

MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETAS
VIEŠOJO ADMINISTRAVIMO FAKULTETAS
PERSONALO VADYBOS IR ORGANIZACIJŲ PLĖTROS KATEDRA

RAMUNĖ STAINYTĖ

TARPTAUTINIO JŪRŲ TURIZMO ANALIZĖ IR
VYSTYMO PERSPEKTYVOS LIETUVOJE

Magistro baigiamasis darbas

Vadovas

doc. dr. A. Baležentis

VILNIUS, 2008

MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETAS
VIEŠOJO ADMINISTRAVIMO FAKULTETAS
PERSONALO VADYBOS IR ORGANIZACIJŲ PLĖTROS KATEDRA

TARPTAUTINIO JŪRŲ TURIZMO ANALIZĖ IR
VYSTYMO PERSPEKTYVOS LIETUVOJE
Tarptautinio turizmo administravimo magistro baigiamasis darbas
Studijų programa 62603S204

Vadovas
doc. dr. A. Baležentis
2008 12 23

Recenzentas
2008 12

Atliko
TTmn7-04 gr. stud.
R. Stainytė
2008 12 23

VILNIUS, 2008

TURINYS

ĮVADAS	7
1. TARPTAUTINIS JŪRŲ TURIZMAS	10
1.1. Samprata.....	10
1.2. Tarptautinės organizacijos.....	13
1.3. Tarptautinio jūrų turizmo dinamika.....	16
2. TARPTAUTINIS JŪRŲ TURIZMAS BALTIJOS ŠALYSE	20
2.1. Tarptautinis jūrų turizmas Estijoje.....	20
2.2. Tarptautinis jūrų turizmas Latvijoje.....	23
2.3. Tarptautinis jūrų turizmas Lietuvoje.....	24
2.4. Teisiniai ir strateginiai dokumentai reglamentuojantys jūrų turizmą Lietuvoje	26
3. LIETUVOS TARPTAUTINIS JŪRŲ TURIZMAS	31
3.1. Klaipėdos uosto veiklos įtaka tarptautinio jūrų turizmo sektoriui.....	31
3.1.1. Keleivių dinamikos analizė.....	32
3.2. Kruizai Lietuvoje.....	34
3.2.1. Kruizinės laivybos dinamika.....	35
3.2.2. Kruizinės laivybos reklama ir marketingas.....	36
3.3. Pramoginė laivyba.....	39
3.4. Šventosios uostas.....	43
3.4.1. Šventosios uosto atstatymo galimybės.....	43
4. TARPTAUTINIO JŪRŲ TURIZMO VYSTYMO PERSPEKTYVOS LIETUVOJE ..	47
4.1. Ekspertų vertinimo tyrimas ir gautų duomenų analizė.....	47
4.2. Respondentų tyrimas ir gautų duomenų analizė.....	54
IŠVADOS IR SIŪLYMAI	63
LITERATŪRA	66
ANOTACIJA LIETUVIŲ IR ANGLŲ KALBOMIS	71
SANTRAUKA LIETUVIŲ KALBA	73
SANTRAUKA ANGLŲ KALBA	75
PRIEDAI	76

PRIEDAI

1 priedas. Estijos jūrų uostų išsidėstymo žemėlapis (2008 m.).....	77
2 priedas. Estijos jachtų uostai ir priplaukos (2008 m.).....	78
3 priedas. Latvijos jūrų uostų išsidėstymo žemėlapis (2008 m.).....	82
4 priedas. Latvijos jūrų uostai (2008 m.).....	83
5 priedas. Jachtų aptarnavimo Latvijos uostuose infrastruktūra (2008 m.).....	84
6 priedas. Latvijos Ventspilio jūrų uosto schema (2008 m.).....	85
7 priedas. Klaipėdos jūrų uosto schema (2008 m.).....	86
8 priedas. Klaipėdos jūrų uostas (2008 m.).....	87
9 priedas. Į Lietuvą atvykstančių turistų skaičiaus pasiskirstymas pagal turistų nuolatinę gyvenamąją šalį ir transporto rūšį (2007m.).....	88
10 priedas. Numatomas kruizinės laivybos sezonas Klaipėdos uoste 2009 metais.....	89
11 priedas. Klaipėdos verslininkų pasiūlymai kruizinei laivybai skatinti Lietuvoje (2008 m.)....	91
12 priedas. Klaipėdos pilies uosto schema (2008 m.).....	92
13 priedas. “The Tall Ships’ Races Baltic 2009” Klaipėdoje dalyvauti užsiregistravę laivai.....	93
14 priedas. Šventosios jūrų uostas (2003 m.).....	94
15 priedas. Galimos Šventosios uosto funkcijos (2007 m.).....	95
16 priedas. Preliminarus Šventosios uosto išdėstymas (2007 m.).....	96
17 priedas. Ekspertų vertinimo klausimai.....	97
18 priedas. Anketa respondentams.....	98

LENTELĖS

1 lentelė. Tarptautinės jūrų organizacijos ir asociacijos 1921 – 1996 m.....	15
2 lentelė. Jūrų keleivių dinamika Europos šalyse 1997 – 2007 metais.....	18
3 lentelė. Kruizinių laivų keleivių dinamika Baltijos šalyse 2004 – 2007 metais.....	22
4 lentelė. Teisiniai ir strateginiai dokumentai, reglamentuojantys jūrų turizmo plėtrą Lietuvoje.....	27
5 lentelė. Keltų linijos iš Klaipėdos uosto 2008 metais.....	34
6 lentelė. Uosto rinkliavų dinamika iš kruizinių laivų 2002 – 2008 metais.....	36
7 lentelė. Apibendrinta laivų srautų prognozė Šventosios uoste (2007 m.).....	45

PAVEIKSLAI

1 pav. Į Estijos jūrų uostus atvykusių tarptautinių keleivių dinamika 2004 – 2007 metais.....	20
2 pav. Į Estiją atvykusių kruizinių keleivių dinamika 2004 – 2007 metais.....	21
3 pav. Tarptautinių jūrų turistų dinamika Baltijos šalyse 2002 – 2007m.....	26
4 pav. Turistinių kelionių pasiskirstymas pagal transporto rūšį Lietuvoje 2007 metais.....	32
5 pav. Jūrų transportu į Lietuvą atvykusių keleivių skaičiaus 1994 - 2007m. dinamika.....	33
6 pav. Laivu, keltu į Lietuvą atvykusių turistų pasiskirstymas pagal viešnagės tikslą 2007m.....	33
7 pav. Kruizinės laivybos dinamika Lietuvoje 1999 – 2008 metais.....	35
8 pav. Ekspertų nuomonių pasiskirstymas dėl Palangos priplaukos reikalingumo vystant turizmą.....	50
9 pav. Ekspertų nuomonių pasiskirstymas dėl Šventosios jūrų uosto reikalingumo vystant turizmą.....	51
10 pav. Ekspertų nuomonių pasiskirstymas dėl kruizinio turizmo išvystymo Lietuvoje.....	52
11 pav. Respondentų pasiskirstymas pagal amžių.....	55
12 pav. Respondentų pasiskirstymas pagal gyvenamąją vietą.....	55
13 pav. Respondentų pasiskirstymas pagal tai kokiomis jūrų transporto priemonėmis yra plaukę Baltijos jūroje.....	56
14 pav. Respondentų pasiskirstymas pagal domėjimąsi jūrinėmis pramogomis.....	57
15 pav. Respondentų pasiskirstymas pagal naudojimąsi galimos Palangos priplaukos teikiamomis jūrinio pramogavimo paslaugomis.....	58
16 pav. Respondentų nuomonės pasiskirstymas apie kruizinio turizmo išvystymą Lietuvoje.....	58
17 pav. Respondentų nuomonės pasiskirstymas apie Klaipėdos pasirengimą priimti kruizinius laivus.....	59
18 pav. Respondentų nuomonė apie Lietuvos pliažus.....	60
19 pav. Respondentų nuomonė apie jūrų turizmo paslaugų reklamavimą Lietuvoje.....	61
20 pav. Respondentų pasiskirstymas pagal tai, kur daugiausiai randa informacijos apie jūrų turizmą.....	61
21 pav. Respondentų nuomonė apie tarptautinio jūrų turizmo išvystymo lygį Lietuvoje.....	62

IVADAS

Nuo seniausių laikų žmonės suvokia ypatingą pajūrio vertę: turint net menką plyšelį į jūrą laivus galima siųsti aplink visą Žemę. Šią tiesą gerai žinojo ir amžių bėgyje į baltų žemes besiveržę užkariautojai, todėl šiandien Lietuvai priklauso vos arti šimto kilometrų ilgio pajūrio ruožas [69].

Lietuvos – jūrų valstybės vizija tarp lietuvių inteligentų gimė kartu su valstybingumo atgimimu po Pirmojo pasaulinio karo, kuomet Lietuvos ekonominis suklestėjimas buvo siejamas su jūrinių verslų išvystymu, o valstybės įvaizdžio kūrimas – su lietuviško laivyno pasklidimu po Pasaulio vandenyno uostus [9, P. 29].

Po 1991 metų nepriklausomybės atgavimo Baltijos jūros reikšmė Lietuvai vėl įgavo prasmę, pradėtas Lietuvos, kaip jūrinės valstybės, tarptautinio jūrinio turizmo vystymas. Tarptautinio jūrų turizmo vystymas Lietuvoje yra ypatingai reikšmingas valstybei. Planuojant jūrų turizmo plėtrą Lietuvoje ir siekiant užsibrėžtų tikslų, yra numatomos svarbiausios šalies galimybės ir veiksniai, kurie daro didžiausią įtaką rinkos procesams. Orientuojamasi į darniosios plėtros principus, kurie reiškia ekonominių, socialinių, ekologinių interesų suderinimą. Skatinama kuo geriau išnaudoti gamtos, žmogiškuosius, kultūros ir finansinius išteklius bei kurti konkurencingus ir vartotojui patrauklius jūrinio turizmo produktus. Plėtros tendencijos jūrinio turizmo sektoriuje gali garantuoti nuolatinį sektoriaus augimą, konkurencingumą, gyvybingumą ir komercinę sėkmę.

Lietuva turi patį didžiausią kozirį vystant tarptautinį jūrų turizmą – tai yra Baltijos jūra. Tačiau šiuo metu turime tik vieną veikiantį uostą – Klaipėdos valstybinį jūrų uostą. Šventosios uosto atstatymo darbai yra pradėti ir tai yra labai reikšmingas žingsnis Lietuvai, vystant tarptautinį jūrų turizmą.

Lietuvos pajūrio gamtiniai ir kultūriniai turizmo ištekliai sudaro palankias sąlygas kurti patrauklius turistinius produktus jūriniam turizmui. Pastarajame šimtmečiuje išaugo ir tebestiprėja jūrų pakrančių rekreacinė (poilsio ir turizmo) reikšmė. Savo esme rekreacinės veiklos plėtra yra teigiamas reiškinys – ji nukreipta sveikatai gerinti, žmonių fiziniams ir psichiniams jėgoms atgauti [50, P. 64].

Lietuvos, kaip jūrų valstybės, raida labai priklauso nuo Klaipėdos miesto ir uosto plėtotės, uosto galimybių panaudojimo. Lietuva, kaip ir kitos Baltijos valstybės, turi puikias galimybes tapti tranzito šalimi, kurios vartai yra uostamiestis. Tranzito apimtis yra tiesiogiai susijusi su Lietuvos patrauklumu ir tarptautiniu dėmesiu jai [56, P.66].

Lietuva turi realias galimybes tapti jūrų valstybe su savo uostais, nacionaliniu laivynu, tačiau tos galimybės dar tikrai nėra visos išnaudotos. Reikia labai daug dirbti, tobulinti uostus, priplaukas, jų infrastruktūrą, kad Lietuva būtų ne tik jūrų valstybė, tačiau jūrų valstybė, pritraukianti kuo daugiau tarptautinio jūrinio turizmo.

Ši tema aktuali mokslui ir praktikai dėl daugelio priežasčių. Visų pirma ji aktuali mums tuo, kad gyvename prie jūros, turime galimybę plėtoti jūrų turizmą, aktuali tuo, nes neša nemažą pelną turizmo verslui, taip pat ši tema aktuali ne tik dėl atvykstančių turistų, bet ir lietuviams, mėgstantiems ir besidomintiems jūrinėmis pramogomis.

Tema yra pakankamai nauja, kaip ir pats tarptautinis jūrų turizmas Lietuvoje. Ji nėra labai plačiai ištirta ir išanalizuota. Grynai apie tarptautinį jūrų turizmą Lietuvoje yra labai mažai informacijos, knygų, mokslinių straipsnių, o tai ir įrodo temos naujumą. Kadangi „šios srities studijų tiek Lietuvoje, tiek kitose Baltijos šalyse nėra daug“ [68, P.10], tai galime tikėtis, jog šis darbas bus naudingas tolesniems šios srities nagrinėjimams bei tyrinėjimams.

Taigi Baltijos jūra, jos pakrantės, pajūrio gamtiniai ir kultūriniai turizmo išteklių sudaro palankias sąlygas vystyti tarptautiniam jūrų turizmui Lietuvoje, kurti patrauklius turistinius produktus Lietuvos pajūryje. Nors Lietuva ir turi puikias galimybes vystyti ir plėtoti tarptautinį jūrų turizmą, tačiau problema yra ta, kad šios galimybės nėra pakankamai išnaudotos ir išvystytos. Todėl ypatingai svarbu išanalizuoti esamą tarptautinio jūrų turizmo situaciją pasaulyje ir Lietuvoje, išsiaiškinti ekspertų nuomonę bei visuomenės poreikius, susijusius su tarptautiniu jūrų turizmu, ir surasti kuo įmanoma daugiau tarptautinio jūrų turizmo vystymo Lietuvoje perspektyvų.

Tyrimo problema – išnaudotos ne visos galimybės tarptautinio jūrų turizmo vystymui Lietuvoje.

Tyrimo tikslas – išanalizuoti tarptautinį jūrų turizmą ir nustatyti vystymo perspektyvas Lietuvoje.

Tyrimo objektas – tarptautinis jūrų turizmas.

Tyrimo uždaviniai:

1. Suformuluoti tarptautinio jūrų turizmo sąvoką.
2. Apžvelgti tarptautinio jūrų turizmo politiką pasaulyje ir Lietuvoje.
3. Apžvelgti Baltijos šalių tarptautinį jūrų turizmą.
4. Išanalizuoti Klaipėdos uosto įtaką tarptautiniam jūrų turizmui ir vystymo perspektyvas.
5. Suformuluoti Šventosios jūrų uosto atstatymo galimybes bei vystymo perspektyvas.
6. Atlikti ekspertų vertinimo tyrimą ir apibendrinti gautus rezultatus.
7. Atlikti turistų poreikių įvertinimo tyrimą, jį išanalizuoti bei apibendrinti gautus rezultatus.

8. Pateikti išvadas, kokios yra ir galėtų būti tarptautinio jūrų turizmo vystymo perspektyvos Lietuvoje.

Tyrimo metodai:

Literatūros šaltinių analizė bus taikoma analizuojant ir aprašant tarptautinio jūrų turizmo esamą situaciją ir vystymo perspektyvas Lietuvoje.

Ekspertų apklausos metodu iš kompetentingų asmenų bus gauta informacija apie jūrų turizmą, apie jo vystymo perspektyvas Lietuvoje.

Anketinė apklausa bus vykdoma raštu, pateikus anketas respondentams, kad išsiaiškintume kokie žmonių poreikiai iš jūrų turizmo, ko jiems trūksta, kas turėtų paklausa vystant jūrų turizmą.

Darbo rezultatai:

1. Suformuluota tarptautinio jūrų turizmo sąvoka.
2. Apžvelgtos tarptautinio turizmo organizacijos.
3. Apžvelgta tarptautinio jūrų turizmo dinamika pasaulyje.
4. Išanalizuotas Baltijos jūros šalių tarptautinis jūrų turizmas.
5. Išanalizuota Klaipėdos uosto įtaka tarptautiniam jūrų turizmui.
6. Gautos ekspertų išvados dėl Palangos jachtų/pramoginių laivų prieplaukos įrengimo būtinumo turizmo vystymui.
7. Gautos ekspertų vertinimo išvados dėl Šventosios uosto reikalingumo vystant turizmą.
8. Gautos ekspertų vertinimo išvados dėl kruizinio turizmo Lietuvoje.
9. Atliktas ir išanalizuotas turistų poreikių įvertinimo tyrimas.
10. Pateiktos išvados ir pasiūlymai vystant tarptautinį jūrų turizmą Lietuvoje.

Darbas gali būti pritaikytas įvairiose srityse, susijusiose su turizmu, ypatingai plėtojant ir vystant jūrų turizmą.

1. TARPTAUTINIS JŪRŲ TURIZMAS

1.1. Samprata

Kad galėtume paaiškinti, kas yra tarptautinis jūrų turizmas, pirmiausia turime suprasti, kas yra apskritai turizmas, kokia yra jo sąvoka, iš kur ji kilusi.

Daugelis šių laikų valstybių, pasiekusios aukštą gyvenimo lygį, patenkina svarbiausias savo piliečių reikmes ir vis didesnę dėmesį skiria dvasiniams poreikiams. Prie jų priskirtinos paslaugos, kurios padeda žmonėms keliauti, įdomiai leisti laisvalaikį už gyvenamosios vietos ribų.

Turizmo prigimtis sietina su rekreacinių poreikių tenkinimu ir noru pažinti aplinką, gauti naujus potyrius, tai gamtinis, kultūrinis, socialinis ir politinis reiškinys.

Turizmo sąvoka, kitusi per šimtmečius, neturi vieningai pripažintos išraiškos. Mokslinėje literatūroje pateikiama daug įvairių turizmo sampratos aiškinimų (*Bernecheris P., Genevičius J., Mertinas J., Brooke 'as M. Z. Ir kt.*). [11, P. 27]. Pirmiausia apžvelgsime įvairioje literatūroje pateikiamas turizmo sąvokos formuluotes ir aiškinimus.

Turizmas kilo iš prancūziško žodžio *tour* ir *tourné*, kuris reiškia išvykimą iš savo gyvenamosios vietos, kelionę ratu ir grįžimą į nuolatinę savo vietą [67, P.4].

Turizmas – keliavimas sveikatai stiprinti, pramogai ar pažintiniu tikslu, aktyvaus poilsio rūšis [59, P.1227].

Turizmas – aktyvaus poilsio rūšis, kai žmonės keliauja, norėdami susipažinti su kitų vietovių gamta, architektūra, žmonių papročiais ir pan.; t.y. vidaus (nacionalinis) ir užsienio (tarptautinis); kelionės, kuriose derinamas poilsis su sporto elementais. *Turistas* – turizmo mėgėjas, keliaujantis iš anksto numatytu maršrutu ne mažiau kaip vieną parą [57, P. 1125].

Pagal sporto terminų žodyną [49, P. 612] *turizmas*:

1. Keliavimas, išvyka, žygis pavieniui arba grupėmis sveikatai stiprinti, fizinėms ir asmenybės ypatybėms ugdyti, pramogai ar pažintiniu tikslu; viena iš aktyvaus poilsio rūšių.
2. Kelionės, kuriose derinamas poilsis su sporto elementais ir pažintiniais uždaviniais. Pagal tikslus – turizmas yra pažintinis, sportinis, mėgėjų, socialinis, dalykinis ir religinis; pagal organizavimo pobūdį – neorganizuotasis turizmas ir organizuotasis turizmas; pagal turistų veiklos pobūdį – aktyvusis turizmas ir pasyvusis turizmas.

Turizmo raidos vyksme yra skirtingų šio reiškinio traktavimų, bet jam apibūdinti ypač svarbūs tokie *kriterijai* [67, P. 6psl]:

1. Vietos pakeitimas. Kitaip tariant, kalbama apie išvykimą už įprastos aplinkos ribų.
2. Buvimas kitoje vietoje. Svarbiausia – kad ši vieta nebūtų nuolatinė ar ilgalaikio gyvenimo vieta, nebūtų susijusi su darbo veikla, nes turisto ir dirbančio žmogaus poelgiai skiriasi. Dar viena sąlyga: keliautojas vienoje vietoje negali išbūti metus ir ilgiau. Asmuo, planuojantis vienoje vietoje būti metus ir ilgiau, turizmo požiūriu negali vadintis turistu.
3. Pagrindinis kelionės tikslas negali būti veikla, už kurią moka ta šalis, į kurią vykstama. Jei taip įvyksta, asmuo vadinamas migrantu, o ne turistu.

Išvardyti trys kriterijai yra pagrindiniai, formuojant turizmo apibrėžimą.

Taigi apžvelgėme įvairioje literatūroje aiškinamas turizmo sąvokas, tačiau, mūsų manymu, šiuo metu tikslingiausia vartoti Pasaulinės Turizmo Organizacijos (PTO) pasiūlytą apibrėžimą: *turizmas* – visos kelionių, ekskursijų rūšys, kai asmuo palieka savo darbo ir gyvenimo vietą ilgiau nei vieną parą ir trumpiau nei 12 mėnesių, ir kai išvykos tikslas nėra sandoma, apmokama veikla. [11, P. 22]

Panašiai turizmas apibrėžiamas ir Lietuvos Respublikos turizmo įstatyme, pagal jį *turizmas* – žmonių veikla, susijusi su kelione ir laikinu buvimu už nuolatinės gyvenamosios vietos ribų ne ilgiau kaip vienerius metus, jei ši veikla nėra mokymasis ar mokamas darbas lankomoje vietoje [27].

