**** C:\Users\Administrator\Downloads\Compound logo with with ERDF print.tif

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |

EDUARDAS SPIRIAJEVAS, KLAIDAS PERMINAS, VILMA LOCAITIENĖ

LAIVYBOS KLIŪČIŲ ŠALINIMO KURŠIŲ MARIOSE

įgyvendinant projektą „Pietų Baltijos krantas – ilgalaikių laivybos krypčių tarp šalių kūrimas MARRIAGE bendradarbiavimo tinklų pagrindu“

GALIMYBIŲ STUDIJOS

S A N T R A U K A

****

Klaipėdos rajonas

2020 m.

Studija ruošta pagal Klaipėdos rajono savivaldybės paslaugų viešojo pirkimo-pardavimo sutartį NR. AS-696, pirkimo Nr. P-2020/2859, 2020 m. gegužės 15 d. Studijos parengimas dėl laivybos kliūčių šalinimo Kuršių mariose, įgyvendinant projektą „Pietų Baltijos krantas – ilgalaikių laivybos krypčių tarp šalių kūrimas MARRIAGE bendradarbiavimo tinklų pagrindu“.

Informacija apie studijos rengėjus:

Doc. dr. Eduardas Spiriajevas

Socialinės geografijos ir regionistikos centro vadovas

Klaipėdos universitetas

El. p. [borderlithuania@gmail.com](mailto:borderlithuania@gmail.com)

Verslo administravimo katedra, Klaipėdos valstybinė kolegija

El. p. e. [spiriajevas@kvk.lt](mailto:spiriajevas@kvk.lt)

Moksliniai interesai: turizmo geografija, ekonominė geografija, regionų geografija, erdvinis planavimas, GIS taikymas socialiniuose tyrimuose.

Doc. dr. Klaidas Perminas

Uosto ekonomikos ir vadybos katedra

Lietuvos aukštoji jūreivystės mokykla

El. p. [k.perminas@lajm.lt](mailto:k.perminas@lajm.lt)

Moksliniai interesai: laivybos istorija, kraštovaizdžio geografija, jūrinis paveldas, archeologiniai pakrančių ir priekrančių tyrimai.

Lekt. Vilma Locaitienė

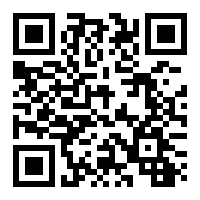
Uosto ekonomikos ir vadybos katedros vedėja

Lietuvos aukštoji jūreivystės mokykla

El. p. [v.locaitiene@lajm.lt](mailto:v.locaitiene@lajm.lt)

Moksliniai interesai: transportas ir logistika, krovos sistemos, uosto įmonių verslo ekonomikos ir vadybos tyrimai.

**STUDIJOS QR kodas**



**ĮVADAS**

Vakarų Lietuva išsiskiria vandenų gausa. Čia, kaip ir kitose Lietuvos vietovėse, yra nemažai pelkių, ežerų, tvenkinių, upių. Vis tik savitumą kraštui suteikia užliejamos Nemuno žemupio pievos, polderiai ir, be abejonės – Kuršių marios ir Baltijos jūra. Trys stambiausios regiono upės – Nemunas, Minija ir Dangė – su savo intakais ir mažesnėmis upėmis bei kanalais sudaro tankų hidrografinį tinklą, jungiantį šių upių baseinus su Kuršių mariomis, kurios ties Klaipėda susilieja su Baltijos jūra. Visas šis hidrografinis junginys sudaro unikalų gamtinį arealą, į kurį panašaus likusioje Lietuvos dalyje nėra. Panaši gamtinė aplinka yra Aistmarėse (Lenkijos Respublika ir Rusijos Federacijos Kaliningrado sritis), Ščecino įlankoje (Lenkijos Respublika ir Vokietijos Federacinė Respublika) bei kai kuriuose šiauriniuose Vokietijos regionuose.

Kuršių marių krašte nuo seniausių laikų kūrėsi žmonės. Laikui bėgant čia susiformavo daugiakultūrinis Mažosios, arba Prūsų Lietuvos, istorinis-kultūrinis regionas, kurio tautinį pagrindą sudarė vietiniai baltiškos kilmės gyventojai ir nuo XIII a. vidurio įsitvirtinę vokiečiai. Daugumos šių žmonių, gyvenusių šalia Kuršių marių, pagrindiniai pragyvenimo šaltiniai buvo ne žemdirbystė ar gyvulininkystė, kaip Didžiojoje Lietuvoje, o žvejyba ir prekyba bei su laivyba susiję amatai, verslai. Vėlesniais laikais suklestėjo ir kurortinio pobūdžio, su rekreacija susiję verslai. Šie naujieji verslai buvo susiję ir su laivyba. Gamtinė aplinka sąlygojo Kuršių marių baseine kitas su laivyba susijusias veiklas – prekių gabenimą, gintaro gavybą, miško medžiagos plukdymą, pramoginius-kruizinius plaukiojimus, sportines varžybas ir kt. Siekiant saugios laivybos, mariose buvo įrenginėjami navigaciniai objektai, gilinami farvateriai, atnaujinami ir kuriami uostai bei prieplaukos. Ši infrastruktūra buvo nuolatos prižiūrima ir tvarkoma. Iki šiol išliko gausus gamtinis, istorinis ir kultūrinis pamario paveldas, kuris stiprina Kuršių marių regiono unikalumą. Žinomiausi paveldo objektai pamėgti lankytojų ir turistų. Deja, dažniausiai jie lankomi atvykstant ne vandens keliais, o sausumos transportu. Vandens turizmo infrastruktūra ir vandens rekreacijos prie Kuršių marių galimybės dar nėra pilnai panaudotos regione, nes nėra sukurta kompleksinė vandens turizmo ir rekreacijos erdvinės plėtros koncepcija, kurioje svarbų vaidmenį turi atlikti pramoginė ir reisinė laivyba Kuršių mariose ir jų baseino didžiosiose upėse.

Dėl istorinių aplinkybių tik šiaurinė Kuršių marių akvatorija (Krantas ir dalis Vidmarių) priklauso Lietuvai, pietinė marių dalis (Budumas ir Brukis) – Rusijos Federacijai. Nors senieji tradiciniai amatai ir verslai šiandien nėra pagrindinis šio regiono gyventojų pajamų ir pragyvenimo šaltinis, tačiau Kuršių marių baseine laivyba tebevyksta. Be verslinės ir mėgėjiškos žvejybos marios ir jų intakai naudojami rekreacijai ir turizmui. Mariose sparčiai populiarėja tokios sportinės pramogos kaip jėgos aitvarai, plaukiojimas irklentėmis, baidarėmis, marinistinio turinio edukacijos, marinistinis kulinarinis paveldas.

Ar laivybai Kuršių mariose ir jų intakų žemupiuose tikrai nebėra kur vystytis? Ar šiame regione teikiamos įvairiapusės ir lanksčios vandens paslaugos? Ar atvykę turistai, ypač iš jūrinių valstybių, gali patenkinti bet kokius su laivyba susijusius savo poreikius? Ar regionas turi aiškią viziją vandens turizmo plėtotei ir pasiruošęs būti patraukliu vietiniams ir tarptautiniams vandens turistams Pietryčių ir Pietų Baltijos pakrančių regionų kontekste? Studijos rengėjų nuomone, pirmiausia būtina atlikti išsamų mokslinį taikomojo pobūdžio tyrimą, kuris padės rasti atsakymus, kodėl Kuršių marių šiaurinė dalis laivybai nėra pilnai išnaudojama. Ypač pasigendama vandens susisiekimo tarp marių gyvenviečių paslaugų ir sutvarkytos pakrančių infrastruktūros. Taip pat galėtų būti aktyvesnis sportinės bei pramoginės-rekreacinės laivybos skatinimas, daugiau pasiūlyta rekreacinių veiklų turistams pakrantėse, vandens turizmo veiklos modelius susiejant su kultūros (jūriniu) paveldu, regiono etnografija, ekologijos ir gamtos turizmu, taikant darnaus turizmo principus, siekiant nepažeisti regiono ekosistemų integralumo, pristatant regiono gamtinės, istorinės ir kultūrinės aplinkos vertybes ir jų interpretavimą pritaikant turizmo ir rekreacijos paslaugų organizavime. Laivybos plėtotę stabdo įvairios kliūtys, kurių svarbiausios – gamtinės, informacinės, infrastruktūrinės, biurokratinės. Tikrai ne paskutinį vaidmenį laivybos plėtotėje užima ir nejūrinis lietuvių tautos mentalitetas.

Šioje galimybių studijoje apžvelgiamos gamtinės, istorinės ir kultūrinės Kuršių marių regiono raidos aplinkybės, pristatoma dabartinė gamtinė aplinka ir jos geografiniai ypatumai, pateikiama susisteminta informacija apie veikiančias laivybos paslaugas teikiančias įmones, bendrąsias turizmo ir svetingumo paslaugas, turistų srautus, išskirti perspektyviniai turizmo teritoriniai arealai Klaipėdos mieste, Klaipėdos ir Šilutės rajonuose bei Neringoje. Svarbiausias studijos skyrius skirtas pagrindinei užduočiai – laivybos Kuršių mariose kliūčių analizei bei jų šalinimo siūlymams.

Informacija susisteminama pasitelkus PEST ir SSGG analizes. Remiantis šių analizių duomenimis, pateikiamas pasiūlymų laivybos kliūčių šalinimui ir vandens turizmo plėtotei veiksmų planas.

**PEST analizė (politinių, ekonominių, socialinių, technologinių veiksnių analizė)**

**Strateginių veiksnių vandens turizmo plėtotei PEST analizė Kuršių marių regiono savivaldybėse**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Vertinimo veiksniai** | **Klaipėdos m.** | **Klaipėdos r.** | **Šilutės r.** | **Neringa** |
| **Politiniai** | -Politiniai savivaldos sprendimai palankūs jūrinio turizmo plėtotei ir miesto jūrinės tapatybės formavimui;  -Jūrinės kultūros reprezentacija susieta su Baltijos jūros regiono politika – skatinti jūrinį turizmą;  -Puoselėjama jūros šventės tradicija. | -Politiniai savivaldos sprendimai palankūs turizmo inovacijų, turizmo viešosios infrastruktūros bei naujų turizmo paslaugų įvedimui viešajame sektoriuje;  -Intensyviai ieškoma rajono kultūros ir turizmo naujų tapatybių, siekiant didinti rajono žinomumą, konkurencingumą, mažinant „žiedinės“ savivaldybės įvaizdį. | -Politiniais savivaldos sprendimais siekiama mažinti rajono periferiškumą, ypač palaikant Rusnės ir Kintų bendruomenių iniciatyvas turizmo skatinimui;  -Ieškoma rajono strateginės plėtros alternatyvų;  -Sudaromos sąlygos investuotojų pritraukimui siekiant ūkinių-ekonominių veiklų įvairinimo. | -Kuršių nerijos nacionalinio parko gamtosaugos politika nukreipta gamtos ekosistemų integralumo išsaugojimui, o vasaros sezono metu valdyti lankytojų srautus, siekiant gamtines ekosistemas apsaugoti nuo neigiamo antropogeninio poveikio.  -Neringos savivaldybės nuostata vasaros sezono metu valdyti lankytojų srautus, kurie atvyksta individualiais automobiliais, taikant padidintą įvažiavimo mokestį į Neringos savivaldybės teritoriją. |
| **Ekonominiai** | -AB “Smiltynės perkėlos” funkcija stiprina miesto jūrinio įvaizdžio formavimą, užtikrinant susisiekimą su Kuršių nerija (Smiltyne, Kopgaliu);  -Didėja vykdomų jūrinių verslų ekonominis naudingumas; Miesto BVP didėjimas dėl jūrinių verslų plėtototės;  -Išvystytas svetingumo sektorius (apgyvendinimo, maitinimo, pramoginės paslaugos). | -Vykdomos ekonominės veiklos (transportavimas, logistika, apdirbamoji pramonė) sukuria rajone pagrindinę ekonominę pridėtinę vertę;  -Turizmo sektoriui būdinga fragmentiška, netolygi plėtotė, tačiau svetingumo paslaugos (apgyvendinimo, maitinimo, pramoginės) formuoja teigiama turizmo įvaizdį rajone;  -Turizmo klasterio įveiklinimas kuria turizmo pridėtinę vertę ir stiprina rajono turizmo sektoriaus konkurencingumą. | -Vykdomos ekonominės veiklos (apdirbamoji pramonė, prekyba, transportavimas ir logistika bei žemės ūkis) sukuria pagrindinę ekonominę pridėtinę vertę);  -Rajono turizmo sektorius sukuria nedidelę pridėtinę vertę, tačiau turi aiškią ūkinę specializaciją, susietą su kaimo turizmu, žvejyba  - Turizmo klasterio įveiklinimas kuria turizmo pridėtinę vertę ir stiprina rajono turizmo sektoriaus konkrencingumą. | -Vykdomos ekonominės veiklos susijusios su svetingumo sektoriaus funkcionalumo ir kokybės išlaikymu; Kuriamos naujos lėtosios rekreacijos ir lėtojo turizmo industrijos;  -Pajamos iš turizmo yra svarbiausios vietos gyventojų pajamų struktūroje;  -Absoliuti Neringos ekonominė priklausomybė nuo turizmo industrijų organizavimo. |
| **Socialiniai** | -Puoselėjama jūrinė kultūra, jūrinis paveldas, jūrinės tapatybės;  -Organizuojamos kasmetinės jūros ir miesto šventės, rekonstruojama miesto jūrinė istorinė atmintis, organizuojamos jūrinio paveldo (marinistikos) parodos, publikuojama jūrinės tematikos literatūra. | -Demografinė situacija yra geresnė už Lietuvos vidurkį, dėl gyvenamųjų kvartalų plėtros didėja gyventojų (iki-darbingo ir darbingo amžiaus) skaičius;  -Yra aktyvių vietos bendruomenių, kaimo turizmo sodybų savininkai, kurie kuria įvairias svetingumo paslaugas ir papildomas paslaugas lankytojų aptarnavimui. | -Rajone mažėja gyventojų, tačiau kol kas reikšmingo darbo jėgos trūkumo nėra;  -Veikia aktyvios vietos bendruomenės, Rusnėje, Kintuose ir kt., kurių tapatybės pagrįstos kultūros paveldo išsaugojimu ir turizmo skatinimu. | -Būdinga gyventojų skaičiaus didėjimo tendencija dėl nuosavybės įsigijimo;  -Sociumas patiria socialinę segregaciją bei teritorinės tapatybės iššūkius dėl naujai atvykstančių gyventojų, kurie nekuria naujų socialinių ryšių su vietos bendruomenėmis. |
| **Technologi-niai** | -Gyventojams ir lankytojams gerinama kelių infrastruktūra pakrančių teritorijų pasiekiamumui;  -Gerinama infrastruktūra Melnragėje, Giruliuose rekreacijos poreikiams pakrantėse. | -Tankus kelių tinklas, kuris sąlygoja visų rajono teritorijų pasiekiamumą asfalto ir žvyro dangos keliais;  -Per rajoną driekiasi autostrada, Senasis Žemaičių plentas, kurie yra geros technologinės būklės. | -Geras susisiekimas asfalto ir žvyro dangos keliais (pasiekiamos visos rajono vietovės);  - Geros techninės būklės tiltai, dauguma prieplaukų naujai sutvarkytos. | -Geras susisiekimas asfalto dangos keliais;  -Optimaliai veikiantis susisiekimas keltais su Klaipėdos miestu;  -Paklausus tarptautinės reikšmės dviračių takas, tačiau kai kurios jo atkarpos turi būti renovuojamos. |

