

ŠVENTOSIOS UOSTO REKONSTRUKCIJOS PERSPEKTYVOS IR PROGNOZĖS

Larisa A. Vasiljeva^{1,2}, Ramune Lebedeva^{1,2}

¹Klaipėdos universitetas, ²Vakarų Lietuvos verslo kolegija

Larisa Vasiljeva. Klaipėdos universiteto Jūrų technikos fakulteto Statybų inžinerijos katedros docentė. Mokslinių tyrimų kryptis - statybinių konstrukcijų stiprininiai skaičiavimai.

Ramune Lebedeva. Klaipėdos universiteto Jūrų technikos fakulteto Statybų inžinerijos katedros lektorė. Mokslinių tyrimų kryptis - hidrotechninių betonų gamybos technologijos.

Anotacija

Šventosios uosto rekonstrukcijos perspektyvos aktualumas ir tikslas – suteikti uostui pramonės – turistinės dalies statusą ir įvertinti rekonstrukcijos projekto tvarumą ekonominių požiūrių bei pasirinktos plėtros koncepcijos efektyvumą, pagal inžinerinės veiklos etapus. Atlikti prognozės analizė pagal plėtros scenarijus.

PAGRINDINIAI ŽODŽIAI: uostas, rekonstrukcija, plėtros scenarijai, uosto atstatymo koncepcija.

Abstract

Prospects and forecasts of reconstruction of port in Šventoja, its urgency and design objective - this revival of port, granting to it of the industrially-tourist status, an estimation of durability of the project in the economic plan and also, efficiency of the chosen concept, concerning stages of engineering activity.

KEYWORDS: port, reconstruction, developmental screenplay, regenerative conception.

1. Įvadas



Šventosios uosto praeitis siekia XV amžiaus pabaigą bei XVI amžiaus pradžią. Jau tais laikais kaip prekybos uostas jis atliko gana svarbų vaidmenį, tačiau vėliau dėl įvairių priežasčių buvo visai sunaikintas. 1542 m. Šventoji pirmą kartą pažymėta H. Celsijaus žemėlapyje.

Šventoji - sena žvejų gyvenvietė. Šventoji įkurta prie Šventosios upės, kurios ilgis - 73 km.

XV - XVI a. Šventosios uostas sudarė rimtą konkurenciją kitiems Baltijos šalių uostams, ypač kai anglų pirkliai gavo privilegiją Šventojoje įrengti uostą, į kurį galėtų iplaukti dideli prekybiniai laivai.

1685 m. Šventoji gavo teisę savarankiškai prekiauti ir vystyti jūrų verslą.

1701 m. Šiaurės karo metu Šventosios uostas buvo sugriautas.

1923 – 1925 m. vyko uosto atstatymo darbai.

1939 - 1940 m. buvo tvarkomas pietinis ir šiaurinis Šventosios uosto molas.

Po Antrojo pasaulinio karo Šventosios uosto teritorija priklausė žvejybos ūkiui „Pajūris“.

1973 m. Šventoji prijungta prie Palangos ir tapo kurorto dalimi.

Naujo uosto statybos mintis kilo Lietuvai atgavus nepriklausomybę. Nustačius sieną su Latvija 1921 m., buvo dedama Vyriausybės pastangų atgauti Šventosios upės žiotis ir apylinkę, kad tenai būtų galima įrengti uostą.

Buvo pradėta ruošti Šventosios uosto statybai. Tačiau 1923 m., atgavus Klaipėdą komercinis uostas Šventojoje tapo neaktualus. Todėl ten buvo planuojama statyti tik žvejų uostą. 1923 m. buvo paskelbtos konkursinio projekto sąlygos ir akcentuota galimybė žvejų uostą paversti komerciniu. Tuo laiku uosto statybos pagrindiniai motyvai buvo: Pagerinti pajūrio žvejų buitį, sudaryti naują pramonės sritį, kurioje galėtų dirbti atitinkamas žmonių skaičius. Rygos pirkliai, matydami

savo interesams pavojų, Šiaurės karo pradžioje inspiravo Karolį XII uždrausti prekybą per Palangos — Šventosios uostus. Šventosios uostas, nesant vieningos ir tikslingos uosto vystimosi strategijos, po šio įvykio nebegalėjo atsigauti, nes dėl gamtinių sąlygų ir audrų buvo visai užneštas smėliu.