Turizmo forma susijusi su šalies sienos kirtimu. Pagal šį požymį išskiriamos dvi turizmo formos: *vidaus* ir *tarptautinis*.

Vidaus turizmas – tai turizmas savo šalies ribose.

Tarptautinis turizmas – tai turizmas į kitą šalį. Jis būna *atvykstamasis* ir *išvykstamasis*.

- *atvykstamasis* – tai kelionės, pvz. Lietuvos ribose, asmenų, nuolat negyvenančių Lietuvoje;
- *išvykstamasis* – tai asmenų, nuolat gyvenančių, pvz., Lietuvoje, išvažiavimas į kitą šalį.

Tarptautinis turizmas – keliavimas po kitas šalis. Pradėtas plėtoti XIVa. viduryje [49, P. 613].

Vandens turizmas – tai keliavimas vandeniui įvairiomis plūdriomis priemonėmis (plaustais, baidarėmis, valtimis, burlaiviais) iš anksto numatytu maršrutu. Paplito XIXa. viduryje [49, P. 613].

Taigi, tarptautinio turizmo sąvoką suformulavome. Reikia atsakyti į klausimą, kas yra *tarptautinis jūrų turizmas*? Vienintelio ir konkretaus apibrėžimo neradome. Tačiau perskaite daugybę mokslinių darbų, straipsnių, projektų, studijų, atlikę ekspertų tyrimą ir anketinę apklausą, susidarėme įspūdį, kad tai gana plati turizmo sąvoka, neapsiribojanti vien keliavimu jūra kertant savo šalies sieną. *Tarptautinio jūrų turizmo* sąvoką galima būtų apibrėžti keliomis sąvokomis:

- tai kelionės įvairiu jūriniu transportu (laivu, keltu, buriniu laivu, jachta, povandeniniu laivu, garlaiviu, katamaranu ir pan.) kertant savo šalies sieną;
- tai jūrinių pramogų organizavimas jūroje, ar jos pakrantėse;
- tai pramoginis, poilsinis, pažintinis, kultūrinis ar sportinis keliavimas jūra įvairiu jūriniu transportu, kertant savo valstybės sieną.

Taigi apibendrinant galime pasakyti, kad tarptautinis jūrų turizmas – tai sistema įvairių priemonių užtikrinančių galimybes visuomenei naudotis jūros (įskaitant ir kranto zonos) rekreaciniais ištekliais (klimatas, paplūdimiai, aktyvus poilsis, vandens sportas, buriavimas, nardymas, žvejyba ir t.t.).

Taigi, kaip matome, tarptautinis jūrų turizmas neturi vieno konkretaus, aiškaus ir trumpo apibūdinimo, ši sritis reikalauja platesnio suvokimo, neapsiribojant vien keliavimu laivais po jūrą. Tai yra kur kas platesnė sąvoka, kurios galimus variantus suformulavome ir kuriais remsimės šiame darbe.

Ruošiant darbą buvo naudotasi įvairių laikotarpių literatūra, analizuojami įvairūs literatūros šaltiniai, analizuojami Lietuvos statistikos departamento, Europos statistikos departamento, Estijos statistikos departamento, Latvijos statistikos departamento, kitų atsakingų valstybės institucijų duomenys, nagrinėjami bei taikomi įstatymai ir poįstatyminiai aktai. Remiantis Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos, Lietuvos saugios laivybos administracijos Lietuvos laivų savininkų asociacijos ir kitų institucijų bei asocijuotų struktūrų pateiktais duomenimis, buvo apibendrinti Klaipėdos uosto veiklos rezultatai bei jų kitimo tendencijos pastaraisiais metais tarptautinio jūrų turizmo srityje.

Atskirai nagrinėjant Klaipėdos uosto veiklos įtaką šalies turizmo sektoriui, remiantis analitinėje spaudoje publikuota bei su Klaipėdos uosto veikla susijusių įmonių pateikta informacija, buvo atlikta Lietuvos jūrų uosto rezultatų bei jų kitimo tendencijų analizė tarptautinio jūrų turizmo aspektu.

Taip pat buvo remtasi tokiomis studijomis, moksliniais tiriamaisiais darbais, projektais bei konferencijomis, kaip: „Klaipėdos valstybinio jūrų uosto ekonominė ir socialinė reikšmė Klaipėdos miestui, regionui ir Lietuvos valstybei“(2005 m.), „Lietuvos pajūrio regiono turizmo plėtros studija“(2007 m.), „Klaipėdos regiono 2007 – 2013 metų plėtros planas“, mokslinio tiriamojo darbo „Šventosios jūrų uosto atstatymo galimybių studija“(2003 m.), konferencija „Plėtros planavimas pajūrio savivaldybėse – patirtis ir perspektyvos“, „Pajūrio vandens turizmo infrastruktūros ir pramogų plėtros galimybių studija“, Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos organizuotos konferencijos „Kruizinės laivybos ir turizmo uostamiestyje skatinimas“(2008 m.) medžiaga.

1.2. Tarptautinės organizacijos

Įvairių šalių ekonomistai ir futurologai teigia, kad poindustrinės visuomenės ūkio pagrindas yra paslaugos ir informacija, o pagrindinis išteklių tipas yra ekologinės rekreacijos ir informacinės technologijos. Turizmui neretai priskiriama viena svarbiausių pozicijų versle. Profesoriaus V. M. Kozyrevo teigimu, pasaulinė patirtis liudija, kad turizmas yra svarbiausias nacionalinės gerovės kūrimo ir pragyvenimo lygio kėlimo veiksnys, svarbiausias darbo jėgos pritraukimo sektorius, galingas tokių ūkio šakų, kaip transportas, ryšiai, prekyba, statyba, žemės ūkis, plataus vartojimo prekių gamyba, plėtojimo stimulus [11, P. 25].

Kiekvienos šalies tikslai priklauso nuo jos visuomeninės – politinės sistemos, socialinio ir ekonominio išsivystymo lygio, istorinių bei nacionalinių tradicijų. Todėl kiekvienos šalies turizmo politika savita, tačiau yra nemažai pagrindinių aspektų, kurie svarbūs efektyviai politikai:

- Turizmo plėtros tikslai.
- Turizmo augimo tempai ir apimtys.
- Turizmo tipai, prioritetai.
- Valstybinio ir privataus sektoriaus vaidmuo ir atsakomybė, efektyvus šių dviejų sektorių bendradarbiavimas.

Vyriausybės įtakoja turizmą tiek tarptautiniu, tiek nacionaliniu lygmeniu. Jos inicijuoja nacionalinių turizmo biurų atsiradimą, pastarieji vėliau jungiasi į tarptautines organizacijas. Turizmo politika formuojama įvairiais lygmenimis – tarptautiniu, valstybiniu, regioniniu ir vietiniu. Daugelis šalių turi nacionalines turizmo organizacijas, kurios paprastai formuoja ir vykdo šalies ir regiono turizmo politiką.

Tarptautiniam turizmui, jo politikai nemažą poveikį daro įvairių tarptautinių organizacijų veikla. Kai kurios jų yra pasaulinės, kitų veikla aktuali tam tikriems regionams.

Pasauliniam turizmo valdymui 1975m. įkurta *Pasaulinė Turizmo Organizacija* (angl.UNWTO). Šiuo metu jai priklauso 160 šalių ir teritorijų ir daugiau kaip 350 kitų narių, atstovaujančių vyriausybėms, turizmo asociacijoms, privačioms kompanijoms, mokymo įstaigoms[64].

Pagrindinis Pasaulinės turizmo organizacijos tikslas – turizmo skatinimas ir plėtra rūpinantis ekonomine plėtra, tarptautiniu supratimu, taika, gerove, visuotine pagarba žmogaus teisėms ir pagrindinėms laisvėms bei jų laikymusi nepaisant rasės, lyties, kalbos ar religijos. Norėdama tapti svarbiausia turizmo srityje, Pasaulinė turizmo organizacija užmezga ryšius su atitinkamais Jungtinių Tautų organais ir jų specializuotosiomis agentūromis, veiksmingai

bendradarbiauja su jais. Tuo tikslu Pasaulinė turizmo organizacija siekia užmegzti bendradarbiavimą su Jungtinių Tautų vystymo programa ir dalyvauti jos veikloje kaip dalyvaujančioji ir vykdomoji agentūra. Organizacijos organai yra šie: Generalinė asamblėja ir Vykdomoji taryba. Pagrindinės Pasaulinės turizmo organizacijos veiklos kryptys [11, P.248]:

- Statistika ir rinkos tyrimai.
- Techninis bendradarbiavimas.
- Aplinka ir planavimas.
- Švietimas ir mokymas.
- Turizmo plėtros kokybė.
- Komunikavimas.

Pagal Pasaulio turizmo organizacijos įstatų 7str. pirmąją dalį Organizacijos prisijungusiomis narėmis gali tapti suinteresuotos tarptautinės tarpvyriausybės ir nevyriausybės organizacijos, turinčios specialių interesų turizmo srityje [55, P.216].

Pasaulinė kelionių ir turizmo taryba (angl. WTTC) įkurta 1990 m. Šiai tarybai priklauso įvairių tarptautinio turizmo sektorių atstovai: apgyvendinimo, maitinimo, transporto, pramogų ir kt. Pasaulinė kelionių ir turizmo taryba bendradarbiauja su vyriausybėmis: stengiasi įtakoti turizmo politiką, teikia pasiūlymus, diskutuoja su valstybinėmis institucijomis. Pagrindinės veiklos kryptys [66] :

- Atvira ir konkurentabili turizmo rinka.
- Tausojantysis turizmas.
- Kliūčių turizmo plėtrai mažinimas.

Europos kelionių komisija (angl. ETC) įkurta 1948 m. kaip ne pelno siekianti organizacija. Ją įkūrė Europos valstybių nacionaliniai turizmo biurai ir šiuo metu šiai komisijai priklauso 38 šalys. Pagrindiniai Europos kelionių komisijos tikslai [8] :

- Skatinti tarptautinį turizmą Europoje ir šalių bendradarbiavimą.
- Populiarinti turizmą į Europą kituose žemynuose.
- Keistis informacija apie turizmo plėtros projektus bei marketingo priemones.

Šios tarptautinės organizacijos yra pagrindinės vystant turizmo politiką ir valdymą tarptautiniu mastu. Yra daug įvairių tarptautinių bei regioninių turizmo verslo asociacijų ir kitų organizacijų, kurių veikla susijusi su turizmu, pvz.: *Tarptautinė oro transporto asociacija* (angl. IATA), *Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija* (angl. ICAO), *Pasaulinė kelionių agentų asociacijų federacija* (angl. UFTAA), *Tarptautinė viešbučių asociacija* (angl. IHA) ir kitos.

Pasaulinė turizmo organizacija (UNWTO) artimiausiais dešimtmečiais prognozuoja tolimesnį turizmo srautų augimą. Šios organizacijos specialistai prognozuoja tokias turizmo plėtros tendencijas artimiausiu laikotarpiu [11, P. 289]:

- Kūrimas naujų ir plėtojimas esamų turizmo paslaugų ir rinkų, remiantis gamtiniais, kultūriniais ir socialiniais turistus priimančios šalies ištekliais.
- Vietos bendruomenės ir savivaldybių bei valdytojų administracijų įtraukimas į turizmo planavimo ir plėtojimo veiklą bei turizmo saugumo garantavimą.
- Marketingo tikslinimas ir konkretinimas bei didesnio išteklių kiekio skyrimas remiant paslaugas, ieškant tikslinių turistų grupių ir organizuojant siūlomų paslaugų tikslią informaciją.

Formuojant valstybės turizmo plėtros politiką svarbus aspektas yra tarptautiniai santykiai, naujos partnerystės plėtojimas, turizmo įvaizdžio kūrimas konkurencinėje aplinkoje. Dėl šių priežasčių pasaulyje yra įkurtos tokios tarptautinės jūrų organizacijos:

1 lentelė. **Tarptautinės jūrų organizacijos ir asociacijos 1921 – 1996 m.**

Nr.	Organizacijos	Įkurta
1.	Tarptautinė hidrografijos organizacija International Hydrographic Organization – IHO http://www.iho.shom.fr	1921 m.
2.	Tarptautinė jūrų transporto organizacija International Maritime Organization – IMO www.imo.org	1948 m.
3.	Tarptautinė uostų asociacija International Association of Ports and Harbors – IAPH www.iaphworldports.org	1955 m.
4.	Tarptautinė švyturių asociacija International Association of Lighthouse Authorities –IALA http://www.iala-aism.org/web/index.html	1957 m.
5.	Kruizų linijų tarptautinė asociacija Cruise Lines International Association – CLIA http://www.cruising.org/about.cfm	1975 m.
6.	Baltijos uostų organizacija Baltic Ports Organization – BPO www.bpoports.com	1991 m.
7.	Europos jūrų uostų organizacija European Sea Ports Organization – ESPO www.espo.be	1993 m.
8.	Europos kruizai Cruise Europe - CE www.cruiseurope.com	1991 m.
9.	Tarptautinė uostų kapitonų asociacija International Harbour Masters' Association – IHMA www.harbourmaster.org	1996 m.

Visos 1 lentelėje išvardintos organizacijos ir asociacijos yra susijusios su tarptautiniu jūrų turizmu. Valstybės, įstojusios į šias organizacijas turi daugiau galimybių vystyti jūrų turizmą.

1.3. Tarptautinio jūrų turizmo dinamika

Dabar trumpai apžvelgsime kokiais tempais augo ir augs tarptautinis turizmas, tame tarpe ir tarptautinis jūrų turizmas. Pamatysime, kokią svarbią reikšmę tarptautinis turizmas turi pasauliniu mastu, kiek žmonių keliauja į svetimą šalį ir kiek iš to yra uždirbama, t.y. kiek tai yra reikšminga ekonomikai. Aptarsime kruizinio turizmo populiarėjimo tendencijas.

Nors turizmo istorija tęsiasi šimtmečiais, tačiau universaliu turizmas tapo tik dvidešimtame amžiuje [10, P. 177].

Pasaulinio Turizmo Organizacijos ir bei Pasaulio kelionių ir turizmo tarybos duomenimis turizmas – didžiausia pasaulio industrija, duodanti bilijonus dolerių kasmet [43, P.28].

Pastaruosius 50 metų turizmas vystėsi stulbinančiu tempu ir tapo pasauline pramonės šaka. Remiantis Pasaulinio Turizmo Organizacijos prognozėmis, tolimų kelionių po visą pasaulį skaičius per kitus dešimtmečius sparčiau didės (5,4 % kasmet) nei kelionių regionų viduje (3,8%). Pasaulio Turizmo Organizacijos statistinių duomenų paskaičiavimais 2002 m. tarptautinių turistų įplaukos siekė daugiau nei 472 bilijonus, iš viso po Žemės rutulį keliavo 693 milijonai turistų, ir prognozuojama, kad šis skaičius išaugs iki 1 bilijono 2010 m., o 2020 m. prognozuojama 1,6 bilijonai tarptautinių turistų ir 2 trilijonai iš to uždirbtų Amerikos dolerių [63, P. 11].

Pasaulinė turizmo organizacija paskelbė, jog 2006 metais buvo 842 milijonai tarptautinių atvykstančių turistų (4,5% daugiau nei 2005 m.), o tai reiškia, kad pasaulis sparčiai žengia ta linkme, kad pasiektų Pasaulinės turizmo organizacijos 2020 m. prognozes, jog 2020m. bus 1,6 bilijono tarptautinių turistų [5, P.1].

Europos turizmas sudaro 2/3 pasaulinio turizmo ir tikimasi, kad iki 2025 metų šių kelionių padvigubės. Viduržemio jūros baseinas pirmauja pasaulyje pagal turistų apsilankymus ir generuoja 1/3 pasaulio pajamų, gaunamų iš turistų [62, P. 103].

Pasaulinė krantų konferencija turizmą pripažino pačia didžiausia pasaulyje pramonės šaka ir apskaičiavo, kad turizmas sudaro 5-6 proc. visų tautų jungtinio Bendro Nacionalinio Produkto (BNP). Daugumoje pakrančių šalių turizmo dėka BNP yra gerokai didesnis už šį vidurkį. Europos Sąjungos (ES) valstybėse turizmas yra vienas stipriausių ekonomikos sektorių. Turizmo veikla visose valstybėse narėse užsiima apie 2 milijonus verslo įmonių. Jos šiuo metu generuoja apie 12% bendrojo vidaus produkto (BVP) (tiesiogiai ir netiesiogiai), 6% darbo vietų (tiesiogiai) ir 30 proc. užsienio prekybos. Prognozuojamas visų šių rodiklių tolesnis augimas, nes tikimasi jog turizmo paklausa augs ir toliau [22].

Turizmas yra vienas iš dinamiškiausių ekonomikos sektorių, jis vaidina pagrindinę rolę kovojant su skurdu, tuo būdu tapdamas svarbiausiu įrankiu nepertraukiamam ir ilgam vystymuisi [5, P. 2].

Dėl šių priežasčių turizmo verslo plėtrai skiriama vis daugiau dėmesio tiek pasauliniu, tiek atskirų valstybių mastu, turizmo ekonominė reikšmė pripažįstama vis plačiau [11, P.25].

Turizmo plėtros istorijoje galima skirti penkias pagrindines epochas iš kurių keturios prasideda išradus naujas transporto priemones: [51, P. 10]

- epocha, buvusi iki turizmo verslo atsiradimo;
- geležinkelių atsiradimas ir plėtra;
- automobilių atsiradimas ir gausėjimas;
- reaktyvinių avialainerių atsiradimas ir paplitimas;
- *kruizinių laimerių atsiradimas ir paplitimas.*

Transportas – labai svarbi turizmo struktūrinė dalis. Transporto politika, plėtros programos, infrastruktūros tinklas glaudžiai susiję su visa turizmo plėtra bei galimybėmis [11, P. 161]. Transporto sistema skirstoma į šias grupes:

- Oro transportas.
- Sausumos transportas.
- Vandens transportas (upių, jūrų).

Vandens transportas – viena seniausių transporto rūšių žmonijos istorijoje. Keliauti jūromis ir prekiauti mėgo senovės finikiečiai, graikai, vikingai. Šiuo metu keliautojai daugiausiai plaukioja keleiviniais laivais. Keleiviniai laivai būna: tolimojo plaukimo, pakrančių ir vidaus vandenių. Keleiviniuose laivuose daug komforto, gera įranga, pagerinta priešgaisrinė sauga. Tokie laivai talpina apie 400-600 žmonių [13, P.41].

Jūrinis ir okeaninis vandens turizmas šiuo metu yra esminis pasaulinės turizmo rinkos segmentas. Per metus kruiziniais laivais keliauja beveik 6 mln. žmonių. Prognozuojama, kad po dešimtmečio šis skaičius padvigubės. Buvusi elitinė, ši turizmo rūšis virsta merine. Be abejo, susidomėjimas šia turizmo rūšimi paskatino pagyvėjimą pasaulinėje laivų statybos pramonėje [11, P. 167].

Pagal transporto panaudojimą turizme galima išskirti populiariausias transporto rūšis: oro transportas – 44%, automobilių – 41%, jūrų ir upių transportas – 8%, geležinkelio transportas – 7% [13, P.18].

Pasaulyje yra 4 pripažinti *kruizų rajonai*: Karibų jūros, Viduržemio jūros (Europos), Aliaskos pakrantėmis, Baltijos baseinas [46, P. 4].

1970 metais kruizų turistų buvo pusė milijono, 1998 metais - 9,5 mln., 2004 metais – 13,5 mln., o 2010 metais planuojama apie 20 milijonų. Pasaulyje pagrindinis kruizų regionas yra Karibų jūroje. Baltijos jūros regionui tenka apie 13 procentų pasaulinės kruizinės laivybos dalies [15, P. 19].

2007 m. laivybos sezonas parodė, kad turistų skaičius sparčiausiai auga Baltijos jūros regione – kasmet apie 15-17 procentų. Amerikoje jūrų turizmo augimas sudarė 9 procentus, Didžiojoje Britanijoje – apie 8 procentus, Australijos ir Azijos regionuose jis netgi sumažėjo trimis procentais. Azijoje tai lėmė neramumai tarp vadinamojo Vakarų pasaulio ir arabų kraštų.

Staigus susidomėjimas Baltijos regionu aiškinamas tuo, kad kol kas jame nepasireiškė teroristų išpuoliai. 2006 metais įvairiuose Baltijos jūros uostuose apsilankė 2,3 mln. jūrų turistų. Iš viso laivais Baltijos jūros regione plaukė 452 tūkst. jūrų turistų. Daugiausiai jūrų turistų apsilankė Danijos sostinėje Kopenhagoje – net 399 tūkstančiai. Daugiau nei pusė jūrų turistų Kopenhagoje ir pradeda kruizus po Baltijos jūrą. Apie 25 procentai kruizų prasideda iš Vokietijos Rostoko miesto. Kasmet Baltijos jūros regione atsiranda nauji kruizinius laivus priimančiosios uostai [45].