**Vandens turizmo plėtros PEST analizė Kuršių marių regiono savivaldybėse**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Vertinimo aspektai** | **Klaipėdos m.** | **Klaipėdos r.** | **Šilutės r.** | **Neringa** |
| **Politiniai** | -Vandens turizmo konceptai susieti su jūrinio turizmo plėtra;  -Vykdomi tarptautiniai įsipareigojimai kruizų laivų aptarnavimui;  -Veikia du vandens turizmo paslaugų teikėjų klasteriai, kuriuos sudaro mažųjų laivų savininkai;  -Palankūs politiniai sprendimai koncesijos pagrindu stiprinti Klaipėdos pilies mažųjų laivų uosto ir Smiltynės jachtų uosto infrastruktūrą ir paslaugų funkcionalumą. | -Sąlygos vandens turizmo plėtotei kuriamos labiausiai įgyvendinant infrastruktūros projektus;  - Sudarytos sąlygos privačiam verslui kurtis ir teikti vandens turizmo paslaugas pakrantėse;  -Turizmo klasterio konceptas glaudžiai susietas su vandens turizmo plėtotės skatinimu;  -Sudarytos sąlygos koncesijos pagrindu kurti vandens turizmo ir vandens rekreacijos infrastruktūrą. | -Rajonas turi aiškią turizmo plėtotės viziją, kurios svarbiausios kryptys yra kaimo, gamtos, kultūros, ekologijos, vandens turizmas;  -Sudarytos palankios sąlygos vandens turizmo paslaugų įvairovei stiprinti, sąveikoje tarp viešojo ir privataus sektoriaus;  -Palankios sąlygos privačiam verslui kurtis, kai privataus verslo idėja atitinka rajono strateginės plėtros siekius;  -Kuriasi naujos viešosios įstaigos, kurių dalininkė yra rajono savivalda. | -Suformuota aiški gamtos ekosistemų ir kultūros vertybių sąveikoje išskirtinė lėtojo turizmo koncepcija;  -Sudarytos sąlygos pramoginės vandens rekreacijos organizavimui tarp krantinių savininkų ir mažųjų laivų savininkų, sukurti vandens turizmo paslaugų modeliai;  -Nacionaliniame lygmenyje sudarytos sąlygos tarptautinių vandens turizmo maršrutų organizavimui iš Nidos plaukiant į Kuršių marių akvatoriją Rusijos Federacijoje, tačiau šis potencialas dar nėra naudojamas. |
| **Ekonominiai** | -Jūrinio turizmo kuriama ekonominė vertė sąlyginai maža, nes infrastruktūra tik plėtojimo stadijose;  -Klaipėda kruiziniams laivams patraukli dėl mažesnių uosto mokesčių ir pigesnio komunalinio aptarnavimo mokesčių;  -Didėjantis kruizinių turistų skaičius sukuria pridėtinę vertę maitinimo, pramogų, transfero ir gidavimo sferose; | -Vandens turizmo ekonominė pridėtine vertė kol kas nedidelė, tačiau vertė didėja vandens turizmo verslo modelius integruojant su pažintiniu kultūros turizmu, taip pat stiprinant sąveiką tarp viešojo ir privataus sektoriaus;  -Vandens turizmo ekonominė vertė didėja plėtojant rajono susisiekimą su Kuršių nerija per Drevernos uostą; | -Didėjanti vandens turizmo ekonominė pridėtinė vertė; -Vandens turizmo verslo modeliai integruojami su gamtos ir ekologijos turizmu;  -Sukurtas vandens turizmo paslaugų teikėjų verslo klasteris;  - Didelė vandens turizmo maršrutų ir pramoginių paslaugų pasiūla pavienių mažųjų laivų savininkų su kuriais bendradarbiauja kaimo turizmo verslininkai; | -Vandens turizmo ekonominė pridėtinė vertė privačiame sektoriuje (paslaugas teikia 7 vietinės įmonės);  -Privataus sektoriaus įmonės organizuoja vandens plaukimų maršrutus po visą marių rytinį krantą (Miniją, Nemuno deltą);  -Vandens turizmo paslaugų įmonės kuria integruotus verslo modelius su kitomis įmonėmis grupinių (korporatyvinių) plaukimų organizavimui; |
| **Socialiniai** | -Miesto gyventojų jūrinis mentalitetas formavimosi (stiprėjimo) etape;  -Organizuojami socialiniai, sporto ir rekreacijos renginiai prie jūros;  -Pastebimas paplūdimio subkultūros formavimasis;  -Svarbų vaidmenį miesto jūriškumo stiprinimui atlieka Lietuvos aukštoji jūreivystės mokykla;  Daugėja socialinės informacijos ir reklamos jūrinio turizmo, vandens turizmo propagavimo tematikomis. | -Rajono gyventojų mentalitetas bei gyvenimo būdas nėra siejamas su vandeniu (išskyrus Karklę ir Dreverną), tačiau turizmo, kaip verslo modelio reikšmė rajono patrauklumui, gyventojų tarpe stiprėja;  -Organizuojami tradiciniai vandens rekreacijos renginiai Minijos upe;  -Svarbią reikšmė vandens turizmo propagavimui kuria baidarių ir plaukiojimo įrangos nuomos įmonės ir jų vykdomos reklamos;  -Didėja rajono gyventojų sąmoningumas Neringos pasiekiamumui naudojant keltą iš Drevernos į Juodkrantę. | - Rajono gyventojų mentalitetas bei gyvenimo būdas susijęs su vandeniu, ypač su pamariu ir Nemuno deltos upynu;  -Rajono gyventojai (verslininkų ir iniciatyvių asmenų grupės) turi įgūdžių vandens turizmo ir vandens pramoginių paslaugų organizavime, puoselėjamos ilgalaikės tradicijos;  -Vietos gyventojai turi supratimą apie saugų elgesį prie vandens;  - Vandens pramogų organizavime dažnai dalyvauja vietos verslininkų šeimų nariai;  -Didėjanti konkurencija vandens turizmo paslaugų organizavime. | -Aktyvus Neringos gyventojų verslumas apgyvendinimo, maitinimo ir pramoginių paslaugų organizavime;  - Vietos gyventojai (svetingumo paslaugų teikėjai) palaiko ilgalaikius ryšius su nuolatiniais klientais, kurie kasmet sugrįžta poilsiauti;  -Vandens pramogų organizavime dažnai dalyvauja vietos verslininkų šeimų nariai;  -Vietos gyventojai turi reikiamą supratimą apie saugių vandens pramogų organizavimą ir saugų elgesį prie vandens;  -Didėjanti konkurencija vandens turizmo paslaugų organizavime. |
| **Technologiniai** | - Klaipėdos pilies uosto ir Smiltynės jachtų uosto renovacija (ir įveiklinimas) jūros turistų aptarnavimui stiprina miesto jūrinį įvaizdį;  -Sudarytos sąlygos jūrinių jachtų įplaukimui ir švartavimuisi;  Abu uostai atitinka technologinius jūros turizmo infrastruktūros standartus, yra žinomi Baltijos jūros regione. | -Optimalus Drevernos prieplaukos funkcionavimas, poilsiaviečių kūrimas prie vandens kuria perspektyvų vandens turizmo centrą visame regione. | -Įkurtos naujos mažųjų laivų prieplaukos Rusnėje, Pakalnėje, Kintuose, rekonstruotas Ventės rago molas, Minijos kaimo krantinės, Šilutės mažųjų laivų uostas. | Numatoma rekonstruoti Nidos, Preilos, Pervalkos, Juodkrantės ir Alksnynės prieplaukas (krantines);  -Nidos ir Juodkrantės švyturius atverti lankytojams. |