Kaimyninių uostų konkurencija neleido išsivystyti nepriklausomiems ūkiniams santykiams su užsieniu.

2. Darbo tikslas: išanalizuoti Šventosios uosto atstatymo galimybes

Tyrimų plėtos aktualumas, tikslai ir metodai

Dabartinis Šventosios uostas - tai tik geografinė sąvoka. 30% išlikusių uosto krantinių reikia remontuoti, 40% iš naujo atstatyti, kalti naujus krantinių polius ir visus sutvirtinimus, statyti 30% naujų krantinių. Šventosios uosto rekonstrukcijai didelę reikšmę turi netoliese esantis Klaipėdos uostas. Klaipėdos apskritis yra svarbus Lietuvos bei viso Baltijos regiono transporto tinklas. Čia plėtojamos beveik visos transporto rūšys: automobilių, geležinkelių, vandens, oro. Dėl pakankamai išvystytos infrastruktūros, gana aukštos paslaugų kokybės per regioną pervežama vis daugiau tranzitinių krovinių (pirmiausia, Rytų - Vakarų kryptimi: iš Vakarų Europos į Rusiją ir iš Rusijos - į Vakarų Europą). Klaipėdos jūrų uostas yra vienas didžiausių ir labiausiai į šiaurę nutolęs neužšalantis uostas Baltijos jūros rytų pakrantėje. Klaipėdos jūrų uostas yra svarbiausia transporto jungtis IXB transporto koridoriuje, siejanti jūrų ir sausumos transportą rytų-vakarų kryptimi. Klaipėdos uostas naudojamas ir turizmo tikslams. 2002 m. jūrų keltais ir jūros linijomis atvyko ir išvyko 107,7 tūkst. keleivių. Klaipėdos uosto infrastruktūra palaipsniui modernizuojama keleivių aptarnavimui ir tarptautiniam jūrų turizmui plėtoti.

Šventosios uostas galėtų tapti itin svarbus, todėl siekiama atstatyti Šventosios uostą ir atgaivinti verslą šiame regione. Manoma, kad šiam projektui įgyvendinti prireiks apie 150 mln. litų. Didžiąją dalį lėšų tikimasi gauti iš ES fondų. Šventosios uosto atstatymas jau nebėra utopija - prasidėjo konkretūs jo atkūrimo darbai.

Detalusis Šventosios uosto planas ir techninis projektas turėtų būti baigti daryti 2011 metais, o uosto statybų darbus ketinama baigti 2013 metais.



Susisiekimo Ministerija parengė Šventosios uosto atstatymo koncepciją, joje numatomos keturios pagrindinės Šventosios uosto vystimosi ir veiklos kryptys:

- Šventoji kaip Būtingės naftos terminalo laivų priėmimo punktas, kad esant audringam orui į Būtingę atplaukiantys laivai galėtų slėptis ne tolimame Klaipėdos, o šalia esančiame Šventosios uoste;
- Šventosios uostas - žvejų uostas, pakrančių apsaugos katerių švartavimosi vieta, turistinių katerių ir jachtų uostas.

Pirmas etapas atkuriant turimą Šventosios uostą, būtų pietinio molo sutvarkymas ir naujo šiaurinio molo pastatymas, akvatorijos išvalymas ir krantinių sutvarkymas. Krantinės sutvarkomos tam, kad iš jūros pusės galėtų švartuotis ir Būtingės naftos terminalą aptarnaujantys laivai. Baltijos jūroje plaukioja kasmet po 20 tūkst. jachtų. Tad galima tikėtis, kad į Šventąją atplauktų nemažai jachtų, būtų galima uždirbti. Jeigu žvejams užtektų 2,5 gylio, tai jachtoms reiktų 4 m. gylio. Šventosios uostas jau 63 metai nevalytas, gylis čia jau siekia 60 cm.

