip neeliminuojančios veiklos iš trumpojo sąrašo, nes įvertinimo pagal pasirinktus kriterijus suma viršija 15 balų ribą ir siekia 17 balų.

Laivų aprūpinimas kuru yra įtraukiamas į trumpąjį sąrašą, nes įgyvendinimas yra aktualus, o veiklos biudžetas, trukmė ir rizika vertinamos kaip neeliminuojančios veiklos iš trumpojo sąrašo, nes įvertinimo pagal pasirinktus kriterijus suma viršija 15 balų ribą ir siekia 21 balą.

Elektros tiekimas yra įtraukiamas į trumpąjį sąrašą, nes įgyvendinimas yra aktualus, o veiklos biudžetas, trukmė ir rizika vertinamos kaip neeliminuojančios veiklos iš trumpojo sąrašo, nes įvertinimo pagal pasirinktus kriterijus suma viršija 15 balų ribą ir siekia 16 balų.

Higieninės paslaugos (dušai, pirtis, sauna) yra įtraukiamos į trumpąjį sąrašą, nes įgyvendinimas yra aktualus, o veiklos biudžetas, trukmė ir rizika vertinamos kaip neeliminuojančios veiklos iš trumpojo sąrašo, nes įvertinimo pagal pasirinktus kriterijus suma viršija 15 balų ribą ir siekia 16 balų.

Viešieji tualetai (iguloms ir keleiviams) yra įtraukiami į trumpąjį sąrašą, nes jos įgyvendinimas yra aktualus, o veiklos biudžetas, trukmė ir rizika vertinamos kaip neeliminuojančios veiklos iš trumpojo sąrašo, nes įvertinimo pagal pasirinktus kriterijus suma viršija 15 balų ribą ir siekia 17 balų.

Apgyvendinimas ir maitinimas yra įtraukiami į trumpąjį sąrašą, nes jos įgyvendinimas yra aktualus, o veiklos biudžetas, trukmė ir rizika vertinamos kaip neeliminuojančios veiklos iš trumpojo sąrašo, nes įvertinimo pagal pasirinktus kriterijus suma viršija 15 balų ribą ir siekia 16 balų.

Buriavimo mokykla yra įtraukiami į trumpąjį sąrašą, nes jos įgyvendinimas yra aktualus, o veiklos biudžetas, trukmė ir rizika vertinamos kaip neeliminuojančios veiklos iš trumpojo sąrašo, nes įvertinimo pagal pasirinktus kriterijus suma viršija 15 balų ribą ir siekia 17 balų.

Papildomai veiklos, numatytos Šventosios uosto įstatyme, kurios neįėjo į anksčiau nurodytas veiklas arba nevisiškai jas „dengė“, yra įtraukiamos į trumpąjį sąrašą, nes jų įgyvendinimas yra aktualus, o veiklos biudžetas, trukmė ir rizika vertinamos kaip neeliminuojančios veiklos iš trumpojo sąrašo, nes įvertinimo pagal pasirinktus kriterijus suma viršija 15 balų ribą ir siekia 22 balus.

1.8. Projekto įgyvendinimo alternatyvų analizė

Žemiau pateiktas „trumpojo sąrašo“ veiklų priskyrimas skirtingoms alternatyvoms, atsižvelgiant į nustatytus skirtingus vertinimo kriterijus. Alternatyvos atrinktos remiantis CPVA investicijų projektų, pretenduojančių į finansavimą iš ES struktūrinių fondų bei valstybės biudžeto lėšų, rengimo rekomendacijomis

4 lentelė. Alternatyvų identifikavimas.

Veikla	Alternatyva „Nedaryti nieko“ arba „Veikti kaip“	Alternatyva „Minimalūs pakeitimai“	Alternatyva „Įgyvendinti Projektą“	Alternatyva „Įgyvendinti Projektą kitaip“

	įprasta“			
1. Uosto priežiūra	X	X	X	X
2. Šiukšlių ir užteršto vandens surinkimo organizavimas	X	X	X	X
3. Uosto sanitarinės apsaugos organizavimas	X	X	X	X
4. Pasienio kontrolė	X	X	X	X
5. Muitinės kontrolė	X	X	X	X
6. Elektros tiekimas	X	X	X	X
7. Viešieji tualetai	X	X	X	X
8. Laivų aprūpinimas gėlu vandeniu	X	X	X	X
9. Laivų saugojimas žiemos metu		X	X	X
10. Laivų techninis aptarnavimas ir remontas		X	X	X
11. Higieninės paslaugos (dušai, pirtis, sauna)		X	X	X
12. Laivų aprūpinimas kuru			X	X
13. Buriavimo mokykla			X	X
14. Maitinimas (restoranas)				X
15. Apgyvendinimas (viešbutis)				X

Alternatyvos sudaromos atsižvelgiant į galimas įgyvendinimo Projekto veiklas:

Alternatyva „Nedaryti nieko“ arba „Veikti kaip įprasta“ – nieko nedaryti, nevykdomos jokios veiklos, išskyrus būtinas veiklas jūrų uostui funkcionuoti bei užtikrinti pagrindines funkcijas, t.y. uosto priežiūra, pasienio kontrolė, muitinės kontrolė ir kitos būtinos veiklos (dalis veiklų yra įskaitoma į uosto rinkliavą, t.y. elektros energijos ir vandens tiekimas, taip pat nuotekų šalinimo paslaugų teikimas). Šioje alternatyvoje nėra papildomai investuojama į suprastruktūrą.

Alternatyva „Minimalūs pakeitimai“ – šios alternatyvos veiklos yra veiklos, numatytos prieš tai buvusioje alternatyvoje, papildomai pridedant laivų saugojimą žiemos metu, laivų techninį aptarnavimą bei higienines paslaugas. Šioje alternatyvoje atliekamos investicijos į suprastruktūrą bei sudaroma galimybė pritraukti privatų kapitalą.

Alternatyva „Įgyvendinti Projektą“ – ši alternatyva apima visas veiklas numatytas anksčiau bei papildomai įtraukiant laivų aprūpinimą kuru (kuro kolonėlė) bei įkuriant buriavimo mokyklą. Šioje alternatyvoje atliekamos investicijos į suprastruktūrą bei sudaroma galimybė pritraukti privatų kapitalą. Papildomų veiklų įtraukimas didina uosto patrauklumą bei konkurencingumą kitų uostų atžvilgiu.

Alternatyva „Įgyvendinti Projektą kitaip“ – ši alternatyva atitinka idėją įgyvendinti projektą panašiomis sąlygomis, kaip ir prieš tai aprašyta alternatyva, tačiau papildomai įtrauktos veiklos, didinančios uosto patrauklumą bei pridėtinę vertę užsienio turistams (apgyvendinimo bei maitinimo veikla).

Alternatyva „Nedaryti nieko“ arba „Veikti kaip įprasta“

Visas investicijas į infrastruktūrą (bangolaužių ir krantinių statyba, švartavimosi vietų pramoginiams laivams įrengimas, automobilių stovėjimo aikštelės ir kt.) atliktų KVJUD. Jokių papildomų investicijų į Šventosios uosto suprastruktūrą nebūtų atliekama. Uoste būtų vykdomos tik privalomos veiklos uosto funkcionavimui užtikrinti. Papildomų turistų srautų pritraukimas į Šventosios uostą būtų sudėtingas, kadangi uostas būtų nekonkurencingas kitų uostų Lietuvoje ir Latvijoje atžvilgiu. Taip pat uoste trūktų būtinų paslaugų pramoginei laivybai ir laisvalaikio veiklos. Tikėtina, kad turistų srautai ateityje net pradėtų mažėti dėl ribotos infrastruktūros bei nepakankamos turizmo paslaugų kokybės tiek Šventosios jūrų uoste, tiek Šventojoje.

Neskatinant turistų srautų didėjimo taip pat nėra mažinamas ir turizmo sezoniškumas bei nesudaromos palankios sąlygos papildomiems verslams susikurti, o tai leistų padidinti užimtumą mieste ir pasiekti Palangos miesto savivaldybės vieną iš strateginių tikslų. Tik didėjantis turistų srautas leistų pritraukti papildomas privataus kapitalo investicijas į miestą.

Alternatyva „Nedaryti nieko“ arba „Veikti kaip įprasta“ Projekto problemų visiškai nesprendžia arba sprendžia nepakankamai.

Pastebėtina, kad nevykdant jokių papildomų veiklų nebūtų tenkinami tikslinių Projekto grupių poreikiai. Be to, laikui bėgant poveikis jiems taptų neigiamas tiek kokybiškai (elementarių jūrinio ir vandens turizmo paslaugų trūkumas bei Lietuvos pajūrio, kaip turistų kelionių tikslo, įvaizdžio prastėjimas), tiek kiekybiškai (turistų srautų mažėjimas, potencialių verslų susikūrimas).

Alternatyva „Minimalūs pakeitimai“

Minimalios alternatyvos atveju šalia privalomų uosto funkcionavimui veiklų būtų papildomai teikiamos laivų saugojimo žiemos metu, laivų techninio aptarnavimo ir remonto bei higieninės (dušai, pirtis, sauna) paslaugos. Šių papildomų paslaugų teikimas padidintų pridėtinę vertę vietiniams pramoginių laivų savininkams dėl siūlomo platesnio būtinų paslaugų spektro pramoginei laivybai, tačiau tai tikrai nebūtų esminės paslaugos, pritraukiančios didesnius užsienio turistų srautus į Lietuvą dėl vis dar nepakankamo paslaugų paketo užsienio turistams.

Papildomų paslaugų, tokių kaip laivų saugojimas žiemos metu laivų techninio aptarnavimo ir remonto teikimas leistų sudominti vietinius pramoginių laivų savininkus platesniu paslaugų paketu, kuris yra būtinas užtikrinti reikiamą paslaugų kokybę pramoginei laivybai. Šių veiklų teikimas leistų Šventosios uostui turėti konkurencinį pranašumą prieš kai kuriuos Lietuvos uostus arba bent jau turėti lygiavertes sąlygas kaip ir pagrindiniuose uostuose.

Atlikus papildomas investicijas į suprastruktūrą užtikrinant papildomų veiklų teikimą būtų galima pritraukti nuo 300 iki 600 vietinių pramoginių laivų bei nuo 600 iki 1.000 užsienio pramoginių laivų kasmet. Šioms investicijoms atlikti ir paslaugoms teikti galėtų būti pritrauktas privatus subjektas, kurio dėka būtų kuriamos naujos darbo vietos bei didinamas užimtumas. Atliktos investicijos papildomų veiklų teikimui vis dar negarantuotų visaverčio uosto funkcionavimo bei optimalaus paslaugų paketo, taip pat potencialiai didesnių turistų srautų pritraukimo. Taigi alternatyva tik iš dalies sprendžia Projekto problemas bei tenkina tikslinių grupių poreikius.

Alternatyvoje numatytos priemonės nėra pakankamos norint sukurti šiuolaikišką buriavimo, aktyvaus poilsio ir unikalių turizmo paslaugų centrą. Papildomų veiklų teikimas uoste prisidėtų prie platesnio paslaugų paketo teikimo vietiniams pramoginių laivų savininkams ir kurtų didesnę pridėtinę vertę tiek vartotojams, tiek pačiam miestui, tačiau neprisidėtų prie efektyvaus ir produktyvaus funkcionavimo. Kadangi alternatyvoje nėra numatytas pilnas optimalaus uosto paslaugų paketo kūrimas, nebus sukurta pakankamai perspektyvi erdvė privačioms investicijoms bei maksimalaus turistų (vietinių ir užsienio) srautui pritraukti į Šventąją.

Alternatyva „Įgyvendinti Projektą“

Įgyvendinant šią alternatyvą būtų skiriamos papildomos investicijos į uosto suprastruktūrą norint užtikrinti kuro tiekimo paslaugą, t.y. būtų statoma kuro kolonėlė bei įkuriama buriavimo mokykla.

Kuro paslaugų tiekimas Šventosios uoste ženkliai pagerintų paslaugų paketą pramoginių laivų savininkams, įvertinant siekį, kad Šventoji taptų tarpine stotele Baltijos jūros keliais keliaujantiems mažiesiems laivams, neviršijanti rekomendacijos jūrinėje pakrantėje kas 50 jūrmylių (apie 100 km) turėti užveigos uostą ir, žinoma, užtikrintų konkurencinį pranašumą kitų uostų atžvilgiu. Tik keli uostai šiuo metu Lietuvoje atlieka kokybišką kuro tiekimo paslaugą uosto teorijoje. Taip pat reiktų atkreipti dėmesį, kad buriavimo mokyklos įkūrimas prisidėtų prie tolesnio buriavimo kaip laisvalaikio praleidimo veiklos populiarinimo šalyje bei pritrauktų būsimus šios veiklos entuziastus į Šventosios uostą.

Tikslinės papildomos investicijos į suprastruktūrą leistų sukurti šiuolaikišką buriavimo, poilsio ir turizmo centrą, kuriame teikiamos išplėtos vandens turizmo ir susijusios paslaugos. Tai sudarytų prielaidas naujiems vandens turistų, aktyvaus poilsio mėgėjų bei vietinių turistų srautams pritraukti bei naujam verslui kurti uosto apylinkėse.

Atlikus papildomas investicijas į suprastruktūrą užtikrinant papildomų veiklų teikimą galėtų būti pritraukiama iki 800 vietinių pramoginės laivybos turistų bei nuo 1.000 iki 1.500 užsienio pramoginės laivybos turistų per metus. Šioms investicijoms atlikti ir paslaugoms teikti

galėtų būti pritrauktas privatus subjektas, kurio dėka būtų kuriamos naujos darbo vietos mieste bei didinamas užimtumas.

Svarbu paminėti, kad šioje alternatyvoje aptariamos jachtų ir mažųjų laivų uosto infrastruktūrai bei suprastruktūrai iš esmės sutvarkyti investuotos lėšos sukurtų vieną iš didžiausių multiplikatoriaus efektą, kadangi jos sudarytų sąlygas ne tik tiesioginei turizmo sektoriaus plėtotei, bet ir skatintų privačių lėšų pritraukimą susijusioms turizmo paslaugoms ir produktams kurti.

Tiesa, šios alternatyvos didžiausias minusas – nėra siūlomos apgyvendinimo ir maitinimo paslaugos į uostą atvykusiems svečiams. Pramoginė laivyba yra prestižinis, nemažai investicijų reikalaujantis pomėgis, pagrindinis uosto svečių kontingentas būtų pasiturintys asmenys. Tai taip pat reiškia aukštesnius reikalavimus paslaugų/ pramogų infrastruktūrai. Kadangi kol kas Šventosios apgyvendinimo ir maitinimo infrastruktūra yra daugiau orientuota į ekonominės klasės vietinius turistus ir poilsiautojus, norint pritraukti maksimalius būsimus užsienio turistų srautus yra reikalingos investicijos į apgyvendinimo ir maitinimo infrastruktūrą Šventosios uoste. Tai padidintų Šventosios uosto patrauklumą, išskirtų uostą iš konkurentų bei kurtų didesnę pridėtinę vertę turistams bei gyventvietai.

Alternatyva „Įgyvendinti Projektą kitaip“

Ši alternatyva atitinka idėją įgyvendinti Projektą panašiomis sąlygomis kaip ir alternatyva „Įgyvendinti projektą“, tačiau papildomai yra siūloma teikti apgyvendinimo ir maitinimo paslaugas Šventosios uosto teritorijoje.

Neabejotinai ši alternatyva pasiūlytų tiek iš užsienio atvykusiam turistui, tiek vietiniam turistui optimaliausią paslaugų paketą bei sukurtų didžiausią pridėtinę vertę tiek gyventojams, tiek gyventvietai. Optimalaus paslaugų paketo sukūrimas sudarys sąlygas pritraukti maksimalius pramoginių laivų savininkų srautus į Šventosios uostą. Prognozuojami pramoginių laivų srautai į Šventosios uostą: apie 800 vietinių pramoginės laivybos turistų bei apie 1.850 užsienio turistų per metus. Taip pat dėl pastatyto naujo uosto bei optimalaus paslaugų paketo Šventosios miestas papildomai pritrauktų nuo 13 tūkst. 2017 m. iki 65 tūkst. 2041 m. turistų.

Šioms investicijoms atlikti ir paslaugoms teikti galėtų būti pritrauktas privatus subjektas, kurio dėka būtų sukurtas didžiausias naujų darbo vietų skaičius bei didinamas gyventojų užimtumas.

Svarbu paminėti, kad šioje alternatyvoje paminėtoms veikloms įgyvendinti investuotos lėšos neabejotinai sukurtų didžiausią multiplikatoriaus efektą, kadangi jos sudarytų sąlygas ne tik tiesioginei turizmo sektoriaus plėtotei, bet ir skatintų privačių lėšų pritraukimą susijusioms turizmo paslaugoms ir produktams kurti perspektyvioje pajūrio erdvėje – Šventojoje ir Palangoje. Pritrauktas turistų srautas skatintų tolesnes investicijas į

Šventąją bei naujų verslų susikūrimą. Tai, be abejonės, sumažintų jūrinio turizmo sezoniškumą bei didintų užimtumą.

Igyvendinus šią alternatyvą būtų užtikrintas kokybiškas paslaugų bei pramogų teikimas pramoginių laivų savininkams. Pritrauktos investicijos į suprastruktūrą neabejotinai padidintų Šventosios jūrų uosto patrauklumą bei išskirtų uostą iš konkurentų. Tokiu būdu bus prisidedama prie Lietuvos, kaip turizmui patrauklios jūrinės valstybės, įvaizdžio formavimo.

Optimalios Projekto įgyvendinimo alternatyvos pasirinkimas

Pagrindiniai reikalavimai optimalios alternatyvos pasirinkimui – kuo didesnis atitikimas Projekto tikslams. Taip pat yra siekiama maksimalios naudos, teikiamos jachtų ir mažųjų laivų uosto funkcionavimui ir tikslinėms grupėms, atsižvelgiant į ribotus finansinius išteklius ir jūrinio turizmo sektoriaus sezoniškumą Lietuvoje. Taip pat yra atsižvelgiama į sukuriama didžiausią pridėtinę vertę (maksimalią ekonominę ir socialinę naudą) Šventajai, jos gyventojams, regionui ir pačiai valstybei. Projekto alternatyvų palyginimas pagal esminius kriterijus pateikiamas lentelėje žemiau.

5 lentelė. Projekto alternatyvų palyginimas

Projekto alternatyvų kriterijai	Alternatyva „Nedaryti nieko“	Alternatyva „Minimalūs pakeitimai“	Alternatyva „Įgyvendinti projektą“	Alternatyva „Įgyvendinti projektą kitaip“
Projekto tikslų atitikimas	Projekto tikslai nėra pasiekiami, kadangi nėra sukuriama optimali suprastruktūra bei siūlomas tik ribotas veiklų spektras.	Projekto tikslai pasiekiami iš dalies, kadangi sukuriama suprastruktūra atrinktoms veikloms atlikti visiškai netenkins tikslinės rinkos bei nebus pasiekama maksimali pridėtinė vertė.	Projekto tikslai pasiekiami – sukuriama suprastruktūra atrinktoms veikloms atlikti užsienio uostų analize. Pasiekama viena iš didžiausių Projekto pridėtinių verčių Šventajai, jos gyventojams bei valstybei.	Projekto tikslai pasiekiami – sukuriama suprastruktūra atrinktoms veikloms atlikti užsienio uostų analize. Pasiekiamas didžiausia Projekto pridėtinė vertė Šventajai, jos gyventojams ir valstybei.
Reikalingos investicijos⁷	~6,9 mln. Lt + sukurtos infrastruktūros	~10,8 mln. litų + sukurtos infrastruktūros	~13,4 mln. litų + sukurtos infrastruktūros	~21,2 mln. litų + sukurtos infrastruktūros

⁷ Investicijų apskaičiavimo detalizacija pateikiama kituose skyriuose.

Projekto alternatyvų kriterijai	Alternatyva „Nedaryti nieko“	Alternatyva „Minimalūs pakeitimai“	Alternatyva „Įgyvendinti projektą“	Alternatyva „Įgyvendinti projektą kitaip“
	eksploataciniai kaštai.	eksploataciniai kaštai.	eksploataciniai kaštai.	eksploataciniai kaštai.
Patrauklumas turistams	Tiekiamos tik privalomos ir būtinos paslaugos uosto veiklai ir funkcionavimui. Tai nėra patrauklu turistams, kadangi nėra tenkinami visi tikslinės grupės poreikiai.	Kažkiek ribotas paslaugų paketas gali mažinti uosto patrauklumą atvykstantiems turistams.	Sukuriamas gana optimalus paslaugų paketas uoste, tačiau uosto patrauklumą šiek tiek riboja nepriimtinos kokybės apgyvendinimo ir maitinimo paslaugų kokybė Šventojoje.	Sukuriamas optimalus paslaugų paketas į uostą atvykusiems turistams. Atliktos investicijos sukuria didžiausią multiplikatoriaus efektą.
Poveikis turistų srautams	Papildomų turistų srautų pritraukimas į Šventosios jūrų uostą būtų sudėtingas dėl nepakankamo būtinų paslaugų paketo pramoginės laivybos savininkams.	Laukiamas nuo 600 iki 1.000 užsienio pramoginių laivų bei apie 600 vietinių pramoginių laivų pagausėjimas kasmet.	Laukiamas nuo 1.000 iki 1.500 užsienio pramoginių laivų bei apie 800 vietinių pramoginių laivų pagausėjimas.	Laukiama apie 1.850 užsienio pramoginių laivų bei apie 800 vietinių pramoginių laivų kasmet dėl naujo uosto susikūrimo, optimalaus paslaugų paketo pramoginių laivų savininkams bei turizmo paslaugų kokybės.
Sukuriamos naujos darbo vietos Šventojoje	Sukuriamos ~7 naujos darbo vietos sezono metu.	Sukuriamas ~17 naujų darbo vietų sezono metu.	Sukuriamas ~20 naujų darbo vietų sezono metu.	Sukuriamas ~40 naujų darbo vietų sezono metu.
Šventosios uosto	Uosto	Uosto	Uostas išlieka	Uostas išlieka

Projekto alternatyvų kriterijai	Alternatyva „Nedaryti nieko“	Alternatyva „Minimalūs pakeitimai“	Alternatyva „Įgyvendinti projektą“	Alternatyva „Įgyvendinti projektą kitaip“
konkurencingumas	konkurencingumą didina patogi vieta, tačiau nepakankamas paslaugų paketas vartotojams.	konkurencingumą didina patogi vieta, tačiau išlieka gana ribotas paslaugų paketas.	konkurencingas su kitais uostas dėl plataus paslaugų spektro bei patrauklios vietos.	konkurencingas su kitais uostais dėl plataus paslaugų spektro bei patrauklios vietos.

Alternatyvos „Įgyvendinti Projektą“ ir „Įgyvendinti Projektą kitaip“ užtikrina, kad būtų atliktos tikslinės investicijos į uosto suprastruktūrą ir sukuriamas patrauklus turistinis elementas Lietuvos pajūrio ruože. Investicijos, reikalingos šioms alternatyvoms įgyvendinti, yra didesnės nei alternatyvų „Nieką nedaryti“ ir „Minimalūs pakeitimai“ atveju, tačiau jos išlieka pakankamai pagrįstos atsižvelgiant į planuojamą ekonominę-socialinę naudą tiek miestui, tiek gyventojams. Jos atitinka aukštesnius kokybinius, techninius rodiklius ir lemia didesnę vartotojų ir kitų tikslinių grupių pasitenkinimą, taip pat generuoja potencialiai didesnę ekonominę naudą. **Vis dėlto, alternatyvų analizės metu nustatyta, jog alternatyva „Įgyvendinti Projektą kitaip“, nepaisant aukštesnių kaštų, yra pranašesnė dėl optimaliausio veiklų paketo, sukuriamos didžiausios pridėtinės vertės miestui ir pramoginių laivų savininkams bei efektyvesnio esamos uosto infrastruktūros panaudojimo. „Įgyvendinti Projektą kitaip“ alternatyva leistų pritraukti maksimalų tiek vietinių, tiek užsienio pramoginių laivų bei turistų srautą į Šventosios uostą.**

Įvertinus visų aprašytų alternatyvų privalumus ir trūkumus, **optimalia alternatyva laikytina alternatyva „Įgyvendinti Projektą kitaip“**. Likusios alternatyvos atmetamos dėl riboto siūlomų sprendimų efektyvumo, atsižvelgiant į laukiamus rezultatus.

1.9. Veiklą vykdančių subjektų optimalaus modelio parinkimas

Būtinoms uosto tarnybos gali būti įkurdintos viename pastate (atliekančios uosto priežiūros, sanitarinės priežiūros, pasienio ir muitinės kontrolės funkcijas). Darbo vietų kiekis būtinoms uosto funkcijoms atlikti turėtų sudaryti:

- uosto priežiūros funkcijoms atlikti sezono metu - du arba trys žmonės, ne sezono metu - vienas arba du žmonės, taip pat turi būti numatytas plotas žmonėms priimti;
- pasienio kontrolė – vienas žmogus, turi būti numatytas plotas pasienio procedūroms atlikti pagal pasienio tarnybos normatyvus, vertinant tai, kad didžioji dauguma

laivų bus iš Šengeno zonos uostų, ne sezono metu gali būti atvykstantys iš Šventosios, Palangos arba Klaipėdos (pagal būtinybę);

- muitinės kontrolei – vienas žmogus, tam kad atliktų muitinės procedūras, vertinant, kad dauguma laivų bus iš Šengeno zonos uostų, gali būti atvykstantys iš Šventosios, Palangos arba Klaipėdos (pagal būtinybę);

- uosto sanitarinei priežiūrai – vienas žmogus sezono metu, ne sezono metu gali būti atvykstantys iš Šventosios, Palangos arba Klaipėdos (pagal būtinybę);

- uosto fizinės apsaugos organizavimui vaizdo kamerų informacija gali būti suvesta į uosto priežiūros patalpą, o pačią fizinę uosto apsaugą turėtų atlikti privačios saugos tarnybos pagal sutartį su Šventosios uostu.

Laivų techninio aptarnavimo ir remonto veikla. Darbuotojų skaičius gali būti planuojamas šiuo būdu: laivo korpuso darbai (2 – 3 žmonės), takelažo remonto darbai (2 – 3 žmonės), vidinių patalpų remontas (2 – 3 žmonės), darbų organizavimo vadovas (1 žmogus), rinkodaros specialistas (1 žmogus), ekonomistas, buhalteris (1 žmogus). Taip organizuojant netgi minimalią laivų remonto veiklą Šventosios uoste reikėtų apie 8 – 11 žmonių.

Daugiau informacijos apie kitų veiklų vykdymui reikalingą fizinių asmenų skaičių yra pateikta prie atskirų veiklų atsipirkimo vertinimo.

Aukščiau nurodytas darbo vietų skaičių proporcingai gali būti mažinamas dalį nurodytų paslaugų tiesiog perduodant paslaugų sutartimis privačioms įmonėms (angl. *outsourcing*), kas leis optimizuoti būtinos suprastruktūros įrengimo ir eksploatacijos išlaidas.

1.10. Ekonominis veiklos rūšių pagrindimas

1.10.1. Lietuvos rinkos analizė

1.10.1.1. Tikslinė rinka

Ispanijos inžinierių, konsultantų bei architektų kompanijos „Alatec“ atliktoje Šventosios uosto atstatymo galimybių studijoje buvo paskaičiuota, kad Šventosios uosto akvatorijoje tilptų apie 500 laivų. Taip pat 8 pagalbiniai laivai, t.y. du Būtingės naftos terminalo vilkikai iki 40 m, Būtingės naftos terminalo priešgaisrinis gelbėjimo laivas, 2 karinio jūrų laivyno laivai ir pasienio

apsaugos laivai bei aplinkos apsaugos laivas. Daugiau informacijos apie mažų laivų skaičių galima rasti lentelėje žemiau.

6 lentelė. Laivų pasiskirstymas Šventosios jūrų uoste

Planuojamas mažų laivų išdėstymas vandenyje			
	Išoriniame uoste (avanuoste)	Vidiniame uoste	Iš viso
Pramoginiai laivai iki 6 m	46	167	213
Pramoginiai laivai iki 9 m	72	172	244
Pramoginiai laivai iki 12 m	15		15
Pramoginiai laivai iki 15 m	13		13
Žvejybiniai laivai iki 12 m	15		15
	161	339	500

Atsižvelgiant į tai, kad didžioji dalis švartavimosi vietų bus skirta mažiesiems pramoginiams laivams (daugiausia jachtoms ir kateriams), toliau bus analizuojama jūrinių bei vidaus vandenių jachtų ir katerių paklausa bei esama infrastruktūra jų paklausai patenkinti Lietuvoje.

Nacionaliniame kontekste Šventosios uostas turėtų didžiulę reikšmę, kadangi būtų reikšmingai gerinama pramoginės laivybos infrastruktūra šalyje bei didintų aukštesnes pajamas uždirbančių svečių srautus į Šventąją. Pramoginė laivyba yra prestižinis, nemažai investicijų reikalaujantis užsiėmimas. Tačiau tuo pat metu keltų aukštesnius reikalavimus gyvenvietės infrastruktūrai bei paslaugoms ir pramogoms.

1.10.1.2. Esama mažųjų pramoginių laivų infrastruktūra Lietuvoje

Žemiau esančioje lentelėje yra pateikti pagrindiniai šalies uostai ir prieplaukos, turintys susisiekimą su Baltijos jūra, bei pateikti šių uostų esami bei planuojami pajėgumai.

7 lentelė. Lietuvos uostų ir prieplaukų pajėgumai

	Pajėgumai	Ilgalaikės sutartys	Pajėgumai po plėtos
Klaipėdos Pilies uostas	300	240	300
Smiltynės jachtų uostas	65	0	100
Šventosios uostas	0	0	500
Šilutės mažųjų laivų uostas	100	100	100
Nidos jachtų uostas	80	n/a	100

Juodkrantės priplauka	10	0	50
Drevernos priplauka	30	n/a	30
Uostadvario uostas	25	n/a	25
Valčių priplauka Smeltės pusiasalyje	0	0	200*
Iš viso švartavimosi vietos	605	340	1.205

*- daroma prielaida, kad iš 430 planuojamų švartavimosi vietų apie pusė bus skirta jachtoms ir jūriniam kateriams, o kita dalis bus skirta valtims.

Pramoginė-sportinė laivyba šalyje dar tik vystosi, sparčiai augant šios veiklos populiarumui, auga ir poreikis bei reikalavimai esamai bei būsimai infrastruktūrai. Mažųjų pramoginių uostų infrastruktūra Lietuvoje išlieka pakankamai prastos būklės. Tik keletas uostų ir priplaukų yra pritaikyti jachtoms. Tarp jų Klaipėdos Pilies uostas, Klaipėdos jachtklubas bei mažesni uostai – Nidos, Juodkrantės, Uostadvario, Drevernos ir Šilutės, kurie yra toliau nuo Baltijos jūros. Tiesioginį priėjimą prie Kuršių marių turi tik Klaipėdos Pilies uostas, Klaipėdos jachtklubas bei Nidos ir Juodkrantės priplaukos. Lietuvoje vis dar nėra pakankamai jachtų turizmui būtinos viešos infrastruktūros, degalinių ir pritaikytų nedidelių uostų ar priplaukų Kuršių mariose.

Jachtų turizmo padėtį Lietuvoje apsunkina ir palyginti trumpas Lietuvos pajūrio ruožas ~ 99 km. Estijos 3.794 km pajūrio ruože (įskaitant salas) yra įkurta 50 jachtų uostų ir ši skaičių planuojama toliau didinti. Latvijoje veikia 12 uostų, o jūros pakrantės teritorija sudaro 531 km.

Žemiau pateikta trumpa informacija apie pagrindinius pajūryje bei Kuršių mariose esančius uostus ir priplaukas, tinkamus mažiesiems pramoginiams laivams aptarnauti.

Klaipėdos Pilies uostas

Danės upės žiotyse įsikūręs uostas yra ties vartais į Kuršių marias ir Nemuno deltos baseiną - vienoje pusėje ir Baltijos jūra – kitoje. Klaipėdos Pilies uostas yra didžiausias pramoginių laivų ir jachtų uostas Lietuvoje. Jame gali švartuotis laivai iki 24 metrų ilgio ir 5 metrų grimzlės. Uostas vienu metu gali talpinti iki 300 pramoginių laivų ir jachtų. Teikiamos paslaugos: elektros ir gėlo vandens tiekimas, laivų iškėlimas, slipo paslauga, dušai, tualetai, internetas, laivų remontas, vandens ir tepalų surinkimas. Uoste yra elingas bei atvira aikštelė laivams saugoti ne sezono metu. Uosto teritorijoje taip pat įrengta degalinė bei automobilių parkavimo aikštelė.

Uosto operatorius – AB „Klaipėdos laivų remontas“. Kasmet Klaipėdos Pilies uostą be nuolatinių klientų aplanko apie 1050 laivų, iš kurių apie 40 proc. yra užsienio svečiai. Šiuo metu uostas yra visiškai užimtas, nuolatinių klientų ~240, likusios švartavimosi vietos yra skirtos svečiams.

Smiltynės jachtų uostas

Uostas rekonstruotas 2013 m., rekonstruotos dvi krantinės, pirsas, įrengti lauko inžineriniai tinklai, elektros ir vandens tiekimo bei nuotekų linijos, atlikti akvatorijos tvarkymo darbai, įsigytas naujas jachtų pakėlimo/ transportavimo kranas. Trečiajai krantinei rekonstruoti yra laukiamas finansavimas. Šiuo metu uostas sutarčių su pastoviais klientais neturi. Po rekonstrukcijos uostas talpins ~100 pramoginių laivų ir jachtų. Uostas turėtų pradėti veikti nuo 2014 m.

Nidos uostas

Nidos uostas šiuo metu talpina ~ 60-80 mažųjų pramoginių laivų.

Nuo 2005 m. vyksta Nidos uosto rekonstrukcijos Projekto rengimas ir vykdymas. Projekte dalyvauja Nidos tarptautinis vidaus vandenų uostas, Juodkrantės žvejybinis uostas ir Krynica Morska uostas Lenkijoje. Projekto tikslas – abipusės sienos erdvės plėtra statant ir modernizuojant uostus. Uoste planuojama padaryti daugiau vietos laivams, įrengti du plaukiojančius pontoninius pirsus. Šiuo metu yra ieškoma finansavimo. Po rekonstrukcijos uostas talpins ~ 100-120 mažųjų pramoginių laivų.

Uostadvario uostas

Uostadvaris yra 8 km nuo Rusnės, kairiajame Atmatos upės krante ir priklauso Nemuno deltos regioniniam parkui. 2008 m. rugsėjo 8 d. Uostadvario uoste buvo atidaryta nauja, mobili ir stacionari keleivinė prieplauka. Uoste įrengtas slipas laivų nukėlimui – pakėlimui, kolonėlė buitiniams ir naftingoms nuotekoms išsiurbti. Laivai yra aprūpinami geriamuoju vandeniu bei tiekama elektra. Uostas vienu metu gali aptarnauti 25 laivus, įrengta automobilių stovėjimo aikštelė.

Įėjimo kanalo gylis 2,0 m, o gylis prie krantinių 1,7 m. Uostą prižiūri VĮ Vidaus vandenų kelių direkcija. Iki šios dienos dar nepavyko surasti operatoriaus Uostadvario uostui.

Šilutės uostas

Šilutės mažųjų laivų uostas yra Šilutės miesto vakarinėje dalyje, 5 km aukštyje Šyšos upe nuo jos žiočių Atmatos upėje ir apie 13 km nuo Kuršių marių. Iš uosto lengvai pasiekiamas Nemuno deltos upių tinklas, Kuršių marios ir Baltijos jūra. 2008 m. spalio 31 d. buvo baigti Šilutės mažųjų laivų uosto rekonstrukcijos darbai, kurie buvo finansuoti Europos Sąjungos (toliau ES) lėšomis. Uostas šiuo metu gali talpinti 100 mažųjų laivų bei 50 automobilių. Uoste yra laivų iškėlimo – nuleidimo slipas ir įranga, elektros, vandens tiekimo, balastinių vandenų išpumpavimo galimybė. Taip pat teikiamos skalbyklos, tualetų, dušo, telefono bei interneto paslaugos. Neplaukiojimo sezono metu laivai gali būti saugomi elinge – 400 kv. m ir apie 2.000

kv. m laivų saugojimo aikštelėse uosto teritorijoje. Uosto teritorijoje yra įrengta degalinė laivams.

Uosto akvatorijos gylis 2,0 m, vandens kelio Šyšos upe garantinis gylis 1,5 m. Uosto operatorius UAB „Kintai“.

Drevernos prieplauka

2009 m. Drevernoje buvo baigta statyti nauja moderni prieplauka, išsidėsčiusi Drevernos upės žiotyse prie ištekėjimo į Kuršių marias. Prieplaukoje įrengta 30 švartavimosi vietų, 20 vietų automobilių stovėjimo aikštelė, laivams iškelti ir nuleisti naudojamas 6 tonų keliamosios galios kranas, pastatytas slipas bei įrengtas elingas. Prieplaukoje teikiamas geriamasis vanduo, įrengti tualetai bei šiukšliadėžės.

Priekulės seniūnija yra įpareigota išlaikyti Drevernos prieplaukoje sukurtą infrastruktūrą tol, kol nėra uosto operatoriaus.

Reiktų paminėti pagrindinę Drevernos prieplaukos problemą, didesni laivai negali nei įplaukti iš Kuršių marių, nei išplaukti dėl siaurų ir labai užneštų smėliu Drevernos upės žiočių. Gylis Drevernos prieplaukoje yra apie 1,0 – 1,2 m.

Uostadvario ir Šilutės uostai bei Drevernos prieplauka nėra tiesioginiai konkurentai Šventosios valstybiniam jūrų uostui dėl savo išsidėstymo ir pobūdžio. Pagrindinę konkurenciją Šventosios valstybiniam jūrų uostui sudarys Klaipėdos Pilies uostas bei Klaipėdos jachtklubas.

Iš viso esama mažųjų pramoginių uostų infrastruktūra šiuo metu talpina ~ 605 mažųjų pramoginių laivų. Remiantis turimais duomenimis, uostai turi ~ 400 nuolatinių klientų, o likusios švartavimosi vietos yra skirtos aptarnauti užsienio ir Lietuvos svečius (laivus). Įvertinus, kad šiuo metu neveikia Klaipėdos jachtklubas, vietų atvykstantiems turistams realiai yra dar mažiau. Vien Klaipėdos Pilies uostas per metus sulaukia 1050 laivų, iš kurių apie 40 proc. yra užsienio svečiai. Šilutės uostą, remiantis 2010 m. duomenimis, aplankė 124 svečiai iš užsienio. Kiti uostai viešai prieinamos informacijos apie atvykusius svečius iš užsienio nepateikia, todėl išsamesnės analizės negalima padaryti. Esama uostų ir prieplaukų infrastruktūra šiuo metu yra nepakankama ir riboja tolesnę paklausos plėtrą.

Remiantis vieša informacija apie planuojamą uostų plėtrą bei naujų uostų išvystymą, mažųjų pramoginių uostų infrastruktūra galės aptarnauti vienu metu daugiau kaip 1.200 mažųjų pramoginių laivų. Uostų savininkai, planuojantys plėtrą bei naujų uostų statybą, kol kas nėra galutinai išsprendę finansavimo klausimų. Vienas iš pagrindinių kriterijų, darysiančių įtaką projektų tolesniam vystymuisi, yra parama iš ES struktūrinių fondų. Tikėtina, kad negavus paramos projektai galėtų būti sustabdyti.

Reiktų pabrėžti, kad užtikrinus papildomą infrastruktūrą sudaroma papildoma pasiūla tolesniam mažųjų pramoginių laivų veiklos augimui Lietuvoje bei užsienio turistų srautų pritraukimui į Lietuvos uostus bei prieplaukas. Infrastruktūros plėtra kartu sąlygotų didesnę konkurenciją tarp uosto operatorių, todėl gerėtų paslaugų kokybė bei mažėtų kainos.

1.10.1.3. Lietuvos uostų ir prieplaukų paslaugų kainų palyginimas

Už laivų švartavimą bei saugojimą Šventosios valstybiniame jūrų uoste turės būti mokama uosto rinkliava (toliau – rinkliava), kuri yra nustatyta įstatymais ir taisyklėmis.

„LR Šventosios valstybinio jūrų uosto įstatymas“ nustato, kad uosto lėšas sudaro:

- uosto rinkliavos;
- uosto žemės nuomos mokestis;
- Lietuvos Respublikos valstybės biudžeto skirtos lėšos;
- kitos teisėtai gautos lėšos.

Uosto rinkliavos:

1. už naudojimąsi uostu laivų savininkai (valdytojai) privalo mokėti uosto rinkliavas;
2. uosto rinkliavų rūšis, maksimalius dydžius ir rinkliavų taikymo principus nustato Lietuvos Respublikos Vyriausybė;
3. uosto rinkliavų taikymo taisyklės tvirtina susisiekimo ministras.

Uosto rinkliavos dydį konkrečiam laivui apskaičiuoja valstybės įmonė Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija (toliau – Uosto direkcija), vadovaudamasi Šventosios valstybinio jūrų uosto rinkliavų už laivo naudojimąsi uostu taikymo taisyklių patvirtinimu.

Nuo uosto rinkliavos, pateikus prašymą Uosto direkcijai remiantis Šventosios valstybinio jūrų uosto rinkliavų už laivo naudojimąsi uostu taikymo taisyklių patvirtinimu, atleidžiami:

1. Lietuvos Respublikos karo laivai, Valstybės sienos apsaugos tarnybos laivai, uosto policijos laivai;
2. Lietuvos Respublikoje įregistruoti avariniai gelbėjimo ir gaisriniai (laivo įrangos sąrašė nurodyta gaisrinė įranga) laivai;
3. Lietuvos Respublikoje įregistruoti hidrografiniai, mokymo, mokslo tyrimo, gamtos apsaugos, žuvininkystės kontrolės laivai;
4. medicinos pagalbos laivai, vykdančios tiesiogines funkcijas;

5. laivai, atvežantys tik labdarą / paramą Lietuvos Respublikos labdaros ir paramos įstatyme (Žin., 1993, Nr. 21-506; 2000, Nr. 61-1818) nustatytiems gavėjams, ir laivai, išvežantys tik Lietuvos Respublikos valstybinę labdarą/paramą.

Nuo uosto rinkliavos, nepateikus prašymo Uosto direkcijai vadovaujantis Šventosios valstybinio jūrų uosto rinkliavų už laivo naudojimąsi uostu taikymo taisyklių patvirtinimu, atleidžiami:

1. Uosto direkcijos laivai;
2. laivai, dirbantys pagal Uosto direkcijos užsakymą ir atliekantys darbus, susijusius su Uosto direkcijos vykdomais projektais, jei tai numatyta sutartyje;
3. vandens dviračiai, nesavaeigės (tai yra neturinčios pakabinamų variklių), irklinės ir guminės valtys, kurių savininkai ar valdytojai sudarę su Uosto direkcija veiklos Šventosios valstybiniame jūrų uoste sutartis.

Užsienio karo ir kiti valstybinį statusą turintys laivai atleidžiami nuo uosto rinkliavos Lietuvos Respublikos Vyriausybės nustatyta tvarka.

Uosto direkcijos sąnaudos, patiriamos dėl laivų valdytojų elektros energijos vartojimo, vandens tiekimo ir nuotekų šalinimo paslaugų teikimo, **įskaitomos į uosto rinkliavą, todėl papildomai neapmokestinamos.**

8 lentelė. Lietuvos uostų palyginimas

Uostas	Švartavimosi vietos	Švartavimosi kaina parai, Lt			Švartavimosi kaina mėn., Lt			Švartavimo kaina, Lt/mėn.	Švartavimosi kaina, Lt/parai	Laivų saugojimo kaina, Lt/ mėn.
		iki 6m	nuo 6,01 m iki 10m	virš 10m	iki 6m	nuo 6,01m iki 10m	virš 10m.			
Šventosios uostas	500	40*	60*	80*	500*	700*	1000*	733	60	n/a
Klaipėdos Pilies uostas	300	35	52	86	267	381	572	406	86	300
Šilutės mažųjų laivų uostas	100	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	200-350	20	100-300

* Nuo 2011 m. lapkričio 1d. iki 2013m. lapkričio 1d. uosto rinkliavai taikoma 50 procentų nuolaida

Šiuo metu nustatytos rinkliavos Šventosios uoste yra ženkliai aukštesnės nei kituose Lietuvos uostuose. Nuo 2011 m. lapkričio 1 d. iki 2013 m. lapkričio 1 d. visoms uosto rinkliavoms taikoma 50 proc. nuolaida. Šventosios uosto rinkliava su galiojančia nuolaida būtų

konkurencinga kitų Lietuvos uostų atžvilgiu. Daugiau informacijos apie kainas kituose Lietuvos uostuose galima rasti aukščiau esančioje lentelėje.

Jeigu Šventosios jūrų uoste bus panaikintos dabar galiojančios nuolaidos rinkliavai, tikėtina, kad Šventosios uosto paklausimo augimas gali būti lėtesnis, nei prognozuojama šioje rinkos analizėje, dėl aukštesnės rinkliavos, todėl Šventosios uostas taptų mažiau konkurencingas. Egzistuoja tikimybė, kad dėl aukštesnės rinkliavos jachtos atplauks į Šventosios uostą tik trumpam paburiuoti ir nebus paliekamos uoste ilgesniam laikotarpiui.

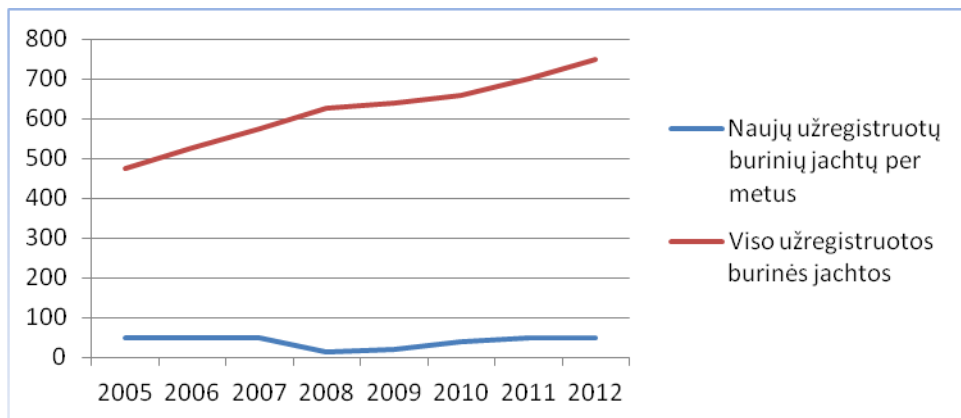
Vertinant Šventosios jūrų uosto patrauklumą, teigiami veiksniai yra uosto išsidėstymo išskirtinumas (priėjimas prie atviros jūros), nedidelis atstumas nuo turizmo traukos objektų (Palanga, Klaipėda). Taip pat dėl šiuo metu ribotos pramoginės laivybos infrastruktūros Lietuvoje dalis pramoginių laivų savininkų bus linkę mokėti net ir aukštesnę kainą už jachtos laikymą Šventosios uoste. Jeigu Šventosios jūrų uostas teiktų platesnį paslaugų paketą nei kiti uostai Lietuvoje arba tas pačias paslaugas, tik aukštesnės kokybės, tikėtina, kad tai būtų didelis konkurencinis jo pranašumas. Tačiau Šventosios gyvenvietės infrastruktūra šiuo metu yra nepakankamai išvystyta, todėl siekiant padidinti uosto patrauklumą bus reikalingos papildomos investicijos į gyvenvietės infrastruktūrą, maitinimo ir apgyvendinimo sektorius bei pramogų objektų pasiūlą.

1.10.1.4. Esama paklausa bei mažųjų pramoginių laivų infrastruktūros paklausą lemiantys faktoriai

Švartavimosi vietų paklausą uoste labiausiai lemia augantis registruojamų jachtų ir katerių skaičius Lietuvoje bei didėjantis turistų srautas pramoginiais laivais į Lietuvą.



2 pav. Paklausa švartavimuisi uoste

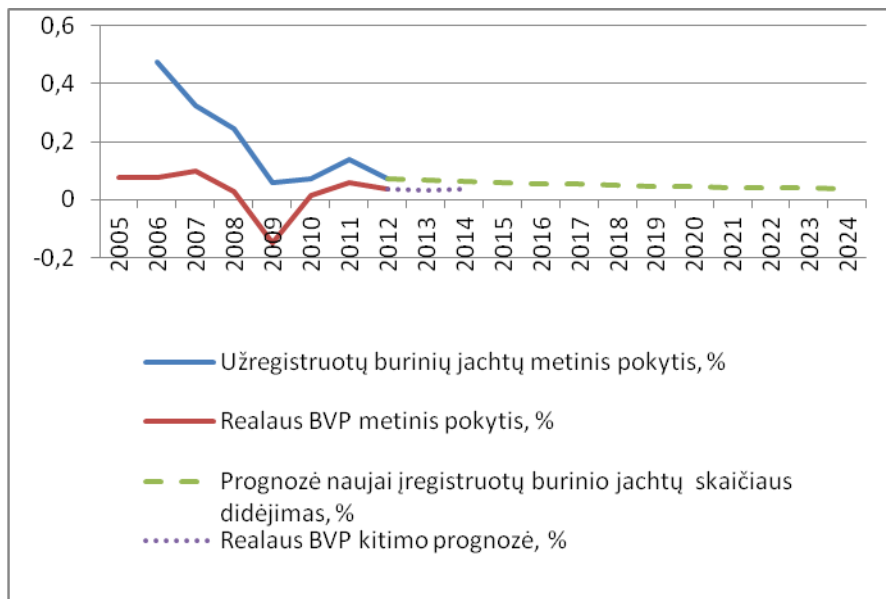


3 pav. Įregistruotos burinės jachtos Lietuvoje

2012 m. pabaigoje LR vidaus vandenų laivų registre yra registruota apie 750 burinių jachtų. Iš jų apie 380 gali plaukioti jūrose ar bent jau pakrančių vandenyse (t.y. iki 12 jūrmylių nuo kranto). Reiktų atkreipti dėmesį, kad konkreti jachtos registracijos vieta Lietuvoje yra nesvarbi, kadangi jachtų savininkai gali įregistruoti jachtą bet kuriame Lietuvos regione, o plaukioti pajūryje. Per metus Lietuvoje įregistruojama ~40-50 vnt. naujų jachtų (išskyrus 2008 m. ir 2009 m.). Katerių registre yra apie 600, dėl duomenų trūkumo negalime identifikuoti, kokią dalį sudaro jūriniai kateriai. Pastoviai augantis naujų burinių jachtų registravimo skaičius rodo didėjantį jachtų savininkų skaičių Lietuvoje, taip pat ir augančią paklausą švartavimosi vietoms bei kitoms paslaugoms uoste.