**PEST analizė (politinių, ekonominių, socialinių, technologinių veiksnių analizė)**

**Laivybos kliūčių šalinimo PEST analizė Kuršių marių regiono savivaldybėse**

|  |  |
| --- | --- |
| **Politiniai-teisiniai** | * Laivyba Lietuvos Respublikos (LR) vidaus vandenyse, taip pat ir Kuršių mariose, reglamentuota LR Vidaus vandenų transporto kodekse. Vidaus vandenų uostų ir prieplaukų steigimo bei jų registravimo tvarka reglamentuota atitinkamuose nuostatuose, teisės aktuose. * Vidaus vandenų kelių eksploatavimo taisyklės nustato LR vidaus vandenų kelių priežiūros, apsaugos bei naudojimo tvarką, vidaus vandenų kelių projektinius, garantinius, techninius ir eksploatavimo matmenis bei jų išlaikymo tvarką, taip pat vidaus vandenų kelių valdytojų ir naudotojų teises ir pareigas. * Lietuvoje padalinta atsakomybė, kad už saugią laivybą tarptautiniu E41 keliu ir valstybinės reikšmės keliuose atsakinga Vidaus vandenų kelių direkcija (VVKD), o vietinės reikšmės – savivaldybės. * Savivaldybės, kurios ribojasi su Kuršių mariomis, turi bendrai koordinuoti veiksmus, vykdant laivybos gerinimo projektus. Laivybos projektai turi būti derinami su visa eile valstybinių įstaigų ir administracijų (pavyzdžiui, nacionaliniu Kuršių nerijos parku, Nemuno deltos regioniniu parku), tačiau sprendimo priėmimo teisė nėra aiškiai reglamentuota. * LR veikia vidaus vandenų transporto specialistų, motorinių (ir burinių) pramoginių laivų laivavedžių rengimo, kompetencijos įgijimo ir kvalifikacijos dokumentų išdavimo nuostatai. * Skelbiami LR vietinės ir valstybinės reikšmės vidaus vandenų kelių sąrašai (<http://vvkd.lt>), taip pat yra aprašas, nustatantis minimalius techninius reikalavimus vidaus vandenų transporto priemonėms, plaukiojančioms Lietuvos Respublikos vidaus vandenimis, ir Europos Bendrijos vidaus vandenų laivybos sertifikatų išdavimo tvarką. * LR transporto saugos administracijos veiklos sritys, susijusios su vidaus vandenų laivyba yra vidaus vandenų laivų registravimas, vidaus vandenų transporto specialistų ir motorinių pramoginių laivų laivavedžių egzaminavimas, vidaus vandenų laivų priežiūra (techninių reikalavimų laikymasis). * Techninė laivų apžiūra ir registracijos tvarka yra per griežtos. Per paskutinius metus priimta nemažai pakeitimų suvienodinant laivybos, laivų registravimo, tikrinimo, upeivių kvalifikacinių dokumentų išdavimo tvarką su ES. * Populiariausių uostų ir prieplaukų valdytojai deda pastangas laivybos Kuršių mariose skatinimui – palaikoma esanti arba gerinama uostų ir prieplaukų infrastruktūra, rekonstruojamos senos krantinės, teikiamos įvairios techninės paslaugos. Kai kurių privačių prieplaukų savininkai pasigenda savivaldybių paramos, nors tokia parama pasitarnautų bendram prieplaukų tinklo tobulinimui. * Sklandesnį laivybos sąlygų gerinimą skatintų bendradarbiavimas tarp atskirų institucijų ir privačių verslininkų ar prieplaukų valdytojų. Šiuo metu tokio bendradarbiavimo trūksta. * Laivybos vidaus vandenimis klausimus turi spręsti VVKD, o kuriant regioninius centrus Klaipėdos regione tokias funkcijas galėtų vykdyti įsteigtas Klaipėdos jūrų uosto direkcijos padalinys. Dalinai laivybą Kuršių mariose iki salos „Kiaulės nugara“ šis padalinys jau koordinuoja. * Plaukimą pasienio ruožo vidaus vandenimis reglamentuoja Valstybės sienos ir jos apsaugos įstatymas, taip pat – Vienkartinių terminuotų vykimo į pasienio juostą leidimų bei vienkartinių terminuotų buvimo pasienio ruožo vidaus vandenyse leidimų išdavimo tvarkos taisyklės. Ši tvarka galėtų būti supaprastinta ir lankstesnė, tai paskatintų laivybą Skirvytės upe. * Saugomose teritorijose laivyba iš esmės yra leidžiama, tačiau galioja gamtosauginiai reikalavimai, pavyzdžiui, draudimas išlipti į krantą. * Populiariausių uostų ir prieplaukų valdytojai deda pastangas laivybos Kuršių mariose skatinimui – palaikoma esanti arba gerinama uostų ir prieplaukų infrastruktūra, rekonstruojamos senos krantinės, teikiamos įvairios techninės paslaugos. Kai kurių privačių prieplaukų savininkai pasigenda savivaldybių paramos, nors tokia parama pasitarnautų bendram prieplaukų tinklo tobulinimui. |
| **Ekonominiai** | * Laivybos kliūčių mažinimas Kuršių mariose ir vidaus vandenyse sukuria papildomas sąlygas vietos ekonomikos gerinimui. Kasmet didėjantis laivų skaičius generuoja didesnes pajamas uosto, prieplaukų operatoriams. Šiems laivams būtinas atitinkamo laivų aptarnavimo serviso sukūrimas (kuro, gėlo vandens tiekimas, laivų priežiūra, remontas, ilgalaikis saugojimas skalbyklos, džiovyklos, viešbučiai, maisto prekių parduotuvės ir pan.). Atsiranda galimybės vietiniams gyventojams kurti tokio tipo SVV įmones, taip didinant verslumą, sukuriant papildomų darbo vietų. * Panaikinus (sumažinus) laivybos kliūtis, optimizuojamas įvairių transporto priemonių derinimas, kuriant darnaus judumo priemones, modalines keliones. Atsiranda galimybė siūlyti tokias kelionės, kaip atvažiuoti individualiu autotransportu iki Drevernos prieplaukos, persėsti į mažuosius keltus ir jais plaukti į Nidą, Juodkrantę, Pervalką ar Preilą. Ši paslauga taip pat generuotų papildomas pajamas, vietinių gyventojų įsitraukimą į darbo rinką. Prie daugumos uostų (prieplaukų) jau yra automobilių aikštelės, slipai. * Susisiekimo laivybos keliais funkcijos miestuose ne tik formuoja miesto kraštovaizdį, tačiau sudaro įtaką miesto ekonominei struktūrai, pavyzdžiui, turizmo sektoriaus plėtotei ir investicijoms. Kuršių marios ir prie jų įsikūrę miestai ir gyvenvietės yra turizmo traukos centrai, tai sudaro galimybes įgyvendinti įvairius investicinius projektus, kurie aktyvintų vietos bendruomenes ir pritrauktų daugiau vandens turistų. * Kaip rodo užsienio šalių patirtis, nekilnojamo turto bei žemės sklypų kainos prie išvystytų uostų (prieplaukų) turi tendencijos didėti. Be to, išvystyti „žaliai mėlyni“ rajonai turi didesnę paklausą, gerina vietos gyventojų savivertę ir pasitenkinimą gyvenimo sąlygomis, kas papildomai reklamuoja gyvenvietes. * Laivybos plėtrai būtina tinkamai išvystyta infrastruktūra ir superstruktūra sausumoje iki turizmo objektų. Kelių ir stovėjimo aikštelių projektai vykdomi įprastai savivaldybių institucijų, tačiau į superstruktūros plėtrą (kavinės, gido paslaugos, dviračių, paspirtukų nuoma, informacijos viešinimas, įvairios veiklos lankytinuose objektuose) galėtų būti įtraukti vietos gyventojai, skatinant jų verslumą ir bendruomeniškumą. * Konkurencija tarp uostų (prieplaukų) minimali. Laivų savininkai renkasi uostus, prieplaukas į kuriuos gali įplaukti jų laivai. Laivų aptarnavimo paslaugos (kuro, vandens, elektros energijos tiekimas, fekalinių ir buitinių vandenų surinkimas) yra teikiamos Mingės, Šilutės, Nidos, Klaipėdos jachtklubo, Pilies uostuose. * Būtina didinti informacinį prieinamumą apie vietinės reikšmės laivybos kelius ir uostus (prieplaukas). Kai kuriuose uostuose (prieplaukose) nėra pateikiama informacija apie teikiamas paslaugas, jų kainas. Susidaro įspūdis, kad jie skirti tik vietiniams gyventojams ar yra privatūs. |
| **Socialiniai** | * Vandens transporto ir vandens turizmo paslaugos turi būti aktyviai reklamuojamos (mažųjų laivų savininkų pareiga), o savivalda turi sukurti ir nuolatos prižiūrėti laivybos kanalus, nes jie yra vieši objektai. * Infrastruktūros objektai turi atitikti šiuolaikinio turisto reikalavimus patogiam, saugiam komfortiškam poilsiui (Drevernos prieplaukos pavyzdys), tuo tikslu naudoti arba ES lėšas, arba nuomoti krantines ilgalaikių koncesinių sutarčių pagrindu, kai privatus investuotojas prisideda savo lėšomis prie infrastruktūros (krantinių statybos) plėtros, o savivaldai moka nuomos mokesčius bei baudas, jei veikla nevykdoma, arba premijas – už geresnius nei numatyta rezultatus (įprasta praktika Belgijoje). * Pramoginė laivyba sukuria pridėtinę vertę, kuri skatina vandens transporto paslaugų naudojimą vandenyje (priekrantėje) ir prie vandens (pakrantėje), tai skatina plėtoti buriavimo ir kitas rekreacines veiklas. * Tinkamai tvarkoma infrastruktūra skatina kurtis vaikų buriavimo, kaitavimo, žvejybos ir kitokioms mokykloms. Šiai dienai veikia buriavimo mokykla Klaipėdoje (vasaros sezonu veiklą vykdo Drevernos prieplaukoje), kaitavimo mokyklos Svencelėje, Kintuose. Įtraukiant daugiau vaikų į veiklas prie vandens būtų suteikiama daugiau žinių apie laivybą, ugdomi jų įpročiai laisvalaikį leisti aktyviai prie vandens ar juose. Praktika rodo, kad įtraukiant vaikus į tokias ugdomąsias veiklas, prie jų prisijungia ir tėvai. * Vidaus vandens kelių įtraukimas į miesto ar pakrantės bendruomenės gyvenimą atlieka svarbų vaidmenį gyventojų socialiniam aktyvumui pakrančių teritorijose bei skatina laivybos funkcionavimą. |
| **Technologiniai** | * Kuršių marių regione sukurtas uostų ir prieplaukų tinklas, kuris sudaro potencialias galimybes mažųjų ir pramoginių laivų atplaukimui ir laikymui. * Uostuose ir prieplaukose teikiamos techninės mažųjų ir pramoginių laivų eksploatavimo ir aptarnavimo paslaugos: krantinės su švartavimo įranga (knechtais, žiedais, fenderiais, įlipimo/išlipimo laiptais), slipai, kranai, laikymo ne navigacijos metu vietos, šiukšlių, tepalų surinkimo vietos, kuro kolonėlės, geriamojo vandens ir elektros šaltiniai. * Kuršių mariose sužymėti pagrindiniai farvateriai (Klaipėda–Nida, Juodkrantė–Dreverna, Pervalka–Ventė, Nida–Rusnė) įgalina saugią laivybą numatytais maršrutais. * Yra gamtinės galimybės ir poreikis naujų farvaterių, sujungsiančių rytinį ir vakarinį Kuršių marių krantus, nužymėjimui (Pervalka–Kintai, Preila–Šturmai–Ventė, Naglių ragas–Dreverna–Svencelė, farvateris Nida–Rusnė–prieplauka Ventė-1). * Lankupių ir Drevernos šliuzai iš esmės neriboja laivybos Karaliaus Vilhelmo kanalu, galimas praplaukimas iki 3 m pločio laivams, šliuzus būtina atnaujinti, rekonstruoti. * Kai kurių uostų ir prieplaukų (Klaipėdos Pilies, Klaipėdos jachtklubo, Drevernos, Šilutės, Nidos) aplinkose yra susiformavę skirtingas paslaugas (apgyvendinimo, automobilių parkavimo, maitinimo, įvairias vandens ir sausumos pramogas ir kt.) teikiantys kompleksai, kurie skatina laivybą mažaisiais ir pramoginiais laivais. * Įkurtos naujos mažųjų laivų prieplaukos Rusnėje, Pakalnėje, Kintuose, rekonstruotas Ventės rago molas, Minijos kaimo krantinės, Šilutės mažųjų laivų uostas. * Numatoma rekonstruoti Nidos, Preilos, Pervalkos, Juodkrantės ir Alksnynės prieplaukas (krantines). * Laivyba tarptautiniais ir valstybiniais vandens keliais prižiūrima VVKD. VVKD tam eksploatuoja nuosavas 3 žemsiurbes. Vietinės reikšmės vidaus kelius turi prižiūrėti savivaldybės. Savivaldybės neturi tinkamos įrangos bei specialistų, todėl turi tokias paslaugas pirkti, tačiau neturi specialaus finansavimo. Svarbiausi vietiniai vandens keliai turėtų būti prižiūrimi VVKD regioninio skyriaus. * Kuršių Marių uostai ir prieplaukos labai skirtingi tiek pagal savo infrastruktūrą bei superstruktūrą. Reikalinga uostų (prieplaukų) klasifikacija į tris kategorijas: A – tinkami buriniams laivams ir jachtoms (gylis iki 2,2 m), B – tinkami mažiesiems turistiniams ir pramoginiams laivams (gylis iki 1,0 m), C – vietinės reikšmės. Klasifikacija leistų kryptingai vykdyti plėtros planus, vykdant gilinimo darbus, krantinių remontą, laivų paslaugų organizavimo darbus. * Tyrimo metu nustatyta, kad kai kuriuose uostuose (prieplaukose) gyliai didesni nei įplaukose (Drevernoje, Uostadvaryje). Būtina užtikrinti, kad gyliai laivybos kanaluose, įplaukose į uostą bei pačiuose uostuose būtų tinkami. Gilinimas ir gylio palaikymas turi būti kontroliuojami ir nuolatos vykdomi (pavyzdžiui, A kategorijos uostuose valyti du kartus per metus, B – vieną kartą). * Jachtklube, Nidos keleiviniame uoste, Drevernos prieplaukoje, Šilutės mažųjų laivų uoste, Minijos prieplaukoje teikiamos reikiamos laivų, katerių aprūpinimo paslaugos. Kituose uostuose (prieplaukose) paslaugos apsiriboja tik krantine, slipu, automobilių aikštele. Siekiant didinti laivybos patrauklumą, reiktų A kategorijos uostuose (prieplaukose) įrengti laivų, katerių aptarnavimo centrus. * Mažas uostų (prieplaukų) informacinis prieinamumas. Uostuose (prieplaukose) turi būti nurodytas jų operatorius, jo kontaktinė informacija; A kategorijos uostams (prieplaukoms) sukurti internetinius puslapius (lietuvių, anglų kalba), juose pateikti duomenis apie gylius įplaukose, prie prieplaukų, krantinių, švartavimo schemas, paslaugų kainoraščius. Tokią informaciją tinkamai pateikia Nidos keleivinis uostas, Nidos uostas, Drevernos prieplauka, Minijos prieplauka, Šilutės mažųjų laivų uostas, Klaipėdos jachtklubas, Pilies uostas. * Tik į keletą uostų pažymėtos įplaukos bujomis. Vietiniams upeiviams ši situacija yra tinkama, tačiau kitiems upeiviams ir užsienio turistams, kurie laivuoja Kuršių Mariose – tai laivybą ribojantis veiksnys. A kategorijos uostų (prieplaukų) farvaterius pažymėti bujomis, farvaterius į uostus pažymėti jūrlapiuose. Senas bujas pakeisti naujomis, didesnėmis bei naktį šviečiančiomis. Tai reikšmingai padidintų navigacinį saugumą. * Nustatyta, kad uostų (prieplaukų) krantinių būklė labai skirtinga. Reglamentuoti uosto (prieplaukų) krantinių techninę priežiūrą. Savivaldybė turi paskirti asmenis, kurie atsakingi už krantinių techninę priežiūrą. Krantinių techninių apžiūrų aktų informaciją viešinti. * Laivybos plėtrai Kuršių Mariose ir Minijoje skatinti pasigendamos bendros centralizuotos informacijos kūrimą, kuri būti pasiekiama per vieną internetinį puslapį. Jame turėtų būti pateikiama informaciją apie oro sąlygas, gylius laivybos keliuose, gylius įplaukose į uostus, pačiuose uostuose, laisvų krantinių skaičius, paslaugos, jų kainos, kontaktinė informacija, turistinė informacija, lankytinų objektų sąrašas, įmonės, kurios tokias paslaugas organizuoja. * Laivybą Karaliaus Vilhelmo kanalu riboja AB „Klaipėdos vanduo“ III-oji vandenvietė, kuri naudoja kanalo vandenį. |