Tačiau prieš pradėdant uosto atstatymo darbus, būtina numatyti investicijų atsipirkimo galimybes. Kokio dydžio bus reikalinga investicija, priklausys nuo pasirinktų uosto vystymo krypčių po to, kai bus atlikta uosto atstatymo studija. Kad įgyvendinti minimaliam planui prireiktų apie 3-5 mln. litų investicijų, maksimaliam - nuo vieno milijardo ir daugiau. Iki šių dienų nėra imtasi realių žingsnių rengiant Šventosios uosto atstatymo koncepciją.

Šiuo metu Šventosios uostas negali priimti nei žvejybinių, nei pramoginių laivų, jo infrastruktūros būklė kol kas yra labai prasta. Planuojama atgaivinti šį uostą ir išnaudoti jį turizmui, smulkiajai žvejybai. Šventosios upės vaga natūraliai apsaugodavo žvejų laivus nuo banguojančios jūros. Ir dabar planuojant uosto baseinus atsižvelgiama į jūros vagą. Gaubiantieji jūros molai, projektuojami žvejų uosto molai - pietų (670 m ilgio) ir šiaurės (730 m ilgio) - sudaro 4,3 ha ploto baseiną - priešuosť. Čia būtų galima įrengti žvejų laivams elingą, jūros gelbėjimo stoti ir prieplaukas bei krantines. Antrieji žvejų uosto molai uždaro vidinį baseiną, kuriame yra pastatytos krantinės. Upės vagos vakarų vingyje 3 m gylio artimosios žvejybos baseinas. Antrajame rytų vingyje 4 m gylio tolimosios (silkių) žvejybos baseiną, o toliau į šiaurę - valdymo įrenginių uostą.

Žvejų uoste galėtų tilpti 200 katerių. Krantinės galima statyti laipsniškai. Visi baseinai turės 9,9 ha vandens ploto. Priešuosčiui, be kurio uosto negali būti, reikia iš

naudo pastatyti du molus, kurių ilgis būtų apie 700 metrų, galai molų siektų 5,5 metro gylio izobatą. Laivai, turintys iki 4,5 - 5,0 metrų grimzlę, tada turėtų galimybę įplaukti į priešuosčio kanalą, kur prie pietinio molo rengiamos krantinės trumpam laivų (techniniai laivynai, kruiziniai, keleiviniai laivai) stovėjimui. Šventosios - Palangos vieningos poilsio zonos kompleksas. Šventoji - Palanga galės klestėti su sąlyga, kad bus atstatytas Šventosios turistinis uostas, į kurį galės įplaukti turistiniai, keleiviniai laivai, turistinės jachtos. Iš jūros mes galime tikėtis tiek poilsiautojų, kiek ir iš sausumos. Dabartiniais duomenimis Baltijos jūroje vasarą vienu metu plaukioja iki pusės milijono jachtų, kiekvienoje jachtoje būna mažiausiai 3-4 žmonės. Jei nors 1% jachtų įplauktų į Šventosios uostą, tai būtų išpūdingas skaičius. Kiekvieno žmogaus poreikiams patenkinti vidutiniškai išleidžiama apie 100 JAV dolerių. Vien jachtos stovėjimas prie krantinės per dieną kainuoja apie 15 JAV dolerių, neskaičiuojant keleivių, turistų, laivų, kurie galėtų pastoviai plaukioti tarp Baltijos ir kitų šalių uostų. Klaipėdos uosto galimybės plėstis yra ribotos, šiuo metu laivų srautai lyginant keleto metų rodiklius yra dideli. Dėl palankios geografinės padėties, patrauklios taikomos tarifų sistemos daugeliui šalių Klaipėdos uostas yra patrauklus.

Rinkos tyrimų rezultatai, tranzitinių krovinių prognozavimo metodika

Tranzitinių krovinių apimtys Klaipėdos uoste prognozuojamais metais įvertintos taikant šią metodiką:

1. Nustatomi didžiausi prekybiniai kroviniai, kurie gali judėti per Klaipėdos uostą kaip tranzitiniai (didžiausios tranzitinių krovinių rūšys), juos išskirstant pagal sausumos šalis ir jų prekybinius partnerius.

