

Atnaujinta Klaipėdos uosto plėtros, pastatant išorinį uostą, galimybių studija

Galutinės ataskaitos santrauka

Užsakovas: VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija

Vilnius, 2018



VĮ KLAIPĖDOS VALSTYBINIO
JŪRŲ UOSTO DIREKCIJA

Turinys

Santrumpos ir akronimai	3
Įvadas.....	4
A. Esama situacija	5
A.1 Esamos situacijos analizės santrauka.....	5
A.2 Rinkos analizės santrauka	7
A.3 Krovinių srautų prognozių santrauka.....	9
A.4 Uosto pajėgumų vertinimo santrauka	10
A.5 Aplinkosaugos tyrimo darbų santrauka	12
B. Vietos parinkimas	13
B.1 Apžvalgos santrauka	13
B.2 Urbanistinės plėtros santrauka.....	13
B.3 Santrauka apie išorinio uosto plėtros vietas.....	13
B.4 Išorinio uosto vietos alternatyvų analizės santrauka	14
B.5 1 alternatyvos – išorinis uostas Klaipėdoje-Melnragėje – santrauka	14
B.6 2 alternatyvos – išorinis uostas Būtingėje – santrauka	15
B.7 3 alternatyvos – pietinio uosto plėtra ir išorinis uostas Klaipėdoje-Melnragėje – santrauka.....	15
B.8 Lyginamojo ekonominio ir finansinio vertinimo santrauka	16
B.9 Išorinio uosto plėtros alternatyvos parinkimo santrauka	16



Santrumpos ir akronimai

Atnaujinta studija	Atnaujinta Klaipėdos uosto plėtros, pastatant išorinį uostą, galimybių studija
BEGA	UAB KJKK „BEGA“
BKT	UAB „Birių krovinių terminalas“
CKT	UAB „Centrinis Klaipėdos terminalas“
DLK	Didžiausia leistina koncentracija
Išorinis uostas	Dirbtinai sukurta sausumos teritorija Baltijos jūros akvatorijoje, kurioje esančių statinių ir įrenginių kompleksas skirtas laivams stovėti, aptarnauti, kroviniams perkrauti, taip pat keleiviams aptarnauti ir kitoms su uostu susijusioms veikloms vystyti. Šioje ataskaitoje vartojama sąvoka „išorinis uostas“ atitinka kituose dokumentuose galimai vartojamas sąvokas „giliavandenis uostas“ arba „išorinis giliavandenis uostas“.
KAMINERA	UAB „Kamineros krovinių terminalas“
KKT	UAB „Klaipėdos konteinerių terminalas“
KLASCO	AB „KLASCO“
KN	AB „Klaipėdos nafta“
Koncepcija	2017 m. LR SM patvirtinta Klaipėdos valstybinio jūrų uosto bendrojo plano koncepcija
Konsultantas	Smart Continent LT UAB
KT	UAB „Krovinių terminalas“
KVJUD	VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija
LET	Uosto direkcijos Laivų eismo tarnyba
LG	AB „Lietuvos geležinkeliai“
LR	Lietuvos Respublika
LRS	Lietuvos Respublikos Seimas
LRV	Lietuvos Respublikos Vyriausybė
MJT	UAB „Malkų įlankos terminalas“
Paslaugų sutartis	2018 metų vasario 23 dieną KVJUD ir Konsultanto pasirašyta sutartis Nr. 34-2018-67 dėl „Klaipėdos uosto plėtros, pastatant išorinį uostą, galimybių studijos papildymo, duomenų atnaujinimo ir viešinimo paslaugų“
PPP	Viešoji ir privati partnerystė
Pradinė studija arba Lackner studija	2011 m. KVJUD užsakymu konsorciumo, sudaryto iš „Inros Lackner AG“, UAB „Ernst & Young Baltic“, SIA „Estonian, Latvian & Lithuanian Environment“ parengta Klaipėdos uosto plėtros, pastatant išorinį uostą galimybių studija
PUA	Pusiau uždara akvatorija
SPM	Pavienis švartavimo punktas – angliškai Single point mooring
SMELTĖ	LKAB „Klaipėdos Smeltė“
Uostas	Klaipėdos uostas
Uosto bendrasis planas	Klaipėdos valstybinio jūrų uosto (žemės vidinės akvatorijos, išorinio reido ir susijusios infrastruktūros) bendrasis planas
VK	UAB „Vakarų krova“



Įvadas

2011 m. VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija (toliau – Uostas arba KVJUD) užsakymu buvo parengta Klaipėdos uosto plėtros, pastatant išorinį uostą galimybių studija (Pradinė studija). Šią Pradinę studiją parengė konsultantų konsorciumas sudarytas iš „Inros Lackner AG“, UAB „Ernst & Young Baltic“, SIA „Estonian, Latvian & Lithuanian Environment“

Atsižvelgiant į Lietuvos Respublikos Vyriausybės (toliau – LRV) 2008-02-13 nutarimu Nr. 136 patvirtintą Projektų pripažinimo valstybei svarbiais ekonominiais ir kultūriniais projektais tvarkos aprašą bei į įvykusius objektyvius pokyčius per 2011-2018 metų laikotarpį kilo būtinybė pakoreguoti Pradinę studiją ir atnaujinti duomenis.

2018 metų vasario 23 dieną KVJUD pasirašė sutartį Nr. 34-2018-67 (toliau – Paslaugų sutartis) su Smart Continent LT, UAB (toliau – Konsultantas) dėl „Klaipėdos uosto plėtros, pastatant išorinį uostą, galimybių studijos papildymo, duomenų atnaujinimo ir viešinimo paslaugų“. Ši ataskaita yra Pradinės studijos atnaujinimas ir ji toliau vadinsis „Atnaujinta Klaipėdos uosto plėtros, pastatant išorinį uostą, galimybių studija“ (sutrumpintai - Atnaujinta studija). Atnaujinta studija yra parengta remiantis Pradine studija bei laikantis Paslaugų sutarties specialiuųjų sąlygų bei techninės paslaugų specifikacijos.

Atkreiptinas dėmesys, kad Atnaujinta studija apima ne visas Pradinės studijos dalis, o tik A dalį „Esamos situacijos vertinimas“ ir B dalį „Vietos parinkimas“. C dalis „Galutiniai projektiniai pasiūlymai ir finansinė bei ekonominė analizė“ pagal Paslaugų sutartį nėra ir neturi būti Atnaujintos studijos apimtyje.

Ši santrauka yra „Atnaujintos Klaipėdos uosto plėtros, pastatant išorinį uostą, galimybių studijos“ (sutrumpintai - Atnaujinta studija) neatskiriama dalis.

Svarbiausi Atnaujintos studijos sprendiniai:

- Optimistiniu scenarijumi numatoma Klaipėdos uosto ir išorinio uosto bendra krova – 104 mln. tonų krovinių 2040 metais arba 2,5 karto daugiau nei 2017-tais;
- Tinkamiausia vieta išoriniam uostui – Melnragė;
- Reikalingos investicijos šios alternatyvos įgyvendinimui – 619 mln. EUR;
- Kaštų ir ekonominės naudos santykis – 6,92, t.y. projektas iki 2040 metų sukurs beveik 7 kartus daugiau ekonominės naudos nei bus investuota į jo sukūrimą;
- Projektas atitinka pripažinimo valstybei svarbiais ekonominiais projektais kriterijus.