**SSGG analizė**

**Vandens turizmo plėtotės SSGG analizė**

**Klaipėdos m. vandens turizmo analizė**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Stiprybės** | **Silpnybės** | **Galimybės** | **Grėsmės** |
| **1.1.** Unikali geografinė padėtis prie Kuršių marių, Baltijos jūros, Dangės upės, geros kokybės keliai, švarūs paplūdimiai, arti Neringos ir Palangos kurortai, plėtojama pakrančių turizmo ir rekreacijos infrastruktūra, organizuojama kasmetinė Jūros ir miesto šventė, burlaivių regatos, atlikti moksliniai tyrimai jūros paveldo, jūrinės kultūros, jūros turizmo puoselėjimo tyrimai. | **1.2.** Dėl ribotų prieigų prie Kuršių marių vandens turizmo plėtra neintensyvi, miesto visuomenei būdingas silpnas jūrinis mentalitetas, trūksa jūrinės tematikos mažosios architektūros simbolių, trūksta jūrinės tematikos suvenyrų, informacinių leidinių, šiauriau nuo Meridiano Dangės krantinės nėra patrauklios rekreacijai, mokslininkų tyrimai miesto jūriškumo stiprinimui nėra taikomi erdviniam planavimui. | **1.3.** Įveiklinti Dangės upę laivybai, kad upė būtų laivuojama ištisus metus sukuriant vandens kelio viešojo transporto maršrutą nuo Senamiesčio iki Tauralaukio, vasaros sezono metu organizuoti plaukimus į Juodkrantę, skatinti koncesijos modelių kūrimą tarp viešojo ir privataus sektoriaus, sudarant galimybę verslui nuomotis krantines ir organizuoti vandens turizmo, rekreacijos, maitinimo paslaugas prie Dangės upės, Kuršių marių. | **1.4.** Biurokratiniai-administraciniai sunkumai rekreacijos prie vandens organizavimui, per dideli krantinių nuomos mokesčiai silpnina smulkiojo verslo iniciatyvas pakrančių rekreacijos organizavimui, trumpas turizmo ir pramoginės laivybos sezonas neskatina kurti ilgalaikių vandens pramogų ir pakrančių rekreacijos paslaugų, ne jūrinių subkultūrų dominavimas miesto viešose erdvėse neskatina stiprinti jūrinės kultūros tapatybių. |
| **2.1.** Strateginės plėtros planuose labiausiai akcentuojama jūrinio turizmo ir kruizinės laivybos plėtotė, jūrinės tematikos renginių organizavimas, jūrinės tematikos leidinių publikavimas. | **2.2.** Jūrinio miesto kultūros tradicijos, visuomenės jūrinio elgesio sąmoningumas yra fragmentiškas, kuris labiau pasireiškia miesto ir jūros šventės metu, tačiau nėra išgrynintų ilgalaikių miesto jūrinės kultūros tapatybių. | **2.3.** Jūrinio (kruizinio) turizmo organizavimą susieti su miesto turizmu ir pakrančių turizmu, ypač su Kuršių marių pakrantėmis (gamtos, istorijos ir kultūros paveldu) bei svetingumo industrijomis, kas stiprintų Klaipėdos kaip jūrinio turizmo destinacijos patrauklumą ir turizmo paslaugų įvairovę. | **2.4.** Kuršių marių vandens tarša iš pramoninės gamybos objektų, Baltijos krantų (paplūdimių erozija – nuplovimai), nesutvarkytos teritorijos ties šiauriniu molu mažina patrauklumą pakrančių turizmo ir rekreacijos paslaugų plėtojimui, nesukuria patrauklaus įvaizdžio pakrančių turizmui. |
| **3.1.** Ilgalaikė specializacija kruizinių laivų aptarnavime ir jūrinio kruizinio turizmo industrijų žinomumas Lietuvoje ir Baltijos jūros regione, kasmetiniai kruizinių laivų atplaukimai, sukurtos naujos industrijos kruizinių turistų aptarnavimui. | **3.2.** Mieste trūksta infrastruktūros ir patrauklių vietovių kruizų turistams, kelionių gidai neturi sukūrę jūrinės tematikos(jūrinio paveldo) maršrutų Klaipėdoje, kurie būtų patrauklūs kruizų turistams. | **3.3.** Sukurti jūrinio paveldo objektų tinklą Klaipėdoje ir jos apylinkėse, sukurti jūrinio paveldo pažintinius maršrutus susietus su svetingumo, ypač maitinimo paslaugomis, kuriant specializuotus žuvies restoranus. | **3.4.** Silpna Kaipėdos kaip jūrinio miesto tapatybė lyginant su Gdansku, Ventspiliu ir Ryga, dėl ko mažėja miesto patrauklumas jūriniam turizmui, dėl jūrinio turizmo infastruktūros trūkumo (nesutvarkytos kruizinių laivų terminalo teritorijos neskatina formuotis patraukliam jūrinio miesto įvaizdžiui). |
| **4.1.** Smiltynės ir Kopgalio teritorijos turtingos jūriniu paveldu, organizuojami jūrinės tematikos renginiai, parodos, pramoginės paslaugos, gerai sutvarkytas Simltynės jachtų uostas kaip jūrinio turizmo centras, perkėlos keltai plaukia iki Kopgalio pagal grafiką. | **4.2.** Smiltynėje trūksta poilsio infrastruktūros, kasdienių rekreacijos paslaugų, esama infrastruktūra amortizuota, pavojingas kelio ruožas pėstiesiems nuo perkėlos iki Lietuvos Jūrų muziejaus, nėra efektyvaus eismo planavimo darnaus judumo principu, suteikiant pirmenybę pėstiesiems. | **4.3.** Iš Smiltynės organizuoti apžvalgines išvykas po Klaipėdos uosto akvatoriją nuo jūros vartų iki SGD terminalo su audio gidu, Smiltynės perkėloje pagerinti sąlygas maitinimo paslaugų organizavimui, atnaujinti krantines ir šaligatvius, pastatyti daugiau mažosios jūrinės architektūros simbolių, neišnaudotos vietos senųjų laivų ekspozicijoms. | **4.4.** Administraciniai-biurokratiniai sunkumai Smiltynės ir Kopgalio teritorijų sutvarkymui jūrinės kultūros reprezentacijai, administraciniai-biurokratiniai sunkumai krantinių nuomai koncesijos būdu siekiant organizuoti rekreacijos paslaugas prie vandens. |

**Klaipėdos r. vandens turizmo analizė**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Stiprybės** | **Silpnybės** | **Galimybės** | **Grėsmės** |
| **1.1.** Išskirtinė geografinė rajono padėtis prie Baltijos jūros, Kuršių marių priklauso dviems etnografiniams Mažosios Lietuvos ir Žemaitijos regionams, geros kokybės magistraliniai keliai, patogus susisiekimas su Klaipėda, Palanga, pamariu, rajonas turtingas gamtos, istorijos ir kultūros paveldo vertybėmis. | **1.2.** Vandens turizmo plėtros procesai neturi sisteminio planavimo, nes plėtojama tai, kas galima, įmanoma realiuoju laiku, tačiau potencialas dar nėra pilnai panaudotas, vandens turizmo ir pakrančių turizmo plėtotė taškinio principo, privataus sektoriaus teikiamos vandens turizmo ir vandens rekreacijos paslaugų kainos neatitinka rajono gyventojų tikimybių. | **1.3.** Įveiklinti Minijos upės vidurupį vandens turizmui, sukuriant specializuotas baidarių ir plaustų įleidimo vietas (šių vietų tinklą), Minijos upės baseiną sujungiant su Dangės upės Jauryklos intaku (Kretingos r.), kas leistų suformuoti žiedinius vandens turizmo baidarėmis ir plaustais maršrutus Kuršių marių regione, tai padidintų Minijos ir Dangės upių patrauklumą vandens turizmui. | **1.4.** Trumpas turizmo sezonas vasaros metu, dėl kritulių kiekio skirtumų vandens lygis upėse nukrenta, todėl jomis labiau galima plaukti pavasarį bei vasaros pradžioje, vandens turizmo paslaugos Kuršių marių ir Baltijos jūros pakrantėse yra patrauklesnės nei keliavimas Minijos upe baidarėmis ir plaustais. |
| **2.1.** Įkurta vandens turizmui ir rekreacijai pritaikyta Drevernos prieplauka, suformuotas pamario klasteris, sezono metu kursuoja keltas iš Drevernos į Juodkrantę, veikia baidarių nuomos paslaugos, yra numatyti plaukimo baidarėmis maršrutai. | **2.2.** Karaliaus Vilhelmo kanalas nėra įveiklintas intensyvesnei laivybai, prastai prižiūrimi Drevernos ir Lankupių šliuzai neskatina intensyvesnės laivybos Karaliaus Vilhelmo kanalu ir Minijos upe, trūksta poilsio infrastruktūros prie Minijos atkarpoje nuo Šernų miško iki Priekulės. | **2.3.** Skatinti plaukimus Minijos upe, Karaliaus Vilhelmo kanalu, ypač organizuojant socialinius renginius Klaipėdos rajono gamtos, istorijos ir kultūros pažinimui, kas sustiprintų „Keturių vandenų“ įvaizdį, propaguoti upių turizmą Minijos upe informaciniuose leidiniuose. | **2.4.** Prasta Drevernos ir Lankupių šliuzų priežiūra riboja laivybą Minijos upe ir Karaliaus Vilhelmo kanalu, slopina mažųjų laivų savininkų iniciatyvas organizuoti plaukimus nuo Drevernos iki Minijos kaimo, vandens turizmo paslaugų organizatorių siūloma kainodara mažina vietos gyventojų sąmoninguma tapti vandens turistais. |
| **3.1.** Drevernos uosto siūlomos paslaugos bei sukurta infrastruktūra sukuria patrauklų vandens turizmo centrą rajone vasaros sezono metu, sėkmingai sukurtas viešojo ir privataus sektoriaus koncesijos modelis pagal turimą infrastruktūrą tampa konkurentu Juodkrantei. | **3.2.** Nesutvarkytos Drevernos uosto prieigos, nėra pasivaikščiojimo takų, patogaus priėjimo prie marių, nėra tinkamo paplūdimio, prieplaukos prieigų teritorinė plėtra yra ribota, per mažas kempingas, kurio vieta prie pat kranto vizualiai numenkina Drevernos prieplaukos estetinį vaizdą. | **3.3.** Įvairinti maitinimo paslaugas Drevernoje, suformuoti dviračių takus, vykdyti plukdymus keltu į Juodkrantę ilgesnį sezoną, organizuoti ir populiarinti plaukimus iš Drevernos arba Strykio vietovės į Miniją (Rusnę), paruošti vandens turizmo almanachą, reklamuoti vandens turizmo maršrutus siejant su šių maršrutų istorine rekonstrukcija. | **3.4.** Drevernos uosto rekreacinė aplinka ir jos talpumas yra užpildyti, tolesnė apgyvendinimo, automobilių stovėjimo aikštelių infrastruktūros plėtra mažins šios rekreacinės vietovės patrauklumą, trūkstant poilsiui prie vandens alternatyvų (nesutvarkytas paplūdimys-maudyklė), kempingas prie pat vandens, ateityje gali mažinti šios vietovės populiarumą. |
| **4.1.** Rajono savivaldos sprendimai palankūs vandens turizmo plėtotei, ypač skatinama plėtoti poilsio infrastruktūrą prie vandens telkinių, stiprinamas Pamario klasterio funkcionalumas, vandens turizmo plėtotė yra svarbi rajono turizmo dedamoji. | **4.2.** Nors vandens turizmo infrastruktūros ir paslaugų plėtojimas yra pakilimo etape, tačiau trūksta plėtotės koncepcijos ir sąsajų su kitomis turizmo rūšimis, dviračių infrastruktūra, Minijos upės vidurupis nuo Gargždų iki Priekulės ir Lankupių nėra įveiklintas upių turizmui. | **4.3.** Įveiklinti Karaliaus Vilhelmo kanalą laivybai mažaisiais laivais iki 12 vietų, vandens turizmo maršrutus integruoti su Šilutės rajonu (Minija, Rusne) ir Neringos miestu (Juodkrante), sudaryti lengvatines sąlygas privačiam verslui koncesijos pagrindu nuomotis vandens telkinių pakrantes vandens turizmo pramogų organizavimui su rajono savivaldybės priežiūra. | **4.4.** Nacionalinės žemės tarnybos nustatyti teritorijų naudojimo servitutai nepalankūs pakrančių nuomai privačiam sektoriui koncesijos pagrindu, ypač tais atvejais, kai reikia koncesijos sąlygas derinti su kitų sklypų fiziniais savininkais, techninės kliūtys vandens maršrutų organizavimui plaukiant pro Drevernos ir Lankupių šliuzus, kurie rajono savivaldybei nepriklauso kaip fiziniai-techniniai objektai. |

**Šilutės r. vandens turizmo analizė**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Stiprybės** | **Silpnybės** | **Galimybės** | **Grėsmės** |
| **1.1.** Tankus vandens telkinių ir upių tinklas, ilgametės tradicijos, rajonas priklauso Mažosios Lietuvos ir Žemaitijos etnografiniams regionams, geros kokybės regioniniai keliai, rajonas turtingas gamtos, istorijos ir kultūros vertybėmis, yra daug prieplaukų, kelios iš jų moderniai sutvarkytos. | **1.2.** Vandens turizmo plėtros procesams būdingas planavimas, tačiau galimybės dar nėra pilnai panaudotos, pakrančių turizmo plėtotė yra taškinio dispersinio principo, tačiau neformuoja vientisos erdvinės sistemos, rajone daug žvyruotos dangos kelių, yra apleistų prieplaukų. | **1.3.** Integruoti vandens turizmo paslaugas su dviračių maršrutais, ilginti laivybos sezoną Nemuno deltos upyne, kurti vandens turizmo infrastruktūros tinklą, kad prieplaukomis ir krantinėmis galėtų naudotis turizmo verslo subektai, kuriant naujus pramoginės laivybos maršrutus ir juos integruoti su dviračių ir kitais pramoginiais maršrutais rajone. | **1.4.** Trumpas turizmo sezonas vasaros metu, dėl kritulių kiekio skirtumų vandens lygis upėse nukrenta, todėl jomis labiau galima plaukti pavasarį bei vasaros pradžioje, taip pat sumažėja gyliai ties įplaukomis į mažuosius uostus, dėl lėšų trūkumo krantinių modernizavimas ir pakrančių sutvarkymas užsitęsia, dėl ko mažėja rajono patrauklumas turizmui ir rekreacijai prie vandens. |
| **2.1.** Šilutės mažųjų laivų uoste sukurta patraukli infrastruktūra vidaus vandenų keliautojams Nemuno upe į Kuršių marias, uostas tampa populiaria sustojimo ir laivų saugojimo vieta, yra mažųjų laivų remonto dirbtuvės, organizuojami sezoniniai plaukimai į Nidą. | **2.2.** Nepakankami uosto gyliai ypač ties įplauka, dėl sezoninio vandens lygio svyravimų, uostas veiklą vykdo tik turistinio sezono metu, žiemą laivyba nevyksta, tik saugomi laivai, kateriai, uosto funkcionalumas nėra pilnai panaudotas rajono gyventojų poreikiams. | **2.3.** Organizuoti tarptautinio vandens turizmo maršrutus į Rusijos Federacijos Kuršių marių pakrantes (į Zelenogradską) bei keleivinę laivybą iš Šilutės į Dreverną Minijos upe, Karaliaus Vilhelmo kanalu iki Strykio vietovės. | **2.4.** Trumpas vasaros sezonas vandens turizmo laivybos organizavimui, Kuršių nerijos (Nidos) didesnis patrauklumas atplaukiant laivais, rajono kaip vandens turizmo destinacijos įvaizdis nėra išgrynintas, daug paslaugų teikia laivų savininkai, kurie tarpusavyje konkuruoja. |
| **3.1.** Rusnės salos patrauklumas vandens turizmo veiklų organizavimui, išskirtinė sausumos kraštovaizdžio ir vandenų aplinka, stiprios vietos bendruomenės tapatybės su salos geografine aplinka, yra modernių prieplaukų, ilgametės kaimo turizmo sodybų ir vandens turizmo paslaugų organzavimo tradicijos, suformuoti dviračių ir pėsčiųjų takai. | **3.2.** Daug žvyruotos dangos kelių, kurie sausuoju metų laiku didina oro dulkėtumą, yra amortizuotų krantinių prie Atmatos upės, sala nėra veiksmingai integruota į keleivinę laivybą, konkurencija tarp mažųjų laivų savininkų, nepakankami Pakalnės ir Vorusnės upių žiočių gyliai laivybos organizavimui išplaukiant į Kuršių marias, nėra veiksmingo bendradarbiavimo tarp rajono savivaldos, Rusnės seniūnijos ir Nemuno regioninio parko direkcijos problemų sprendimui. | **3.3.** Atšaukti saugomų teritorijų statusą Pakalnės, Vorusnės, Vytinės, Šakutės upių žiotyse, kad būtų galima žiotyse pagilinti upių vagas, kurti naujus vandens turizmo maršrutus integruojant Skirvytės upę pasienio zonoje, derinant su pasienio apsaugos reikalavimais plaukiant Lietuvos pusėje Skirvytės upėje, išvalyti Vorusnės upės vagą laivybos skatinimui, vandens turizmo maršrutais Kuršių marių pakrantes integuoti su Nemuno deltos pakrantėmis. | **3.4.** Kasmetinės potvynių grėsmės, Pakalnės, Vorusnės upių vagų sedimentacija, nevykdant veiksmingo bendradarbiavimo tarp savivaldos, seniūnijos ir regioninio parko administracijų, lėtinamas vandens turizmo ir kitos rekreacinės infrastruktūros atnaujinimas prie Atmatos upės, dėl Kuršių nerijos didesnio patrauklumo, vandens turizmas Rusnės saloje plėtojamas fragmentiškai. |
| **4.1.** Rajono strateginiuose planuose suformuota vandens turizmo plėtotės vizija, kuri apima tiek infrastuktūros gerinimo, tiek naujų paslaugų kūrimo veiklas, kurios geografiškai apima pakrančių vietoves prie Minijos upės, Nemuno deltos, Kuršių marių. | **4.2.** Silpni bendradarbiavimo modeliai tarp viešojo ir privataus sektoriaus, ypač su smulkaus verslo subjektais, kurie turi ketinimų organizuoti rekreacines paslaugas prie vandens (prie Šyšos, Atmatos upių), nors rajonas išsiskiria vandens turizmo plėtotės potencialu, tačiau trūksta infrastruktūros pakrantėse (modernių krantinių, sutvarkytų maudyklų) poilsio ir turizmo organizavimui prie vandens. | **4.3.** Kurti bendradarbiavimo modelius tarp viešojo ir privataus sektoriaus palengvinant sąlygas pakrančių teritorijų, krantinių nuomai, norint teikti pramogines paslaugas prie vandens, tokiu būdu sudaromos sąlygos vandens turizmo paslaugų įvairovei kurti, rinkodaros priemonėmis stiprinti Šilutės rajono, kaip vandens turizmo destinacijos vietovės įvaizdį organizuojant keleivinius vandens maršrutus į Kuršių neriją bei Nemuno aukštupiu. | **4.4.** Trumpas vasaros sezonas vandens turizmo laivybos organizavimui, trūkstant lėšų žemsiurbės samdymui upių vagų ir laivybos kanalų išvalymui nesudaro patrauklių sąlygų įgyvendinti integruotus vandens turizmo veiklos modelius rajone, daug smulkių ir tarpusavyje konkuruojančių mažųjų laivų savininkų neformuoja patrauklaus vandens turizmo įvaizdžio stereotipų. |