2. Įvertinamos didžiausių tranzitinių krovinių apimtys pagal atskiras šalis.

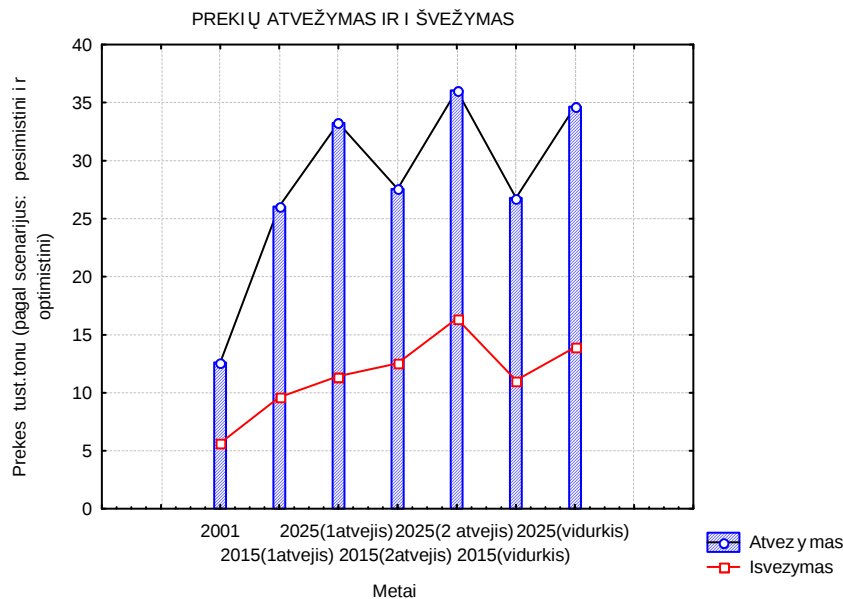
3. Parenkami svarbiausių tranzitinių krovinių rūšių transportavimo maršrutai pagal atskiras šalis.

Apimtys krovinių, gabenamų per Klaipėdos uostą aukščiau minėtomis sąlygomis ir būdais, susumuotos ir gautasis rezultatas laikomas tranzitinių krovinių apimtimi Klaipėdos uoste. 1 pav. pateikia keletą tokių susumuočių bendrų apimčių:

1. Kiekvienai prekės rūšiai (įvežamai ir išvežamai) 2001, 2015 ir 2025 metais, taip pat 1-ojo ir 2-ojo atvejo scenarijams (pesimistinis ir optimistinis).

2. Bendrą kiekvienos prekės rūšies apimtį ir 1-ojo, ir 2-ojo atvejo scenarijams, taip pat dviejų atvejų vidurkius.

3. Bendras krovinių srautas (išvežamus, įvežamus, iš viso ir vidurkį) abiem scenarijams 2001, 2015 ir 2025 metais.



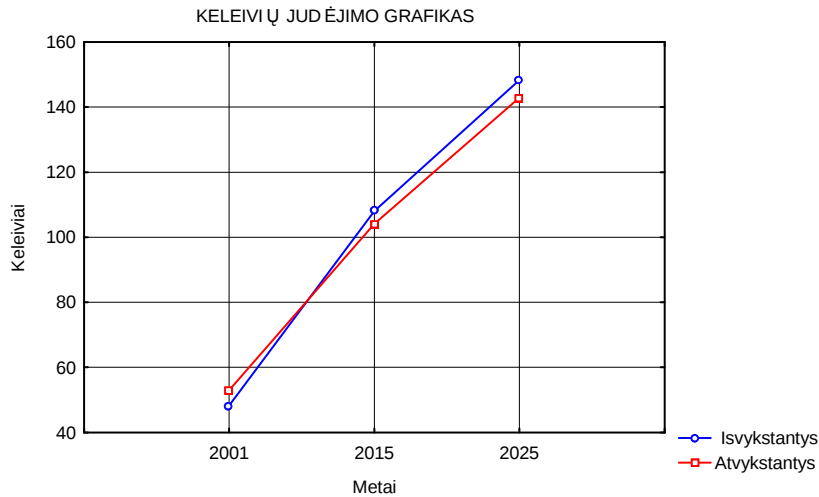
1 pav. Krovinių apimčių augimas (tūkst. tonų) Klaipėdos uoste prognozuojamais metais remiantis apimčių vidurkiu tarp 1-ojo(pesimistinio) ir 2-ojo(optimistinio) scenarijų suvestinė