Reiktų pabrėžti, jog dalis įregistruotų burinių jachtų plaukioja Kauno mariose ar Trakuose, tačiau pastačius Šventosios jūrų uostą, tikėtina, kad dalis šių jachtų bet kada gali būti atvežtos į Šventosios uostą. Dalis burinių jachtų yra gana nesunkiai transportuojamos, tad buriotojai gali kas kartą keisti uostą. Didesnių ir sunkesnių jachtų transportavimas yra sudėtingas, todėl jos nuolat laikomos uoste. Didesnėms jachtoms labai svarbu, kad uoste jos galėtų būti saugomos ir ne sezono metu.

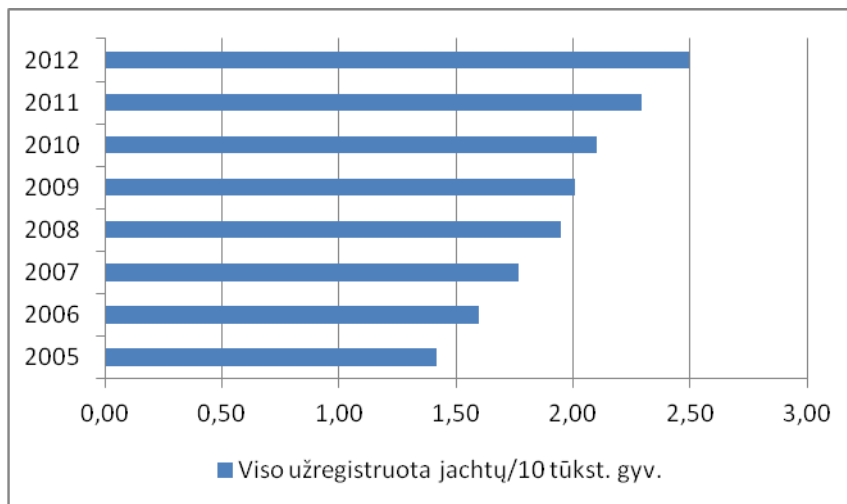
ŠVENTOSIOS VALSTYBINIO JŪRŲ UOSTO INFRASTRUKTŪROS IR SUPRASTRUKTŪROS
KOMPLEKSO IŠVYSTYMO BEI VEIKLOS KONCEPCIJA



4 pav. Realaus BVP ir burinių jachtų registracijos kitimo tendencijos

Egzistuoja glaudi koreliacija tarp įregistruotų naujų burinių jachtų ir realaus BVP kitimo tendencijų. Grafike aukščiau matosi, kad ekonominio nuosmukio laikotarpiu (2008-2009 m.) naujų jachtų registravimas ženkliai sumažėjo. Tai galėtų būti paaiškinama, kad ekonominiu sunkmečiu žmonės riboja ne pirmo būtino prekių vartojimą.

Ekonominio aktyvumo (matuojama BVP pokyčiu) ir vartotojų lūkesčių koreliacija yra gana glaudi. Šių dviejų rodiklių analizė parodo, kad nuosmukio laikotarpiu arba krizės laikotarpiu lūkesčiai yra linkę „užbėgti“ į priekį, t.y. smunka greičiau nei pati ekonomika, tuo tarpu atsigavimo metu jie truputį atsilieka, kadangi žmonės tam tikrą laiką neįaučia BVP plėtros įtakos savo finansams.

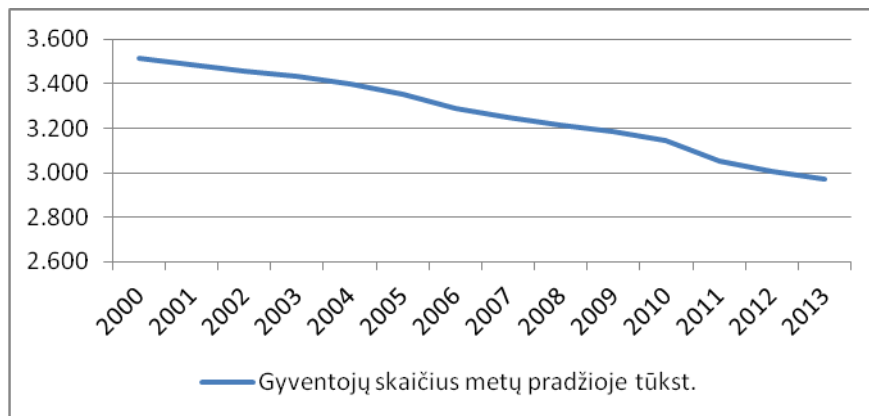


5 pav. Įregistruotų jachtų skaičius tenkantis 10 tūkst. gyventojų

Įregistruotų burinių jachtų skaičius, tenkantis 10 tūkst. gyventojų, nuolat didėja nuo 2005 m. labiausiai dėl augančio naujų jachtų registracijos skaičiaus bei mažėjančio Lietuvos gyventojų skaičiaus. Šis rodiklis parodo didėjančią burinių jachtų paklausą dėl gerinamos pramoginės laivybos infrastruktūros Lietuvoje įsisavinant ES struktūrinę paramą bei didėjančio aukštesnes pajamas uždirbančių gyventojų skaičiaus. Pramoginė laivyba yra prestižinis, nemažai investicijų reikalaujantis užsiėmimas, tad ne kiekvienas Lietuvos gyventojas gali leisti sau įsigyti jachtą. Lyginant pramoginių laivų skaičių, tenkantį 10 tūkst. gyventojų, su išsivysčiusiomis šalimis, Lietuva dar labai atsilieka pagal šį rodiklį (remiantis Europos jachtininkų asociacijos duomenimis, Suomijoje ir Švedijoje kas 7-as gyventojas turi jachtą, Danijoje - kas 14-as). Pramoginė laivyba dar tik vystosi Lietuvoje, tad sparčiai augant šios veiklos populiarumui, augs poreikis ir reikalavimai infrastruktūrai. Galima padaryti išvadą, kad tolesnė pramoginės laivybos infrastruktūros plėtra Lietuvoje sudarys pagrindą naujos paklausos atsiradimui.

Veiksniai, darantys įtaką mažųjų pramoginių laivų paklausos augimui:

- gyventojų skaičiaus kitimas šalyje;
- gyventojų pajamų lygio augimas;
- turizmo srautų didėjimas;
- klimatas;
- laivybos tradicijos;
- paklausą atitinkantis uostų skaičius ir tinkama infrastruktūra.



6 pav. Gyventojų skaičiaus kitimas 2000-2013 m.

Šaltinis: Lietuvos statistikos departamentas

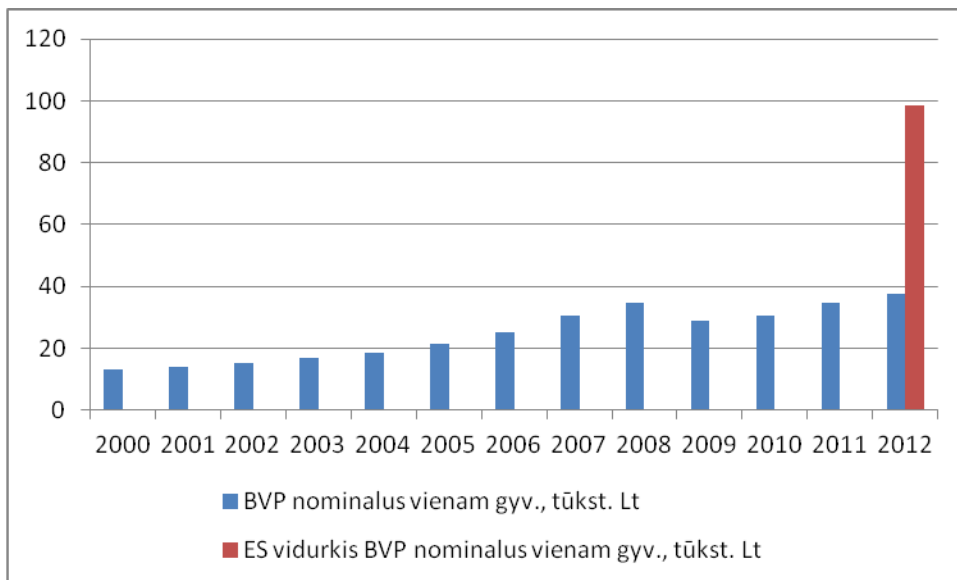
Gyventojų skaičius Lietuvoje nuolat mažėja nuo 2000 m., 2013 m. pradžioje gyventojų buvo mažiau nei 3 mln. Gyventojų skaičiaus augimas galėtų sudaryti prielaidas tolesniam naujų jachtų registravimo skaičiaus augimui. Nepaisant gyventojų skaičiaus mažėjimo Lietuvoje, naujų jachtų registracija didėja toliau, kadangi pramoginė laivyba bei uostų infrastruktūra dar tik vystoma Lietuvoje ir tai lemia šios laisvalaikio praleidimo formos populiarėjimą. Pramoginės laivybos rinka augs Lietuvoje ir toliau, kol pasieks vidutinį ES lygį.

Gyventojų pajamų lygio kitimas bei užimtumas

Šiuo metu Lietuva vežasi Vakarų Europos šalių gyvenimo lygį ne tik dėl to, kad mūsų šalyje BVP didėja. Šį procesą „palengvina“ pačios Vakarų šalys, kurių BVP traukiasi jau nebe pirmus metus iš eilės. Tačiau tai nesuteikia pagrindo tikėtis, jog Lietuva labai greitai pavys kitas ES valstybes. Lietuvoje sukuriama bendra pridėtinė vertė, tenkanti vienam gyventojui, padidėjo beveik tris kartus nuo 2000 m., tačiau nuo ES vidurkio vis dar atsiliekame daugiau nei dvigubai.

Kaip ir daugelyje kitų pasaulio valstybių, vidaus rinka Lietuvoje yra vienas iš kertinių BVP augimo veiksnių. Vidaus rinkos būklę lemia fundamentalūs ir vadinamieji „minkštieji“ veiksniai, t.y. lūkesčiai. Lietuvos valdžia 2013 m. sausio 1 d. pakėlė minimalią mėnesinę algą (toliau „MMA“) nuo 850 iki 1.000 Lt.

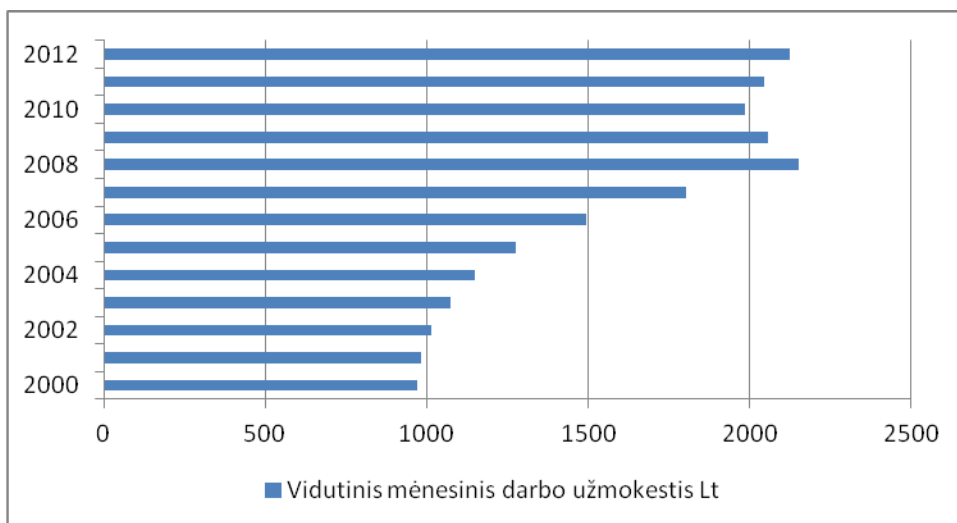
Jeigu Lietuvos valdžia nuo 2014 m. apsispręstų kelti neapmokestinamąjį pajamų dydį, tai būtų dar vienas reikšmingas postūmis namų ūkių perkamajai galiai didėti. Abu minėti sprendimai yra reikšmingi tiek patys savaime, tiek dėl teigiamos jų įtakos gyventojų optimizmui. Tvirtesnės pajamų garantijos ir darbo vietų saugumas leistų namų ūkiams koreguoti savo vartojimo ir taupymo proporcijas, drąsiau tenkinti savo šiandieninius poreikius.



7 pav. BVP vienam gyventojui, tūkst. Lt

Šaltinis: Lietuvos statistikos departamentas ir Eurostat

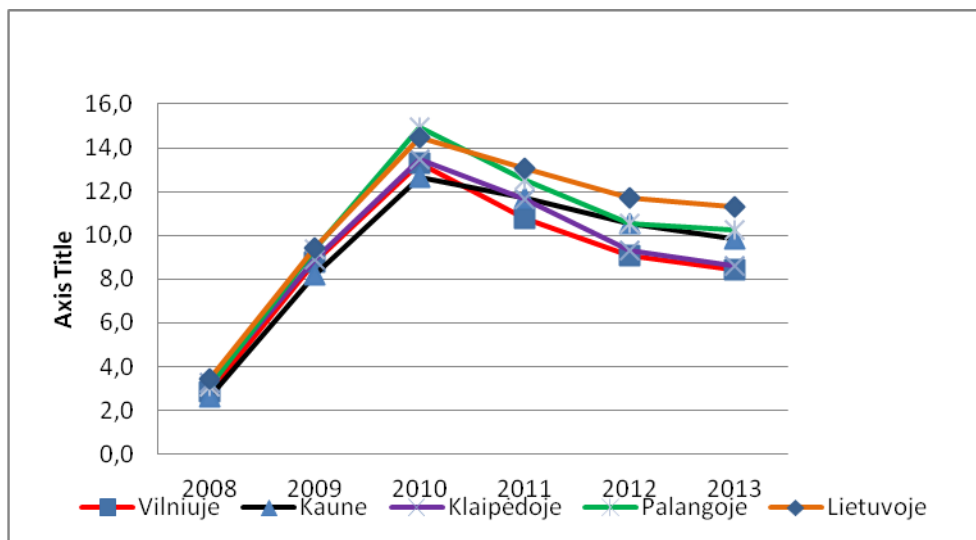
Statistikos departamento duomenimis, 2012 m. vidutinis darbo užmokestis jau pasiekė 2008 m. lygį. Tolesnis ekonomikos augimas (Lietuva išlieka tarp lyderių ES) turėtų daryti įtaką darbo užmokesčio augimui bei užimtumo didėjimui. Augančios gyventojų disponuojamos pajamos sudarys galimybes namų ūkiams dalį savo pajamų skirti buriavimui bei jachtoms įsigyti.



8 pav. Vidutinis mėnesinis darbo užmokestis

Šaltinis: Lietuvos statistikos departamentas

GYVENTOJŲ UŽIMTUMAS



9 pav. Vidutinis metinis bedarbių proc. nuo darbingo amžiaus gyv.

Šaltinis: Lietuvos statistikos departamentas ir Lietuvos darbo birža

Lietuvos darbo biržos skelbiami registruotų bedarbių skaičiaus duomenys rodo, kad 2013 m. balandžio mėn. nedarbo lygis smuktelėjo nuo 12,4 proc. iki 11,5 proc. Ši statistika byloja, kad nedarbo lygio mažėjimas tęsiasi. Tai neabejotinai lėmė tebesitęsianti BVP plėtra, kurią garantavo stebėtina tvirta ir stabili eksporto būklė. Toliau auganti ekonomika skatina naujų darbo vietų steigimą bei didina užimtumą. Remiantis Lietuvos darbo biržos duomenimis, mažiausias nedarbasyra didžiausiuose Lietuvos miestuose (Vilniuje, Kaune ir Klaipėdoje), kadangi ten yra įsikūrusios didžioji dalis Lietuvos įmonių ir jose sukuriama didžiausia pridėtinė vertė šalyje. Kurortiniuose miestuose (Palanga, Šventoji, Druskininkai ir kt.) metinis nedarbo lygis yra aukštesnis dėl didelio sezoniskumo bei trumpo sezono.

Žvelgiant į ateitį, galima išskirti dvi prieštaringas veiksnių grupes. Nuosaikus ekonomikos augimas ir tebesitęsianti gyventojų emigracija artimiausiais metais garantuos laipsnišką nedarbo lygio mažėjimą. Kita vertus, šį objektyvų procesą gali sulėtinti ar net visiškai sustabdyti politiniai sprendimai, pabranginantys darbo jėgą ir verčiantys ją pakeisti naujomis technologijomis.

Turizmo sektorius Lietuvoje

Planuojamas įgyvendinti Šventosios valstybinio jūrų uosto statybos projektas, kaip ir turizmo infrastruktūros plėtra apskritai, turi reikšmingą įtaką Lietuvos ekonomikai. Bendrosios Lietuvos ūkio pajamos iš turizmo 2012 m. sudarė ~5,1 mlrd. Lt (6 proc. daugiau nei 2011 m.)

arba 4,5 proc. BVP dydžio (2011 m. – 4,4 proc.)⁸. Turizmo sektorius yra stipriai veikiamas bendro ekonomikos vystymosi tendencijų tiek Europoje, tiek ir Lietuvoje. Nors ES ekonominio augimo perspektyvos išlieka rizikingos, Europos centrinio banko ir ES šalių narių vykdoma ūkio valdymo politika leidžia tikėtis, kad toliau sparčiai formuosis palankios prielaidos kaimyninių šalių narių ūkio augimui.

Lietuvos banko duomenimis, kelionių paslaugų eksportas (kelionių kreditas) 2012 m. sudarė 3,9 mlrd. Lt arba 12,8 proc. daugiau nei 2011 m. ir 1,1 mlrd. Lt viršijo Lietuvos išvykstamojo turizmo išlaidas. 2012 m. kelionių paslaugų eksportas sudarė 24,4 proc. viso paslaugų eksporto. Lentelėje žemiau pateikti duomenys rodo, kad kelionių paslaugų eksportas nuolat auga toliau su nedideliu stabtelėjimu 2008 - 2009 m.

9 lentelė. Lietuvos mokėjimų balansas: kelionių kreditas ir debetas, mlrd. Lt.

	2008	2009	2010	2011	2012	1 ketv. 2012	1 ketv. 2013	1 ketv. 2013/ 1 ketv. 2012	2012/2011
Kreditas* (kelionių paslaugų eksportas)	3,1	2,6	2,7	3,4	3,9	0,5	0,5	3,5%	12,8%
Visas paslaugų eksportas	11,2	9,2	10,8	13,0	15,8	3,1	3,8	22,0%	21,5%
Kelionių ir kredito dalis visų paslaugų eksporte	27,3%	28,5%	25,1%	26,3%	24,4%	16,5%	14,0%		
Debetas** (kelionių paslaugų importas)	-3,6	-2,9	-2,5	-2,4	-2,7	-0,6	-0,7	13,7%	12,5%
Balansas	-0,5	-0,3	0,2	1,0	1,2	-0,1	-0,1		

* įskaitant tarptautinių keleivių pervežimo pajamas

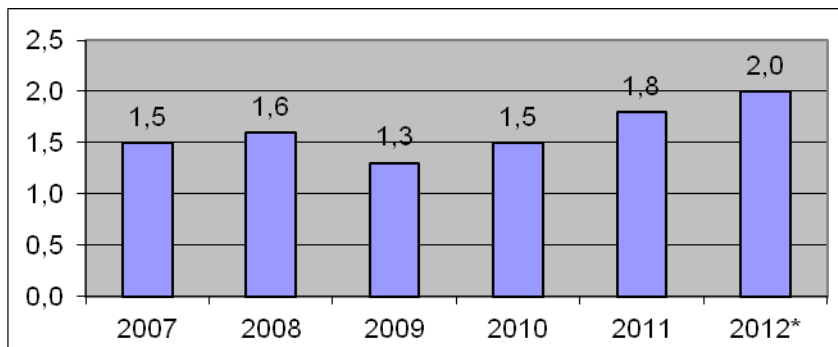
** įskaitant lietuvių keleivių pervežimo išlaidas užsienyje

Šaltinis: Lietuvos bankas

Remiantis Pasaulio banko turizmo organizacijos duomenimis, 2012 metais turizmas pasaulyje augo 4 proc., Europoje – 3 proc., o Lietuvoje sudarė apie 12 proc.

2012 m. Lietuvos turizmo sektoriui buvo rekordiniai. Valstybinio turizmo departamento vertinimais, 2012 m. Lietuvą aplankė apie 2 mln. užsienio turistų. Europos kelionių komisijos duomenimis, 2012 m. pagal užsienio turistų skaičiaus augimą Lietuva buvo antra Europoje, o pagal užsienio turistų nakvynių augimą pirmavo.

⁸ Valstybinis turizmo departamentas prie Ūkio ministerijos: <http://www.tourism.lt>



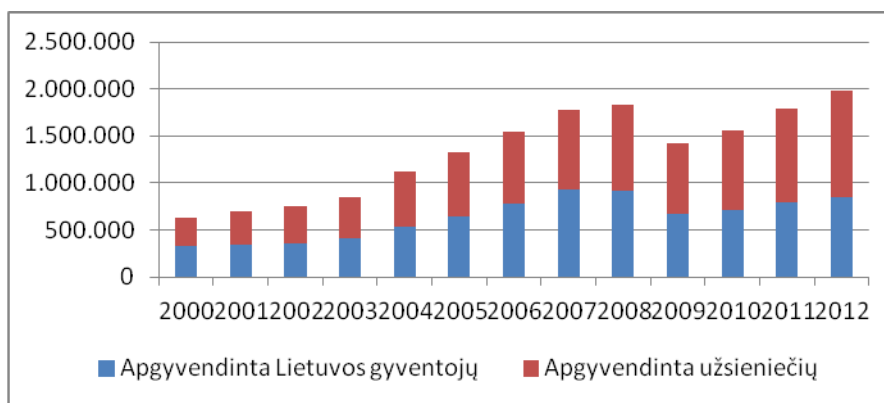
10 pav. Užsienio turistų kelionių skaičius į Lietuvą, mln., 2007-2012 m.
Šaltinis: Lietuvos statistikos departamentas ir Lietuvos turizmo departamentas

Galima būtų išskirti šiuos Lietuvos turizmo rinkos bruožus: užsienio piliečius traukia Lietuva kaip viena iš mažiau pažintų ES šalių, taip pat plačiu laisvalaikio pramogų spektru bei ramiu poilsiu Lietuvos kurortuose. Taip pat reiktų išskirti mažesnę paslaugų kainą, lyginant su kitomis išsivysčiusiomis ES šalimis.

Kadangi Lietuvos rinka paklauskos požiūriu yra maža, turistų pritraukimas iš užsienio yra labai svarbus išnaudojant turizmo potencialą.

Apgyvendinimo įstaigų statistika

2012 m. Lietuvos apgyvendinimo įstaigose apsistojo 56 proc. iš 2 mln. užsienio turistų bei 33 proc. iš 2,6 mln. vietinių turistų.



11 pav. Lietuvos apgyvendinimo įstaigose apsistojusiu turistų skaičius 2000-2012 m., tūkst.
Šaltinis: Lietuvos statistikos departamentas ir Lietuvos turizmo departamentas

Bendrai per 2012 m. Lietuvos apgyvendinimo įstaigose apsistojo beveik 2 mln. turistų (1,978 mln.; augimas +10 proc.), iš jų 1,1 mln. sudarė užsieniečiai (+12,1 proc.) ir 0,9 mln. – vietiniai turistai (+8 proc.). Turistų nakvynių skaičius sudarė 5,266 mln. (+6,9 proc.), iš jų vietinių turistų nakvynių skaičius – 2,643 mln. (+3,8 proc.), užsieniečių – 2,622 mln. (+10,3

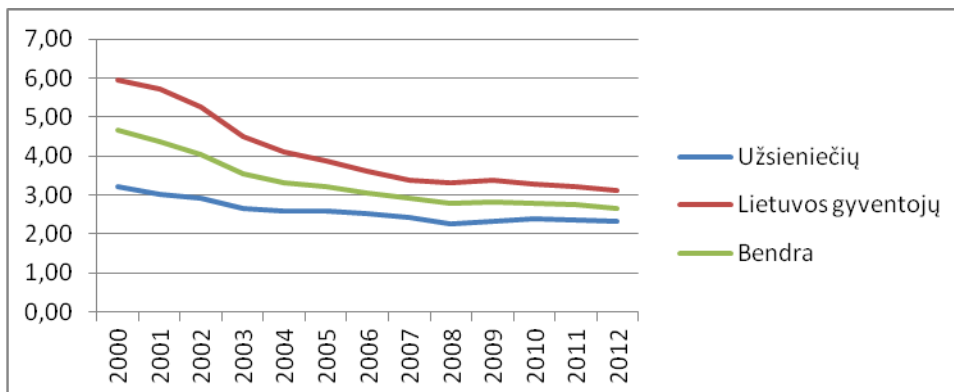
proc.). 2012 m. net 92 proc. užsieniečių, nakvojusių Lietuvos viešbučiuose ar kitose apgyvendinimo įstaigose, atvyko iš Europos, 4 proc. – iš Azijos (Japonijos, Kinijos ir kt. šalių), likę 3 proc. - iš Amerikos.

Reiktų atkreipti dėmesį, kad iki 2009 m. vietinių ir užsienio turistų proporcijos Lietuvos apgyvendinimo įstaigose buvo panašios, tačiau nuo 2009 m. užsienio turistų dalis ženkliai išaugo ir viršijo vietinių turistų srautus. 2012 m. užsienio turistai sudarė 57 proc. nuo bendro apgyvendinimo įstaigose apsistojusio turistų skaičiaus. Tikėtina, kad vietinių turistų srautų mažėjimą Lietuvos apgyvendinimo įstaigose lėmė globalizacija, t.y. atsivėrus sienoms Lietuvos gyventojai keliauja į kitas ES šalis.

2012 m. šalies apgyvendinimo įstaigos daugiausia sulaukė užsienio svečių iš Rusijos (214 tūkst., +45 proc. augimas, lyginant su 2011 m.), Vokietijos (145 tūkst., +12 proc. augimas, lyginant su 2011 m.), Lenkija (127 tūkst., -9 proc. sumažėjimas, lyginant su 2011 m.), Baltarusija (117 tūkst., +27 proc., lyginant su 2011 m.), Latvija (76 tūkst., +15 proc., lyginant su 2011 m.), Estija (40 tūkst., +6,2 proc.). Užsienio turistų, praleidusių nors vieną naktį Lietuvos apgyvendinimo įstaigose, srautai padidėjo net penkiose iš šešių svarbiausių Lietuvos atvykstamojo turizmo rinkų. Turistų srautų sumažėjimas pastebėtas tik iš Lenkijos. Trumpai apibendrinant, pagrindiniai turistų srautai į Lietuvą yra pritraukiami daugiausiai iš Baltijos regiono šalių.

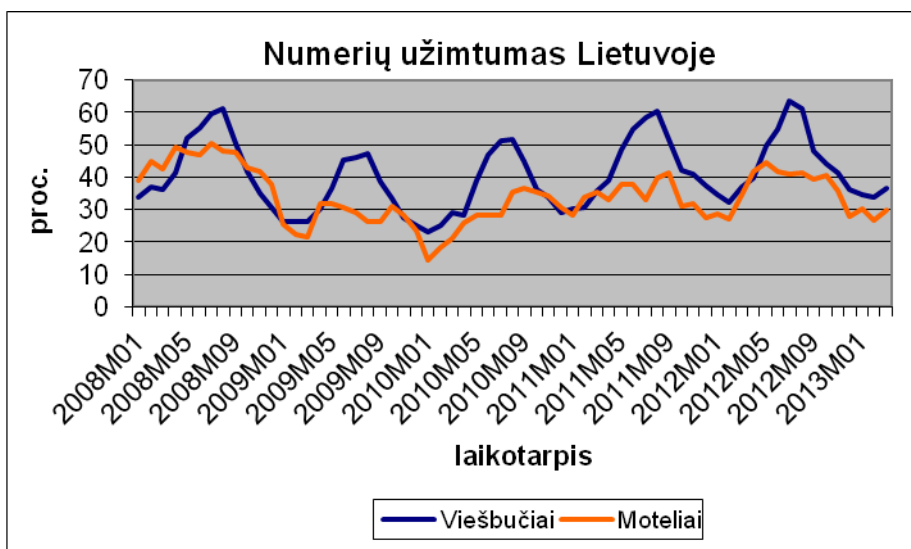
Viena iš ryškiausių Baltijos regiono turizmo bruožų yra dominuojančios trumpos kelionės. Svečiai apgyvendinimo įstaigose Lietuvoje vidutiniškai praleidžia beveik 3 naktis. Pastebima ryški viešnagės trumpėjimo tendencija, kurią galima sieti su spartėjančiu gyvenimo tempu ir gyvenimo būdo pokyčiais šiuolaikinėje visuomenėje (gyventojai tampa vis dinamiškesni ir mobilesni, ieško įvairovės, ilgai neužsibūna vienoje vietoje, populiarėja trumpos, savaitgalinės kelionės). Žemiau pateiktame paveikslėlyje matoma vietinių turistų ir užsieniečių viešnagės Lietuvos apgyvendinimo įstaigose kitimo tendencija.

ŠVENTOSIOS VALSTYBINIO JŪRŲ UOSTO INFRASTRUKTŪROS IR SUPRASTRUKTŪROS
KOMPLEKSO IŠVYSTYMO BEI VEIKLOS KONCEPCIJA



12 pav. Viešnagės Lietuvos apgyvendinimo įstaigose trukmė dienomis
Šaltinis: Lietuvos statistikos departamentas ir Lietuvos turizmo departamentas

Kitas ryškus Lietuvos turizmo bruožas – aukštas sezoniškumo lygis. Trumpą sezoną nulemia klimatinės sąlygos, sezonas paprastai trunka 3-4 mėnesius, pikas stebimas liepos-rugpjūčio mėn., o stagnacija - žiemos metu. Sezoniniai svyravimai yra ryškiausi pajūryje, nes čia turizmo srautai labiausiai priklauso nuo klimato ir gamtos sąlygų. Žemiau pateiktas paveikslėlis rodo turistų pasiskirstymą apgyvendinimo įstaigose pagal atvykimo mėnesį.



13 pav. Numerių užimtumas apgyvendinimo įstaigose Lietuvoje nuo 2008 m. iki 2013 m.

Atvykstamasis turizmas

Atvykusių turistų kelionės po Lietuvą sudarė 1,9 mln. (+7 proc.), o vienadienių lankytojų kelionių skaičius buvo 3,1 mln. ir palyginus su 2011 m. padidėjo 12,8 proc. 2012 m. vidutinės vienos atvykusio turistų kelionės po Lietuvą išlaidos sudarė 1.272 Lt (+2.3 proc.), o vidutinės vienadienio lankytojo kelionės išlaidos siekė 304 Lt (-1.6 proc.). Bendros vidutinės atvykusio turistų vienos kelionės išlaidos Lietuvoje sudarė 1.576 Lt (+1.48 proc.).

10 lentelė. Atvykstamojo turizmo rodikliai 2007-2012 m.

Atvykstamojo turizmo pagrindiniai rodikliai	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Vienadienių lankytojų skaičius, tūkst.	675	681	680	736	791	766
Vienadienių lankytojų kelionių skaičius, tūkst.	2.729	2.848	2.660	2.566	2.729	3.079
Vienadienių lankytojų išlaidos, mln. Lt	836	899	809	770	842	935
Vienadienių lankytojų vidutinės vienos kelionės išlaidos, Lt	306	316	304	300	309	304
Turistų skaičius, tūkst.	872	935	729	790	927	963
Turistų kelionių skaičius, tūkst.	1.486	1.611	1.341	1.507	1.775	1.900
Nakvynių skaičius, tūkst.	8.051	7.877	6.057	6.437	7.811	8.347
Turistų išlaidos, mln. Lt	1.753	1.844	1.346	1.577	2.209	2.416
Turistų vidutinės vienos kelionės išlaidos, Lt	1.180	1.144	1.004	1.046	1.244	1.272
Turistų vidutinės dienos išlaidos, Lt	218	234	222	245	283	289
Iš viso turistų vienos kelionės išlaidos, Lt	1.486	1.460	1.308	1.347	1.553	1.576

Šaltinis: Lietuvos statistikos departamentas ir Lietuvos turizmo departamentas

Vietinis turizmas

Vietinių turistų kelionės po Lietuvą sudarė 2,52 mln. (+1,5 proc.), o vienadienių lankytojų kelionių skaičius buvo 4,5 kartų didesnis nei su nakvyne – 11,3 mln. Ir, palyginus su 2011 m., sumažėjo 3,2 proc. 2012 m. vidutinės vienos vietinio turistų kelionės po Lietuvą išlaidos sudarė 161 Lt (+1,7 proc.), o vidutinės vienadienio lankytojo kelionės išlaidos siekė 79 Lt (+5,1 proc.). Bendros vidutinės vietinio turistų vienos kelionės išlaidos Lietuvoje sudarė 240 Lt (+3 proc.). Augant Lietuvos ekonomikai bei didėjant namų ūkio disponuojamoms pajamoms pastebima kelionės išlaidų didėjimo tendencija nuo 2009 m.

11 lentelė. Vietinio turizmo pagrindiniai rodikliai

Vietinio turizmo pagrindiniai rodikliai	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Vienadienių lankytojų išlaidos, mln. Lt	1.029	1.142	1.012	847	877	892
Vienadienių lankytojų kelionių skaičius, tūkst.	17.144	17.132	14.395	11.921	11.709	11.300
Vienadienių lankytojų vidutinės kelionės išlaidos, Lt	60	67	70	71	75	79
Vietinių turistų kelionių skaičius, tūkst.	2.806	2.819	2.431	2.454	2.479	2.520
Vietinių turistų išlaidos, mln. Lt	421	461	358	370	392	404
Vidutinės vietinių turistų kelionės išlaidos, Lt	150	163	147	151	158	161
Iš viso vietinių turistų vidutinės kelionės išlaidos, Lt	210	230	218	222	233	240

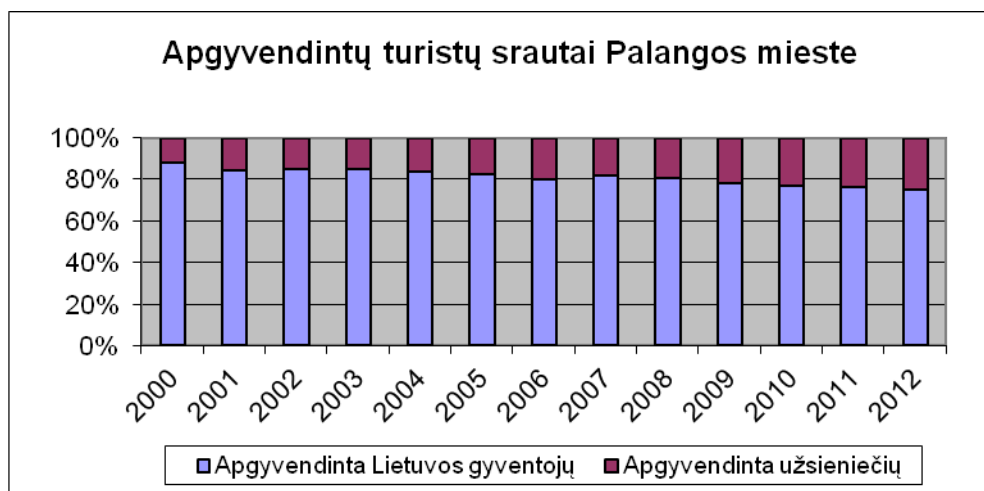
Šaltinis: Lietuvos statistikos departamentas ir Lietuvos turizmo departamentas

Vidutinės atvykusio į Lietuvą turistų išlaidos daugiau nei 6 kartus didesnės už vietinio turistų išlaidas. Pagrindinė priežastis yra ta, kad užsienio turistų pragyvenimo lygis ženkliai aukštesnis nei Lietuvos gyventojų, todėl egzistuoja toks žymus skirtumas tarp disponuojamų pajamų bei išlaidų kelionėms. Lietuvai reikės dar daugiau kaip dešimt metų, kol pasivys vidutinį ES šalių pragyvenimo lygį ES. Vienas iš pagrindinių tikslų yra pritraukti užsienio turistus į

Lietuvą, kadangi taip sukuriama didesnė pridėtinė vertė Lietuvos ekonomikai bei vietiniam verslui.

Šventosios turizmo srantai bei ateities potencialas

Šventoji – kurortinė gyvenvietė Baltijos pajūryje, priklausanti Palangos miesto savivaldybei. Duomenys atskirai apie Šventosios seniūniją nėra renkami (smulkiausias administracinis vienetas, pagal kurį Lietuvoje yra renkami duomenys, yra savivaldybė), todėl nėra tikslios informacijos nei apie Šventosios ekonominę – socialinę situaciją, nei apie turizmo veiklos apimtį. Atsižvelgiant į tai, daroma prielaida, kad vertinant potencialius turizmo srautus bus nagrinėjami Palangos miesto savivaldybės duomenys. Kadangi Šventoji nuo Palangos miesto nutolusi tik apie 10 km, esant pakankamai patraukliam turizmo objektui Šventojoje, turistai galėtų būti lengvai pritraukiami iš Palangos miesto.



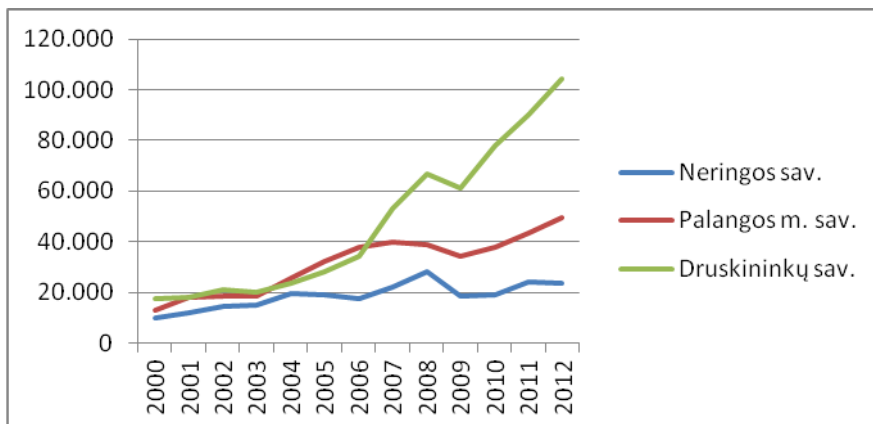
14 pav. Apgyvendintų turistų srautai Palangos mieste

Šaltinis: Lietuvos statistikos departamentas ir Lietuvos turizmo departamentas

2012 m. metais į Palangos miestą atvyko beveik 200 tūkst. turistų (turistų srautai į Šventąją per 2012 m. buvo ~ 30 tūkst. turistų), iš kurių apie 75 proc. sudarė vietiniai turistai. Taigi Palanga šiuo metu yra daugiau vietinio turizmo kurortas. Pastebima tendencija, kad nuo 2007 m. užsienio turistų srautai į Palangą didėja daug sparčiau nei vietinių turistų.

Lietuvos kurortų apgyvendinimo įstaigose turistų skaičius iš užsienio nuolat augo visuose kurortuose nuo 2000 m. Tačiau labiausiai užsienio turistų pritraukimu išsiskyrė Druskininkai. Didelės investicijos į turizmo infrastruktūrą (SPA, vandens pramogų parkas, žiemos slidinėjimo arena) Druskininkuose lėmė išaugusius turistų srautus tiek iš užsienio, tiek iš vietinių turistų. Užsienio turistų srautai į Druskininkus dvigubai viršijo užsienio turistų srautus į Palangą. Trumpai apibendrinat, pastovios ir tikslingos tiek viešojo, tiek ir privataus kapitalo

investicijos į turizmo infrastruktūrą lemia spartesnę turistų srautų augimą. Vienas iš pagrindinių veiksnių, lemiančių tiek užsienio, tiek vietinių turistų susidomėjimą regionu ar miestu yra turizmo traukos objektai bei pramogų paslaugų spektras.



15 pav. Užsienio turistų skaičius Lietuvos kurortų apgyvendinimo įstaigose

Šaltinis: Lietuvos statistikos departamentas

Norint pritraukti didesnius turistų srautus į Lietuvą reikia stiprinti turizmo traukos objektus, t.y. kryptingai vystyti infrastruktūrą bei šalies ir atskirų kurortų rinkodaros veiklą. Šventosios jūrų uostas būtų puikus traukos objektas pritraukiantis užsienio turistus į Palangą ir Šventąją, tačiau vien uosto Šventajai neužtenka. Reikia, kad pati gyvenvietės valdžia dėtų pastangas darydama struktūrines reformas Šventojoje, siekdama, padidinti laisvalaikio paslaugų spektrą bei paslaugų kokybę. Taip pat reikėtų persiorientuoti nuo ekonominės klasės kurorto į aukštesnio lygio paslaugų teikimą tiek užsienio turistams, tiek atvykstantiems vietiniams gyventojams, kadangi šiuo metu Šventojoje gana ribotai išvystyta pramogų bei apgyvendinimo infrastruktūra, nepasižyminti ir neturinti unikalių turizmo traukos objektų, todėl ji dažniau renkasi vietiniai turistai, ieškantys ramaus poilsio prie jūros. Svečiai iš užsienio dažniau aplenkia Šventąją teikdami pirmenybę Nidai, Neringai, Palangai bei Druskininkams. Šventajai reikalingos didelės investicijos į infrastruktūrą, kurias galima pritraukti per ES struktūrinių fondų paramą bei privataus kapitalo investicijas.

Šventoji galėtų judėti ramaus poilsio bei sveikatingumo paslaugų kurorto link, taip mažinant sezoniškumą, didinat užimtumą, kuriant naujas darbo vietas. Kryptingi veiksmai šia linkme leistų įgyvendinti Palangos miesto savivaldybės išsikeltus strateginius tikslus dėl sezono ilginimo bei užimtumo didinimo.

Palangos miesto savivaldybės tikslas turėtų būti rasti atsakymus, kaip Palanga ir Šventoji galėtų papildyti viena kitą, tai yra, Šventoji išliktų ramesnio poilsio turizmo vieta, o Palangoje turistai galėtų aktyviau poilsiauti bei rasti platesnį laisvalaikio pramogų spektrą. Tai

didintų Lietuvos regionų ir kaimyninės Latvijos tarpusavio konkurencingumą. Pagrindinis dalykas yra ne dubliuoti, o papildyti.

Taip pat reiktų atkreipti dėmesį, kad pajamos iš užsienio turistų yra didesnės nei iš vietinių turistų, todėl turėtų būti dedamos visos pastangos didinat turistų srautus iš užsienio šalių. Tai darytų teigiamą poveikį tiek privačiam verslui, tiek ir miestui bei gyventojams.

1.10.1.5. Konkurencinė aplinka Baltijos regione

Estijos rekreacinė laivininkystė labiau išvystyta nei Latvijoje ir Lietuvoje. Estijoje yra apie 50 mažųjų pramoginių laivų uostų ir priplaukų. Maždaug trečdalis iš jų yra šaliai priklausančiose salose ir salelėse. Salos yra viena esminių sąlygų, nulemiančių šalies patrauklumą rekreacinės laivininkystės požiūriu. Latvijoje yra 12 mažųjų pramoginių laivų ir priplaukų.

Jachtų turizmo padėtį Lietuvoje apsunkina palyginti trumpas Lietuvos pajūrio ruožas ~ 99 km. Estija turi 3.794 km pajūrio ruožą (įskaitant salas), o Latvijoje jūros pakrantės teritorija sudaro ~531 km.

Siekiant įvertinti Šventosios valstybinio jūrų uosto konkurencingumą buvo atlikta palyginamoji analizė tarp Šventosios ir kitų Lietuvos, Latvijos, Estijos ir Lenkijos uostams nustatytų rinkliavų. Reiktų pabrėžti, kad Šventosios valstybinio jūrų uosto rinkliavų rūšis, maksimalius dydžius ir rinkliavų taikymo principus nustato Lietuvos Respublikos Vyriausybė. Uosto rinkliavos dydį konkrečiam laivui apskaičiuoja valstybės įmonė Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija (toliau – Uosto direkcija), vadovaudamasi Šventosios valstybinio jūrų uosto rinkliavų už laivo naudojimąsi uostu taikymo taisyklių patvirtinimu.

Šiuo metu galiojanti vienos dienos Šventosios uoste kaina vidutiniškai 60 Lt (priklauso nuo laivo ilgio), o vidutinė rinkliava mėnesiui - apie 730 Lt. Iki 2013 m. lapkričio mėn. 1 d. galioja 50 proc. nuolaida rinkliavoms.

Palyginus Šventosios uosto vidutinės rinkliavos su nuolaida kainas su kitais Lietuvos, Latvijos, Estijos ir Lenkijos uostais, reiktų pažymėti, kad kaina išliktų labai konkurencinga. Net ir netaikant nuolaidos rinkliavai atvykusiems turistams į Šventosios uostą vienai dienai kaina išliktų artima vidurkiui, tačiau rinkliava mėnesiui nuolatiniais klientams be nuolaidos viršytų vidurkį gana ženkliai. Tik Lenkijos Gdynės (lenk. Gdynia) ir Sopoto (lenk. Sopot) uostai išsiskiria reikšmingai didesnėmis mėnesio kainomis nuolatiniais klientams. **Rekomenduotume netaikyti nuolaidos vienos dienos rinkliavai Šventosios uoste, tačiau mėnesio rinkliavai turėtų ir pastatčius uostą galioti ta pati nuolaida, kad Šventosios uostas išliktų konkurencingas kitų uostų atžvilgiu.** Žemiau esančioje lentelėje yra pateiktas uostų palyginimas.

12 lentelė. Kainų palyginimas su kaimyniniais uostais

Šalis	Uostas	Švartavimosi vietos	Švartavimosi kaina parai, Lt			Švartavimosi kaina mėn., Lt			Švartavimosi kaina, Lt/mėn.	Švartavimosi kaina, Lt/parai
			iki 6 m	nuo 6,01 m iki 10 m	virš 10 m.	iki 6 m	nuo 6,01 m iki 10 m	virš 10 m.		
Lietuva	Šventosios uostas		40*	60*	80*	500*	700*	1000*	733	60
Lietuva	Klaipėdos Senasis pilies uostas	300	35	52	86	267	381	572	300	86
Lietuva	Šilutės mažųjų laivų uostas	100							200-350	20
Latvija	Pavilosta (lat. Pavilosta)	25							246	30
Latvija	Mērsragas (lat. Mersrags)	40		77	108	238	298	387	308	93
Latvija	Ruoja (lat. Roja)	12								39
Latvija	Ventspilis (lat. Ventspils)	50	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a		
Latvija	Ryga-Andrejuosta (lat. Riga-Andrejosta)	150							298	
Latvija	Ryga-Auda (lat. Riga-Auda)	20							345	
Latvija	Salacgryva (lat. Salacgriva)	25								35
Lenkija	Gdynė	200	17	29	43	515	858	1.287	887	30
Lenkija	Sopotas	103	25	65	98	463	1.226	2.943	1.544	63
Lenkija	Gdanskas	52	29	49	74					51

ŠVENTOSIOS VALSTYBINIO JŪRŲ UOSTO INFRASTRUKTŪROS IR SUPRASTRUKTŪROS
KOMPLEKSO IŠVYSTYMO BEI VEIKLOS KONCEPCIJA

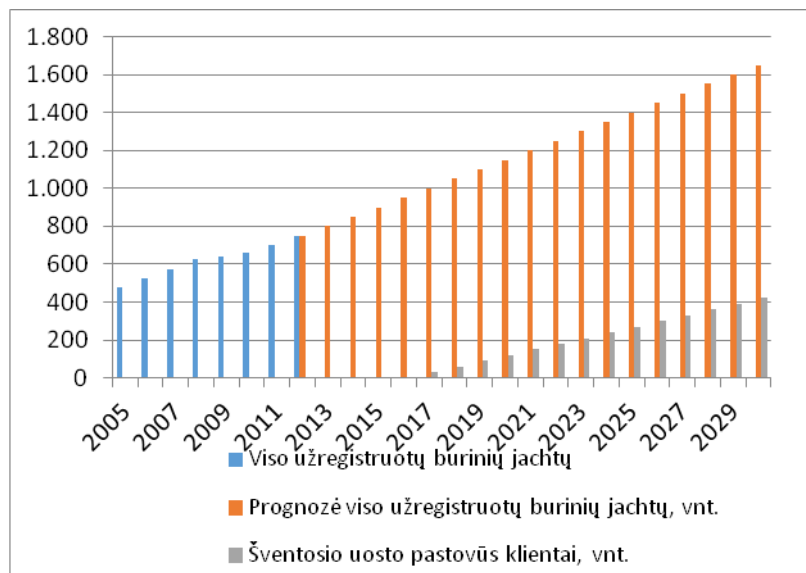
	Lenk. Gdansk)Lenk.									
Lenkija	Leba (lenk. Leba)	120	13	25	41	245	409	736	463	26
Estija	Romasaris (est. Roomassaare)	n/a	35	69	104	121	173	552	282	69
Estija	Ringsu (est. Ringsu-“	n/a	35	69	104	121	173	552	282	69
Estija	Abruka (est. Abruka)	n/a	35	69	104	121	173	552	282	69
Estija	Helterma (est. Heltermaa)	n/a	35	69	104	121	173	552	282	
Estija	Westmer Marina	70								104
Vidutinė kaina									460	52

* Nuo 2011 m. Lapkričio 1 d. iki 2013 m. lapkričio 1 d. uosto rinkliavai taikoma 50 procentų nuolaida

1.10.2. Paklausos prognozė Šventosios uoste

Prognozuojant naujų burinių jachtų registracijos skaičių buvo remtasi istoriniais jachtų registracijos duomenimis bei atplaukiančiais turistų skaičiais į Lietuvos uostus. Prognozuojant burinių jachtų paklausą buvo padarytos šios prielaidos:

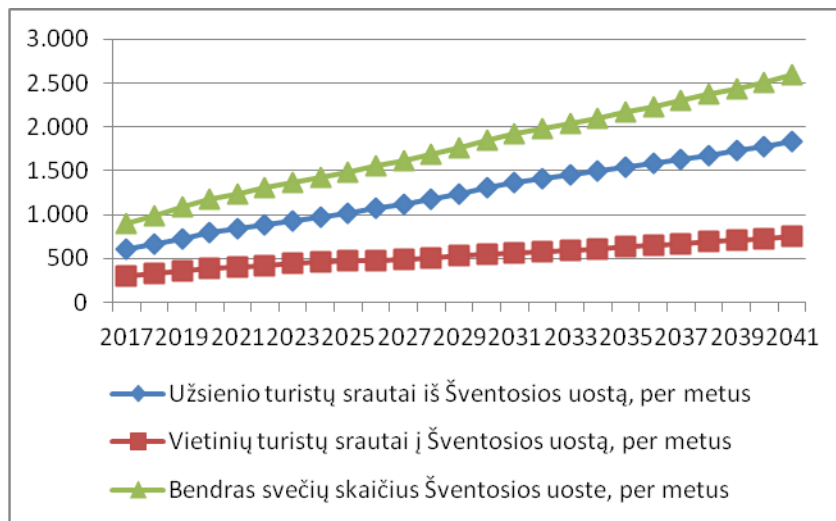
1. kasmet naujų burinių jachtų bus įregistruojama po 50 vnt. Iš naujai įregistruotų jachtų apie 60 proc. bus švartuojamos Šventosios uoste. Iki šios dienos Klaipėdos Pilies uostas jau visiškai užimtas tad naujų burinių jachtų jau nebegalės priimti, o Klaipėdos jachtklubas iki 2017 m. (planuojama pastatyti Šventosios uostą) jau bus taip pat visiškai užimtas;



16 pav. Iš viso įregistruotų naujų burinių jachtų Lietuvoje

2. numatomi užsienio pramoginės laivybos turistų srautai į Šventosios uostą per 2017 m. - 600, po to nuo 2018 m. iki 2021 m. augimas kasmet po 10 proc., o vėliau mažės nuo 5 proc. iki 3 proc.