Atlikus Atnaujintos studijos viešinimo procedūrą Atnaujintos studijos ataskaita buvo papildyta ir atnaujinta tiek, kiek tai buvo reikalinga atsakant į visuomenės iškeltus klausimus – be smulkių korekcijų, atliktų pagrindinėje ataskaitos dalyje, viešinimo procedūrą patvirtinantys įrodymai pateikiami Atnaujintos studijos ataskaitos Priede Nr. 9, o visuomenės pasiūlymų dėl papildytos ir atnaujintos Klaipėdos uosto plėtros, pastatant išorinį uostą, galimybių studijos ataskaitos teikimo pažyma – Priede Nr. 10.



A. Esama situacija

A.1 Esamos situacijos analizės santrauka

Klaipėdos uostas yra vienintelis Lietuvos jūrų uostas esantis pietrytinėje Baltijos jūros dalyje, Kuršių marių žiotyse. Tai vienas iš pirmaujančių Baltijos jūros uostų, pasižymintis šiomis savybėmis:

- uostas yra prie pagrindinių transporto koridorių, turi puikias intermodalinio transporto galimybes;
- šiauriasias neužšalantis giliavandenis uostas rytinėje Baltijos jūros pakrantėje;
- teikia saugias ir patikimas uosto paslaugas;
- yra integruotas į TEN-T geležinkelio koridorius. Dvi pagrindinės geležinkelio linijos jungia uostą su kaimyninėmis šalimis ir vidine Lietuvos teritorija;
- uoste krovinių krovos paslaugas, kurias atlieka 15 stambių krovos, laivų remonto ir statybos kompanijų bei 10 mažesnių terminalų.

Klaipėdos uosto įplaukos iš jūros pusės kanalas yra 092,5 Rytų kryptimi. Gilūs vandenys yra apie 1.800 m nuo kranto, tad išorinio įplaukos kanalo ilgis nuo molo galo iki giliųjų vandenų yra apie 1.400 m, o vidutinis plotis – 150 m. Išorinio įplaukos kanalo projektinis gylis yra 15,5 m.

Remiantis dabartiniais uosto kanalo matmenimis ir bendruoju uosto planu, Klaipėdos uoste yra keli apribojimai. Remiantis 2017 m. lapkričio 2 d. uosto kapitono įsakymu UK-16 dėl leistinos laivų grimzlės, nuo locmanų priėmimo plūduro Nr. 1 iki Klaipėdos uosto molų ir vidiniame kanale iki bujos Nr. 11 šiuo metu galimas eismas laivams, kurių grimzlė – iki 13,8 m. Vidiniame kanale, apribotame navigaciniais ženklais, nuo bujos Nr. 11 iki krantinės Nr. 104 šiuo metu galimas laivų eismas, kurių grimzlė – iki 13,4 m.

Pagal 2008 m. rugsėjo 10 d. Nr. 3-327 LR Susisiekimo ministro įsakymu patvirtintų Klaipėdos valstybinio jūrų uosto laivybos taisyklių galiojančią suvestinę redakciją (nuo 2017-07-01), laivo, kurio ilgis daugiau kaip 200 metrų, kapitonas arba kitas laivo kapitono ar laivo valdytojo įgaliotas asmuo privalo iš anksto gauti rašytinį uosto kapitono leidimą įplaukti į uostą. Uosto kapitonas nustato didžiausią leistiną atplaukiančių laivų ilgį tose uosto akvatorijos vietose, kur laivų manevravimo sąlygos yra sudėtingos.

Atsižvelgiant į uosto įplaukos kanalą, galimus apsisukimo baseinus ir vidinio uosto kanalo plotį, šiuo metu didžiausias laivas, galintis įplaukti į Klaipėdos uostą gali būti iki 350 m.

Kalbant apie prieigą prie uosto kelių transportu, yra trys pagrindiniai keliai, vedantys į Klaipėdą:

- Greitkelis E85 (A1) iš Vilniaus (rytai);
- Kelias E272 (A13) iš Palangos (šiaurė);
- Kelias 141 iš Šilutės (pietūs).

Svarbiausias kelias yra E85 (A1) – automobilių magistralė su skiriamąja juosta, besitęsianti iki Vilniaus. Greitkelis E85 yra IX B transporto koridorias dalis. Sunkežimių eismas, priklausomai nuo paskirties vietos, pasiskirsto A1, A13, A12 bei A141 keliuose. Šie keliai veda į Latviją, Baltarusiją per Vilnių ar Lenkiją. Daugelį Klaipėdos uosto terminalų jungia keturios pagrindinės gatvės. Kadangi didžioji dalis eismo vyksta centrinėje ir pietinėse uosto dalyse, intensyviausiai krovinių transportas juda Baltijos prospekto, Šilutės plento ir Vilniaus plento jungtimis.

Remiantis prieigos kelių analize galima daryti išvadą, kad:



- Didelių prieigos prie uosto terminalų apribojimų nėra. Šiuo metu sistema be didesnių problemų galėtų susidoroti su sudėtingesniu eismu;
- Dabartinio pajėgumo pakanka;

Kalbant apie prieigą geležinkelių transportu, pažymėtina, kad Klaipėdos geležinkelio tinklas padalintas į dvi dalis, kurias skiria Danės upė:

- Šiaurinė dalis;
- Pietinė dalis.

Šiaurinę uosto dalį aptarnauja:

- Klaipėdos stotis;
- Pauosčio kelynas;
- Anglinės kelynas (vidinis „KLASCO“);
- Uosto kelynas (vidinis „KLASCO“).

Pietinę uosto dalį aptarnauja:

- Draugystės stotis;
- Perkėlos kelynas.

Reikėtų pabrėžti, kad galutiniai vežimo taškai 1520 mm pločio vėžės sistemoje yra stotys, o ne terminalai. Tai reiškia, kad atvykimo ar išvykimo taškai yra Klaipėdos arba Draugystės stotys. Atvykęs traukinys sustoja stotyje, užpildomi reikiami dokumentai, prikabinamas manevrinis lokomotyvas ir tik tuomet sąstatas pajuda į terminalus. Vagonus gali tempti LG ar nuosavi terminalų lokomotyvai.

Kalbant apie tolimesnį darbą su kroviniu, t.y. atgabenus jį keliais ar geležinkeliais iki terminalo, reikalinga pasakyti, kad Klaipėdos uostas veikia pagal tipinį žemės nuomos modelį, tai reiškia, kad KVJUD yra atsakinga už uosto infrastruktūros administravimą ir investicijas į ją, o krovinių krovos operacijas ir investicijas į suprastruktūrą ir įrangą vykdo privatūs terminalai. Toliau pateikiamas terminalų sąrašas, o detalus jų aprašymas pateiktas Atnaujintos studijos A.1.3.7 skyriuje, uosto, t.y. krantinių ir terminalų, produktyvumas ir užimtumas – A.1.4 skyriuje:

- AB „KLASCO“ (toliau – KLASCO);
- AB „Klaipėdos nafta“ (toliau – KN);
- UAB „Birių krovinių terminalas“ (toliau – BKT);
- UAB „Klaipėdos konteinerių terminalas“ (toliau – KKT);
- UAB KJKK „BEGA“ (toliau – BEGA);
- UAB „Centrinis Klaipėdos terminalas“ (toliau – CKT);
- LKAB „Klaipėdos Smeltė“ (toliau – SMELTĖ);
- UAB „Krovinių terminalas“ (toliau – KT);
- UAB „Vakarų krova“ (toliau – VK);
- UAB „Malkų įlankos terminalas“ (toliau – MĮT);
- UAB „Kamineros krovinių terminalas“ (toliau – KAMINERA).