Šaltinis: JICA studijų grupė

Keleivių gabenimo prognozės

Daug keliautojų iš Vokietijos atvyksta į Klaipėdą keltu vasaros mėnesiais. Be to, kruiziniai laivai reguliariai atvyksta į neseniai atnaujintą terminalą išikūrusį

Klaipėdos senamiesčio pakraštyje. Trumpalaikės plėtros plane prognozuojamas pervežimų augimo rodiklis yra 5,4 %, o pagrindiniame plane - 4,5%.



2 pav. Prognozuojamos keleivių apimtys (tūkst. keleivių)

Šaltinis: JICA studijų grupė

Pagal galimas prognozes Klaipėdos uostas būtų labai apkrautas. Uostą plėsti kairiajame krante neleidžia Nerija, dešiniajame - miestas. Esant tokiai situacijai reiktų išnaudoti Šventosios uostą, kuris turi nevaržomas galimybes plėstis ir perimti dalį uosto funkcijų atlaisvinant Klaipėdos uostą.

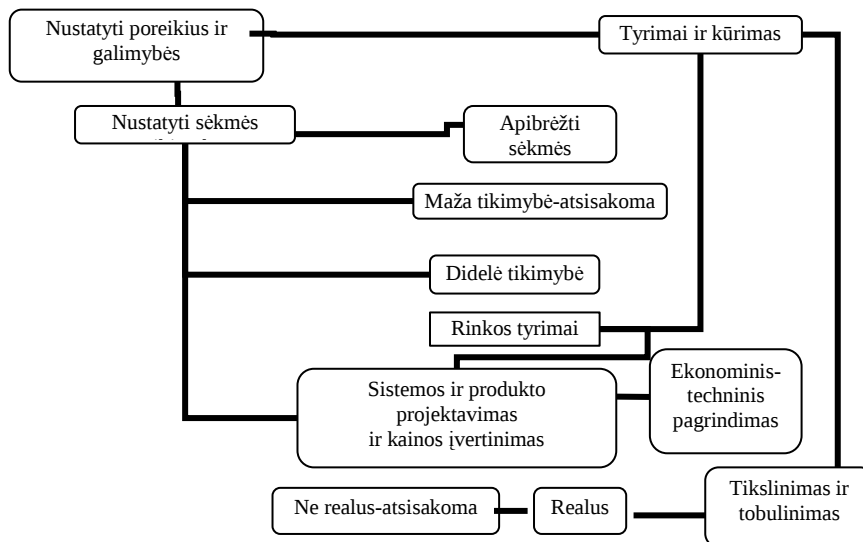
Šventosios uosto atstatymo galimybes galime padalinti į dvi dalis:

- Pietinę - pramoginę turistinę
- Šiaurinę – komercinę.

Pirmajame etape būtų galima iš Klaipėdos uosto visus keleivių srautus nukreipti į Šventosios uostą

atstatant pietinę - pramoginę turistinę uosto dalį (pietinį molą), kur būtų priimamos turistinės jachtos, keleiviniai kruiziniai laivai, žvejų laivai, kateriai. Tokiu būdu žvejai su šviežia ir rūkyta žuvimi, jachtų ir katerių turistai, poilsiautojai turės ryšį su senojo uosto krantine ir Šventosios bei aplinkiniais kurortiniais miestais.

Norint plėtoti esančias laivybos linijas ir kurti naujas Klaipėdos uostas dalį funkcijų galėtų perduodant Šventosios uostui t. y. visas turistines - pramogines, žvejybinės. Šiuo atveju reikia įvertinti Šventosios uosto rekonstrukcijos galimybes pagal inžinerinės veiklos etapus.