3. vietinių pramoginės laivybos turistų srautai į Šventosios uostą per 2017 m. - 300, po to 2018 m. – 2019 m. augimas kasmet po 10 proc., o vėliau mažės nuo 5 proc. iki 2 proc.



17 pav. Pramoninės laivybos srautai į Šventosios uostą

- 65 proc. nuo visų ilgalaikių nuomos sutarčių paliks jachtas ir katerius saugoti Šventosios uoste.

Prognozuojama, kad ~ 400 švartavimosi vietų bus išnuomojama pagal ilgalaikes sutartis vietiniams jachtų ir katerių savininkams, o likusios vietos bus paliktos atplaukiantiems užsienio turistams. Remiantis užsienio uostų praktika, ~20-30 proc. nuo visų švartavimosi vietų uoste yra paliekama atplaukiantiems svečiams. Reiktų pabrėžti, kad šis skaičius atskiruose uostuose gali skirtis dėl skirtingos uosto išsidėstymo vietos, atvykstančių turistų skaičiaus, buriavimo populiarumo tame regione ir kitų priežasčių.

Remiantis atlikta paklausos prognoze, Šventosios uostas bus visiškai užlmtas per 13-14 m., t.y. apie 2030 m.

Įvertinus šią užimtumą prognozę ir užsienio uostų patirtį, rekomenduotina įsigytus pontonus sumontuoti etapais, o ne visus iš karto. Kai yra pasiekiamas 50 proc. pontonų užimtumas, patartina pradėti kito etapo pontonų įrengimą. Rekomenduotume 3 etapus pontonams įrengti (NB: lankytojų užsienio uostų valdytojų komentaras bendras apimties apibrėžimui - maloniau atplaukti į uostą, kuris nėra apytuštis).

Reikšmingai padidinti uosto lankytojų skaičių leistų specialių renginių (pvz., tarptautinės regatos) organizavimas Šventosios uoste, taip pat papildomų antžeminių paslaugų/

pramogų išvystymas (pvz., buriavimo klubas/ mokykla). Taip pat didelę įtaką uosto žinomumui bei didėjantiems turistų srautams į Lietuvą turėtų aktyvi rinkodaros veikla (žr. Priedą Nr. 4 „Šventosios valstybinio jūrų uosto reklamos ir viešinimo planas“).

Žemiau yra atlikta Šventosios uosto SWOT analizė, įvertinanti silpnybes, stiprybes, galimybes ir grėsmes pastačius Šventosios uostą.

Lentelė 1. SWOT analizė

Stiprybės	Silpnybės
<ul style="list-style-type: none"> • augantis pramoginių laivų skaičius Lietuvoje; • ribotas pagrindinių (būtinųjų) paslaugų bei papildomų paslaugų pasirinkimas šiuo metu veikiančiuose pramoginiams laivams skirtuose uostuose bei priplaukose; • dalis Lietuvos uostų jau visiškai užimti (Klaipėdos Pilies uostas, Šilutės uostas, Nidos uostas); • uosto išsidėstymo išskirtinumas (priėjimas prie atviros jūros); • nedidelis atstumas nuo turizmo traukos objektų (Palanga, Klaipėda). 	<ul style="list-style-type: none"> • nepakankamai išvystyta apgyvendinimo, maitinimo bei laisvalaikio pramogų infrastruktūra Šventojoje gali nulemti mažesnius turistų srautus; • didelis tiek turistų srautų, tiek pramoginės laivybos sezoniskumas; • Šventosios, kaip ekonominės klasės kurorto, įvaizdis.
Galimybės	Grėsmės
<ul style="list-style-type: none"> • didėsiantys turistų srautai į Lietuvą sudarys palankias sąlygas naujiems verslams atsirasti bei užimtumui didinti Šventojoje; • gerai išvystyta Palangos kurorto turizmo paslaugų, laisvalaikio infrastruktūra turės teigiamos įtakos lengvesniam turistų pritraukimui į Šventąją; • tinkamai išvysčius pagrindinių bei papildomų paslaugų infrastruktūrą, Šventosios uostas turi visas galimybes tapti geriausiu pramoginiams laivams skirtu uostu Lietuvoje su geriausiai išvystyta infrastruktūra; • sezoniškumo mažinimas Šventojoje; • dialogas su investuotojais kiek galima 	<ul style="list-style-type: none"> • užsitęsusi krizė ES lems lėtesnį turistų srautų į Lietuvą augimą; • finansavimo pritraukimas uosto statybai; • nepritraukus investuotojų į uosto suprastruktūrą mažėtų uosto patrauklumas; • esant nuostolingai uosto operatoriaus veiklai egzistuoja poreikis papildomai primokėti, kad būtų padengti veiklos nuostoliai..

Stiprybės	Silpnybės
ankstyvesnėje stadijoje dėl investicijų į uostą.	

1.10.3. Skirtingų veiklų uoste atsipirkimo vertinimas

Šiame skyriuje yra nagrinėjami atskirų būsimų veiklų Šventosios uoste (pagal atrinktą veiklų trumpąjį sąrašą) prognozuojamos pajamos, piniginiai srautai bei pelningumo ir atsiperkamumo rodikliai. Įvertinti bendri visų veiklų atsiperkamumo rodikliai ir įvertinti galimi nuomos mokėjimai. Skaičiuojant atskirų veiklų pinigų srautus nebuvo vertinti žemės nuomos mokesčiai KVJUD, kad būtų įvertinta reali atskirų veiklų grąža.

Pagrindiniai finansinės analizės rodikliai yra grynoji dabartinė vertė (angl. *net present value*) ir finansinė projekto vidinė grąžos norma investicijoms (angl. *internal rate of return*).

Grynosios dabartinės vertės (toliau - GDV) rodiklis gaunamas diskontuojant būsimus projekto veiklos piniginius srautus į tuos pačius projekto pradžios metus. Kad projektas būtų ekonomiškai pagrįstas, GDV turi būti daugiau už nulį.

Vidinės grąžos normos rodiklis gali būti apibūdinamas kaip rodiklis, kuris gaunamas grynajai dabartinei vertei esant 0. Šio rodiklio interpretavimas gana paprastas, projektą reikėtų finansuoti, jei vidinė grąžos norma lygi arba didesnė nei investuotojo laukiamas pelningumas (įvertinus projekto riziką, terminą bei nuosavo kapitalo kaštus). Kadangi tikimasi į projektą pritraukti privatų kapitalą, pasirinkta diskonto norma (investuotojo grąžos norma) -15 proc.

Finansinių rodiklių skaičiavimui naudojama diskontuotų pinigų srautų (angl. *DCF*, toliau – DCF) metodika. DCF metodika apibrėžia tokias analizės prielaidas:

- naudojamos tik piniginės įplaukos ir išlaidos – nusidėvėjimas, rezervai ar kitos apskaitos eilutės, kurios atspindi nepiniginius srautus, yra neįtraukiamos į DCF analizės ataskaitą;
- sumuojant (t.y. sudedant arba atimant) pinigų srautus, atsiradusius skirtingais metais, atsižvelgiama į pinigų laiko vertę. Ateities pinigų srautai yra diskontuojami dabartine verte, naudojant tam tikro diskonto normą.

Prognozuojant atskirų veiklų pajamas ir sąnaudas, buvo skaičiuojama metinė 2 proc. indeksacija tiek pajamoms, tiek veiklos sąnaudoms bei palaikomosioms investicijoms. Metinė indeksacijos norma bus pasirinkta remiantis vidutine metine infliacija, apskaičiuota pagal SVKI (suderintas vartotojų kainų indeksas), pateikiamą Lietuvos statistikos departamento.

Remiantis Lietuvos statistikos departamento duomenimis, skaičiuojant darbo užmokesčio sąnaudas buvo pasirinktas vidutinis mėnesinis bruto darbo užmokestis Klaipėdos apskrityje, kuris lygus 2,200 Lt.

Remiantis kaštų naudos analizės atlikimo gairėmis, Projekto analizės laikotarpis pasirenkamas 25 m. pagal rekomenduojamus finansinės analizės laikotarpius sektoriams (oro uostai ir uostai).

Būtinų uostui veiklų atsipirkimo vertinimas

Vertinant būtinas veiklas uoste buvo pasirinktos šios veiklos: uosto priežiūra, pasienio kontrolė, muitinės kontrolė, uosto sanitarinės apsaugos organizavimas, šiukšlių ir užteršto vandens iš laivų surinkimo organizavimas, elektros tiekimas, laivų aprūpinimas gėlu vandeniu, viešieji tualetai, dušai bei pirtys.

Prognozuojant finansinius rezultatus buvo padarytos šios prielaidos:

- vidutinė rinkliava dienai – 50 Lt, o vidutinė ilgalaikės nuomos sutarties kaina mėnesiui – 300 Lt;
- iš užsienio atvykę svečiai vidutiniškai praleis uoste 2 d., o vietiniai pramoginių laivų savininkai – 1 d.;
- pajamos iš automobilių parkavimo uosto teritorijoje nėra vertinamos, kol nėra žinomi Palangos miesto savivaldybės planai dėl automobilių parkavimo Šventojoje apmokestinimo;
- pajamos už krano paslaugas, atliekant iškėlimo iš vandens bei nuleidimo į vandenį operacijas. Buvo padaryta prielaida, kad 95 proc. jachtų savininkų, sudariusių su uostu ilgalaikės sutartis, naudosis krano paslauga. Krano vienos operacijos kaina - 300 Lt;
- eksploataciniai kaštai (elektra, šildymas, vanduo ir kitos išlaidos) – sezono metu - 2 Lt/m², ne sezono metu – 4 Lt/m²;
- darbuotojų skaičius sezonu metu – 7, ne sezono metu - 2;
- žemės nuomos kaštai nėra vertinami;
- administracinio pastato bei dušų, tualetų, pirčių ir skalbyklos statyba ir įrengimas.

Pradinės investicijos ~1.880 tūkst. Lt. Rekomenduojame, kad pradinės investicijas atliktų KVJUD, o būsimas uosto operatorius vykdytų priežiūrą bei atliktų palaikomąsias investicijas. Tai leistų išvengti rizikos, kad pastačius naują uostą ir nepavykus pritraukti privataus investuotojo uosto operatoriaus funkcijai vykdyti, nebūtų pastatyti būtini pastatai uosto funkcionavimui užtikrinti.

- stacionaraus krano įsigijimas ~ 300 tūkst. Lt investicija. Buvo vertinta alternatyva, kol uostas nėra visiškai užimtas, nuomotis kraną 1 mėn. pavasarį ir 1 mėn. rudenį, tačiau įvertinus, kad krano nuomos kaina dienai yra ~8-10 tūkst. Lt, labiau apsimoka kraną įsigyti iškart. Pradinės investicijas į stacionarų kraną atliks KVJUD, o palaikomąsias - uosto operatorius (kasmet po 5 proc. nuo krano įsigijimo kainos bei Projekto dvidešimtais metais reikės atlikti krano rekonstrukciją ~ 25 proc. nuo pradinių investicijų). Stacionaraus krano tarnavimo laikas - iki 30-40 m.;

- vandens ir elektros stotelių su korteline sistema įrengimas. Vienos stotelės įrengimo kaina ~10.000 Lt. Bus įrengta 100 stotelių. Investicijas į vandens ir elektros kolonėles atliks KVJUD. Uosto operatorius tik atliks stotelių priežiūrą bei palaikomasias investicijas;
- nuotekų surinkimo stoties įrengimas. Nuotekų surinkimas iš laivų yra galimas statant stotį ir įrengiant nuotekų surinkimo sistemą. Vertinant tai, kad daugelis būsimų laivų uoste bus maži (įgulos mažos ir generuoja nedaug užteršto vandens), galima panaudoti mobilią kranto sistemą (mašina) arba naudoti nuotekų ir šiukšlių surinkimo laivą (didžioji dauguma nuotekų Klaipėdos uoste yra surenkama nedideliu laivu “Ochraņa”, o Klaipėdos senasis pilies uostas nuotekų surinkimo sistemos taip pat neturi, todėl didesniems laivams naudojasi laivo “Ochraņa” paslaugomis, mažesniems laivams – specialiosios automašinos paslaugomis). Panašios mašinos kaina sudarytų ~ 150 tūkst. Lt. Investicijas į nuotekų surinkimo stotį atliks KVJUD, kadangi šios investicijos priskiriamos prie infrastruktūros;
- vidutiniškai viena jachta sunaudos 5 kWh elektros energijos per parą, o geriamojo vandens norma vienam žmogui yra 5 litrai dienai. Šventosios uosto operatorius parduos elektrą bei geriamąjį vandenį su 20 procentų pelno norma, kad padengtų atliktas investicijas į infrastruktūrą bei būsimas palaikomasias investicijas;
- palaikomosios investicijos ~ 30 proc. nuo pradinių investicijų penkioliktaisiais Projekto metais;
- pontonų priežiūra – 10 proc. nuo pontonų įrengimo kainos kas 5 metus (pirmus 5 metus galios garantija įrengtiems pontonams, tai priežiūros kaštai atsiras tik dešimtaisiais metais. Pradinės investicijas į pontonus atliks KVJUD.

Atlikus būtinų uostui veiklų finansinę analizę, **galima padaryti išvadą, kad būtinų uostui veiklų teikimas atsipirktų per 4 metus. Paskaičiuota būtinų uostui veiklų grynoji dabartinė vertė yra ~1.670 tūkst. Lt bei vidinė gražos norma ~72 proc. Greitą būtinų uostui veiklų atsipirkimą lemia tai, kad pagrindines investicijas į infrastruktūrą atliks KVJUD, o būsimos investicijos į suprastruktūrą yra santykinai nedidelės (lyginant su prognozuojamomis pajamomis bei pradinėmis investicijomis). Rekomenduojama, atsirinkus uosto būsimą operatorių derėtis dėl pradinių investicijų atlikimo privataus investuotojo lėšomis arba dalinti pajamomis privačiam investuotojui pasiekus pageidaujamus investicinius gražos rodiklius.**

Egzistuoja galimybė uostui gauti papildomas pajamas iš automobilių parkavimo uosto teritorijoje (1 val. ~ 1-2 Lt), tačiau tam būtinas Palangos miesto savivaldybės palaikymas apmokestinant parkavimą aplinkinėse teritorijose.

14 lentelė. Būtinų uosto veiklų atsipirkimo vertinimas

Pagrindinės uosto veiklos	2016	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Pajamos iš ilgalaikių sut., Lt		54.000	110.160	168.545	229.221	292.257	357.722	425.689	496.232	569.426	645.350
Pajamos iš svečių, Lt		75.000	84.150	94.416	104.972	112.425	120.407	128.956	137.605	146.843	156.709
Kitos pajamos, Lt		121.800	161.558	202.254	243.944	280.727	317.840	355.300	393.106	431.291	469.874
Viso pajamos, Lt		250.800	355.868	465.215	578.137	685.408	795.970	909.946	1.026.943	1.147.560	1.271.933
Laivų stovėjimo kaina mėn., Lt	300	300	306	312	318	325	331	338	345	351	359
Laivų stovėjimo kaina d., Lt	50	50	51	52	53	54	55	56	57	59	60
Indeksacija, 2%	2%										
Veiklos ir eksploataciniai kaštai, Lt		357.529	381.293	403.754	427.088	446.408	466.049	486.025	506.340	527.018	548.076
Darbo užmokesčio kaštai, Lt		165.154	168.457	171.826	175.262	178.768	182.343	185.990	189.710	193.504	197.374
Eksploataciniai kaštai, Lt		106.200	108.324	108.324	108.324	108.324	108.324	108.324	108.324	108.324	108.324
Kiti kaštai (elektra, vanduo jachtoms), Lt		86.175	104.513	123.604	143.501	159.317	175.382	191.711	208.306	225.190	242.378
Iš viso investicijos ir reinvesticijos (CAPEX), Lt	0	0	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	868.296
Veiklos pelnas		-106.729	-25.425	61.462	151.049	239.000	329.920	423.920	520.603	620.542	723.857
P pinigų srautas	0	-106.729	-40.425	46.462	136.049	224.000	314.920	408.920	505.603	605.542	-144.439
Akumuliuoti pinigų srautai	0	-106.729	-147.154	-100.692	35.357	259.357	574.277	983.197	1.488.801	2.094.343	1.949.904
NPV	1.670.218										
IRR	72,39%										

Pagrindinės uosto veiklos	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Pajamos iš ilgalaikių sut., Lt	724.083	805.707	890.306	977.967	997.526	1.017.476	1.037.826	1.058.583	1.079.754	1.101.349	1.123.376
Pajamos iš svečių, Lt	167.248	178.505	190.530	203.376	217.100	228.085	239.626	251.751	264.490	277.873	291.933

ŠVENTOSIOS VALSTYBINIO JŪRŲ UOSTO INFRASTRUKTŪROS IR SUPRASTRUKTŪROS
KOMPLEKSO IŠVYSTYMO BEI VEIKLOS KONCEPCIJA

Kitos pajamos, Lt	508.875	548.314	588.212	628.593	638.706	645.187	651.863	658.739	665.822	673.118	680.633
Iš viso pajamos, Lt	1.400.205	1.532.525	1.669.048	1.809.935	1.853.332	1.890.749	1.929.315	1.969.073	2.010.066	2.052.340	2.095.943
Laivų stovėjimo kaina mėn., Lt	366	373	380	388	396	404	412	420	428	437	446
Laivų stovėjimo kaina d., Lt	61	62	63	65	66	67	69	70	71	73	74
Indeksacija, 2%											
Veiklos ir eksploataciniai kaštai, Lt	569.530	591.398	613.699	636.451	648.874	658.375	668.118	678.109	688.354	698.860	709.634
Darbo užmokesčio kaštai, Lt	201.321	205.348	209.455	213.644	217.917	222.275	226.721	231.255	235.880	240.598	245.410
Eksploataciniai kaštai, Lt	108.324	108.324	108.324	108.324	108.324	108.324	108.324	108.324	108.324	108.324	108.324
Kiti kaštai (elektra, vanduo jachtoms), Lt	259.885	277.726	295.920	314.483	322.633	327.776	333.074	338.530	344.150	349.938	355.900
Iš viso investicijos ir reinvesticijos (CAPEX), Lt	15.000	15.000	15.000	15.000	2.523.654	15.000	15.000	15.000	15.000	1.115.163	15.000
Veiklos pelnas	830.675	941.127	1.055.349	1.173.485	1.204.458	1.232.373	1.261.197	1.290.964	1.321.712	1.353.480	1.386.309
Pinigų srautas	815.675	926.127	1.040.349	1.158.485	-1.319.196	1.217.373	1.246.197	1.275.964	1.306.712	238.317	1.371.309
Akumuliuoti pinigų srautai	2.765.579	3.691.706	4.732.055	5.890.540	4.571.344	5.788.717	7.034.914	8.310.878	9.617.590	9.855.907	11.227.216

ŠVENTOSIOS VALSTYBINIO JŪRŲ UOSTO INFRASTRUKTŪROS IR SUPRASTRUKTŪROS
KOMPLEKSO IŠVYSTYMO BEI VEIKLOS KONCEPCIJA

Pagrindinės uosto veiklos	22	23	24	25	Viso
	2038	2039	2040	2041	
Pajamos iš ilgalaikių sut., Lt	1.145.844	1.168.761	1.192.136	1.215.979	18.885.274
Pajamos iš svečių, Lt	306.705	322.224	338.529	355.659	4.995.118
Kitos pajamos, Lt	688.375	696.350	704.565	713.027	12.668.071
Iš viso pajamos, LTL	2.140.924	2.187.335	2.235.229	2.284.664	36.548.462
Laivų stovėjimo kaina mėn., Lt	455	464	473	483	
Laivų stovėjimo kaina d., Lt	76	77	79	80	
Indeksacija, 2%					0
Veiklos ir eksploataciniai kaštai	720.683	732.015	743.636	755.555	14.662.871
Darbo užmokesčio kaštai, Lt	250.318	255.324	260.431	265.639	5.289.922
Eksploataciniai kaštai, Lt	108.324	108.324	108.324	108.324	2.705.976
Kiti kaštai (elektra, vanduo jachtoms), Lt	362.041	368.367	374.882	381.592	6.666.973
Iš viso investicijos ir reinvesticijos (CAPEX), Lt	15.000	15.000	15.000	1.163.424	5.970.537
Veiklos pelnas	1.420.241	1.455.320	1.491.593	1.529.109	21.885.592
Pinigų srautas	1.405.241	1.440.320	1.476.593	365.684	15.915.054
Akumuliuoti pinigų srautai	12.632.457	14.072.777	15.549.370	15.915.054	

Pramoginių laivų saugojimo ne sezono metu atsipirkimo vertinimas

Vertinant pramoginių laivų saugojimą ne sezono metu buvo padarytos tokios prielaidos:

- 65 proc. nuo visų ilgalaikių nuomos sutarčių paliks jachtas ir katerius saugoti ne sezono metu Šventosios uoste;
- kaina saugojimo žiemos metu atviroje aikštelėje - 300 Lt per mėn., uždareme angare - 600 Lt per mėn. Kainos pramoginių laivų saugojimo žiemos metu yra nustatytos remiantis Klaipėdos Pilies uosto kainomis;
- eksploataciniai kaštai (elektra ir kitos išlaidos) - 1 Lt/m²;
- darbuotojų skaičius - 1;
- žemės nuomos kaštai nėra vertinami;
- palaikomosios investicijos ~ 25 proc. nuo pradinių investicijų penkioliktaisiais Projekto metais.

Atlikus finansinę analizę, galima padaryti išvadą, kad laivų saugojimo ne sezono metu veiklos teikimas atsipirktų per 10 metų. Paskaičiuota laivų saugojimo veiklos grynoji dabartinė vertė yra neigiama, t.y. -354 tūkst. Lt bei vidinė gražos norma ~13,2 proc. Greitą šios veiklos atsipirkimą lemia palyginti nedidelės investicijos į suprastruktūrą dėl KVJUD investicijų į atviras laivų saugojimo aikšteles. Veiklos pelningumo rodikliai dar išlieka patrauklūs privačiam kapitalui.

ŠVENTOSIOS VALSTYBINIO JŪRŲ UOSTO INFRASTRUKTŪROS IR SUPRASTRUKTŪROS
KOMPLEKSO IŠVYSTYMO BEI VEIKLOS KONCEPCIJA

Laivų saugojimo žiemos metu veikla	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Pajamos, Lt	564.784	628.451	694.438	762.814	778.070	793.632	809.504	825.694	842.208	859.052	876.233
Klientų skaičius, vnt.	215	234	254	273	273	273	273	273	273	273	273
Saugojimo kaina, Lt mėn. uždaramė angare	731	746	761	776	792	808	824	840	857	874	892
Saugojimo kaina, Lt mėn. atviroje aikštelėje	366	373	380	388	396	404	412	420	428	437	446
Veiklos ir eksploataciniai kaštai, Lt	36.997	37.737	38.492	39.261	40.047	40.848	41.665	42.498	43.348	44.215	45.099
Darbo užmokestis, Lt	22.369	22.816	23.273	23.738	24.213	24.697	25.191	25.695	26.209	26.733	27.268
Eksploataciniai kaštai, Lt	14.628	14.920	15.219	15.523	15.834	16.150	16.473	16.803	17.139	17.482	17.831
Iš viso investicijos ir reinvesticijos (CAPEX), Lt	0	0	0	0	740.228	0	0	0	0	0	0
Veiklos pelnas, Lt	527.788	590.714	655.947	723.552	738.024	752.784	767.840	783.196	798.860	814.838	831.134
Veiklos pelno marža, %	93%	94%	94%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%
Veiklos pinigų srautai, Lt	527.788	590.714	655.947	723.552	-2.204	752.784	767.840	783.196	798.860	814.838	831.134
Akumuliuoti pinigų srautai, Lt	607.369	1.198.083	1.854.030	2.577.583	2.575.378	3.328.162	4.096.002	4.879.199	5.678.059	6.492.897	7.324.031

ŠVENTOSIOS VALSTYBINIO JŪRŲ UOSTO INFRASTRUKTŪROS IR SUPRASTRUKTŪROS
KOMPLEKSO IŠVYSTYMO BEI VEIKLOS KONCEPCIJA

Laivų saugojimo žiemos metu veikla	22	23	24	25	Viso
	2038	2039	2040	2041	
Pajamos, Lt	893.758	911.633	929.866	948.463	14.730.513
Klientų skaičius, vnt.	273	273	273	273	
Saugojimo kaina, Lt mėn. uždareme angare	909	928	946	965	
Saugojimo kaina, Lt mėn. atviroje aikštelėje	455	464	473	483	
Veiklos ir eksploataciniai kaštai, Lt	46.001	46.921	47.860	48.817	972.133
Darbo užmokestis, Lt	27.813	28.369	28.937	29.515	587.769
Eksploataciniai kaštai, Lt	18.188	18.552	18.923	19.301	384.364
Iš viso investicijos ir reinvesticijos (CAPEX), Lt	0	0	0	0	2.940.228
Veiklos pelnas, Lt	847.757	864.712	882.006	899.647	13.758.381
Veiklos pelno marža, %	95%	95%	95%	95%	
Veiklos pinigų srautai, Lt	847.757	864.712	882.006	899.647	10.818.153
Akumuliuoti pinigų srautai, Lt	8.171.788	9.036.500	9.918.507	10.818.153	

Kuro tiekimo veiklos atsipirkimo vertinimas

Kuro tiekimas bus vykdomas pastačius degalinę Šventosios uosto teritorijoje. Vertinant kuro tiekimo veiklą buvo padarytos tokios prielaidos:

- bendrojo pelno marža 1 litro degalų mažmeninėje prekyboje ~ 0,3 Lt (didmeninės ir mažmeninės kainų skirtumas);
- vietiniai laivai, sudarę ilgalaikes sutartis su Šventosios uostu, įsipils kuro 2 kartus per mėn., atvykę svečiai (vietiniai ir užsienio pramoginių laivų savininkai) – 1 kartą per kelionę. Vidutinė vieno mažo laivo kuro bako talpa ~ 70 litrų. Jachtoms vidutiniškai kuro užtenka 10-15 dienų;
- eksploataciniai kaštai (elektra, vanduo, šildymas ir kitos išlaidos)- 2 Lt/m²;
- darbuotojų skaičius - 3;
- žemės nuomos kaštai nėra vertinami;
- sezonas – 6 mėn.;
- palaikomosios investicijos ~ 30 proc. nuo pradinių investicijų penkioliktaisiais Projekto metais.

Atlikus finansinę analizę, galima padaryti išvadą, kad kuro tiekimo laivams veikla neatsiperka per 25 m. Kuro tiekimo veiklos grynoji dabartinė vertė yra neigiama, t.y. -314 tūkst. Lt bei vidinė gražos norma ~4,3 proc. Atsižvelgiant į investuotojo pageidaujamą gražą, degalų tiekimo veikla nėra patraukli privačiam kapitalui. Nebent kuro tiekimo veikla būtų vykdoma šalia kitų pelningų veiklų uoste, o bendras rezultatas generuotų priimtina investicijų gražą. Jeigu KVJUD atliktų investicijas į degalinės pastatą (investicijos ~ 171 tūkst. Lt), kuro tiekimo veikla uoste taptų pelningesnė, tačiau vis dar nepatraukli privačiam investuotojui (GDV ~ -158 tūkst. Lt, VGN ~ 8 proc.)

16 lentelė. Kuro tiekimo veiklos atsipirkimo vertinimas.

Kuro tiekimo veikla		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Pylimų sk. per metus		1.260	1.710	2.169	2.620	3.039	3.461	3.886	4.305	4.727	5.152	5.580
Įpilta kuro, litrais		88.200	119.700	151.830	183.383	212.712	242.247	272.000	301.362	330.914	360.664	390.622
Bendras pelnas, Lt		26.460	35.910	45.549	55.015	63.813	72.674	81.600	90.409	99.274	108.199	117.187
Bendrojo pelno marža, Lt/ litrai	0,3											
Vidutinis laivo bakas, litrais	70											
Veiklos ir eksploataciniai kaštai, Lt		56.491	57.621	58.744	59.890	61.058	62.250	63.465	64.705	65.970	67.260	68.576
Darbo užmokestis, Lt		55.051	56.152	57.275	58.421	59.589	60.781	61.997	63.237	64.501	65.791	67.107
Eksploataciniai kaštai, Lt		1440	1.469	1.469	1.469	1.469	1.469	1.469	1.469	1.469	1.469	1.469
Iš viso investicijos ir reinvesticijos (CAPEX), Lt	421.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Veiklos pelnas, Lt		-30.031	-21.711	-13.195	-4.875	2.755	10.424	18.134	25.703	33.304	40.939	48.611
Pinigų srautai, Lt	-421.000	-30.031	-21.711	-13.195	-4.875	2.755	10.424	18.134	25.703	33.304	40.939	48.611
Akumuliuoti pinigų srautai, Lt	-421.000	-451.031	-472.742	-485.937	-490.812	-488.057	-477.632	-459.498	-433.795	-400.491	-359.552	-310.941
NPV	-313.806											
IRR	4,27%											

Kuro tiekimo veikla	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038
Pylimų sk. per metus	6.011	6.446	6.883	6.965	7.023	7.082	7.143	7.206	7.271	7.338	7.407
Įpilta kuro, litrais	420.798	451.202	481.844	487.537	491.579	495.742	500.031	504.448	508.997	513.683	518.509
Bendras pelnas, Lt	126.239	135.361	144.553	146.261	147.474	148.723	150.009	151.334	152.699	154.105	155.553
Bendrojo pelno marža, Lt/ litrai											
Vidutinis laivo bakas, litrais											
Veiklos ir eksploataciniai kaštai, Lt	69.918	71.287	72.683	74.108	75.561	77.042	78.554	80.096	81.668	83.272	84.908
Darbo užmokestis, Lt	68.449	69.818	71.215	72.639	74.092	75.574	77.085	78.627	80.199	81.803	83.439
Eksploataciniai kaštai, Lt	1.469	1.469	1.469	1.469	1.469	1.469	1.469	1.469	1.469	1.469	1.469
Iš viso investicijos ir reinvesticijos (CAPEX), Lt	0	0	0	169.983	0	0	0	0	0	0	0
Veiklos pelnas, Lt	56.321	64.073	71.870	72.153	71.913	71.680	71.455	71.239	71.031	70.833	70.645
Pinigų srautai, Lt	56.321	64.073	71.870	-97.830	71.913	71.680	71.455	71.239	71.031	70.833	70.645
Akumuliuoti pinigų srautai, Lt	-254.620	-190.546	-118.676	-216.506	-144.593	-72.912	-1.457	69.782	140.813	211.646	282.290

ŠVENTOSIOS VALSTYBINIO JŪRŲ UOSTO INFRASTRUKTŪROS IR SUPRASTRUKTŪROS
KOMPLEKSO IŠVYSTYMO BEI VEIKLOS KONCEPCIJA

Kuro tiekimo veikla	23	24	25	Viso
	2039	2040	2041	
Pylimų sk. per metus	7.478	7.551	7.627	
Įpilta kuro, litrais	523.481	528.601	533.875	
Bendras pelnas, Lt	157.044	158.580	160.163	2.884.188
Bendrojo pelno marža, Lt/ litrai				
Vidutinis laivo bakas, litrais				
Veiklos ir eksploataciniai kaštai, Lt	86.577	88.279	90.015	1.799.998
Darbo užmokestis, Lt	85.108	86.810	88.546	1.763.307
Eksploataciniai kaštai, Lt	1.469	1.469	1.469	36.691
Iš viso investicijos ir reinvesticijos (CAPEX), Lt	0	0	0	590.983
Veiklos pelnas, Lt	70.467	70.301	70.147	1.084.189
Pinigų srautai, Lt	70.467	70.301	70.147	914.206
Akumuliuoti pinigų srautai, Lt	352.758	423.059	493.206	

Laivų techninio aptarnavimo ir remonto veiklos atsipirkimo vertinimas

Vertinant laivų remonto veiklą buvo padarytos tokios prielaidos:

- klientų skaičius remontui – 10 proc. vietinių laivų turinčių ilgalaikes sutartis su Šventosios uostu, bei ~ 2 proc. nuo atvykusių svečių (vietiniai ir užsienio pramoginių laivų savininkai). Panašios proporcijos remontui yra Klaipėdos Pilies uoste;
- vidutinės remonto pajamos iš vieno kliento ~ 6.000 Lt, vidutinės išlaidos medžiagoms ~ 3.000 Lt. Bendras pelnas vieno laivo remontui ~ 3.000 Lt;
- eksploataciniai kaštai (elektra, vanduo ir kitos išlaidos) - 2 Lt/m²;
- darbuotojų skaičius - 10;
- žemės nuomos kaštai nėra vertinami;
- sezonas – 6 mėn.;
- investicijos į remonto pastatą nebus atliekamos, kadangi remonto veikla bus vykdoma patalpose, kur žiemos metu bus saugomos jachtos. Investicijos į įrangą ~0,7 mln. Lt,
- palaikomosios investicijos ~ 30 proc. nuo pradinių investicijų į įrangą penkioliktaisiais Projekto metais.

Atlikus finansinę analizę, galima padaryti išvadą, kad laivų techninio aptarnavimo ir remonto veikla atsiperka tik per 19 m., tačiau investicinė grąža privačiam kapitalui yra nepatraukli. Paskaičiuota laivų techninio aptarnavimo ir remonto veiklos grynoji dabartinė vertė yra neigiama, -634 tūkst. Lt bei vidinė grąžos norma 5,1 proc. Atsižvelgiant į investuotojo pageidaujamą grąžą, laivų techninio aptarnavimo ir remonto veikla nėra patraukli privačiam kapitalui. Rekomenduojame laivų techninio aptarnavimo ir remonto veiklą priskirti prie nebūtinų veiklų uoste ir spręsti apie šios veiklos vykdymo tikslingumą Šventosios uoste. Galbūt būtų galimybė sudaryti sutartis su privačiomis įmonėmis Klaipėdoje dėl remonto veiklos teikimo. Taip pat reiktų paminėti, kad laivų remonto veikla galėtų būti vykdoma privataus investuotojo uoste kartu su kitomis pelningomis veiklomis, jeigu bendras rezultatas teiktų priimtina investicinę grąžą.

ŠVENTOSIOS VALSTYBINIO JŪRŲ UOSTO INFRASTRUKTŪROS IR SUPRASTRUKTŪROS
KOMPLEKSO IŠVYSTYMO BEI VEIKLOS KONCEPCIJA

Laivų techninio aptarnavimo ir remonto veikla	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038
Pajamos iš laivų remonto, Lt	596.889	647.117	699.858	755.244	789.663	819.446	850.531	882.982	916.864	952.244	989.193	1.027.788
Klientų skaičius, vnt.	82	87	92	97	100	101	103	105	107	109	111	113
Pajamos iš vieno kliento, Lt	7.314	7.460	7.609	7.762	7.917	8.075	8.237	8.401	8.569	8.741	8.916	9.094
Savikaina medžiagų vienam klientui	3.657	3.730	3.805	3.881	3.958	4.038	4.118	4.201	4.285	4.370	4.458	4.547
Bendras pelnas iš vieno kliento	3.657	3.730	3.805	3.881	3.958	4.038	4.118	4.201	4.285	4.370	4.458	4.547
Bendras pelnas	298.445	323.558	349.929	377.622	394.832	409.723	425.266	441.491	458.432	476.122	494.597	513.894
Veiklos ir eksploataciniai kaštai, Lt	226.616	231.148	235.771	240.487	245.296	250.202	255.206	260.311	265.517	270.827	276.244	281.769
Darbo užmokestis	223.690	228.164	232.728	237.382	242.130	246.972	251.912	256.950	262.089	267.331	272.677	278.131
Darbuotojų skaičius (sezono metu)												
Eksploataciniai kaštai	2.926	2.984	3.044	3.105	3.167	3.230	3.295	3.361	3.428	3.496	3.566	3.638
Iš viso investicijos ir reinvesticijos (CAPEX), Lt	0	0	0	0	282.632	0	0	0	0	0	0	0
Veiklos pelnas, Lt	71.829	92.410	114.158	137.135	149.535	159.520	170.059	181.181	192.915	205.295	218.353	232.126
Veiklos pinigų srautai, Lt	71.829	92.410	114.158	137.135	-133.097	159.520	170.059	181.181	192.915	205.295	218.353	232.126
Akumuliuoti pinigų srautai, Lt	-859.656	-767.246	-653.089	-515.953	-649.050	-489.530	-319.471	-138.290	54.625	259.920	478.273	710.398

ŠVENTOSIOS VALSTYBINIO JŪRŲ UOSTO INFRASTRUKTŪROS IR SUPRASTRUKTŪROS
KOMPLEKSO IŠVYSTYMO BEI VEIKLOS KONCEPCIJA

Laivų techninio aptarnavimo ir remonto veikla	23	24	25	Viso
	2039	2040	2041	
Pajamos iš laivų remonto, Lt	1.068.107	1.110.231	1.154.249	16.868.634
Klientų skaičius, vnt.	115	117	120	
Pajamos iš vieno kliento, Lt	9.276	9.461	9.651	192.182
Savikaina medžiagų vienam klientui	4.638	4.731	4.825	96.091
Bendras pelnas iš vieno kliento	4.638	4.731	4.825	96.091
Bendras pelnas	534.053	555.116	577.125	8.434.317
Veiklos ir eksploataciniai kaštai, Lt	287.404	293.152	299.015	
Darbo užmokestis	283.694	289.367	295.155	5.877.691
Darbuotojų skaičius (sezono metu)				
Eksploataciniai kaštai	3.710	3.785	3.860	76.873
Iš viso investicijos ir reinvesticijos (CAPEX), Lt	0	0	0	982.632
Veiklos pelnas, Lt	246.649	261.964	278.110	2.479.753
Veiklos pinigų srautai, Lt	246.649	261.964	278.110	2.197.121
Akumuliuoti pinigų srautai, Lt	957.048	1.219.011	1.497.121	

Apgyvandinimo bei maitinimo veiklos atsipirkimo vertinimas

Vertinant apgyvandinimo ir maitinimo veiklą buvo padarytos tokios prielaidos:

- klientų skaičius - ~30 proc. pramoginių laivų savininkų iš užsienio liks nakvoti vienai nakčiai, vienoje jachtoje atplaukia vidutiniškai 4 žmonės ir nuomosis 2 dviviečius kambarius. ~30 proc. vietinių jachtų savininkų liks nakvoti viešbutyje 1 nakčiai ir nuomosis vieną kambarį. Kambario kaina 200 Lt nakčiai;
- pastačius uostą išaugs turistų skaičius į Šventąją iki 25 proc. nuo bendro turistų skaičiaus į Palangos miesto savivaldybę (šiuo metu ~ 15 proc.). ~5 proc. nuo būsimų turistų į Šventosios uostą naudosis viešbučio ir restorano paslaugomis uoste;
- restorano pajamos iš vieno kliento - 50 Lt, bendras pelnas - 40 proc.;
- eksploataciniai kaštai (elektra, vanduo, šildymas ir kitos išlaidos) - 2 Lt/m² sezono ir ne sezono metu;
- darbuotojų skaičius - 20;
- žemės nuomos kaštai nėra vertinami;
- sezonas – 6 mėn.;
- palaikomosios investicijos ~ 30 proc. nuo pradinių investicijų penkioliktaisiais Projekto metais.

Atlikus finansinę analizę, galima padaryti išvadą, kad restorano ir viešbučio veikla neatsiperka per 25 m. terminą, tad nėra patraukli investicija privačiam kapitalui, jei nuomos terminas 25 m. Paskaičiuota veiklos grynoji dabartinė vertė yra neigiama, t.y. -3.966 tūkst. Lt, o vidinė grąžos norma 4,97 proc. Atsižvelgiant į investuotojo pageidaujamą grąžą, viešbučio ir restorano veikla nėra patraukli privačiam kapitalui. Viešbučio ir restorano veikla nėra būtina, todėl galima šią veiklą uoste pradėti vykdyti vėliau - kai atsiras didesnė šių paslaugų paklausa. Pradžioje galbūt reikėtų vykdyti tik restorano veiklą, o viešbučio paslaugas galėtų teikti Šventojoje įsikūrusios apgyvandinimo įstaigos. Pati restorano ir viešbučio veikla yra reikalinga uostui, kadangi didintų jo patrauklumą.

ŠVENTOSIOS VALSTYBINIO JŪRŲ UOSTO INFRASTRUKTŪROS IR SUPRASTRUKTŪROS
KOMPLEKSO IŠVYSTYMO BEI VEIKLOS KONCEPCIJA

Viešbučio ir restorano veikla	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
Pajamos viešbučio, Lt	820.652	880.446	943.213	1.009.100	1.053.950	1.100.295	1.144.908	1.190.859	1.238.189	1.286.939	1.337.151
Pajamos restorano, Lt	410.326	440.223	471.606	504.550	526.975	550.147	572.454	595.430	619.095	643.469	668.576
Iš viso pajamos, Lt	1.230.978	1.320.670	1.414.819	1.513.650	1.580.926	1.650.442	1.717.362	1.786.289	1.857.284	1.930.408	2.005.727
Viešbučio klientų skaičius (jachtų savininkai)	787	823	861	901	943	987	1.017	1.047	1.079	1.111	1.144
Viešbučio klientų skaičius (būsimi turistai į Šventąją)	3.316	3.579	3.855	4.144	4.326	4.514	4.708	4.907	5.112	5.324	5.541
Restorano bendrasis pelnas (40%), Lt	164.130	176.089	188.643	201.820	210.790	220.059	228.982	238.172	247.638	257.388	267.430
Veiklos ir eksploataciniai kaštai, Lt											
Darbo užmokestis, Lt	438.609	447.381	456.329	465.455	474.764	484.259	493.945	503.824	513.900	524.178	534.662
Eksploataciniai kaštai, Lt	43.023	43.884	44.761	45.657	46.570	47.501	48.451	49.420	50.409	51.417	52.445
Iš viso investicijos ir reinvesticijos (CAPEX), Lt						1.822.500					
Veiklos pelnas	503.151	565.271	630.766	699.808	743.406	788.593	831.494	875.787	921.518	968.732	1.017.475
Veiklos pinigų srautai	503.151	565.271	630.766	699.808	743.406	-1.033.907	831.494	875.787	921.518	968.732	1.017.475
Akumuliuoti pinigų srautai	-4.099.603	-3.534.332	-2.903.566	-2.203.758	-1.460.352	-2.494.258	-1.662.765	-786.978	134.541	1.103.272	2.120.747

ŠVENTOSIOS VALSTYBINIO JŪRŲ UOSTO INFRASTRUKTŪROS IR SUPRASTRUKTŪROS
KOMPLEKSO IŠVYSTYMO BEI VEIKLOS KONCEPCIJA

Viešbučio ir restorano veikla	21	22	23	24	25	Viso
	2037	2038	2039	2040	2041	
Pajamos viešbučio, Lt	1.388.870	1.442.140	1.497.008	1.553.523	1.611.732	24.001.845
Pajamos restorano, Lt	694.435	721.070	748.504	776.761	805.866	12.000.922
Iš viso pajamos, Lt	2.083.305	2.163.210	2.245.512	2.330.284	2.417.599	36.002.767
Viešbučio klientų skaičius (jachtų savininkai)	1.179	1.214	1.251	1.288	1.327	
Viešbučio klientų skaičius (būsimi turistai į Šventąją)	5.766	5.997	6.234	6.480	6.732	
Restorano bendrasis pelnas (40%), Lt	277.774	288.428	299.402	310.705	322.346	4.800.369
Veiklos ir eksploataciniai kaštai, Lt						
Darbo užmokestis, Lt	545.355	556.262	567.387	578.735	590.310	11.755.382
Darbuotojų skaičius (sezono metu)						0
Eksploataciniai kaštai, Lt	53.494	54.564	55.655	56.768	57.904	1.153.091
Iš viso investicijos ir reinvesticijos (CAPEX), Lt						7.897.500
Veiklos pelnas	1.067.795	1.119.742	1.173.368	1.228.724	1.285.866	15.893.741
Veiklos pinigų srautai	1.067.795	1.119.742	1.173.368	1.228.724	1.285.866	14.071.241
Akumuliuoti pinigų srautai	3.188.542	4.308.284	5.481.652	6.710.375	7.996.241	

Bendras visų veiklų uoste atsipirkimo vertinimas

Susumavus visų veiklų 25 metų pinigų srautus buvo paskaičiuotas bendras veiklų atsipirkimas, jei operatorius vykdytų visas veiklas Šventosios uoste vienas. **Diskontavus prognozuojamus veiklos pinigų srautus grynoji dabartinė vertė yra neigiama (-4.137 tūkst. Lt), o vidinė gražos norma yra tik ~10 proc.**

Atsižvelgiant į investuotojo pageidaujamą grąžą, **operatoriaus veikla uoste vykdančias visas numatytas veiklas yra nepatraukli privačiam kapitalui.** Pagrindinė problema – per žemas privačiam kapitalui apgyvendinimo ir maitinimo veiklų bei laivų techninio aptarnavimo ir remonto veiklos pelningumas - 25 metai. Viešbučio ir restorano veikla nėra būtina ir galima šią veiklą uoste pradėti vykdyti vėliau, t.y. kai atsiras didesnė šių paslaugų paklausa. Pradžioje galbūt reikėtų vykdyti tik restorano veiklą, o viešbučio paslaugas galėtų teikti Šventojoje įsikūrusios apgyvendinimo įstaigos. Atsiradus pakankamai apgyvendinimo paslaugų paklausai būtų galima statyti nedidelį viešbutį ir, jei būtų poreikis, papildomą maitinimo įstaigą uoste. Restorano ir viešbučio veiklos yra reikalingos uostui, kadangi tai didintų jo patrauklumą. Taip pat reiktų paminėti, kad jeigu restorano veikla būtų vykdoma uoste ilgesnį laikotarpį, t.y. 30-35 m., tai būtų patraukliau privačiam investuotojui dėl aukštesnių pelningumo rodiklių.

Bendras visų veiklų uoste atsipirkimo vertinimas (be viešbučio veiklos)

Vietoj viešbučio buvo įvertinta alternatyva statyti tik 300 m² restoraną (investicijos ~1.600 tūkst. Lt. Susumavus visų veiklų 25 metų pinigų srautus buvo paskaičiuotas bendras veiklų atsipirkimas, jei operatorius vykdytų visas veiklas Šventosios uoste vienas. **Diskontavus prognozuojamus veiklos pinigų srautus grynoji dabartinė vertė yra neigiama (- 235 tūkst. Lt), o vidinė gražos norma yra 14,5 proc.** Atsižvelgiant į investuotojo pageidaujamą grąžą, operatoriaus veikla uoste vykdančias visas numatytas veiklas be viešbučio yra patrauklesnė alternatyva nei su viešbučiu privačiam kapitalui. Pagrindinė problema yra didelės investicijos į restorano veiklą.

Atsižvelgiant į tai, kad šiuo metu esama apgyvendinimo ir maitinimo infrastruktūra Šventojoje yra skirta daugiau ekonominės klasės turistams, o pastačius Šventosios uostą pasikeistų turistų kategorija į aukštesnes pajamas uždirbančiųjų. **Rekomenduotume statyti nedidelį viešbutį, kad būsimiems uosto klientams bei turistams būtų pagerinta apgyvendinimo paslaugų kokybė ir pakelta paslaugų sektoriaus lygio kartelė Šventojoje.** Jeigu būtų nuspręsta statyti viešbutį Šventosios uoste vėliau (2020-2022 m.), t.y., kai atsiras pakankama šios paslaugos paklausa, pelningumo rodikliai būtų aukštesni ir patrauklesni privačiam kapitalui.

19 lentelė. Bendras visų uoste vykdomų veiklų atsipirkimas įskaitant viešbučio veiklą.

Bendras visų veiklų pinigų srautas bei atsipirkimas	2016	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	
Bendri veiklos pinigų srautai, Lt	-9.396.000	-330.237	-161.660	33.464	234.216	626.531	839.101	1.060.343	1.288.379	1.525.604	919.105	2.029.173
Diskontuoti pinigų srautai, Lt	-9.396.000	-287.163	-122.238	22.003	133.914	311.497	362.766	398.622	421.173	433.672	227.189	436.157
NPV, Lt	-4.137.256											
IRR	10,36%											

Bendras visų veiklų pinigų srautas bei atsipirkimas	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038
Bendri veiklos pinigų srautai, Lt	2.296.338	2.574.335	2.834.449	-2.586.234	3.033.084	3.131.563	3.233.315	3.338.458	2.346.955	3.559.424	3.675.510
Diskontuoti pinigų srautai, Lt	429.202	418.401	400.589	-317.834	324.130	291.003	261.268	234.578	143.400	189.115	169.811

Bendras visų veiklų pinigų srautas bei atsipirkimas	23	24	25
	2039	2040	2041
Bendri veiklos pinigų srautai, Lt	3.795.516	3.919.588	2.899.453
Diskontuoti pinigų srautai, Lt	152.483	136.928	88.079

20 lentelė. Bendras visų uoste vykdomų veiklų uoste atsipirkimas be viešbučio veiklos.