Remiantis atliktais stebėjimais ir informacija, kurią pateikė uosto naudotojai, galima teigti, kad terminalų atliekamas laivų priėmimo planavimas ir valdymas atliekamas pagal tarptautinės praktikos standartus.

Uosto infrastruktūros investicinių projektų įgyvendinimas yra viena iš svarbių Uosto direkcijos funkcijų, kuri nulemia Klaipėdos valstybinio jūrų uosto konkurencines galimybes rytinėje Baltijos jūros pakrantėje. Laiku įgyvendintos rinkos poreikius atitinkančios investicijos suteikia uosto operatoriams galimybes išlaikyti esamus krovinių srautus ir pritraukti naujus klientus. Didėjančiais pajėgumais dirbantis Klaipėdos uostas teigiamai veikia ne tik Uosto direkcijos finansinius rezultatus, t. y. valstybės turto didėjimą, bet ir skatina uosto įmonių investicijas į suprastruktūrą (sandėlius, krovos techniką, naujas technologijas ir pan.), gerėjančius krovos bendrovių ir jų partnerių logistikos grandinėje pervežant krovinius Lietuvoje finansinius rezultatus, dėl to daugiau sumokama mokesčių į valstybės biudžetą. Be visų kitų itin svarbių investicinių projektų, Atnaujintos studijos apimtyje reikalinga pažymėti Suskystintų gamtinių dujų terminalo infrastruktūros įrengimą bei Uosto laivybos kanalo gilinimą ir platinimą. 2017 m. Uosto direkcijos investicijos, įvertinus mokamą ir grąžinamą avansą, sudarė 28,6 mln. EUR. Daugiausia lėšų skirta krantinių statybai ir rekonstrukcijai (14,2 mln. EUR), akvatorijos gilinimo darbams (8,5 mln. EUR), geležinkelio kelių statybai ir rekonstrukcijai (1,9 mln. EUR) ir transporto priemonėms, įskaitant naftos produktų surinkimo laivą (2,4 mln. EUR). Kalbant apie investicijų kryptis siekiant numatytų uždavinių, pastebima, jog didžioji investicijų dalis bus nukreipta į vidinio uosto vystymo kryptį. Pagrindinis investicijų poreikis numatomas ties krantinių statyba bei rekonstrukcija, taip pat ties akvatorijos gilimu. Šioms veikloms numatoma skirti daugiau kaip 93 procentus 2018-2027 metais numatytų lėšų. Daugiau kaip 747 mln. EUR numatomi išorinio uosto Klaipėdoje parengiamiesiems ir statybos darbams. Bendra investicijų išorinio ir vidinio uosto plėtrai suma 2018-2027 m. sieks apie 1.836 mln. EUR.

Kalbant apie planuojamas investicijas, svarbu paminėti ir tai, kad AB „Lietuvos Geležinkeliai“ šiuo metu įgyvendina projektą „Ruožo Radviliškis - Klaipėda (Draugystės st.) elektrifikavimas“, kuris yra orientuotas į tolimesnę geležinkelių infrastruktūros tinklo plėtrą Lietuvoje. Projekto tikslai: modernizuoti geležinkelio ruožą Ruožą Radviliškis – Klaipėda (Draugystės st.) pritaikant jį nulinės emisijos riedmenims; kontaktinio tinklo parametrais užtikrinti galimybę ateityje vykdyti traukinių eismą iki 250 km/h greičiu; bei didinti geležinkelio transporto patrauklumą.

Todėl apibendrinant galima teigti, kad esama uosto, jame veikiančių terminalų bei kelių ir geležinkelių jungčių su žemyniniais terminalais bei logistikos objektais infrastruktūra yra puikiai vystoma bei prižiūrima, vykdomos investicijos užtikrina šių dienų paklausos poreikių tenkinimą.

A.2 Rinkos analizės santrauka

Siekiant įvertinti tolimesnio Klaipėdos uosto infrastruktūros plėtojimo poreikį ateityje, pirmiausia reikia nustatyti būsimas krovos apimtis. Atliekant krovinių srautų prognozes buvo įvertintos potencialios Klaipėdos uosto rinkos bei pagrindiniai konkurentai rytinės Baltijos jūros pakrantėje.

Atliekant rinkos analizę pirmiausia, buvo išanalizuota esama Baltijos šalių, Rusijos ir Baltarusijos makroekonominė situacija, pramonės ir paslaugų įtaka bendrajam vidaus produktui, įvertintos ateities perspektyvos bei nustatyta įtaka potencialiems krovinių srautams per Klaipėdos uostą.

Sekančiu žingsniu buvo įvertinta minėtų šalių transporto infrastruktūra, modalinis pasiskirstymas, krovinių srautai atskiromis transporto rūšimis ir istoriniai jų pokyčiai. Taip pat atlikta konkuruojančių uostų krovinių srautų bei infrastruktūros parametų analizė.

Galiausiai, įvertinus gautus rezultatus bei pasinaudojus antriniais informacijos šaltiniais, buvo sudaryta Klaipėdos uosto krovinių srautų prognozė.



Vykdamas rinkos analizę buvo renkami ir analizuojami antriniai duomenys. Duomenys buvo renkami iš viešai prieinamų šaltinių ir duomenų bazių bei iš įmonių besispecializuojančių rinkos tyrimų srityje parengtų ataskaitų. Duomenys buvo analitiškai apdorojami, atlikta jų analizė ir padarytos išvados.

Taigi, tarptautinio transporto apimtys, struktūra ir kryptis tiesiogiai priklauso nuo įvairių šalių ekonominės plėtros ir transporto infrastruktūros pasiūlos. Globalizacijos plėtra ir staigus naujų ekonomikų, tokių kaip Kinija ir Indija, augimas per ateinančius dešimtmečius dramatiškai pakeis pasaulinių prekybos srautų kryptis. Nepaisant didelių atstumų, Azijos ekonomikų dalis prekyboje tiek su ES, tiek su Rusija didės.

Rytų Europos šalių ekonomikos augimas ilgalaikėje perspektyvoje, Europos Sąjungos plėtra, komercinių ryšių tarp Rusijos ir ES vystymasis yra pagrindiniai pasikeitimų šioje darbinėje aplinkoje pavyzdžiai. Šis vystymasis paskatins prekybą tarp ES ir Rusijos, tuo sąlygodamas transporto apimčių augimą.

Artimiausiu laikotarpiu pagrindinis Baltijos šalių ekonomikos augimo variklis turėtų būti didėjantis eksportas. Dėl kritusių pajamų ir didelio nedarbo vidaus vartojimas neduos didelės įtakos BVP prieaugiui. Prie spartesnio BVP augimo galėtų prisidėti ir išaugęs tiesioginių užsienio investicijų mastas bei valstybinės reikšmės infrastruktūros projektų vystymas Europos Sąjungos paramos pagalba.

Šiame kontekste reikia pažymėti, kad vienas iš svarbiausių Lietuvos ekonomikos sektorių yra transportas, sukuriantis beveik 12 % viso šalies BVP. Todėl visų transporto šakų infrastruktūros plėtojimas ir atnaujinimas turi didelį efektą Lietuvos BVP augimui. Vien Klaipėdos uostas ir su juo susijusios įmonės sukuria apie 6,24 % Lietuvos BVP. Transporto sektoriaus, tame tarpe ir jūrinio transporto, augimą didele dalimi lemia kiti sektoriai, tokie kaip didmeninė ir mažmeninė prekyba, apdirbamoji pramonės ar statybos.