**Neringos** **vandens turizmo analizė**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Stiprybės** | **Silpnybės** | **Galimybės** | **Grėsmės** |
| **1.1.** Nutolusi geografinė padėtis nuo svarbiausių ekonomikos ir transporto centrų suteikia šiai vietovei išskirtinumo lėtojo turizmo mėgėjams, unikalus gamtos kraštovaizdis, ilgametės svetingumo paslaugos suteikia Neringos kurortui patrauklumo ir ne sezono metu, kurortas žinomas kaimyninėse šalyse, patrauklus tarptautiniams turistams. | **1.2.** Nėra maitinimo ir pramoginių paslaugų įvairovės, per didelė antropogeninė apkrova sezono metu, daugiausia turistų atvyksta nuosavu transportu, dėl ko ypač Nidoje trūksta automobilių stovėjimo aikštelių, per dideli turistų ir vienadienių lankytojų srautai sezono metu, dėl įsigyjamos nuosavybės didėja deklaruotų gyventojų skaičius, kurie neturi stiprių socialinių ir kultūrinių ryšių su Neringa. | **1.3.** Didinti darnaus mobilumo paslaugų pasiūlą ir gerinti infrastruktūrą keliauti po Neringą dviračiais, atvykti į Juodkrantę ir Nidą vandens transportu, sukurti ir siūlyti nišinio turizmo maršrutus skirtingų poreikių turistams, atnaujinti rekreacinę infrastruktūrą ypač pakrantėse prie Kuršių marių, organizuoti socialinių projektų įgyvendinimą, siūlant galimybę vaikams iš nutolusių regionų nuo jūros ir marių dalyvauti jaunimo buriavimo mokyklose, skatinant sportinį buriavimą. | **1.4.** Masinės rekreacijos ir turizmo procesai menkina teritorijos patrauklumą motyvuotiems turistams ir lankytojams, vyksta poilsiautojų segregacijos procesai, kurie formuoja uždaras poilsiautojų bendruomenes, kurios savo rekreacijos poreikių nesieja su Neringos kultūros ir istorijos paveldu. |
| **2.1.** Vandens turizmo (pramoginių-pažintinių plaukiojimų) pasiūla turi ilgametes tradicijas, siūlomos paslaugos išgrynintos pagal keliautojų poreikius, populiarėja Nidos pasiekiamums Kuršių mariomis ir Nemunu, aktyviai veikia privatus sektorius vandens turizmo paslaugų organizavime. | **2.2.** Trūksta moderniai sutvarkytų krantinių ir infrastruktūros poilsiui prie Kuršių marių, nėra vandens turizmo paslaugų įvairovės, daug metų siūlomi tie patys maršrutai, silpnas bendradarbiavimas tarp viešojo ir privataus sektoriaus vandens turizmo infrastruktūros gerinimui, nėra vieningos informacinės sistemos apie vandens turizmo paslaugų organizatorius, vandens turizmo paslaugomis naudojasi tik nedidelis turistų skaičius, nėra išgryninti vandens turizmo erdvinio planavimo modeliai. | **2.3.** Gerinti vandens turizmo paslaugų infrastruktūrą (sukurti kuro, vandens, elektros paėmimo vietas), rekonstruoti krantines Nidoje, Preiloje, Pervalkoje, Juodkrantėje, plėtoti keleivinę laivybą iš Nidos į Juodkrantę, kas skatintų darnaus judumo principų įgyvendinimą, stiprinti savivaldos ir privataus sektoriaus bendradarbiavimo modelį krantinių nuomai, sukurti vandens turizmo almanachą, pristatantį Neringos vandenų paveldą turistams ir vienadieniams lankytojams. | **2.4.** Dėl vandens turizmo erdvinio planavimo trūkumo, nestiprinant bendradarbiavimo modelio tarp viešojo ir privataus sektoriaus geresnių sąlygų sudarymui vandens turizmo ir poilsio prie vandens paslaugų organizavimui, paslaugų kokybė negerės, dėl fizinio krantinių susidėvėjimo nevyks vandens turizmo pletotė Preiloje ir Pervalkoje**,** nevystant keleivinės linijinės laivybos, vandens transporto paslaugos bus tik pramoginės ir trumpalaikės, tai neskatins Neringos gyvenviečių pasiekiamumo vandens keliais ypač pavasarį ir rudenį. |
| **3.1.** Išskirtinis Nidos patrauklumas vandens turizmui dėl sėkmingai veikiančio Nidos uosto, dėl kasmet didėjančio mažųjų laivų savininkų skaičiaus ir siūlomos laivų nuomos pasiūlos pramoginiams plaukiojimams, dėl vykdomos keleivinės laivybos iš Kauno, Šilutės, Drevernos ir Klaipėdos, keliavimas vandens keliais į Neringą kasmet populiarėja. | **3.2.** Silpna infrastruktūra keleivinės laivybos plėtotei, trūksta informacijos apie laivybos paslaugas, krantinių naudojimo taisykles, mažųjų laivų savininkams trūksta įgūdžių ir patirties navigacijoje, krantinėse kyla konfliktai dėl laivų statymo vietų, Preilos ir Pervalkos krantinės nepatrauklios laivybai, Juodkrantės krantinėse trūksta infrastruktūros ir paslaugų keleivinei laivybai. | **3.3.** Savivaldos ir viešojo sektoriaus bendradarbiavimu stiprinti keleivinę laivybą, ypač tarp Juodkrantės ir Nidos, Juodkrantės prieplaukoje kurti keleivinį uostą, kaip keleivinės laivybos centrą Neringoje, atstatant istorinės laivybos maršrutus, kuriuose Juodkrantė buvo keleivinės laivybos uostu. | **3.4.** Dėl trumpo pramoginės laivybos sezono nekuriami darnios plėtros principais grįsti pramoginės ir keleivinės laivybos modeliai, teisinės-administracinės kliūtys krantinių nuomai rekreacijos paslaugų organizavimui pakrantėse, dėl ilagalaikių keleivinės ir pramoginės laivybos tradicijų trūkumo nėra maršrutų įvairovės, dėl to vandens turizmo ir keleivinės laivybos plėtotė tampa fragmentiška. |
| **4.1.** Lėtojo gamtos, kultūros ir pažintinio turizmo skatinimas yra Neringos savivaldos prioritetas. | **4.2.** Nėra vandens turizmo skatinimo modelio, trūksta savivaldos veiksmų vandens turizmo infrastruktūros stiprinimui pakrantėse, daug turistų, vienadienių lankytojų sezono metu, kuriems vandens turizmas nėra prioritetas, nepatraukli kaip rekreacijos paslauga prie Kuršių marių/mariose, nes trūksta informacijos, įvairovės. | **4.3.** Vandens turizmo plėtotės modelius sieti su keliavimu dviračiais, skatinant lėtąjį turizmą darnios plėtros principais, populiarinti keliavimą vandeniu, kaip alternatyvą kelių transportui, siekiant mažinti transporto srautus Neringoje. | **4.4.** Dėl vandens turizmo ir vandens laivybos sezoniškumo, vandens turizmo infrastruktūros plėtotė bus taškinė, orientuota į sezoninių paslaugų poreikius, nebus sukurta integruota vandens turizmo sistema, mažės šių paslaugų patrauklumas, bus vykdomi atskiri sprendimai, kurie nesukurs vandens turizmo sistemos nacionaliniams ir užsienio turistams. |

**Kuršių marių regiono** **vandens turizmo analizė**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Stiprybės** | **Silpnybės** | **Galimybės** | **Grėsmės** |
| **1.1.** Regionas populiarus ir patrauklus turizmui vasaros sezono metu, gerai išplėtota kelių infrastrukūra, įvairi svetingumo paslaugų pasiūla, kuriami nauji turizmo produktai ir maršrutai, alternatyvos turizmo išteklių pritaikymui turistų ir vienadienių lankytojų poreikiams, stiprėja nišinio turizmo procesai, plėtojamas turizmo klasteris. | **1.2.** Didelė sezoniškumo bei meteorologinių sąlygų įtaka turizmo srautams, nevienodas turistų ir vienadienių lankytojų pasiskirstymas daug nacionalinių turistų atvyksta dėl motyvacijos pabūti prie jūros, paveldo objektai tampa mažiau svarbūs rekreacijai, nėra vieningos turizmo sistemos planavimo, turizmo rinkodaros, nėra vieningo Kuršių marių regiono turizmo įvaizdžio ir jį formuojančių stereotipų. | **1.3.** Kurti integruotus gamtos, kultūros paveldo pažinimo maršrutus skirtingoms turistų socialinėms grupėms (jaunimui, šeimoms su vaikais, senjorams, motyvuotų turistų grupėms) pristatant Kuršių marių regioną kaip įvairių poreikių turizmo destinaciją, per kultūros renginius stiprinti Kuršių marių regiono tapatybes ir jų žinomumą, kurti tarptautiniam turizmui palankią aplinką, įdiegti kriterijus ir standartus svetingumo industrijose didinant regiono patrauklumą užsienio turistams. | **1.4.** Dėl regiono turizmo plėtros koncepcijos nebuvimo turizmo procesai tampa fragmentiški, turizmo procesų sąlygota sąveika tarp savivaldybių tampa labiau konkurencine nei skatinanti tarpusavio bendradarbiavimą, didėja turizmo paslaugų kokybės skirtumai, mažiau patrauklios teritorijos turizmui dėl infrastruktūros skirtumų nėra integruojamos į turizmo sistemos plėtotę, dėl to formuojasi turizmo periferijos ir teritorijos perkrautos turistų. |
| **2.1.** Regiono vandens telkinių (jūros, marių, upių) geografija patraukli poilsiui prie vandens organizuoti ir turi neišnaudotą potencialą vadens turizmo plėtotei, ypač laivybos skatinimu tarp abiejų marių krantų, pakrančių rekreacijai organizuoti. | **2.2.** Dėl konkurencijos tarp regiono savivaldybių nevyksta sisteminė vandens turizmo infrastruktūros plėtotė, nėra sukurto vandens turizmo paslaugų ir infrastruktūros erdvinio planavino, vandens turizmo paslaugos plėtojamos fragmentiškai, aštri konkurencija tarp vandens turizmo paslaugų organizatorių. | **2.3.** Kurti regiono vandens turizmo plėtros erdvinio planavimo koncepciją ir joje numatyti sisteminius erdvinio planavimo sprendinius pakrančių infrastruktūros sutvarkymui darnios plėtros principais, sudaryti sąlygas kurti keleivinės linijinės laivybos modelius, siekiant integruoti į vieningą vandens turizmo sistemą Neringos ir žemyninės dalies pakrantes. | **2.4.** Dėl sezoniškumo įtakos, privataus ir viešojo sektoriaus bendradarbiavimo silpno modelio, skirtingų požiūrių į vandens turizmo plėtotės galimybes ir įvairiai suprantamą pridėtinės vertės naudą, vandens turizmo verslo modeliai tampa uždari, privataus sektoriaus subjektai tarpusavyje nebendradarbiauja, nekuriama regiono vizija vandens turizmo skatinimui. |
| **3.1.** Pamario turizmo klasteris apjungia privataus sektoriaus subjektus ir didina Klaipėdos, Šilutės rajonų konkurencinguną turizmo rinkoje, skatina kurtis unikalioms turizmo paslaugoms (produktams), kurie stiprina regiono turizmo tapatybes. | **3.2.** Dėl didėjančios konkurencijos turizmo rinkoje ne visi privataus sektoriaus subjektai nori jungtis į pamario klasterį, per didelis nario mokestis ir abejotina narystės nauda nemotyvuoja smulkiųjų turizmo verslininkų jungtis į pamario klasterio grupes. | **3.3.** Regionui reikalinga turizmo paslaugų organizatorius vienijanti struktūra, kuri stiprintų regiono turizmo tapatybes ir vietos tradicijas, kurių vertė formuoja ir stiprina vieningą turizmo įvaizdį, kurio neatsiejama dalis yra kuriamos integruotos vandens turizmo sistemos. | **3.4.** Tarpusavio konkurencija dėl turizmo rinkos didina siūlomų turizmo paslaugų įvairovę, dėl smulkiųjų turizmo verslo subjektų tarpusavio bendradarbiavimo trūkumo nekuriami nauji papildomumo principais grįsti turizmo, svetingumo industrijų modeliai, todėl privataus sektoriaus įmonės nenoriai įsileidžia siūlomas inovacijas turizmui ir vandens turizmo verslo modelių kūrimui. |