Bendras visų veiklų pinigų srautas bei atsipirkimas	2016	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	
Bendri veiklos pinigų srautai, Lt	-4.536.000	-236.654	-87.308	87.678	265.754	468.991	647.449	832.737	1.022.103	1.218.558	569.081	1.633.847	1.853.267	2.080.951
Diskontuoti pinigų srautai, Lt	-4.536.000	-205.786	-66.017	57.649	151.946	233.171	279.910	313.056	334.127	346.390	140.668	351.184	346.389	338.213
NPV, Lt	-235.087													
IRR	14,54%													

Bendras visų veiklų pinigų srautas bei atsipirkimas	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041
Bendri veiklos pinigų srautai, Lt	2.312.363	1.679.916	2.450.446	2.516.984	2.585.780	2.656.920	1.630.335	2.806.608	2.885.351	2.966.830	3.051.156	1.990.016
Diskontuoti pinigų srautai, Lt	326.803	-206.452	261.866	233.893	208.944	186.689	99.614	149.117	133.305	119.191	106.590	60.452

Apibendrinant finansinę analizę, galima daryti išvadą, kad kuriamos ir privačiam subjektui potencialiai sukurti perduotinos būtinosioms veikloms vykdyti suprastruktūros investiciniai kaštai yra dideli ir negeneruoja pajamų, užtikrinančių pakankamą vidutinę rinkoje laukiamą investicijų grąžą. Privačiam subjektui perduodant vykdyti visas alternatyvų analizėje identifikuotas **būtinąsias veiklas**: uosto priežiūra, pasienio kontrolė, muitinės kontrolė, uosto sanitarinės apsaugos organizavimas, šiukšlių ir užteršto vandens iš laivų surinkimo organizavimas, elektros tiekimas, laivų aprūpinimas gėlu vandeniu, viešieji tualetai, dušai bei pirtys, įskaitant atskirai analizuotas veiklas - laivų saugojimas žiemos metu; laivų techninis aptarnavimas ir remontas; laivų aprūpinimas kuru; maitinimas (restoranas); apgyvendinimas (viešbutis), diskontavus prognozuojamus veiklos pinigų srautus **Projekto grynoji dabartinė vertė yra neigiama (-4.137 tūkst. Lt)** net atėmus iš privataus vykdomos veiklos buriavimo mokyklos vystymą, kurią rekomenduojame plėtoti tuo suinteresuotai savivaldybei.

Atitinkamai didinant Projekto patrauklumą investuotojams, tikslinga susiaurinti privalomą įgyvendinti būtinųjų veiklų apimtį, t.y. neįpareigoti privataus investuotojo steigti viešbutį, kurio užimtumui konkurencinė aplinka bent artimiausiu metu nepalanki dėl aplinkui esančios pasiūlos. Iš privalomos įgyvendinti veiklos privačiam subjektui atsisakius viešbučio veiklos (ir ją nurodant kaip galimybę, o ne privalomą veiklą) ir buriavimo mokyklos (pastarąją vystant savivaldybei), Projektas generuotų aukštesnius grąžos rodiklius privačiam kapitlui. **Projekto grynoji dabartinė vertė būtų neigiama (- 235 tūkst. Lt), o vidinė grąžos norma yra 14,54 proc.**

Atsižvelgiant į tai, skelbiant privataus subjekto atrankos konkursą būtina išskirti būtinas ir galimas įgyvendinti veiklas, siekiant nesumažinti Projekto patrauklumo.

1.10.4. Žemės nuomos terminas bei nuomos mokesčio dydis

Žemiau išnagrinėtas žemės nuomos mokesčio galiojantis teisinis reglamentavimas bei būsimos teisės aktų pataisos.

Rengiant finansinę analizę buvo daroma prielaida, kad įgyvendinus projektą Šventosios uosto valdymas bus atiduotas operatoriui, kuris yra privatus juridinis asmuo ir kuris bus atrenkamas konkurso būdu. KVJUD planuoja iš operatoriaus imti žemės nuomos mokesį.

Antroje ataskaitoje bus pateiktas bendras visų veiklų atsipirkimas bei galimas žemės nuomos mokeskis skirtingoms veikloms remiantis uostų, dalyvaujančių projekto „Marriage“ veikloj bei gerosios praktikos pavyzdžiais, taip pat Šventosios uosto visų veiklų atsipirkimo rodikliais.

Remiantis LR Šventosios valstybinio jūrų uosto įstatymu bei 2007-03-30 Nr. 3-113 dėl LR susisiekimo ministro patvirtintomis LR Šventosios valstybinio jūrų uosto žemės nuomos mokesčio skaičiavimo tvarkos ir dydžio nustatymo taisyklėmis, žemės mokeskis apskaičiuojamas pagal tokią formulę:

Metinis Šventosios valstybinio jūrų uosto žemės (toliau – uosto žemė) nuomos mokestis apskaičiuojamas pagal formulę:

$$M = S \times I \times k_k \times k_G, \text{ kur:}$$

M – metinis uosto žemės nuomos mokestis (Lt);

S – nuomojamas uosto žemės sklypas;

I – uosto žemės nuomos bazinis mokesčio dydis litais už kv. metrą.

Išnuomojant uosto žemę, žemės nuomos mokesčio dydis apskaičiuojamas taip:

$$I = 0,15 \times Keu \times Ksg \times 1,6 \times t, \text{ kur:}$$

Keu – bazinės žemės sklypo vertės suvestinis pataisos koeficientas sklypo padėčiai įvertinti kompleksiniu urbanistiniu ekologiniu požiūriu apskaičiuojamas pagal formulę:

$$Keu = Kf + Kp + Kr + Ke + Kg + Kn + Kk - 4, \text{ kur:}$$

Kf – teritorijos funkcinio patogumo koeficientas – 3,6;

Kp – teritorijos patrauklumo koeficientas – 2,3;

Kr – teritorijos prestižo koeficientas – 2;

Ke – teritorijos urbanistinės taršos koeficientas – 1,25;

Kg – koeficientas galimiems grėsmės veiksniams įvertinti – 1,25;

Kn – teritorijos nacionalinio vertinimo koeficientas kitoms teritorijoms – 1;

Kk – teritorijos patrauklumo ūkiniu komerciniu požiūriu koeficientas – 6.

Ksg – bazinės žemės sklypo vertės pataisos koeficientas teritorijos gamybiniam potencialui įvertinti Palangoje – 20.

1,6 – žemės pabrangimo indeksas.

t – metams nustatomas 4 procentų žemės nuomos mokesčio tarifas.

K_k – krantinių ilgio koeficientas taikomas pagal nuomininko uosto žemės sklype esančių krantinių darbinių (švartavimo) ilgių sumą, kuri priskiriama vienai iš 17 kategorijų:

K_g – grimzlės prie krantinės koeficientas nustatomas pagal krantinės, esančios prie nuomojamo uosto žemės sklypo, grimzlę, nustatytą uosto kapitono įsakymu. Žemės sklypo kategorijos pagal grimzlę prie krantinių, esančių nuomojamame uosto žemės sklype, skirstomos į 10 kategorijų:

Jei prie sklypo yra krantinės, atitinkančios skirtingas kategorijas pagal grimzlę, apskaičiuojant žemės nuomos mokesčio dydį skaičiuojama vidutinė grimzlė prie krantinių, kuri apskaičiuojama pagal formulę:

$$k_{Gvid.} = \frac{(1g * 1i) + (2g * 2i) + (3g * 3i) + (4g * 4i) + (5g * 5i) + (6g * 6i) + (7g * 7i)}{(1i + 2i + 3i + 4i + 5i + 6i + 7i)}, \text{ kur:}$$

k_{Gvid.} – vidutinė grimzlė prie krantinių,

1g, 2g... 7g – grimzlės prie krantinių,

1i, 2i... 7i – krantinių darbiniai (švartavimo) ilgiai.

Jei prie sklypo yra krantinės, atitinkančios skirtingas kategorijas pagal grimzlę, krantinių rekonstrukcijos metu, nuomininko prašymu, skaičiuojama $k_{Gvid.}$ – (vidutinė krantinių grimzlė)

$$k_{Gvid.} = \frac{\text{eksploatuojamų krantinių leistinos grimzlės ir darbinio (švartavimo) ilgio sandaugų suma}}{\text{visų (tarp jų ir neeksploatuojamų) krantinių darbinių (švartavimo) ilgių suma}}$$

Remiantis galiojančia Šventosios valstybinio jūrų uosto žemės nuomos pavyzdine sutartimi yra numatyta, kad:

uosto žemės nuomos mokestis perskaičiuojamas ateinantiems kalendoriniams metams, jei Statistikos departamento prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės nustatytas bendrasis vartotojų kainų indeksas yra ne mažesnis kaip 1,1;

nuomotojas turi teisę keisti uosto žemės nuomos mokesčio dydį kiekvieniems ateinantiems metams, atitinkamai perskaičiuojant uosto žemės nuomos koeficientus, jeigu:

1. Nuomotojas pagerino išnuomoto uosto žemės sklypo uosto infrastruktūrą;
2. Nuomininkas pakeičia su uosto reikmėmis susijusios veiklos pobūdį.

Apytikslis žemės nuomos mokestis už m^2 Šventosios uosto teritorijoje - 11,32 Lt.

Šiuo metu rengiamas naujas teisės aktų projektas, pagal kurį skaičiuojant žemės nuomos mokestį nebeliks jokių koeficientų. Bus tiesiog konkurso būdu nustatomas žemės nuomos mokesčio dydis Lt/ m^2 ir dauginamas iš nuomojamo žemės sklypo ploto m^2 .

Remiantis užsienio uostų patirčių analize, uosto žemės nuomos terminas operatoriaus veiklai svyruoja nuo 10 iki 30 m. Atlikta analizė parodė, kad dalis operatorių patys įsigyja uosto žemės, dalis žemės mokesčio nemoka, o dalijasi pajamomis su viešuoju sektoriumi, dalis moka nuomos mokestį, kuris nustatomas konkurso būdu, valstybei,.

Remiantis atlikta preliminarina finansine veiklų atsipirkimo analize, galima padaryti išvadą, kad jeigu bus papildomai apmokestinta žemės sklypo nuoma, ekonomiškai bus nenaudinga investuoti į Šventosios uosto suprastruktūrą dėl per žemų atsipirkimo rodiklių. Jei būtų nuspręsta pasirinkti žemės nuomos valdymo modelį, reiktų skelbti viešą konkursą dėl žemės nuomos dydžio operatoriui.

Atlikus teisinę modelių analizę bei užsienio uostų žemės valdymo modelių analizę (žiūrėti 3.3 skyrių) darytina išvada, kad Šventosios uostui vietoj nuomos modelio yra geriau naudoti koncesijos modelį kaip optimalų uosto infrastruktūros valdymo modelį.

2. REIKIAMOS SUPRASTRUKTŪROS ŠVENTOSIOS VALSTYBINIO JŪRŲ UOSTE IDENTIFIKAVIMAS

2.1. Būtinoms paslaugoms užtikrinti reikalinga suprastruktūra

2.1.1. Suprastruktūros tipas, funkcija

Priimtas detalusis Šventosios uosto planas, kuriame nurodytas infrastruktūros paskirstymas pagal numatomus laivų tipus ir pagrindinę aptarnavimo suprastruktūrą. Pagal numatomą vietų skaičių ir skiriamą plotą, pagrindinį laivų srautą uoste turėtų sudaryti mažieji pramoginiai laivai (jachtos), prie pramoginių laivų taip pat priskiriamos ir uosto jachtklubo jachtos ir laivai, kuriems numatyta atskira zona prie jachtklubo pastato. Arčiausiai įplaukimo vartų numatytas kitų laivų, tarnybinių laivų švartavimas. Pačioje uosto gilumoje skirta zona žvejybiniais laivams, čia taip pat turėtų būti įrengtas žvejybinių laivų įgulos poreikius atitinkantis pastatas.

Pagal Šventosios uosto detalųjį planą, uoste turi būti įrengta:

- nuotekų priėmimo stotis;
- transformatorinės pastotė;
- jachtklubas ir elingas;
- uostų tarnybos pastatas;
- žvejų prieplaukos statinys.

Būtinoms Šventosios uosto paslaugoms užtikrinti, remiantis užsienio panašių jachtų uostų patirtimi, tikslinga turėti pastatą, kuriame būtų:

- nedidelė priėmimo patalpa (zona);
- administracinė (tarnybų) zona;
- uosto vadovo kontora su posėdžių kambariu;
- įrangos patalpa (serverinė ir pan.);
- sanitarinės patalpos (tualetai) ir kitos galimos.

Uosto teritorijoje taip pat turėtų būti įrengtos patalpos dušams, viešiesiems tualetams bei kelių tipų pirtims.

Nuotekų priėmimo stotis turi būti įrengta arčiau įplaukimo į uostą vietos ir prie jos turi būti galimybė priplaukti ir švartuoti didžiausiems, įplaukiantiems į uostą mažiems laivams. Nuotekų surinkimas iš laivų yra galimas statant stotį ir įrengiant nuotekų surinkimo sistemą. Vertinant tai, kad daugelis būsimų laivų uoste bus maži (įgulos mažos ir generuoja nedaug užteršto vandens), galima panaudoti mobilią kranto sistemą (mašina) arba naudoti nuotekų ir šiukšlių surinkimo laivą (didžioji dauguma nuotekų Klaipėdos uoste yra surenkama nedideliu laivu „Ochra“), o Klaipėdos senasis pilies uostas nuotekų surinkimo sistemos taip pat neturi, todėl didesniems laivams naudojasi laivo „Ochra“ paslaugomis, mažesniems laivams – specialiosios automašinos paslaugomis). Panašios mašinos kaina sudarytų ~ 150 tūkst. Lt. Investicijas į nuotekų surinkimo stotį atliks KVJUD, kadangi šios investicijos priskiriamos prie infrastruktūros.

Stacionarus kranas įrengimas uoste laivų iškėlimo iš vandens ir nuleidimo į vandenį funkcijoms atlikti. Pradinės investicijas kranu įsigijimui turės atlikti KVJUD lygiagrečiai su investicijomis į uosto infrastruktūrą.

Gėlo vandens tiekimas laivams bus vykdomas iš krantinių. Vamzdynai turėtų būti paruošti kartu statant krantines arba numatytos atskiros vietos, kur galima laivams papildyti gėlo vandens atsargas. Gėlo vandens tiekimu Šventosios uostui rūpinsis gyvenvietės vandens tiekimo įmonė.

Gėlam vandeniui ir elektrai tiekti uoste rekomenduojame įrengti vandens ir elektros tiekimo kolonėles su korteline apskaitos sistema. Uosto operatorius vykdys šią funkciją uoste.

Šiukšlėms surinkti uoste bus naudojami konteineriai, apmokėjimas už šiukšlių surinkimą iš laivų įskaičiuojamas į uosto rinkliavas. Uostas sudarys sutartis su šiukšlių išvežimo įmone, kuriai bus apmokama už šiukšlių išvežimą (konteinerių pakeitimą). Laivai sumoka uostui sanitarinę rinkliavą, į kurią įeina šiukšlių išvežimas. Atskiros įrangos uostai neįrengia.

Jachtklubo pastatas turėtų būti planuojamas ir statomas, susikūrus jachtklubui. Užsienio šalių patirtis, ypač Ispanijos, Italijos, Graikijos ir kitų šalių, rodo, kad jachtklubai mažuosiuose uostuose susikuria jachtų savininkų savanorišku pagrindu, daugiausia tai turtingų žmonių klubai, ir uostų administracijos turi labai mažą įtaką jų veiklai. Tokiu būdu jachtklubo pastato statyba neturėtų būti tarp pirmųjų darbų. .

Automobilių parkavimo aikštelės yra uosto infrastruktūros elementas ir už jų įrengimą bus atsakinga KVJUD. Užsienio šalių patirtis rodo, kad automobilių parkavimo vietų skaičius turėtų būti ne mažesnis negu pusė laivų švartavimo vietų.

2.1.2. Suprastruktūros įrengimo laikotarpis

Kadangi be būtinų paslaugų uoste užtikrinimo neįmanomas uosto optimalus funkcionavimas, suprastruktūra turėtų būti įrengta iki uosto atidarymo pradžios, t.y. iki 2017 m. Investicijos į suprastruktūrą turėtų būti vykdomos kartu su infrastruktūros kūrimu, kadangi jos reikalingos pagrindinių uosto tarnybų veiklai.

2.1.3. Suprastruktūros kokybiniai parametrai

Būtinosioms paslaugoms užtikrinti reikalingos suprastruktūros statyba ir įrengimas turi atitikti šiuolaikinius reikalavimus, kadangi patalpos turi būti patogios ir jose dirbantiems, ir lankytojams (jos iš dalies reprezentuoja šalį). Atliekant techninį projektą, būtina optimizuoti patalpų paskirtį, jų dydį bei numatyti atskiras plėtros stadijas, kad pastatyti statiniai būtų maksimaliai išnaudojami. Pastatų (statinių) aukštingumas, užstatymo tankis yra pateiktas Šventosios detalizajame plane, papildomos techninių sprendinių rekomendacijos pateikiamos Konceptijos priede (žr. Priedą Nr. 5 „Šventosios uosto vizualinė koncepcija ir architektūrinių sprendinių gairės“).

Remiantis užsienio šalių patirčių analize siekiant optimizuoti uosto valdymą rekomenduotume Šventosios uostui atskiroms būtinoms suprastruktūros elementams įrengti taikyti šią praktiką:

1. Vandens ir elektros tiekimo kolonėlės su korteline apskaitos sistema.

Šventosios uoste įdiegus vandens ir elektros tiekimo kolonėles su korteline sistema būtų paprasčiau administruoti elektros ir vandens tiekimo paslaugas bei valdyti nuostolių riziką dėl suvartoto per didelio vandens ir elektros kiekio. Šventosios uostas, pasirašęs elektros ir vandens tiekimo sutartis su šiuo paslaugų teikimo įmonėmis gyvenvietėje, vykdytų elektros ir vandens tiekimo tarpininko funkciją. Atvykę į uostą pramoginių laivų savininkai, norėdami naudotis elektra ir vandeniu, turės įsigyti iš uosto administracijos specialiai tam skirtą kortelę ir iš anksto susimokėti už būsimas paslaugas. Viršijus atlikto depozito limitą, pramoginių laivų savininkai turės pasididinti depozitą ir tik po to toliau bus teikiamos šios paslaugos. Rekomenduotume uostui perparduoti vandenį ir elektrą su 20-25 proc. antkainiu, kad būtų padengti infrastruktūros kaštai (analogiška praktika Lenkijos ir Vokietijos uostuose).

Įdiegus vandens ir elektros kolonėles uostas nepatirtų papildomų kaštų dėl suvartojamo didesnio vandens ir elektros kiekio uoste, nei paskaičiuotas vidurkis pramoginiam laivui (dalis uostų paskaičiuoja vidutinį elektros ir vandens suvartojimo kiekį ir apmokestina visus laivus vienodu tarifu). Paprastesnis taptų ir administravimo procesas. Gdynės jachtų uostas naudoja blogąją praktiką, kadangi jachtos moka vienodą nustatytą mokestį už elektrą ir vandenį, todėl

gali naudotis šiomis paslaugomis nelimituotai. Taip pat Gdynės jachtų uoste kiekvieną rytą uosto darbuotojas nurašo elektros ir vandens suvartojimo skaitiklių rodmenis.



18 pav. Vandens ir elektros tiekimo kolonėlė su korteline apskaitos sistema Lauterbacho (vok. Lauterbach) uoste.



19 pav. Vandens ir elektros tiekimo kolonėlė su korteline apskaitos sistema Kolobžego (lenk. Kolobrzeg) jachtų uoste.

2. Laisvų ir užimtų švartavimosi vietų valdymo sprendimas.

„Im Jaich“ operatorius, valdantis 9 jachtų uostus Vokietijoje, naudoja tokį švartavimosi vietų valdymo sprendimą: yra dvi kortelės - raudona ir žalia. Jeigu švartavimosi vieta yra laisva,

tai paliekama žalia kortelė, ir į uostą atplaukęs naujas pramoginis laivas gali prisišvartuoti šioje vietoje. Jeigu pramoginio laivo savininkas, turintis ilgalaikę sutartį su uostu, nusprendžia ilgesniam laikui išvykti iš uosto, jis uždeda žalią kortelę ir kartu informuoja uosto administraciją, kokiam laikui išvyksta. Taigi tokiu atveju uostas gali išnuomoti šią švartavimosi vietą iki tol, kol sugrįš pramoginis laivas į uostą.

Raudonos kortelės atveju – atvykstantis laivas negali švartuotis toje vietoje.



20 pav. Naudojamas švartavimosi vietų valdymo sprendimas Lauterbacho uoste.

Šis paprastas sprendimas naudoti žalią ir raudoną korteles optimizuoja švartavimosi vietų panaudojimą ir nereikalauja papildomo žmogaus, kuris priimtų ir nukreiptų atvykusius pramoginius laivus į laisvas švartavimosi vietas.

3. Skalbyklos ir dušų veiklos optimizavimo sprendimas.

Naudojimasis dušais ir skalbykla galimas tik turint aukščiau paminėtą kortelę (vandeniui ir elektrai naudoti). Prieš naudojantis dušo ir skalbyklos paslaugomis, kortelėje turi būti pakankamas pinigų kiekis už šią paslaugą susimokėti. Tai leidžia išvengti papildomų kaštų uostui dėl suvartoto per didelio kiekio vandens, be to, optimizuojamas administravimo procesas.



21 pav. Skalbykla Lauterbacho uoste.

4. Papildomos apsaugos sprendimas uoste.

Į uosto teritoriją patenkama tik su specialiomis kortelėmis, kurios identifikuoja konkretų asmenį. Toks techninis sprendimas leidžia pagerinti uosto saugumą ir mažina apsaugos darbuotojų poreikį ar bent jau minimizuoja jų skaičių. Mažinant darbuotojų skaičių uoste galima pasiekti aukštesnius pelningumo rodiklius ir padidinti uosto efektyvumą.



22 pav. Apsaugos sprendimas Gdynės jachtų uoste.

5. Švartavimosi vietų elektroninė rezervavimo sistema.

Toks sprendimas leistų atvykstantiems į uostą pramoginiams laivams iš anksto rezervuoti švartavimosi vietą bei sužinoti apie esamą laisvų vietų skaičių uoste.

2.1.4. Suprastruktūros kiekybiniai parametrai

Remiantis detaliuoju planu yra numatytas ~ 707 m² pasienio kontrolės pastatams ir ~1.600 m² uosto administracinės paskirties pastatams. Atsižvelgiant į panašių jachtų uostų patirtį bei į reikalingą realų plotą, visos pagrindinės struktūros (uosto priežiūra, pasienio kontrolė, muitinės kontrolė, uosto sanitarinė apsauga) turėtų būti viename pastate. Rekomenduojamas bendras pastato plotas yra 400 m².

Rekomenduojamos patalpos dušams, viešiesiems tualetams bei kelių tipų pirtims turėtų sudaryti apie 250 m².

Daugelyje mažųjų laivų uostų laivams pakelti iš vandens ir nuleisti į vandenį naudojami slipai (didesniems laivams, kurių svoris daugiau kaip 20 tonų (orientaciniai laivo parametrai: ilgis 12 m ir daugiau, plotis 2,8 m ir daugiau, grimzlė 1,2 m ir daugiau)) arba kranai, kurių keliamoji galia sudaro iki 20 tonų. Slipo įrengimo kaina, kai slipo keliamoji galia yra iki 40 – 50 tonų, sudaro vidutiniškai apie 2,5 – 3,0 mln. litų. Krano, kurio keliamoji galia yra iki 20 tonų, sudaro iki 300.000 litų. Kadangi Šventosios jachtų uoste nebus laivų remonto įmonės ir didesni laivai bus remontuojami Klaipėdoje arba kituose laivų remonto įmonėse, slipo įrengimas ekonominiu požiūriu yra netikslingas. Šventosios uoste turėtų būti įrengtas ne mažiau kaip 20 t stacionarus kranas.



23 pav. 20 t kranai Lauterbacho ir Gustow uostuose Vokietijoje.

Remdamiesi užsienio uostų praktika, rekomenduojame įrengti ~ 100 vandens ir elektros tiekimo kolonėlių su korteline apskaitos sistema (1 stotelė – 4-5 pramoginiams laivams).

2.1.5. Preliminari suprastruktūros įrengimo kaina

Administracinio pastato 1 m² statybos kaina su visa apdaila bei reikalinga būtina įranga (darbo stalai, kėdės, kompiuteriai su būtina programine įranga, ryšio priemonės ir kt.) yra apie 2.950 Lt. Reikalingos investicijos 400 m² administraciniam pastatui yra ~1.180 tūkst. Lt. Palaikomosios investicijos į administracinį pastatą penkioliktaisiais Projekto metais sudarys ~ 476 tūkst. Lt.

Dušų, viešųjų tualetų bei pirčių statybos bei įrengimo kaina - apie 2.800 Lt už 1m² su visa apdaila bei reikalinga būtina įranga. Iš viso reikalingi apie 700 tūkst. Lt bei palaikomosios investicijos penkioliktaisiais Projekto metais - ~283 tūkst. Lt.

Stacionaraus kranų įsigijimo kaina - ~300 tūkst. Lt. Pradinės investicijas į stacionarų kraną skirs KVJUD lygiagrečiai su investicijomis į infrastruktūrą, o palaikomasias investicijas - uosto operatorius.

Vienos vandens ir elektros kolonėlės su korteline apskaitos sistema įrengimo kaina ~10.000 Lt. Pradinės investicijos į kolonėles sudarys ~1 mln. Lt. Vandens ir elektros kolonėlių

įrengimą turėtų finansuoti KVJUD. Uosto operatorius atliks tik stotelių priežiūrą bei palaikomąsias investicijas.

Investicijos į automobilių aikšteles nėra vertinamos, kadangi KVJUD atliks visas investicijas į infrastruktūrą.

2.2. Pramoginės veiklos paslaugų suprastruktūra

2.2.1. Suprastruktūros tipas, funkcija

Buriavimo mokyklai funkcionuoti reikalingas buriavimo mokyklos kartu su angaru (kuriame būtų sandėliuojamas visas buriavimui reikalingas inventorių) pastatas, tualetai, dušai.

2.2.2 Suprastruktūros įrengimo laikotarpis

Buriavimo mokykla turėtų būti įkurta tik tada, kai bus įkurtas jachtų klubas arba jei bus gautas finansavimas jai įrengti iš Palangos miesto savivaldybės biudžeto ar Europos Sąjungos paramos lėšų.

2.2.3. Suprastruktūros kokybiniai parametrai

Pramoginės veiklos paslaugoms atlikti reikalingos suprastruktūros statyba ir įrengimas turi atitikti šiuolaikinius reikalavimus, kadangi patalpos turi būti patogios ir jose dirbantiems, ir lankytojams (josiš dalies reprezentuoja šalį).

Buriavimo mokykla sukurtų pridėtinę vertę, pritraukdama papildomus lankytojų srautus bei padidindama į Šventąją atvykstančių turistų poreikį nakvoti ilgesnį laiką dėl papildomos pramoginių veiklų pasiūlos.

Kitų šalių patirtis patvirtina, kad savaitgaliais veikiančios buriavimo mokyklos pritraukia šeimas, kurioms suteikiama galimybė kokybiškam vaikų užimtumui.

Taip pat buriavimo mokyklos užsiėmimai gali būti įtraukiami į ugdymo programas, suteikia pajūrio regiono miestų gyventojams pasididžiavimo jausmą, kad gyvena pajūrio regione ir leidžia artimiau pajusti marinistinį gyvenimo būdą, dėl to ši veikla neretai subsidijuojama savivaldybių švietimo programų lėšomis.

Formuojant infrastruktūrą specifinių reikalavimų jai nėra (išskyrus poreikį inkorporuoti techninius sprendinius į bendrą rinkodaros koncepciją (žr. Priedas Nr. 4)). Tačiau būtina

užtikrinti jos patrauklumą bei prieinamumą tiek vaikams, tiek suaugusiems, todėl būtina turėti tiek suaugusiems, tiek vaikams tinkamų mokomųjų laivų).



24 pav. Buriavimo mokyklos mokomieji laivai Lauterbacho uoste Vokietijoje.

2.2.4. Suprastruktūros kiekybiniai parametrai

Remiantis detaliuoju planu yra numatyta ~ 3.167 m² buriavimo mokykla su angaru. Atsižvelgiant į reikalingą realų plotą, rekomenduojamas buriavimo mokyklai su angaru plotas apie 300 m².

2.2.5. Preliminari suprastruktūros įrengimo kaina

Buriavimo mokyklos statybos kaina 1m² su visa apdaila bei reikalinga būtina įranga (baldai, kėdės ir kt.) yra apie 2.957 Lt. Reikalingos investicijos į 300 m² buriavimo mokyklą su angaru yra ~887 tūkst. Lt. Investicijos į papildomą buriavimo įrangą (~10 buriavimo laivelių,

gelbėjimo liemenės, gelbėjimo ratai ir kt.) ~ 100 tūkst. Lt. Palaikomosios investicijos penkioliktaisiais Projekto metais sudarys ~ 300 tūkst. Lt. Investicijas į buriavimo angarą ir įrangą turėtų atlikti arba įsikūręs jachtų klubas, arba Palangos miesto savivaldybė.



25 pav. Buriavimo mokyklos baidarės.

2.3. Apgyvandinimo ir maitinimo paslaugų suprastruktūra

Apgyvandinimo ir maitinimo suprastruktūros, mažajam uostui esant arti miesto centro (Šventosios uosto variantas), gali nebūti. Daugelis mažųjų uostų, pasiekus pakankamą turistų bei laivų srautą, stengiasi turėti minimalias maitinimo bei apgyvandinimo galimybes, kadangi tai didina uosto patrauklumą (dėka platesnio paslaugų paketo klientams) ir taip užtikrina kokybišką paslaugų teikimą.

2.3.1. Suprastruktūros tipas, funkcija

Apgyvandinimo ir maitinimo suprastruktūrą turėtų sudaryti nedidelis viešbutis bei restoranas. Sulaukus pakankamų žmonių srautų būtų statoma papildoma kavinė ar restoranas.

2.3.2. Suprastruktūros įrengimo laikotarpis

Atsižvelgiant į labai dideles investicijas į viešbutį ir restoraną bei nepatrauklius atsipirkimo rodiklius privačiam investuotojui, rekomenduotume pradžioje statyti tik restoraną uoste (2017-2018 m.), o viešbutį statyti tik tuomet, jei atsiras pakankama šios paslaugos paklausa Šventosios uoste ir ne anksčiau nei 2020-2022 m. Apgyvandinimo paslaugos nėra būtinos uoste,

jeigu esama viešbučių infrastruktūra Šventosios gyvenvietėje yra pakankama aptarnauti turistų srautus bei suteikti kokybiškas paslaugas. Pramoginių laivų savininkai yra labiau linkę nakvoti jachtose, tad daugiausiai viešbučio paslaugomis naudotūsi į miestą atvykę turistai.

Atsižvelgiant į tai, kad šiuo metu esama apgyvendinimo ir maitinimo infrastruktūra Šventojoje yra skirta daugiau ekonominės klasės turistams, o pastačius Šventosios uostą pasikeistų turistų kategorija į aukštesnes pajamas uždirbančiųjų. Rekomenduotume statyti nedidelį viešbutį, kad būtų pagerinta apgyvendinimo paslaugų kokybė būsimiems uosto klientams bei turistams ir pakelta paslaugų sektoriaus lygio kartelė.

Papildomą kavinę ar barą rekomenduotume statyti tik atsiradus pakankamai paklausai ir jei esamas restoranas nesugebės aptarnauti visų atvykusių turistų.

2.3.3. Suprastruktūros kokybiniai parametrai

Apgyvendinimo ir maitinimo paslaugoms atlikti reikalingos suprastruktūros statyba ir įrengimas turi atitikti šiuolaikinius reikalavimus, kadangi patalpos turi būti patogios ir jose dirbantiems, ir lankytojams.

Atsižvelgiant į tai, kad pramoginių laivų savininkai labiau linkę nakvoti jachtoje nei viešbutyje, rekomenduotume statyti viešbutį vadovaujantis unifikuotais „HotelStars Union” sistemos Europiniais klasifikavimo kriterijais: viešbutis turi atitikti ne mažesnius nei 3 žvaigždučių lygio standartus. Statant viešbutį turėtų būti vadovujamasi Valstybinio turizmo departamento prie ūkio ministerijos įsakymu⁹.

Viešbutis ir restoranas turi atitikti bendrą uosto viziją ir koncepciją “smėlio uostas”. Atitinkamai turėtų būti derinami architektūriniai sprendiniai ir paslaugos Šventosios uoste.

2.3.4. Suprastruktūros kiekybiniai parametrai

Remiantis detaliuoju planu yra numatytas ~ 11.000 m² komercinės paskirties pastatų plotas (apgyvendinimas, maitinimas, pramogos). Rekomenduojame pradžioje statyti ~1.500m² viešbutį (40 dviviečių kambarių ir ~200 m² restoraną). Tolesnę tiek viešbučio, tiek restorano ar kavinės plėtrą vykdyti reikėtų tik atsiradus pakankamai paklausai Šventosios uoste.

⁹ “Dėl viešbučių ir motelių klasifikavimo reikalavimų patvirtinimo”

Remiantis užsienio mažųjų uostų patirtimi, tuose uostuose, kurie yra arti miestų centrų, apgyvendinimo vietos skaičiuojamos apie 50 % nuo planuojamo mažųjų laivų skaičiaus, maitinimo vietų skaičius rengiamas panašus kaip ir laivų švartavimo vietų skaičius.

2.3.5. Preliminari suprastruktūros įrengimo kaina

Viešbučio ir restorano statybos kaina 1m² su visa apdaila ir įranga yra apie 4.050 Lt. Reikalingos investicijos į 1.500 m² viešbučio ir restorano pastatą ~6.075 tūkst. Lt.

Palaikomosios investicijos į viešbučio ir restorano pastatą penkioliktaisiais Projekto metais sudarys ~ 1.822 tūkst. Lt.

2.4. Su pramoninės laivybos inventorius prekyba, saugojimu, smulkiu remontu ir kitomis paslaugomis susijusi suprastruktūra

2.4.1. Suprastruktūros tipas, funkcija

Jachtas ir katerius žiemos metu, kuomet uostas visiškai arba dalinai užšąla, stengiamasi iškelti į krantą. Laivai žiemos metu gali būti saugomi atvirose aikštelėse arba uždaroje patalpose (angaruose). Laivų saugojimo aikštelės arba angarai yra suprastruktūra, todėl pagal dabar galiojantį Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatymą, KVJUD šių statinių, jeigu jie yra už krantinės ribos (už krantinės inkarinės sienelės), neturėtų įrengti. Tuo pat metu gali būti priimtas nutarimas, įpareigojantis KVJUD visiškai paruošti Šventosios uostą, tuomet bent jau atviras laivų saugojimo aikšteles turės įrengti KVJUD. Specialios įrangos laivų saugojimo aikštelėje nereikia. Specialiais stovais turi pasirūpinti patys laivų savininkai (kiekvienam laivo tipui reikalinga skirtinga įranga ir ji dažniausiai pateikiama perkant laivą (kaip kėliklis mašinai).

Mažųjų laivų remontas atliekamas atskiruose jachtų uostuose, ypač ten, kur jachtų uostai įkurti prie laivų remonto įmonių, kaip, pavyzdžiui, Klaipėdos Senasis pilies uostas. Daugelyje jachtų uostų vykdomas tik elementarus jachtų ir katerių remontas: minimalus laivų korpusų remontas, korpuso valymas, kosmetinis dažymas, vidinių patalpų ir sistemų aptarnavimo remontas, laivų parengimas žiemai (jeigu žiemos sezono metu laivai iškeliami į krantą), takelažo aptarnavimas ir remontas.

Jachtų uostai, kurie įsikūrę prie laivų remonto įmonių, laivų remonto įmonės daugiausiai vykdo visą laivo korpuso remontą, laivo sistemų ir įrengimų remontą, vidinių patalpų pertvarkymą ir remontą. Specifinis remontas - variklių, navigacinės įrangos ir kitų sudėtingų elementų (pavairavimo įrenginiai) vykdomi specializuotų įmonių, ir laivų varikliai bei įranga vežama į specializuotas įmones.

Elementariam mažųjų laivų remontui, kuris yra atliekamas jachtų uostuose (ne laivų remonto įmonėse), naudojama įprastinė, kaip ir mašinų remontui, įranga, tik dėl palyginti nedidelės remonto apimties bendrovės, vykdančios laivų remontą, stengiasi apimti kelis jachtų uostus. Pavyzdžiui, Klaipėdos Senajame pilies uoste, kuris įsikūręs laivų remonto įmonės teritorijoje, per metus yra remontuojama iki 30 mažųjų laivų (jachtos, kateriai).

Kita įranga, kuri gali būti skirta laivų remontui: suvirinimo įranga, medžio ir plastiko apdirbimo įranga ir kt. turėtų pasirūpinti įmonė, kuri planuotų vykdyti laivų remonto darbus.

Angaras laivams saugoti nėra numatytas detalajame plane, bet remiantis Klaipėdos Senojo Pilies uosto patirtimi, esant prie krantinių apie 300 laivų stovėjimo vietų, uždaros patalpos plotas, laivams saugoti žiemą, reikėtų apie ~ 2000 m² angaro ploto. Angare jokios specialios įrangos nereikia, atskirais atvejais reikėtų turėti galimybę pagaminti specialius stovus (iš medžio arba metalo) laivams. Dažniausiai laivai naudojami specialiomis priekabomis arba standartiniais stovais, parduodamais kartu su laivu.

Laivų remonto, iškėlimo iš vandens ir kitos su laivų technine priežiūra ir eksploatacija susijusias paslaugas dažniausiai vykdo privačios arba valstybinės įmonės. Šioms paslaugoms atlikti turi būti numatyta vieta, kurioje būtų galima pastatyti stacionarų arba mobilųjį keltuvažį ir galėtų privažiuoti transporto priemonės atvežti ir išvežti laivus nuo keltuvažio darbo vietos.

2.4.2. Suprastruktūros įrengimo laikotarpis

Laivų saugojimui žiemos metu ir laivų techniniam aptarnavimui bei remonto paslaugoms atlikti įranga turėtų pradėti funkcionuoti iš karto pradėjus Šventosios uosto eksploataciją (2017 m.), kadangi dalis laivų gali būti atvežti į uostą sausuma, todėl reikės stacionaraus krano paslaugų nuleidžiant jachtas į vandenį, taip pat gali prireikti smulkaus techninio aptarnavimo ar remonto paslaugų.

Kadangi prognozuojami techninio aptarnavimo ir remonto veiklos rodikliai nėra patrauklūs privačiam kapitalui, ši veikla uoste neturėtų būti prioritetinga. Rekomenduotume prieš atliekant investicijas apsvarstyti galimybę gauti šią paslaugą iš ne uoste įsikūrusių privačių įmonių.

2.4.3. Suprastruktūros kokybiniai parametrai

Laivų iškėlimo iš vandens ir laivų remonto paslaugoms atlikti reikalinga įranga turi būti šiuolaikinė, patikima, draugiška aplinkai.

Remiantis užsienio ir vietinių uostų patirtimi (Kolobžegas, Gdynė, Senasis Pilies uostas), remonto veiklos poreikis uoste yra labai mažas, o norint atlikti remontą reikalinga turėti specializuotą įrangą, kuri yra labai brangi. Rekomenduotume apsvarstyti galimybę pirkti remonto ir techninio aptarnavimo paslaugas iš ne uoste įsikūrusių įmonių. Esant poreikiui uoste būtų galima nebent vykdyti pramoginių laivų techninio aptarnavimo veiklą. Papildomas pastatas techninio aptarnavimo veiklai taip pat neturėtų būti statomas, o turėtų būti naudojamas angaru laivams saugoti žiemos metu.

2.4.4. Suprastruktūros kiekybiniai parametrai

Angaras laivams saugoti žiemos metu nėra numatytas detalajame plane. Remiantis Klaipėdos Pilies uosto patirtimi, laivams saugoti uždarame angare žiemos metu Šventosios uoste reikėtų ~ 2.000 m². Dėl to, kad šiuolaikiniai mažieji laivai yra labai brangūs, nemaža dalis laivų savininkų stengiasi laivus žiemos metu laikyti uždaroje patalpose (apsaugotose nuo lietaus, sniego, ledo), todėl laivams saugoti ne sezono metu tikslinga turėti uždaras patalpas (angarą).

Remiantis detaliuoju planu yra numatytas ~ 845 m² laivų dirbtuvių pastatas. Atsižvelgiant į panašių jachtų uostų patirtį bei į reikalingą realų plotą, rekomenduojamas bendras pastato plotas yra ~200 m² (vienu metu maksimaliai galėtų būti remontuojami du laivai). Rekomenduotume techninio aptarnavimo ir remonto pastato nestatyti, o naudotis angaru laivams saugoti žiemos metu (remiantis užsienio uosto patirtimi), kadangi tai leistų sumažinti investicijas ir pagerinti veiklos atsipirkimo rodiklius.

2.4.5. Preliminari suprastruktūros įrengimo kaina

1m² angaro laivams saugoti žiemos metu su visa apdaila bei danga statybos kaina yra apie 1.100 Lt. Angare jokios specialios įrangos nereikia, atskirais atvejais reiktų turėti galimybę pagaminti specialius stovus (iš medžio ir metalo) laivams statyti. Reikalingos investicijos į 2,000 m² angarą yra 2.200 tūkst. Lt. Investicijos į atviras laivų saugojimo aikšteles nėra vertinamos, kadangi KVJUD atliks visas investicijas į infrastruktūrą (įskaitant ir laivų saugojimo atviras aikšteles). Palaikomosios investicijos į angarą penkioliktaisiais Projekto metais sudarys ~ 740 tūkst. Lt.

Papildomos investicijos į laivų techninio aptarnavimo ir remonto įrangą sudarys apie 0,7 mln. Lt (suvirinimo įranga, medžio ir plastiko apdirbimo įranga).

2.5. Kita suprastruktūra

2.5.1. Suprastruktūros tipas, funkcija

Laivų aprūpinimas kuru (kuro kolonėlė) turi būti uoste ir ji (jos) gali priklausyti uosto administracijai arba privačiai bendrovei. Daugelyje panašių uostų laivų aprūpinimą kuru vykdo privačios bendrovės, sudariusios sutartį dėl savo veiklos su uosto administracija. Kuro tiekimo kolonėlei turi būti numatyta vieta su sąlyga, kad prie jos galėtų priplaukti didžiausias planuojamas uoste laivas (jachta).

Kuras tiekiamas beveik visuose užsienio jachtų uostuose. Kuro tiekimu užsiima specialios įmonės, kadangi šiai veiklai būtinos licencijos. Jachtoms kuro atsargų paprastai užtenka 10 – 15 dienų (jachtos daugiausia naudojasi vėjo energija). Kateriai, jeigu jie plaukioja nuolat (vykdantys keleivių pervežimus), kuru pasipildo kas 3 – 4 dienas. Pagal Klaipėdos Senojo Pilies uosto patirtį, kateriai, kurie nenaudojami keleiviams pervežti, kuru užpildomi vieną kartą per savaitę arba rečiau, priklausomai nuo jų plaukiojimo.

Taigi labai svarbūs kitos suprastruktūros elementai yra kuro aprūpinimo kolonėlė bei nedidelis pastatas.

2.5.2. Suprastruktūros įrengimo laikotarpis

Kuro aprūpinimo kolonėlę tikslinga statyti plėtojant uosto infrastruktūrą, ir veikla turėtų būti pradėta vykdyti pradėjus Šventosios uosto eksploataciją (2017 m.). Kuro tiekimo veikla ženkliai padidina uosto patrauklumą, todėl turi būti vykdoma kaip privaloma uosto veikla.

2.5.3. Suprastruktūros kokybiniai parametrai

Kuro tiekimo sistema turi atitikti keliamus sanitarinius, aplinkosaugos, priešgaisrinius ir kitus reikalavimus.

2.5.4. Suprastruktūros kiekybiniai parametrai

Kuro kolonėlės pajėgumas turėtų būti toks, kad per dieną galima būtų patenkinti ne mažiau kaip 20 % laivų poreikio. Vidutinė vieno mažo laivo kuro bako talpa sudaro iki 50 – 70 l. Tikslinga orientuotis į tipines kuro kolonėles, naudojamas prie kelių.

Planuojama Šventosios uosto teritorijoje pastatyti 60 m² degalinės pastatą.

2.5.5. Preliminari suprastruktūros įrengimo kaina

Planuojama Šventosios uosto teritorijoje pastatyti 60 m² degalinę. Statybos kaina 1m² su visa apdaila būtų apie 2.850 Lt. Degalinės įranga papildomai ~ 250 tūkst. Lt. Iš viso investicijos į degalinę ~ 421 tūkst. Lt. Palaikomosios investicijos į degalinės pastatą bei įrangą penkioliktaisiais Projekto metais sudarys ~ 170 tūkst. Lt. Rekomenduotume, kad investicijas į degalinės pastatą atliktų KVJUD, tai leistų pagerinti šios veiklos atsipirkimo rodiklius, kurie būtų patrauklesni privačiam kapitalui.

21 lentelė. Atsakomybė būtinų paslaugų uoste teikimui remiantis uostų gerosios praktikos pavyzdžiais.

Būtina veikla	Praktiniai pavyzdžiai	Kokybiniai parametrai / geroji praktika	Rekomenduojamas vykdytojas
<p>1. Uosto priežiūra.</p>	<p>Sitimarinos Štralzundo (vok. Citymarina Stralsund), Langbaligau (vok. Langballigau), Loido Marinos Brèmerhafeno (vok. Lloyd Marina Bremerhaven) ir Kylio (vok. Kiel) uostai Vokietijoje.</p> <p>Sitimarinos Štralzundo, Loido Marinos Brèmerhafeno uostai Vokietijoje</p> <p>Langbaligau uostas Vokietijoje</p> <p>„Im Jaich“ valdomi uostai Vokietijoje.</p>	<p>Remiantis užsienio uostų patirčių analize, geriausiai uosto valdymo funkciją atlieka privatus subjektas arba jachtų klubas, kurie jau yra turėję pramoginių laivų uosto valdymo patirties. Viešajam sektoriui trūksta patirties efektyviai valdant pramoginių laivų uostus, dėl to ši veikla dažnai yra nuostolinga. Konkurso metu reikia pasirinkti tokį operatorių, kuris turi patirties ir žinių valdant pramoginių laivų uostus bei konkurso metu pateikia verslo planus bei valdymo sprendimus.</p> <p>Privatus operatorius, investavęs į suprastruktūrą ir prisiėmęs uosto valdymo riziką, privalo turėti visus įgaliojimus pats nuspręsti dėl rinkodaros strategijos bei rinkliavos uoste už pramoginių laivų švartavimąsi.</p> <p>Kai yra per trumpas uosto nuomos terminas, privatus operatorius yra linkęs investuoti į pigesnes technologijas ir techninius sprendimus nei į modernius sprendimus, kurių atsipirkimo laikas yra ilgesnis.</p> <p>Laisvų ir užimtų švartavimosi vietų valdymo sprendimas (žalia ir raudona kortelės). Daugiau informacijos - prie suprastruktūros kokybinių parametrų aprašymo.</p>	<p>Uosto operatorius/ privatus subjektas</p>

ŠVENTOSIOS VALSTYBINIO JŪRŲ UOSTO INFRASTRUKTŪROS IR SUPRASTRUKTŪROS
KOMPLEKSO IŠVYSTYMO BEI VEIKLOS KONCEPCIJA

Būtina veikla	Praktiniai pavyzdžiai	Kokybiniai parametrai / geroji praktika	Rekomenduojamas vykdytojas
	Gdynės uostas Lenkijoje.	Papildomos apsaugos sprendimas uoste. Į uosto teritoriją (kur švartuojami laivai) patenkama tik su specialiomis kortelėmis, kuriomis identifikuojamas konkretus asmuo. Daugiau informacijos - prie suprastruktūros kokybinių parametrų aprašymo.	
	“Im Jaich” valdomi uostai Vokietijoje.	Švartavimosi vietų elektroninė rezervavimo sistema. Daugiau informacijos - prie suprastruktūros kokybinių parametrų aprašymo.	
	“Im Jaich” valdomi uostai Vokietijoje.	Remiantis užsienio uostų patirtimi, personalo, dirbančio uoste, skaičius turi būti maksimaliai sumažintas, kad būtų pasiektas uosto valdymo efektyvumas bei pelninga veikla. Aiški ženklų ir nuorodų sistema padeda papildomai sumažinti personalo poreikį.	
	“Im Jaich” valdomi uostai Vokietijoje.	Ilgalaikiams uosto klientams sąskaitos už švartavimąsi turėtų būti išrašomos iš anksto visam sezonui, kad nereikėtų atskirai kas mėnesį išrašinėti sąskaitų faktūrų. Apmokėjimas turi būti atliktas taip pat už visą sezoną iš anksto. Taip sumažinamas administracinis darbas bei suvaldoma	

Būtina veikla	Praktiniai pavyzdžiai	Kokybiniai parametrai / geroji praktika	Rekomenduojamas vykdytojas
	<p>Kolobžego uostas Lenkijoje.</p> <p>Kolobžego ir Gdynės uostai Lenkijoje.</p> <p>Sitimarinos Štralzundo uostas Vokietijoje</p>	<p>mokėjimų vėlavimo rizika bei neišauga apyvartinių lėšų finansavimo poreikis.</p> <p>Konferencijų salės administraciniame pastate nuoma įvairiems renginiams ir pobūviams. Tai leidžia uždirbti uostui papildomų pajamų iš nuomos.</p> <p>Įvairių renginių, koncertų ir parodų organizavimas uosto teritorijoje. Tai leidžia uždirbti uostui papildomų pajamų iš nuomos.</p> <p>Privatus operatorius neinvestavo į suprastruktūrą ir tai nulėmė, kad nukentėjo uosto paslaugų kokybė bei paslaugų vartotojai.</p>	
2. Investicijos į molus, krantines ir pontonus.	<p>Sitimarinos Štralzundo ir Loido Marinos Brèmerhafeno uostai Vokietijoje. Savivaldybė atliko visas investicijas į molus, krantines ir pontonus ir po to perdavė konkurso būdu privačiam operatoriui valdyti uostą su sukurta infrastruktūra.</p>	<p>Kadangi investicijos į uosto infrastruktūrą yra labai didelės, tai nesant jokios paramos iš viešojo sektoriaus privatus subjektas nesuinteresuotas investuoti į molus ir krantines dėl per žemų investicijų atsipirkimo rodiklių ar nepelningos veiklos. Vadovaujantis gerąją užsienio praktika, dažniausiai investicijas į molus, krantines ir infrastruktūrą atlieka viešasis sektorius.</p>	<p>KVJUD atlikus investicijas į infrastruktūrą (kurios didžiąja dalimi bus finansuotos ES SF lėšomis) bus paprasčiau pritraukti privataus</p>

ŠVENTOSIOS VALSTYBINIO JŪRŲ UOSTO INFRASTRUKTŪROS IR SUPRASTRUKTŪROS
KOMPLEKSO IŠVYSTYMO BEI VEIKLOS KONCEPCIJA

Būtina veikla	Praktiniai pavyzdžiai	Kokybiniai parametrai / geroji praktika	Rekomenduojamas vykdytojas
		Privačiam operatoriui prieš atliekant investicijas į suprastruktūrą, turi būti gautas pritarimas iš viešojo sektoriaus.	kapitalo investicijas į suprastruktūrą. Molai, krantinės ir pontonai po atliktų investicijų priklausys KVJUD.
3. Molų ir krantinių priežiūra.	Sitimarinis Štralzundo uostas Vokietijoje	Viešasis sektorius yra atsakingas už molų priežiūrą, o privatus operatorius yra atsakingas už suprastruktūros priežiūrą.	Molai ir krantinės priklausys KVJUD, todėl molų ir krantinių priežiūros funkciją (atliekant palaikomąsias investicijas) turės atlikti KVJUD
4. Pontonų priežiūra.	Sitimarinis Štralzundo uostas Vokietijoje	Kadangi investicijos pontonų priežiūrai yra didelės, viešasis sektorius padengia pontonų priežiūros kaštus. Privatus operatorius padengia tik pontonų priežiūros paskaičiavimo sąnaudas.	Uosto operatorius/ privatus subjektas
5. Pasienio kontrolė.	-	-	Valstybinė funkcija
6. Muitinės kontrolė.	-	-	Valstybinė funkcija
7. Uosto sanitarinių sąlygų ir taisyklių priežiūra.	-	-	Valstybinė funkcija
8. Elektros ir	Kolobžego uostas Lenkijoje ir “Im	Vandens ir elektros tiekimo kolonėlės su	Uosto operatorius/

ŠVENTOSIOS VALSTYBINIO JŪRŲ UOSTO INFRASTRUKTŪROS IR SUPRASTRUKTŪROS
KOMPLEKSO IŠVYSTYMO BEI VEIKLOS KONCEPCIJA

Būtina veikla	Praktiniai pavyzdžiai	Kokybiniai parametrai / geroji praktika	Rekomenduojamas vykdytojas
geriamojo vandens tiekimas.	Jaich” valdomi uostai Vokietijoje.	korteline apskaitos sistema. Daugiau informacijos prie suprastruktūros kokybinių parametru aprašymo.	privatus subjektas vykdys šią veiklą ir bus atsakingas už elektros ir vandens tiekimo kolonelių priežiūros funkciją įskaitant reinvesticijas. Pradines investicijas į vandens ir elektros kolonėles atliks KVJUD.
9. Uosto gilinimas. Šventosios uosto regione yra didelė smėlio migracija (analogiška kaip ir Klaipėdos uosto). Lyginant su Klaipėdos uosto įplaukos kanalo ir šiaurinės uosto dalies dugno valymo kiekiais, dėl mažesnių Šventosios uosto įplaukos kanalo parametru, dugno valymo darbai Šventosios uosto	Kolobžego ir Gdynės uostai Lenkijoje – valstybė dengia uosto gilinimo išlaidas. Langbaligau uostas Vokietijoje	Kadangi uosto gilinimo kaštai labai dideli, tai viešasis sektorius dengia šias išlaidas. Kitu atveju, jeigu operatorius būtų atsakingas už uosto gylio palaikymą, tai privatus subjektas būtų nesuinteresuotas investuoti į uostą. Kadangi viešasis sektorius yra atlikęs visas investicijas į infrastruktūrą ir suprastruktūrą, tai privatus operatorius yra atsakingas už infrastruktūros priežiūrą bei uosto gylio palaikymą	Kadangi tai yra vandens keliai, už kuriuos yra atsakinga valstybė, tai KVJUD turės atlikti šią funkciją ir padengti išlaidas.