Pasaulinė Krantų konferencija (1993) turizmą pripažino pačia didžiausia pasaulyje pramonės šaka ir apskaičiavo, kad turizmas sudaro 5-6 proc. visų tautų jungtinio Bendro Nacionalinio Produkto (BNP). Daugumoje pakrančių šalių turizmo dėka BNP yra gerokai didesnis už šį vidurkį [15, P. 35].

Pajūrio turizmas, kuriam svarbiausi yra gamtiniai išteklių, įvardijamas kaip viena iš sparčiausiai besiplėtojančių šiuolaikinio turizmo sričių. Norint sukurti saugią, stabilią ir patrauklią krantų aplinką, bei išsaugoti švarų vandenį ir nesunaikintas kranto augalų ir gyvūnų buveines, plėtojamas darnus pajūrio turizmas. Taip pat viena iš būtinų darnaus pajūrio turizmo sąlygų – garantuoti deramas saugumo priemones besimaudantiems, plaukiojantiems valtimis bei užsiimantiems kitokia rekreacine veikla poilsiautojams pakrantėje ir priekrantėje.

2 lentelė. Jūrų keleivių dinamika Europos šalyse 1997 – 2007 metais

Metai	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Valstybė											
ES šalys	:	:	:	:	:	:	4126 11	:	:	3975 97	:
Belgija	1946	1696	1553	1520	1377	1125	739	787	922	891	909
Bulgarija	:	:	:	:	3	6	4	6	13	15	10
Danija	7592 8	6344 8	5734 5	5183 0	4786 2	4817 8	4865 3	4855 5	4792 4	4814 5	48409
Vokietija	:	:	:	3137	3181	3322	3214	2981	2949	2925	30200

				8	7	2	6	5	0	6	
Estija	:	:	:	:	5740	5136	5172	6452	6885	6691	6523
Airija	4380	4682	4358	4218	3895	3893	3747	3550	3275	3207	3225
Graikija	3225 9	3536 4	3718 0	2786 7	5014 9	1012 10	1027 60	9674 4	8606 8	9040 2	92423
Ispanija	1393 9	1534 9	1622 5	1458 2	1862 3	1894 7	2004 1	2169 4	2241 0	2216 7	23134
Prancūzija	3312 4	3082 5	3043 6	2788 1	2772 4	2911 0	2740 5	2706 8	2580 4	2640 2	27048
Italija	8018 1	8061 8	8543 8	8637 6	8688 2	8270 0	8257 6	8331 6	7875 3	8598 4	:
Kipras	:	:	:	:	:	339	287	247	194	228	174
Latvija	:	:	:	:	26	23	118	130	144	217	362
Lietuva	:	:	:	:	101	107	135	146	166	190	212
Malta	:	:	:	:	:	:	166	225	178	218	7802
Olandija	1964	1840	1949	2004	2041	2202	2015	2012	2116	2127	1871
Lenkija	:	:	:	:	4416	3304	3188	2031	1647	1737	2456
Portugalija	34	473	472	534	542	502	616	650	662	686	735
Rumunija	:	:	:	:	:	0	0	:	:	0	0
Slovėnija	:	:	:	:	34	42	47	42	35	30	51
Suomija	1519 1	1598 6	1614 6	1596 4	1672 9	1657 7	1634 1	1680 6	1711 2	1673 9	16450
Švedija	4094 9	4174 9	4157 4	3657 3	3235 0	3211 2	3274 8	3331 8	3261 7	3233 4	32662
Jungtinė Karalystė	3628 7	3688 4	3581 3	3385 1	3451 6	3562 3	3370 8	3283 7	3020 7	2993 0	30465
Kroatija	:	:	:	1494 0	1683 3	1841 0	1948 3	2151 9	2218 2	2306 1	24611
Islandija	:	0	0	318	360	393	407	404	422	433	:
Norvegija	:	:	:	:	:	6077	4656	5787	6663	6280	6447

Šaltinis: http://epp.eurostat.ec.europa.eu/extraction/retrieve/en/theme7/mar/mar_pa_aa?OutputDir=EJOutputDir

Lentelėje pavaizduota tarptautinio jūrų turizmo dinamika 1997 – 2007 metais. Matome, kad jūrų turizmas kiekviename iš parodytų valstybių kiekvienais metais didėjo. O tai įrodo jūrų turizmo populiarėjimą Europoje, tokios pat kilimo tendencijos yra ir visame pasaulyje. Tačiau šiuo metu, kai ekonominė situacija visame pasaulyje sulėtėjusi, tai be abejo palies (ir kaip pamatysime kitose darbo dalyse, kai kurias turizmo sritis jau palietė) jūrų turizmą ir apskritai visą turizmo sferą.

2. TARPTAUTINIS JŪRŲ TURIZMAS BALTIJOS ŠALYSE

2.1. Tarptautinis jūrų turizmas Estijoje

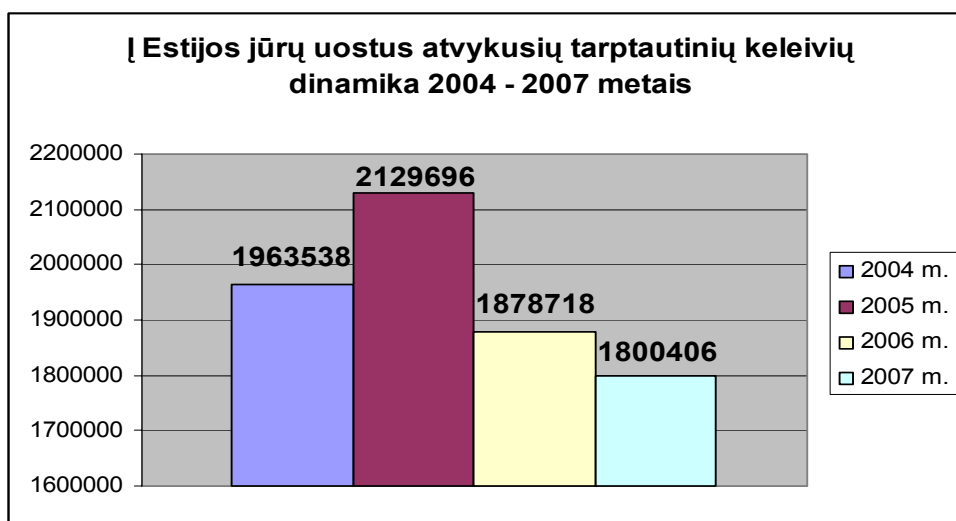
Šioje dalyje detaliau aptarsime prie smėlingų krantų išikūrusių Rytų Baltijos šalių uostus, paanalizuosime jų tarptautinio jūrų turizmo esamą būklę, palyginsime Lietuvą, Latviją ir Estiją jūrinio turizmo aspektu.

Estija, nors ir palyginti maža valstybė, turi gana ilgą kranto liniją, žemyno ir didžiųjų salų pakrantėmis nusidriekiančią per 3780 km. Paties žemyno kranto linija taip pat netrumpa – 685 km. Daugybė užtakių ir salų sudarė puikias galimybes vystyti jūrinę kultūrą, statyti uostus bei prieplaukas (žr. 1 priedą). Tam tiko ir patogi šalies geografinė padėtis prie didelės ir nedaug uostų Suomijos įlankoje turėjusios Rusijos [68, P. 189].

Šiandieninis Talino uostas – tai iš esmės uostų kompleksas. Jį sudaro daug atskirų ir gana toli vienas nuo kito esančių uostų, kurių veiklą koordinuoja bendras Taline esantis centras. Pačiame miesto centre Talino įlankos pakrantėje yra Senasis uostas (Vanasadam) [68, P. 192]. Šiame uoste yra keturi keleivių terminalai ir šis uostas šiandien priima kruizinius laivus. Senamiestis dabar pirmiausia skirtas keleiviniams laivams ir keltams. Iš Talino keltai kelia į Helsinkį (Suomija), Rostok (Vokietija) ir Stokholmą (Švedija) [65].

Talino jūrų uostas yra vienas iš greičiausiai besivystančių Baltijos jūros uostų. Talino jūrų uostas susideda iš keturių uostų, dviejų didesnių ir dviejų mažesnių vienas nuo kito nutolusių uostų. Didesnieji uostai – tai Senamiesčio ir Mugos, o mažesnieji – Pietų Paldisko ir Paljasarės uostai. Laivybai visi šie uostai tinka ištikus metus.

1 pav. iliustravome kiek tarptautinių jūrų keleivių atvyksta į Estijos jūrų uostus.



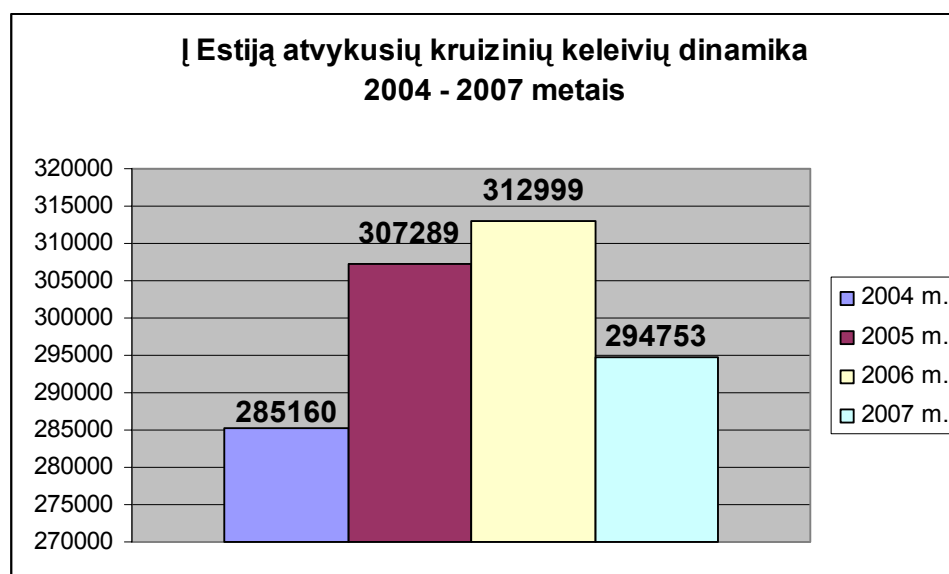
Šaltinis: Sudaryta autorės pagal <http://pub.stat.ee/px-web.2001/Dialog/Saveshow.asp>

1 pav. Į Estijos jūrų uostus atvykusių tarptautinių keleivių dinamika 2004 – 2007 metais

Ši diagrama rodo, kiek keleivių į Estijos jūrų uostus 2004 – 2007 m. atvyko tarptautinių turistų. Kaip matome Estija jūrų keliais atvykusius tarptautinius turistus skaičiuoja milijonais (kai tuo tarpu Lietuva 2007 m. siekė 100 000 jūrų keleivių). 2004 m. atkeliavusių į Estiją per jūrą buvo 1 963 538 žmogus, 2005 m. pasiektas didžiausias augimas - 2 129 696 turistas. 2006 – 2007 m. atvykstančių jūra skaičius sumažėjo. Tai, kaip ir visame pasaulyje, yra aiškinama dėl pasaulinės ekonomikos lėtėjimo.

Tarp kitų mažesniųjų Estijos uostų pirmiausia pažymėtinas *Haapsalu*. Šiame uoste švartuojasi žvejybos laivai, yra kelios jachtų priplaukos. Svarbiausios priplaukos yra Rokuhulos gyvenvietėje ir aptarnauja keltus, jungiančius žemyną su Hiiumos ir Vormsi salomis.

Pirita – didžiausias Estijos jūrinis jachtų uostas, specialiai įrengtas olimpinis buriavimo centras. Jis gali priimti dideles, iki 4 metrų grimzlės, jachtas. Uoste yra visa marinos tipo uostui būtina infrastruktūra [68, P. 199].



Šaltinis: Sudaryta autorės pagal

http://pub.stat.ee/pxweb.2001/Dialog/varval.asp?ma=TC161&ti=international+passenger+transport+through+ports+%28quarters%29&path=../I_Databas/Economy/34Transport/16Water_transport/&lang=1

2 pav. Į Estiją atvykusių kruizinių keleivių dinamika 2004-2007 metais

Kaip matome pagal diagramą į Estiją tarptautinis jūrų turizmas (keliaujantis kruiziniais laivais) atkeliauja labai dideliais srautais. 2004 metais Estijoje buvo 285 160 kruizinių turistų, 2005 m. - 307 289, 2006 m. - 312 999, 2007 m. - 294 753.

Taigi Estijoje kruizinių laivų ir keleivių atkeliauja labai daug, šimtai tūkstančių, kuomet negali kol kas pasigirti nei Lietuva, nei Latvija. Be abejo, Lietuvai ir Estijai sunku konkuruoti šiuo klausimu dėl to, kad Estija turi daugiausiai uostų, tai vadinasi ir galimybių jūrų turizmo vystymui daugiau. Palyginimui pateikiame 3 lentelę:

3 lentelė. Kruizinių laivų keleivių dinamika Baltijos šalyse 2004-2007 metais

Uostai/Metai	2004 m.	2005 m.	2006 m.	2007 m.
Estija	284 000	307 000	313 000	294 000
Lietuva	14 000	24 000	25 000	37 000
Latvija	63 000	48 000	41 000	65 000

Šaltinis: http://epp.eurostat.ec.europa.eu/extraction/retrieve/en/theme7/mar/mar_pa_aa?OutputDir=EJOutputDir_291&user=unknown&clientsessionid=076ABB97A8C1A192AE4BFAD02CB6361A.extraction-worker-2&OutputFile=mar_pa_aa.htm&OutputMode=U&NumberOfCells=12&Language=en&OutputMime=text%2Fhtml&

Pagal kruizinių turistų dinamiką matome, jog Lietuva atsilieka nuo Estijos ir Latvijos. Nuo Estijos atsiliekame labai ženkliai, iki Latvijos mums taip pat dar toloka. Duomenys tik dar kartelį įrodo, jog turime vystyti kruizų turizmą, kad bent priartėtume prie Latvijos. Tačiau iš kitos pusės, nereikia pamiršti labai svarbių faktų, kurie gali labai ženkliai nulemti šiuos skaičius. Nepaisant to, kad Lietuva turi tik vieną galimybę pritraukti turistus iš jūros pusės, nes turime tik vieną uostą, dar vienas dalykas yra tas, kad Latvijos ir Estijos jūrų uostai yra jų sostinėse. Dėl šių dviejų svarbių aspektų Lietuva kol kas negali pavyti nei Estijos nei Latvijos jūrų turizmo atžvilgiu.

Estijoje *jachtų turizmas* puikiai išvystytas. Estijoje jachtas ir mažuosius laivelius priimančių uostelių ir prieplaukų yra 54. Keletas pavyzdžių pateikiama prieduose (žr. 2 priedą).

Estijoje yra Jūrinio Turizmo asociacija, su kuria susisiekus galima gauti informaciją apie uostus, kuriuose yra rekomenduojama apsistoti svečiams. Taip pat Estijoje yra sudarytos puikios sąlygos išsinuomoti jachtas. Ir šios paslaugos puikiai reklamuojamos. Estija pritraukia šimtus privačių jachtų per metus, daugiausia iš Suomijos ir Skandinavijos šalių [6, P.77].

Didesniuose uosteliuose yra išvystyta infrastruktūra, t.y. apgyvendinimo galimybė, maitinimo įstaigos, dušai, tualetai, bankai, vaistinės, benzino kolonėlės, gydytojo paslaugos, laivų, jachtų techninis aptarnavimas ir pan.[7].

Mažesnėse prieplaukose infrastruktūra menkiau išvystyta, tačiau pagrindiniais turistų poreikiais ir jų jachtų ir laivelių techniniais dalykais yra pasirūpinama.

Taigi, apibendrinant galime pasakyti jog Estija maža, tačiau tipiška jūrinė valstybė, su gerai išvystyta jūrine infrastruktūra: gerais uostais ir gausybe mažų žvejų laivų uostelių bei prieplaukų, daugybe plaukiojančių keltų bei jachtų, turinti puikias galimybes priimti didelius kruizinius laivus, o tai suteikia puikias galimybes tarptautiniam jūrų turizmui vystytis.

2.2. Tarptautinis jūrų turizmas Latvijoje

Latvija turi gana ilgą (apie 500 km) jūros kranto liniją, kurioje išryškėja toli į sausumą išiterpusi Rygos įlanka. Latvija – senas jūrinės tradicijas turinti valstybė. Šiuo metu Latvija turi 10 uostų (žr. 3 priedą). Didieji Latvijos uostai yra trys: Rygos, Ventspilio ir Liepojos. Be šitų trijų Latvija disponuoja dar septyniais mažaisiais uostais, turinčiais gana didelę reikšmę jūrinių tradicijų puoselėjimui, aplinkinių regionų žvejybos verslui bei ekonomikai. Tai Salacgriva, Skultė, Lielupė, Engurė, Mesrags, Roja ir Pavilosta [68, P. 201] (žr. 4 priedą).

Šiuo metu turistų daugiausiai sulaukia Rygos uostas, antras – Ventspilio uostas, trečiasis – Liepoja. Dėl patogios geografinės padėties *Rygos uostas* visais laikais buvo vienas svarbiausių Rytų Baltijos regione. Didelis upės gylis, abiejuose krantuose susidariusių senvagių, ežerų, pratakų gausa sudarė geras sąlygas palaiapsnei uosto plėtrai. Ji vyko formuojant vis naujus uosto baseinus, plečiant prieplaukų frontą. Šios gamtinės sąlygos teigiamą vaidmenį uosto plėtrai tebevaidina iki šiol [68, P. 203]

Prasidėjus naujam tūkstantmečiui, visuose Rytų Baltijos uostuose dažniau lankėsi ir kruiziniai laivai. Šiuo požiūriu Ryga yra vienas populiariausių Rytų Baltijos uostų. Tačiau išryškėjo, kad tolesnę Rygos uosto plėtrą ėmė riboti Dauguvos upės gyliai, taigi, orientuojantis į laivų didėjimo tendencijas ir Šiaurės jūros uostų patirtį, numatyta Rygos įlankoje įrengti giliavandenį avanuostą.

Ventspilio uostas (žr. 5 priedą) yra didžiausias Latvijos uostas ir vienas didžiausių Baltijos jūroje. Uosto teritorija užima 2623,94 ha plotą, iš kurio net 1240 ha yra laisva teritorija. Įplaukos kanalo gylis yra 17,5 m, o maksimali leistina laivų grimzlė – 15 m. Uoste yra 60 krantinių, kurių bendras ilgis yra 11012 m.

Per paskutinius kelis metus uoste buvo įvykdyta daug pasikeitimų. Baigus pertvarkymo ir modernizavimo darbus, uosto aptarnavimas ir įrenginiai visiškai atitinka šiuolaikinės technikos, saugumo ir aplinkosaugos standartus. Po gilinimo darbų uosto akvatorijoje ir įplaukimo kanale, didžiausi Baltijos jūroje plaukiojantys laivai gali būti priimti uoste.

Centrinėje miesto dalyje yra įrengta kruizinių laivų prieplauka. Ventspilyje yra įrengtas 8,6 ha žvejybos laivų baseinas, kuriame įrengtos 4,5 ir 7,2 m gylio prieplaukos, o netoliese – baseinas pramoginiams laivams ir jachtoms [68, P. 211]

Ventspilio uostas – vienas iš nedaugelio Rytų Baltijos regione, turintis dar didžiules rezervines teritorijas ateities plėtrai, kaip ir vienas iš nedaugelio uostamiesčių, kuriuose *harmoningai derinami miesto ir uosto interesai*. Toks suderinamumas visame Baltijos regione darosi būdingas tik nedideliuose miestuose arba užmiesčių gyvenvietėse įsikūrusiems uostams.

Ši aplinkybė ir išvystytas komunikacijų tinklas leidžia tikėti geromis Ventspilio uosto augimo perspektyvomis.

Latvijoje gerai išvystyta uostų bei aptarnavimo infrastruktūra garantuoja didesnę jūrinių turistų skaičių. Daugelyje Latvijos priplaukų galima gauti visą reikiamą aptarnavimą: elektra, vanduo, degalai, tualetai, dušai, saunos, skalbimo paslaugos, telefonai, žiemos priplauka, stacionarus kranas, mašinų stovėjimo aikštelė, informacija, gelbėjimo tarnyba, sveikatos apsaugos reikmenys, techninė jachtų apžiūra, jachtų plovimo vieta, barai/ restoranai, turizmo informacijos centrai, dviračių nuoma, valčių/jachtų nuoma, mašinų nuoma, ekskursijų laivas, apgyvendinimo paslaugos ir stovyklavimas (žr. 5 priedą).

Taigi Latvijoje ne tik jachtų turizmas yra gerai išvystytas, apskritai jūrinis turizmo aptarnavimo sfera ten gerai veikia ir dar turi didelį potencialą plėstis. Lietuvai jūrinio turizmo vystymo klausimais yra labai daug ko pasimokyti tiek iš Estijos, tiek iš Latvijos praktikos.