Šiuo metu beveik jokios Suomijos, Latvijos ir Estijos iš piečiau esančių Europos valstybių importuojamos ar eksportuojamos prekės nėra pervežamos geležinkeliu. Įgyvendinamas Rail Baltica projektas turėtų sutrumpinti pervežimų laiką ir palengvinti prekybą geležinkeliais tarp Baltijos jūros valstybių ir likusių Europos šalių. Todėl šia kryptimi jūrų transportas ateityje konkuruos su geležinkelių transportu.

Kalbant apie kaimynus iš Rytų, pažymėtina, kad 2014-2015 metai buvo sunkūs tiek Rusijai, tiek Baltarusijai, dėl karinių įtampų Ukrainoje, tačiau jau 2017 metais abiejų analizuojamų šalių BVP dinamikos rodiklis perkopė 0 ir tapo teigiamas, o pasaulinio lygio ekonomistai 2018-2021 šioms šalims prognozuoja 2-3 proc. BVP metinį prieaugį.

Studijos kontekste svarbu paminėti, kad 2017 m. Rusija atnaujino naftos tiekimą Baltarusijos naftos perdirbimo įmonėms – iki 2024 metų Baltarusija kasmet iš Rusijos gaus 24 mln. tonų naftos, iš kurių 18 mln. t galės perdirbti savo gamyklose. Tikėtina, kad padidėjus naftos tiekimui Baltarusijai, galimas naftos produktų vežimo masto padidėjimas iš Baltarusijos per Lietuvos teritoriją.

Remiantis atlikta analize galima teigti, Lietuvos ekonomikos augimas bus lėčiausias tarp visų trijų Baltijos valstybių, tačiau skirtumas bus tik praktiškai pusės procento ribose, tad galima teigti visos trys valstybės augs labai panašiais tempais. Ūkio augimas turėtų skatinti ir krovinių gabenimo per Klaipėdos uostą apimtį. Dėl ekonomikos vystymosi ir didėjančių krovinių srautų Klaipėdos uostas galėtų skirti daugiau lėšų infrastruktūros plėtros projektams ir taip pritraukti didesnius laivus bei turėti konkurencinį pranašumą prieš kitus Baltijos jūros pakrantės uostus.

Ilgalaikėje perspektyvoje, po politinės Ukrainos-Rusijos krizės ir kitų veiksnių, lėmusių ekonomikos smukimą, yra tikėtinas (tačiau sunkiai kiekybiškai tiksliai įvertinamas) spartus Rusijos ekonomikos vystymasis, lemsiantis didėsią vidaus vartojimą šalyje. Tai reiškia, kad konteinerinių krovinių importo apimtys į Rusiją turėtų didėti atitinkamai. Todėl optimistiniu scenarijumi, dėl nepakankamų Rusijos uostų pajėgumų bei užšalancio Sankt Peterburgo uosto, Klaipėdos uostas ateityje turėtų padidinti konteinerių, kurių galutinis paskirties taškas yra Rusija, krovos apimtį.

Kalbant apie patį transporto sektorių bei apibendrinant A.2.3. skyriuje pateiktą analizę galima teigti, kad:



- Lietuva turi gerai išvystytą vidinį geležinkelių ir automobilių kelių tinklą, tačiau vis dar nėra užtikrintas tinkamas geležinkelių susisiekimas su Vakarų Europa bei dėl politinių ir kitų priežasčių nėra užtikrinamas sklandus ir nepertraukiamas automobilių judėjimas į Baltarusiją;
- Latvija, savo ruožtu, taip pat susiduria su automobilių judėjimo į Baltarusiją problemomis. Be to, Latvijos automobilių kelių tinklas dar nėra taip išplėtotas kaip pažengusių Europos Sąjungos valstybių;
- Pagrindinė sritis į kurią Estijai reikėtų nukreipti investicijas artimiausiu metu norint išlikti konkurencingai regione - vidinis geležinkelio kelio vystymas;
- Visos Baltijos šalys per paskutinius 10 metų daug investavo savo ir ES struktūrinių fondų lėšų į šalies vidinės infrastruktūros gerinimą. Tačiau Baltijos šalyse dar nėra pasiektas ES šalyse esantis efektyvumo lygis transporto sektoriuje;
- Visose analizuotose šalyse transportas yra svarbi BVP dalis bendroje struktūroje;
- Svarbiausia Latvijos ir Estijos jūrų uostų tranzitinių krovinių šalis yra Rusija, tuo tarpu Klaipėdos uoste vis svarbesnė darosi Baltarusija. Dėl palankaus atstumo tarp Baltarusijos ir Klaipėdos uosto, tranzitiniai krovinių srautai iš Baltarusijos ir toliau turėtų likti svarbūs Klaipėdos uosto krovinių struktūroje. Klaipėdos ir Kaliningrado uostai yra artimiausi jūriniai taškai Baltarusijos gamykloms, o dėl gabenimo laiko ir kaštų kartu ir pigiausi;
- Rusijos transporto infrastruktūra yra pakankamai atsilikusi nuo tarptautinių standartų. Šiuo metu jūrų uostai sulaukia didžiausių investicijų ir yra prioritetinga transporto rūšis. Tačiau norint turėti efektyvią krovinių gabenimo grandinę, turi būti išvystyta visa transporto infrastruktūra. Dėl to Rusija ateityje turėtų skirti didesnę dėmesį ir keliams bei geležinkeliams;
- Lietuvoje krovinių gabenimas autokeliais ir geležinkeliais yra pasiskirstęs gana tolygiai (41 % geležinkeliai, 59 % autotransportas). Be to 66 % į Klaipėdos uostą atkeliaujančių krovinių yra gabenama geležinkeliais, tai rodo, kad daugiau nei pusė visų geležinkeliais gabenamų krovinių keliauja į Klaipėdos uostą. Tuo tarpu automobiliais gabenami kroviniai dažniausiai vyksta į Latviją, Vokietiją arba Lenkiją;
- Nepaisant Klaipėdos ir Sankt Peterburgo bei Gdansko uostų infrastruktūros panašumų, krovinių struktūra uostuose yra skirtinga. Sankt Peterburgo bei Gdansko uostų krovinių struktūroje dominuoja konteineriniai kroviniai, tuo tarpu Klaipėdos uoste konteineriai sudaro tik 12 % visos krovos;
- Dėl augančios konteinerizacijos bei didėjančios paklausos gabenant krovinius konteineriuose ateityje Klaipėdos uostas turėtų orientuotis į šių bei kitų didesnės pridėtinės vertės krovinių krovą. Remiantis daugelio Vakarų Europos uostų tyrimais darytina prielaida, kad didžiausią pridėtinę vertę kuria konteineriniai ir Ro-Ro kroviniai, mažesnę – birūs ir suverstiniai kroviniai, o mažiausią – skysti kroviniai.

A.3 Krovinių srautų prognozių santrauka

Toliau, atsižvelgiant ankstesnės analizės rezultatus, pagrįste infrastruktūrinius, konkurencinius bei rinkos dydį sąlygojančius apribojimus bei istorinius krovinių nomenklatūros duomenis, buvo parengta bendra krovinių srautų per Klaipėdos uostą, įskaitant ir išorinį uostą, prognozė.

Prieš kalbant apie prognozę svarbu paminėti, kad visos pagrindinės krovinių grupės sudaro panašią bendro krovinių srauto dalį. Skysti kroviniai 2010 – 2017 m. laikotarpiu sudarė vidutiniškai 41 % viso srauto, birūs – 34 %, generaliniai – 25 %. Toks tolygus krovinių pasiskirstymas pagal grupes parodo, kad uostuose nėra



vieno vyraujančio krovinių tipo. Detali istorinių duomenų analizė pateikiama Atnaujintos studijos A.3.1. skyriuje.