ŠVENTOSIOS VALSTYBINIO JŪRŲ UOSTO INFRASTRUKTŪROS IR SUPRASTRUKTŪROS
KOMPLEKSO IŠVYSTYMO BEI VEIKLOS KONCEPCIJA

Būtina veikla	Praktiniai pavyzdžiai	Kokybiniai parametrai / geroji praktika	Rekomenduojamas vykdytojas
<p>rajone (įplaukos kanalas ir uosto šiaurinė dalis) galėtų sudaryti apie 35-40 proc. nuo dugno valymo kiekių Klaipėdos uoste. Klaipėdos uoste kiekvienais metais vidutiniškai iškasama apie 350-400 tūkst. m³ grunto (daugiausia smėlio). 1 m³ kaina sudaro ~ 30 Lt. Vertinant mažesnę gylį Šventosios uoste, grunto valymo kaina galėtų sudaryti ~ 20-25 Lt/ m³. Galimos kasmetinės išlaidos dugno valymo darbams sudarys apie 2,5-3,5 mln. Lt.</p>			
<p>10. Dušai ir skalbyklos</p>	<p>“Im Jaich” operatoriaus valdomi uostai Vokietijoje. Kolobžego uostas Lenkijoje.</p>	<p>Skalbyklos ir dušų veiklų optimizavimo sprendimas įrengiant kortelinę apskaitos sistemą. Daugiau informacijos prie suprastruktūros kokybinių rodiklių aprašymo.</p>	<p>KVJUD</p>
<p>11. Buriavimo</p>	<p>“Im Jaich” operatoriaus valdomi</p>	<p>Būtina užtikrinti jos patrauklumą bei</p>	<p>Jachtų klubas arba</p>

Būtina veikla	Praktiniai pavyzdžiai	Kokybiniai parametrai / geroji praktika	Rekomenduojamas vykdytojas
mokykla	uostai Vokietijoje.	prieinamumą tiek vaikams, tiek suaugusiems, todėl veiklai vykdyti būtinas įvairus inventorių.	Palangos miesto savivaldybė, kadangi tai socialinė funkcija.
12.Laivų saugojimas žiemos metu.	Kolobžego uostas Lenkijoje, Gustavo/Riugeno (vok. Gustow/ Rügen) uostas Vokietijoje.	Integruoti laivų pastatą, skirtą laivams saugoti žiemos metu, kartu su administraciniu pastatu. Žemiau esančiame paveikslėlyje pateikta Kolobrzeg uosto Lenkijoje geroji praktika, kai techninis pastatas integruotas kartu su administraciniu pastatu. Kadangi sezonas trumpas, galima tas pačias patalpas naudoti techninio aptarnavimo ir remonto veiklai sezono metu. Taip sumažinamos investicijos ir pagerėja atsipirkimo rodikliai.	Uosto operatorius/ privatus subjektas.
13.Laivų techninis aptarnavimas ir remontas.	Gdynės ir Kolobžego uostai Lenkijoje. Kolobžego uoste vykdomi smulkūs remonto darbai, o esant didesniai gedimui remonto paslaugos užsisakomos iš kitų privačių įmonių, įsikūrusių mieste arba kituose miestuose. Gdynės jachtų uoste joks remontas neatliekamas uoste, visos remonto paslaugos perkamos iš privačių	Esant remonto poreikiui paslaugos yra perkamos iš kitų privačių laivų remonto įmonių. Uosto teritorijoje neturėtų būti vykdoma remonto veikla, nebent tik smulkus techninis aptarnavimas. Kadangi sezonas trumpas, galima angarą, skirtą pramoginiams laivams saugoti žiemos metu, naudoti techninio aptarnavimo ir remonto veiklai vykdyti sezono metu. Taip	Uosto operatorius arba privatus subjektas.

ŠVENTOSIOS VALSTYBINIO JŪRŲ UOSTO INFRASTRUKTŪROS IR SUPRASTRUKTŪROS
KOMPLEKSO IŠVYSTYMO BEI VEIKLOS KONCEPCIJA

Būtina veikla	Praktiniai pavyzdžiai	Kokybiniai parametrai / geroji praktika	Rekomenduojamas vykdytojas
	<p>remonto įmonių.</p> <p>Sitimarinos Štralzundo uostas</p>	<p>sumažinamos investicijos į suprastruktūrą ir pagerėja veiklos atsipirkimo rodikliai.</p> <p>Analizuotuose Vokietijos uostuose remonto paslaugos nesiūlomos, kadangi nėra pakankamai vietos uoste. Sezono metu darbuotojai dirbantys uoste atlieka smulkaus remonto darbus, nereikalaujančius itin specifinės įrangos. Visgi laivų saugojimo ir techninio aptarnavimo veiklas talpinant po vienu stogu, rekomenduojama parinkti techninius sprendinius, leidžiančius angarą sujungti su administraciniu pastatu, siekiant išsaugoti vietos unikalumą bei nepadaryti Šventosios uosto pramoninio.</p>	
14. Apgyvandinimo ir maitinimo veikla.	<p>“Im Jaich” operatoriaus praktika dalyje valdomų uostų, Kolobžego ir Gdynės uostai</p>	<p>Kai uostas įsikūręs šalia miesto centro ir mieste yra pakankamai įstaigų, teikiančių apgyvendinimo paslaugas bei paslaugų kokybė yra priimtina, tokiu atveju nėra tikslo statyti viešbučio uoste.</p>	Privatus subjektas

ŠVENTOSIOS VALSTYBINIO JŪRŲ UOSTO INFRASTRUKTŪROS IR SUPRASTRUKTŪROS
KOMPLEKSO IŠVYSTYMO BEI VEIKLOS KONCEPCIJA



26 pav. Administracinio ir techninio pastato integracija Kolobžego uoste.

Žemiau pateikiama informacija apie investicijų priskyrimą infrastruktūrai ir suprastruktūrai bei kas turėtų atlikti pirmines investicijas bei palaikomąsias investicijas ir priežiūrą.

2. lentelė. Infrastruktūra ir suprastruktūra

Investicinis objektas	Veikla	Infrastruktūra/ suprastruktūra	Pirminės investicijos	Paskesnės investicijos ir priežiūra	Pastabos
Administracinis pastatas	Uosto priežiūra ir valdymas	Infrastruktūra	KVJUD	Privatus	
	Pasienio kontrolė	Infrastruktūra			
	Muitinės kontrolė	Infrastruktūra			
	Uosto sanitarinės apsaugos organizavimas	Infrastruktūra			
Dušai, tualetai, pirtys, skalbykla		Infrastruktūra	KVJUD	Privatus	
Molai ir krantinės		Infrastruktūra	KVJUD	KVJUD	
Pontonai		Infrastruktūra	KVJUD	Privatus	
Vandens ir elektros tiekimo kolonėles su korteline sistema	Elektros tiekimas ir laivų aprūpinimas gėlu vandeniu	Infrastruktūra	KVJUD	Privatus	
Nuotekų ir šiukšlių surinkimo sistema	Šiukšlių ir užteršto vandens surinkimas	Infrastruktūra	KVJUD	Privatus	
Angaras laivų saugojimui	Laivų saugojimas žiemos metu	Suprastruktūra	Privatus	Privatus	Sezono metu anгарas bus naudojamas laivų techninio aptarnavimo ir remonto veiklai vykdyti. Siūlomas vienas pastatas, kad minimizuoti investicijas ir pagerinti atsipirkimo rodiklius privačiam investuotojui. Taip pat optimizuoti suprastruktūros panaudojimą.
	Laivų techninis aptarnavimas ir remontas				
Stacionarus kranas	Laivų iškėlimo iš vandens ir nuleidimo į vandenį operacijos	Infrastruktūra	KVJUD	Privatus	Jei po vertinimo ES SF šios veiklos nefinansuotų, tai rekomenduotume iš ES SF lėšų finansuoti tik kranto pagrindą (pamatas) ir tai turėtų įeiti į krantinės sudėtį kaip infrastruktūros dalis (apie 30 proc. krano vertės). Jei bus nuspręsta įrenginėti sliapą tai pradines investicijas turės atlikti KVJUD.
	Laivų techninis aptarnavimas ir remontas				
Įranga techniniam aptarnavimui ir remontui	Laivų techninis aptarnavimas ir remontas	Suprastruktūra	Privatus	Privatus	
Vandentiekio sistema ir prijungimas prie miesto sistemos, elektros tinklų įrengimas	Elektros tiekimas ir laivų aprūpinimas gėlu vandeniu	Infrastruktūra	KVJUD	Privatus	

ŠVENTOSIOS VALSTYBINIO JŪRŲ UOSTO INFRASTRUKTŪROS IR SUPRASTRUKTŪROS
KOMPLEKSO IŠVYSTYMO BEI VEIKLOS KONCEPCIJA

Investicinis objektas	Veikla	Infrastruktūra/ suprastruktūra	Pirminės investicijos	Paskesnės investicijos ir priežiūra	Pastabos
Kuro kolonėlės pastatas	Kuro tiekimas	Infrastruktūra	KVJUD	Privatus	Jeigu bus problemų finansuoti su ES SF lėšomis, tai rekomenduotume iš ES SF lėšų finansuoti kuro kolonėlės pagrindą bei priešgaisrinės ir aplinkosaugos sistemas (izoliacija, gaisro gesinimo vamzdynai ir pan.) kaip dalis krantinės. Kitas reikalingas investicijas turėtų atlikti privatus.
Kuro kolonėlės įranga	Kuro tiekimas	Suprastruktūra	Privatus	Privatus	
Viešbučio ir restorano pastatas	Maitinimo ir apgyvendinimo veikla	Suprastruktūra	Privatus	Privatus	
Buriavimo mokyklos pastatas ir buriavimo inventoriai	Buriavimo mokykla	Suprastruktūra	Palangos miesto savivaldybė	Privatus	
Uosto gylių palaikymas	Gilimas		KVJUD	KVJUD	Užprojektinė veikla
Viešoji infrastruktūra	Investicijos į viešąją infrastruktūrą.	Infrastruktūra	Palangos miesto savivaldybė	Palangos miesto savivaldybė	Užprojektinė veikla

Žemiau pateikiama informacija apie preliminarias privataus subjekto investicijas į suprastruktūrą bei KVJUD preliminarios investicijos į infrastruktūrą (detalus skaičiavimai privalo būti atliekami remiantis konkurso būdu pasirinkto privataus subjekto siūloma koncepcija ir techniniais sprendiniais).

22 lentelė. Planuojamos privataus subjekto bendros investicijos į suprastruktūrą įskaitant viešbučio veiklą.

Privataus subjekto investicijos į suprastruktūrą su viešbučio veikla	Investicijos, Lt	Proc.
Pagrindinės veiklos	5.970.537	32%
Laivų saugojimas žiemos metu	2.940.228	16%
Kuro tiekimas (kuro tiekimo įranga)	590.983	3%
Laivų techninis aptarnavimas ir remontas	982.632	5%
Viešbutis ir restoranas	7.897.500	43%
Iš viso investicijos, Lt	18.381.881	100%

23 lentelė. Planuojamos privataus subjekto bendros investicijos į suprastruktūrą be viešbučio veiklos.

Privataus subjekto investicijos į suprastruktūrą be viešbučio veiklos	Investicijos, Lt	Proc.
Pagrindinės veiklos	5.970.537	49%
Laivų saugojimas žiemos metus	2.940.228	24%
Kuro tiekimas	590.983	5%
Laivų techninis aptarnavimas ir remontas	982.632	8%
Viešbutis ir restoranas	1.579.500	13%
Iš viso investicijos, Lt	12.063.881	100%

24 lentelė. Preliminarios KVJUD investicijos į infrastruktūrą.

Preliminarios KVJUD investicijos	Reikalingos investicijos, Lt iki 2017 m.	Pastabos
Investicijos į infrastruktūrą (molus, krantines, pontonus ir t.t.)	134.021.946	Remiantis atlikta galimybių studija 2008 m. ¹⁰
Investicijos į stacionarų kraną	300.000	
Investicijos į vandens ir elektros tiekimo stoteles	1.000.000	
Investicijos į nuotekų surinkimo sprendimą	150.000	
Investicijos į administracinį ir degalinės pastatus, dušines, viešuosius tualetus, pirtis ir skalbyklą	2.050.000	
Iš viso planuojamos investicijos, Lt	137.521.946	

¹⁰ Ispanijos inžinierių, konsultantų bei architektų kompanijos „Alatec“ atlikta Šventosios uosto atstatymo galimybių studija (2008).

3. BŪTINŲ PASLAUGŲ VEIKLOS MODELIO STRUKTŪRIZAVIMAS

Šventosios uosto teritorijoje planuojama vykdyti veikla susijusi tiek su socialinių (pajamų negeneruojančių), tiek su ekonominių (pajamas generuojančių) paslaugų teikimu. Be uosto priežiūros, laivų techninio aptarnavimo, pasienio kontrolės ir kitų veiklų, uosto teritorijoje bus vykdomos tiesiogiai su uosto valdymu nesusijusios, tačiau komercinę naudą generuojančios veiklos, pvz., apgyvendinimo paslaugų teikimas, turizmo infrastruktūros valdymas (detalus vykdytinų veiklų sąrašas identifikuotas ankstesniuose skyriuose).

Visoms nurodytoms veikloms vykdyti reikalinga infrastruktūra, suprastruktūra ir, suprantama, didelės investicijos. Kaip ir kitiems viešojo sektoriaus subjektams, KVVJUD įgyvendinant projektus svarbu palyginti ir pasirinkti pačius efektyviausius viešųjų finansinių išteklių naudojimo būdus.

Dėl ribotų viešojo sektoriaus lėšų tikslinga išanalizuoti galimybes vykdyti infrastruktūrinės plėtros projektus naudojantis alternatyviais projektų finansavimo šaltiniais (valstybės biudžetu, Europos Sąjungos paramos lėšomis, banko paskola, privataus kapitalo finansavimu). Vienas pradinių tokios alternatyvų analizės klausimų – Projekto įgyvendinimo galimybių teisinis vertinimas.

Organizacine prasme, iškilus poreikiui vystyti viešąją infrastruktūrą galima projektus įgyvendinti keliais būdais:

1. **tiesiogiai**, remiantis vidiniais organizaciniais resursais, t. y. administracija (pvz., tam tikro nekilnojamojo turto valdymas per direkcijos specialistus);
2. **per atskirą viešojo subjekto įkurtą ir visiškai kontroliuojamą įstaigą ar įmonę** (pvz., steigiant Šventosios valstybinio jūrų uosto direkciją);
3. **visą atsakomybę visiškai perduodant privačiam sektoriui** (pvz., disponavimas savivaldybės ar valstybės turtu jį privatizuojant, t.y. visai atsisakant infrastruktūros ar paslaugos viešosios funkcijos). Atsižvelgiant į Šventosios valstybinio jūrų uosto įstatymo 5 str. 2 d., uosto žemė, akvatorija ir uosto infrastruktūra neprivatizuojama. Dėl šios priežasties šio modelio taikyti negalima, todėl jis toliau aptariamas nebus.

Tais atvejais, kai viešosios funkcijos ar infrastruktūros dėl įvairių priežasčių negalima visai atsisakyti, o viešajam sektoriui vienam trūksta resursų (pvz., finansinių, organizacinių, patirties) įgyvendinti projektus, iškyla poreikis ieškoti bendradarbiavimo galimybių su privačiu sektoriumi. Taigi viešajam sektoriui atsiranda papildomos alternatyvos įgyvendinti projektus:

4. **sutarties pagrindu** (tiesiogiai arba per viešojo subjekto kontroliuojamą subjektą) gauti reikalingus resursus iš privačiojo sektoriaus (pvz., sudaryti koncesijos, nuomos ar kitą sutartį);

5. tiesiogiai arba per viešojo subjekto kontroliuojamą subjektą įkurti bendrą įmonę kartu su privačiu investuotoju (kitai vadinama institucinė viešojo ir privataus sektorių partnerystė (toliau - VPSP)).

3.1. Projekto įgyvendinimo VPSP būdu teisinių galimybių analizė

Skirtingų Projekto įgyvendinimo galimybių viešojo ir privataus sektorių partnerystės būdu analizė yra atliekama siekiant palyginti teisės aktuose nustatytas VPSP galimybes, išskirti jų privalumus ir trūkumus ir, atsižvelgus į šio konkretaus Projekto teisinius požymius, išrinkti tinkamiausią būdą pasirinktai alternatyvai įgyvendinti.

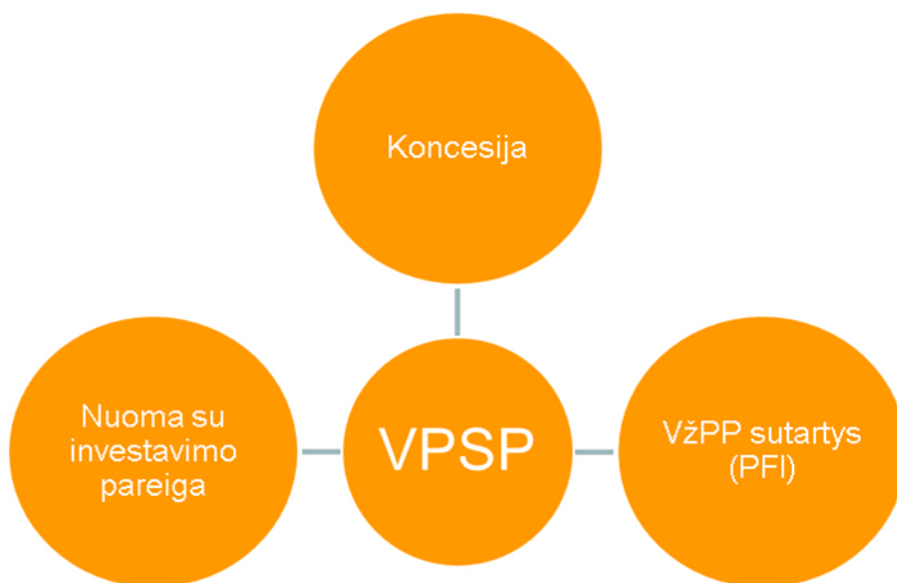
Viešojo ir privataus sektorių bendradarbiavimas, įgyvendinamas pagal VPSP modelius, yra vis dažniau pasirenkama infrastruktūros vystymo ar viešųjų paslaugų teikimo forma. Viešojo ir privataus sektorių partnerystė pastaraisiais metais pradėta taikyti daugelyje sričių. Toks dažniausiai ilgalaikis bendradarbiavimas išsiskiria privačiajam partneriui, dalyvaujančiam įvairiais projektų etapais (projektavimas, darbų vykdymas ir eksploatavimas), prisiimančiam paprastai valstybiniam sektoriui tenkančią riziką ir dažnai iš dalies finansuojančiam projektą, suteikiamu vaidmeniu¹¹.

LR investicijų įstatymas apibrėžia, kad VPSP yra „valstybės arba savivaldybės institucijos ir privataus subjekto įstatymuose nustatyti bendradarbiavimo būdai, kuriais valstybės arba savivaldybės institucija perduoda jos funkcijoms priskirtą veiklą privačiam subjektui, o privatus subjektas investuoja į šią veiklą ir jai vykdyti reikalingą turtą, už tai gaudamas įstatymų nustatytą atlyginimą. Įstatymas numato, kad viešojo ir privataus sektorių partnerystės būdus nustato LR investicijų įstatymas, LR koncesijų įstatymas ir kiti įstatymai“¹². Taigi aiškinant minėtą įstatymą tiesiogiai (pažodžiui), **šiuo metu Lietuvos teisės aktai numato du galimus pagrindinius VPSP modelius:** vienas jų numatytas pačiame LR investicijų įstatyme – tai valdžios ir privataus subjekto partnerystė (toliau – VŽPP), o kitas – LR koncesijų įstatyme numatytas būdas – koncesija. Šie būdai plačiau bus nagrinėjami kituose skyriuose.

Reikia paminėti, kad, be anksčiau nurodytų dviejų pagrindinių Projekto įgyvendinimo VPSP būdu galimybių, pagal Lietuvos įstatymus galima būtų išskirti ir keletą kitų, mažiau reglamentuotų ir sudėtingesnių, būdų (pvz., jungtinė veikla, ilgalaikė nuoma ir kt.). Be to, tam tikrų VPSP požymių turinčius susitarimus galima pasiekti ir pasitelkiant tradicinių viešųjų pirkimų sutarčių kompleksiškesnius variantus. Tiesa, šiam Projektui įgyvendinti siūloma remtis jau egzistuojančiais teisiniais instrumentais ir apsiriboti anksčiau minėtomis alternatyvomis, jau anksčiau įgyvendintomis praktikoje.

¹¹ Europos Komisijos aiškinamojo komunikato dėl koncesijų pagal Europos Bendrijos teisę 2000/C 121/02.

¹² LR investicijų įstatymo 2 str. 15 d.



27 pav. Galimi VPSP modeliai Lietuvoje

Toliau šiame skyriuje bus nagrinėjamos alternatyvos įgyvendinti planuojamą Projektą:

- nuomos sutartis su investavimo pareiga;
- koncesija;
- valdžios ir privataus subjekto partnerystė.

3.1.1. Nuomos sutartis

Nuomos sutarties sąvoka numatyta CK 6.477 straipsnio 1 dalyje.

Pagal nuomos sutartį, viena šalis (nuomotojas) įsipareigoja duoti nuomininkui daiktą laikinai valdyti ir naudotis juo už užmokestį, o kita šalis (nuomininkas) įsipareigoja mokėti nuomos mokesčių.

Nuomos sutartis priskiriama prie tų sutarčių, kurių pagrindu atsiranda pareiga perduoti tam tikrą daiktą kitam asmeniui. Tačiau skirtingai negu pirkimo-pardavimo sutarties atveju, nuomos sutartimi nuomotojas neperleidžia nuosavybės teisės į nuomojamą daiktą, o įsipareigoja duoti nuomininkui tik laikinai tą daiktą valdyti ir juo naudotis arba tik naudotis.

Dažniausiai naudojamas nuomos mokesčio nustatymo būdas yra konkreti pinigų suma, kuri gali būti mokama tiek iš karto, tiek ir periodiškai. Nuomos mokesčiai gali būti nustatomi ir tam tikromis nuomininko teikiamomis paslaugomis. Kadangi CK nenumato, kokios paslaugos gali būti teikiamos, todėl nuomininkas gali įsipareigoti teikti tiek darbų, kai sukuriama tam tikras objektas ar pasiekiamas tam tikras savarankišką vertę turintis atskiras rezultatas (pvz., suremontuoti kokį nors daiktą), tiek ir tokio pobūdžio paslaugų, kuriomis nesiekama sukurti

konkreto savarankiško atskirą vertę turinčio objekto (pvz., konsultavimo, mokymo ir kt.). Nuomos mokestis gali būti nustatomas nuomininko pareiga pagerinti išnuomoto daikto būklę jo paties lėšomis. Pavyzdžiui, nuomotojas ir nuomininkas gali susitarti, kad nuomininkas savo lėšomis padarys išsinuomoto daikto kapitalinį remontą arba atliks kitokius daikto pagerinimus.

Nuomos sutartys suteikia galimybę privačiam subjektui už fiksuotą nuomos mokestį bei įsipareigojimą tinkamai valdyti ir prižiūrėti nuomojamą objektą įsigyti viešajam sektoriui nuosavybės teise priklausančio objekto generuojamas pajamas. Pagal nuomos sutartį, nuomininko galimybė gauti pelno iš išsinuomoto subjekto priklauso nuo nuomininko sugebėjimo sumažinti veiklos kaštus nemažinant teikiamų paslaugų kokybės, t.y. nuomos sutartimi komercinė išnuomoto objekto valdymo rizika perkeliama privačiam subjektui. Sutartimi galima numatyti, kad privatus subjektas atliks tam tikrus turto pagerinimo darbus ar net tikslines esmines investicijas siekiant pagerinti teikiamų paslaugų kokybę. Bet koku atveju, pagal nuomos sutartis atsakomybė už bendrą investicijų į infrastruktūros tinklo bei susijusių viešųjų paslaugų plėtojimo planavimą ir finansavimą lieka viešajam sektoriui. Nuomos sutartys gali būti sudaromos dėl infrastruktūros objektų, kurie turi nepriklausomus pajamų šaltinius, galinčius generuoti pakankamai pajamų padengti privataus sektoriaus investicijas, nuomos bei teikiamų paslaugų kaštus.

Reguliavimas Lietuvoje

Pagal LR valstybės ir savivaldybių turto valdymo, naudojimo ir disponavimo juo įstatymą (toliau – Valstybės turto įstatymas), tam tikras valstybės ar savivaldybės ilgalaikis materialusis turtas gali būti išnuomotas.

Valstybės ilgalaikį materialųjį turtą išnuomoti galima, jeigu jis:

1. neskirtas šalies gynybai ar saugumui užtikrinti;
2. neįtrauktas į privatizavimo programą;
3. nereikalingas valstybės funkcijoms įgyvendinti.

Valstybės trumpalaikis materialusis turtas Vyriausybės nustatyta tvarka gali būti išnuomojamas kartu su ilgalaikiu materialiuoju turtu, jei tuo siekiama užtikrinti efektyvią ilgalaikio materialiojo turto nuomą.

Valstybės ilgalaikis materialusis turtas išnuomojamas viešojo konkurso būdu pagal Vyriausybės nutarimo dėl valstybės materialiojo turto nuomos¹³ nustatytais sąlygomis ir tvarka. Valstybės materialusis turtas gali būti išnuomojamas be viešojo konkurso Valstybės turto įstatymo bei Valstybės turto nuomos nutarimo nustatyta tvarka ir sąlygomis.

Nuomininkas, gavęs išankstinį rašytinį nuomotojo sutikimą bei turtą apdraudęs nuomotojo naudai, gali perleisti teises ir pareigas, atsiradusias iš nuomos sutarties, įkeisti

¹³ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2001 m. gruodžio 14 d. nutarimas Nr. 1524 dėl valstybės materialiojo turto nuomos su vėlesniais pakeitimais (**Valstybės turto nuomos nutarimas**).

nuomos teisę, perduoti ją kaip turtinį įnašą ar kitaip ją suvaržyti. Išnuomoto valstybės turto pagerinimai gali būti daromi bei išnuomotas turtas gali būti subnuomojamas ar kitaip leidžiama juo naudotis tretiesiems asmenims tik esant rašytiniam nuomotojo sutikimui. Pagal valstybės nuomos sutartis, sudarytas po 2002 m. birželio 19 d., nuomininkui negali būti kompensuojamos jo patirtos išsinuomoto valstybės turto pagerinimo išlaidos.

25 lentelė. Projekto įgyvendinimo nuomos būdu pagrindiniai privalumai ir trūkumai

Privalumai	Trūkumai
Privačiam subjektui gali būti perleista su išnuomoto nekilnojamojo turto valdymu ir naudojimu susijusi rizika.	Projektui įgyvendinti būtinos Privataus subjekto investicijos (atliktos į turto pagerinimus) negali būti atlyginamos iš Valdžios subjekto mokėjimų.
Aiškus turto nuomos reglamentavimas bei praktika, nuomos konkurso procedūros paprastesnės.	KVJUD, tiesiog išnuomodama turtą (pvz., uosto žemę), praranda/sumažina galimybę kontroliuoti teikiamų paslaugų kokybę, dėl ko kyla grėsmė teikiamų paslaugų kokybės tinkamam užtikrinimui.
KVJUD gautų garantuotas pajamas į biudžetą už nuomojamą plotą ir taip galėtų iš dalies padengti išlaidas už kitas KVJUD perkamas paslaugas.	

Įvertinant tai, kad Šventosios valstybinio jūrų uosto įstatymas yra specialusis CK bei Valstybės turto įstatymo atžvilgiu, reguliuojant nuomos santykius reikia remtis būtent Šventosios valstybinio jūrų uosto įstatymu, o CK bei Valstybės turto įstatymo normos taikomos tais atvejais, kai santykių nereguliuoja specialusis.

Pagal Šventosios valstybinio jūrų uosto įstatymo 12 str. 1 d., Uosto direkcija privačiam subjektui uosto žemę gali perduoti tik nuomos sutarties pagrindu. Nuomos sutartis gali būti sudaroma tik konkurso tvarka. 2007 m. kovo 30 d. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymu Nr. 3-114 buvo patvirtintos Šventosios valstybinio jūrų uosto žemės nuomos konkurso sąlygos. Konkursas gali būti vykdomas atviro ar uždaro konkurso būdais. Pagal Šventosios valstybinio jūrų uosto įstatymo 13 str. 1 d., uosto žemė gali būti išnuomojama iki 50 metų terminui. Konkurso sąlygose ir atitinkamai nuomos sutartyje Uosto direkcija gali numatyti, kokiems tikslams turi būti naudojama nuomojama žemė. Uosto žemės nuomos mokestis gali būti nustatomas tik pinigų suma. 2007 m. kovo 30 d. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymu Nr. 3-113 buvo patvirtintos Šventosios valstybinio jūrų uosto žemės nuomos mokesčio skaičiavimo tvarkos ir jo dydžio nustatymo taisyklės. Taisyklėse yra nustatytos uosto žemės skaičiavimo formulės. Pagal Šventosios valstybinio jūrų uosto įstatymo 14 str. 2 d., į žemės

nuomos mokesčių gali būti įskaitomos išlaidos, patirtos pagerinant ar sukuriant uosto infrastruktūrą, tačiau šalys turi pasirašyti atskirą uosto infrastruktūros pagerinimo sutartį¹⁴.

26 lentelė. Nuomos ir VPSP modelių skirtumai.

Žemės nuomos modelis	Valdžios ir privataus subjekto partnerystės modelis
<p>Nuomos konkursas – žemės savininko (valdytojo patikėjimo teise) rengiamas konkursas, kurio tikslas – išnuomoti žemės sklypą, t. y. perduoti objektą kitam subjektui valdyti, naudotis.</p>	<p>Šio pirkimo tikslas sudaryti ilgalaikę sutartį, pagrįstą dviejų sektorių bendradarbiavimu dėl privataus subjekto veiklos vykdymo, kuri apimtų investavimą, darbų ir paslaugų pirkimą ir tam reikalingo turto naudojimo sąlygų nustatymą.</p>
<p>Sutarties dalykas – žemės sklypo valdymo, naudojimosi teisių perdavimas. Nuomos sutarties atveju paprastai nėra vykdoma investicinė veikla. Investavimas Lietuvos Respublikos investicijų įstatymo suprantamas kaip nustatytais būdais atliekami investuotojo veiksmai, kuriais jis įgyja nuosavybės teisę arba kreditoriaus reikalavimo teisę į investavimo objektą arba teisę šį objektą valdyti ir naudoti.</p>	<p>Sutarties dalykas yra privataus subjekto vykdoma veikla, į kurią įeina investavimas, darbų atlikimas ir paslaugų teikimas, naujo ar esamo turto sukūrimas ir/arba pagerinimas bei naudojimas.</p>
<p>Sprendimą dėl nuomos konkurso priima pati organizacija, kuria gali būti ir valstybės arba savivaldybės valdymo institucijos, ir viešieji juridiniai asmenys, atitinkantys nustatytas sąlygas.</p>	<p>Sprendimą dėl šių pirkimų gali sudaryti tik valstybės arba savivaldybės valdymo institucijos, atsakančios už valstybės arba savivaldybės funkcijų įgyvendinimą ir turinčios teisę spręsti, kaip tas funkcijas įgyvendinti, planuojančios ir tvirtinančios biudžetą ir atliekančios turto savininko funkcijas. Jeigu sprendimus dėl šių pirkimų savarankiškai priims perkančiosios organizacijos, jų prisiimti įsipareigojimai mokėti tiekėjui atlyginimą viršytų valstybės arba savivaldybės finansines galimybes, didintų valdžios sektoriaus deficitą, turėtų neigiamą įtaką fiskalinei drausmei ir valstybės siekiui ir laikytis Maastrichto kriterijų.</p>

¹⁴ 2007 m. kovo 29 d. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymas Nr. 3-109 „Šventosios valstybinio jūrų uosto žemės nuomos pavyzdinė sutartis“ 20 p.

Lietuvoje šiuo metu jau yra vykdomi projektai, kai valdžios subjektas (vietos savivaldos subjektas) nuomos sutarties pagrindu privačiam subjektui perduoda viešajam subjektui priklausančio objekto valdymą ir paslaugų teikimą. Privatus subjektas nuomos sutarties pagrindu ne tik perima objekto valdymą, tačiau taip pat prisiima įsipareigojimus investuoti, rekonstruoti, administruoti objektą sutartyje nustatytą terminą. Nuomos sutartyje yra numatyta pareiga mokėti nuomos mokesčių valdžios subjektui.

Toliau pateikiami praktiniai nuomos santykių pavyzdžiai.

Vilniaus Kalvarijų turgaus nuomos sutartis

2012 m. kovo 7 d. Vilniaus miesto savivaldybės administracija pasirašė Kalvarijų turgaus nuomos sutartį su UAB „KTGV“. Sutartis sudaryta Kalvarijų turgavietės nuomos konkurso pagrindu.

Nuomos sutarties objektas – Kalvarijų turgavietė su įsipareigojimais rekonstruoti, eksploatuoti ir administruoti Kalvarijų turgavietę.

Nuomos sutarties trukmė – 25 m.

Nuomininko įsipareigojimas investuoti į nuomos objektą - 25,6 mln. Lt per 6 metus nuo sutarties įsigaliojimo dienos. Jokie mokėjimai ar investicijos nėra kompensuojami ir yra vykdomi iš Nuomininko lėšų.

Nuomos mokestis - 1,22 mln. Lt per metus.

Vilniaus Halės turgavietės nuomos sutartis

2002 m. kovo 28 d. Vilniaus miesto savivaldybės administracija pasirašė sutartį Halės turgavietei nuomoti, remontuoti ar rekonstruoti ir eksploatuoti su UAB „Tugva“, Įmonei laimėjus Savivaldybės organizuotą atvirą konkursą Halės turgavietei nuomoti, rekonstruoti ir eksploatuoti.

Nuomos sutarties objektas – Halės turgavietės komplektas su remonto ir eksploatavimo teisėmis.

Nuomos sutarties trukmė – iki 2035 m. balandžio 1 d.

Įmonės investicijų dydis – 28,4 mln. Lt.

Nuomos mokestis – 1,175 mln. Lt per metus. Įmonės lėšos, investuotos į Halės turgavietės rekonstrukciją ir statybą, bus įskaitomos į Įmonės mokamą nuomos mokesčių Savivaldybei, vykdant įskaitymą.

3.1.2. Koncesija

Vadovaujantis LR koncesijų įstatymo 2 str. 1 d., koncesija – tai vadovaujantis koncesijos sutartimi ir joje nustatytais sąlygomis suteikiančiosios institucijos koncesininkui pagal Koncesijų įstatymą suteikiamas leidimas vykdyti ūkinę komercinę veiklą, susijusią su infrastruktūros objektų projektavimu, statyba, plėtra, atnaujinimu, pakeitimu, remontu, valdymu, naudojimu ir (ar) priežiūra, teikti viešąsias paslaugas, valdyti ir (ar) naudoti valstybės, savivaldybės turtą (tarp jų eksploatuoti gamtos išteklius), kai koncesininkas pagal koncesijos sutartį prisiima visą ar didžiąją dalį su tokia veikla susijusios rizikos bei atitinkamas teises ir pareigas, o koncesininko atlyginimą už tokią veiklą sudaro tik teisės užsiimti atitinkama veikla suteikimas ir pajamos iš tokios veiklos ar tokios teisės suteikimas ir pajamos iš tokios veiklos kartu su atlyginimu, mokamu koncesininkui suteikiančiosios institucijos, atsižvelgiant į jos prisiimtą riziką.

Vadovaujantis koncesijos sutartimi ir sąlygomis, privačiajam sektoriui gali būti suteikiamas leidimas vykdyti ūkinę veiklą, susijusią su pastatų projektavimu ir statyba bei atlikti kitus darbus ir teikti paslaugas, ir prisiimti didžiąją dalį su tuo susijusios rizikos. Pagal Koncesijų įstatymą, koncesininko atlyginimą už tokią veiklą sudaro tik (1) teisės užsiimti atitinkama veikla suteikimas ir pajamos iš tokios veiklos ar (2) tokios teisės suteikimas ir pajamos iš tokios veiklos kartu su atlyginimu, mokamu koncesininkui suteikiančiosios institucijos, atsižvelgiant į jos prisiimtą riziką.

Vadovaujantis LR koncesijų įstatymu, koncesininko atlyginimą už vykdomą veiklą gali sudaryti tik:

- teisės užsiimti atitinkama veikla suteikimas ir pajamos iš tokios veiklos arba
- tokios teisės suteikimas ir pajamos iš tokios veiklos kartu su atlyginimu, mokamu koncesininkui suteikiančiosios institucijos, atsižvelgiant į jos prisiimtą riziką.¹⁵

27 lentelė. Projekto įgyvendinimo koncesijos būdu pagrindiniai privalumai ir trūkumai

Privalumai	Trūkumai
Ne visos potencialios investicinių projektų sritys (pvz. socialinio būsto kūrimas ir administravimas) yra nurodytos Koncesijų įstatymo 3 str. 2 d. numatytose koncesijų srityse, kas reiškia, kad koncesijos tokiose srityse paskelbimui būtinas Vyriausybės nutarimas.	Investicinis projektas turi generuoti didžiąją dalį pajamų iš trečiųjų asmenų (kaip reikalauja Koncesijų įstatymas ir Europos Komisijos aiškinamasis komunikatas dėl koncesijų pagal Europos Bendrijos teisę 2000/C 121/02 ¹⁶), tam, kad koncesininkui būtų galima perduoti didžiąją dalį su investiciniu projektu susijusių rizikų.

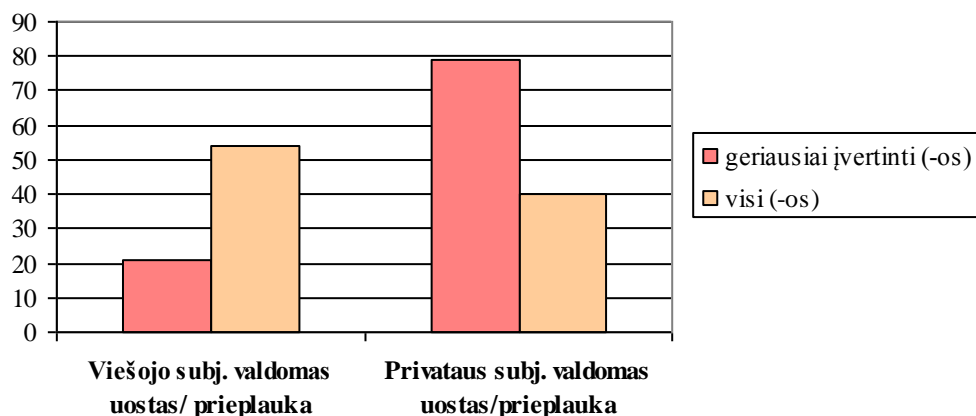
¹⁵ LR koncesijų įstatymo 2 str. 1 d.

¹⁶ Europos Komisijos aiškinamojo komunikato dėl koncesijų pagal Europos Bendrijos teisę 2000/C 121/02, 2.1.2. punktas.

Privalumai	Trūkumai
Lankstesnė nei Viešųjų pirkimų įstatymo nustatyta privataus sektoriaus partnerio atrankos procedūra (neformalizuoti konkurso organizavimo terminai, lankstūs pasiūlymų vertinimo kriterijai).	Reikalauja procedūrinių suderinimų su Finansų ministerija.
Naujai sukuriamas nekilnojamasis turtas gali priklausyti privačiam sektoriui nuosavybės teisėmis tiek koncesijos sutarties galiojimo laikotarpiu tiek ir po jo, kas sudaro palankias sąlygas perduoti su turtu susijusias rizikas bei turto įkeitimu užtikrinti investicinio projekto finansavimą.	Santykinai sunkesnės partnerio pakeitimo galimybės.
Investicinį projektą įgyvendinant iš valstybės/savivaldybės paskolų, valstybės/savivaldybės skolos limituose bus apskaitomi tik einamojo laikotarpio koncesijos mokesčio mokėjimai ¹⁷ .	Sutarties terminas ribojamas iki 25 metų.
Padidinama investicijų į infrastruktūrą nauda dėl konkurencingo privataus sektoriaus našumo, sumažinant išlaidas arba pasiekiant geresnį kokybės santykį.	Koncesija – daug ilgesnis procesas, nei, pavyzdžiui, viešųjų pirkimų procedūros.
Diversifikuoti pajamų šaltiniai – daugiau galimybių optimaliai suderinti riziką.	
Eksploatavimo ir finansavimo rizikų perdavimas skatina privatų sektorių užtikrinti infrastruktūros efektyvumą per visą jos ekonominį tarnavimo laikotarpį.	

Jau 2008 m. PLANCO Consulting GmbH Schwerin atliktas tyrimas parodė, jog dauguma geriausiai vertinamų uostų/ prieplaukų Baltijos jūros pakrantėse yra valdomi privataus subjekto.

¹⁷ Vadovaujantis Koncesijų įstatymo 5 str. 4 d., pagal savivaldybės vardu sudarytas koncesijų sutartis visi savivaldybės priimti įsipareigojimai mokėti koncesininkams atlyginimą vykdomi iš savivaldybės finansinių išteklių, laikantis Lietuvos Respublikos Seimo nustatytų atitinkamų metų savivaldybių skolinimosi limitų.



28 pav. Uostų/prielaukų pasiskirstymas pagal operatorių.

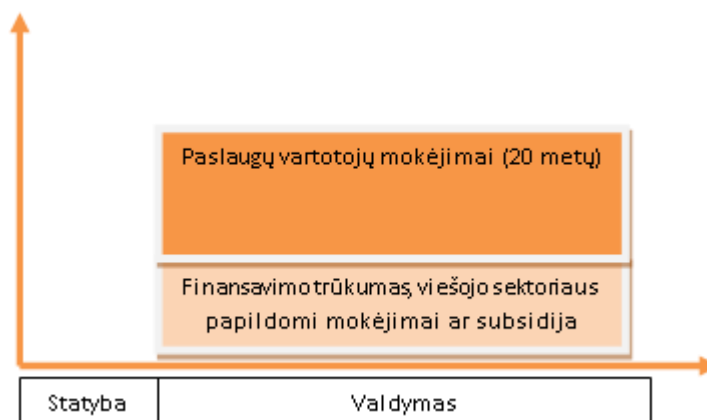
Atsižvelgiant į koncesijos, kaip VPSP būdo, požymius, šio Projekto atveju KVJUD, konkurso būdu atrinkusi investuotoją, sudarytą su juo koncesijos sutartį, pagal kurią koncesininkas atliktų esamos Šventosios uosto infrastruktūros/ suprastruktūros atnaujinimą ir naujos infrastruktūros/ suprastruktūros įrengimo ir jų valdymo veiklas koncesijos sutarties galiojimo laikotarpiu.

Kadangi pagal LR koncesijų įstatymą būtinas koncesininko atlyginimo elementas yra pajamos iš jam perduotos veiklos, koncesininkas pajamas iš trečiųjų asmenų (ne iš valdžios subjekto) iš tokios veiklos galėtų gauti tuo atveju, jeigu naudojimasis uosto infrastruktūra būtų apmokestintas.

Galimybės apmokestinti naudojimąsi uosto infrastruktūra buvo nagrinėjamos 1 skyriuje. Šias galimybes lemia kelios aplinkybės:

1. tarptautinė praktika, kurioje naudojimasis uostų infrastruktūra yra apmokestinamas;
2. dabar uoste galiojanti apmokestinimo tvarka;
3. vadovaujantis LR teisės aktais, Uosto direkcijai nėra draudžiama už užmokestį ar atlygį perleisti teisę naudotis jai priklausančiu turtu (pavyzdžiui, uosto infrastruktūra).

Atsižvelgiant į tai, manytina, kad mokesčio (atlygio) surinkimas iš trečiųjų asmenų už naudojimąsi valstybei priklausančiu turtu apskritai yra galimas. Koncesininkas turėtų galimybę perimti teisę iš KVJUD gauti pajamas iš trečiųjų asmenų (ne valdžios subjekto) už naudojimąsi uosto infrastruktūra.



30 pav. Mokėjimų srautų schema koncesijos modelio atveju.

Pastebėtina, kad Europos Komisijos aiškinamajame komunikate dėl koncesijų 2000/C121/02 pagal Europos Bendrijos teisę koncesijos apibrėžimas leidžia viešajam sektoriui mokėti atlygį privačiam investuotojui už atliktą darbą tuo atveju, jei tai nepanaikina reikšmingo rizikos elemento neatskiriamo nuo eksploatavimo.

Taigi labai svarbu atkreipti dėmesį į mokėjimų reikšmę koncesijos sutartyje. Tradiciškai manoma, kad koncesijos sutartimi koncesininkui turėtų būti suteikiama teisė pačiam susirinkti pajamas, kurios visiškai padengtų jo investicijas (ar veiklos išlaidas), savarankiškai – tiesiogiai iš rinkos. Galimi atvejai, kai tokios pajamos iš vartotojų ne visiškai padengia koncesininko investicijas (ar veiklos išlaidas). Dėl šios priežasties įstatymas daro išlygą, kad tam tikrais atvejais koncesininko pajamas gali sudaryti ne tik „pajamos iš veiklos“, bet ir „pajamos iš tokios veiklos kartu su atlyginimu, mokamu koncesininkui suteikiančiosios institucijos, atsižvelgiant į jos prisiimtą riziką“. Tiesa, kaip minėta, koncesininkas sutartimi privalo prisiimti didžiąją dalį projekto rizikų. Taigi koncesijos atveju negalimi suteikiančiosios institucijos mokėjimai privačiam partneriui, kompensuojantys pagrindines rizikas (didžiąją jų dalį). Tai reiškia, kad pagal koncesiją neturėtų būti galimi mokėjimai privačiam investuotojui, viršijantys investuotojo prisiimtą riziką, nes didesni mokėjimai už prisiimtą riziką suponuoti, kad jas prisiima pati suteikiančioji institucija. Nors egzistuoja skirtingų požiūrių, tačiau dabartinė koncesijos sutarčių aiškinimo praktika krypta ta linkme, kad koncesijos atveju pagrindinė investicijų (veiklos) grąža turėtų būti privataus investuotojo gaunama ne iš suteikiančiosios institucijos (viešojo sektoriaus), bet iš trečiųjų asmenų (rinkos).