2.3. Tarptautinis jūrų turizmas Lietuvoje

Kasmet laivyba vis intensyvėja. Pirmajame XXIa. Dešimtmetyje Baltijos jūros uostus atskirais metais aplankydavo nuo 88 500 iki 90 000 didelių laivų. Be to jūros pakrančių uostuose ir uosteliuose yra dar apie 15 000 jachtų bei mažųjų laivų. Todėl Baltijos jūra šiandien ne be pagrindo vadinama viena iš intensyviausiai laivuojamų Pasaulio vandenyno akvatorijų. Laivyba pramoginiais laivais būtų dar intensyvesnė, jeigu rytiniame jūros krante, kurį anksčiau kontroliavo Sovietų Sąjunga, būtų geriau išvystytas mažųjų uostų tinklas. Europos Sąjunga deklaruoja, kad mažųjų laivų uostai pakrantėje turėtų išsidėstyti maždaug kas 50km, t.y. tokiu atstumu, kurį nedidelis burlaivis gali įveikti šviesiu paros laiku. Deja, rytinių Baltijos krantų kai kuriose atkarpose uostas nuo uosto nutolę 100 ir net 150 km. [68, P. 34].

Lietuvos geopolitinė aplinka yra labai palanki turizmo plėtotei. Ypač svarbų vaidmenį gali atlikti Baltijos jūra. Šalis yra tarp keturių potencialių turizmo rinkų: Rusijos, Švedijos, Vokietijos ir Lenkijos, Baltarusijos ir Ukrainos. Ne mažiau svarbi ir trijų Baltijos šalių – Lietuvos, Latvijos ir Estijos – kaimynystė ir turizmo tradicijos [11, P.79].

Tarptautinio turizmo požiūriu Lietuva pripažįstama kaip naujas turistinis regionas ir kartu – Baltijos jūros valstybių turistinio regiono dalis. Efektyviausiai šalies turistinis potencialas gali būti panaudojamas bendrame Baltijos jūros valstybių regiono kontekste [38, P. 3].

Pats didžiausias augimas iš Baltijos regionų uostų yra Klaipėdoje. 2006 m. joje apsilankė 48 kruiziniai laivai, kurie atplukdė 25014 keleivių. 2007 m. - 65 kruiziniai laivai ir atplukdė 35 tūkst. keleivių. Keleivių augimas sudarė beveik 40%, o laivų – 35%. Dar didesnis augimas

Klaipėdoje yra vertinant nuo 2000 metų. Pagal atplaukusių turistų kiekį, 2000 m. palyginti su 2006 m., jis sudarė apie 400 %, pagal laivų skaičių 200 %. Klaipėdos uostas Baltijos regione diktuoja kruizinės laivybos augimo tempus.

Tarp 19-os Baltijos uostų pagal atplaukusių jūrų turistų skaičių jis užėmė 11-ąją vietą. 2007 m. uostas gavo apie 2,2 mln. litų rinkliavų iš kruizinės laivybos, o bendros pajamos, įskaitant ir tai, ką turistai išleido mieste, kiek uždirbo turizmo bendrovės, galėjo sudaryti 7-10 mln. litų. Pernai buvo surinkta 1,8 mln. litų rinkliavų.

Iš viso Baltijos regionas 2006 m. iš jūrų turizmo uždirbo nuo 343 iki 443 milijonų eurų (1,2-1,5 milijardo litų). Daugiausiai pajamų iš kruizinės laivybos uždirba Sankt Peterburgas – apie 110-130 mln. eurų, Kopenhaga – apie 90-130 mln. eurų [15, P. 22].

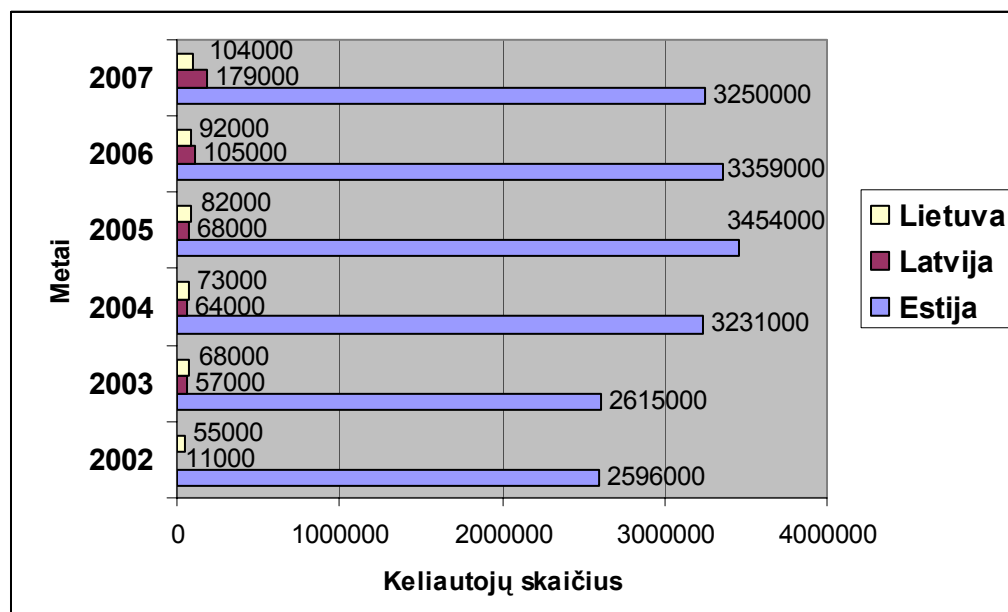
Baltijos regione su kruizine laivyba susietoje srityje iš viso dirba nuo 5500 iki 11500 žmonių. Jūrinio turizmo verslo plėtra leido pasiekti, kad 65 procentai jūrų turistų taptų nuolatiniais klientais ir Baltijos kruizais naudotųsi ne vieną kartą. Kruiziniuose laivuose nuolat gerinama aptarnavimo ir paslaugų kokybė. Klaipėda, kaip palyginti nauja jūrinio turizmo vykimo vieta, rengia kruizinių laivų turistams specialias muzikines programas, atplaukus dideliems laivams, kaip "Constellation" (keleivių skaičius 1800-2500), organizuojami jomarkai.

Klaipėdoje turistinių laivų priėmimą organizuoja Uosto direkcija, miesto savivaldybė, Turizmo informacijos centras, taip pat kruizinio terminalo operatoriaus – Klaipėdos laivų remonto bendrovės, turizmo ir kruizinių laivų agentavimo bendrovių atstovai. Klaipėdoje jūrų turistus aptarnauja 4 bendrovės – "Klaipėdos mėja", "Krantas Travel", "Liturimex kelionių tarnyba" ir "Relita", o laivus agentuoja – 10 bendrovių.

Didžiulį impulsą jūrinio turizmo verslui duoda Klaipėdoje įrengtas kruizinių laivų terminalas. Būtent dėl jūrinio ir pajūrio turizmo, bei rekreacijos Klaipėda tampa antruoju Lietuvos turizmo centru po Vilniaus. Svarbiu turistiniu traukos centru ateityje galėtų tapti ir Šventosios uostas, kur galėtų būti jachtų priplauka, vystytųsi įvairios su vandens turizmu susijusios pramonės.

Lietuvos transporto infrastruktūros tinklo tankumas yra pakankamas, tačiau jo techniniai parametrai netenkina didėjančių transporto srautų poreikių ir neatitinka ES transporto infrastruktūros išsivystymo lygio. Dėl šios priežasties Lietuva kaip jūrinė valstybė ne visiškai išnaudoja turizmo potencialą [16, P.7]. Detaliau apie tai aptarsime trečiojoje darbo dalyje.

Baigiant apžvelgti Baltijos jūrų uostus dar pateikiame diagramą, kuri iliustruoja, į Baltijos šalių uostus atvykstančių keleivių dinamika 2002-2007m. Šia diagrama norime pademonstruoti kaip stipriai pirmauja Estija ir kaip atsilieka Lietuva ir Latvija atvykstančių tarptautinių jūrų keleivių atžvilgiu.



Šaltinis: sudaryta autorės pagal

http://epp.eurostat.ec.europa.eu/extraction/retrieve/en/theme7/mar/mar_pa_aa?OutputDir=EJOutputDir_287&

3 pav. Tarptautinių jūrų turistų dinamika Baltijos šalyse 2002 – 2007m.

Kaip matome iš diagramos Estija (2002-2007m.) ženkliai lenkė tiek Lietuvą tiek Latviją atvykusių tarptautinių jūrų turistų atžvilgiu. Dėl ko yra tokia situacija mes aptarėme, kai nagrinėjome Baltijos šalių kruizinį turizmą.

Taigi apibendrinant šį skyrių galime pasakyti, kad Lietuva nuo Estijos jūrų turizmo atžvilgiu atsilieka ženkliai, tačiau nuo Latvijos ne taip stipriai atsilieka.

2.4. Teisiniai ir strateginiai dokumentai reglamentuojantys jūrų turizmą Lietuvoje

Turizmą reglamentuojanti teisinė bazė Lietuvoje pradėta formuoti tik po nepriklausomybės atkūrimo (1991m.). Be abejo, turizmas veikiamas ne tik tiesiogiai turizmą reglamentuojančių įstatymų, bet ir kitos įvairių rūšių įstatyminės bazės bei tarptautinės teisės [11, P. 73]. Lietuvos turizmo sektorių reglamentuoja Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas, Lietuvos Respublikos turizmo įstatymas bei kiti įstatymai, poįstatyminiai teisės aktai, ilgalaikės ir vidutinės trukmės turizmo planavimo dokumentai ir kiti teisės aktai.

Taigi šiame poskyryje panagrinėsime teisinius ir strateginius dokumentus, kurie vienaip ar kitaip įtakojo ir įtakos ateityje tarptautinį jūrų turizmą, jo vystymosi perspektyvas Lietuvoje.

4 lentelė. Teisiniai ir strateginiai dokumentai, reglamentuojantys jūrų turizmo plėtrą Lietuvoje 1997 – 2015m.

Pavadinimas, patvirtinimo data	Pastabos
<p>Lietuvos Respublikos teritorijos bendrasis planas, patvirtintas Lietuvos Respublikos Seimo 2002 m. spalio 29 d. nutarimu Nr. IX-1154</p>	<p>Plane pateikiamos funkcinų prioritetų sritys, apimančios dideles LR dalis arba makroregionus, pasižyminčius savita gamtine bei ūkine sankloda ir besiklostančiais skirtingais pagrindinių funkcinų prioritetų kompleksais, tarp jų – Pajūrio regioną. Šis regionas patenka į sudėtingiausių LR regionų kraštovarkos požiūriu sąrašą.</p> <p>Plane Pajūrio regionas išskiriamas kaip labai didelio ir didelio potencialo rekreacinis arealas, įeinantis į nacionalinės svarbos rekreacines sistemas.</p> <p>Regiono rekreacinių teritorijų tvarkymo nuostatoms įgyvendinti nustatomas šis prioritetas: plėtoti rekreacinį Pajūrio regioną, kuriant vidutinio ir aukšto lygio apgyvendinimo infrastruktūrą ir poilsio bei pramogų bazę, nepriklausančią nuo sezonų ir didinančią trauką, sprendžiant <i>Klaipėdos keleivinio uosto (terminalo) ir jachtų prieplaukos Palangoje statybų klausimus bei plėtojant jūrų keleivinius maršrutus į Skandinavijos šalis.</i></p>
<p>Valstybės ilgalaikės raidos strategija, patvirtinta Lietuvos Respublikos Seimo 2002 m. lapkričio 12 d. nutarimu Nr. IX-1187</p>	<p>Strategijoje tiesiogiai su Pajūrio regiono turizmo sektoriumi siejasi šis pagrindinis jūrinio turizmo plėtros tikslas: <i>sukurti Lietuvos jūrinio ir vidaus vandenu turizmo infrastruktūrą.</i></p>
<p>Lietuvos ūkio (ekonomikos) plėtros iki 2015 metų ilgalaikė strategija, patvirtinta Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. birželio 12 d. nutarimu Nr. 853. Šio dokumento viena iš dalių yra „Turizmo plėtros strategija iki 2015 metų“</p>	<p>Šio dokumento viena iš dalių yra „Turizmo plėtros strategija iki 2015 metų“, kurioje išskiriamas bendras strateginis tikslas: „<i>Sukurti šiuolaikinę, atitinkančią pasaulio ir Europos reikalavimus turizmo infrastruktūrą, leidžiančią kurti ir pateikti tarptautinei turizmo rinkai kokybiškus ir konkurencingus turizmo produktus, užtikrinančius vietinių ir atvykstančiųjų turistinių srautų didėjimą bei pasiekti turizmo dalies bendrą vidaus produkte ES vidurkį (8 proc.)</i>“.</p> <p>Taip pat vienas iš prioritetinių veiksnių - <i>Sukurti Lietuvos jūrinio ir vidaus vandenu turizmo infrastruktūrą.</i> Šioje dalyje pabrėžiamas keleivinių laivų projektavimas ir statyba; mažųjų uostų ir prieplaukų kūrimas; jūrinių jachtų uostų projektavimas ir statyba; jūrinių keltų maršrutų su Skandinavijos šalimis skaičiaus didinimas.</p>
<p>Nacionalinė darnaus vystymosi strategija, patvirtinta Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2003 m. rugsėjo 11 d. nutarimu Nr. 1160</p>	<p>Analizuojamame dokumente turizmo bei rekreacijos vystymui numatyti ilgalaikiai tikslai – plėtoti turizmą ir rekreaciją, drauge užtikrinti gamtinių ir kultūrinių Lietuvos regionų (tarp jų ir Pajūrio regiono) savitumo išsaugojimą, kuo mažesnę neigiamą poveikį aplinkai, teigiamus ekonominius ir socialinius pokyčius kaimiškose teritorijose, sudaryti sąlygas kuo geriau pažinti kraštą, formuoti teigiamą jo įvaizdį.</p>
<p>Nacionalinė turizmo plėtros 2007–2010 metų programa, patvirtinta Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2007 m. rugpjūčio 29 d. nutarimu Nr. 944</p>	<p>Programos paskirtis – įvertinti Lietuvos turizmo sektoriaus (taip pat ir Pajūrio) raidos tendencijas ir atsižvelgiant į nacionalinius, regioninius bei savivaldybių lygmens turizmo sektoriaus planavimo dokumentus apibrėžti Lietuvos turizmo plėtros prioritetus, tikslus ir uždavinius bei nustatyti jų įgyvendinimo priemones.</p> <p>Programoje numatoma turizmą plėtoti didžiausią rekreacinį potencialą turinčiuose turistiniuose centruose (kurortuose, kurortinėse teritorijose) ir vietovėse (<i>pajūryje</i>), kurie nustatyti turizmo strateginiuose ir teritorijų planavimo dokumentuose.</p> <p>Programoje išskiriami trys turizmo plėtros (laikotarpiui iki 2010)</p>

Pavadinimas, patvirtinimo data	Pastabos
	tikslai: <ol style="list-style-type: none"> 1. Tobulinti turizmo išteklių planavimo ir valdymo sistemą. 2. <i>Plėtoti viešąją turizmo infrastruktūrą, skatinančią konkurencingų turizmo produktų plėtrą.</i> 3. <i>Stiprinti Lietuvos turizmo įvaizdį vidaus ir užsienio rinkose.</i> Programoje numatytas atskiras skyrius 4.1. <i>Vandens turizmo trasos</i> , kuriame vandens turizmas apibrėžiamas, kaip viena iš sparčiausiai besivystančių ir prioritetinių Lietuvos turizmo krypčių. Taip pat akcentuojamas <i>pramoginis vandens turizmas, jūrinių jachtų turizmas, jo infrastruktūros, priėmimo ir aptarnavimo problema.</i>
Lietuvos žuvininkystės sektoriaus 2007 – 2013 metų veiksmų programa , patvirtinta Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2007 m. vasario 13 d. nutarimu Nr. 190	Pagal šį dokumentą bus teikiama parama žuvininkystės regionų plėtrai. Su turizmo plėtra tiesiogiai susijusi 4 prioritetinė kryptis „Tvari žuvininkystės regionų plėtra“. Pagrindinis tikslas: žuvininkystės regionų tvari plėtra ir gyvenimo kokybės juose gerinimas vietos iniciatyvos ir partnerystės pagrindu. <i>Bus teikiama parama mažųjų prieklaukų ir uostų modernizavimui.</i>
Lietuvos Respublikos turizmo įstatymas (įstatymo pakeitimo įstatymas 2002 m. gruodžio 3 d. Nr. IX–1211)	Įstatymas nustato turizmo verslo organizavimo principus, reikalavimus turizmo paslaugų teikimui ir turistų (vartotojų) teisių apsaugai bei valstybės, savivaldybių institucijų kompetenciją turizmo reguliavimo, planavimo ir turizmo išteklių naudojimo srityse. <i>Įstatymo 14str. reglamentuoja Vandens turizmo paslaugą.</i>
Lietuvos Respublikos pajūrio juostos įstatymas (2002 m. liepos 2 d. Nr. IX–1016)	Įstatymas reglamentuoja pajūrio juostos nustatymo tikslus, jos sudedamąsias dalis, nustato pajūrio kraštovaizdžio apsaugą ir naudojimą, žemės ir jūros akvatorijos naudojimo sąlygas bei ūkinės veiklos apribojimus.
Lietuvos Respublikos vandens įstatymas (1997 m. spalio 21 d. Nr. VIII-474)	Šis Įstatymas reglamentuoja santykius, atsirandančius naudojant, valdant ir saugant gamtinėje aplinkoje esantį vandenį. <i>Paviršiniai vandens telkiniai priskiriami rekreaciniams ištekliams</i> Lietuvos Respublikos teritorijos bendrajame plane, apskričių ir savivaldybių teritorijų planavimo dokumentuose. Vandens naudotojai yra fiziniai ir juridiniai asmenys, kurie naudoja vandens telkinį vandeniui išgauti, nuotekoms išleisti, <i>rekreacijai</i> , laivybai, žuvininkystei, žvejybai bei kitoms reikmėms arba kitokiu būdu daro poveikį vandens telkinio būklei.
Klaipėdos apskrities teritorijos bendrojo plano koncepcija (2008m.)	Pajūrio regionas įeina į Klaipėdos apskrities teritoriją, todėl plėtojant turizmo sektorių tikslinga remtis Klaipėdos apskrities bendrojo plano koncepcija, kurioje išskiriami šie prioritetai ir tikslai: II prioritetas „ <i>Turizmo infrastruktūros ir rekreacijos plėtra</i> “. Tikslas: „ <i>Plėtoti viešąją turizmo infrastruktūrą ir paslaugas</i> “. Klaipėdos apskrityje yra dar daug nepanaudotų rekreacijos išteklių, todėl ateityje galima prognozuoti sparčią turizmo ir rekreacijos paslaugų plėtrą, tikėtis augančių turistų srautų kaip iš Lietuvos, taip ir iš užsienio. <i>Planuojama atstatyti ir išplėsti Šventosios jūrų uostą. Tai turės daugiausia įtakos turizmo plėtrai regione.</i>
Klaipėdos miesto bendrasis planas (Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos 2007 m.	Turizmo sektoriaus plėtrą veikia: <ol style="list-style-type: none"> 1. Išorinės aplinkos dalies sprendiniai, kuriuose numatyta gerinti <i>rekreacinę aplinką, susisiekimo tinklą</i>, parengti detaliuosius

Pavadinimas, patvirtinimo data	Pastabos
balandžio 5 d. sprendimas Nr.T2-110)	<p>planus.</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. <i>Susisiekimo dalies sprendiniai, kuriuose numatyta gerinti susisiekimo tinklą.</i> 3. Socialinės aplinkos dalies sprendiniai, kuriuose apibrėžta poilsio infrastruktūros plėtra.
Klaipėdos rajono savivaldybės bendrasis planas (Klaipėdos rajono savivaldybės tarybos 2005 m. gruodžio 29 d. sprendimas Nr.T11-405)	<p>Turizmo sektoriaus plėtrai įtakos turi:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Transporto dalies sprendiniai, apimantys turizmo sektoriaus infrastruktūros plėtrą.</i> 2. Urbanistinės dalies sprendiniai, apibrėžiantys teritorinio planavimo dokumentų, turinčių įtakos turizmo sektoriaus plėtrai, rengimą.
Palangos miesto plėtros iki 2015 metų strateginis planas (patvirtintas Palangos miesto savivaldybės tarybos 2004 m. balandžio 1 d. sprendimu Nr. 34, priemonių planas pakeistas Palangos miesto savivaldybės tarybos 2005 m. gruodžio 8 d. sprendimu Nr. T2-235)	<p>Plane su turizmo sektoriaus plėtra siejasi prioritetas „Darni gyvenamosios aplinkos plėtra“. Numatomi įgyvendinti šie tikslai:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tausojančiai naudoti ir turtinti Palangos kurorto kultūros ir gamtos išteklius. 2. Subalansuotai plėtoti transporto ir inžinerinio aprūpinimo bei tinklų sistemą. <p>Plane su turizmo plėtra siejasi prioritetas „Konkurencingos rekreacijos, sporto, turizmo ir sanatorinio gydymo sistemos plėtra, paslaugų kokybės gerinimas“. Numatomi įgyvendinti šie tikslai:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Didinti kurorto patrauklumą ir prieinamumą vietiniams ir užsienio turistams.</i> 2. Tobulinti rekreacijos ir turizmo sistemos planavimą bei valdymą, užtikrinti jos priežiūrą ir efektyvų eksploatavimą. 3. Skatinti kurorto įmonių plėtrą, stiprinant konkurencingumą lemiančius veiksnius.
Palangos miesto bendrasis planas iki 2015 metų (Palangos miesto bendrojo plano koncepcija iki 2025 metų)	<p>Prioritetinis plano koncepcijos tikslas – <i>darnios plėtros tarptautinio aktyvios rekreacijos pajūrio kurorto struktūros ir jos plėtros formavimas.</i></p> <p>Plane numatoma išlaikyti gamtinius resursus kaip pagrindinę kurorto ekonominės ir socialinės plėtros bazę, suderinti vidinius plėtros interesus su Klaipėdos regiono integraciniais procesais bei šalies gyventojų atostogų ir trumpalaikio poilsio tradicine funkcija, <i>išlaikyti ir didinti konkurencinį pajėgumą vidaus bei Baltijos šalių rinkoje.</i></p> <p>Tikslams įgyvendinti Palangos m. savivaldybės teritorijoje išskiriamos struktūrinės dalys: poilsio ir pramogų teritorijos, naujos plėtros teritorijos, kurorto žaliosios poilsio teritorijos.</p> <p>Plane pateiktos problemos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Neišnaudota jūros akvatorija rekreacijai ir susisiekimui.</i> • <i>Neišvystytas Šventosios uostas</i> (trukdo pilnavertiškai vystyti Šventosios kurortinį kompleksą ir ypač jo centrinę dalį, plėsti poilsiaavimo atributų spektrą, stabdo kurortinio komplekso tarptautinį konkurencingumą).
Lietuvos Respublikos Šventosios valstybinio jūrų uosto įstatymas (2006 m. lapkričio 16 d. Nr. X-910 Vilnius)	<p>4 str. <i>Uosto paskirtis</i>:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) aptarnauti pramoginius, mažuosius ir sportinius laivus; 2) aptarnauti žvejybos laivus; 3) aptarnauti nedidelius jūrų kruizinius ir ro-ro keleivinius laivus.