Taip pat atkreiptinas dėmesys, kad krovinių srautų prognozės yra parengtos vadovaujantis rinkos situacija bendrai išoriniam uostui ir esamam Klaipėdos uostui, kaip tai buvo suformuluota Sutarties Techninėje specifikacijoje bei Atnaujintos studijos rengimo metu su KVJUD. Todėl pateikiamos bendros krovinių srautų prognozės, o krovinių prognozė atskirai išoriniam uostui suvokiama kaip skirtumas, tarp Klaipėdos uosto krovos pajėgumų ir bendrųjų krovinių srautų prognozės ir pateikiama atskiru poskyriu, įvertinus uosto pajėgumų situaciją.

Krovinių srautų prognozių pagrindinės gairės yra šios:

- Nustatoma krovinių ir jų krovai darančių įtaką veiksnių koreliaciniais ryšiai, patikrinami jų statistinis reikšmingumas. Atkreiptinas dėmesys, kad iš viso buvo atrinkta daugiau kaip 70 skirtingų veiksnių, potencialiai galinčių daryti įtaką krovai uoste, Atnaujintoje studijoje pateikiant tik svarbiausius, t.y. su didžiausios reikšmės koreliacijos koeficientais;
- Prognozei atlikti naudojamas ekonometrinis-regresinis modelis, įtraukiant tik statistiškai reikšmingus veiksnius;
- Kiekvienai krovinių grupei skaičiuojamos prognozės realistiniu scenarijumi, o pesimistinis paskaičiuotas darant prielaidą, kad krovai darančių įtaką veiksnių projekcijos bus labiau optimistinės nei realistiniame scenarijuje;
- Abiejų scenarijų atveju prognozės skaičiuojamos 2040 metams pagal darančių įtaką veiksnių projekcijas iki to pačio laikotarpio.

Apibendrinant gautas kiekinės krovinių srautų prognozes, labiausiai augs šios krovinių grupės:

- Konteinerių srautas optimistiniu scenarijumi 2040 m. išaugs 5,1 karto lyginant su 2018 m., iki 35,37 mln. tonų;
- Naftos ir jos produktų srautas optimistiniu scenarijumi 2040 m. išaugs apie 1,9 karto lyginant su 2018 m. srautu, iki 17,8 mln. tonų;
- Ro-Ro krovinių srautas optimistiniu scenarijumi 2040 m. išaugs 1,8 karto lyginant su 2018 m. srautu, iki 10,6 mln. tonų.

Iš viso, remiantis sudarytomis prognozėmis, Klaipėdos uoste, įskaitant ir išorinį, 2040 metais planuojama krauti 87 mln. tonų krovinių realistiniu scenarijumi arba 104,34 mln. tonų – optimistiniu.

Kalbant apie krovinių modalinį pasiskirstymą (plačiau – A.3.3), atskirai reikalinga išskirti konteinerių krovos būsimą situaciją, kadangi KVJUD siekia, kad Klaipėdos uostas, kartu su išoriniu uostu, ateityje veiktų kaip konteinerių distribucijos centras. Todėl žvelgiant į konteinerių krovos modalinį pasiskirstymą 2040 metais, buvo įvertinta, kad didžioji dalis, 70 procentų, konteinerių bus kraunama principu „laivas-laivas“, o likusi dalis, skirta vidiniam kontinentiniam (Lietuvos ar kitų šalių) transportuojama keliais ar geležinkeliais.

Vertinant laivybos tendencijas ateityje svarbu pažymėti, kad užbaigus dabartinę uosto gilinimo programą didesni laivai galės būti pilnai pakrauti, o dalis trąšų krovinių, gabenamų į Tolimuosius Rytus, galės būti kraunami į „Capesize“ dydžio laivus. Plačiau laivybos tendencijos apžvelgiamos A.3.4 skyriuje.

A.4 Uosto pajėgumų vertinimo santrauka

Įvertinus esamą Klaipėdos uosto bei jį veikiančios aplinkos situaciją ir suprojektavus rinkos situaciją iki 2040-ųjų, toliau buvo vertinti esami bei būsimi „butelio kakliukai“, kuriuos reikalinga identifikuoti ir eliminuoti tam, kad užsitikrinti konkurencingą poziciją Baltijos jūros regione.



Visa detali analizė buvo apėmė krantinių, įplaukos kanalo, sandėliavimo, uosto pasiekiamumo keliais ir geležinkeliais pajėgumų vertinimą ir yra pateikta Atnaujintos studijos A.4.2-A.4.6. skyriuose.

Apibendrinant atliktus skaičiavimus (žr. A.4.3), galima konstatuoti:

- Naftai ir naftos produktams realistiniu scenarijumi prognozuojama šio krovinio rūšies krova viršys 90 proc. numatomo terminalų pajėgumo, optimistiniu – krovos pajėgumų pradės trūkti. Šį pajėgumų apribojimą numatoma spręsti vystant 0 krantinę. Vis dėl to, dėl didelės šio krovinio krovos priklausomybės nuo Rusijos vykdomos transporto geopolitikos, šio krovinio prioretizavimas turėtų būti vykdomas itin atsargiai;
- Nors optimistiniu krovinių srautų prognozės scenarijumi 2040 metais krovos pajėgumų birioms trąšoms ir pradės trūkti, tačiau šį stygių trumpuoju laikotarpiu vis dar būtų galima patenkinti kitų birių krovinių krovos pajėgumo rezervu;
- Didžiausias krovos pajėgumo **stygius, nevystant išorinio uosto**, bus konteinerių krovai – truks 7 mln. tonų pajėgumo realistiniu scenarijumi ir beveik 16 mln. tonų – optimistiniu. Tad tai ir bus išorinio uosto pagrindinis potencialus krovinyš. Be jo, atsižvelgiant į mažą visų kitų krovinių krovos rezervą bei siekiant išlaikyti konkurencines Klaipėdos uosto pozicijas, bus numatyta teritorija ir kitų krovinių terminalų vystymui.

Apskaičiuotasis viso uosto pajėgumas, atsižvelgiant į maksimalų uosto išnaudojimą (neatsižvelgiant į pietinės uosto dalies plėtrą) gali būti apibendrinamas taip:

- Įplaukos kanalo pajėgumas: 98 mln. tonų;
- Terminalų krovos pajėgumas: 73,56 mln. tonų;
- Geležinkelio stočių pajėgumas priimti ir išsiųsti traukinius – 77,49 mln. tonų;
- Geležinkelių jungiamųjų kelių¹ pralaidumas²:
 - Kelio Nr. 54 – 35,99 mln. tonų;
 - Kelio Nr. 201 – 29,90 mln. tonų;
- Sandėliavimo pajėgumas: 4,45 mln. tonų, galima didinti kartu su krantinių pajėgumu, tačiau laikui bėgant reikės daugiau konteinerių, Ro-Ro ir naftos sandėliavimo vietos;
- Kelių pajėgumas: pakankamas iki 2040 m.;
- Esamas geležinkelių tinklo magistralinis pralaidumas: 51 mln. tonų (priklausomai nuo vagonų užkrovimo). Tačiau reikalinga toliau didinti, siekiant užtikrinti maksimalaus krantinių pajėgumo išnaudojimą. Tai ir numatoma atlikti - per artimiausius keturis metus statant antruosius kelius, padidinant pralaidumą 50 proc., todėl išoriniam uostui aptarnauti tai nebus „butelio kakliukas“.