Koncesijų įstatymo 3 str. 3 d. numatyta, kad pagal koncesijos sutartį koncesininkams gali būti perduotas valdyti ir (ar) naudoti valstybės, savivaldybės ir (arba) valstybės ar savivaldybės kontroliuojamų asmenų nuosavybės, patikėjimo teise valdomas ir (ar) naudojamas turtas. Jeigu koncesijos, kuri suteikiama atviro viešo konkurso būdu, projektui įgyvendinti reikalinga valstybinė ar savivaldybės žemė ir (ar) kitas valstybės ar savivaldybės turtas ir tai

numato konkurso sąlygos, koncesijos suteikimo laikotarpiu teisės į šios žemės sklypus ir (ar) kitą valstybės ar savivaldybės turtą koncesininkui gali būti suteikiamos be aukciono (be atskiro konkurso), sudarant su juo nuomos ar kitas įstatymų numatytas sutartis.

Šventosios valstybinio jūrų uosto įstatymo 12 str. 1 d. yra numatyta, jog uosto žemė gali būti išnuojama tik konkurso tvarka. Toks įstatyminis reguliavimas nesukuria įstatymų kolizijos, kadangi nei Koncesijų įstatymas nei 2007 m. kovo 30 d. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymu Nr. 3-114 patvirtintos Šventosios valstybinio jūrų uosto žemės nuomos konkurso sąlygos nedraudžia inkorporuoti žemės nuomos konkurso į Koncesijos suteikimo konkursą.

Koncesijos suteikimo konkurso bei uosto žemės nuomos konkurso sąlygos iš esmės nustato analogiškas procedūras. Nepaisant to, yra keletas procedūrų elementų, kuriuos reikėtų suderinti, siekiant bendrai vykdyti žemės nuomos konkursą kartu su Koncesijos suteikimo konkursu. Kaip suderinti procedūras, pateikiama 4 lentelėje.

28 lentelė. Koncesijos konkurso tvarkos ir uosto žemės nuomos konkurso tvarkos derinimas

Koncesijos konkursas	Uosto žemės nuomos konkursas	Pakeitimai
Koncesija suteikiama atviro viešo konkurso būdu. Koncesijų įstatymo 6 str.	Konkursas gali būti vykdomas atviro konkurso ir uždaro konkurso būdu. Konkurso sąlygų 4 p.	<i>Šiuo metu rengiamos naujos konkurso sąlygos, kuriose nurodytas būdas – atviras konkursas. Papildomi pakeitimai nereikalingi.</i>
Konkurso sąlygos skelbiamos „Valstybės žinių“ priede „Informaciniai skelbimai“, papildomai gali būti skelbiamos ir tarptautinėje, Lietuvos respublikinėje ar regioninėje spaudoje ar kitose visuomenės informacinėse priemonėse.	Apie atviro konkurso objektą ir sąlygas skelbia ne anksčiau kaip prieš 30 k. d. ir ne vėliau kaip prieš 20 k. d. iki konkurso dalyvių dokumentų registravimo pradžios Uosto direkcijos tinklalapyje bei viename iš šalies dienraščių.	Koncesijų įst. nėra reguliuojami terminai, Konkurso sąlygose nurodyti terminai neprieštarauja teisės aktams, tačiau atsižvelgiant į Koncesijos suteikimo prasmę, gali kilti poreikis nustatyti ilgesnius terminus, todėl siūloma pakeisti Konkurso sąlygų 14 p.; 33 p. <i>Šiuo metu rengiamose konkurso sąlygose terminai prailginti – ne anksčiau kaip prieš 90 k. d. ir ne vėliau kaip 70 k. d.</i>

Koncesijos konkursas	Uosto žemės nuomos konkursas	Pakeitimai
<p>Konkurso dėl koncesijos suteikimo procese yra 3 etapai, kurie esant t.t. sąlygoms yra nevykdomi. Koncesijų įst. 8 str.</p> <p>1) konkurso dalyvių išankstinė atranka;</p> <p>2) preliminarių neįpareigojančių pasiūlymų pateikimas;</p> <p>3) preliminarių neįpareigojančių pasiūlymų vertinimas;</p> <p>8 str. 3 d. <i>Konkursas dėl koncesijos suteikimo gali būti skelbiamas ir vykdomas be šio straipsnio 1 dalies 2 ir (ar) 3 ir 4 punktuose nustatytų konkurso etapų tik Lietuvos Respublikos Vyriausybės, kai koncesija suteikiama valstybės vardu, arba savivaldybės tarybos, kai koncesija suteikiama atitinkamos savivaldybės vardu, sprendimu.</i></p> <p>Kadangi koncesijos sutartis būtų sudaroma ne LR Vyriausybės ar savivaldybės tarybos, tai šių etapų nevykdyti nėra teisinio pagrindo.</p>	<p>Nėra numatytų neįpareigojančių pasiūlymų etapų.</p>	<p>Reikia suderinamumo ir numatymo išimčių nuomos konkursams vykdyti kartu su kitu (pvz., koncesijos) konkursu.</p>
<p>Nėra reguliuojama pasiūlymo kaina. Koncesijos įst. 14 str. 3 d. 3 p.</p>	<p>Pagal konkurso sąlygų 15.7.1 p. konkurso sąlygose nurodomas minimalus uosto žemės nuomos mokesčio</p>	<p>Atsisakyti nuomos mokesčio skaičiavimo metodikos/įtraukti išimtį, kai uosto žemės nuomos konkursas vykdomas</p>

Koncesijos konkursas	Uosto žemės nuomos konkursas	Pakeitimai
	<p>dydis, jo keitimo sąlygos ir tvarka. Uosto žemės nuomos mokesčio skaičiavimo tvarka patvirtinta Susisiekimo ministro įsakymu¹⁸.</p>	<p>kartu su Koncesijos konkursu, kad nepateikiamas minimalus uosto žemės mokesčio dydis, keitimo tvarka ir sąlygos.</p> <p>Panaikinti susisiekimo ministro įsakymą ar įtraukti išimtį dėl Koncesijos konkurso.</p> <p><i>Šiuo metu rengiamos naujos konkurso sąlygos bei nuomos mokesčio apskaičiavimo metodas, kuriame Konkurso komisija nustato pradinį nuomos mokesčio dydį.</i></p>
<p>Nėra reguliuojamas pasiūlymo galiojimo užtikrinimas.</p>	<p>Konkurso sąlygų 18 p. <i>Konkurso dalyviai perveda į konkurso komisijos nurodytą banko sąskaitą pradinį uosto žemės nuomos mokesčio įnašą – 5 procentus minimalaus uosto žemės nuomos mokesčio už vienerius metus.</i></p>	<p>Koncesijos įst. nereguliuoja pasiūlymo galiojimo užtikrinimo.</p> <p>Konkurso sąlygose pakeisti galiojimo užtikrinimo skaičiavimo tvarką, kadangi atitinkamai pakeičiamas 15.7.1 p.; taip pat 19.4. – 19.5. p.; 47.2. p., kuriuose nurodyti pasiūlymo galiojimo užtikrinimo dokumentai bei užtikrinimo grąžinimo tvarka.</p> <p><i>Šiuo metu rengiamose konkurso sąlygose nurodyta, jog pasiūlymo galiojimo užtikrinimas – 50% pradinio</i></p>

¹⁸ 2007 m. kovo 30 d. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymas Nr. 3-113 „Dėl Šventosios valstybinio jūrų uosto žemės nuomos mokesčio skaičiavimo tvarkos ir jo dydžio nustatymo taisyklių patvirtinimo“.

Koncesijos konkursas	Uosto žemės nuomos konkursas	Pakeitimai
		<p><i>žemės nuomos mokesčio sumokėjimas finansinei institucijai.</i></p> <p>Kadangi būtų atsisakoma nustatyti pradinį nuomos mokesčio dydį, tai reikėtų nustatyti kitas pasiūlymo galiojimo užtikrinimo priemones (banko garantiją, laidavimo draudimą).</p>
Pasiūlymai vertinami pagal konkurso dalyvių pasiūlymų vertinimo ir palyginimo kriterijus.	Konkurso dalyvių pasiūlymai vertinami taškais.	<p>Pakeisti gramatinę išraišką „taškai“ į „vertinimo ir palyginimo kriterijai“.</p> <p><i>Šiuo metu rengiamose konkurso sąlygose atsisakyta „taškų“, todėl priėmus naują redakciją papildomų pakeitimų nereikės.</i></p>
Institucija veda derybas ir pasirašo koncesijos sutartį (kitas papildomas bei susijusias sutartis) su dalyviu, kuris gavo aukščiausią įvertinimą.	Konkurso laimėtoju pripažįstamas konkurso dalyvis, surinkęs daugiausiai taškų.	<p>Pakeisti gramatinę išraišką „taškai“ į „aukščiausias įvertinimas“.</p> <p><i>Šiuo metu rengiamose konkurso sąlygose atsisakyta „taškų“, todėl priėmus naują redakciją papildomų pakeitimų nereikės.</i></p>
Jeigu derybos su aukščiausią įvertinimą gavusiu konkurso dalyviu nutrūksta, suteikiančioji institucija gali pakviesti dalyvauti derybose kitus konkurso dalyvius pagal jų įvertinimo eiliškumą. Sėkmingai baigusi derybas su	Jeigu konkurso dalyvis nepasirašo konkurso protokole, taip atsisakydamas išsinuomoti uosto žemės sklypą, toks asmuo išbraukiamas iš konkurso dalyvių registracijos sąrašų, o uosto žemės sklypą siūloma	Leisti sudaryti nuomos sutartį ir su tolesnės nei 2 eilės dalyviais.

Koncesijos konkursas	Uosto žemės nuomos konkursas	Pakeitimai
tokiu konkurso dalyviu, suteikiančioji institucija sudaro su juo koncesijos sutartį ir prireikus kitas papildomas bei susijusias sutartis.	išsinuomoti konkurso dalyviui, kurio pasiūlymas buvo pripažintas antruoju. Jei ir šis konkurso dalyvis atsisako, laikoma, kad konkursas neįvyko, ir konkurso komisija tai privalo nurodyti konkurso protokole.	

Kadangi neatskiriama uosto žemės nuomos konkurso sąlygų dalis yra sutartis¹⁹, tai atitinkamai ir pavyzdinė sutartis turi būti pataisyta:

- atsižvelgiant į Koncesijos prigimtį, atsisakyti 25 p. draudimo subnuomoti uosto žemės sklypą. *Šiuo metu rengiamoje nuomos sutartyje ši nuostata išliko;*
- atsižvelgiant į Finansų ministro įsakymą, pakeisti 39 p. nustatytą 0,2 procento delspinigių sumą, į 0,03 procento delspinigių sumą. *Šiuo metu rengiamoje nuomos sutartyje ši nuostata išliko;*
- atsižvelgiant į Koncesijos prigimtį, sutarties ilgalaikį pobūdį, komercinę praktiką, lygiateisiškumo principą, atsisakyti 40 - 42 p., kuriuose numatytas nuomos mokesčio dydžio pakeitimas;
- atsižvelgiant į 3 lentelėje nurodytas priežastis, atsisakyti sutarties 2 priedo „Uosto žemės nuomos mokesčio apskaičiavimas“.

Lietuvoje yra įgyvendinami keli uostų valdymo koncesijos sutarties pagrindu projektai. Valdžios (vietos savivaldos) subjektai perduoda objekto valdymą, viešųjų paslaugų teikimą bei su tuo susijusias rizikas privačiam subjektui sutartyje nurodytam terminui.

Klaipėdos Pilies uosto koncesijos sutartis²⁰

Klaipėdos miesto savivaldybės administracija sudarė koncesijos sutartį su UAB „Klaipėdos laivų remontas“. Įkurta įmonė UAB "Klaipėdos pilies uostas".

Įmonei suteikiamas leidimas vykdyti ūkinę veiklą, susijusią su Pilies uosto ir Danės upės krantinių valdymu, naudojimu, priežiūra ir eksploatacija bei viešųjų paslaugų teikimu, ir gauti iš šios veiklos pajamas iki 2035 m. Įmonė prisiima su veikla susijusią riziką.

Klaipėdos miesto savivaldybė koncesijos mokesčio nemoka.

¹⁹ Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2007 m. kovo 29 d. įsakymas Nr. 3-109 „Šventosios valstybinio jūrų uosto žemės nuomos pavyzdinė sutartis“.

²⁰ Subjekto vadovas apklaustas interviu forma pagal prieduose nurodytą klausimyną.

Įmonė įsipareigoja investuoti ne mažiau nei 4,7 mln. Lt. Įmonės lėšos, panaudotos turtui pagerinti ar pertvarkyti, neatlyginamos. Pasibaigus Sutarties terminui nekilnojamas turtas, kuris buvo sukurtas Įmonės investicijomis, yra perduodamas Klaipėdos miesto savivaldybės nuosavybei.

Įmonės teikiamos paslaugos²¹:

1. svečių ir nuolatinių klientų laivų saugojimas vandenyje;
2. svečių ir nuolatinių klientų laivų saugojimas ant kranto;
3. svečių ir nuolatinių klientų laivų pakėlimas ir nuleidimas iš/į vandens (-į);
4. energijos tiekimas laivams bei energijos tiekimo įrangos priežiūra;
5. kuro tiekimas bei atliekų išsiurbimas iš laivų ir kolonėlės priežiūra;
6. krantinės valymas;
7. vandens turizmo informacijos teikimo paslaugos ir susijusios rinkodaros priemonės;
8. regatų organizavimas ir regatomis priklausančių laivų bei jų įgulų aptarnavimas;
9. žuvų turgaus įrengimas ir priežiūra.

Šilutės mažųjų laivų uosto koncesijos sutartis²²

Šilutės rajono savivaldybės administracija sudarė koncesijos sutartį su UAB „Kintai“. Įkurta įmonė UAB „Šilutės vandens turizmo centras“.

Koncesijos objektas – ūkinės veiklos, susijusios su Šilutės prieplaukos (uosto) valdymu, naudojimu, atnaujinimu, remontu ir (ar) priežiūra įgyvendinant funkcijas, skirtas patenkinti visuomenės kultūros, sporto ir laisvalaikio paslaugų poreikius, bei verslo tikslais, vykdydamas. Koncesininkas prisiima su veikla susijusią riziką.

Koncesininko investicijos – ne mažiau kaip 500 tūkst. Lt, t.y. įmonė turi įrengti bent 1 degalinę.

Koncesijos trukmė – 25 m.

Koncesininko teikiamos paslaugos:

1. Ilgalaikio (sezono) švartavimosi paslauga;
2. Laivų saugojimas;
3. Vienkartinė slipo paslauga su autotransporto priemonės apsauga;
4. Naudojimas automobilių stovėjimo aikšte;

²¹ KSPU atsakymai nurodo, kad KSPU vykdo žymiai platesnę veiklą, pa,us su panašiais užsienio mažaisiais uostais ir tai pirmiausia susiję su KSPU specifika, kadangi minimas jachtų uostas yra įsikūręs dar veikiančioje laivų remonto įmonėje, dalis krantinių (mažųjų laivų švartavimo vietų) priklauso Klaipėdos valstybinei jūrų uosto direkcijai (KVJUD), dalis akvatorijos gilina KVJUD, krantinių eksploatacija ir remontu taip pat rūpinasi KVJUD. Tuo pat metu Klaipėdos laivų remonto įmonė vykdo nedidelių žvejybos ir kitų laivų remontą, ji yra žinoma kaip laivų remonto įmonė Europoje, todėl patyrus avarijas jachtoms arba kateriams, jos kreipiasi į laivų remonto įmonę, atliekamas nurodytų laivų remontas. Jachtų bei katerių buvimas Klaipėdos Senajame pilies uoste remonto metu įskaičiuojamas į laivo remonto sąnaudas.

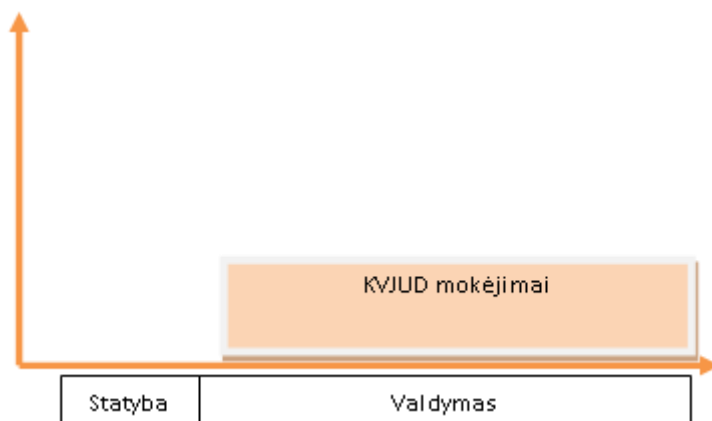
²² Subjekto vadovas apklaustas interviu forma pagal prieduose nurodytą klausimą.

5. Fekalinių vandenų priėmimas iš laivų;
6. Tepaluoto vandens priėmimas iš laivų;
7. Kemperių vietos;
8. Vandens ir elektros tiekimas;
9. Tualetai, dušai, skalbykla;
10. Informacinis terminalas, internetas, telefonas.

3.1.3. Valdžios ir privataus subjekto partnerystė

Vadovaujantis Lietuvos Respublikos investicijų įstatymo 2 str. 18 p. nuostatomis, Valdžios ir privataus subjektų partnerystė - tai viešojo ir privataus sektorių partnerystės būdas, kai privatus subjektas valdžios ir privataus subjektų partnerystės sutartyje nustatytais sąlygomis investuoja į valdžios subjekto funkcijoms priskirtas veiklos sritis bei šiai veiklai vykdyti reikalingą valstybės arba savivaldybės turtą ir vykdo tose srityse šiame įstatyme nustatytą veiklą, už kurią privačiam subjektui atlyginimą moka valdžios subjektas.

Valdžios ir privataus subjektų partnerystės modelio esmė – reguliarūs valdžios subjekto (kaip „vienintelio kliento“) mokėjimai privačiam investuotojui mainais už jo teikiamas paslaugas, atliktas investicijas ir prisiimtą riziką.



31 pav. VPSP mokėjimų schema

Valdžios subjektu gali būti tik savivaldybių vykdomoji institucija (savivaldybių VŽPP atveju) arba Lietuvos Respublikos Vyriausybės sprendimu – įgaliota valstybės institucija ar įstaiga (centrinės valdžios VŽPP atveju).²³

²³ LR investicijų įstatymo 2 str. 17 d.

VžPP būdas taikomas VPSP įgyvendinti tik tuomet, jeigu jis užtikrina efektyvų valstybės ir savivaldybės funkcijų įgyvendinimą, viešąjį interesą ir visuomenės poreikių tenkinimą²⁴.

29 lentelė. Projekto įgyvendinimo VžPP būdu pagrindiniai privalumai ir trūkumai

Privalumai	Trūkumai
Galimybė užtikrinti papildomą finansavimą.	Dėl Valstybės turto įstatymo reikalavimo, kad tokio bendro juridinio asmens visuotiniame akcininkų susirinkime valstybei ar savivaldybei priklausytų daugiau kaip 50 procentų balsų, aptariamam Investicinio projekto įgyvendinimo būdas nėra patrauklus privačiam sektoriui.
Ilgalaikių įsipareigojimų sukūrimas ir rizikų perdavimas privačiam subjektui.	Santykinai naujos, nepatikrintos procedūros.
Padidinama investicijų į infrastruktūrą nauda dėl konkurencingo privataus sektoriaus našumo, sumažinant išlaidas arba pasiekiant geresnę kokybę santyki.	Mokėjimai – daugiausia iš viešojo subjekto (lemia rizikos laipsnį).
Privačiam subjektui gali būti perduodamos žemės ir kito nekilnojamojo turto valdymo teisės bei šių teisių įkeitimo galimybės - Investicinio projekto finansavimo sąlygas.	Gali būti sunku susitarti dėl paslaugų kokybės.
Pagerinamas projektų įgyvendinimas.	Reikalauja procedūrinių suderinimų su Finansų ministerija.
Santykinai didelis kontrolės laipsnis.	Sutarties terminas ribojamas iki 25 metų.

Konkrečiu analizuojamu atveju šis modelis sudarytų prielaidas direkcijai įgyvendinti projektą, kuriam įgyvendinti tradicinių viešųjų pirkimų modeliu nėra lėšų. Privačiam investuotojui iki 25 metų gauti mokėjimus iš direkcijos už jo teikiamas paslaugas, kurie padengtų padarytas uosto infrastruktūros statybos investicijas ir (galimai) dalį veiklos kaštų. Šis modelis nuo tradicinių viešųjų pirkimų skiriasi tuo, kad direkcija šiuo atveju investicinėje projekto stadijoje pataria nepatirti jokių išlaidų.

Tarp valdžios subjekto ir privataus subjekto sudaroma VžPP partnerystės sutartis. Pagal šią sutartį yra keli esminiai įsipareigojimai. Valdžios subjektas:

- suteikia privačiam subjektui teisę vykdyti veiklą, susijusią su infrastruktūros, taip pat naujo arba jam perduoto valdyti ir naudoti valstybės ar savivaldybės turto projektavimu,

²⁴ LR investicijų įstatymo 15² str. 1 d.

statyba, rekonstravimu, remontu, atnaujinimu, valdymu, naudojimu ir priežiūra bei viešųjų paslaugų teikimu valdžios subjektui priskirtose srityse suteikia valdyti ir naudoti šiai veiklai vykdyti reikalingą valstybės ar savivaldybės turtą ir

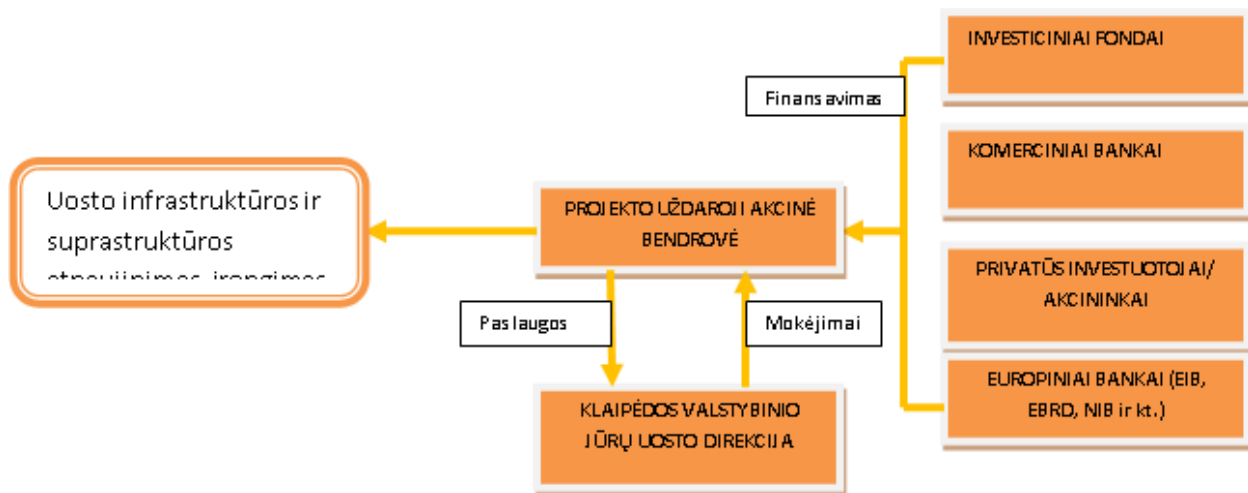
- įsipareigoja mokėti privačiam subjektui atlyginimą už jo vykdomą veiklą.

Privatus subjektas įsipareigoja:

- vykdyti sutartyje nustatytą veiklą ir
- užtikrinti investicijas, kurių reikia šiai veiklai vykdyti ir jai vykdyti reikalingam turtui sukurti arba perduoto valdyti ir naudoti turto būklei pagerinti.

LR investicijų įstatymas numato, kad valdžios ir privataus subjektų partnerystės sutarties galiojimo laikotarpiu valdžios subjektas gali perduoti privačiam subjektui patikėjimo teise pagal patikėjimo sutartį arba panaudos teise pagal panaudos sutartį valdyti ir naudoti valstybės arba savivaldybės nekilnojamąjį turtą ir kitą turtą, reikiamą valdžios ir privataus subjektų partnerystės sutartyje nustatytai veiklai vykdyti, išskyrus žemę. Jeigu valdžios ir privataus subjektų partnerystės sutartyje nustatytai veiklai vykdyti reikalinga perduoti valstybės arba savivaldybės nekilnojamajam turtui priskirtą arba naujam turtui sukurti reikalingą valstybinę arba savivaldybės žemę, ši žemė valdžios ir privataus subjektų partnerystės sutarties laikotarpiu privačiam subjektui išnuomojama be aukciono.

Vadovaujantis LR investicijų įstatymo 15² straipsnio 3 dalimi, pagal valdžios ir privataus subjektų partnerystės sutartį privačiam subjektui gali būti suteikta teisė vykdyti veiklą, susijusią su infrastruktūros, taip pat naujo arba jam perduoto valdyti ir naudoti valstybės ar savivaldybės turto projektavimu, statyba, rekonstravimu, remontu, atnaujinimu, valdymu, naudojimu ir priežiūra bei viešųjų paslaugų teikimu šiose srityse: transporto, švietimo, sveikatos ir socialinės apsaugos, kultūros, turizmo, viešosios tvarkos ir visuomenės apsaugos ir kitose įstatymų nustatytoje valdžios subjekto veiklą ir funkcijas apimančiose srityse. Kaip galėtų atrodyti VžPP modelis įgyvendinant Projektą, pateikiama **21 pav.**



32 pav. Galimas projekto įgyvendinimas VŽPP būdu

Taigi, atsižvelgiant į LR investicijų įstatymo 15² straipsnį, Projekto objektą sudarančias veiklas (uosto infrastruktūros plėtra ir priežiūra) galima perduoti privačiam subjektui pagal VŽPP sutartį. Be to, pati Projekto sritis – uosto infrastruktūra – patenka į LR koncesijų įstatyme nurodytą uosto infrastruktūros ir turizmo sritį, kurioje pagal VŽPP sutartį privačiam investuotojui galima perduoti vykdyti anksčiau nurodytas veiklas.

Vis dėlto VŽPP yra socialinis VPSP modelis. Socialinis VPSP modelis yra grindžiamas tuo, kad teikiamos rinkoje egzistuojančios bendrus ekonominius interesus tenkinančios neekonominės paslaugos. Tuo tarpu šio Projekto atveju būtų teikiamos ir paslaugos, kurių negalima vertinti tik kaip socialinių - neatlygintinių²⁵. VŽPP atveju vartotojai jiems teikiamas paslaugas gauna arba nemokamai, arba apmokestinamas paslaugas kartu finansuoja valstybė/savivaldybė, siekdama sumažinti paslaugos kainą vartotojui. Didesnė mokėjimų dalis iš viešojo sektoriaus nei iš trečiųjų šalių pajamų - vienas pagrindinių VŽPP bruožų, skiriančių jį nuo koncesijos.

1 skyriuje nurodytos veiklos rūšys yra vertinamos taip pat kaip ekonominės paslaugos, kurių didžioji dalis pajamų (Projekto atveju visos) yra generuojamos iš trečiųjų šalių mokėjimų (infrastruktūros naudotojų mokėjimai už kuro tiekimą, apgyvendinimo paslaugas, elektros tiekimą ir kitas 1 skyriuje detaliai aprašytas paslaugas).

Atsižvelgiant į tai, nėra tikslinga ir racionalu Projektą įgyvendinti VŽPP būdu.

3.2. Užsienio uostuose taikomi uosto žemės valdymo modeliai

²⁵ http://www.ppplietuva.lt/images/files/metodikos/07_21_PGS_rengimo_rekomendacijos.pdf

3.2.1. Užsienio uostuose taikomų uosto žemės valdymo modelių aprašymas

Sitimarina Štralzundas

Sitimarina yra įsikūręs Štralzundo siauriniame mole. Nuo 2004 m. uostas/ prieplauka valdoma privataus subjekto Kuhnle Tours. Pirmasis uosto operatorius iki 2000 m. buvo savivaldybės valdoma bendrovė, tačiau uosto valdymas buvo nuostolingas. Operatorius gavo savivaldybės leidimą perleisti uosto valdymą kitam subjektui, tačiau naujojo operatoriaus veikla buvo nepatenkinti naudotojai ir kiti suinteresuoti asmenys. Savivaldybė pasiekė susitarimą, jog valdymo sutartis būtų nutraukta su operatoriumi ir po konsultacijų sudarė uosto nuomos sutartį su Kuhnle Tours 12 metų. Nė vienu atveju nebuvo vykdomas viešasis pirkimas. Vėlesni operatoriai sudarė sutartis su pirmuoju operatoriumi (savivaldybės valdoma bendrove) ir taip perėmė uosto operatoriaus funkcijas.

Buvo prieita prie išvados, jog viešasis subjektas yra nepajėgus efektyviai valdyti uosto, uostui yra reikalingos investicijos, todėl operatorius, kuris neinvestuoja į infrastruktūrą, taip pat negali pasiekti efektyvaus uosto valdymo.

Kuhnle Tours investavo į uosto suprastruktūrą, panaudodamas ir federalinių fondų finansavimą turizmo srityje.

Kreslino prieplauka

Kreslino (Kröslin) prieplauka yra įkurta Riugeno salos pietryčiuose, šalia prieplaukos nėra didesnių miestų, prieplauką supa nepaliesta gamta. Operatoriui buvo perduotas ne tik prieplaukos valdymas, bet ir gyvenvietės prekybos centro bei kultūros centro statybos investavimo pareigos. Prieplaukos infrastruktūros statybos darbus finansavo privatus subjektas (privatus investuotojas) bei ES subsidijos: privatus investuotojas išpirko žemę iš savivaldybės, sukūrė infrastruktūrą, įkūrė dukterinę įmonę Marina Kröslin GmbH, kuri perėmė prieplaukos valdymą. Savivaldybei mokamas tik mokestis už naudojimąsi vandens teritorija.

Langbaligau prieplauka

Langbaligau prieplauka yra įkurta Flensburgo įlankoje (vok. **Flensburgen Förd**) Šlėzvigo-Holšteino (vok. Schleswig-Holstein) šiaurėje. Uostą naudoja tiek pramoginio plaukiojimo tikslais, tiek vietiniai žvejai. Operatorius teikia sanitarines paslaugas, elektros energiją, vandens tiekimą, belaidį interneto ryšį, atliekų pašalinimo paslaugas (kainos nustatytos savivaldybės ir operatoriaus sutartimi, galimi kainų pokyčiai). 1960-1970 m. prieplauką valdė viešasis sektorius, tačiau prieplaukos neefektyvumas dėl valdymo neprofesionalumas tapo akivaizdus. Savivaldybė ieškojo privataus operatoriaus, kuris prisiimtų pareigą atlikti nuolatinį uosto dugno gilinimą. Nuo 1998 m. „Im Jaich“ 25 metams tapo Lengballigau operatoriumi pagal nuomos sutartį, nėra nustatyto fiksuoto nuomos mokesčio, tačiau savivaldybė gauna 15% pelno

dalį. Priekplaukos infrastruktūra ir suprastruktūra priklauso savivaldybei, operatorius neatlika naujų investicijų, bet atlieka esamos infrastruktūros priežiūrą, nuolatinis dugno gilinimo darbus (savivaldybė teikia pagalbą siekiant gauti reikiamus leidimus gilinimui). Susiduriama su problema, kaip atskirti priežiūros ir modernizavimo investicijas, jei investicijos viršija priežiūros veiklas, todėl turi būti tariamasi su savivaldybe.

Loido priekplauka Brèmerhafene

Loido priekplauka yra įkurta buvusioje Loido laivų statyklos teritorijoje Brèmerhafene Šiaurės jūros pakrantėje. Joks buriavimo ar jachtų klubas nesinaudoja priekplauka. Priekplauka yra aprūpinta vandeniu, elektros energija, sanitarine infrastruktūra bei bevieliu internetu. Savivaldybė buvusios laivų statyklos pramoninėje teritorijoje įkūrė priekplauką. Savivaldybei buvo svarbu perleisti priekplaukos valdymą, kadangi jis buvo nuostolingas. Viešųjų pirkimų procedūros atskiroms dalims buvo vykdomos 2004 m. Laimėtoju buvo paskelbta “Im Jaich”. Privatus operatorius ir savivaldybė dalyvavo diskusijose dar priekplaukos planavimo stadijoje. Priekplauka pradėjo veikti 2006 m. Savivaldybė suteikė tik pagrindinę infrastruktūrą, priekplauką ir šliuzą, į visą kitą infrastruktūrą investavo privatus subjektas. Operatorius nusipirko būtiną žemės sklypą ir išsinuomojo vandens teritoriją 30 metų iš savivaldybės su galimybe pratęsti. Šliuzas valdomas savivaldybės, todėl privatus operatorius turi atskirai tartis dėl jo naudojimo. Savivaldybė neturi jokios įtakos kainų nustatymo procese. Savivaldybė pajamas gauna tik iš vandens teritorijos nuomos mokesčio bei už parduotą žemės sklypą.

Kylio priekplaukos

Sporthafen Kiel valdo 9 priekplaukas Kylio fiorde. Didžiąją dalį priekplaukos naudoja buriavimo klubai. Bendrovė valdo visas viešąsias priekplaukas, ir yra tik kelios nepriklausomai valdomos priekplaukos. Visos priekplaukos yra aprūpintos vandens ir elektros energijos tiekimu, atliekų šalinimo paslaugomis, bevieliu internetu bei sanitarine infrastruktūra.

Viešosios priekplaukos buvo valdomos savivaldybės įmonės, atsakingos už uostų ir viešąjį transportą. Nuo 1972 m. savivaldybė nebepajėgė savarankiškai efektyviai išlaikyti priekplaukų. Priekplaukos buvo perduotos Seehafen Kiel, kitai savivaldybės įmonei, atsakingai už viešuosius uostus, tačiau situacija pablogėjo. Keli buriavimo klubai sutiko perimti priekplaukų valdymą. 20 klubų 1995 m. įkūrė operatorių Sportheafen Kiel. 1997 m. savivaldybė sutiko išnuomoti visas 9 priekplaukas operatoriui už fiksuotą kainą iki 2020 m.

Operatorius priima investavimo sprendimus. Iki 2009 m. į priekplaukas buvo investuota 12 mln. eurų. Kainas nustato taip pat privatus operatorius, bet jis negali tuo piktnaudžiauti, kadangi savivaldybė suinteresuota, jog priekplaukomis naudotųsi ne tik klubai, bet ir kiti asmenys, todėl pakėlus kainas, gali pakelti vandens teritorijos nuomos mokesťi.

Heiligenhãfeno (vok. Heiligenhafen) priekplauka

Heiligenhāfenas yra Baltijos jūros pakrantėje prieš Fēmarno (vok. Fehmarn) salą įkurta prielauka, apsaugota Graswarder rezervato. Prielauka, kurią sudaro 4 pirsai, buvo pastatyta 1972 m. privačios statybos kompanijos. Ta pati kompanija yra atsakinga ir už prielaukos valdymą: vandens, elektros energijos tiekimą, sanitarines paslaugas, atliekų šalinimą. Operatorius neteikia jachtų saugojimo žiemos metu ar jachtų taisymo paslaugų. Prielaukos vietos buvo išnuomos privatiems rezidentams 20 metų. Sukūrus mokesčių sąjungą, privatus subjektas bankrutavo, savivaldybė perėmė prielaukos valdymą, dėl paklausos padidėjimo pastatė papildomus pontonus. 2000 m. savivaldybė nusprendė, jog prielauką efektyviau gali valdyti viešojo transporto institucija dėl investicijų į modernią infrastruktūrą poreikio.

Infrastruktūra bei vandens paviršius priklauso operatoriui, todėl nuomos mokestis nėra mokamas. Operatoriui priklauso ir visa prielaukos žemė. Operatoriaus partneriai vykdo mažesnes investicijas, didesnėms investicijoms organizuojami viešieji pirkimai. Operatorius kasmet sudaro prielaukos verslo planą, kurį tvirtina savivaldybė, tačiau pats operatorius nustato kainas (jachtų klubo nariai ir nesantys nariais moka vienodą mokestį).

3.2.2. Užsienio uostuose taikomų uosto žemės valdymo modelių bendras įvertinimas

30 lentelė. Užsienio uostų praktikos bendras įvertinimas

Nr.	Prielaukos/ uosto valdymo teorinis modelis	Praktiniai pavyzdžiai
1	<p>Prielaukos valdymas perduotas profesionaliam privačiam subjektui.</p> <p>Perdavimas grindžiamas daugiausiai tuo, jog savivaldybės valdomas operatorius buvo nepajėgus efektyviai valdyti prielaukos/ uosto.</p> <p>Šiam modeliui būdinga:</p> <p>1.1. Ilgalaikė infrastruktūros, suprastruktūros nuoma;</p> <p>1.2. Savivaldybė generuoja pajamas iš nuomos mokesčio;</p> <p>1.3. Savivaldybė nepatiria išlaidų, susijusių su prielaukos valdymu;</p> <p>1.4. Privatus subjektas nustato prielaukos paslaugų kainas/ reikia tartis, suderinti su savivaldybe.</p>	<p>Langbaligau prielauka,</p> <p>Štralzundo prielauka,</p> <p>Kylio prielaukos.</p>
2	<p>Prielaukos/ uosto valdymas visiškai priklauso privačiam sektoriui. Savivaldybė parduoda prielaukos/ uosto reikmėms žemę, o privatus</p>	<p>Kreslino prielauka,</p> <p>Brēmerhafeno prielauka.</p>

	subjektas perima visas investavimo pareigas, rizikas, kainų nustatymo teises. Savivaldybė tiesiogiai iš priplaukos valdymo negeneruoja pajamų, nebent iš vandens paviršiaus nuomos privačiam subjektui.	
3	Priplaukos valdymas išlieka savivaldybės dispozicijoje. Priplauką gali valdyti savivaldybės valdoma įmonė, savivaldybė gali tiesiogiai daryti įtaką priplaukos paslaugų kainoms, gauna pajamas iš priplaukos valdymo, investuoja į infrastruktūrą ir kt.	Heiligenhafenas (vok. Heiligenhafen)

3.2.3. Užsienio uostuose taikomų uosto žemės valdymo modelių analizės išvados

Išvados:

1. Privataus (profesionalaus) operatoriaus įsitraukimas turi būti priplaukos/ uosto planavimo ar kitoje ankstyvoje stadijoje. Operatorius gali perduoti *know-how*, valdymo idėjas, kadangi dažniausiai savivaldybės neturi reikiamų žinių, patirties. Pavyzdys – Brėmenhafeno priplauka.

2. Parenkant operatorių reikia atidžiai parinkti vertinimo kriterijus, kadangi mažiausią kainą pasiūlęs operatorius gali teikti prastos kokybės paslaugas, kartu padidėja valdymo išlaidos. Pavyzdys - Kylio priplaukų operatoriaus direktorius turėjo valdymo patirties, kuri buvo labai svarbi valdant Kylio priplaukas. Netinkamo operatoriaus pavyzdys – Štralzundo pirmasis operatorius.

3. Abi pusės turi būti pasiryžusios modifikuoti sutartį, kadangi dėl priplaukos/ uosto valdymo kompleksiskumo pradinėje sutartyje yra tikimybė, jog nebus numatyti visi būtini atvejai.

4. Viešasis sektorius turi būti kantrus, kadangi privačiam subjektui pradėdant vykdyti veiklą užtrunka, kol priplauka/ uostas pradėdamas valdyti efektyviai ir sukuriama teigiama reputacija.

5. Sutarties trukmė turi tiesiogiai priklausyti nuo privataus subjekto investicijų dydžio. Investuotojui turi būti suteikiama galimybė atgauti investicijas, o savivaldybei toks modelis naudingas dėl to, jog tuo metu nereikia skirti lėšų investicijoms į priplauką/ uostą.

6. Taip pat turi būti suteikiama atitinkama laisvė nustatyti priplaukos/ uosto paslaugų naudojimo kainas.

6.1. Daugeliu atvejų savivaldybė suinteresuota įsikišti į kainų nustatymo procesą, kadangi mažesnės kainos lemia didesnį patrauklumą, pritraukia daugiau naudotojų. Pavyzdys – Heiligenhafeno, Langbaligau ir Kylio prielaukos.

6.2. Kita vertus, rinkos sąlygomis prielaukų operatoriai negali nustatyti pernelyg aukštų kainų, kadangi jie siekia atgauti kuo daugiau investicijų. Taip pat tai gali lemti nesutarimus, kadangi yra nustatoma nuomos kaina ir paslaugų kainos.

7. Investicijų ir rizikų perkėlimo laipsnis privačiam subjektui priklauso nuo prielaukos/ uosto geografinės padėties, patrauklumo ir kt. aplinkybių.

8. Visais atvejais savivaldybė perduoda minimalią prielaukos/ uosto infrastruktūrą. Savivaldybė gauna pajamas iš infrastruktūros nuomos:

8.1. Dažniausiai pajamos yra fiksuoto dydžio. Pavyzdys – Štralzundo prielauka.

8.2. Kitas modelis – pajamos paskirstomos pagal rizikas, t.y., jei prielauka veikia pelningai, tai atitinkamai ir pajamas gauna tiek operatorius, tiek savivaldybė. Pavyzdys – Langbaligau prielauka.

9. Strateginius sprendimus turi priimti tas subjektas, kuris investavo į infrastruktūrą. Kadangi dažniausiai infrastruktūrą suteikia viešasis subjektas, jis yra suinteresuotas dalyvauti sprendimų priėmimo procese. Dažnai esant didelių investicijų būtinybei reikalingos savivaldybės lėšos. Tačiau mažėjant viešųjų investicijų, privataus kapitalo panaudojimas yra viena iš galimybių sėkmingai prielaukos/ uosto statybai bei valdymui.

3.3. Koncesijos modelio pritaikymas Projektui

Remiantis atlikta Projekto įgyvendinimo modelių analize, užsienio uostų žemės valdymo modelių analize, darytina išvada, kad KVJUD planuojamam įgyvendinti projektui galimi modeliai yra nuomos bei koncesijos modeliai.

Atsižvelgiant į:

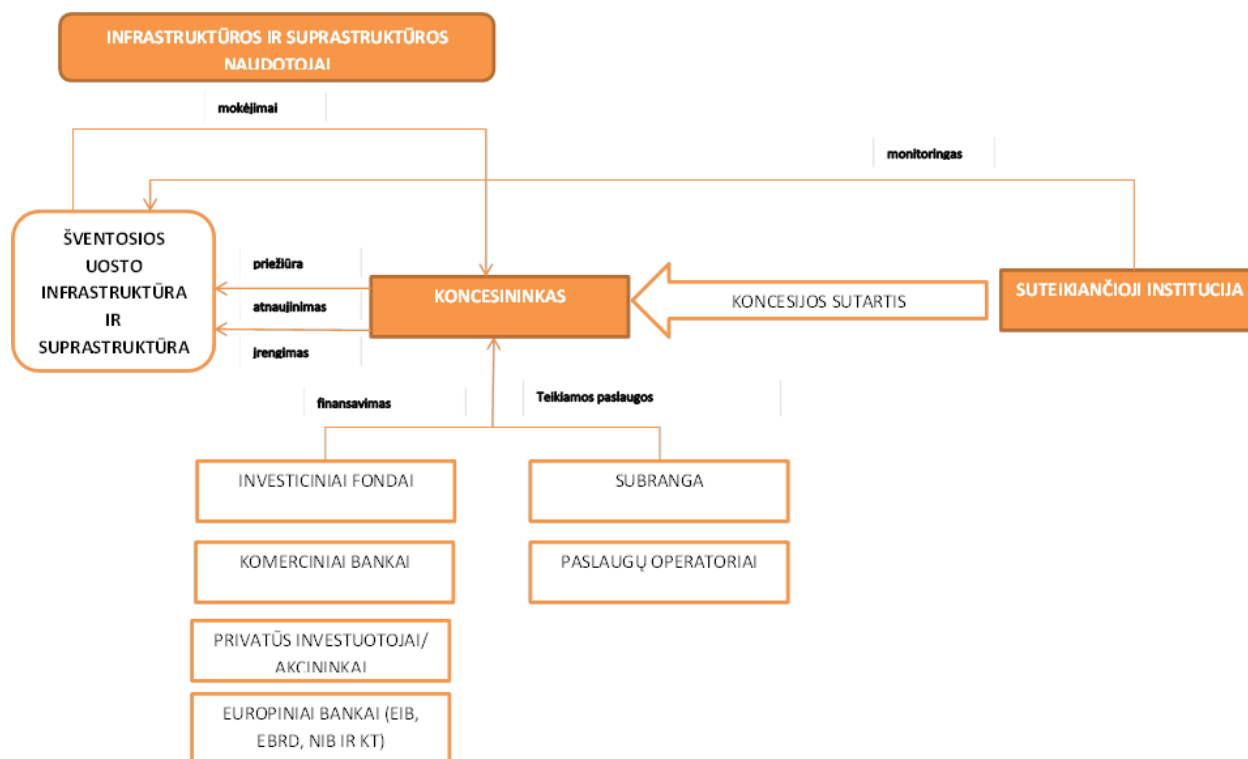
- esamą patirtį mažųjų uostų vystymo srityje kartu su privačiais subjektais;
- tai, kad vykdant tiesiog nuomos konkursą nėra užtikrinamas privataus subjekto paslaugų teikimo kokybės kontrolės mechanizmas;
- užsienio uostų, prielaukų valdymo modelius;
- tai, jog įvertinus tikimybę, kad KVJUD kartu siekia perduoti privačiam subjektui dalį ir viešųjų paslaugų,

siūloma taikyti Koncesijos modelį, kaip optimalų uosto infrastruktūros valdymo modelį.

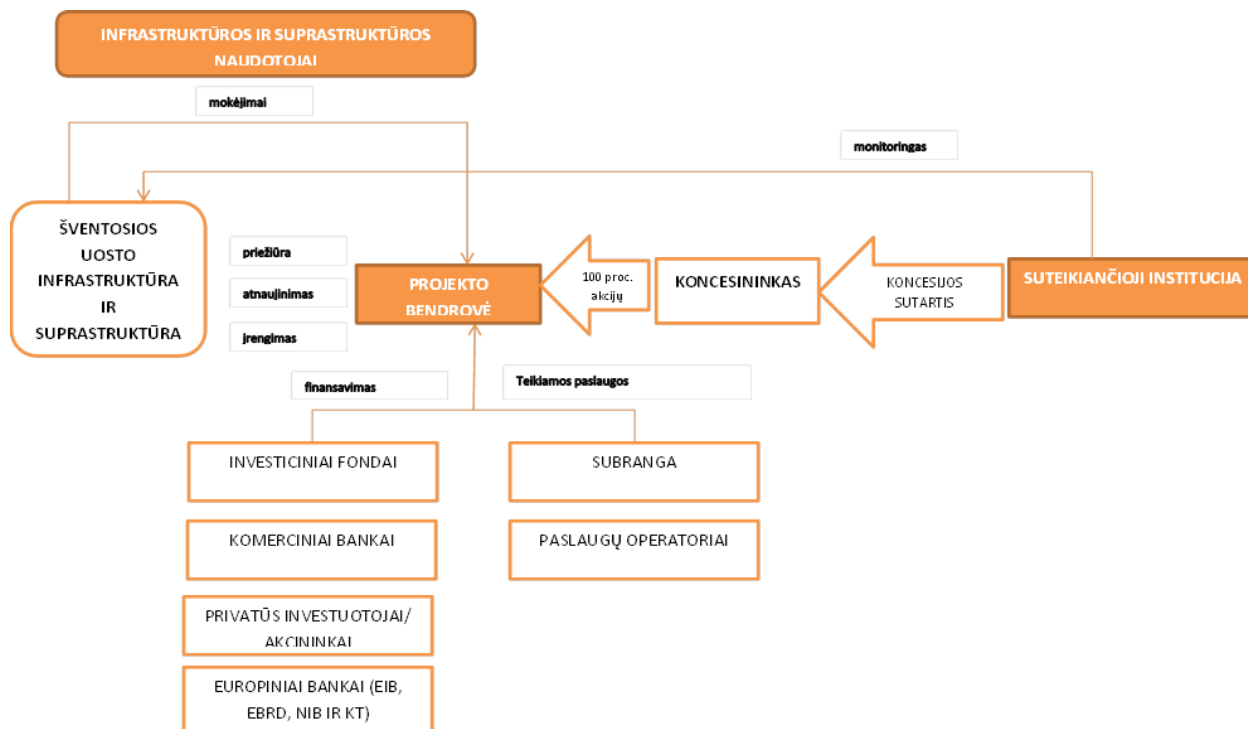
3.3.1. Koncesijos modeliai

Koncesija gali būti įgyvendinama suteikiant teises projektuoti, statyti, eksploatuoti ir teikti viešąsias paslaugas tiesiogiai privačiam subjektui arba pastarajam įkuriant naują Projekto bendrovę, kurios 100 procentų akcijų nuosavybės teise priklausytų privačiam subjektui. Projekto bendrovė būtų užsakovas projektuojant ir statant uosto infrastruktūros statinius, taip pat teiktų uosto infrastruktūros valdymo paslaugas. KVJUD savo ruožtu atliktų privataus subjekto teikiamų paslaugų monitoringą.

Abu minėti koncesijos suteikimo būdai pateikiami **33 ir 34/ pav.**



1 pav. Projekto įgyvendinimas sutartinės koncesijos būdu, nsteigiant Projekto bendrovės.



34 pav. Projekto įgyvendinimas koncesijos būdu, steigiant Projekto bendrovę

33 pav. pateikta schema koncesijai įgyvendinti, nsteigiant Projekto bendrovės (toliau - SPV). Modelis galėtų būti įgyvendinamas šiais etapais:

- 1) KVJUD skelbia atvirą viešą konkursą pagal LR koncesijų įstatymą privačiam subjektui atrinkti, inkorporuojant žemės nuomos konkursą;²⁶
- 2) atviro viešojo konkurso būdu atrenkamas koncesininkas;
- 3) koncesijos sutartis būtų sudaroma tiesiogiai su konkursą laimėjusiu dalyviu, kuris vykdytų Projekto veiklas ir gautų mokėjimus iš trečiųjų asmenų;
- 4) KVJUD Projekto įgyvendinimo laikotarpiui nuomos teise perduotų konkursą laimėjusiam koncesininkui uosto infrastruktūrą ir teisę vykdyti aptartus projektavimo ir statybos darbus.