Šaltiniai: www.lrs.lt, www.tourism.lt, Klaipėdos apskrities viršininko administracija, Pajūrio regiono savivaldybių administracijos

Atlikus teisinių ir strateginių dokumentų analizę, pažymėtina, kad tarptautinio jūrų turizmo sektoriaus plėtrą reglamentuoja nacionalinio, regioninio ir vietinio lygmens dokumentai. Tai skatina turizmo sektoriaus plėtrą racionaliai naudojant turizmo traukos objektus, tobulinant infrastruktūrą. Pagrindinis turizmo veiklą Lietuvoje reglamentuojantis įstatymas yra Lietuvos Respublikos turizmo įstatymas bei poįstatyminiai aktai, reikalingi šio įstatymo įgyvendinimui.

Taigi siekiant plėtoti jūrų turizmą Lietuvoje, tikslinga remtis Lietuvos Respublikos teritorijos bendruoju planu, Valstybės ilgalaikės raidos strategija, Lietuvos ūkio (ekonomikos) plėtros iki 2015 metų ilgalaikė strategija, Nacionaline turizmo plėtros 2007–2010 metų programa, Lietuvos žuvininkystės sektoriaus 2007 – 2013 metų veiksmų programa, Nacionaline darnaus vystymosi strategija, Kurortų plėtros įgyvendinimo 2005 – 2008 m. priemonių planu, Palangos ir Klaipėdos savivaldybių bendraisiais ir strateginiais plėtros planais, LR Šventosios valstybinio jūrų uosto įstatymu ir kt.

3. LIETUVOS TARPTAUTINIS JŪRŲ TURIZMAS

3.1. Klaipėdos uosto veiklos įtaka tarptautinio jūrų turizmo sektoriui

Klaipėdos valstybinis jūrų uostas (žr. 7 ir 8 priedus) – tai vienintelis neužšalantis uostas rytinėje Baltijos dalyje [4, P. 302]. Klaipėda – multimodalinis, universalus, giliavandenis uostas. Iš čia trumpiausi atstumai sausuma iki svarbiausių pramoninių Rytų šalių regionų (Rusijos, Baltarusijos, Ukrainos ir kt.). Per Klaipėdos uostą eina pagrindinės laivybos linijos į Vakarų Europos, Pietryčių Azijos ir Amerikos žemynų uostus. Uostas dirba 24 val. per parą, 7 dienas per savaitę ištisus metus.

Klaipėdos uostas ir laivyba sudaro galimybes Lietuvai vystyti jūrinio ir kruizinio turizmo produktus, prisidėti prie atvykstamojo turizmo srautų pritraukimo į Lietuvą. 2005m. pabaigoje atlikta „Klaipėdos valstybinio jūrų uosto ekonominė ir socialinė reikšmė Klaipėdos miestui, regionui ir Lietuvos valstybei“ studija parodė, jog uosto veikla neatitinka ES transporto infrastruktūros išsivystymo lygio. Dėl šios priežasties Lietuva kaip jūrinė valstybė ne visiškai išnaudoja turimą turizmo potencialą.

Šiuo metu jūrinis turizmas ir poilsis sparčiai populiarėja - Klaipėdą į savo maršrutus įtraukia pagrindinės Baltijos jūros regatos ir kruizų organizatoriai, atstovybės čia ėmė steigti žinomi jachtų gamintojai, atvyksta burlenčių ir katerių mėgėjai iš kaimyninių šalių.

Klaipėdos uostas taip pat sukuria palankias sąlygas ir pramoginei laivybai vystyti. Ekspertų vertinimu, Lietuvoje pramoginių laivų uostų veiklos apimtys per pastaruosius trejus metus kasmet išauga daugiau nei dvigubai [15, P. 14].

Uostas daug prisideda prie jūrinio turizmo srautų pritraukimo į Lietuvą. Tačiau esama infrastruktūra Klaipėdos uoste nėra pakankama tinkamam paslaugų lygiui, priimant kruizinių laivų keleivius ir turistus, atplaukusius jachtomis, užtikrinti [16, P.7].

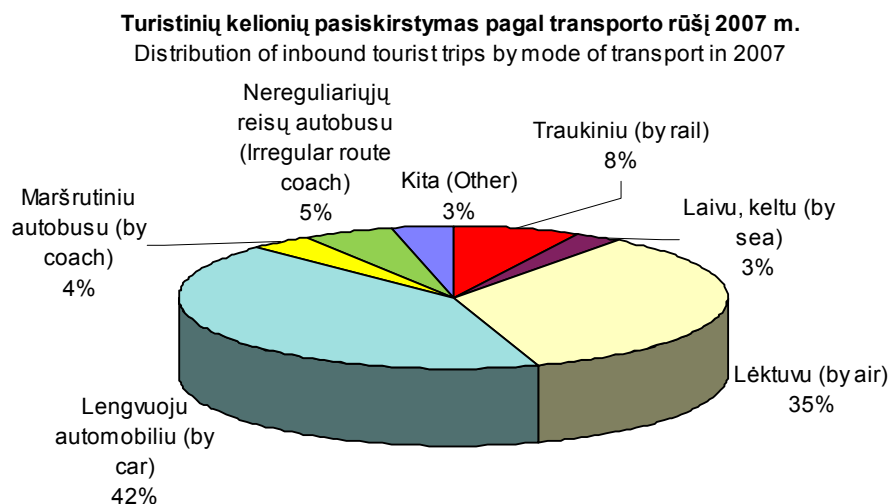
Baltijos jūros regione pagrindiniai Klaipėdos uosto konkurentai yra Baltijos jūros rytinėje pakrantėje esantys kaimyninių valstybių uostai. Todėl, būtina stiprinti Klaipėdos konkurencinius pranašumus – *modernizuoti uosto infrastruktūrą, skatinti uosto plėtrą, plėtoti kruizinę laivybą.* [23, P. 126]

Taigi šioje darbo dalyje bus nagrinėjamas Klaipėdos uostas, jo reikšmė jūrinio turizmo vystymui Lietuvoje. Apžvelgsime jūrų turistų keliavimą per Klaipėdos uostą.

3.1.1. Keleivių dinamikos analizė

Keleiviniais laivais, vadovaujantis Tarptautine žmogaus gyvybės saugos jūroje konvencija, laikomi laivai, vežantys daugiau kaip 12 keleivių [2, 91p.].

Į Lietuvą turistai atvyksta įvairiomis transporto priemonėmis. 4 pav. iliustruoja turistinių kelionių pasiskirstymą pagal transporto rūšį 2007 m.



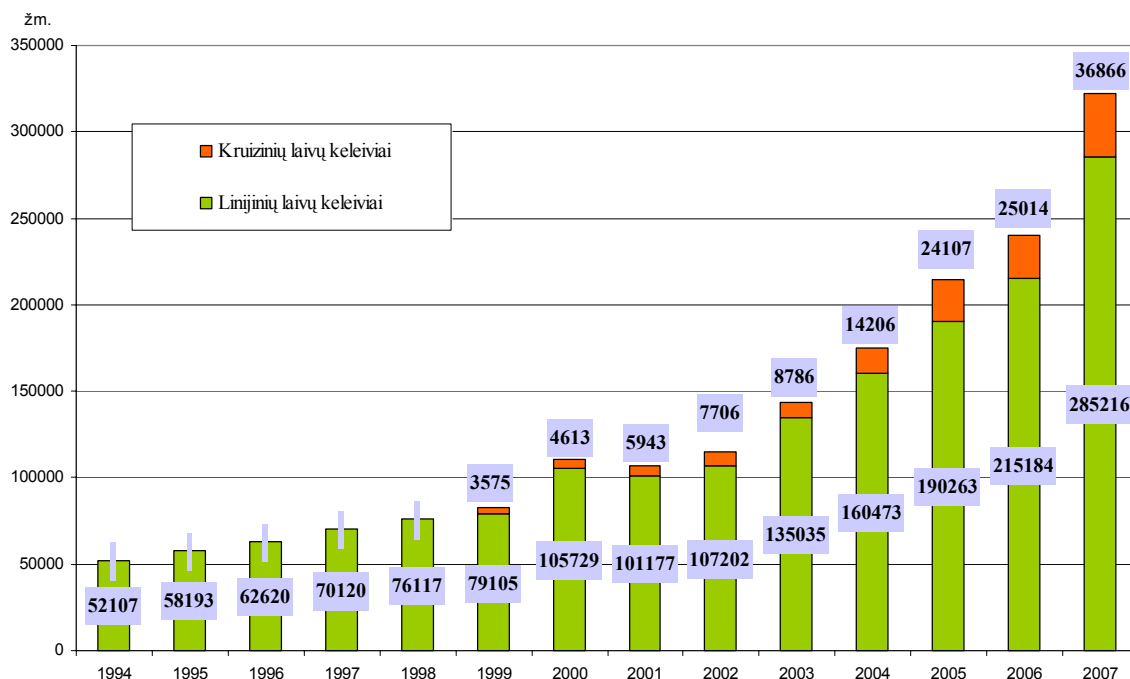
Šaltinis: http://www.tourism.lt/turizmo_statistika/atv2007.php

4 pav. Turistinių kelionių pasiskirstymas pagal transporto rūšį Lietuvoje 2007 m.

Pagal diagramą matome, jog į Lietuvą turistiniais tikslais daugiausia atvykstama lengvuoju automobiliu (42%), nedaug atsilieka atvykimas lėktuvais (35%). Mažesnes dalis užima atvykimas traukiniu (8%), nereguliariųjų reisų autobusais (5%), maršrutiniu autobusu (4%), 3% sudaro kitomis transporto priemonėmis atvykę turistai ir dar likusius 3% sudaro laivu, keltu (jūra atvykusių) keleivių skaičius. Ši diagrama mums parodo, kad tarptautinis jūrų turizmas Lietuvoje nėra pakankamai išvystytas ir išnaudotas, nes labai nedidelis procentas turistinių keleivių atkeliauja iš jūros pusės.

Pagal gyvenamąją šalį į Lietuvą daugiausia atvyksta iš Vokietijos (žr. 9 priedą). Antroje vietoje iš Švedijos, trečioje – iš Olandijos, ketvirtoje – iš Norvegijos. Taip pat laivu, keltu atvyksta turistai iš Danijos, Jungtinės Karalystės, Prancūzijos, Latvijos, Estijos, Rusijos ir Baltarusijos.

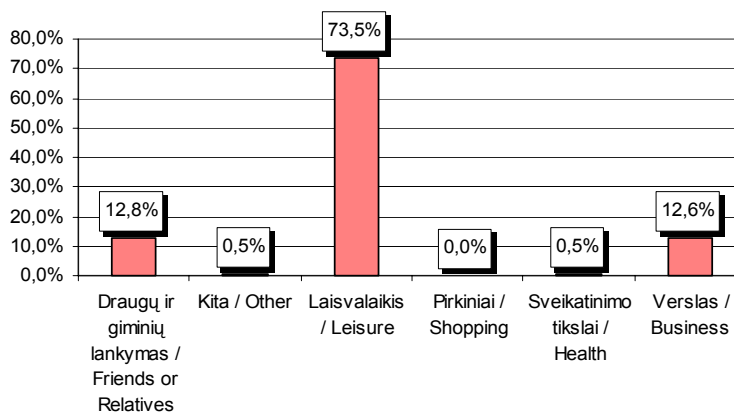
Toliau diagramoje (5 pav.) pateikiama turistų, atvykusių jūrų transportu, linijiniais laivais bei kruiziniais laivais, dinamika 1994 – 2007 m.



Šaltinis: Klaipėdos valstybinis jūrų uostas. http://www.portofklaipeda.lt/lt.php/statistika/metines_ataskaitos/7654

5 pav. Jūrų transportu į Lietuvą atvykusių keleivių skaičiaus 1994 - 2007m. dinamika

Kaip matyti iš diagramos duomenų kiekvienais metais (1994 – 2007m.) jūrinių keleivių skaičius Lietuvoje augo. Augo tiek linijiniais laivais atkeliavusių keleivių skaičius, tiek kruiziniais laivais atplaukusių keleivių skaičius. Iš viso keleivių skaičius per šį laikotarpį padidėjo nuo 52 107 iki 322 082. Pagal diagramą matome, jog kruizinių laivų keleivių (3575 keleiviai) Lietuva sulaukė tik 1999 m. Tačiau nuo to laiko, kaip matome, keleivių skaičiai vis augo. Šie didėjantys skaičiai yra labai ryškus ir teigiamas rodiklis Lietuvai, kaip jūrinei, valstybei, plėtojančiai tarptautinį jūrų turizmą.



Šaltinis: http://www.tourism.lt/turizmo_statistika/atv2007.php

6 pav. Laivu, keltu į Lietuvą atvykusių turistų pasiskirstymas pagal viešnagės tikslą 2007 metais

6 pav. iliustruoja jūrų keleivių, atvykusių laivu, keltu pasiskirstymą pagal viešnagės tikslą. Kaip matome, jūrų keliu atvykę turistai atvyksta į Lietuvą daugiausia laisvalaikio tikslais, mažesni procentą sudaro draugų ir giminių lankymas, beveik toks pats skaičius atvykusių yra verslo tikslais.

Šiuo metu į ir iš Klaipėdos galima nuvykti į: Vokietiją, Švediją ir Daniją. Keltų linijos pateikiamos 5 lentelėje.

Šiuo metu keleiviai plukdomi iš keltų terminalo keleiviniais-krovininiais keltais. Keltų linijos jungia Klaipėdą su Karlshamno uostu Švedijoje, Kylio ir Mukrano uostais Vokietijoje, bei Aarhuso, Aabenraa, Kopenhaga ir Fredericija uostais Danijoje.

5 lentelė. Keltų linijos iš Klaipėdos uosto 2008 metais

Uostai	Agentai
Klaipėda – Kylio (Vokietija)	AB DFDS LISCO
Klaipėda – Zasnica/Mukranas (Vokietija)	
Klaipėda – Karlshamnas (Švedija)	
Klaipėda – Kopenhaga – Fredericija (Danija)	
Klaipėda – Aabenraa – Aarhus (Danija)	„WmH. Muller Co“ (SCANDLINES BALTICUM SEAWAYS)

Šaltinis: http://www.portofklaipeda.lt/lt.php/klaipedos_uostas/keleiviu_pervezimas/keltu_linijos/28

Kaip matome iš lentelės duomenų, Lietuva turi tik du agentus, t.y. AB DFDS LISCO ir SCANDLINES BALTICUM SEAWAYS, kurie kelia žmones jūra į išvardintas šalis. Šis skaičius, mūsų manymu nėra didelis Lietuvai, kaip jūrinei valstybei.

3.2. Kruizai Lietuvoje

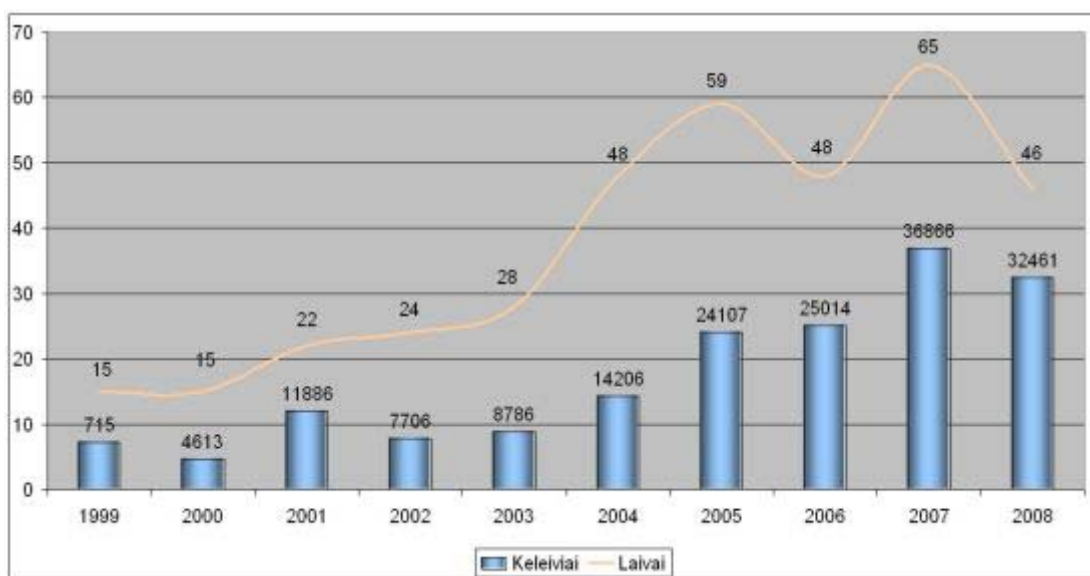
Kruiziniai laivai naudojami pramoginėms kelionėms. Jų architektūrai būdingi keli deniai, gausybė gelbėjimo priemonių, įstiklintos terasos ir atviri deniai su baseiniais ir soliariumais. Tai savotiškas plaukiojantis miestas [2, P. 91].

Klaipėda – vienintelis Lietuvos uostas, galintis priimti kruizinius laivus bei skiriantis išskirtinį dėmesį jūrinio turizmo propagavimui. 2003 m. liepos 31 d. Klaipėdos m. valstybinio jūrų uosto direkcijos, Klaipėdos m. savivaldybės, jūrinių ir turizmo organizacijų sprendimu Klaipėdos turizmo ir kultūros informacijos centras buvo paskirtas vadovauti kruizinės laivybos vystymo komitetui [60].

Siekiant efektyviau formuoti Lietuvos jūrinio turizmo politiką, gerinti šalies, kaip jūrinės valstybės, įvaizdį - 2006 m. kovo 1 dieną Klaipėdos miesto savivaldybės sprendimu Klaipėdos turizmo ir kultūros informacijos centrai buvo priskirtos dvi naujos veiklos funkcijos – Kruizinės bei regatų laivybos koordinavimas. Kruizų skyrius pradėjo savo veiklą 2006 m. kovo 1d. Kruizų skyriaus *pagrindinės funkcijos*: Klaipėdos, Klaipėdos m. Savivaldybės bei kitų organizacijų veiksmų derinimas, aktyvus bendradarbiavimas su Savivaldybės institucijomis; visų kruizinius laivus ir turistus aptarnaujančių įmonių, organizacijų veiklos koordinavimas; kruizinio turizmo plėtros Klaipėdoje strategijos rengimas; kruizinių laivų rinkos plėtojimas; vieningas marketingo strategijos kūrimas (leidiniai, straipsniai, parodos ir t.t.); rinkodarinės veiklos, siekiant pritraukti į Klaipėdą kruizinius operatorius, koordinavimas; pasiūlymų įstatyminės bazės gerinimui rengimas; vizų klausimų ir kitų formalumų supaprastinimo sprendimų siūlymas; dalyvavimas tarptautinių organizacijų veikloje; dalyvavimas projektuose; ryšiai su visuomenė ir informacijos teikimas; renginių organizavimas Kruizinių laivų terminale.

3.2.1. Kruizinės laivybos dinamika

Klaipėdoje kruizinio turizmo augimas yra pats didžiausias Baltijos jūros regione. 2006 m. Klaipėdos uostą aplankė 25 014 keleivių, o tai yra 76 proc. daugiau, nei 2004 m. 2007m. Lietuvą aplankė 65 laivai, o 2008m. 46 kruiziniai laivai. Išsamesnė informacija pateikiama 7 pav.