Jei uosto farvateris būtų praplatintas iki dviejų krypčių eismo, jo potencialus pajėgumas galėtų siekti iki 100 mln. tonų. Atitinkamai vieno laivo krova sudarytų apie 8.000–11.000 tonų.

Nors šiuo metu Klaipėdos uoste yra rengiama plačios apimties atvirų ir uždarytų sandėlių plėtros programa, vis dėlto didėjant krovinių srautams turėtų būti didinami ir sandėliavimo pajėgumai.

¹ Jungiamasis kelias šiame kontekste yra toks kelias, kuris jungia geležinkelio kelynus ir stotis bei krovos terminalus

² AB „Lietuvos geležinkeliai“ duomenys



Labiausiai ribojantis veiksnys uoste yra riboti geležinkelio priėmimo ir išsiuntimo pajėgumai. Tačiau geležinkelių plėtros programa yra vykdoma ir tai turėtų sumažinti esamus apribojimus. Todėl galima tikėtis, kad artimiausiais metais potencialus krantinių pajėgumas nebebus ribojamas privažiuojamųjų kelių pajėgumų.

Krovinių priėmimo ir išsiuntimo keliais pajėgumas nėra apribotas. Tačiau terminalų operatoriams yra žinoma, kad laikui bėgant uosto procedūros turės būti tobulinamos, siekiant sumažinti sunkvežimių išleidimo ir manevravimo laiką ir trikdžius. Taip pat reiktų didinti ir sunkvežimių stovėjimo aikštelių plotus.

Apibendrinant planuojamą infrastruktūros ir rinkos situaciją, galima konstatuoti – optimistiniu scenarijumi 2040-tais Klaipėdos regione bus kraunama 104,34 mln. tonų, kuriems perkrauti bus reikalingas 94,05 mln. tonų Klaipėdos uosto krovos pajėgumo ir 39,4 mln. tonų išorinio uosto krovos pajėgumo (krovos pajėgumo rezervas reikalingas dėl krovinių vežimų netolygumo, sezoniškumo įtakos, to pačio terminalo naudojimo skirtingiems kroviniams krauti ir t.t., jis turi būti nemažesnis nei 30 proc.).

A.5 Aplinkosaugos tyrimo darbų santrauka

Apibendrinant vertintus tyrimus galima teigti, kad:

- vėjo sąlygos turi nedidelę įtaką visoje pakrantėje ir šiek tiek gerina rezultatus šiaurės kryptimi.
- bangų sąlygos šiek tiek palankesnės palei pietinę Kuršių marių dalį ir arčiau Lietuvos ir Latvijos sienos (10–12 km).
- nuosėdų disbalanso sąlygos geriausios ties Klaipėda (10 km į pietus ir 14 km į šiaurę) ir Lietuvos ir Latvijos pasienyje. Nuosėdų pernešimo intensyvumo sąlygos blogesnės judant iš pietų į šiaurę.
- išanalizavus gamtinių sąlygų baudas, akivaizdu, kad esami Lietuvos uostai (Klaipėda, Šventoji, Būtingė) jau dabar yra tose pakrančių vietose (jei atmetame Kuršių neriją), kurios pačios palankiausios pagal pasiūlytą baudos funkciją.
- infrastruktūra – rodo galimą poveikį žemyninei daliai ir triukšmo bei oro taršos padidėjimą dėl naujų objektų. Kuršių nerijos teritorijos istoriškai turėjo labai nepalankias transporto jungtis su pagrindiniais transporto koridoriais. Palankiausia transporto jungtis yra prie Klaipėdos.
- gamta ir žmonių aplinka – sukoncentruota į bioįvairovę, saugomas kultūrinio ir kraštovaizdžio paveldo teritorijas. Bet kokios rūšies saugomų teritorijų buvimas laikomas naujo uosto vystymą ribojančiu veiksniu. Taigi yra tik vienas pakrantės ruožas, kuris nei visas, nei iš dalies neįtrauktas į saugomas teritorijas – tai Melnragė II.

Pagal šias prielaidas galima svarstyti tokias išorinio uosto vietas:

- Klaipėda – Melnragė (nuo 50 iki 58 km);
- Šventoji – Būtingė (nuo 78 km iki Lietuvos ir Latvijos sienos).

Lyginant šiuos du ruožus ir gamtinės sąlygos, ir esama infrastruktūra yra palankesnė Klaipėdos – Melnragės teritorijai. Pakrantės teritorija prie Šventosios – Būtingės mažiau pavojinga žmonių aplinkai, tačiau vis dėlto tai yra Lietuvos ir Latvijos pasienio zona, kurioje dar yra ir Būtingės geomorfologinis draustinis.



B. Vietos parinkimas

B.1 Apžvalgos santrauka

Pagrindinis ataskaitos B dalies tikslas yra išanalizuoti potencialias vietas parengiant uosto išplanavimo projektą kiekvienai vietai, bei parengiant preliminarą palyginamąją kaštų-naudos analizę. Ataskaitos B dalies rezultatas bus identifikuota gyvybingiausia išorinio uosto vieta. Tuo tarpu uosto išplanavimo alternatyvos, konkretūs inžineriniai sprendiniai ir finansinė bei ekonominė analizė pateikiama Studijos ataskaitos C dalyje, kuri nėra atnaujinama. Todėl B dalyje atlikti ekonominiai ir finansiniai vertinimai yra preliminarūs, paremti, tiek, kiek tai reikalinga, C dalies sprendiniais bei A dalies atnaujintomis prognozėmis.

B.2 Urbanistinės plėtros santrauka

Pagal atliktus skaičiavimus, tiesioginių darbo vietų prieaugis iki 2040 metų turėtų būti 1961 darbo vietą realistiniu scenarijumi ir 2647 – optimistiniu. Atkreiptinas dėmesys, kad šios darbo vietų skaičiaus projekcijos yra paremtos krovinių srautų prognoze, todėl nepriklauso nuo vietos pasirinkimo išorinio uosto vystymui.

Atsižvelgiant į tai, kad darbo vietų prieaugis sudarys apie 2.000 naujų darbo vietų, t.y. šiek tiek daugiau nei 1,75 proc. dabartinio (151.227 gyv. 2017 metų duomenimis) Klaipėdos miesto gyventojų skaičiaus bei į tai, kad Klaipėdos mieste dar 2011 metais gyveno 177.812 gyventojų, t.y. 26 tūkst. daugiau nei 2017-tais, galima drąsiai teikti, kad papildomo nei numatyta Uosto bendrajame plane ir Klaipėda 2030: ekonominės plėtros strategijoje, socialinės ir inžinerinės infrastruktūros plėtros poreikio nėra. Papildomai reikėtų pažymėti, kad dėl vos 30 minučių kelionės automobiliu trukmės nuo Klaipėdos miesto centro, tikėtina, kad didžioji dalis darbuotojų, net ir Būtingės išorinio uosto vietos alternatyvos atveju, vyktų iš Klaipėdos. Kadangi šios išorinio uosto vietos alternatyvos atveju preliminarium vertinimu papildomas darbo vietų skaičius ne Klaipėdos mieste tikėtina (pagal numatomą krovinių srautų prognozę) siektų iki 100-200 2040 metais, papildomo socialinės ir inžinerinės infrastruktūros poreikio nei numatoma susijusiuose strateginio ir teritorinio planavimo dokumentuose taip pat nėra.