Pagal **34 pav.** pateiktą modelio schemą, koncesijos įgyvendinimas atrodytų taip:

- 1) KVJUD skelbia atvirą viešą konkursą pagal LR koncesijų įstatymą privačiam subjektui atrinkti;²⁷

²⁶ Plačiau apie viešo konkurso procedūras žr. skyrių „Privataus partnerio atrankos būdų analizė ir optimalaus būdo parinkimas“.

²⁷ Plačiau apie viešo konkurso procedūras žr. skyrių „Privataus partnerio atrankos būdų analizė ir optimalaus būdo parinkimas“.

2) atviro viešojo konkurso būdu atrinktas privatus subjektas visam Projekto įgyvendinimo laikotarpiui turėtų įsteigti atskirą Projekto bendrovę, kurios 100 procentų akcijų nuosavybės teise priklausytų privačiam subjektui;

3) koncesijos sutartis būtų sudaroma su Projekto bendrove (arba konkursą laimėjusiu dalyviu), kuri vykdytų Projekto veiklas ir gautų mokėjimus iš trečiųjų asmenų;

4) KVJUD Projekto įgyvendinimo laikotarpiui nuomos teise perduotų Projekto bendrovei uosto infrastruktūrą ir teisę vykdyti aptartus projektavimo ir statybos darbus.

Projektas gali būti įgyvendinamas abiem minėtais būdais, tiek steigiant SPV, tiek jos nsteigiant. Vis dėlto dėl toliau nurodytų priežasčių Projektą rekomenduotina įgyvendinti steigiant Projekto bendrovę.

1. Įsteigus SPV būtų palengvinami suteikiančiosios organizacijos atliekami Projekto kontrolė ir monitoringas, taip pat sudaromos prielaidos skaidriau vystyti Projektą.

2. Kadangi SPV bendrovės 100 procentų akcijų savininkas būtų privatus investuotojas, tai sudarytų galimybę privačiam investuotojui (atsižvelgiant į partnerystės sutartyje numatytus apribojimus) Projekto eigoje disponuoti bendrovės akcijomis (jas įkeisti Projektą finansuojančiai kredito įstaigai, perleisti ar kt.).

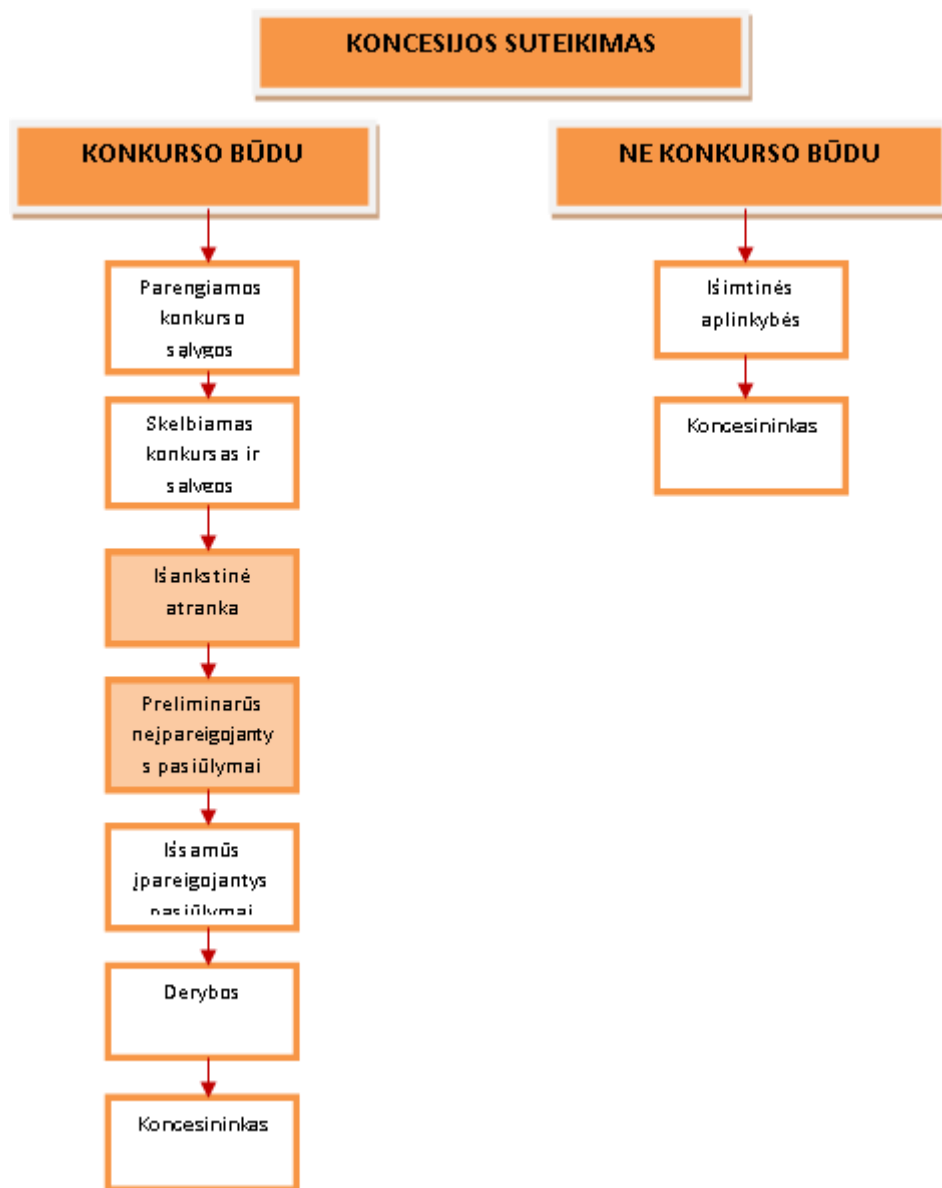
3. Įsteigus SPV būtų aiški bendrovės valdymo ir akcininkų turtinių (įskaitant dividendų išmokėjimą bendrovės akcininkui) ir neturtinių teisių praktinio įgyvendinimo procedūra.

Apibendrinant darytina išvada, kad palankiausia Projektą įgyvendinti sutartinės koncesijos modeliu, kai konkursą laimėjęs dalyvis steigia Projekto bendrovę.

3.3.2. Koncesijos suteikimo būdai

LR koncesijų įstatymo 6 str. numatyta, kad koncesijos suteikiamos **atviro viešo konkurso būdu**, išskyrus specialius atvejus, kai koncesijos gali būti suteikiamos **be konkurso**.

Koncesijos suteikimo būdai ir etapai pateikiami **35 pav.**



2 pav. Koncesijos suteikimo būdai ir etapai

3.3.2.1. *Atviras viešas konkursas*

Vadovaujantis LR koncesijų įstatymo 8 str. 1 d. nuostata, atviras viešas konkursas būtų vykdomas tokiais etapais:

1. parengiamos konkurso sąlygos;
2. konkursas ir jo sąlygos paskelbiamos;
3. vykdoma konkurso dalyvių išankstinė atranka;
4. pateikiami preliminarūs neįpareigojantys pasiūlymai;

5. preliminarūs neįpareigojantys pasiūlymai vertinami;
6. pateikiami išsamūs įpareigojantys pasiūlymai;
7. išsamūs įpareigojantys pasiūlymai vertinami;
8. vykdomos derybos ir sudaroma koncesijos sutartis.

Konkurso vykdymo etapai

Konkurso ir jo sąlygų paskelbimas

KVJUD konkurso dėl koncesijos suteikimo sąlygas parengia vadovaudamasi LR CK 6.947 str. 2 d., jose įtvirtindama LR koncesijų įstatymo numatytas sąlygas.

Rengiant sąlygas svarbu atkreipti dėmesį, kad kvalifikaciniai reikalavimai (techniniai, finansiniai, kiti) nebūtų diskriminacinio pobūdžio ir sudarytų vienodas sąlygas tiek Lietuvos, tiek užsienio šalių asmenims dalyvauti koncesijos konkurse. Taip pat svarbu užtikrinti, kad nebūtų ribojama ES teisėje numatyta asmenų laisvė teikti paslaugas bei steigti įmones Lietuvoje.

Kadangi koncesijos sąlygose KVJUD gali pareikalauti, jog dalyviai įsteigtų specialią įmonę, rekomenduotina numatyti sąlygas, kad koncesijos sutarties vykdymo laikotarpiu ši įmonė nebūtų likviduojama ar ja nebūtų disponuojama be KVJUD sutikimo.

Nors LR koncesijų įstatymas įpareigoja konkurso sąlygas skelbti „Valstybės žinių“ priede „Informaciniai pranešimai“, KVJUD sprendimu konkurso sąlygos papildomai gali būti skelbiamos ir tarptautinėje, respublikinėje, regioninėje spaudoje ar kitose visuomenės informavimo priemonėse. Tokiame skelbime išspausdinamas visas KVJUD patvirtintų konkurso sąlygų tekstas arba išspausdinamos aiškios ir tikslios nuorodos apie laiką ir vietą, kada ir kur su atitinkamomis konkurso sąlygų dalimis bus galima susipažinti bet kuriam suinteresuotam asmeniui, nurodoma pranešimo tekste minimų dokumentų, kuriuose išdėstytos konkurso sąlygos, įsigijimo kaina (jei ji nustatyta), tačiau su sąlyga, kad pranešimo tekste visada turi būti trumpai apibūdinamas pasiūlytosios koncesijos sutarties dalykas ir koncesijos projektas.

Rekomenduojama skelbimą apie konkursą ir konkurso sąlygas skelbti panaudojant kuo daugiau informacijos sklaidos priemonių. Taip sudaromos sąlygos pritraukti daugiau potencialių privačių investuotojų.

Konkurso dalyvių išankstinė atranka (neprivalomas etapas)

Konkursas gali būti vykdomas skelbiant išankstinę atranką arba atsisakant šių procedūrų. Kai konkurso sąlygos numato konkurso dalyvių išankstinę atranką, konkurso dalyviai turi pareikšti suinteresuotumą dalyvauti konkurse, nurodydami, kad jie atitinka KVJUD nustatytus išankstinės atrankos kriterijus. Atrankos kriterijais gali būti pripažintos visos ar dalis šių sąlygų:

1. atitinkama profesinė ir techninė kvalifikacija;

2. įrengimų ir kitų priemonių visiems veiklos, kuri bus atliekama pagal pasiūlytą koncesijos sutartį, etapams turėjimas išankstinės atrankos vykdymo metu ar reali galimybė jas turėti po to, kai bus sudaryta koncesijos sutartis;

3. finansinių lėšų (nuosavų ar skolintų) visiems veiklos, kurios bus imamosi pagal pasiūlytą koncesijos sutartį, etapams turėjimas išankstinės atrankos vykdymo metu ar reali galimybė jas turėti po to, kai bus sudaryta koncesijos sutartis;

4. atitinkama valdymo ir organizacinė patirtis;

5. kitos sąlygos, kurias yra nustačiusi suteikiančioji institucija.

Nustačiusi, kurie konkurso dalyviai atitinka išankstinės atrankos kriterijus, KVJUD sudaro konkurso dalyvių, kurie kviečiami pateikti išsamius įpareigojančius pasiūlymus arba, jeigu tai numato konkurso sąlygos, pateikti prieš tai preliminarius neįpareigojančius pasiūlymus, sąrašą.

Nors šis etapas nėra privalomas, tačiau vis dėlto rekomenduotina jį vykdyti, siekiant ateityje išvengti teisminių ginčų.

Preliminarių neįpareigojančių pasiūlymų pateikimas ir vertinimas (neprivalomas etapas)

Preliminarių neįpareigojančių pasiūlymų turinio reikalavimai nurodomi konkurso sąlygose vadovaujantis LR koncesijų įstatymo ir Konkurso sąlygose nustatytais turinio reikalavimais. Preliminarių neįpareigojančių pasiūlymų reikalaujamas mastas gali būti mažesnis negu išsamių įpareigojančių pasiūlymų mastas.

Nors šis etapas taip pat nėra privalomas, tačiau rekomenduotinas tuo atveju, jeigu KVJUD mano, kad jos parengtos sąlygos nėra pakankamai išsamios ir/ar gali būti tobulintinos, ir ji norės jas koreguoti pagal konkurso dalyvių pastabas. Kadangi šiuo atveju projektas yra naujas ir svarbus valstybės mastu, KVJUD konkurso sąlygose turėtų nustatyti, kad konkurso dalyviai pirmiausia privalo pateikti preliminarius neįpareigojančius pasiūlymus ir tik po to – išsamius įpareigojančius pasiūlymus.

Taigi jeigu būtų nuspręsta vykdyti šį etapą, KVJUD turės įvertinti, ar konkurso dalyvių preliminarūs neįpareigojantys pasiūlymai atitinka konkurso sąlygose jiems nustatytus reikalavimus, ir tokius reikalavimus atitinkančius pasiūlymus įvertina teigiamai, nenustatydama jų vertinimo eiliškumo.²⁸

KVJUD sudaro abėcėlinį sąrašą tų Konkurso dalyvių, kurių preliminarūs neįpareigojantys pasiūlymai įvertinti teigiamai, ir kviečia juos teikti išsamius įpareigojančius pasiūlymus. Toks Konkurso dalyvių sąrašas skelbiamas viešai.²⁹

²⁸ LR koncesijų įstatymo 12 str. 1 d.

²⁹ LR koncesijų įstatymo 12 str. 2 d.

Išsamių įpareigojančių pasiūlymų pateikimas

Pagal LR koncesijų įstatymą, išsamiuose įpareigojančiuose pasiūlymuose privalo būti aptarti konkurso sąlygose suformuluoti techniniai, finansiniai ir komerciniai klausimai bei pateikta konkurso sąlygose reikalaujama informacija, kuri visuomet turi apimti:

1. pasiūlymus ir komentarus dėl koncesijos projekto techninių sąlygų ir reikalavimų jam įgyvendinti, įskaitant suteikiančiosios institucijos konkurso sąlygose numatytus saugumo ir aplinkos apsaugos reikalavimus;
2. suteikiančiosios institucijos konkurso sąlygose pasiūlytų sutarties sąlygų komentarą ar išlygas dėl jų.

Jeigu KVJUD mano esant reikalinga aptarti klausimus dėl konkurso pasiūlymų, ji tuo tikslu gali rengti susitikimus su konkurso dalyviais ir privalo užtikrinti, kad jiems visiems būtų suteikta vienoda informacija.

Išsamių įpareigojančių pasiūlymų vertinimas

Nustatydamą išsamių įpareigojančių konkurso dalyvių pasiūlymų vertinimo ir palyginimo kriterijus, KVJUD privalo atsižvelgti į LR koncesijų įstatyme išdėstytus reikalavimus, koncesijos sutarties tikslus, kitas svarbias aplinkybes ir užtikrinti, kad jos nustatyti kriterijai būtų taikomi sąžiningai ir nė vienas konkurso dalyvis nebūtų diskriminuojamas.

Vadovaujantis LR koncesijų įstatymu, **techninių** pasiūlymų aspektų vertinimo ir lyginimo kriterijai gali numatyti tokius reikalavimus:

1. pasiūlymo techninį pagrindumą;
2. galimybes įgyvendinti pasiūlymą;
3. viešųjų paslaugų kokybę ir priemones, užtikrinančias jų teikimo tęstinumą;
4. aplinkosauginius pasiūlymo aspektus;
5. pasiūlymo poveikį socialinei ir ekonominei šalies ar atitinkamo regiono plėtrai.

Vadovaujantis LR koncesijų įstatymu, **finansinių ir komercinių** konkurso dalyvių pasiūlymų aspektų vertinimo ir lyginimo kriterijai gali numatyti tokius reikalavimus:

1. pinigų sumas, kurias koncesininkas siūlo nustatyti ir rinkti kaip užmokestį už teikiamas viešąsias paslaugas ar rinkti kaip vietines rinkliavas vadovaujantis koncesijos sutartimi, atsižvelgiant į numatomą tokių sumų mokėjimo laiką ir periodiškumą;
2. bet kokių mokėjimų, kuriuos suteikiančioji institucija atliks pagal koncesijos sutartį, sumas, atsižvelgiant į numatomą tokių sumų mokėjimo laiką ir periodiškumą;
3. bet kokių mokėjimų, kuriuos koncesininkas atliks pagal koncesijos sutartį, sumas, atsižvelgiant į numatomą tokių sumų mokėjimo laiką ir periodiškumą;
4. su projektavimo ir statybos veikla susijusias išlaidas, metines eksploatacijos ir priežiūros išlaidas, siūlomo finansavimo išlaidas;
5. suteikiančiosios institucijos ar kitos valstybės ar savivaldybės institucijos prašomos valstybės ar atitinkamos savivaldybės finansinės paramos, jei jos būtų prašoma, dydį;

6. pasiūlyto finansavimo pagrįstumą ir ypatumus, vadovaujantis pateiktais su finansavimu susijusiais dokumentais;

7. siūlomų sutarties sąlygų priimtinumą konkurso dalyviui ir tai lemiančias aplinkybes.

Įvertinusi gautus išsamius įpareigojančius konkurso dalyvių pasiūlymus, KVJUD sudaro dalyvių sąrašą pagal suteiktų vertinimų eiliškumą. Toks sąrašas skelbiamas viešai.

Konkretizuojant galima modeliuoti rekomenduotinus pasiūlymų vertinimo kriterijus. Atkreiptinas dėmesys, kad tinkamas kriterijų pasirinkimas padidins tikimybę, jog Privatus subjektas tinkamai suvaldys jam priskirtas rizikas. Rekomenduotini vertinimo kriterijai:

1. siūlomos mokėjimo sistemos patogumas vartotojo atžvilgiu, priežiūros kaštai, siūlomi sprendimai dėl infrastruktūros valdymo;

2. mokėjimo sistemos veikimo principai (pavyzdžiui, taikomas išankstinis apmokėjimas ar mokestis už faktiškai gautas paslaugas, kokia sistema taikoma atskiroms naudos gavėjų grupėms);

3. infrastruktūros naudotojų diferencijavimas, neapmokestinamos vietos ir jų naudotojai, nuolaidų ir lengvatų sistema;

4. infrastruktūros naudojimo efektyvumas;

5. aplinkos apsaugos ir visuomenės sveikatos apsaugos sprendimai (ar siūlomos priemonės, kurios nenumatytos privalomai taikytinuose reglamentuose);

6. infrastruktūros funkcionalumas – įėjimai/įvažiavimai, išėjimai/išvažiavimai, automobilių stovėjimo vietų išdėstymas, apšvietimas, nuorodos, ženklai.

7. architektūros atitiktis bendrai uosto koncepcijai – teritorijos apželdinimo sprendimai, pėsčiųjų takai, mažosios architektūros elementai ir jų darna su uosto koncepcija;

8. apsaugos ir saugumo sprendimai.

Pasiūlymo vertinimo kriterijai turėtų būti siejami su Projekto specifika: naudos gavėjais ir išskirtinėmis jų grupėmis (jachtų savininkai, turistai ir kt.), viešųjų paslaugų teikimo reikšme, kurią lemia teikiamos uosto paslaugos.

Derybos ir koncesijos sutarties sudarymas

Dalyvį, gavusį aukščiausią įvertinimą, KVJUD kviečia dalyvauti derybose. Derantis negali būti nukrypstama nuo reikalavimo, kad koncesininkas įgyvendintų konkurso sąlygose išdėstytas technines, finansines ir komercines sąlygas. Sėkmingai baigusi derybas su aukščiausią įvertinimą gavusiu konkurso dalyviu, KVJUD sudaro su juo (ir prireikus su jo šiam tikslui įsteigta įmone) koncesijos sutartį bei prireikus kitas papildomas bei susijusias sutartis, įskaitant sutartis su koncesijos projekto finansuotojais.

Siekdama galutinai suderinti koncesijos sutarties ir bet kokių papildomų su ja susijusių dokumentų nuostatas, KVJUD turi teisę susitarti dėl visų sąlygų ir imtis visų reikalingų veiksmų,

nors ir tiesiogiai nenumatyty konkursu sąlygose, tačiau su visais Konkurso dalyviais, kurie dalyvauja derybose, ji turi elgtis sąžiningai ir jų nediskriminuoti.³⁰

3.3.2.2. *Koncesijos suteikimas be konkurso*

Be konkurso koncesija gali būti suteikiama, kai yra bent viena iš šių aplinkybių³¹:

1. yra neatidėliotinas infrastruktūros poreikis, kurio nebuvo galima iš anksto numatyti, ir (ar) reikia užtikrinti nenutrūkstamą viešųjų paslaugų teikimą, ir susidarius tokioms nenumatytoms aplinkybėms nėra galimybės rengti konkursą dėl koncesijos suteikimo;

2. koncesijos sutartis yra susijusi su valstybės saugumo ir gynybos klausimais;

3. dėl turimų išimtinių teisių teikti viešąsias paslaugas, kurios yra suteiktos teisės akto, atitinkančio Europos bendrijos steigimo sutartį, yra tik vienas įmanomas viešųjų paslaugų, dėl kurių suteikiama koncesija, teikimo šaltinis ir nėra kitos alternatyvos;

4. buvo surengtas Konkursas, tačiau nebuvo gauta pasiūlymų, atitinkančių Konkurso sąlygas, ir, suteikiančiosios institucijos nuomone, kito konkurso rengimas nelemtų koncesijos sutarties sudarymo. Tokiu atveju sprendimas dėl koncesijos suteikimo be konkurso turi būti priimtas ne vėliau kaip per šešis mėnesius po surengto konkurso pabaigos, o koncesija suteikiama be konkurso tomis pačiomis sąlygomis, kokios yra anksčiau surengto konkurso sąlygos;

5. galiojanti koncesijos sutartis nutraukiama dėl to, kad koncesininkas nevykdo ar netinkamai vykdo koncesijos sutartį, o tai yra esminis sutarties pažeidimas, ir sudaroma nauja koncesijos sutartis dėl to paties dalyko su kitu koncesininku, kurį bankai ar kitos finansinės institucijos, suteikusios paskolas įsipareigojimų nevykdančiam koncesininkui, pakvietė sudaryti koncesijos sutartį, ir vienas iš pagrindinių tokios naujos sutarties tikslų yra užtikrinti tokių paskolų grąžinimą iš lėšų, gaunamų naujojo koncesininko pagal koncesijos sutartį;

6. koncesijos projektas yra ne mažiau kaip 50 procentų finansuojamas užsienio institucijos ar valstybės palankesnėmis sąlygomis, negu koncesijos suteikimo metu Lietuvoje esančios rinkos sąlygos, ir tokia finansuojančioji institucija ar valstybė yra potencialiems koncesininkams nustatiusi reikalavimus, kuriuos atitinka tik tam tikra subjektų kategorija, bei reikalavimus, kokia tvarka turi būti parenkamas koncesininkas, ir tokia tvarka skiriasi nuo šio Įstatymo nustatytos konkurso tvarkos;

7. kai dėl aplinkybių, kurių nebuvo galima numatyti, paaiškėja, kad yra reikalingi papildomi darbai arba paslaugos, kurie nebuvo įrašyti į pradinį projektą ar sudarytą koncesijos sutartį ir kurių techniškai ar ekonomiškai neįmanoma atskirti nuo pradinės koncesijos sutarties nesukeliant didelių nepatogumų suteikiančiajai institucijai, arba kai tokie darbai ar paslaugos,

³⁰ LR koncesijų įstatymo 16 str. 5 d.

³¹ LR koncesijų įstatymo 17 straipsnis.

nors ir gali būti atskirti nuo pradinės koncesijos sutarties, yra būtina reikalingi koncesijos sutarčiai užbaigti. Tokia sutartis dėl papildomų darbų ar paslaugų gali būti sudaroma tik su koncesininku, su kuriuo buvo sudaryta pradinė koncesijos sutartis, o visų kitų papildomai sudarytų sutarčių bendra kaina neturi viršyti 30 procentų pagrindinės koncesijos sutarties vertės.

Svarbu atkreipti dėmesį, kad koncesijos suteikimas be konkurso turėtų būti taikomas tik išimtiniais atvejais. Reikia pastebėti, kad nevykdant konkurso būtų sudėtinga užtikrinti konkurenciją ir dalyvių lygiateisiškumą, o tai padidina riziką, kad ateityje gali kilti teisminių ginčų. Maža to, vykdydama konkursą, KVJUD turėtų geresnes galimybes pasiekti visuomenei naudingiausias sutarties sąlygas.

Atsižvelgiant į tai, šiuo atveju nėra ir nebūtų nustatyta nė viena iš aukščiau išvardytų aplinkybių, kurioms esant koncesija galėtų būti suteikiama be konkurso, ir į kitus papildomus argumentus, šiuo atveju rekomenduotina vykdyti atvirą viešą konkursą.

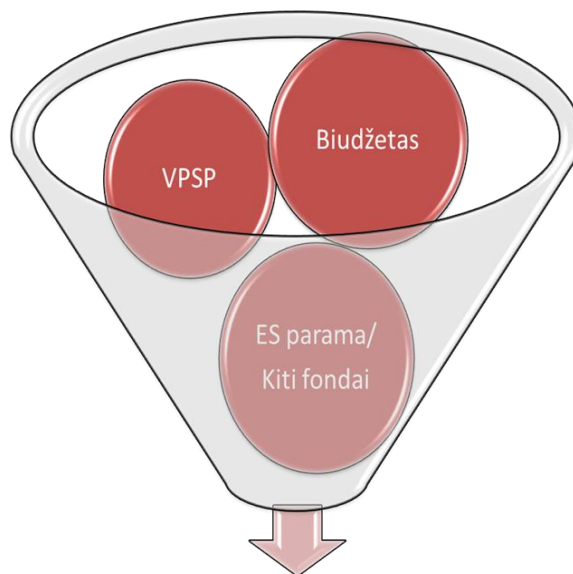
3.3.3. ES parama ir Koncesijos modelis

Koncesijos skiriamasis bruožas – investicijos į infrastruktūrą - paprastai būna privataus subjekto. Tai yra viena iš priežasčių, dėl kurių pasirenkamas šis modelis, t.y. viešasis sektorius neturi lėšų finansuoti infrastruktūros plėtrą.

Nepaisant to, jog siūloma taikyti koncesijos modelį, nėra prarandama galimybė infrastruktūros statybai panaudoti Europos Sąjungos struktūrinių fondų finansavimą.

ES struktūrinių fondų lėšų naudojimas VPSP projektuose būtų laikomas viena iš valstybės VPSP skatinimo formų. Tačiau lėšų derinimas nėra labai paplitusi praktika dėl šių pagrindinių priežasčių:

- ribotų viešojo sektoriaus gebėjimų suplanuoti ir įgyvendinti kompleksines projekto finansavimo struktūras;
- skirtingų žmonių / institucijų atsakomybės ir įtraukimo į VPSP ir ES struktūrinės paramos planavimą;
- skirtingo VPSP ir ES struktūrinių fondų lėšų finansuojamų projektų teisinio reglamentavimo.



3 pav. VPSP ir kiti finansavimo šaltiniai

Lietuvoje praktikoje yra taikyti keli VPSP bei ES struktūrinių fondų finansavimo derinimo modeliai. ES struktūrinių fondų finansavimas yra galimas tik pirmajame etape, t.y. tik investavimo/ infrastruktūros sukūrimo metu. Antrajame etape, infrastruktūros valdymo, paslaugų teikimo metu ES finansavimas yra negalimas.

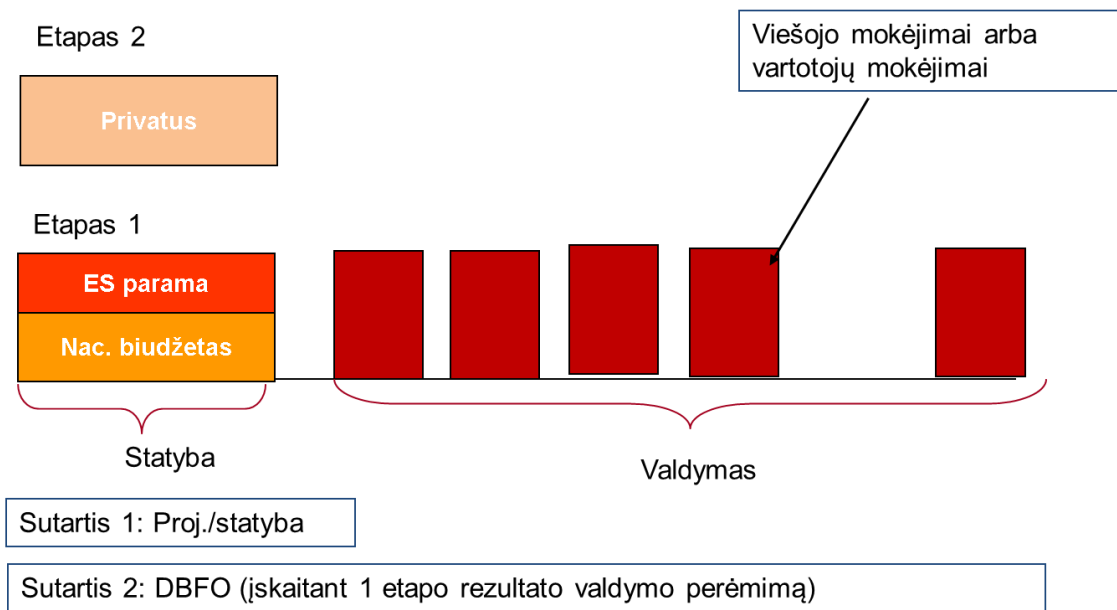
Toliau pateikiami ES struktūrinių fondų finansavimo ir VPSP derinimo modeliai.

1 modelis

Modelį galima suskirstyti į 2 atskirus etapus:

1. Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija vykdo infrastruktūros projektavimą, statybą. Šiam etapui KVJUD organizuoja viešąjį pirkimą darbams atlikti. Galimas finansavimas iš biudžeto ar ES struktūrinių fondų paramos.
2. KVJUD infrastruktūrą perduoda valdyti operatoriui. KVJUD vykdo operatoriaus atranką, sudaro koncesijos sutartį su atrinktu privačiu subjektu, perduoda jau sukurto objekto valdymą bei įpareigoja nuosavomis (skolintomis) lėšomis suprojektuoti ir pastatyti suprastruktūrą.

Kaip atrodytų 1 modelis - pateikiama **37 pav.**



4 pav. ES finansavimo ir VPSP derinimas (1 modelis)

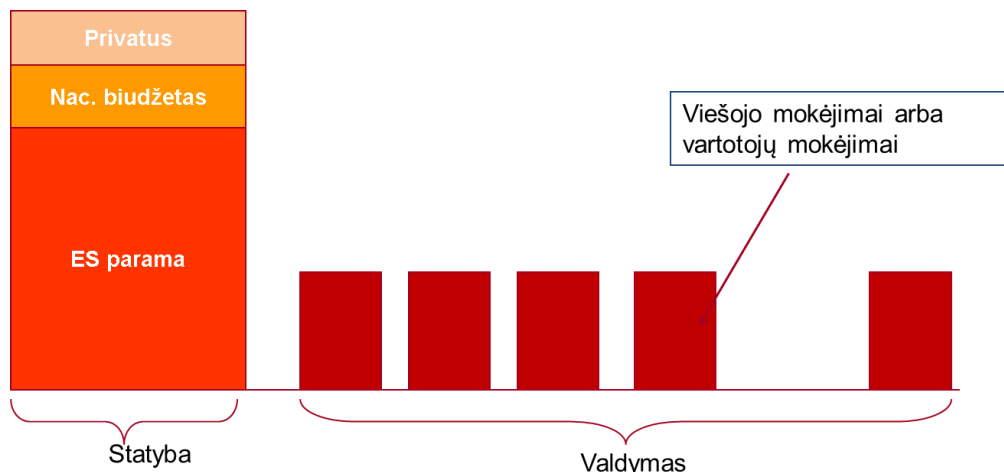
Šis modelis buvo pritaikytas:

- Klaipėdos Pilies uosto koncesijoje;
- Šilutės mažųjų laivų uosto koncesijoje.

2 modelis

Šio modelio pritaikymui nereikalingas suskirstymas į etapus, t.y. visos infrastruktūros ir suprastruktūros vystymas vykdomas vienu etapu atrinkus privatų subjektą, kurio dalį patiriamų statybos sąnaudų finansuotų Europos investicijų bankas. Galimybė gauti ES struktūrinių fondų finansavimą statybos etapui. KVJUD iš karto sudaro sutartį su privačiu subjektu. Sutartis apima projektavimą, statybą, dalinį finansavimą ir valdymą.

Kaip atrodytų 2 modelis - pateikiama **38 pav.**



5 pav. ES finansavimo ir VPSP derinimas (2 modelis)

Lietuvoje šis modelis pritaikytas **Druskininkų Snow Arena projekte**

50 proc. investicijų statybos etape buvo finansuojamos iš ES Europos regionų plėtros fondo, 50 proc. finansavo privatus subjektas.

- Savivaldybė suteikė žemės, techninį projektą, bendrąją infrastruktūrą, teisinę pagalbą leidimams ir licencijoms gauti.
- Savivaldybė (ES SF) suteikė pusę kapitalo sąnaudų finansavimo.
- Savivaldybė įdarbino nepriklausomus techninius ekspertus ir auditorius prižiūrėti projektą.
- Koncesininkas prisiėmė atsakomybę finansuoti likusias kapitalo, įrengimo, palaikymo ir atnaujinimo bei veiklos sąnaudas.
- Koncesininkas prisiėmė atsakomybę už statybos įvykdymą laiku ir visų reikalavimų bei standartų statybos ir veiklos metu laikymąsi (*construction and availability risk*).
- Koncesininkas prisiėmė atsakomybę už ekonominės veiklos vykdymą (*demand risk*).

Turtas po statybų perduodamas savivaldybės nuosavybėn, tačiau ekonominė nuosavybė ir toliau priskiriama privačiam partneriui.

4. UŽSIENIO ŠALIŲ PATIRČIŲ ANALIZĖ

4.1. Užsienio uostuose Uostų administracijų ir (ar) savivaldybių teikiamų būtinųjų paslaugų apžvalga

Be atskirų veikloms aktualių gerųjų praktikų, bendrai užsienio uostų apžvalgai vertinti šie uostai: Latvijos uostas Paviluosta, Lenkijos Gdynės ir Kolobžego, Vokietijos Vismaro Zegelio (vok. Wismar Segel), Gustavo bei Lauterbacho jachtų uostai. Nurodytų užsienio uostų pasirinkimą lėmė šios priežastys:

- Latvijos Paviluosta mažasis uostas kartu su jachtų uostu yra panašūs savo geografinėmis sąlygomis bei atliekamomis pagrindinėmis (kaip jachtų uostas) ir papildomomis funkcijomis (Šventosios uoste pagal patvirtintą detalų planą numatyta priimti ir aptarnauti žvejybos laivus, Būtingės terminalą aptarnaujančius laivus ir pan.), todėl Šventosios ir Paviluosta uostų tikslai ir uždaviniai yra panašūs. Paviluosta uostas funkcionuoja jau daugelį metų, todėl jo patirtis yra svarbi Šventosios uostui, be to, Paviluosta ir Šventoji yra panašūs savo dydžiu ir panašiai išsidėstę jūros uosto atžvilgiu;

- Lenkijos Gdynės jachtų uostas yra svarbus dėl jo parametrų, išsidėstymo (panašiai kaip ir Šventosios uostas) miesto atžvilgiu, daugelio nuomone, yra dinamiškai besivystantis, turi panašią, kaip ir planuojama Šventosios uoste, infrastruktūrą. Panašiai kaip ir Šventosios uostas, išsidėstęs netoli nuo stambių laivų remonto įmonių, kurios, esant būtinumui, suteikia rimtesnes laivų remonto paslaugas jachtoms ir kateriams;

- Lenkijos Kolobžego jachtų uostas yra įkurtas kurortiniame miestelyje, kuris populiarus tarp vokiečių ir vietos turistų, panašus į Šventosios uostą dėl greito išplaukimo į atvirą jūrą ir miestelio specifikos, analizuota geroji praktika pastarųjų metų, nes uostas neseniai rekonstruotas;

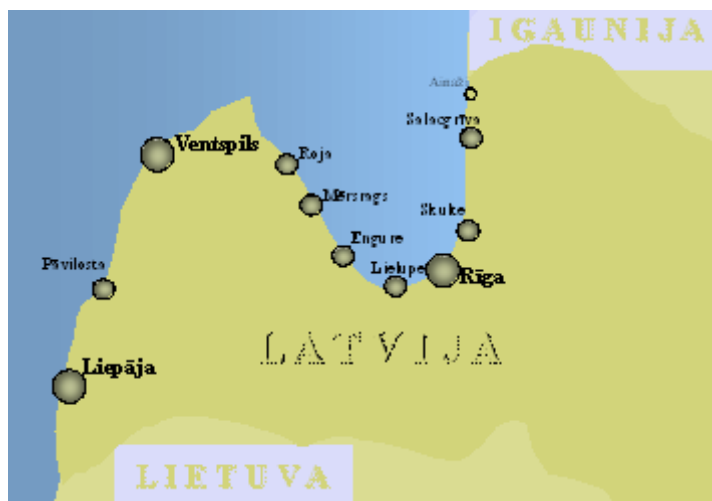
- Vokietijos Vismaro Zegelio jachtų uostas yra prie Baltijos jūros, turi senas, menančias sovietinius laikus, tradicijas, panašus savo dydžiu į Šventosios uostą, šių uostų išsidėstymas miesto centro atžvilgiu irgi panašus, turi tiesioginę jungtį su jūra. Buvusios Rytų Vokietijos žmonių mentalitetas yra panašus į Lietuvos žmonių mentalitetą;

- Lauterbacho ir Gustavo uostus sėkmingai valdo privatus operatorius „Im Jaich“. Pastarieji uostai yra kurortinio tipo gyvenvietėse, iš dalies panašiose savo geografinė padėtimi bei tiksline auditorija (daugiausiai atvykstančiųjų – šeimos), esančiuose Riugeno saloje bei imti kurti/valdyti teritorijoje ir regione (Rytų Vokietijoje), kuris nebuvo populiarus jachtininkų kryptis. Uostų Rytų Vokietijoje atsiradimas paskatino naujų įpročių (naujų maršrutų) susiformavimą.

Pasirinkti užsienio uostai panašūs į Šventosios uosto geografiniu, išsidėstymo, plėtros bei kitais aspektais.

Latvijos Paviluostas mažasis uostas

Latvijos Paviluostas mažasis uostas išsidėstęs Baltijos jūros pakrantėje, geografinės ir hidrometeorologinės sąlygos yra panašios į Šventosios uosto sąlygas.



6 pav. Paviluosta uosto vieta



40 pav. Paviluosta uostas



7 pav. Paviluosta uostas



42 pav. Paviluosta uostas

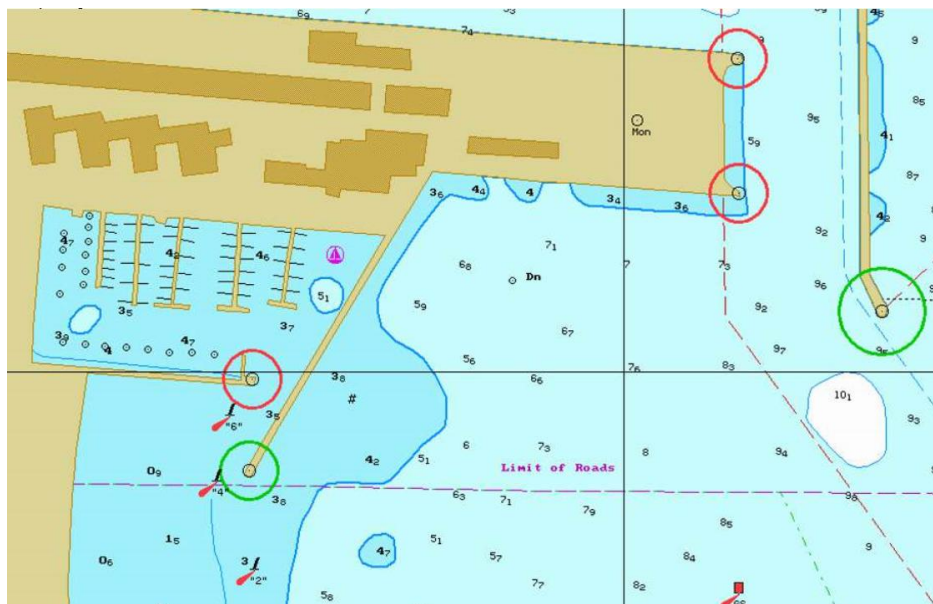
Paviluosta uoste teikiamos šios paslaugos: laivų švartavimas ir saugojimas ant kranto, yra slipas laivams išvilkti į krantą ir nuleisti į vandenį, mobilusis kranas jachtoms ir kateriams iškelti iš vandens ir nuleisti į vandenį, dušas ir tualetas, elektros prisijungimas krantinėse, vandens tiekimas prie krantinių, kuro (benzino, dyzelino, suslėgtų gamtinių dujų) tiekimas vienoje uosto vietoje.

Gdynės jachtų uostas

ŠVENTOSIOS VALSTYBINIO JŪRŲ UOSTO INFRASTRUKTŪROS IR SUPRASTRUKTŪROS
KOMPLEKSO IŠVYSTYMO BEI VEIKLOS KONCEPCIJA



43 pav. Gdynės jachtų uostas



44 pav. Gdynės jachtų uosto schema

Gdynės jachtų uoste yra teikiamos šios paslaugos: laivų švartavimas, laivų saugojimas ant kranto; laivų saugojimas uždarame angare, slipas laivams išvilkti į krantą ir nuleisti į vandenį, mobilus kranas jachtoms ir kateriams iškelti iš vandens ir nuleisti į vandenį, dušas, tualetas, elektros prisijungimas krantinėse, vandens tiekimas prie krantinių, kuro (benzinas, dyzelinis kuras) tiekimas vienoje uosto vietoje, šiukšlių priėmimas, restoranas ir baras, parduotuvė (maisto produktai ir būtini daiktai – prekybos centras).

Uostą valdo savivaldybės įstaiga, aptarnaujanti visą miesto sporto ir laisvalaikio infrastruktūrą. Uostas panašus į Šventąją ir kartu patrauklus tuo, kad yra šalia paplūdimio, greitas išplaukimas į jūrą.

Kolobžego jachtų uostas



8 pav. Kolobžego jachtų uosto schema



46 pav. Kolobžego jachtų uostas

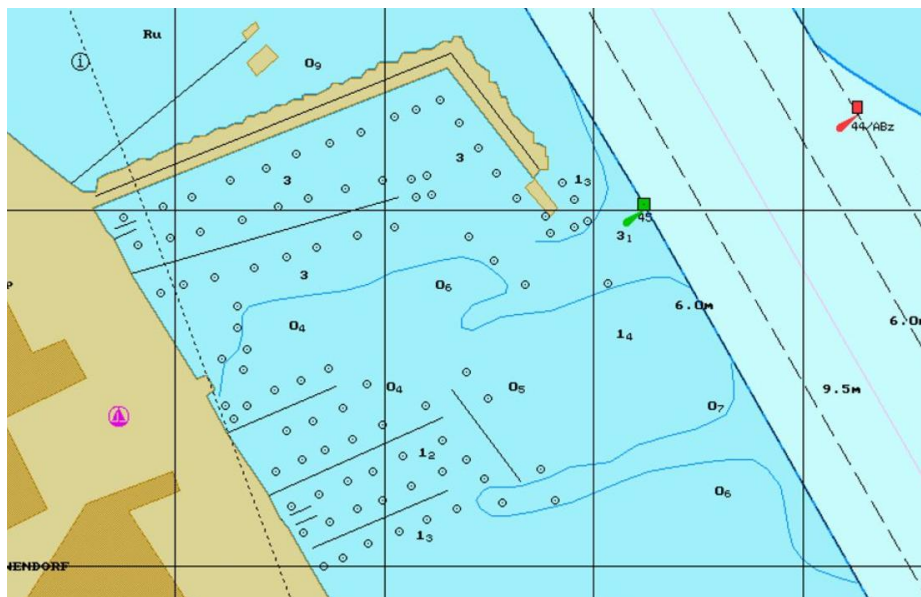
Šiame nedideliame Jachtų uoste yra teikiamos šios paslaugos: laivų švartavimas, laivų saugojimas ant kranto, laivų saugojimas uždarame angare, slipas laivams išvilkti į krantą ir nuleisti į vandenį, mobilusis kranas jachtoms ir kateriams iškelti iš vandens ir nuleisti į vandenį, dušas, tualetas, elektros prisijungimas krantinėse, vandens tiekimas prie krantinių, kuro (benzinas, dyzelinis kuras) tiekimas vienoje uosto vietoje, šiukšlių priėmimas, restoranas ir baras, parduotuvė (jachtų), konferencijų salės nuoma, koncertų salė renginiams.

Uostą valdo savivaldybės įstaiga.

Vismaro Zegelio jachtų uostas



9 pav. Vismaro Zegelio jachtų uostas



10 pav. Vismaro Zegelio jachtų uosto schema

Vismaro Zegelio jachtų uoste teikiamos paslaugos: laivų švartavimas, laivų saugojimas ant kranto, slipas laivams išvilkti į krantą ir nuleisti į vandenį, mobilusis kranas jachtoms ir kateriams iškelti iš vandens ir nuleisti į vandenį, patalpa laivams saugoti (angaras), dušas, tualetas, elektros prisijungimas krantinėse, vandens tiekimas prie krantinių, kuro (benzinas, dyzelinis kuras) tiekimas vienoje uosto vietoje, šiukšlių priėmimas, restoranas ir baras, parduotuvė (maisto produktai ir būtini daiktai – prekybos centras), medicinos priežiūra, internetas (laidinis ir bevielis). Atskiruose uostuose yra barai ir restoranai, prekybos centrai, kuriuose mažųjų laivų įgulos ir keleiviai gali apsirūpinti maistu bei kitomis būtinomis prekėmis.

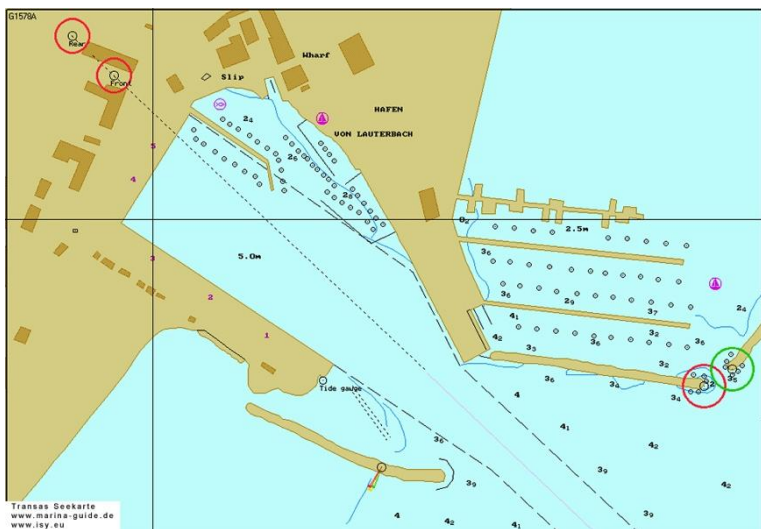
Lauterbacho jachtų uostas

Jachtų uoste teikiamos paslaugos: laivų švartavimas, laivų saugojimas ant kranto; slipas laivams išvilkti į krantą ir nuleisti į vandenį, mobilusis kranas jachtoms ir kateriams iškelti iš vandens ir nuleisti į vandenį, patalpa laivams saugoti (angaras), dušas, tualetas, elektros prisijungimas krantinėse, vandens tiekimas prie krantinių, kuro (benzinas, dyzelinis kuras) tiekimas vienoje uosto vietoje, šiukšlių priėmimas, restoranas ir baras, parduotuvė (maisto produktai ir būtini daiktai – prekybos centras), medicinos priežiūra, internetas (laidinis ir bevielis).

ŠVENTOSIOS VALSTYBINIO JŪRŲ UOSTO INFRASTRUKTŪROS IR SUPRASTRUKTŪROS
KOMPLEKSO IŠVYSTYMO BEI VEIKLOS KONCEPCIJA



11 pav. Lauterbacho jachtų uostas



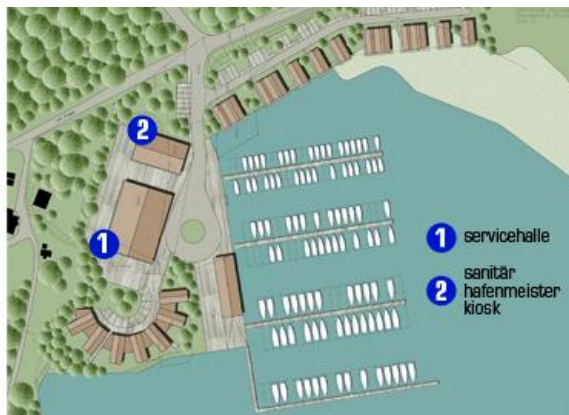
50 pav. Lauterbacho jachtų uosto schema

Taip pat teikiamos unikalios ir svarbią uostui pajamų dalį generuojančios apgyvendinimo patalpos, esančios tiek sausumoje, tiek ant vandens.



51 pav. Lauterbacho jachtų uosto viešbučio namukai

Gustavo jachtų uostas



12 pav. Gustavo jachtų uosto schema

Šis gan naujas nedidelis uostas teikia tik dalį įprastų paslaugų, kaip matyti nuotraukose, žemiau nėra patogūs pontonai.



13 pav. Gustavo jachtų uostas

/



14 pav. Gustavo jachtų uosto angaras

Jachtų uoste teikiamos paslaugos: laivų švartavimas, laivų saugojimas ant kranto, slipas laivams išvilkti į krantą ir nuleisti į vandenį, mobilusis kranas jachtoms ir kateriams iškelti iš vandens ir nuleisti į vandenį, patalpa laivams saugoti (angaras), dušas, tualetas, elektros prisijungimas krantinėse, vandens tiekimas prie krantinių, kuro (benzinas, dyzelinis kuras) tiekimas vienoje uosto vietoje, šiukšlių priėmimas, restoranas ir baras, parduotuvė (maisto produktai ir būtini daiktai – prekybos centras), medicinos priežiūra, internetas (laidinis ir bevielis).