Šaltinis: http://www.portofklaipeda.lt/lt.php/statistika/kruizine_laivyba/7656

7 pav. Kruizinės laivybos dinamika Lietuvoje 1999 – 2008 metais

Kaip matome iš diagramos 1999 – 2008 m. kruizinių laivų ir keleivių skaičius bendrai paėmus kilo, tačiau pačią kruizinės laivybos dinamiką galime pavadinti „banguojančia“, nes tai

nebuvo vien tolygus kilimas. 2007 metų sezonas buvo sėkmingiausias, atplaukė rekordinis skaičius laivų – 65 ir keleivių 36866. 2008m. sulaukėme mažiau laivų, t.y. 46, su 32461 keleiviu. Manoma, jog šitokį laivų bei keleivių sumažėjimą paskatino pasaulinės ekonomikos silpnėjimas. Tačiau 2009 m. prognozuojami 48 kruiziniai laivai ir 35000 turistų (žr. 10 priedą).

Kruiziniai laivai uostui duoda nemažai pajamų. 2002 – 2008 m. duomenys pateikti 6 lentelėje. Kruizinis laivas uostui atneša vidutiniškai 21 – 35 tūkst. litų pajamų [4, P. 313] Turėdama 1 proc. kruizų turistų, Klaipėda yra vienuoliktas didžiausias Baltijos kruizų uostas.

6 lentelė. Uosto rinkliavų dinamika iš kruizinių laivų 2002 – 2008m.

Metai	Laivų skaičius	Keleivių skaičius	Rinkliavos iš kruizinių laivų (tūkst. Lt.)	Viso uoste surinkta rinkliavų (tūkst. Lt.)	Kruizų rinkliavos % nuo uosto rinkliavų
2002	22	7 706	0,505	87,965	0,57
2003	30	8 786	0,491	94,478	0,52
2004	49	14 206	1,011	94,931	1,06
2005	61	24 107	1,778	95,721	1,86
2006	48	25 014	1,757	94,789	1,85
2007	65	36 866	2,157	114,910	1,88
2008	46	32 461	1,738	-	-

Šaltinis: Klaipėdos valstybinis jūrų uostas

Kaip matome iš lentelės duomenų – uosto rinkliavos iš kruizinių laivų atitinkamai proporcingos laivų ir keleivių skaičiui, t.y. kuo daugiau laivų ir keleivių – tuo daugiau surinkta rinkliavų. Jei 2002 m. uostas iš kruizinių laivų gavo 505 tūkst. Litų, tai 2008 m. milijoną ir 738 tūkst. Litų, o tai sudaro 1,88% visų uosto rinkliavų. Taigi kruiziniai laivai uostui ir visam turizmo verslui duoda nemažus pinigus. Tai yra viena iš svarbiausių priežasčių, kodėl reikėtų vystyti kruizų turizmą Lietuvoje.

3.2.2. Kruizinės laivybos reklama ir marketingas

Siekiant stiprinti šalies, Klaipėdos miesto bei regiono jūrinio turizmo plėtrą per turizmo informacijos sklaidą ir marketingą užsienio šalyse, Klaipėdos turizmo ir kultūros informacijos centras nuo 2003 metų aktyviai dalyvauja tarptautinėse ir didžiausiose kruizinio verslo parodose.

2006 m. kovo mėn. dalyvauta tarptautinėje parodoje „Seatrade Cruise Shipping Convention‘06“ Majamyje, JAV.

2008 m. dalyvauta tokiuose projektuose ir renginiuose:

1) Kruizinės laivybos konferencija „*European Cruise Industry*“, Briuselis, 2008 vasario 26 d.

2) Kruizinės laivybos paroda „*Seatrade Cruise Shipping Convention*“, Majamis, 2008 kovo 11 - 14 d. Bendras miesto, uosto ir kruizinės laivybos srityje veikiančių kompanijų standas.

3) Kruizinės laivybos konferencija „*Seatrade Cruise Shipping Convention*“, Majamis, 2008 kovo 11 - 14 d.

4) Susitikimai su kruizinėmis linijomis: LR Susisiekimo ministro A. Butkevičiaus susitikimas su kruizinės linijos *Royal Caribbean* vice prezidentė Diana Block, 2008 m. kovo 11 d., Majamis.

5) Asociacijos *Cruise Europe* renginiai, 2008 gegužės 7 -10 d. Klaipėda:

- tarptautinė konferencija "*Bendradarbiavimo kruizinės laivybos srityje skatinimas*";

-3 seminarai: *Internetinis marketingas, kelionių agentūrų vaidmuo kruizinio turizmo plėtrai, Cruise Europe įtaka skatinant kruizinę laivybą asociacijos narių uostuose*;

- atskirų asociacijoje veikiančių regionų posėdžiai marketingo veiklos strategijai sudaryti ir įgyvendinti;

- metinė generalinė asamblėja.

6) Reklaminių (šventinių) renginių organizavimas kruiziniams laivams:

- Mugių (jomarkų) organizavimas didiesiems (virš 200 m ilgio) kruiziniams laivams.

- Didžiųjų ir pirmą kartą atplaukiančių kruizinių laivų sutikimo folkloriniai renginiai (18 renginių).

- Kruizinio sezono atidarymo ir uždarymo šventės.

7) Reklaminių suvenyrų, dovanėlių ir atributikos platinimas:

sveikinimo atvirukai, DVD filmai "*Įsimylėję Lietuvą*", Klaipėdos uosto albumas, marškinėliai ir kt.

8) Reklaminiai – informaciniai leidiniai:

kruizinio verslo brošiūra, reklaminė knygelė ir miesto planai.

9) Reklama (redakciniai straipsniai, moduliai, reklaminiai straipsniai, pranešimai spaudai) :

-užsienio leidiniuose: žurnalas „*Dream World Cruise Destination*“, Majamio parodos laikraštis „*Seatrade Today*“, *Cruise Europe* leidinys „*Cruise Europe News*“, žurnalas „*Seatrade Cruise Review*“, brošiūra „Klaipėda“ (pagal „Cruise Baltic Project“), žurnalas „Lloyd's Cruise International“, katalogas „*Cruise Europe*“;

-internetinė reklama:

- <http://www.cruise-community.com>;
- <http://www.cruisebaltic.com>;
- <http://www.cruiseeurope.com>.

10) Narystė tarptautiniame rinkodaros projekte „***Cruise Baltic***“ (nuo 2005 m.)

11) Narystė tarptautinėje asociacijoje ***Cruise Europe*** (nuo 2001 m.).

Dalyvavimas šiose parodose suteikia Klaipėdai išskirtinę galimybę pristatyti Lietuvą, Klaipėdą, kaip naują bei patrauklią kruiziniam turizmui vietą, pritraukti į Klaipėdos uostą daugiau kruizinių laivų, užmegzti kontaktus su kruizinių linijų atstovais bei pasidalinti patirtimi.

Klaipėdos turizmo ir kultūros informacijos centras koordinuoja dalyvavimą šiose parodose. Centro dėka yra suburiama kompetentinga delegacija – turizmo, jūrinio verslo, Klaipėdos valstybinio jūrų uosto, Klaipėdos m. savivaldybės, LR ambasados JAV atstovai, galintys profesionaliai pristatyti uosto bei miesto galimybes.

Siekiant sukurti patrauklų Lietuvos pristatymą, kruizinio verslo atstovams bei kruiziniais laivais atvykusiems turistams, Klaipėdos turizmo ir kultūros informacijos centras su užrašu „Cruise Lithuania“ pagamino rašiklius, marškinėlius, specialius miesto planus bei išleido specializuotą leidinį „Cruise Lithuania“ anglų kalba. Šios priemonės buvo dalinamos atvykusiems turistams, kruizinių kompanijų atstovams ir kt.

2009 metais numatyti tokie renginiai ir projektai:

1) Kruizinės laivybos paroda „***Seatrade Cruise Shipping Convention***“, Majamis, 2009 kovo 16 - 19 d.

2) Kruizinės laivybos konferencija „***Seatrade Cruise Shipping Convention***“, Majamis, 2009 kovo 16 - 19 d.

3) Kruizinės laivybos konferencija, ***European Cruise Industry***, Briuselis, 2009 birželio mėn.

4) Asociacijos ***Cruise Europe*** renginiai, 2009 gegužės 2 - 4 d. Bilbao (Ispanija):

- tarptautinė konferencija;
- seminarai;
- atskirų asociacijoje veikiančių regionų posėdžiai;
- metinė generalinė asamblėja.

- 5) Kruizinės laivybos paroda „*Seatrade Europe*“, Hamburgas, 2009 rugsėjo 15-17 d.
- 6) Susitikimai su kruizinėmis linijomis.
- 7) Reklaminių (šventinių) renginių organizavimas kruiziniams laivams:
 - mugių (jomarkų) organizavimas didiesiems kruiziniams laivams;
 - Didžiųjų ir pirmą kartą atplauksiančių kruizinių laivų sutikimo folkloriniai renginiai.
- 8) Reklaminių suvenyrų/dovanėlių/atributikos platinimas:
 - ženklukas, DVD filmai „*Isimylėję Lietuvą*“, Klaipėdos uosto albumas ir kt.
- 9) Reklaminiai – informaciniai leidiniai:
 - kruizinio verslo brošiūra, lankstinukai ir kt.
- 10) Reklama (redakciniai straipsniai, reklaminiai straipsniai, pranešimai spaudai):
 - užsienio leidiniuose*: Majamio parodos laikraštis „*Seatrade Today*“, žurnalas „*Seatrade Cruise Review*“, kiti žurnalai ir leidiniai.
- 11) Narystė tarptautiniame rinkodaros projekte „*Cruise Baltic*“;
- 12) Narystė tarptautinėje asociacijoje *Cruise Europe*.

Siūloma: narystė „Europos kruizų linijų ir uostų asociacijoje“.

Sėkmingam programų įgyvendinimui buvo nustatyti šie tikslai: [60]

1. Tikslinga kruizinės laivybos rinkodarinė veikla (dalyvavimas tarptautinėse parodose, kontaktai su žiniasklaida, spec. leidiniai, suvenyrai ir kt.).
2. Tikslinių renginių, skirtų kruizinių laivų priėmimui, organizavimas.
3. Kontaktai su kitais Baltijos šalių uostais, darbo patirties pasidalinimas, analizė, kontaktai su naujomis kruizinėmis linijomis.
4. Uosto, savivaldybės, krantinės operatoriaus, privačių turizmo bei laivų agentų, viešosios tvarkos atstovų veiklos koordinavimas.

Būtų labai tikslinga atsižvelgti į Klaipėdos verslininkų pasiūlymus vystant kruizų laivybą Lietuvoje. Šie siūlymai pridedami 11 priede.

Taigi, kaip matome, Lietuva aktyviai dalyvauja reklamuojant kruizų turizmą, yra labai daug dirbama marketingo ir reklamos srityje, norint pritraukti kuo daugiau kruizinių laivų į Lietuvą.

3.3. Pramoginė laivyba

Ekspertų vertinimu, Lietuvoje pramoginių laivų uostų veiklos apimtys per pastaruosius metus kasmet paauga daugiau nei dvigubai. Tačiau Klaipėdos uoste vis dar labai trūksta

modernių jachtklubų su išvystyta infrastruktūra – viešbučiais, restoranais, laivų remonto dirbtuvėmis, nepakanka vietų laivams, vasaros sezonui suplanavusiems užsukti į Klaipėdos į Klaipėdos uostą, sutalpinti [16, P. 76].

Klaipėdoje praktiškai nėra vietos pramoginių laivų švartavimui bei valčių nuleidimui į vandenį. Tai neigiamai įtakoja Klaipėdos, kaip jūrinio miesto, įvaizdį. Šiuo metu Klaipėdoje pramoginius laivus galima švartuoti dviejose vietose – senamiestyje esantis Pilies jachtų uostas talpina apie 100 laivų, ir dar 70 vietų yra Klaipėdos jachtklube Smiltynėje. Kai tuo tarpu ekspertai teigia, jog Pilies jachtų uoste reikėtų mažiausiai dar 50 vietų.

Ekspertų teigimu, Klaipėdos jachtų uostai Europos Sąjungos kontekste gali būti vertinami ne daugiau 6 balų iš 10 galimų. Perspektyviausias yra Pilies jachtų uostas, todėl investicijas tikslinga kreipti būtent čia. Taip pat svarbu sukurti jachtoms ir jų keleiviams būtiną infrastruktūrą [16, P.76].

Jūrinio turizmo skatinimas, patogios infrastruktūros buriuotojams kūrimas – vieni iš pagrindinių Klaipėdos – miesto prie jūros – prioritetų turizmo srityje. Tai numatyta ir Klaipėdos miesto plėtros 2007–2013 m. strateginiame plane. Savivaldybė vykdo tiek tiesiogines infrastruktūros jūros turistams gerinimo priemones, tiek ir įgyvendina vadinamuosius „minkštuosius“ jūrinio turizmo rinkodaros projektus. Pagrindinis šiuo metu mieste vykdomas infrastruktūros plėtros projektas – Danės upės krantinių nuo Biržos tilto iki upės žiočių tvirtinimo, jachtų ir mažųjų laivų priplaukos Klaipėdos piliavietėje įkūrimo projektas. Pagrindinė projekto poreikį lėmusi problema – Lietuva neišnaudoja savo jūrinio turizmo potencialo, nes nėra išvysčiusi būtiniosios infrastruktūros jūros turistams: šiuolaikiškų priplaukų tinklo, jachtoms švartuoti tinkamų krantinių, paslaugų krante infrastruktūros. Klaipėda – pagrindinis jūrinio turizmo centras Lietuvoje. Projekto įgyvendinimo teritorija (senosios Pilies priplauka ir Danės upės krantinės miesto istoriniame centre) – strateginė ir perspektyvi vieta jūrinio turizmo infrastruktūrai plėtoti. Pilies uostas ir Danės krantinės taps patogia ir reprezentatyvia vieta burlaiviams ir kitiems pramoginiams laivams švartuoti. Deja, šiuo metu griūvančios, neestetiškos, pačiame miesto centre esančios betoninės krantinės sukuria prastą Klaipėdos ir Lietuvos įvaizdį tiek jachtomis, tiek keleiviniais laivais atvykstantiems jūros turistams. Projekto įgyvendinimo metu, iki 2009 m. gegužės mėn., numatoma visiškai rekonstruoti apie 1500 metrų Danės upės krantinių nuo upės žiočių iki Biržos tilto (abipus upės), pritaikant jas jachtoms ir kitiems pramoginiams laivams švartuoti. Taip pat bus įrengta nauja šiuolaikiška priplauka senosios Klaipėdos pilies užutekyje, įrengiant naujas medines krantines. Bendras numatytų įrengti krantinių ilgis – apie 1600 metrų. Pilies uoste bus įrengta būtinoji priplaukos paslaugų infrastruktūra ir tinklai (elektra, vandens tiekimas ir kt.). Bus atnaujintas

kultūros paveldo objektas – pasukamas tiltelis pilies užutekyje. Projektas finansuojamas ES struktūrinių lėšų, valstybės biudžeto ir Klaipėdos miesto savivaldybės lėšomis. Viso projekto vertė – apie 47 mln. Lt, iš jų ES parama sudaro beveik 26 mln. Lt. Kiti miesto jau pradėti turizmo skatinimo ir prielaukų infrastruktūros plėtros projektai – vadinamosios „laivų kapinių“ įlankos Smiltynėje išvalymo ir sutvarkymo projektas ir mažųjų laivų uosto pietinėje miesto dalyje už Tarptautinės jūrų perkėlos įrengimo projektas. ES lėšomis jau parengta buvusio laivų kapinyno išvalymo techninė dokumentacija. Išvalius šią akvatoriją nuo senų laivų liekanų ir užteršto grunto, galima būtų galvoti apie naujos jachtų prielaukos Smiltynėje įrengimą. Taip pat įdomi idėja – laivų nuolaužų ekspozicija krante, kitų kultūrinio-marinistinio paveldo objektų ekspozicijos įrengimas šioje vietoje. Mažųjų laivų uosto pietinėje miesto dalyje už Tarptautinės jūrų perkėlos įrengimo projektą Savivaldybė vykdo kartu su Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija, tai geras uosto ir miesto bendradarbiavimo pavyzdys. 2009–2010 m. numatoma įrengti šiuolaikišką uostelį kateriams ir kitiems pramoginiams laivams, taip pat ir visą reikalingą infrastruktūrą krante [32].

Pajūrio ruožus turinčios šalys naudoja visas įmanomas priemones tokiam turizmui skatinti. Pvz., Skandinavijoje svečių jachtoms įrengiamos saugios, patogios prielaukos, kur parą (ir ilgiau) svečiai gali apsistoti nemokamai. Goteborgo miestas turi tris jachtų prielaukas svečiams su 800, 900 ir 1500 vietų ir už pirmą parą mokestis neimamas, todėl pritraukia šimtus jachtų būtent tas prielaukas, kurių įgulos lankydamos miestą, per 5 mėn. sezoną miestui palieka šimtus dešimtis mln. eurų. Tuo tarpu Lietuvoje vystant turizmo infrastruktūrą iki šių metų į jūrinį turizmą beveik neinvestuota. Esama jūrinių jachtų turizmo infrastruktūra tik atbaido vienąkart atplaukusius turistus: nėra kokybiškų nakvynės ir poilsio paslaugų pasiūlos, kuro papildymo galimybių, remonto paslaugų, pramogų ir kitų paslaugų, įprastų Europos jachtų prielaukose.

Šiuo metu jūriniam turizmui aptarnauti naudojami Smiltynės, Klaipėdos pilies, Nidos, iš dalies Mingės jachtų uostai. Pradėta Klaipėdos jachtklubo rekonstrukcija – jachtų ir mažųjų laivų prielaukos Klaipėdos piliavietėje įkūrimas (žr. 12 priedą). Sparčiai didėjantis Klaipėdos uoste mažųjų laivų ir valčių skaičius, kurių jau negali sutalpinti esančios prielaukos, reikalauja naujų sprendimų ir šiame uostamiestyje [39].

Klaipėdos senamiestyje įsiterpusi jachtų ir katerių marina kol kas neatitinka Vakarų Europos jachtklubų reikalavimų – nėra kuro degalinės, užkandinių, kavinių, buriuotojų reikmenų parduotuvių, be ko neapsieina nė vienas modernus tokių laivelio uostas. Tačiau jau antrą sezoną keliautojai turi galimybę naudotis moderniais dušais, sustiprinta jų laivų apsauga, sudilusius plūduriuojančius pontonus, ant kurių išlipama iš laivo, pakeitė nauji, kokybiški, prielaukoje sumontuota apšvietimo sistema.

Finansų ministerija yra skyrusi Klaipėdos savivaldybei 200 tūkst. EUR – parengti dokumentams dėl ES paramos pramoginių laivų uostui statyti greta piliavietės, kur dalį teritorijos dabar užima „Klaipėdos laivų remonto“ administruojama prieplauka. Šiai teritorijai sutvarkyti ir moderniai įrengti, savivaldybės skaičiavimais, bus panaudota per 35 mln. Lt ES, Lietuvos valdžios bei „Klaipėdos laivų remonto“ lėšų [44].

Į Klaipėdos uosto plėtros darbus įtrauktas projektas, kuriuo bus vykdoma turizmo infrastruktūros plėtra – jachtų ir mažųjų laivų prieplaukos Klaipėdos piliavietėje įkūrimas. Klaipėdos miesto savivaldybė gavo ES struktūrinių fondų finansavimą Klaipėdos miestui priklausančioms Danės upės krantinėms sutvarkyti. Šiuo metu 1284 metrai Danės upės krantinių priklauso Klaipėdos miestui, 216 metrų – Uosto direkcijai. Tokiu būdu, tvarkant miestui priklausančias krantines, racionalu sutvarkyti ir Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijai priklausančią dalį krantinių. Projektą planuojama įgyvendinti 2008-2009 metais [17].

Jachtų varžybos, didžiausių jachtų parada – taip pat stimulus jūriniam ir apskritai turizmui vystyti. Tarptautinė organizacija „Sail Training International“, įvertinusi daugybę paraiškų, pasiūlė Klaipėdai tapti vienu iš uostų, 2009 m. priimsiančiu prestižinę didžiųjų burlaivių regatą „Tall Ships’ Races. „The Tall Ships’ Races Baltic 2009“ finišuos Klaipėdoje, kuri kartu su visa Lietuva švęs šalies vardo paminėjimo 1000 metų jubiliejų. Tokiu būdu, „The Tall Ships’ Races Baltic 2009“ atvykimas į uostamiestį taps svarbiausiu Lietuvos tūkstantmečio šventimo akcentu Lietuvoje. Taigi šis renginys labai pagyvins tarptautinio jūrų turizmo situaciją Lietuvoje [54].