**Laivybos kliūčių šalinimo SSGG analizė Kuršių marių regionui**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Stiprybės** | **Silpnybės** | **Galimybės** | **Grėsmės** |
| **1.1.** Kuršių marios – natūralus, platus vandens telkinys, tinkamas rekreacinei, pramoginei laivybai, vandens keliui E41 suteiktas tarptautinio vidaus vandenų kelio statusas. | **1.2.** Laivybą riboja sezoniškumas ir trumpas navigacinis laikotarpis gegužės-lapkričio mėnesiais, nuo gruodžio iki balandžio meteorologinės sąlygos laivybai nėra palankios. | **1.3.** Skatinti ir propaguoti laivybą Kuršių mariose sezono metu, ypač įtraukiant pamario bendruomenes, esama infrastruktūra laivybai yra įmanoma, o pagerinus infrastruktūrą (patobulinus uostus, prieplaukas, krantines) atsirastų daugiau galimybių laivybos plėtotei. | **1.4.** Nerekonstruojant ir nerenovuojant Kuršių marių uostų, prieplaukų, krantinių, laivybos situacija stagnuos, liks dabartiniame lygyje arba blogės,  intensyvės laivybos infrastruktūros amortizacija, mažųjų laivų savininkai laivus parduos, ieškos kitų pajamų šaltinių. |
| **2.1.** Regionas itin tinkamas vandens turizmui organizuoti, išsiskiria savitu pamario gamtos ir kultūros paveldu bei kraštovaizdžiu. | **2.2.** Ne visose Kuršių marių gyvenvietėse įrengti šių laikų laivybos poreikius atitinkantys uostai, prieplaukos, krantinės, dalis jų technologiškai pasenusios, apleistos, nepatrauklios laivybai. | **2.3.** Renovavus ir rekonstravus egzistuojančius Kuršių marių uostus ir prieplaukas, krantines, išplėtus juose teikiamų paslaugų pasirinkimą, pagerėtų laivybos infrastruktūra, pavyktų pritraukti daugiau mažųjų ir pramoginių laivų naudotojų, tai skatintų smulkųjį verslą ir regiono ekonomiką. | **2.4.** Upių žiočių ir įplaukų sedimentacijos procesai dėl dažnai vyraujančio Vakarų krypties vėjo; Kuršių mariose įplaukos ties prieplaukomis ir mažaisias uostas užnešamos; upių žiočių, vagų ir įplaukų nevalymas žemsiurbėmis riboja pramoginės laivybos plėtotę ypač Nemuno deltos upyne ir rytinėje marių priekrantėje. |
| **3.1.** Aplink Kuršių marias išsidėstęs istoriškai susiformavęs gyvenviečių, mažųjų uostų ir prieplaukų tinklas, pamario bendruomenės turi reikiamus įgūdžius laivybai, laivuoja mažuosius laivus. | **3.2.** Kuršių marios yra seklus vandens telkinys, todėl dėl ribotų gylių ne visur galima praplaukti net laivams su sąlyginai nedidele – iki 2 m grimzle, kai kuriose centrinėse Kuršių marių vietose gyliai tesiekia apie 0,5 m, laivybos keliai nebuvo valyti nuo Lietuvos Nepriklausomybės atkūrimo, nėra aktualios naujausios informacijos apie saugią laivybą, nėra sukurtos interaktyvios platformos navigacijos informacijos viešinimui ir tinkamam naudojimui. | **3.3.** Pragilinus ir sužymėjus farvaterius tarp pamario gyvenviečių, laivyba taptų aktyvesnė; palaikant tinkamo gylio laivybos kelius, būtų sudarytos patrauklios sąlygos naujų pramoginės laivybos modelių organizavimui. | **3.4.** Technologiškai apleistos prieplaukos atgraso ne tik vietinius, bet ir užsienio laivų savininkus jomis naudotis, dėl to ne visos pakrančių gyvenvietės patrauklios laivybai, dėl navigacijos informacijos trūkumo anglų kalba, plaukimas Kuršių mariomis užsieniečiams savo laivais yra rizikingas. |
| **4.1.** Kuršių marių regiono gyvenvietėse yra įrengta ne mažiau kaip 37 uostų ir prieplaukų, kuriuose galima apsistoti vandens kelionių metu, švartuoti laivus, sukurta dalinė infrastruktūra, ES paramos lėšomis modernizuoti Uostadvario ir Šilutės uostai, Drevernos, Pakalnės, Minijos, Kintųprieplaukos. | **4.2.** Kai kuriuose uostuose ir prieplaukose yra talpumo problemos – per mažai vietų laivų švartavimui, ypač laivybos sezono metu, juridiškai neįregistruotuose uostuose ir prieplaukose negalima vykdyti keleivinės laivybos ir negali būti švartuojami laivai. | **4.3.** Vietų talpumą laivų švartavimui galima padidinti rekonstruojant krantines, atnaujinant jų techninius parametrus, pagilinus įplaukų gylius, įskaitant ir privačių apleistų krantinių rekonstrukcijas. | **4.4.** Ilgai trunkantis krantinių rekonstrukcijos techninės dokumentacijos ruošimas, nuožmi konkurencija investicinių projektų finansavimui, privačių krantinių,prieplaukų savininkai nepajėgūs savo lėšomis atlikti rekonstrukcijos darbus, trūksta gebėjimų dirbti su fondais finansavimui gauti. |
| **5.1**. Regione yra pakankamai tankus uostų ir prieplaukų tinklas, kuris naudojamas laivybai ypač sezono metu, sukurti keletas sėkmingai veikiančių veiklos modelių valstybiniuose ir privačiuose mažuosiuose uostuose, prieplaukose, veikia viešojo ir privataus sektoriaus koncesijos modelis Drevernos prieplaukoje. | **5.2.** Dalis įrengtų prieplaukų yra fiziškai ir morališkai susidėvėjusios, apleistos ir nenaudojamos arba naudojamos minimaliai, dalyje prieplaukų paslaugos apsiriboja tik esančiomis krantinėmis. | **5.3.** Vieno internetinio tinklapio apie laivybos fizines ir technines sąlygas Kuršių mariose ir nuolatinis informacijos atnaujinimas būtų naudingas integruotos informacijos šaltinis, užsiimantiems laivyba ir vandens turizmu švartuojant laivus bei ieškant tokios paslaugos regiono uostuose, prieplaukose, krantinėse. | **5.4.** Aštrėjanti konkurencija tarp mažųjų laivų savininkų sukurs uždaras laivybos sistemas, kurios nebus linkusios dalintis informacija apie kliūtis laivybos organizavimui, dėl to bus sudėtinga nuolatos rinkti, kaupti ir sisteminti aktualią informaciją apie esamas laivybos kliūtis ir teikti rekomendacijas laivybos organizavimui. |
| **6.1**. Kuršių mariose sužymėti pagrindiniai farvateriai (Klaipėda–Nida, Juodkrantė–Dreverna, Nida–Rusnė), svarbesnės navigacinės kliūtys. | **6.2.** Didelė silpnybė – įplaukų į uostus ir prieplaukas ir pačių upių-marių intakų vagų užnešimas nešmenimis, vyksta seklėjimo procesai, dėl to vietomis ribojama laivyba. | **6.3.** Aplinkosaugos teisinė bazė turėtų būti peržiūrėta ir lanksčiau taikoma atsižvelgiant į Kuršių marių laivybos ir vandens turizmo organizavimo specifikas, sudarant sąlygas pamario bendruomenėms kurti laivybos organizavimo modelius, išlaikyti laivybos tradicijas. | **6.4.** Nepalankūs aplinkosaugos įstatymai ir teisės aktai laivybos organizavimui, teisinės aplinkosaugos nuostatos neskatins laivybos organizavimo ypač Nemuno deltos upyne upių žiočių gilinimui įplaukimui į Kuršių marias. |
| **7.1.** Nuolatos didėja mažųjų ir pramoginių laivų, laivavedžių skaičius, didėja poreikis pramoginio vandens turizmo organizavimui, didėja poreikis kokybiškai laivybos infrastruktūrai. | **7.2.** Ne visur sužymėti farvateriai, nėra farvaterinių jungčių tarp rytinio ir vakarinio marių kranto, trūksta informacijos navigacijai. | **7.3.** Paruošti ir prieš kiekvieną laivybos sezoną publikuoti VVKD puslapyje informaciją apie vandens kelių būklę,  prisijungti prie RIS (angl. *River Information Service*) sistemos. | **7.4.** Laivybai būdingas sezoniškumas, dėl to nauji laivavedžiai negali gerai ištobulinti navigacijos įgūdžių, per trumpą laivybos sezoną neįgis reikiamų kompetencijų saugiai navigacijai, ypač mariose. |
| **8.1.** Kuršių mariose įkurtas Klaipėdos jūrų uostas, galima plėtoti Klaipėdos jūrų uosto pietinės dalies sąsają su laivybos keliu Nemuno upe ir į Rusijos Kuršių marių akvatoriją, siekiant atgaivinti buvusią tradicinę keleivinę laivybą iš Kuršių marių pietinės dalies į šiaurinę. | **8.2.** Nėra publikuojami marlapiai (paskutinis – 2017 m. laidos ir viešai elektroniniu būdu neprieinamas), nėra (išskyrus Nemuną) upių žymėjimo schemų, Rusijos Kuršių marių pusėje trūksta nužymėtų farvaterių po pietines marių akvatorijas. | **8.3.** Dalyvauti „NAIADES II veiksmų programoje“, skirtoje vidaus vandenų kelių transportui remti, supaprastinti vandens sienos tarp Lietuvos ir Rusijos Federacijos kirtimo tvarką, tai atvertų dar platesnes galimybes laivybai po visą Kuršių marių akvatoriją. | **8.4.** Tarptautinės laivybos plėtotę Kuršių mariose ribos sudėtingi ir ilgai trunkantys pasiruošimo formalumai vandens sienos kirtimui bei aštrėjanti geopolitinė situacija. |
| **9.1.** Regioniniame ir nacionaliniame lygiuose veikia institucijos, organizacijos, kurios atsakingos už laivybos priežiūrą Kuršių marių baseine, yra ilgametė patirtis laivybos procesų administravime. | **9.2.** Neaiškus funkcijų ir prievolių pasiskirstymas tarp VĮ „Vidaus vandenų kelių direkcija“ ir Kuršių marių savivaldybių vykdant laivybos kelių, pakrančių ir priekrančių infrastruktūros priežiūrą;  nėra vandens kelių Kuršių mariose ir infrastruktūros plėtros ilgalaikės strategijos. | **9.3.** Turint patvirtintą ilgalaikę strategiją atsiranda galimybė pritraukti privačius investuotojus koncesijos sąlygomis nuomoti infrastruktūrą prie sutvarkytų vandens kelių, pakrantėse. | **9.4.** Atsakingoms institucijoms vykdant tik fragmentiškus, t. y. kritinės situacijos šalinimo veiksmus, o ne sisteminius veiksmus laivybos kliūčių šalinimui, nebus gerinamos sąlygos laivybos plėtotei ir jos intensyvinimui regione. |
| **10.1.** Pietų Baltijos, Lietuvos-Rusijos Interreg krypties programos finansuoja projektus navigacijos tematika palankios Europos Komisijos politinės nuostatos laivybos stiprinimui vidaus vandens keliais, ypač išoriniuose ES pasienio regionuose. | **10.2.** Regione trūksta įgyvendinamų infrastruktūros investicinių projektų laivybos kliūčių mažinimui, Kuršių marių baseiną vandens keliais integruojant su kaimyninių šalių vidaus vandens keliais, trūksta kompetentingų laivybos kliūčių specialistų – praktikų. | **10.3.** Įtraukti vidaus vandenų kelius į integruotas teritorinio investavimo strategijas ir projektus, ruošti laivybos skatinimo ir infrastruktūros atnaujinimo investicinius projektus Europos regioninio plėtros fondo, Sanglaudos fondų paramai gauti. | **10.4.** Trūkstant sisteminio požiūrio laivybos kliūčių šalinimui ir navigacijos plėtotei, nesant bendradarbiavimo modelių tarp savivaldybių ir kitų atsakingų nacionalinės reikšmės tarnybų, nebus kuriami tiksliniai projektai laivybos kliūčių šalinimui, nebus sukurtos laivybos vidaus keliais erdvinio planavimo schemos. |