Apibendrinant galima teigti, kad analizuotuose jachtų uostuose (Latvijos, Lenkijos, Vokietijos) yra teikiamos tipinės uosto paslaugos pačiame uoste: laivų švartavimas, laivų apsauga, laivų pakėlimas į kranto aikštelę slipu arba kranu, mažųjų laivų saugojimas aikštelėse,

elektros ir vandens tiekimas, šiukšlių ir užteršto vandens priėmimas, kuro tiekimas, tualetai, dušai, atskiruose uostuose - savitarnos skalbyklos, parduotuvės (prekybos centrai). Visuose jachtų uostuose yra galimybės privažiuoti prie krantinių (arba prie krantinių kompleksų).

Ne visuose analizuotuose jachtų uostuose yra uždaros patalpos (angarai) laivams saugoti žiemos metu, laivų remontui.

Sprendimas, ar daryti vieną, ar kitą veiklą priklauso tik nuo konkurencinės aplinkos, ar atvykstantiems yra visos reikiamos paslaugos.

Tačiau bazinės paslaugos visuose uostuose yra vienodos:

31 lentelė. Užsienio uostų teikiamų paslaugų spektras

100 %	80-100%	60-80%	40-60%
Elektra - Vanduo - Tualetas - Dušas - Atliekų šalinimas - Uosto valdymas - Automobilių stovėjimo aikštelės	Apgyvendinimas - Maitinimas - Apsipirkimas - Poilsis/pramogos	Skalbimo mašina - Degalų kolonėlė - Iškelimas	Skalbinių džiovinimas - Slipas - Remontas - Nuoma - W-LAN - Dujų butelių priėmimas - Dviračių nuoma

Šaltinis: 2008 m. PLANCO Consulting GmbH Schwerin atliktas tyrimas

Šventosios uostas kitų užsienio šalių uostų kontekste yra unikalus ne tik tuo, kad yra vienintelis 50 jūrmylių spindulyje esantis uostas, tačiau ir savo unikalia gamtine aplinka: apsuptas kopų, smėlio ir yra išskirtinai kurortinėa gyvenvietės uostas, todėl išvysčius būtinąsias ir papildomas paslaugas, jis turi gerą galimybę tapti pagrindiniu rekreacinės laivybos centru Lietuvoje. Nedidelis atstumas nuo turizmo traukos objektų ir naujų sukūrimas (Palangos savivaldybės administracijos ir privačių subjektų lėšomis) - taip pat didelis pranašumas. Be to, uostas formuojamas naujai kuriamoje miesto vietoje, kurioje kuriami ir kiti traukos objektai, viešosios erdvės, trauksiantys ne tik laivybos turistus, bet ir kitus lankytojus..

Detali užsienio gerosios praktikos analizė inkorporuota į kokybinių suprastruktūros objektų parametrų aprašymą.

5. BŪTINŲ PRIIMTI SPRENDIMŲ IR ATLIKTINŲ VEIKSMŲ KONCEPCIJAI ĮGYVENDINTI ANALIZĖ

KVJUD veiksmai

Siekiant tolesnės Projekto eigos, KVJUD rekomenduojama atlikti veiksmus, kuriuos galima suskirstyti į tris grupes:

1. teisinio suderinamumo užtikrinimas:

priimti/ inicijuoti teisės aktų pakeitimus (pakeitimų apimtis nurodyta **28 lentelėje**):

1.1. 2007 m. kovo 29 d. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymas Nr. 3-109 „Šventosios valstybinio jūrų uosto žemės nuomos pavyzdinė sutartis“;

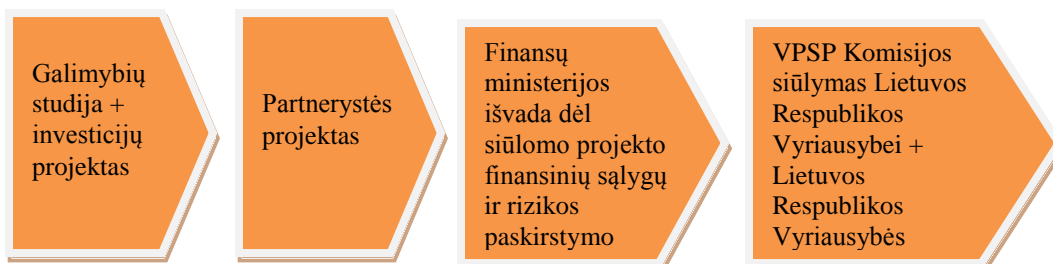
1.2. 2007 m. kovo 30 d. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymas Nr. 3-114 „Dėl Šventosios valstybinio jūrų uosto žemės nuomos konkurso sąlygų patvirtinimo“;

1.3. 2007 m. kovo 30 d. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymas Nr. 3-113 „Dėl Lietuvos Respublikos Šventosios valstybinio jūrų uosto žemės nuomos mokesčio skaičiavimo tvarkos ir jo dydžio nustatymo taisyklių patvirtinimo“.

2. projekto planavimas:

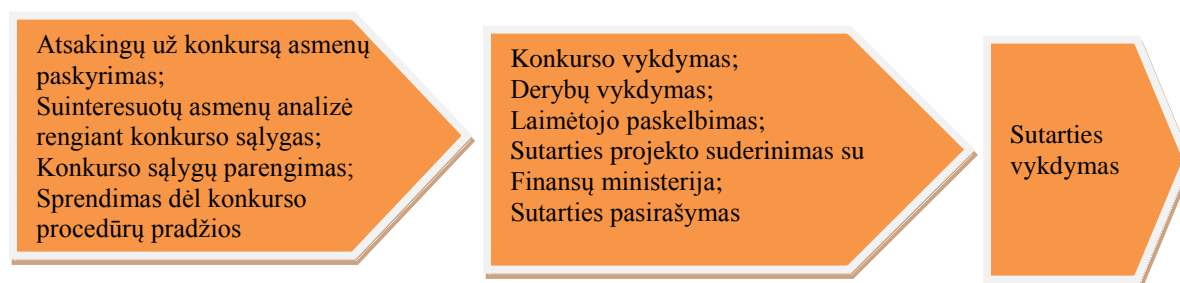
2.1. parengti Projekto galimybių studiją, investicinį projektą (ši koncepcija nevisiškai atitinka galimybių studijos ir investicinio projekto reikalavimus pagal Centrinės projektų valdymo agentūros Viešojo ir privataus sektorių partnerystės projektų galimybių studijų rengimo rekomendacijas. 2013 m., Centrinės projektų valdymo agentūros Investicijų projektų, kuriems siekiama gauti finansavimą iš ES struktūrinės paramos bei valstybės biudžeto lėšų, rengimo metodiką. 2013 m. bei Centrinės projektų valdymo agentūros Viešojo ir privataus sektorių partnerystės projektų vadovą. 2013 m.) ir partnerystės projektą pagal 2009 m. lapkričio 11 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimu Nr. 1480 patvirtintas Viešojo ir privataus sektorių partnerystės projektų rengimo ir įgyvendinimo taisyklės bei Centrinės projektų valdymo agentūros Viešojo ir privataus sektorių partnerystės projektų vadovą. 2013 m.;

2.2. gauti LR Finansų ministerijos atskirąją nuomonę dėl partnerystės projekte nustatytų finansinių sąlygų ir rizikos pasiskirstymo tarp partnerystės projekto šalių - per 30 d. d.;



3. projekto inicijavimas:

- 3.1. paskirti atsakingus asmenis už koncesijos suteikimo konkurso vykdymą;
- 3.2. vykdyti suinteresuotų šalių analizę (finansuotojai, privatūs investuotojai) rengiant koncesijos suteikimo konkurso sąlygas;
- 3.3. parengti koncesijos suteikimo konkurso sąlygas ir sutarties projektą;
- 3.4. priimti KVJUD sprendimą dėl partnerystės projekto tikslingumo ir pirkimo procedūrų pradžios;
- 3.5. vykdyti koncesijos suteikimo konkursą privačiam investuotojui atrinkti.



Palangos miesto savivaldybės veiksmai

Įvertinant tai, kad Palangos miesto savivaldybė gaus daug socialinės-ekonominės naudos iš Šventosios uosto Projekto įgyvendinimo, rekomenduojame, kad Palangos miesto savivaldybė atliktų tokias investicijas ir prisidėtų prie šio Projekto didesnio patrauklumo:

- buriavimo mokyklos statyba bei įrangos įsigijimas (iš viso pradinės investicijos ~ 1 mln. Lt);
- susisiekimo infrastruktūros iki uosto užtikrinimas;
- gatvių apšvietimas;
- dviračių takelių iki uosto įrengimas;
- viešųjų erdvių įrengimas (pėsčiųjų takeliai uosto link, suoliukai ir pan.);
- vaikų žaidimų aikštelių įrengimas (žr. žemiau pateiktą Gdynės uosto yzdį);
- renginių ir švenčių organizavimas uosto teritorijoje;
- Šventosios uosto reklama;
- pagalba pritraukiant investuotojus į Šventosios uostą;
- kitos priemonės numatytos rinkodaros strategijoje (žr. Priedą Nr. 4 „Šventosios valstybinio jūrų uosto reklamos ir viešinimo planas“).



15 pav. Vaikų žaidimo aikštelė Gdynės paplūdimyje

Apibendrinti Projekto įgyvendinimo etapai ir grafikas

Projekto įgyvendinimo etapai ir preliminarus Projekto veiklų grafikas pateikiami žemiau nurodytoje lentelėje. Atkreiptinas dėmesys, kad tai tik preliminarūs terminai ir, paaiškėjus numatytiems veiksams, kurie buvo vertinami kaip galimi, tačiau nebūtinai (pavyzdžiui, detaliojo plano keitimo procedūros), terminai gali keistis.

32 lentelė. Projekto įgyvendinimo etapai ir grafikas

Užduoties pavadinimas	Atsakingi koordinatoriai	Išorės konsultantai	Rezultatas	Pradžia	Pabaiga
1. Projekto dokumentacijos parengimas					
1.1. Parengti infrastruktūros sukūrimo techninį projektą	KVJUD	√	Gautas statybą leidžiantis dokumentas	2013 m. II ketv.	2014 m. II ketv.
1.2. Parengti VPSP galimybių studiją	KVJUD	√	Parengta galimybių studija	2014 m. I ketv.	2014 m. III ketv.
1.3. Suderinti Projektą su suinteresuotomis šalimis	KVJUD / Palangos miesto savivaldybė/LR Finansų ministerija / LR Vyriausybė	√	Gautas Projekto patvirtinimas	2014 m. III ketv.	2014 m. IV ketv.

Užduoties pavadinimas	Atsakingi koordinatoriai	Išorės konsultantai	Rezultatas	Pradžia	Pabaiga
1.4. Parengti viešosios susijusios infrastruktūros galimybių studiją	Palangos miesto savivaldybės administracija	√	Parengta galimybių studija	2014 m. III ketv.	2014 m. IV ketv.
1.5. Parengti viešosios susijusios infrastruktūros sukūrimo techninį projektą	Palangos miesto savivaldybės administracija	√	Gautas statybą leidžiantis dokumentas	2014 m. III ketv.	2014 m. IV ketv.
2. Dokumentų finansavimo gavimui rengimas					
2.1. Projekto paraiškos infrastruktūros finansavimui rengimas	KVJUD	√	Parengtas paraiškos dokumentų paketas	2014 m. I ketv.	2014 m. IV ketv.
2.2. Projekto vertinimas	KVJUD		Projekto patvirtinimas	2015 m. I ketv.	2015 m. II ketv.
2.3. Viešosios susijusios infrastruktūros projektų finansavimui rengimas	Palangos miesto savivaldybės administracija	√	Parengtas paraiškos dokumentų paketas	2014 m. I ketv.	2014 m. IV ketv.
2.4. Viešosios susijusios infrastruktūros projektų vertinimas	Palangos miesto savivaldybės administracija		Projektų patvirtinimas	2015 m. I ketv.	2015 m. II ketv.
3. Rangovo susijusios viešosios infrastruktūros sukūrimui pasirinkimas					
3.1. Konkurso sąlygų rengimas	Palangos miesto savivaldybės administracija	√	Parengtas konkurso sąlygų paketas	2015 m. I ketv.	2015 m. I ketv.
3.2. Vykdyti viešinimą visuomenei ir suinteresuotoms	Palangos miesto savivaldybės administracija		Atliktos viešinimo procedūros	2015 m. I ketv.	2015 m. I ketv.

Užduoties pavadinimas	Atsakingi koordinatoriai	Išorės konsultantai	Rezultatas	Pradžia	Pabaiga
šalims					
3.3. Vykdyti konkursą	Palangos miesto savivaldybės administracija	√	Nustatytas konkurso laimėtojas	2015 m. II ketv.	2015 m. III ketv.
3.4. Sudaryti sutartį su konkurso laimėtoju	Palangos miesto savivaldybės administracija	√	Sudarytas rangos darbų sutartis	2015 m. III ketv.	2015 m. III ketv.
4. Statybos ir Projekto veiklų vykdymas infrastruktūros sukūrimui					
4.1. Projektavimo ir statybos rangos (susijusios viešosios infrastruktūros) vykdymas	Palangos miesto savivaldybės administracija		Gautas statybos užbaigimo aktas (deklaracija)	2015 m. IV ketv.	2017 m. I ketv.
5. Privataus subjekto pasirinkimas uosto infrastruktūros ir suprastruktūros sukūrimui					
5.1. Konkurso sąlygų rengimas	KVJUD	√	Parengtas konkurso sąlygų paketas	2015 m. I ketv.	2015 m. I ketv.
5.2. Vykyti viešinimą visuomenei ir suinteresuotoms šalims	KVJUD		Atliktos viešinimo procedūros	2015 m. I ketv.	2015 m. I ketv.
5.3. Vykdyti konkursą	KVJUD	√	Nustatytas konkurso laimėtojas	2015 m. II ketv.	2015 m. III ketv.
5.4. Sudaryti sutartį su konkurso laimėtoju	KVJUD	√	Sudaryta sutartis	2015 m. III ketv.	2015 m. III ketv.
5.5. Parengti teritorijų planavimo dokumentus	KVJUD ir Palangos miesto savivaldybės administracija		Parengti Projekto vykdymui reikalingi detaliojo plano keitimai (jei taikoma)	2015 m. I ketv.	2015 m. I ketv.
6. Statybos ir Projekto veiklų vykdymas uosto infrastruktūros ir suprastruktūros sukūrimui ir					

Užduoties pavadinimas	Atsakingi koordinatoriai	Išorės konsultantai	Rezultatas	Pradžia	Pabaiga
valdymas					
6.1. Projektavimo ir statybos rangos vykdymas	Privatus subjektas		Gautas statybos užbaigimo aktas (deklaracija)	2015 m. IV ketv.	2017 m. I ketv.
6.2. Pagrindinių Projekto veiklų vykdymas	Privatus subjektas		Pasirašytas partnerystės sutarties vykdymo užbaigimo aktas	2017 m. I ketv.	2042 m. I ketv.
6.3. Buriavimo mokyklos sukūrimas	Palangos miesto savivaldybės administracija		Gautas statybos užbaigimo aktas (deklaracija)	2015 m. IV ketv.	2017 m. I ketv.
6.4. Tęstinių uosto gilinimo ir uosto viešinimo veiklų vykdymas	KVJUD		Pasirašytas partnerystės sutarties vykdymo užbaigimo aktas	2017 m. I ketv.	2042 m. I ketv.
6.5. Uosto viešinimas, renginių organizavimas	Palangos miesto savivaldybės administracija		Padidėjęs turistų srautas	2017 m. I ketv.	2042 m. I ketv.
6.6. Tęstinių susijusios viešosios infrastruktūros palaikymo darbų vykdymas	Palangos miesto savivaldybės administracija		Padidėjęs turistų srautas	2017 m. I ketv.	2042 m. I ketv.

Projekto infrastruktūros ir suprastruktūros sukūrimo terminas: iki 2017 metų.

Paslaugų uoste teikimo terminas: iki 2042 metų.

Projekto vystymo modelis: identifikuojami du optimaliausios alternatyvos įgyvendinimo modeliai: Projekto įgyvendinimas tradicinių viešųjų pirkimų būdu arba Projekto vykdymas viešojo ir privataus subjektų partnerystės (VPSP) modeliu. Tinkamiausio teisinio modelio – koncesijos pasirinkimo argumentai pateikiami šios Konceptijos skyriuje „Būtinų paslaugų veiklos modelio struktūrizavimas“, tačiau VPSP taikyti papildomai būtina parengti detalią VPSP galimybių studiją, siekiant įvertinti bendradarbiavimo su privačiu subjektu vertę už pinigus.

Projekto komanda:

Projektui įgyvendinti kol kas nėra suformuota atskira Projekto komanda, tačiau sėkmingam jo įgyvendinimui planuojama paskirti asmenų grupę:



16 pav. Projekto komanda

Projekto komandos funkcijos detaliau pateikiamos lentelėje:

33 lentelė. Projekto komandos funkcijos

Projekte priskirta funkcija	Vardas, pavardė/ pareigos	Susijusios su Projektu funkcijos
Projekto savininkas	KVJUD vadovas	Atsakingo Projekto vadovo darbų kontrolė, išteklių Projektui įgyvendinti suteikimas. Formalizavimas vykdomo Projekto - tikslų, uždavinių, biudžeto, grafiko patvirtinimas. Projekto komandos motyvavimas ir palaikymas.
Projekto vadovas	KVJUD skiriamas asmuo	Atsakingas už Projekto komandos darbų stebėseną, biudžeto ir grafiko kontrolę, apimties, kokybės kontrolę, tvarkaraščio sekimą. Rengia projekto planą, formuoja komandos užduotis. Priima komandos narių atliktus darbus. Projekto vadovas yra atsakingas už komunikaciją, rizikų valdymą, problemų, kurių

Projekte priskirta funkcija	Vardas, pavardė/ pareigos	Susijusios su Projektu funkcijos
		negali išspręsti komanda, sprendimą.
Projekto komandos nariai vykdytojai	KVJUD skiriami asmenys	Projektinių veiklų vykdymas, Projekto vadovo priskirtų funkcijų vykdymas. Pirkimo dokumentų rengimas, pirkimų vykdymas, finansinių pasiūlymų sąlygų analizė, sutarčių vykdymo kontrolė, periodinė Projekto analizė, statybos ir / ar priežiūros atitikimo vertinimas.

Projekto komandai nuolat padeda ir juos konsultuoja kiti specialistai, kurie padeda identifikuoti pagrindines problemas ir poreikius, siūlo iškilusių problemų sprendimo būdus. Projekto valdymo metu atskiro etapo veikloms įgyvendinti, esant gebėjimų trūkumui, tikslinga papildomai pirkti išorės konsultantų paslaugas.

5.1. Socialinio ekonominio poveikio vertinimas

Socialinės ekonominės analizės tikslas yra įvertinti Projekto socialinius ekonominius rodiklius. Socialinėje ekonominėje analizėje įvertinamas Projekto indėlis į nacionalinę ekonominę gerovę. Projekto poveikio vertinimo ribos yra visi Šventosios pramoginių laivų uosto ir mažųjų laivų uosto lankytojai ir naudotojai bei netiesiogiai iš Projekto naudą gaunantys privataus verslo atstovai. Pagrindiniai ekonominio socialinio poveikio vertinimo rodikliai yra ekonominė grynoji dabartinė vertė ir ekonominė vidinė gražos norma (EGDV ir EVGN) bei ekonominis naudos ir sąnaudų santykis (N/S).

Socialinės ekonominės naudos skaičiavimai pinigine išraiška įvertina dėl Projekto įgyvendinimo visuomenei ir Palangos miesto savivaldybei sukuriama naudą ar sumažinamą žalą. Šioje dalyje pirmiausia identifikuojamos skirtingos aktyvaus poilsio suprastruktūros Projekto socialinės ekonominės naudos.

5.1.1. Finansinių srautų konvertavimas perskaičiuojant rinkos kainas į ekonomines vertes

Finansinėje analizėje įvertintus srautus gali paveikti konkurencinė, mokesstinė aplinka ir kiti veiksniai, dėl kurių pasireiškimo finansinėje analizėje įvertinti pinigų srautai neatspindi tikrosios pinigų vertės. Socialinėje ekonominėje analizėje turi būti naudojami ne finansiniai, o ekonominiai pinigų srautai, todėl finansinės analizės pinigų srautus reikia koreguoti pagal atitinkamus konversijos veiksnius. Šis žingsnis vadinamas konvertavimu. Finansinėje analizėje įvertinti pinigų srautai perskaičiuojami eliminuojant mokesčius.

Šio etapo tikslas – nustatyti perėjimo nuo rinkos prie skaičiuojamųjų verčių faktorius (daugiklius), perskaičiuoti finansinius pinigų srautus į ekonominius ir apskaičiuoti ekonomines vertes.

Koncepcijoje finansiniuose skaičiavimuose PVM mokestis nebuvo įtraukiamas, todėl ir nėra eliminuojamas.

5.1.2. Rinkoje nevertinamos naudos apskaičiavimas ir netiesioginio Projekto poveikio įvertinimas

Šiame skyriuje įvertinama nefinansinė Projekto nauda pinigine išraiška, kuri pasireiškia dėl Projekto socialinio ir ekonominio poveikio. Projektas nėra finansiškai atsiperkantis (investicijos į infrastruktūrą ir suprastruktūrą), nes planuojama kurti aktyvaus poilsio infrastruktūrą negeneruos tiek pajamų, kad pati savaime atpirktų visas investicijas. Kaip rodo panašių projektų praktika, labai sunku tiksliai tiesiogiai įvertinti investicijų į viešąją infrastruktūrą ekonominę socialinę naudą, todėl labiau siekiama įrodyti tokio tipo poveikio egzistavimą, nei nustatyti tikslią jo piniginę išraišką.

Projektas generuoja pajamas, tačiau jos yra nepakankamos padengti visas atliktas investicijas (jei yra įvertinamos ir išlaidos į infrastruktūrą). Projektas sukuria akivaizdžias ekonomines naudas: dėl pastatyto Šventosios mažųjų ir pramoginių laivų uosto į Šventąją bei jos apylinkes atvyks daugiau vandens turizmą ir aktyvų poilsį propaguojančių lankytojų, į nacionalinį biudžetą bus surenkama daugiau pajamų mokesčio, dėl pagerėjusių laivybos ir laivų saugojimo sąlygų bus parduodama daugiau laivybos reikmenų ir kt., taip pat laukiamas investicijų multiplikacinis poveikis. Toliau įvertinamas ekonominis socialinis Projekto poveikis pasireiškęs per 25 metus.

34 lentelė. Šventosios uosto suprastruktūros sukuriamas ekonominis socialinis poveikio apskaičiavimas

Ekonominis socialinis poveikis	Faktai ir prielaidos	Formulė skaičiavimams
Dėl Projekto į biudžetą įmokamas gyventojų pajamų mokestis	Daroma pesimistinė prielaida, kad gyventojų pajamų mokestis sudarys 5 proc. nuo statybos darbų kainos. Taip pat iš eksploatacinių ir veiklos kaštų išskaičiuojamas darbuotojų pajamų mokestis.	Statybos darbų kaina, padauginta iš 5 proc. Taip pat iš darbo užmokesčio išeliminuojama gyventojų pajamų mokestis, socialinio draudimo mokestis ir privalomas sveikatos draudimas sumokami darbuotojo bei darbdavio sumokamas socialinio draudimo įmoka.
Padidėjęs turistų skaičius	Daroma prielaida, kad vienas vietinis turistą apsilankymo Šventosios uoste	Turistų skaičiaus teigiamas pokytis dauginamas iš vieno turisto

Ekonominis socialinis poveikis	Faktai ir prielaidos	Formulė skaičiavimams
	metu vidutiniškai išleis apie 240 Lt (vidutinės vietinio turistų išlaidos Lietuvoje), o iš užsienio atvykęs turistai - 382 Lt (daroma prielaida, kad Palangos savivaldybės teritorijoje išleis ~30 proc. nuo vidutinių kelionės išlaidų Lietuvoje).	vidutiniškai patiriamų išlaidų.
Ekonominis investicijų multiplikacijos efektas	Tai ekonominis dauginamasis, rodantis kiek vienas litas pradinių investicijų sukuria galutinių investicijų (Lietuvos banko tyrimais – apie 2–2,5 Lt). Skaičiavimuose daroma pesimistinė prielaida dėl 1,5 vertės multiplikatoriaus.	Projekto ekonominių naudų vertė dauginama iš ekonominio multiplikatoriaus (0,5).

5.1.3. Projekto socialinių ir ekonominių rodiklių apskaičiavimas

Ekonominė socialinė nauda – tai įgyvendinamo projekto poveikis visuomenei. Ekonominės naudos komponentai gali turėti piniginę (vertinę) išraišką arba būti pinigais neįvertinami. Turinčių piniginę išraišką naudos komponentų ekonominis įvertinimas atliekamas apskaičiuojant ekonominę grynąją dabartinę vertę, vidinę gražos normą ir sąnaudų-naudos santykį.

Įvertinus investicijų dydžius, sąnaudas ir pajamas, įvertiname ekonominių investicijų naudingumą. Projekto ekonominių pelningumą parodo šie rodikliai:

- ekonominė grynoji dabartinė vertė – EGDV arba ekonominė GDV;
- ekonominė vidinė gražos norma – EVGN arba ekonominė VGN.

EGDV investicijoms skaičiuojama siekiant įvertinti planuojamų investicijų ekonominę socialinę naudą šiandien, t. y. grynoji dabartinė vertė parodo, ar verta investuoti į projektą. Ji gaunama sudedant ekonomine diskonto norma diskontuotą naudų ir sąnaudų skirtumo srautą per projekto gyvavimo laikotarpį. EGDV parodo projekto naudą skaičiuojant šios dienos pinigų vertę – jeigu EGDV teigiama, vadinasi, projekto ekonominė nauda padengs investicijos ir sąnaudų sumą. Jei EGDV <0, tai reiškia, kad diskontuoti projekto generuojami naudų ir sąnaudų skirtumo srautai nepadengia diskontuotų investicijų, ir projektas per ataskaitinį laikotarpį yra ekonomiškai nepatrauklus. Kai EGDV <0, projektu ekonominė nauda, viršijanti patirtas išlaidas, nebus pasiekta.

Esant teigiamai EGDV reikšmei, diskontuoti projekto generuojami naudų ir sąnaudų skirtumo srautai padengia diskontuotas investicijas, todėl projektas yra ekonomiškai patrauklus

projekto iniciatoriams ir visuomenei. Kitaip sakant, jeigu EGDV teigiama, vadinasi, investicija atsipirks per ekonominę socialinę naudą, projekto ekonominė nauda padengs investuotų lėšų sumą.

EVGN yra antrasis ekonominės socialinės analizės rodiklis, vertinamas kartu su EGDV. Esant ženkliai neigiamai EGDV, EVGN dažniausiai neskaičiuojama. Jeigu apskaičiuota EVGN investicijoms didesnė už pasirinktą minimalią realią 6,15 proc. dydžio projekto EVGN normą, vadinasi, projekto sukuriama ekonominė nauda pagrindžia projekto įgyvendinimo grąžą ir vertę, todėl projektą rekomenduojama vykdyti.

Gauta Projekto EGDV yra net 216 mln. Lt. Sukuriama projekto nauda visiškai padengtų investicijas į visą infrastruktūrą ir suprastruktūrą Šventosios uoste. EVGN yra 109 proc.

Taip pat reiktų paminėti, kad pastačius Šventosios uostą išaugę turistų srautai darytų įtaką papildomų investicijų pritraukimui į Šventąją, kas paskatintų naujų darbų vietų kūrimąsi, augančias NT kainas bei surenkamus didesnius tiek PVM, tiek ir gyventojų pajamų bei pelno mokesčius.

ŠVENTOSIOS VALSTYBINIO JŪRŲ UOSTO INFRASTRUKTŪROS IR SUPRASTRUKTŪROS
KOMPLEKSO IŠVYSTYMO BEI VEIKLOS KONCEPCIJA

Projekto ekonominės grąžos skaičiavimas	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
Iš viso investicijos, Lt	15.000	15.000	15.000	15.000	5.538.997	15.000	15.000	15.000	15.000	1.115.163
Ekspluatacinės ir veiklos išlaidos, Lt	1.392.984	1.431.292	1.470.361	1.510.216	1.540.086	1.567.382	1.595.275	1.623.780	1.652.909	1.682.677
Iš viso išlaidos, Lt	1.407.984	1.446.292	1.485.361	1.525.216	7.079.083	1.582.382	1.610.275	1.638.780	1.667.909	2.797.840
Pajamos, Lt	3.999.735	4.349.152	4.712.355	5.053.472	5.217.769	5.368.662	5.524.362	5.685.042	5.850.881	6.022.062
Gyventojų pajamų mokestis, Lt	376.019	383.539	391.210	399.034	407.015	415.155	423.458	431.927	440.566	449.377
Turistų išlaidos, Lt	11.133.479	11.687.770	12.269.703	12.647.259	13.036.615	13.427.714	13.830.545	14.245.462	14.672.825	15.113.010
Ekonominis multiplikatorius, Lt	8.270.599	8.741.607	9.233.709	9.612.974	12.666.734	10.189.379	10.482.591	10.784.642	11.095.808	11.966.456
Iš viso pajamos ir naudos, Lt	23.403.814	24.778.528	26.215.767	27.313.706	30.921.118	28.985.754	29.837.499	30.715.146	31.619.514	33.101.528
Grynųjų pinigų srautas, Lt	21.619.811	22.948.698	24.339.197	25.389.455	23.435.021	26.988.217	27.803.765	28.644.439	29.511.039	29.854.311
Akumuliuotas pinigų srautas, Lt	147.044.747	169.993.445	194.332.642	219.722.097	243.157.117	270.145.334	297.949.100	326.593.538	356.104.577	385.958.888

Projekto ekonominės grąžos skaičiavimas	21	22	23	24	25
	2037	2038	2039	2040	2041
Iš viso investicijos, Lt	15.000	15.000	15.000	15.000	1.163.424
Ekspluatacinės ir veiklos išlaidos, Lt	1.713.098	1.744.187	1.775.959	1.808.430	1.841.616
Iš viso išlaidos, Lt	1.728.098	1.759.187	1.790.959	1.823.430	3.005.040
Pajamos, Lt	6.198.780	6.381.233	6.569.631	6.764.191	6.965.138
Gyventojų pajamų mokestis, Lt	458.365	467.532	476.883	486.420	496.149
Turistų išlaidos, Lt	15.566.400	16.033.392	16.514.394	17.009.826	17.520.121
Ekonominis multiplikatorius, Lt	11.746.639	12.086.906	12.437.492	12.798.724	13.745.149
Iš viso pajamos ir naudos, Lt	33.511.819	34.501.532	35.521.518	36.572.741	38.230.408
Grynųjų pinigų srautas, Lt	31.325.356	32.274.813	33.253.676	34.262.890	34.729.219
Akumuliuotas pinigų srautas, Lt	417.284.245	449.559.058	482.812.734	517.075.624	551.804.843

6. ŠVENTOSIOS VALSTYBINIO JŪRŲ UOSTO RINKODAROS STRATEGIJA

6.1. Šventosios valstybinio jūrų uosto logotipas ir šūkis

Pateikiama atskiru dokumentu (žr. Priedas Nr. 3).

6.2. Šventosios valstybinio jūrų uosto reklamos ir viešinimo planas

Pateikiama atskiru dokumentu (žr. Priedas Nr. 4).

IŠVADOS

- Šventosios uostas, kaip ir bet kuris jūrinis objektas, privalo atitikti Lietuvos ir tarptautinius panašių objektų reikalavimus (SOLAS, MARPOL tarptautines konvencijas), todėl visą uosto veiklą galima suskirstyti į privalomą uosto veiklą, kuri užtikrintų žmonių ir aplinkos saugumą, bei komercines veiklas, kurios užtikrintų uosto ekonominį gyvybingumą ir patrauklumą bei šalies ir miesto socialinius poreikius.
- **Remiantis atlikta paklausos prognoze, Šventosios uostas visiškai prisipildys per 13-14 m., t.y. apie 2030 m.**
- **Rekomenduotina pontonus statyti etapais, o ne visus iš karto. Kai yra pasiekiamas pontonų 50 proc. užimtumas, tikslinga pradėti kito etapo pontonų įrengimą. Rekomenduotume 3 etapus pontonams įrengti. Maloniau atplaukti į uostą, kai jis yra užimtas, nei į pustušį uostą.**
- Atlikus būtinų Šventosios uosto funkcionavimui ir investiciniam gyvybingumui veiklų analizę, identifikuotos prioritetinės veiklos, kurios turi būti vystomos artimiausiu metu pritraukus privatų investuotoją.
- Alternatyvų analizė identifikavo būtinų veiklų sąrašą:
 1. Uosto priežiūra;
 2. Šiukšlių ir užteršto vandens surinkimo organizavimas;
 3. Uosto sanitarinės apsaugos organizavimas;
 4. Pasienio kontrolė;
 5. Muitinės kontrolė;
 6. Elektros tiekimas;
 7. Viešieji tualetai;
 8. Laivų aprūpinimas gėlu vandeniu;
 9. Laivų saugojimas žiemos metu;
 10. Laivų techninis aptarnavimas ir remontas;
 11. Higieninės paslaugos (dušai, pirtis, sauna);
 12. Laivų aprūpinimas kuru;
 13. Buriavimo mokykla;
 14. Maitinimas (restoranas);
 15. Apgyvendinimas (viešbutis).
- Tiesa, įvertinus šių veiklų atsiperkamumą teiktina rekomendacija viešbučio statybos, kaip privalomos veiklos, atsisakyti.
- Reikšmingai padidinti uosto lankytojų skaičių leistų specialių renginių (pvz., tarptautinės regatos) organizavimas Šventosios uoste, taip pat papildomų paslaugų/ pramogų išvystymas (pvz., buriavimo klubas/ mokykla). Taip pat ženkliai įtaką uosto žinomumui bei didėjantiems turistų srautams į Lietuvą turėtų aktyvi rinkodaros veikla.

- Susumavus visų veiklų 25 metų pinigų srautus buvo paskaičiuotas bendras veiklų atsipirkimas, jei operatorius vykdytų visas veiklas Šventosios uoste vienas. Diskontavus prognozuojamus veiklos pinigų srautus, grynoji dabartinė vertė yra neigiama (-4.137 tūkst. Lt), o vidinė gražos norma yra tik ~10 proc. Atsižvelgiant į investuotojo pageidaujamą gražą, operatoriaus veikla uoste vykdant visas identifikuotas numatytas veiklas yra nepatraukli privačiam kapitalui. Pagrindinė problema - žemas apgyvendinimo ir maitinimo veiklų bei laivų techninio aptarnavimo ir remonto veiklos atsipirkimas, kuris yra ilgesnis nei priimtinas terminas privačiam kapitalui. Viešbučio ir restorano veikla nėra būtina ir galima šią veiklą uoste pradėti vykdyti vėliau, kai atsiras didesnė šių paslaugų paklausa.. Pradžioje galbūt reikėtų vykdyti tik restorano veiklą, o viešbučio paslaugas galėtų teikti Šventojoje įsikūrusios apgyvendinimo įstaigos.
- Šiuo metu esama apgyvendinimo ir maitinimo infrastruktūra Šventojoje yra skirta daugiau ekonominės klasės turistams, o pastačius Šventosios uostą pasikeistų turistų kategorija į aukštesnes pajamas uždirbančiųjų. **Rekomenduotume statyti nedidelį viešbutį, kad būtų pagerinta apgyvendinimo paslaugų kokybę būsimiems uosto klientams bei turistams ir pakelta paslaugų sektoriaus lygio kartelę Šventosios gyvenvietėje.** Jeigu būtų nuspręsta statyti viešbutį Šventosios uoste vėliau (2020-2022 m.), t.y. kai atsiras pakankama šios paslaugos paklausa, pelningumo rodikliai būtų aukštesni ir patrauklesni privačiam kapitalui.
- Kadangi laivų techninio aptarnavimo ir remonto veikla nėra patraukli privačiam kapitalui, rekomenduojame laivų techninio aptarnavimo ir remonto veiklą priskirti prie nebūtinų uosto veiklų ir spręsti apie šios veiklos vykdymo tikslingumą Šventosios uoste. Galbūt būtų galimybė dėl remonto paslaugų teikimo sudaryti sutartis su privačiomis Klaipėdos įmonėmis.
- Remiantis užsienio uostų patirčių analize, uosto žemės nuomos terminas operatoriaus veiklai svyruoja nuo 10 iki 30 m. Atlikta analizė parodė, kad dalis operatorių patys įsigyja uosto žemę, dalis žemės mokesčio nemoka, o dalijasi pajamomis su viešuoju sektoriumi, dalis moka nuomos mokesťį, kuris nustatomas konkurso būdu, valstybei.
- Remiantis atlikta preliminarina finansine veiklų atsipirkimo analize, galima padaryti išvadą, kad jeigu bus papildomai apmokestinta žemės sklypo nuoma, ekonomiškai bus nenaudinga investuoti į Šventosios uosto suprastruktūrą dėl per žemų atsipirkimo rodiklių. Atitinkamai Projektą vykdant koncesijos forma svarstyтина atleisti privatų investuotoją nuo žemės nuomos mokesčio arba taikyti simbolinį žemės nuomos mokesťį.

- KVJUD investuojant į Šventosios uosto infrastruktūrą ir vykdant didelių finansinių išteklių reikalaujančias veiklas paslaugų teikimo metu, privačiam subjektui investuojant į suprastruktūrą tikimasi žemiau nurodyto proaktyvumo iš savivaldybės:
 - buriavimo mokyklos statyba bei įrangos įsigijimas (iš viso pradinės investicijos ~ 1 mln. Lt);
 - susisiekimo infrastruktūros iki uosto užtikrinimas;
 - gatvių apšvietimas;
 - dviračių takelių iki uosto įrengimas;
 - viešųjų erdvių įrengimas (pėsčiųjų takeliai I uosto link, suoliukai ir pan.);
 - vaikų žaidimų aikštelių įrengimas (žr. žemiau pateiktą Gdynės uosto pavyzdį);
 - renginių ir švenčių organizavimas uosto teritorijoje;
 - Šventosios uosto reklama;
 - pagalba pritraukiant investuotojus į Šventosios uostą;
 - kitos priemonės numatytos rinkodaros strategijoje (žr. Priedą Nr. 4 „Šventosios valstybinio jūrų uosto reklamos ir viešinimo planas“).
- Pažymėtina, kad privataus partnerio atrankai tinkamiausia VPSP forma – koncesija, suteikiant privačiam investuotojui teisę investuoti į uosto suprastruktūrą ir 25 m. valdyti uostą bei gauti iš šios veiklos galutinių vartotojų pajamas.
- Rekomenduojama dėl uosto būtinųjų veiklų finansinio patrauklumo atsirenkant privatų partnerį siekti:
 - optimaliausių techninių sprendinių;
 - pajamų dalies pasidalinimo su KVJUD;
 - dalies finansiškai neatsiperkančių galimų identifikuotų veiklų įgyvendinimo;
 - optimalių socialinių sprendinių – renginių moksleiviams ir kt.;
 - papildomos suprastruktūros vystymo.
- Tinkamai suformuota Projekto komanda, jos valdymas, Konceptijoje nustatyto veiksmų plano laikymasis ir pakankamų resursų alokavimas sudarys prielaidas Projekto planuotai EGDV (216 mln. Lt) pasiekti. Sukuriama projekto nauda visiškai padengtų investicijas į visą infrastruktūrą ir suprastruktūrą Šventosios uoste (EVGN yra 109 proc.).
- Atlikto rinkodaros tyrimo bei užsienio uostų (Vokietijos, Lenkijos, Latvijos, Estijos) analizė sąlygojo išvadą: tinkamiausia, siūloma ir uosto unikalumą išskirianti Šventosios uosto koncepcija yra – AUKSINIO SMĖLIO UOSTAS.
- **Rinkodaros koncepcijos pagrindimas ir sąsajos su Šventosios gyvenvieta:**
 - **uostas įsikūręs šalia smėlėto paplūdimio;**
 - **uostą supa smėlio kopos;**
 - **uoste galima rengti daug renginių susijusių su smėliu ir pramogomis ant smėlio;**
 - **uoste galima teikti daug paslaugų susijusių su smėliu;**
 - **uostas nuolat kovojo su smėliu.**

- Kuriant Šventosios uosto prekinį ženklą siekta atrasti unikalią savybę/ išraišką, kuri išskirtų ženklą iš daugumos. Visos ženklo detalės vertingos ir suprantamos pagrindinei tikslinei auditorijai.



57 pav. Šventosios uosto ženklo lietuviška versija



58 pav. Šventosios uosto ženklo angliška versija

- Šventosios uosto ženklo elementų pagrindumas:
 - Ženkle simbolizuojamas nedidelis burinis laivas atkartojantis Baltijos krašto žvejybiniam laivams būdingą siluetą.
 - Žuvėdra siejama su uostu, jūra.
 - Žodžio „uostas“ raidė „T“ atkartoja inkaro motyvą. Šis motyvas pasikartoja ir angliškoje versijoje.
 - Ženkle dominuoja mėlyna spalva, siejama su uosto veikla.
 - Kairėje ženklo pusėje meniškai perteikiamas bangos, kranto motyvas.

Šventosios uosto marketingo strategija turėtų būti vystoma gamtos ir paplūdimio kontekste. Gamtos ir paplūdimio turistai labiau išsiskiria tuo, jog jie ieško poilsio. Tokio tipo turistai mėgsta mėgautis pajūriu, gamta, apylinkių lankymu, vertina švarią aplinką, mėgsta ir naudojami aktyviomis pramogomis. Tokia strategija uostui gali padėti pritraukti ne tik laivų savininkus, bet ir daugiau lankytojų su šeimomis ir vaikais.

Žemiau pateikiamas Šventosios uostui priskiriamų jau esamų charakteristikų sąrašas:

- jūra ir smėlis - uostas prie jūros su smėlio krantu;
- jaunas ir civilizuotas - uostas įsikūręs kurortiniame mieste;
- jaukus ir ramus- apsuptas gamtos.

Savybės, kurias uostui reiktų suteikti:

- šiuolaikinis uostas;
- kokybiškai ir originaliai įrengtas;
- darnus ir novatoriškas;
- propaguojantis jūrinę kultūrą;
- tausojantis gamtinius išteklius.

- Rinkodaros koncepcija turi atsispindėti tiek techniniuose vystomos infrastruktūros bei suprastruktūros sprendiniuose, tiek Projekto vykdomose viešinio veiklose.

ŠALTINIAI

Teisės aktai:

- 1 Sutartis dėl Europos Sąjungos veikimo;
- 2 2004 m. kovo 31 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/18/EB;
- 3 2004 m. kovo 31 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2004/17/EB;
- 4 Lietuvos Respublikos akcinių bendrovių įstatymas;
- 5 Lietuvos Respublikos investicijų įstatymas;
- 6 Lietuvos Respublikos koncesijų įstatymas;
- 7 Lietuvos Respublikos pelno mokesčio įstatymas
- 8 Lietuvos Respublikos pridėtinės vertės mokesčio įstatymas;
- 9 Lietuvos Respublikos skolos įstatymas;
- 10 Lietuvos Respublikos statybų įstatymas;
- 11 Lietuvos Respublikos Šventosios valstybinio jūrų uosto įstatymas;
- 12 Lietuvos Respublikos valstybės ir savivaldybių turto valdymo, naudojimo ir disponavimo juo įstatymas;
- 13 Lietuvos Respublikos viešojo administravimo įstatymas;
- 14 Lietuvos Respublikos viešųjų pirkimų įstatymas;
- 15 Lietuvos Respublikos vietos savivaldos įstatymas;
- 16 2006 m. spalio 12 d. Viešųjų pirkimų tarnybos prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės direktoriaus įsakymo Nr. 1S-53 „Dėl viešųjų pirkimų pasiūlymų vertinimo ekonomiškai naudingiausio pasiūlymo arba mažiausios kainos vertinimo kriterijumi rekomendacijų“;
- 17 2007 m. birželio 13 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas Nr. 631 „Dėl Šventosios valstybinio jūrų uosto rinkliavų rūšių, jų maksimalių dydžių ir taikymo principų patvirtinimo“;
- 18 2007 m. kovo 28 d. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymas Nr. 3-105 „Dėl Šventosios valstybinio jūrų uosto laivybos taisyklių patvirtinimo“;
- 19 2007 m. kovo 28 d. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymas Nr. 3-106 „Dėl Šventosios valstybinio jūrų uosto naudojimo taisyklių patvirtinimo“;
- 20 2007 m. kovo 29 d. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymas Nr. 3-109 „Šventosios valstybinio jūrų uosto žemės nuomos pavyzdinė sutartis“;
- 21 2007 m. kovo 30 d. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymas Nr. 3-114 „Dėl Šventosios valstybinio jūrų uosto žemės nuomos konkurso sąlygų patvirtinimo“;
- 22 2003 m. birželio 11 d. Lietuvos Respublikos aplinkos ministro įsakymas Nr.289 „Dėl statybos techninio reglamento STR 1.01.09:2003 „Statinių klasifikavimas pagal jų naudojimo paskirtį“ patvirtinimo“;
- 23 2007 m. kovo 30 d. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymas Nr. 3-113 „Dėl Lietuvos Respublikos Šventosios valstybinio jūrų uosto žemės nuomos mokesčio skaičiavimo tvarkos ir jo dydžio nustatymo taisyklių patvirtinimo“;
- 24 2009 m. lapkričio 11 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas Nr.1480 „Viešojo ir privataus

- sektorių partnerystės projektų rengimo ir įgyvendinimo taisyklės“;
- 25 2010 m. balandžio 7 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas Nr. 415 „Viešojo ir privataus sektorių partnerystės skatinimo 2010–2012 metų programa“;
- 26 2010 m. birželio 4 d. Lietuvos Respublikos ūkio ministro įsakymas Nr. 4-413 „Viešojo ir privataus sektorių partnerystės skatinimo 2010–2012 metų programos įgyvendinimo priemonių planas“;
- 27 2010 m. liepos 16 d. Lietuvos Respublikos ūkio ministro įsakymas Nr. 4-538 „Dėl viešojo ir privataus sektorių partnerystės tikslingumo kriterijų nustatymo ir metodinių rekomendacijų dėl viešojo ir privataus sektorių partnerystės taikymo tikslingumo kriterijų patvirtinimo“;
- 28 2010 m. rugsėjo 30 d. Viešųjų pirkimų tarnybos direktoriaus įsakymas Nr. 1S-140 „Dėl konkurencinio dialogo taikymo rekomendacijų patvirtinimo“;
- 29 2011 m. rugsėjo 23 d. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymas Nr. 3-571 „Dėl Šventosios valstybinio jūrų uosto rinkliavų už laivo naudojimąsi uostu taikymo taisyklių patvirtinimo“;
- 30 2013 m. vasario 7 d. Palangos miesto savivaldybės tarybos patvirtintas Šventosios uosto detalusis planas;
- 31 LR Vyriausybės nutarimas „Dėl Šventosios valstybiniam jūrų uostui priskiriamo žemės sklypo ploto ir išorinės akvatorijos ribų ir ploto nustatymo ir uostui priskirtos žemės ir akvatorijos perdavimo valdyti, naudoti ir disponuoti jomis patikėjimo teise valstybės įmonei Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijai“. 2009 m. rugsėjo 30 d., Nr. 1197;
- 32 Lietuvos Respublikos aplinkos apsaugos normatyvinis dokumentas LAND 46-2002 „Grunto kasimo jūrų ir jūrų uostų akvatorijose bei iškastų gruntų tvarkymo taisyklės“, patvirtintos aplinkos ministro 2002 m. vasario 26 d. įsakymu Nr. 77 (Žin., 2002, Nr. [27-976](#));
- 33 Tarptautinė konvencija dėl teršimo iš laivų prevencijos, iš dalies pakeistą 1978 m. protokolu (MARPOL 73/78);
- 34 Tarptautinė konvencija Žmogaus gyvybei jūroje išsaugoti (SOLOS 74).

Kiti šaltiniai:

- 1 Ispanijos inžinierių, konsultantų bei architektų kompanijos „Alatec“ atlikta Šventosios uosto atstatymo galimybių studija (2008);
- 2 Lietuvos statistikos departamento duomenys <http://www.stat.gov.lt/>;
- 3 Eurostat duomenys <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/>;
- 4 Lietuvos darbo biržos duomenys <http://www.ldb.lt/>;
- 5 Lietuvos banko duomenys <http://www.lb.lt/>;
- 6 Pasaulio turizmo organizacijos duomenys <http://www2.unwto.org/>;
- 7 Lietuvos turizmo departamento duomenys <http://www.tourism.lt/>;
- 8 2008 m. PLANCO Consulting GmbH Schwerin atliktas tyrimas;
- 9 Centrinė projektų valdymo agentūra. Investicijų projektų, kuriems siekiama gauti finansavimą iš ES struktūrinės paramos bei valstybės biudžeto lėšų, rengimo metodika.

- 2013;
- 10 Centrinė projektų valdymo agentūra. Privataus subjekto atrankos viešojo ir privataus sektorių partnerystės projektuose rekomendacijos. 2013.
 - 11 Centrinė projektų valdymo agentūra. Viešojo ir privataus sektorių partnerystės projektų įgyvendinimo gairės. 2013.
 - 12 Centrinė projektų valdymo agentūra. Viešojo ir privataus sektorių partnerystės projektų vadovas. 2013.
 - 13 Paulauskas V. Laivo valdymas sudėtingose sąlygose. Klaipėda, KU leidykla, 1999, 170 p.
 - 14 Paulauskas V. Optimalus uostas. Klaipėda, KU leidykla, 2012, 360 p.
 - 15 Paulauskas V. Uostų plėtra. Klaipėda, KU leidykla, 2000, 280 p.
 - 16 PIANC rekomendacijos laivybos ir uostų bei terminalų plėtros klausymais (1992 – 2010).
 - 17 Klimato žinynas (1996). Vėjas. Vilnius.

PRIEDAI

1. Privatiems subjektams siūstas klausimynas.
2. Užsienio uostams siūstas klausimynas.
3. Šventosios valstybinio jūrų uosto logotipas ir šūkis (*derinamas*).
4. Šventosios valstybinio jūrų uosto reklamos ir viešinimo planas.
5. Šventosios uosto vizualinė koncepcija ir architektūrinių sprendinių gairės.