B.3 Santrauka apie išorinio uosto plėtros vietas

Nepriklausomai nuo Atnaujintos studijos ataskaitos A dalies nustatyto išorinio uosto poreikio ir galimo šio uosto dydžio bei išplanavimo galima nagrinėti šiuos galimų vietų pasirinkimo scenarijus:

1. Nesiimti papildomų priemonių ir apsiriboti stambaus išorinio uosto statyba:
 - Vidinio uosto iš esmės vystyti neplanuojama, apsiribojant numatomų krovinių krova naujame išoriniame uoste.
2. Kaip įmanoma labiau padidinti vidinio uosto pajėgumus ir apriboti išorinio uosto poreikį:
 - Pagal galimybes numatoma padidinti uosto vartų ir uosto kanalo pajėgumus, atlikti gilinimo darbus, kad į uostą galėtų patekti BALTMAX klasės laivai (žr. B dalies 4 skyrių), tuo pačiu kuo efektyviau išnaudoti vidaus uosto plėtros galimybes. Tokia Klaipėdos uosto plėtrą numatoma derinti su:
 - sąlyginai nedideliu išoriniu uostu į šiaurę nuo uosto vartų (tarp Klaipėdos ir Melnragės), arba
 - išplėsti vidinį uostą miesto ribose Kuršių marių link (plečiant uostą į pietus).

Įgyvendinant 1 scenarijų reikėtų didžiausio ploto kranto ir jūros pusėse. Įgyvendinant 2 scenarijų pakaktų minimalaus papildomo kranto ir jūros pusėse esančių plotų panaudojimo.



Detalesnė analizė pateikiama B.3.1-3.4. skyriuose, o apibendrinant reikalinga pasakyti, kad 1-ąjį aukščiau įvardintą scenarijų atitinka toliau analizuojamos 1 (išorinis uostas Melnragėje) ir 2 (išorinis uostas Būtingėje) alternatyvos, o 2-ąjį – 3-čioji alternatyva, pietinio uosto plėtra ir išorinis uostas Melnragėje. Taip pat pažymėtina, kad Atnaujintos studijos B dalyje buvo vertinta ir alternatyvi išorinio uosto vieta Šventojoje.

Atlikus daugiakriterinę techninę analizę, pateiktą Atnaujintos studijos 79 lentelėje, vietos pasiskirsto taip (nuo daugiausiai balų surinkusios iki mažiausiai):

- Išorinis uostas Melnragėje – 428 balai iš 600;
- Pietinio uosto plėtra ir išorinis uostas Melnragėje – 402 balai iš 600;
- Išorinis uostas Būtingėje – 356 balai iš 600;
- Išorinis uostas Šventojoje – 234 balai iš 600.

Pažymėtina, kad tiek Klaipėda-Melnragė, tiek ir Būtingė yra tinkamos teritorijos išoriniam uostui plėtoti.

Klaipėdos-Melnragės teritorija gali būti tinkama ribotai plėtrai į šiaurę, nenorint pakenkti Klaipėdos savivaldybės plėtros strategijai (Klaipėda 2030: ekonominės plėtros strategija ir įgyvendinimo veiksmų planas, 2018 kovas). Į tai būtina atsižvelgti rengiant uosto plano koncepciją.

Būtingės teritorija galėtų būti atsarginė teritorija, jei nepavyktų įgyvendinti Melnragės plėtros. Be to, ši teritorija galėtų būti naudojama skystiems ir dujiniais kroviniais krauti papildant esamą SPM plūdūrą moderniu SGD iškrovimo įrenginiu maždaug 18 metrų gylyje.

Dėl šios priežasties abi vietos, Klaipėdos-Melnragės ir Būtingės, turėtų būti toliau analizuojamos, norint įvertinti aplinkosauginius aspektus.

Uosto plėtros į pietus alternatyva yra patraukli išorinio uosto alternatyva. Ji būtų tinkama dideliame Ro-Ro tipo krovinių srautui priimti. Šioji plėtra, dėl jau vykdomos Uosto vystymo programos, yra analizuojama, tačiau kaip Uosto plėtros dalis, o ne kaip išorinio uosto alternatyva.

B.4 Išorinio uosto vietos alternatyvų analizės santrauka

Norint įvertinti ekonomiškai tinkamiausią išorinio uosto vietos alternatyvą buvo atlikta preliminarai kaštų-naudos analizė šioms vietoms

- 1 alternatyva: didelio masto uosto plėtra Klaipėdoje–Melnragėje;
- 2 alternatyva: didelio masto uosto plėtra Būtingėje, t.y. Šventosios šiaurėje, iki sienos su Latvija;
- 3 alternatyva: pradinė Klaipėdos uosto plėtra pietinėje dalyje, aplink Smeltės pusiasalį, papildomai įrengiant nedidelį išorinį uostą Klaipėdoje–Melnragėje.

Vertinant aukščiau paminėtas alternatyvas daroma prielaida, kad SGD terminalas, įrengtas prie Smeltės pusiasalio, netrukdyt dabartinei ir būsimai uosto veiklai.

B dalies 4.2 skyriuje yra trumpai aprašomos palyginamosios uostų išplanavimo koncepcijos bei pagrindinės kelių ir geležinkelių jungčių prielaidos.

B.5 1 alternatyvos – išorinis uostas Klaipėdoje-Melnragėje – santrauka

Preliminarus išorinio uosto modelis 1 alternatyvoje grindžiamas šiomis prielaidomis:

- Išorinis uostas turi priimti „Baltmax“ laivus, t. y. prieigos kanalas turi siekti 18 m gylį;



- Uosto įplaukos kanalas ir molai turi būti sulygiuoti ir praplėsti siekiant pagerinti navigacijos saugą ir sumažinti bangų skverbimąsi į uostą;
- Visos papildomai reikalingos krantinės bus įrengtos išoriniame uoste;
- SGD terminalas liks Smeltės pusiasalyje, jei techninis modelis ir atsirandančios apsauginės zonos neturės įtakos dabartinei ir būsimai uosto veiklai toje teritorijoje.
- Dyzelinas, benzinas ir kt. (šviesieji naftos produktai) gali būti priskirti nulinei krantinei;
- Papildomas skystųjų naftos produktų (tamsiųjų) kiekis (jei toks bus 2040 m. perspektyvoje) gali būti perkraunamas Būtingės SPM – čia, jei reikėtų, gali būti praplėsta infrastruktūra;
- ALTERNATYVUS VARIANTAS – išoriniame uoste šviesiesiems ir tamsiesiems naftos produktams gali būti paskirtas vienas papildomas skystųjų krovinių terminalas.

Bendra **1 alternatyvos išlaidų suma 619 mln EUR**. Atkreiptinas dėmesys, kad investicijų suma yra sumažėjusi (lyginant su Lackner studija) dėl jau pastatytų SGD ir Ro-Ro terminalų bei sprendimo artimiausiu metu vystyti tik 1 šios alternatyvos etapą.

B.6 2 alternatyvos – išorinis uostas Būtingėje – santrauka

Preliminarus išorinio uosto modelis 2 alternatyvoje grindžiamas šiomis prielaidomis:

- Išorinis uostas turi priimti „Baltmax“ laivus, t. y. prieigos kanalas turi siekti 18 m gylį.
- Išoriniame Būtingės uoste bus įrengta papildomų krantinių.
- Dabartinė SPM plūduro veikla Būtingėje importuojant / eksportuojant skystus naftos produktus bus nutraukta ir perkelta į Būtingės išorinio uosto terminalą, skirtą šviesiųjų ir tamsiųjų naftos produktų importui / eksportui.

Bendra **2 alternatyvos išlaidų suma 1.163,8 mln EUR**. Atkreiptinas dėmesys, kad investicijų suma yra sumažėjusi (lyginant su Lackner studija) dėl jau pastatytų SGD ir Ro-Ro terminalų.