**Pasiūlymų veiksmų planas**

**Veiksmų planas laivybos kliūčių šalinimui (2021–2027 m.)**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Eil.Nr.** | **Kliūties**  **tipas** | **Pasiūlymo aprašas** | **Atsakingi** |
| 1. | Gamtinės-meteorolo-ginės kliūtys | 1.1. Atsižvelgiant į Kuršių marių regiono meteorologines sąlygas, organizuoti laivybą navigaciniu (šiltuoju) sezonu – gegužės–rugsėjo mėnesiais. Esant neįprastai palankioms orų sąlygoms – balandžio–spalio mėnesiais.  1.2. Prieš išplaukiant į Kuršių marias kiekvieną kartą sekti orų prognozę (rekomenduotina naudotis bent trimis skirtingais šaltiniais), taip pat atsižvelgti į vandens transporto priemonės technines charakteristikas.  1.3. Plaukimo metu turėti asmenines apsaugos nuo nepalankių orų sąlygų priemones (tentus, kremus, geriamojo vandens, pirmosios medicininės pagalbos rinkinį ir pan.). | Laivų savininkai ir įgulų nariai, keleiviai. |
| 2. | Gamtinės fizinės kliūtys | 2.1. Kuršių marių seklumų galima išvengti nužymint naujus farvaterius (Pervalka–Kintai, Pervalka–Šturmai/Ventė, Vingio kopa–Kintai, Preila–Šturmai/Ventė, Naglių ragas–Dreverna/Svencelė, farvateris Nida/Rusnė–Ventė), taip sukuriant naujus maršrutus tarp vakarinio ir rytinio marių krantų.  2.2. Laivams maža grimzle priplaukti ir keleiviams išsilaipinti tose marių pakrantėse, kuriose neauga nendrynai ar kita vandens/pakrančių augmenija (jei tai leidžiama atitinkamais teisės aktais ar taisyklėmis). Nuvirtusių medžių atveju būtina vadovautis teisės aktais ir pagrįstais kriterijais. | Vidaus vandens kelių direkcija  Laivų savininkai ir įgulų nariai, keleiviai; konkrečios vietovės savivaldybė, saugomų teritorijų administracijos. |
| 3. | Informaci-nės kliūtys | 3.1. Turėtų būti sukurtas nuolat veikiantis ir atnaujinamas tinklapis, kuriame būtų pateikta visa aktuali informacija apie laivybos sąlygas Kuršių mariose. Tinklapyje turi būti pateikti trys pagrindiniai informacijos blokai: I. Interaktyvus žemėlapis (marlapis) su jame nurodytomis navigacinėmis sąlygomis (gyliai, farvateriai, uostai/prieplaukos ir jų paslaugos, kliūtys ir t. t.); II. Maitinimosi ir apgyvendinimo infrastruktūra su kontaktais; III. Turizmo infrastruktūra (lankytini objektai, keliai ir maršrutai, paslaugos). Tinklapyje turi būti matoma meteorologinė informacija, taip pat turi būti prieinama informacija apie mėgėjiškos žvejybos tvarką (nuoroda į Aplinkosaugos leidimų informacinę sistemą ALIS (<https://alis.am.lt>).  3.2. Vidaus vandens kelių direkcija turi tobulinti savo tinklapyje pateikiamą žemėlapį. Nesant tobulinimo galimybei, vietoj esamo žemėlapio pateikti nuorodą į kitą kokybišką tinklapį, kuriame pateikiama išsami ir detali navigacinė informacija.  3.3. Visose Kuršių marių regiono gyvenvietėse, kuriose veikia uostai ar prieplaukos turi būti prieinami aktualūs ir detalūs Kuršių marių jūrlapiai (marlapiai) su esmine informacija apie navigacijos sąlygas (gylius, farvaterius, uostus/prieplaukas ir jų paslaugas, kliūtis ir t. t.). Jie turėtų būti prieinami turizmo informacijos centruose, kitose panašaus pobūdžio įstaigose, regiono muziejuose, apgyvendinimo paslaugas teikiančiose įstaigose, knygynuose.  3.4. Skirtingose duomenų bazėse ar informacijos šaltiniuose turi būti suvienodinti objektų (uostų, prieplaukų, vietovardžių ir kt.) pavadinimai, adresai ir kita aktuali informacija.  3.5. Visuose tinkamuose naudoti uostuose ir prieplaukose įrengti informacinius stendus su būtiniausiais duomenimis apie infrastruktūrą, taip pat – atsakingų asmenų, operatorių kontaktais.  3.6. Suvienodinti prieplaukų ir uostų pavadinimus, pateikiamus viešojoje erdvėje pagal jų oficialius pavadinimus, vartojamus Lietuvos transporto saugos administracijos tinklapyje. | Kuršių marių region savivaldybės (turizmo informacijos centrai), uostų ir prieplaukų valdytojai, saugomų teritorijų direkcijos.  Vidaus vandens kelių direkcija. Vidaus vandens kelių direkcija;  Kuršių marių regiono savivaldybės (turizmo informacijos centrai), uostų ir prieplaukų valdytojai, saugomų teritorijų direkcijos.  Duomenų bazių administratoriai.  Uostų ir prieplaukų valdytojai.  Uostų ir prieplaukų valdytojai. |
| 4. | Infrastruk-tūrinės ir techninės kliūtys | 4.1. Tobulinti farvaterių žymėjimą naudojant stambesnes bojas, jas nuolat valyti, padidinti jų skaičių.  4.2. Numatyti technines perspektyvas Klaipėdos, Šilutės ir Nidos prieplaukų plėtrai. Renovuojant ar modernizuojant Kuršių marių regiono uostus ir prieplaukas įrengti kuro kolonėles.  4.3. Sužymėti farvaterius tarp seklumų, tokiu būdu suformuojant daugiau vandens kelių.  4.4. Nuolat valyti laivybai tinkamų upių žiotis ir vagas, užtikrinti pilną šliuzų vartų atidarymą.  4.5. Prie laivybai tinkančių upių tiltų ir laidų įrengti ribojamuosius signalinius ženklus.  4.6. Kontroliuoti ir stebėti ar farvateriuose nestatomi žvejų tinklai.  4.7. Renovuoti ir nuolat prižiūrėti esančias prieplaukas. | Vidaus vandens kelių direkcija.  Klapėdos miesto savivaldybė, Neringos savivaldybė, Šilutės rajono savivaldybė, uostų ir prieplaukų valdytojai.  Vidaus vandens kelių direkcija.  Vidaus vandens kelių direkcija.  Vidaus vandens kelių direkcija.  Valstybinė vidaus vandenų laivybos inspekcija.  Prieplaukų valdytojai |
| 5. | Aplinkosau-gos ir teisinės kliūtys | 5.1. Esant galimybei laivų savininkų dokumentų patikrinimą, inspektavimą vykdyti krante – nurodytame punkte ir suderintu laiku.  5.2. Inicijuoti teisės aktų korekcijas, darant plaukimą pasienio ruožo vidaus vandenimis lankstesniu. | Valstybinė vidaus vandenų laivybos inspekcija.  LR Vidaus reikalų ministerija; Neringos savivaldybė, Šilutės rajono savivaldybė. |

**Veiksmų planas vandens turizmo plėtotei (2021–2027 m.)**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Eil.Nr.** | **Pasiūlymo veiksmas** | **Pasiūlymo aprašas** | **Atsakingi** |
| 1. | Įgyvendinti tarptauti-nės keleivinės laivybos maršrutą Klaipėda – Gdanskas | 1991–1993 m. vyko keleivinė laivyba iš Klaipėdos į Gdynę (Gdansko-Sopoto-Gdynės trimiestį) vasaros sezono metu. Kuršių marių regiono pakrantėms trūksta erdvinės integracijos su Lenkijos Gdansko įlanka (Heliu, Sopotu, Gdansku, Gdynia, Kašubijos etnografiniu regionu, Malborku) ir Lietuvoje su Kuršių marių regionu, Palanga, Šventaja ir tolesniu Žemaitijos nacionaliniu parku, o taip pat su Liepoja ir tolesne Kuldyga Latvijoje. Tarptautinės keleivinės laivybos maršrutas sustiprintų ekonominę ir kultūrinę sąveiką tarp abiejų regionų, didintų tarptautinių turistų srautus, kurtų bendrą suprastruktūrą pietryčių Baltijos pakrančių regionuose, formuotų keleivinio transporto koridorių nuo Gdansko iki Rygos (per Klaipėdos regioną). | LR Susisiekimo ministerija, Lenkijos Respublikos Susisiekimo ministerija, LR Užsienio reikalų ministerija, Lenkijos Respublikos Užsienio reikalų ministerija, VĮ Klaipėdos uosto administracija, Gdansko uosto administracija. |
| 2. | Įgyvendinti tarptauti-nės keleivinės laivybos maršrutą Šilutė – Nida – Rybačij – Zeleno-gradsk | Siūloma atstatyti istorinio garlaivio maršrutą, kuris XX a. pradžioje kasdien kursuodavo nuo buv. *Cranzbeek* (dab. *Zelenogradsko priemiestis*) iki buv. Mėmelio (Klaipėda). Tarptautinis keleivinės laivybos maršrutas integruotų Lietuvos ir Rusijos Kuršių marių akvatorijas ir būtų kaip keliavimo alternatyva aplankant federacinio statuso Zelenogradsko (liet. *Kranto*) ir Svetlogorsko (liet. *Raušių*) kurortus Sambijos pusiasalyje Kaliningrado srityje prie Baltijos jūros. Tokia keleivinė laivyba siūloma vasaros sezono metu, didesnis populiarumas keliavimui iš Zelenogradsko į Nidą ir iki Šilutės integruojant rytinį marių krantą į tarptautinio vandens turizmo veiklos modelius. | LR Užsienio reikalų ministerija, Rusijos Federacijos užsienio reikalų ministerija, Kaliningrado srities vyriausybė, Kuršių marių regiono savivaldybių administracijos, Zelenogradsko rajono administracija, LR Valstybinės sienos apsaugos tarnyba, Rusijos Federacijos valstybinės sienos apsaugos tarnyba. |
| 3. | Įkurti Juodkran-tėje vandens keleivių uostą | Siūloma atstatyti istorinį ir stiprinti dabarties Juodkrantės vaidmenį keleivinės laivybos sistemoje. Juodkrantėje atkurti istorinį vandens keleivių uostą. Juodkrantę pozicionuoti kaip keleivinės laivybos mazgą Kuršių marių regione. | Neringos savivaldybė, KNNP administracija, LR VĮ Vidaus vandens kelių direkcija, LR Susisiekimo ministerija, Klaipėdos ir Šilutės rajonų savivaldybės, Klaipėdos miesto savivaldybė. |
| 4. | Įgyvendinti keleivinės linijinės laivybos maršrutus | Siūloma vykdyti keleivinės laivybos maršrutus:   * Dreverna–Juodkrantė; * Juodkrantė–Klaipėda; * Juodkrantė–Nida; * Juodkrantė–Kintai.   Šie keleivinės laivybos maršrutai aktyvintų laivybą mariose ir labiau integruotų rytinį marių krantą. Siūloma ilginti keleivinės laivybos sezoną nuo gegužės vidurio iki rugsėjo pabaigos. | KNNP administracija, LR VĮ Vidaus vandens kelių direkcija, LR Susisiekimo ministerija, VĮ Klaipėdos uosto administracija, Kuršių marių regiono savivaldybės. |
| 5. | Įgyvendinti keleivinės laivybos maršrutą nuo Strykio iki Šilutės arba nuo Rusnės iki Panemunės/ Sovetsko | Siūloma skatinti laivybą Karaliaus Vilhelmo kanalu ir Minijos upės žemupiu, nuo Strykio vietovės iki Minijos kaimo, toliau iki Šilutės ir Rusnės.  Šis maršrutas gali būti siejamas su istorinio keleivinės laivybos maršruto atstatymu iki Sovetsko (buv. Tilžė), keliaujant nuo Šilutės aukštyn Nemunu.  Galima kurti kombinuotą maršrutą keliaujant geležinkeliais: Klaipėda–Šilutė (traukiniu), ir Šilutė–Rusnė–Panemunė/Sovetskas (laivu). | Klaipėdos ir Šilutės rajonų savivaldybės, LR VĮ Vidaus vandens kelių direkcija, Nacionalinė žemės tarnyba prie LR Žemės ūkio ministerijos, Pamario turizmo klasteris, LR pasienio apsaugos tarnyba, RF Pasienio apsaugos tarnyba, Kaliningrado srities vyriausybė. |
| 6. | Intensyvinti pramoginę laivybą Nemuno deltos upyne | Siūloma atverti Lietuvos–Rusijos pasienio Skirvytės upę pramoginei ir pažintintinei laivybai, tai suteiks didesnio patrauklumo laivybai dėl vandens turizmo maršrutų įvairovės, nes keliavimas po pasienio teritorijas visada domina potencialius turistus, tai būtų originalus vandens turizmo limologijos modelis Nemuno deltos pažinimui. Keliavimas pasienio Skirvytės upe bus patrauklus tiek nacionaliniams, tiek tarptautiniams turistams. | Šilutės rajono savivaldybė, Šilutės rajono turizmo taryba, NDRP administracija, VĮ Vidaus vandens kelių direkcija, LR Valstybinės sienos apsaugos tarnyba, RF Kaliningrado srities vyriausybė, RF Pasienio apsaugos tarnyba. |
| 7. | Įveiklinti Dangės upę laivybai keleivių vežimams ir turizmo tikslams | Dangės upės potencialas laivybai beveik nenaudojamas. Laivyba nuo upės žiočių vyksta iki Jono kalnelio. Siūloma įgyvendinti keleivinės-pramoginės laivybos maršrutą iki Tauralaukio ir KU botanikos sodo. Galimas kombinuotas keliavimas – atvykimas į botanikos sodo teritoriją kelių transportu ir plaukimas Dangės upe iki Pilies uosto arba kitų krantinių. Siekiant darnaus judumo principų įgyvendinimo, siūloma sukurti viešojo transporto keleivinį maršrutą nuo Tauralaukio iki Senamiesčio Dangės upe, naudojant vandens autobusus, tai taptų keleivinės ir pramoginės laivybos modeliu, integruotu į miesto viešojo transporto sistemą, naudojant elektroninį keleivio bilietą. | Klaipėdos miesto savivaldybė, VšĮ Klaipėdos keleivinis transportas, Nacionalinė žemės tarnyba prie LR Žemės ūkio ministerijos, KU. |
| 8. | Įveiklinti Minijos upę ir Karaliaus Vilhelmo kanalą plaukimams baidarėmis ir plaustais | Siūloma Minijos upės pakrantėse sukurti baidarių ir plaustų įleidimui/iškėlimui pritaikytų vietų tinklą nuo Minijos upės vidurupio iki žemupio:   * Gerduvėnuose; * Prie tilto per Miniją (prie Šernų g. ir K. Baltzerio g.); * Priekulėje (prie Žalgirio g.); * Lankupiuose (prie Lankupių g.);   (Klaipėdos rajono teritorijoje).  Siūloma sutvarkyti prieigas prie upės krantų (praretinti karklynus ir suformuoti takus, pastatyti stendus su informacija apie keliavimo vandeniu taisykles). | Klaipėdos rajono savivaldybė, Nacionalinė žemės tarnyba prie LR Žemės ūkio ministerijos, baidarių nuomos verslo atstovai, Pamario turizmo klasteris. |
| 9. | Sukurti vieningą vandens turizmo informaci-jos sistemą | Siūloma sukurti vandens turizmo skaitmeninį almanachą, kuriame išdėstyta informacija apie vandens turizmo organizavimo galimybes, sąlygas, pateikti siūlomų vandens turizmo maršrutų vizualizaciją, svarbiausių turizmo objektų lokacijas ir jų aprašus, pateikti navigacijos informaciją apie vandens kelių gylius, farvaterius (mariose ir upėse), slipus, kranus, švartavimosi galimybes mažuosiuose uostuose, prieplaukose, krantinėse, kontaktinę informaciją apie privačių krantinių, prieplaukų savininkus, svarbias nuorodas navigacijai, informaciją apie mažuosius laivus ir jų savininkus, vandens turizmo maršrutų susiejamumą su dviračių, gamtos, kultūros, istorinės atminties turizmo maršrutais, informaciją apie svetingumo paslaugas, kurios labiausiai pristato regiono paveldo vertybes. | KU, Kuršių marių regiono turizmo informacijos centrai. |
| 10. | Įkurti Drevernoje mažųjų laivų, senųjų valčių muziejinę ekspoziciją | Kuršių marių regiono pakrantėse yra daug senųjų valčių, kurios laivybai nenaudojamos, paguldytos pakrantėse sunykimui. Siūloma jas surinkti (suderinus su jų savininkais) ir įkurti muziejinę ekspoziciją. Analogiškos ekspozicijos Lietuvoje nėra. Muziejinė ekspozicija sustiprintų regiono vandens paveldo tapatybes, ekspoziciją siūloma integruoti į vandens, kultūros, istorinės atminties, gamtos paveldo pažintinius maršrutus, ekspozicija atliktų svarbų edukacinį vaidmenį vandens paveldo vertybių saugojimui ir keliavimo vandeniu sąmoningumo stiprinimui. Senųjų valčių ekspozija ir jų restauravimo dirbtuvės papildytų J. Gižo etnografinės sodybos funkciją vandens paveldo saugojimui. | Klaipėdos rajono savivaldybė, Kultūros ministerija, Lietuvos kultūros taryba. |
| 11. | Sukurti regione vandens turizmo modelį integruotą su gamtos, istorijos ir kultūros paveldo pažinimu | Vandens turizmo veiklų įgyvendinimas (maršrutų sukūrimas su garantiniais gyliais, pakrančių rekreacijos infrastruktūros kūrimas) reikalauja sisteminės erdvinio planavimo koncepcijos sukūrimo, kurios pagrindinė dedamoji būtų vandens turizmo sistemos integracija su kitomis turizmo rūšimis. Siekiant apjungi pakrantes ir priekrantes, skirtingų turizmo rūšių apjungimas mažina plėtotės priklausomybę tik nuo vandens turizmo procesų, tačiau didina turizmo paslaugų pasiūlos įvairovę skirtingoms lankytojų ir turistų socialinėms grupėms. | Kuršių marių regiono savivaldybės ir turizmo informacijos centrai, KU, Pamario turizmo klasteris. |
| 12. | Pakrančių nuoma | Siūloma supaprastinti teisines ir administracines sąlygas pakrančių juostos nuomai vandens rekreacijos ir vandens turizmo paslaugų organizavimui ir laikinosios infrastruktūros objektų pastatymui (laikinoms pontoninėms prieplaukoms, laikiniems rekreaciniams statiniams valstybinėje žemėje). Privataus verslo iniciatyvai vandens rekreacijos ir turizmo, maitinimo, kitų pramoginių paslaugų organizavimui pakrančių juostose turi būti teikiamas prioritetas. | Kuršių marių regiono savivaldybės, Pamario turizmo klasteris, Nacionalinė Žemės tarnyba prie Žemės ūkio ministerijos. |