2009 m. Klaipėda pasitiks šūkiu „Klaipėda – kultūros uostas“. Minint Lietuvos tūkstantmetį, mieste bus organizuojamas vienas prestižiškiausių renginių Europoje. Tai – pasaulinė istorinių burlaivių regata „The Tall Ships’ Races Baltic 2009“ Liepos 31–rugpjūčio 3 d. Klaipėdoje pirmą kartą finišuos didžiausia pasaulinė didžiųjų burlaivių regata „The Tall Ships’ Races Baltic 2009“. Klaipėdą regata pasieks, startavusi Gdynioje, aplankiusi Sankt Peterburgo ir Turku (Suomija) uostus. Tradicinės Jūros šventės metu uoste švartuosios daugiau kaip šimtas didžiųjų pasaulio burlaivių ir jūrinių jachtų, tarp jų – ir reti, matyti tik kino filmuose (žr. 13 priedą). Mieste lankysis apie 4 tūkst. laivų įgulų narių, iš kurių daugiau kaip pusė – jaunimas nuo 15 iki 25 metų. Keturias dienas ir naktis kruizinio terminalo ir dalies piliavietės teritorijoje, taip pat Danės upės pakrantėse iki Biržos tilto vyks pagrindinis regatos renginių veiksmas: miestiečių ir miesto svečių lankymaisi laivuose, koncertai, apdovanojimų ceremonijos ir kt. Vizito kulminacija taps įgulų paradas miesto gatvėmis ir uostą paliekančių burlaivių paradas [32].

3.4. Šventosios uostas

3.4.1. Šventosios uosto atstatymo galimybės

Kodėl Lietuvai reikia dar vieno uosto? Yra nemažai argumentų, keletas, svarbių jūrinio turizmo plėtojimui Lietuvoje yra tokie:

- Dėl didelės Klaipėdos uosto apkrovos mažėja sąlygos vystyti mažąjį (pramoginį) jūrų turizmą.
- Klaipėdos uostas negali išspręsti ir tarptautinio mažojo jūrų turizmo plėtros problemų. Norint pritraukti užsienio jūrinius turistus, plaukiojančius jachtomis ir mažaisiais kruiziniais laivais, būtina į Šiaurę nuo Klaipėdos turėti bent vieną priebėgos uostą, kuriame tokie turistai galėtų apsistoti po dienos perėjimo ar praleisti 1 – 2 dienas poilsio tikslais.
- Koncentruojant visą jūrinę veiklą vienoje vietoje (šiuo atveju Klaipėdos uoste), nesudaromos sąlygos efektyviam jūrų panaudojimui (žvejyba, jūrinis turizmas ir pan.) kitose, ypač labiau nutolusiose nuo Klaipėdos pajūrio vietose.
- Neužtikrinamas ES rekomenduojamas optimalus atstumas tarp priebėgos uostų mažiesiems pakrančių plaukiojimo ir turistiniams laivams.

Šiuo metu, remiantis ES rekomendacija kas 50 km kranto linijos įrengti mažųjų laivų uostus, nutarta Šventosios uostą renovuoti. Lietuvos Vyriausybės 2004m. rugpjūčio mėn. nutarimu, uostas turėtų būti renovuotas iki 2013m. [68, P. 277].

Šias visas trūkstamas jūrų turizmo vystymo funkcijas gali užtikrinti naujas Šventosios jūrų uostas (žr. 14 priedą). Šventoji, kaip uostavietė, geriausiai tenkina visus pagrindinius reikalavimus, keliamus antrajam Lietuvos jūrų uostui [53, P. 69].

Šventosios – Palangos vieningos poilsio zonos kompleksas. Šventoji – Palanga galės klestėti su sąlyga, kad bus atstatytas *Šventosios turistinis uostas*, į kurį galės įplaukti turistiniai, keleiviniai laivai, turistinės jachtos. Iš jūros mes galime tikėtis tiek poilsiautojų, kiek ir iš sausumos [3, P. 37].

Dabartiniais duomenimis Baltijos jūroje vasarą vienu metu plaukioja iki pusės milijono jachtų, kiekvienoje jachtoje būna mažiausiai 3 – 4 žmonės. Jei nors 1% jachtų įplauktų į Šventosios uostą, tai būtų išpūdingas skaičius. Kiekvieno žmogaus poreikiams patenkinti vidutiniškai išleidžiama 100 JAV dolerių. Vien jachtos stovėjimas prie krantinės per dieną kainuoja apie 15 JAV dolerių, neskaičiuojant keleivių, turistų, laivų, kurie galėtų pastoviai plaukioti tarp Baltijos ir kitų šalių uostų [3, P. 37].

Didelis kurortų kompleksas (Palanga ir Šventoji) sutraukia daug poilsiautojų, o įvertinant labai populiarų vandens poilsį Vakarų Europoje ir Skandinavijos šalyse bei šių tradicijų

puoselėjimą Rytinės Baltijos valstybėse, Šventosios jūrų uostas turi realias galimybes tapti pramoginiu uostu. Esant pakankamai dideliam turistų srautui, atsiranda galimybė kurti nedidelių keleivinių ir kruizinių laivų linijas, jungiančias Vakarų Europos, Skandinavijos ir Baltijos valstybių uostus. Tokiu būdu Šventosios jūrų uostas gali tapti ir mažųjų keleivinių bei kruizinių laivų uostu [25, P.11].

Rekreacija ir turizmas Palangos – Šventosios regione vystomas netolygiai ir orientuotas tik į turistų iš sausumos pritraukimui. Tačiau tokia galimybė kaip turistų pritraukimas iš jūros kol kas neišnaudojama. Šventosios uosto atkūrimas leistų pritraukti daugiau turistų iš jūros, tokią perspektyvą sudarytų jachtų uostas.

Europos sąjungos mažųjų laivų paieškos ir gelbėjimo sistemoje (SAR for boats) numatytas „šviesaus paros laiko praplaukimo reikalavimas“ tai yra, kad maži laivai ir jachtos ryte išplaukę iš uosto, privalo turėti galimybę pasiekti artimiausią prieglaudą dar šviesiu paros metu. Yra nustatyta, jog nuo Klaipėdos iki artimiausio – Liepojos uosto – per didelis atstumas mažiems laiveliams, todėl optimaliausias sprendimas šiuo klausimu būtų – Šventosios uostas.

Turizmas mažais laivais ir jachtomis suteikia papildomų darnaus vystymosi galimybių daugumai Baltijos jūros regionų. Darnus vystymas reikalauja koordinuoti atitinkamos infrastruktūros vystymą su aplinkos bei regionų ir jų gyventojų vystymusi. Kad jachtų turizmo potencialas būtų kuo pilniau panaudotas, reikia sudaryti galimybes turistams saugiai keliauti įvairiais regionais ir valstybėmis. Tuo tikslu 1995 – 1997 metais Vokietijoje ir Lenkijoje pradėta kurti pakrančių regionų vystymo koncepcija, paremta erdvinio planavimo (spatial planning) principais. Ši koncepcija tapo plačiai pripažinta Europos Komisijoje ir Šiaurės Šalių ministrų taryboje. Taip Europos Bendrijos iniciatyvos INTERREG IIC rėmuose pradėta programa vadinama SuPortNet (Sustainable Spatial Development with Network of Ports for Boat Turizm in the Baltic Sea Region). Ši programa pripažinta sėkminga ir EB iniciatyvos INTERREG IIIB rėmuose pratęsta pavadinimu SuPortNet II.

Pagrindiniai reikalavimai Šventosios uostui, kaip jachtų uostui [53, P.17]:

1. Saugi stovėjimo vieta. Kiekvienas turistas turi būti užtikrintas, kad jo jachta saugi.
2. Pakankama akvatorija jachtų manevravimui švartuojantis.
3. Elektros ir gėlo vandens teikimas jachtoms.
4. Kuro užpylimo kolonėlė.
5. Dušai, tualetai.
6. Kranas stiebų aptarnavimui.

7. Slipas. Daugėja turistų, kurie atvyksta automobiliu ir atsiveža katerius ar jachtas. Slipas labai pritrauktų tokius turistus, ypač iš rytų.
8. Kranas valčių ar variklių pakėlimui.
9. Aikštelės jachtų žiemojimui. Daugelis jachtų savininkų neturi kur laikyti jachtų žiemos metu. Todėl paprasta aikštelė apie 50 – 60 kvadratinių metrų vienai jachtai labai padidintų Šventosios uosto verslumą.
10. Arti miesto ar gyvenvietės centras.
11. Krantinė nedideliems kruiziniams laivams. Tampa vis populiarsnės neilgos kelionės vadinamais „vandens tramvajais“, tai nedideli, iki 40 metrų ilgio, nedidelės grimzlės laivai, kurie vykdo trumpas keliones, pvz.: Šventoji – Liepoja; Šventoji – Ryga ir pan.

Šitokia uosto infrastruktūra patenkintų pirminių jachtų, mažųjų laivų ir jų šeiminių poreikius. Atitinkamos infrastruktūros žvejams sukūrimas Šventosios uoste leistų pradėti vystyti perspektyvų verslą - rekreacinę žvejybą. Uoste galėtų bazuotis apie 15 nedidelių rekreacijai skirtų laivų, 160 jachtų.

Europoje tampa vis populiarsnis keleivių turizmas trumpais maršrutais, nedideliais (vežančiais apie 40 keleivių) laivais. Tokiu atveju iš Šventosios uosto per savaitę būtų vykdomi penki tokie reisai.

Šiuos prognozuojamus laivų srautus Šventosios uoste tikėtina pasiekti įgyvendinus investicinį projektą, per 5 metus.

7 lentelė. Apibendrinta laivų srautų prognozė Šventosios uoste (2007 m.)

Funkcija	Laivų charakteristika	Laivų kiekis, vnt.
Pakrančių apsaugos laivų ir Karinių jūrų pajėgių laivų bazavimas	Kateriai: ilgis 30-40 m, grimzlė iki 3 m.	2
Būtingės naftos terminalo pagalbinio techninio laivyno ir avarijų likvidavimo techninių priemonių bazavimas	Kateriai: ilgis 30-40 m, grimzlė iki 5m.	2
Smulkios verslinės žvejybos laivų bazavimas	Laivai: ilgis iki 12 m, grimzlė iki 2 m.	15
Rekreacinės paskirties žvejybos laivų bazavimas	Laivai: ilgis iki 12 m, grimzlė iki 2 m.	15
Jachtų priėmimas ir bazavimas	Jachtos grimzlė 4 m.	160
Mažųjų jūrinių kruizinių laivų ir priėmimas	Keleivinis iki 40 m. ilgio ir 4 m. grimzlės	5 per savaitę

Šaltinis: VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija (2007m. investicijų projektas)

Pagal pateiktą 7 lentelę galime susidaryti vaizdą kokių laivų ir koks skaičius bazuotųsi Šventosios jūrų uoste. Kaip matome pramoginiams, mažiems jūrų kruiziniams laivams, keleiviniams ir rekreacinės paskirties laivams planuojama skirti nemažą uosto dalį.

Lietuvos Respublikos Vyriausybė 2004-11-22 nutarimu Nr. 1469 įsteigė Šventosios valstybinį jūrų uostą, skirtą pramoginiams, žvejybos, kruiziniams laivams. 2006m. lapkričio 16d. Priimtas Lietuvos Respublikos Šventosios Valstybinio Jūrų Uosto įstatymas, kuris numato, kad Šventosios uosto paskirtis: aptarnauti pramoginius, mažuosius ir sportinius laivus; aptarnauti nedidelius jūrų kruizinius ir ro-ro keleivinius laivus. Taigi, kaip matome, įstatymas numato, jog Šventosios uostas pagrinde atliktų turizmo plėtojimo vaidmenį. Teisinis reglamentavimas yra, jau atliekami kai kurie darbai.

2007-2008 metais vykdomi paruošiamieji ir projektavimo darbai, o 2009 metais numatoma pradėti Šventosios jūrų uosto atstatymo darbus. Uostas galės priimti nedidelius žvejybos, mažuosius jūrinius kruizinius bei keleivinius, pramoginius ir sportinius laivus [21] (žr. 15 ir 16 priedus).

Šventosios uosto atstatymas turi svarbią reikšmę turizmui bei tarptautiniams transporto ryšiams. Šventosios jūrų uostas turi galimybes tapti pramoginiu uostu (žvejybos, ekskursijų, jachtų, burlaivių uostu) populiariu ir užsienio poilsiautojų tarpe. Atsirastų galimybių pasivažinėti kateriais ar pažūklauti jūroje, paplūdimiuose būtų pakankamai dušų, tualetų, nuomos ir daiktų saugojimo punktų, žvejų ir pramoginių laivų prieplaukų. Tarp Palangos ir Šventosios vėl galėtų kursuoti "senasis" Tiškevičiaus garlaivis "Fenix". Tam reikia tik vieningos gamtosaugos ir gamtonaudos koncepcijų traktuotės ir veiklių žmonių [61].

Šventosios uosto statybos programos priemonių planą parengė Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija bendradarbiaujant su Palangos savivaldybe. Numatoma parengiamuosius ir priešprojektinius darbus užbaigti dar šiemet, 2009 metais vyks uosto galimybių studijos rengimas, o iki 2010 m. bus vykdoma inžinerinio geologinio kartografavimo programa bei archeologiniai tyrimai. Detalusis uosto planas ir techninis projektas turi būti užbaigti 2011 metais, o uosto statybų darbus ketinama baigti 2013 metais. Šventosios valstybinis jūrų uostas taps turistiniu lengvųjų laivų uostu, kuriame švartuosios nedidelės grimzlės turistiniai, žvejybiniai ir žinybiniai laivai. Atstatytas uostas galėtų aptarnauti valstybės sienos apsaugos tarnybos, specializuotus gelbėjimo, išsiliejusios naftos surinkimo, priešgaisrinius, jūros aplinkos bei kitų valstybės institucijų laivus. Uostas galėtų aptarnauti mažuosius jūrinius kruizinius bei keleivinius laivus, kitus pramoginius ir sportinius laivus [52].

4. TARPTAUTINIO JŪRŲ TURIZMO VYSTYMO PERSPEKTYVOS LIETUVOJE

4.1. Ekspertų vertinimo tyrimas ir gautų duomenų analizė

Siekdami išsiaiškinti, kokiame lygmenyje Lietuvoje yra jūrų turizmas ir kokios šios turizmo rūšies vystymo perspektyvos, atlikome ekspertų vertinimą. Remdamiesi kompetentingų asmenų vertinimais, galėsime visapusiškai ir išsamiai išanalizuoti tarptautinio jūrų turizmo esamą situaciją Lietuvoje, nustatyti vystymo perspektyvas.

Ekspertų apklausa – tai specifinės rūšies apklausa, kurios metu apklausama specialiai parinkta žmonių grupė, turinti kokios nors srities žinių [14, P. 206].

Atliekant tyrimą buvo taikoma *mišri tikslinė atranka*. Mišri tikslinė atranka – tai atranka taikoma tada, kai tyrėjas viename tyrime taiko du ir daugiau tyrimo imties sudarymo būdų [47, P.32]. Tyrime taikėme du tikslinės tyrimo imties sudarymo būdus – *kriterinę atranką ir „sniego gniūžtės“ atranką*.

Pirmiausia taikėme kriterinę atranką. Ekspertai buvo kruopščiai atrinkti pagal tam tikrus kriterijus. Pagrindinis kriterijus buvo toks, kad tai būtų žmonės, turintys tarptautinio jūrų turizmo žinių ir kurių užimamos pareigos ir vykdomos funkcijos yra susijusios su jūrų turizmu. Taip pat mums buvo svarbus išsilavinimas, užimamos pareigos, darbo patirtis turizmo ir jūrų turizmo srityje.

Antras tyrimo imties sudarymo būdas – „sniego gniūžtė“ (dar vadinama *grandinės ar tinklo*). Šią atranką mes pasirinkome dėl to, kad pagal prof. Dr. L. Rupšienę (2007 m.): „Kiekvienas tyrime jau dalyvaujantis informantas gali tyrėjui rekomenduoti tyrimo vertus vienetus, supažindinti jį ir į tyrimą įtraukti kitų informantų, kurie priklauso gana ribotai, bet savitos ir turiningos informacijos turinčiai populiacijai, kurią pačiam tyrėjui sunku pasiekti“. Taigi tyrėjas remiasi ne vien savo turimais, bet ir tyrimo dalyvių ištekliais. Susitikus su kiekvienu ekspertu, po interviu buvo teiraujamas, gal žino tos srities ekspertų, kompetentingų žmonių jūrų turizmo požiūriu.

Taigi tokiu būdu buvo atrinkti kompetentingi ekspertai, kurių žinios pakankamos jūrų turizmo srityje.

Atliekant ekspertų apklausą naudojome *kryptingą arba iš dalies struktūruotą interviu*. Tai kokybiniuose tyrimuose taikomas individualus interviu, vykdomas iš anksto numatytomis temomis ir/ar klausimais. Vis dėlto tyrėjas griežtai nesilaiko nustatytų žodžių ir klausimų tvarkos, laisvai keičia juos vietomis, taikydamas išklausinėjimo metodiką. Pagrindinis šio interviu tipo privalumas – interviu gaunami išsamūs duomenys [47, P. 135].

Ekspertų vertinimo tyrime dalyvavo 10 ekspertų:

1. Socialinių mokslų daktarė, docentė, Klaipėdos universiteto rekreacijos ir turizmo katedros vedėja. Lietuvos rekreacijos ir turizmo edukologų asociacijos prezidentė. Pareigos tiesiogiai susijusios ir su turizmu, ir su pajūrio turizmu – Klaipėdos universitete dėsto turizmo modulius, atlieka pajūrio turizmo tyrimus, dažniausiai finansuojamus užsienio mokslo tyrimų ir kt. fondų. Akademinė veikla virš 20 metų, ES projektinė veikla virš 15 metų.

2. Fizinį mokslų daktaras, Klaipėdos universiteto rekreacijos ir turizmo katedros docentas. Dėsto šiuos dalykus: Kurortologija, Rekreacinė geografija, Gamtiniai rekreaciniai ištekliai, Pasaulio rekreaciniai ištekliai. Europos pakrančių sąjungos (EUCC) Baltijos šalių biuro direktorius. Darbo patirtis – 21 metai.

3. Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos Marketingo skyriaus viršininkė. Šio skyriaus vienas iš tikslų – jūrų turizmo plėtojimas Lietuvoje. „The Tall Ships‘ Races Baltic 2009” organizacinio komiteto narė. Tarptautinių kruizų parodų ir konferencijų dalyvė. Darbo patirtis uoste – 15 metų.

4. Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos generalinis direktorius. Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos narys. „The Tall Ships‘ Races Baltic 2009” organizacinio komiteto pirmininko pavaduotojas. Darbo patirtis uoste – 7 metai.

5. Všį „Klaipėdos turizmo ir kultūros informacijos centras“ Regatų skyriaus vadybininkas. „The Tall Ships‘ Races Baltic 2009” organizacinio komiteto sekretorius. Su vandens turizmu dirba 4 metus.

6. Klaipėdos valstybinio jūrų uosto Teritorijų įsisavinimo skyriaus viršininkas. 2 metus buvo Pasaulio banko finansuojamų projektų grupės vadovu. Šiuo metu dirba su Klaipėdos uosto gilinimo, krantinių statybos planais, kuruoja Šventosios uosto atstatymo darbus. Darbo patirtis – 25 metai.

7. Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos Tarptautinių ryšių ir turizmo skyriaus vyr. specialistas. „The Tall Ships‘ Races Baltic 2009” organizacinio komiteto narys. Yra Tradicinių burlaivių festivalio Baltic Sail organizacinio komiteto narys, buvo ES finansuojamo projekto „MariTour - Jūrinio turizmo rinkodara Baltijos jūros regione“ narys, yra ES projekto „SeaSide – puikių kultūrinių turistinių vietovių plėtra Pietų Baltijos jūros regione“ vadovas. Tai projektai, remiantys jūrinį turizmą, buriavimą, formuojantys regiono, kaip puikaus buriavimo teritorijos, įvaizdį.

8. UAB „Krantas Travel“, turizmo skyriaus vadybininkas. Turizmo skyriaus pagrindinė veikla yra atvykstamojo turizmo paslaugos (kelionės autobusais, dviračiais, pėsčiomis, viešbučių rezervacija, gidų paslaugos). Į šias paslaugas taip pat įeina ir kruizinių laivų, atplaukiančių į

Klaipėdos uostą, keleivių aptarnavimas. Taip pat šis ekspertas yra Klaipėdos apskrities gidų gildijos pirmininkas bei tarybos narys ir Lietuvos gidų sąjungos viceprezidentas. Darbo patirtis – 8 metai.

9. Fizinių mokslų daktaras. Klaipėdos universiteto Baltijos pajūrio tyrimų ir planavimo instituto direktoriaus pavaduotojas, vyresnysis mokslo darbuotojas. Asociacijos „Baltijos slėnis“ administracijos direktorius. Dalyvauja aplinkos tyrimuose, susijusiuose su uostų ir kitos jūrinės infrastruktūros vystymu, krantų tvarkymu, dirba su ES finansuojamais projektais. Darbo patirtis – 25 metai.