B.7 3 alternatyvos – pietinio uosto plėtra ir išorinis uostas Klaipėdoje-Melnragėje – santrauka

Priešingai nei pirmojoje ir antrojoje alternatyvoje, išorinio uosto modelį sudaro du atskiri etapai, t. y.:

- **1 etapas** – maksimaliai išplėtotą pietinę vidinio uosto dalį (Smeltės pusiasalis);
- **2 etapas** – sumažintas išorinis Melnragės uostas, siekiant apriboti neigiamą poveikį miestui (Melnragei) ir aplinkai.

Galimi 1 ir 2 etapų modeliai grindžiami šiomis prielaidomis:

- Uosto prieigos kanalas ir molai bus perstumti ir pailginti, siekiant pagerinti navigacijos saugumą ir sumažinti bangų prasiskverbimąsi į uostą. Į išorinį uostą galės plaukti „Baltmax“ laivai (15,2 m grimzlės), t. y. prieigos kanalas pasieks 18 m gylio vandenį jūroje.
- 1 etapas bus tinkamas laivams iki 13 m grimzlės (14,5 m gylis); uosto kanalas bus paplatintas dviejų krypčių eismui.
- Išorinis uostas (2 etapas) galės priimti „Baltmax“ laivus (vandens gylis – 18 m konteinerių, Ro-Ro ir birių krovinių krantinėse, generalinių krovinių krantinėse gali būti 14,5 m gylio).



- SGD terminalas liks Smeltės pusiasalyje, jei techninis modelis ir atsirandančios apsauginės zonos neturės įtakos dabartinei ir būsimai uosto veiklai toje teritorijoje.
- Dyzelinas, benzinai ir t. t. (šviesieji naftos produktai) gali būti paskirti nulinei krantinei.
- Papildomas skystų naftos produktų (tamsiųjų) kiekis (jei toks atsiras 2040 m. perspektyvoje) gali būti perkraunamas Būtingės SPM, kur, jei reikėtų, gali būti išplėsta infrastruktūra.
- ALTERNATYVUS VARIANTAS – išoriniame uoste šviesiesiems ir tamsiesiems naftos produktams gali būti paskirtas vienas papildomas skystų krovinių terminalas.

Bendra **3 alternatyvos išlaidų suma 789,8 mln EUR**. Atkreiptinas dėmesys, kad investicijų suma yra sumažėjusi (lyginant su Lackner studija) dėl jau pastatytų SGD ir Ro-Ro terminalų.

B.8 Lyginamojo ekonominio ir finansinio vertinimo santrauka

Atsižvelgiant į techninę užduotį, buvo atlikta preliminari galimų išorinio uosto plėtros alternatyvų, aprašytų aukščiau, kaštų-naudos analizė.

Techninėje užduotyje taip pat pabrėžiama, kad turi būti pateikta dviejų siūlomų alternatyvų ir vienos Konsultanto teikiamos alternatyvios preliminaros kaštų-naudos analizė:

- 1 alternatyva: didelio masto uosto plėtra Klaipėdoje–Melnragėje;
- 2 alternatyva: didelio masto uosto plėtra Būtingėje, t. y. Šventosios šiaurėje, iki sienos su Latvija;

Atsižvelgdami į šiuos reikalavimus, buvo parengta kiekvienos alternatyvos preliminaros kaštų-naudos analizės, įvertinę išlaidas ir pajamas aptarnaujant atplauksiančius laivus (žr. B. 8.5 skyrių).

Preliminarioje kaštų-naudos analizėje įvertinti finansiniai ir socialiniai-ekonominiai veiksniai, kurie turės įtakos KVJUD ir kitų naudos gavėjų finansiniams srautams. Pagrindinės išvados:

- Pagal preliminarią kaštų-naudos analizę geriausia alternatyva išoriniam uostui yra Melnragėje 1 alternatyva – vertinant kompleksiskai, pagal kaštų-naudos santykį, **Melnragės alternatyva yra beveik 2 kartus naudingesnė ir daugiau kaip 540 mln. EUR pigesnė;**
- Kadangi KVJUD pajamos iš uosto rinkliavų galimose alternatyvose yra vienodos, pagrindinis veiksnys, lemiantis kaštų-naudos analizės rezultatus, yra kapitalo investicijos;
- Mažiausių kapitalo investicijų reikia infrastruktūros statybai plečiant pietinę uosto dalį ir statant išorinį uostą Melnragėje, tai lemtų mažiausius finansinius nuostolius ir padengtų mažiau teigiamus socialinės-ekonominės analizės rezultatus nei kitose galimose alternatyvose;
- Kiekvienos alternatyvos dabartinė grynoji ekonominė vertė yra didesnė nei nulis, tai reiškia, kad visas jas galima finansuoti iš ES fondų.

B.9 Išorinio uosto plėtros alternatyvos parinkimo santrauka

Kiekvienos potencialios vietos vertinimas ir galimi apribojimai pateikti vietų vertinimo matricioje. Pagal gautus rezultatus nustatytos trys potencialios išorinio uosto vietos bei jų vertinimas:

1. Giliavandenis uostas Melnragėje (428 taškai), ir
2. Pilna pietinės Klaipėdos uosto dalies plėtra, Smeltės pusiasalyje (402 taškai);
3. Giliavandenis uostas Būtingėje (356 taškai).



Šioms trimis potencialioms išorinio uosto vietoms buvo perengti preliminarūs projektiniai pasiūlymai įtraukiant plėtrą etapais iki 2040 metų. Toliau preliminari kaštų-naudos analizė atlikta tik dviem alternatyvoms, kadangi pietinė Uosto plėtra suvokiama kaip kompleksinė Uosto plėtros dalis, nepriklausomai nuo išorinio uosto plėtros vietos:

- **1 vieta:** Giliavandenis uostas Melnragėje (pilnos apimties išorinio uosto vystymas. B dalies 4 skyrius);
- **2 vieta:** Giliavandenis uostas Būtingėje (pilnos apimties išorinio uosto vystymas Šventosios šiaurėje iki sienos su Latvija. B dalies 5 skyrius);

Lyginamosios kaštų-naudos analizės rezultatuose nustatyta, kad **1 vieta yra visapusiškai ir ekonomiškai naudingiausia alternatyva** - atsižvelgiant į skaičiavimų ir vertinimų rezultatus, pateiktus A ir B dalyse. Taip pat reikia atkreipti dėmesį, kad jeigu nacionaliniuose planavimo dokumentuose Būtingė nėra įvardijama kaip industrinės plėtros teritorija, gali atsirasti būtinybė atlikti strateginį PAV.

Kalbant apie išorinio uosto projekto pripažinimą valstybei svarbiu ekonominiu projektu, svarbu pažymėti, kad remiantis 2008 m. vasario 13 d. Nr. 136 Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimu „Dėl projektų pripažinimo valstybei svarbiais ekonominiais ar kultūriniais projektais tvarkos aprašo patvirtinimo“ aktualia redakcija, projektai gali būti pripažinti valstybei svarbiais projektais, jeigu jais numatomi įgyvendinti valstybės strateginiai interesai, valstybės vykdomos sektorinės ir (ar) regioninės politikos tikslai ir jie atitinka ne mažiau kaip 4 iš šiame Aprašo punkte numatytų kriterijų, iš kurių Aprašo 3.1–3.3 papunkčiuose nustatyti kriterijai yra privalomi.

Atkreiptinas dėmesys, kad abi vietos alternatyvos vienodai atitinka kriterijais numatytus reikalavimus ir atitinka 5 iš 6 kriterijų.