Dėl karaliaus Vilhelmo kanalo įgalinimo vandens turizmui bei galimybės suformuoti papildomą kanalą į Kuršių marias Klaipėdos miesto ir/arba Klaipėdos rajono teritorijoje, turi būti organizuojama vieša diskusija tarp savivaldos, verslo, aplinkosaugininkų, paveldosaugininkų, mažųjų laivų savininkų, vandens turizmo paslaugų ūkio subjektų, mokslininkų, VĮ Vidaus vandens kelių direkcijos (šios tematikos diskusija paskutinį kartą vyko 2008 metais). Klaipėdos miesto, Klaipėdos rajono ir Šilutės rajono savivaldybių administracijos turi formuoti vieningą strateginę nuostatą karaliaus Vilhelmo kanalo pritaikymo galimybėms laivybai, atsižvelgiant į šio kanalo istorinę retrospektyvą.

**IŠVADOS**

1. Lietuvos Kuršių marių regione teikiamos vandens turizmo paslaugos, susiformavusios vandens turizmo verslo tradicijos, vandens turizmo maršrutai, tačiau dėl didelės konkurencijos tarp vandens turizmo paslaugų organizatorių šis turizmo sektorius yra fragmentiškas ir skirtingose regiono vietovėse įvairiai plėtojamas.

2. Kuršių marių regione egzistuoja keletas vandens turizmo (pramoginės laivybos) paslaugų klasterių, kurie sudaro atskirus verslo modelius vandens turistų aptarnavimui, kas didina verslo įmonių ir subjektų tarpusavio konkurenciją vandens turistų aptarnavimui.

3. Nors vandens turizmas yra itin specifinė ir gana siaura turizmo rūšis, tačiau jo populiarumas kasmet didėja. Didėja vandens turistų srautai ir keliavimas įvairiomis vandens transporto priemonėmis pažintiniais, pramoginiais, rekreacinės žvejybos tikslais. Vyksta naujai sukurta (atkurta) keleivinė laivyba Nemunu į Kuršių marias, į Nidą, iš Klaipėdos į Juodrantę ir Nidą, iš Šilutės į Nidą, iš Drevernos į Juodkrantę, iš Ventės į Nidą. Didėja Kuršių marių rytinio kranto ir priekrantės lankomumas.

4. Sėkmingai plėtojama Pamario turizmo klasterio koncepcija, kuria siekiama Kuršių marių regioną formuoti kaip vientisą turizmo erdvę, patrauklią nacionaliniams ir tarptautiniams turistams.

5. Atnaujinti (rekonstruoti) Nidos, Uostadvario, Klaipėdos pilies, Smiltynės jachtų uostai, Šilutės, Drevernos, Pakalnės, Minijos prieplaukos, kurie naudojami vandens turizmo paslaugų organizavimui.

6. Išskirti svarbiausi veiksniai, kurie riboja vandens turizmo plėtrą Kuršių marių regione:

- Sezoniškumas. Trumpas vandens turizmo veiklų sezonas nuo gegužės vidurio iki rugsėjo pabaigos. Intensyviausias sezono periodas nuo liepos pradžios iki rugpjūčio pabaigos. Sezoniškumas riboja naujų vandens turizmo verslo modelių kūrimą, tačiau sezoniškumo poveikį galima sumažinti vandens turizmo verslo modelius integruojant su kitomis turizmo rūšimis: gamtos ir kultūros pažintinis turizmas, ekologijos turizmas, dviračių turizmas, kaimo turizmas, etnografijos turizmas, istorinės atminties turizmas.

- Vandens turizmo maršrutų geografija. Daugelį metų siūlomi tie patys maršrutai, trūksta jų įvairovės (nėra žiedinio vandens turizmo maršruto Kuršių mariomis, Nemuno deltos upynu, Minijos upe, Karaliaus Vilhelmo kanalu), nėra integracijos su pasienio akvatorijomis (Skirvytės upe Rusnės saloje), plaukimų organizavimo į Rusijos Federacijos Kuršių marių akvatorijas, nėra Kuršių marių regiono susiejamumo vandens keliais su Gdansko įlanka bei Aistmarėmis (Lenkijoje), nėra aktyvaus Minijos bei Dangės upių įveiklinimo keliaujant baidarėmis ir plaustais upių turizmo sezono metu nuo balandžio pabaigos iki rugsėjo pabaigos.

- Neišvystyta keleivinė linijinė laivyba. Teikiamos pramoginio pobūdžio vandens turizmo paslaugos, tačiau trūksta reguliarios keleivinės linijinės laivybos linijų, kurios praeityje buvo kasdien vykdomos nuo pietinių marių pakrančių iki Klaipėdos palei Kuršių nerijos priekrantes, kas sąlygoja Juodkrantėje įkurti (atkurti) Kuršių marių regiono keleivinės laivybos uostą.

- Informacijos trūkumas ir jos neišsamumas. Regione trūksta vieningos ir susistemintos informacinės sistemos apie vandens turizmo paslaugas (siūlomus maršrutus, kainas, kitas aktualias paslaugas).

- Trūksta vandens turizmo erdvinio planavimo. Regione nėra vandens turizmo sistemos erdvinio planavimo, strateginio infrastruktūros ir paslaugų planavimo vandens turizmo veiklų organizavimui. Regione vyrauja taškinis vandens turizmo plėtros modelis (Nida, Šilutė, Dreverna, Smiltynė) kai veiklos organizuojamos atskirose vietose, tačiau jos neturi erdvinės integracijos su kitais uostais, prieplaukomis, krantinėmis ir su greta jų sukurta suprastruktūra bei kitomis papildomomis svetingumo paslaugomis.

7. Svarbiausios vandens turizmo skatinimo sąlygos – tai vandens turizmo arealų formavimas ir jų tarpusavio erdvinės integracijos stiprinimas su greta kuriama suprastruktūra bei kitomis svetingumo paslaugomis, kas paskatintų didesnę vandens turizmo procesų cirkuliaciją ir ilgintų vandens turizmo sezoną, integruojant gretutines turizmo rūšis vandens turizmo veiklos modeliuose.

8. Lietuvos Kuršių marių regiono akvatorijoje, priekrantėse ir pakrantėse ypatingai kritinių kliūčių laivybai nėra, tačiau nustatyta, kad regiono vandenyse egzistuoja gamtinės-meteorologinės, gamtinės-fizinės, informacinės, infrastruktūrinės-techninės, aplinkosaugos ir teisinės kliūtys, kurios riboja laivybos intensyvumą, naujų farvaterių sukūrimą, senųjų farvaterių atkūrimą, laivybos populiarinimą.

9. Įvairių tipų vandens transporto priemonėmis įmanoma pasiekti pagrindines Kuršių marių regiono gyvenvietes – Klaipėdą, Nidą, Šilutę. Jose ir kitose gyvenvietėse veikia uostai ir/ar prieplaukos su mažiesiems ir pramoginiams laivams reikalinga infrastruktūra bei siūlomomis būtiniausiomis paslaugomis. Taip pat laivuoti tam tikru atstumu nuo žiočių galima į marias įtekančiose didesnėse upėse – Dangėje, Minijoje, Nemuno deltos upyne, dalinai Karaliaus Vilhelmo kanale.

10. Išskirti svarbiausi veiksniai, kurie riboja laivybą Kuršių mariose:

- Sezoniškumas. Būtina taikytis prie orų sąlygų, tinkamai pasiruošti keliavimui vandeniu;

- Seklūs marių vandenys (susiformavę sėkliai). Laivams su didesne nei 1,0 m. grimzle būtina laikytis farvaterio, tačiau laivai su nedidele grimzle gali plaukti ir už farvaterio ribų;

- Necentralizuoti informacijos apie laivybos sąlygas šaltiniai. Gausi informacija išsklaidyta įvairiuose internetiniuose tinklapiuose, iš kurių ne visi nuolat atnaujinami. Kai kuri informacija yra klaidinga, o kai kuri – iš viso nepasiekiama;

- Ne visur sutvarkytos prieplaukos, krantinės. Tai riboja laivų priplaukimą ir sustojimą pageidaujamose vietose.

11. Kad laivyba Kuršių marių regione būtų patogesnė ir patrauklesnė, būtina tobulinti uostų ir prieplaukų techninę infrastruktūrą, rekomenduojama nužymėti daugiau farvaterių, jungiančių vakarinį ir rytinį marių krantus. Būtina įrengti daugiau ribojamųjų signalinių ženklų, nurodančių farvaterio gylį ar aukštį nuo vandens paviršiaus iki tiltų ar laidų (aktualu regiono upėse).

12. Mažųjų ir pramoginių laivų savininkams, vandens turistams būtų pravartu susipažinti su laivybos sąlygomis, maršrutais, teikiamomis paslaugomis vieningame internetiniame tinklapyje. Tokio vieningo tinklalapio (duomenų bazės) sukūrimas yra būtinas laivybos skatinimo ir organizavimo informacijos išteklis.

13. Laivybą mariose ir jos kuriamą ekonominę bei socialinę pridėtinę vertę paskatintų didesnis pamario gyventojų bendruomenių įsitraukimas į pramoginę ir keleivinę laivybą, ypač navigacijos sezono metu gegužės-rugsėjo mėnesiais.

14. Svarbiausia laivybos skatinimo sąlyga – tai Kuršių marių regiono savivaldybių bendradarbavimas, kuris iki šiol nėra pakankamas vandens turizmo skatinimui ir laivybos kliūčių šalinimui, bendrų problemų ir bendrų strateginių tikslų įgyvendinimui. Neretai savivaldybių administracijos tarpusavyje konkuruoja konkursiniuose siūlymuose, įgyvendinant plėtros ir investicinius projektus. Tai ypač aktualu sudarant sąlygas vandens turizmo skatinimui, laivybos kliučių šalinimui, kuriant keleivinės linijinės laivybos ir pramoginės žiedinės laivybos modelius, skatinant bendradarbiavimą koncesijos principais tarp viešojo ir privataus sektoriaus.

15. Kuršių marių regiono savivaldybių administracijos turi priimti vieningą sprendimą dėl turistų, kurie siekia atvykti į Neringą per Klaipėdos miesto, Klaipėdos ir Šilutės rajonų teritorijas, srautų valdymo bei nustatyti papildomas darnios plėtros principais pagrįstas alternatyvas Neringos pasiekiamumui užtikrinti. Taip pat kurti vieningą strateginę nuostatą dėl Karaliaus Vilhelmo kanalo įgalinimo pramoginei laivybai, galvojant apie papildomo kanalo iškasimą į Kuršių marias ir mažųjų laivų uosto (marinos) sukūrimą. Studijos metu nustatyta, kad siekiant skatinti vandens turizmą ir laivybą, ateityje didės poreikis mažųjų laivų uostų sukūrimui ir esamųjų rekonstrukcijai.