3 pav. Inžinerinės veiklos etapai ir vertinimas

Išvados

1. Tikimasi, kad krovinių lygiai nuo 2001 iki 2015 metų padidės beveik du kartus nuo 18,3 iki 35,7 mln. tonų, ir tai sudarys metinio augimo koeficientą nuo 4,5

% (1-uoju atveju) iki 5,3 % (2-uoju atveju). Po to iki 2025 metų augimas šiek tiek sulėtės, bet krovinių apimtys ir vėl didės 27 % iki 45,4 mln. tonų. Bendras metinis augimo koeficientas 2001 - 2025 metais svyruos nuo 2,3 % (1-uoju atveju) iki 2,6 % (2-uoju atveju).

2. Išvežamasis tranzitas ir Lietuvos eksportas (ypač naftos produktai ir trąšos) lems pagrindinį krovinių augimą. Išvežamųjų krovinių dalis sudarys nuo 69 % - 2001 m. iki 76% - 2025 m. bendrų krovinių apimčių.

3. Lyginant su viduriniu „vidutiniu“ prognozuojamu lygiu, 1-ojo ir 2-ojo atvejų scenarijai svyruoja +/- 5,7 % (1-asis atvejis) ir +/- 7,3 % (2-asis atvejis).

4. Numatoma, kad padidės visų prekių rūšių srautai, nors jų augimo koeficientai labai svyruoja, ir tai lemia jų augimą sąlygojantys faktoriai. Žemiausias metinis augimo koeficientas prognozuojamas Ro-Ro kroviniams (1,0 % 2001 - 2025 m.), o didžiausias – konteineriniams kroviniams (9,5 % 2001 - 2025 m.). Konteineriai, trąšos, grūdai ir kiti (daugiausia cementas ir trąšos) yra tos keturios prekių rūšys, kurių augimas didžiausias.

5. Kalbant apie apimtis (tonas), prognozuojama, kad daugiausia išaugs šių prekių rūšių apimtys: naftos produktų (Lietuvos eksportas), konteinerių (Lietuvos eksportas bei importas ir įvežamieji tranzito kroviniai), trąšų (Lietuvos eksportas bei importas ir išvežamieji tranzito kroviniai) ir grūdų (išvežamieji tranzito kroviniai). Šių prekių rūšių augimas bus ta pagrindinė varomoji jėga, lemianti uosto plėtrą. Bet uosto galimybės plėstis ribotos, tad jau dabar ieškoma galimų plėtros sprendimo variantų.

Literatūra

1. Šimoliūnas J. *Šventosios uostas*. Kaunas. Technika, 1939 160p.
2. Šventosios uosto genplano schema/ *Urbanistika*. 1996.
3. STR 2.05.15:2004. *Hidrotechninių statinių poveikiai ir apkrovos*.2004
4. Česonis V. *Inžinerijos ekonomika: finansiniai- ekonominiai sprendimai*. Kaunas. 1992.
5. STR 3.01.01:20042 Statinių statybos resursų poreikio skaičiavimo tvarka.
6. Europos Komisija. Regioninės politikos GD. Investicijų projektų ekonominės naudos analizės vadovas. 2002
7. Apie Šventosios uosto perspektyvas/ *Jūra*.2005/05
8. *Jūra-Mope-Sea* Tarptautinis verslo žurnalas.2004/06

PROSPECTS AND FORECASTS OF RECONSTRUCTION OF PORT IN ŠVENTOJA

Larisa A. Vasiljeva, Ramune Lebedeva

Summary

In this article questions of revival and reconstruction of seaport in Šventoja are considered. The historical value of port is presented, its use is begun in XY a century. The opportunity of its effective utilization as industrially-tourist complex now is offered. Pressing questions connected with unloading the Klaipėda port are mentioned. The favorable Geographical arrangement of port in Šventoja does port attractive concerning system of tariffs. Two scripts-pessimistic and optimistic are resulted uses of port. Results of the market and as the analysis of transit transportations is lead are investigated. The opportunity of the decision of reconstruction of port concerning the engineering scheme is offered.