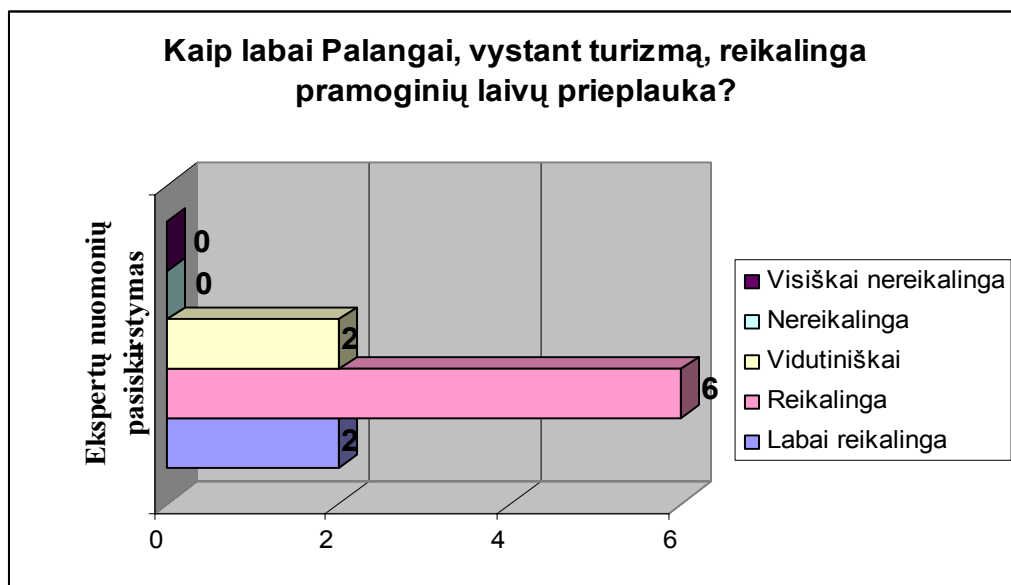
10. Palangos turizmo informacijos centro vadybininkė. Dirba turizmo marketingo srityje, su informacijos rinkimu, paruošimu ir tiekimu. Darbo patirtis turizmo srityje – 8 metai.

Šiems dešimčiai ekspertų buvo pateikti klausimai, susiję su jūrų turizmu ir jo vystymu Lietuvoje (žr. 17 priedą).

Į klausimą, kas tai yra tarptautinis jūrų turizmas, apibendrintai galime pasakyti, kad gavome tokius atsakymus:

1. Tarptautinis jūrų turizmas – tai kelionės kruiziniais laivais, jūrų keltais, jachtomis tarptautiniuose vandenyse.
2. Tarptautinis jūrinis turizmas – tai keliavimo forma, kai iš vieno taško į kitą patenkama keliaujant jūra. Jis apima keliavimą kruiziniais laivais, keltais, burinėmis jachtomis, burlaiviais, pramoginiais laivais ir kt.
3. Tarptautinis jūrų turizmas – tarptautinio turizmo rūšis, kai keliavimas susijęs su jūrine aplinka ir jūrai bei pakrantėms būdingomis turizmo ir rekreacinėmis paslaugomis.
4. Tarptautinis jūrų turizmas – tai sistema įvairių priemonių užtikrinančių galimybes visuomenei naudotis jūros (įskaitant ir kranto zonos) rekreaciniais ištekliais (klimatas, paplūdimiai, aktyvus poilsis, vandens sportas, buriavimas, nardymas, žvejyba ir t.t.)

Šeštuoju klausimu norėjome sužinoti, ką mano ekspertai apie galimybes įrengti prieplauką Palangoje. Ekspertų prašėme įvertinti, kaip labai Palangai, vystant turizmą, reikalinga prieplauka? Ir kiek, jų manymu, tokios mintys ir viltys yra realios. Ekspertų nuomonės šiuo klausimu pateiktos 8 pav.

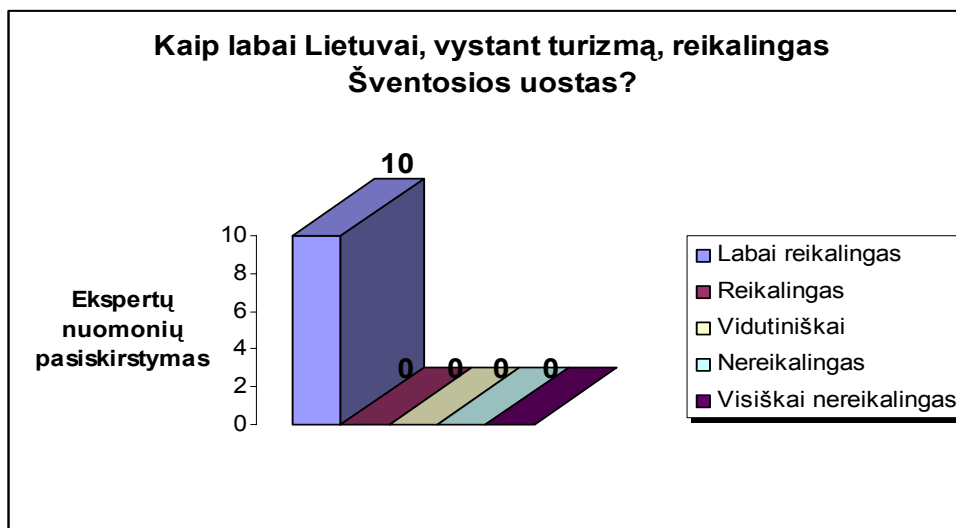


8 Pav. Ekspertų nuomonių pasiskirstymas dėl Palangos prieplaukos reikalingumo vystant turizmą

Taigi ekspertų nuomonės pasiskirstė taip: nei vienas neišreiškė nuomonės, kad tokia prieplauka visiškai nereikalinga arba, kad nereikalinga. 2 ekspertai buvo neutralios nuomonės šiuo klausimu. 6 ekspertų manymu tokia prieplauka reikalinga, o 2 ekspertų nuomone Palangai, vystant turizmą, tokia pramoginių laivų prieplauka labai reikalinga. Tačiau, būtina pasakyti, jog tie, kurie manė, kad reikalinga ir vidutiniškai reikalinga (t.y. 8 ekspertai), jie pasakė, kad šiam projektui kol kas yra mažai galimybių įgyvendinti. To priežastys buvo įvardintos tokios: dėl gamtinių sąlygų ypatumų, prie tilto gali būti tik prieplauka laikinam sustojimui, esant palankioms oro sąlygoms. Jachtų priplaukimas čia yra labai kompliktuotas dėl mažų gylių ir sudėtingo reljefo. Iš esmės būtų galima svarstyti jachtų uosto įrengimą ir kitose Palangos vietose, bet egzistuoja daugybė aplinkosauginių apribojimų, kurie faktiškai tokius siekius padarytų beprasmiškais. Taip pat kai kurių ekspertų manymu tai per brangus dalykas, kuris vargu ar pasiteisins. Norint įsitikinti, verta ar ne, reikėtų padaryti verslo planą, studiją ar pan., kuris patvirtintų ar paneigtų šį Palangos prieplaukos reikalingumo ir būtinumo klausimą.

Taigi apibendrinti šį klausimą galime taip – turizmo vystymui ir pritraukimui, be abejo prieplauka reikalinga ir tikslinga, tačiau šiam projektui yra mažai galimybių įgyvendinti dėl ekonominių ir gamtinių sąlygų.

Septintuoju klausimu norėjome sužinoti, kaip labai Lietuvai, vystant turizmą, reikalingas Šventosios uostas? Kodėl? (t.y. kaip jie argumentuoja savo nuomonę). Į pirmesnę klausimą ekspertų nuomonių pasiskirstymas pateiktas 9 pav.



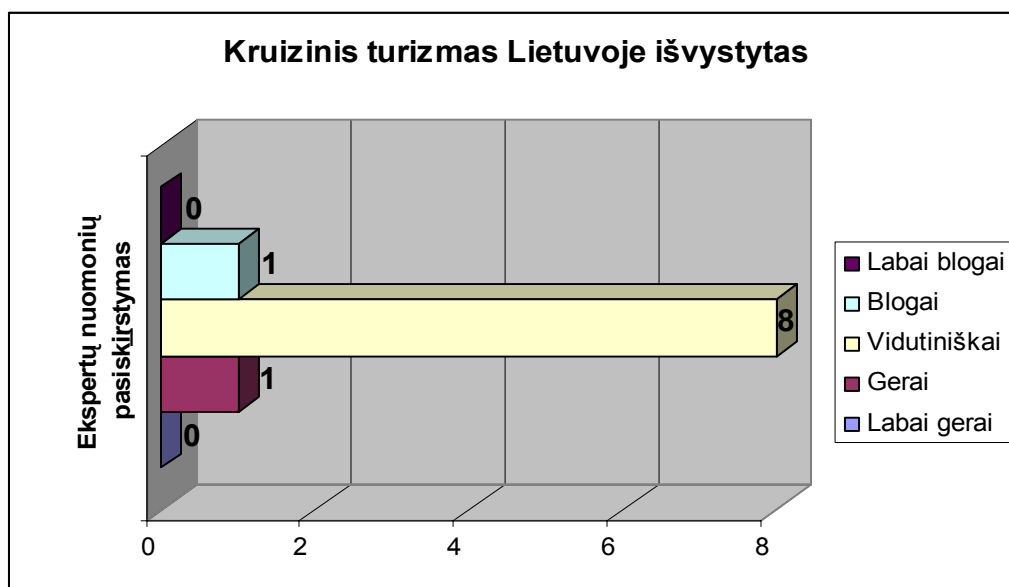
9 pav. Ekspertų nuomonių pasiskirstymas dėl Šventosios jūrų uosto reikalingumo vystant turizmą Taigi, kaip matome diagramoje, ekspertų nuomonė šiuo klausimu yra vienareikšmiška. Visų apklaustų ekspertų manymu Lietuvai, vystant turizmą, Šventosios uostas būtinas. Priežastys, dėl ko reikalingas, buvo įvardintos tokios:

1. Nes bet kurių pasaulio kurortų veiklos analizė rodo, kad be mažųjų laivų uostelių turistinė vietovė patiria kur kas skurdesnę plėtrą, o kai kuriais atvejais apskritai negali išsiplėtoti kaip turistinė vietovė.
2. Tai būtų stimulas sparčiau vystyti turizmą Šventosijoje ir aplink ją.
3. Būtinas Lietuvai kaip strateginis objektas.
4. Uostas būtų dar viena galimybė į Šventąją atvykti turistams, mėgstantiems jūrų turizmą.
5. Uostas Šventosijoje padidintų pramoginių laivų švartavimo vietų pasiūlą, pagerintų Lietuvos konkurencingumą prieš Latviją ir Estiją, kur jachtų uostų nepalyginamai daugiau.
6. Kadangi esamos infrastruktūros Klaipėdoje nebepakanka norint sutalpinti visas jachtas ir pramoginius laivus, todėl Lietuvai labai reikalingas Šventosios uostas.
7. Suaktyvintų turizmą, pritrauktų turistų iš jūros pusės, ypač iš Baltijos šalių.
8. Būtinas dėl to, kad reikalingas tarpinis uostas tarp Lietuvos ir Latvijos. Šiuo metu atstumas nuo Klaipėdos uosto per didelis iki Latvijos uostų.

Aštuntuoju klausimu norėjome sužinoti, ar Šventosios ir Palangos uostai/jachtų priplaukos pritrauktų daugiau turistų? Kokių būtent turistų pritrauktų? Ekspertų nuomonė visu buvo vienareikšmiškai vienoda – tokie uostai be abejo pritrauktų daugiau turistų, tiek iš jūros pusės, tiek iš sausumos. Šventosios uostas pritrauktų turistų iš aplinkinių valstybių, kuriose yra populiarus vandens turizmas - t.y. iš Švedijos, Vokietijos, Lenkijos, Suomijos, Estijos. Baltijos jūroje yra didžiulis kiekis buriuotojų, turinčių ilgametes buriavimo tradicijas. Švedijos,

Suomijos, Vokietijos, Lenkijos ir kt. buriuotojai dažniau apsilankytų Lietuvos uostuose, jei jų būtų daugiau. Tačiau, ekspertų nuomone, ne vien pats uostas svarbus, vien to neužtenka turizmo vystymui, svarbu kokio lygio infrastruktūra ten būtų įrengta ir kokios kokybės paslaugos teikiamos. Reikia lygiagrečiai vystyti tiek uosto infrastruktūrą, tiek sausumos infrastruktūrą.

Mums taip pat labai rūpėjo klausimai apie kruizinį turizmą Lietuvoje. Paprašę ekspertų įvertinti, kaip, jų nuomone, kruizinis turizmas išvystytas Lietuvoje, gavome tokius rezultatus:



10 pav. Ekspertų nuomonių pasiskirstymas dėl kruizinio turizmo išvystymo Lietuvoje

Kaip matome pagal diagramą, daugumos ekspertų nuomone, kruizinis turizmas Lietuvoje išvystytas vidutiniškai. Nebuvo nei vieno eksperto manančio, kad labai gerai ar labai blogai išvystytas kruizinis turizmas. Vieno eksperto nuomone kruizinis turizmas blogai dar Lietuvoje išvystytas, jis savo nuomonę pagrindė tuo, kad atvykstamajam kruiziniam turizmui nėra pakankamai išvystyta infrastruktūra – nėra pakankamai kruiziniam laivams švartuoti pritaikytų krantinių (laivai kartais švartuojami prie krovinių terminalų, kuriuose vyksta krovos darbai, geležinkelio ir kt. transporto judėjimas), Klaipėdos mieste ir visoje apskrityje dar trūksta turizmo infrastruktūros – įdomių ir unikalių lankomų objektų, parkavimo aikštelių, viešųjų tualetų. Vieno eksperto nuomone kruizinis turizmas gerai išvystytas Lietuvoje. Tačiau visi ekspertai šiuo klausimu turėjo ir vieną bendrą nuomonę – kruizinį turizmą Lietuvoje dar labai daug kur yra tobulinti. Kaip didžiausios problemos ir tobulintinos sritys vistant kruizinį turizmą Lietuvoje ekspertų buvo paminėtos tokios:

1. Miesto infrastruktūros plėtra (suoliukai, gatvės, tualetai ir pan.).
2. Atrakcijų problema.
3. Investicijų – pelno klausimas.

4. Labai ribota turistinio produkto pasiūla kruiziniams turistams. Jeigu kruiziniai laivai stovėtų uoste ilgiau nei 6 valandas, tada galima būtų išplėsti produktų įvairovę, bet dabar dėl laiko stokos pasirinkimas mažėja.
5. Uosto infrastruktūra dar nėra pakankamai išvystyta.

Taigi tokios pagrindinės problemos vystant kruizinį turizmą Lietuvoje išdėstytos ekspertų. Tačiau vienas iš ekspertų paminėjo mums labai svarbų faktą, kad kruizinis turizmas regioniniuose miestuose (ne sostinėse) gana sudėtingas visame pasaulyje. Tačiau, nepaisant to, Lietuva, o ypač Klaipėda, turi stengtis prisidedant prie kruizinio turizmo vystymo Lietuvoje. Taigi ekspertų nuomonės patvirtino mūsų darbe išdėstytas problemas ir sritis, kurias reikėtų tobulinti vystant kruizinį turizmą Lietuvoje.

Sekantis klausimas buvo apie jūrines pramogas Lietuvoje. Ekspertų klausėme kokių jūrinių pramogų trūksta Lietuvoje. Dažniausiai minimi buvo tokie atsakymai:

1. Trūkumas plukdymo ir rekreacinės paslaugos įvairių tipų laivais, jūrinio sporto paslaugos, pakrančių sporto paslaugos, menka jūrinės virtuvės įvairovė maitinimo paslaugų sektoriuje, specifinių ekskursijų paslaugų.
2. Trūksta jūrinių ekskursijų (būtent iš Palangos).
3. Galėtų būti labiau vystoma pramoginė žvejyba.
4. Trūksta pramoginių laivų, ypač burinių jachtų, nuomos.
5. Sudaryti sąlygas ir galimybes mokymuisi būriuoti ir pan.

Ką tobulintumėte Lietuvos paplūdimiuose?

1. Paplūdimių valymą, bei kilnojamų rekreacinių paslaugų kiekį ir kokybę šeimyniniuose ir sportiniuose paplūdimių segmentuose.
2. Reikėtų gerinti gelbėjimo stočių būklę. Daugiau kokybiškų pramogų. Dažniau valyti smėlį ir išvežti šiukšles.
3. Būtina išsaugoti vertingiausią gamtinį kraštovaizdį ir natūralius gamtinius procesus. Tačiau būtų galima išskirti atitinkamus funkcinius prioritetus ir tuose ruožuose intensyviau vystyti turizmo infrastruktūrą.

Pasiūlymai jūrų turizmo vystymui:

1. Mažųjų laivų uostų tinklo sukūrimas, pakrantės paslaugos jūrų turistams – prieplaukų, terminalo, laivų aptarnavimo, laivų turistų aptarnavimo kokybė ir paslaugų spektras. Tačiau pirmiausia labai aiškus tipologizavimas atvykstančiųjų jūros turistų ir paslaugų įvairovės jiems suformavimas.

2. Sparčiau vystyti keleivių terminalų bei krantinių plėtrą, nes su kiekvienais metais į Klaipėdą atplaukia vis didesni laivai, kurie ne visada sutelpa prie tam pritaikytos esamos

krantinės. Dėl šios priežasties nemažai didžiųjų pasaulio kruizinių kompanijų sumažino savo laivų atplaukimo skaičių į Klaipėdą net dvigubai.

3. Pirmiausia tarptautinio jūrų turizmo sąvoka turi atsirasti ne tik kruizinių laivų linijas aptarnaujančių kompanijų veikloje. Ji reikia nagrinėti kaip svarbų ūkinės-ekonominės veiklos sektorių, numatant ir įgyvendinant atitinkamas politines, administracines, teritorijų planavimo ir kitas priemones, sudarant palankias sąlygas investicijų pritraukimui į šį verslą bei leidžiant vystyti smulkiems tradicines, ypač kultūrinio paveldo verslams.

4. Gerinti Lietuvos įvaizdį, kaip patrauklios turistams šalį.

5. Gerinti atplaukusių turistų aptarnavimo lygį, didinti pramogų skaičių, siūlyti kažką išskirtinio, ko negali pasiūlyti Estija ir Latvija.

6. Rengti tarptautines regatas, organizuoti jūrinius renginius.

7. Labiau orientuotis į reklamą, marketingą, nes trūksta žinomumo.

Taigi tokios yra ekspertų nuomonės išvados, pagal kurias reikėtų orientuotis vystant tarptautinį jūrų turizmą.

4.2. Respondentų tyrimas ir gautų duomenų analizė

Manome, kad planuojant daryti priplaukas, statyti uostus ir planuojant vystyti turizmą yra tikslinga atlikti žmonių (turistų) poreikių ir nuomonės įvertinimo tyrimą, paklausti žmonių ir sužinoti iš jų, kaip jiems atrodo kai kurie dalykai ir sprendimai, kaip jie vertina tarptautinio jūrų turizmo situaciją Lietuvoje ir pan., ar jiems būtų patrauklūs įvairūs pasiūlymai, susiję su jūrų turizmo vystymu Lietuvoje.

Kad įvertintume turistų poreikius, buvo pasirinktas anketinės apklausos tyrimo metodas. Turistų poreikių įvertinimas padeda lengviau suprasti, ko jiems reikia, taip pat padeda priimti atitinkamus sprendimus, susijusius su planuojama veikla. Anketinės apklausos metodą pasirinkome dėl to, kad tai yra vienas iš rezultatyviausių ir informatyviausių poreikių įvertinimo metodų.

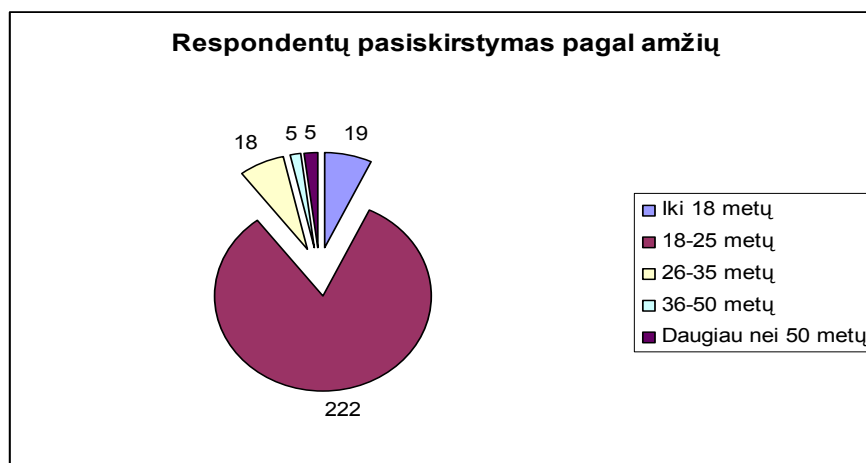
Anketinis metodas turizme ir rekreacijoje yra vienas iš dažniausiai naudojamų. Anketos yra svarbiausias informacijos šaltinis turizmo analizei, planuojant ir darant sprendimus [35,P.86].

Tyrimui atlikti naudojome netikimybinę kiekybinio tyrimo imties *patogiąją atranką*.

Prieš analizuodami gautus rezultatus turime suprasti ir žinoti, jog ne visada galima rašyti lygybės ženklą tarp tiriamosios objektyvios realybės ir duomenų, rodančių žmonių nuomonę apie tą realybę. Todėl svarbu įvertinti galimus informacijos iškreipimus, kurie gali atsirasti dėl įvairių žmogaus sąmonėje atsispindinčių socialinės praktikos bruožų [1].

Tyrimė dalyvavo 269 respondentai. Internetu jiems buvo pateiktos anketos su 14 klausimų (žr. 18 priedą).

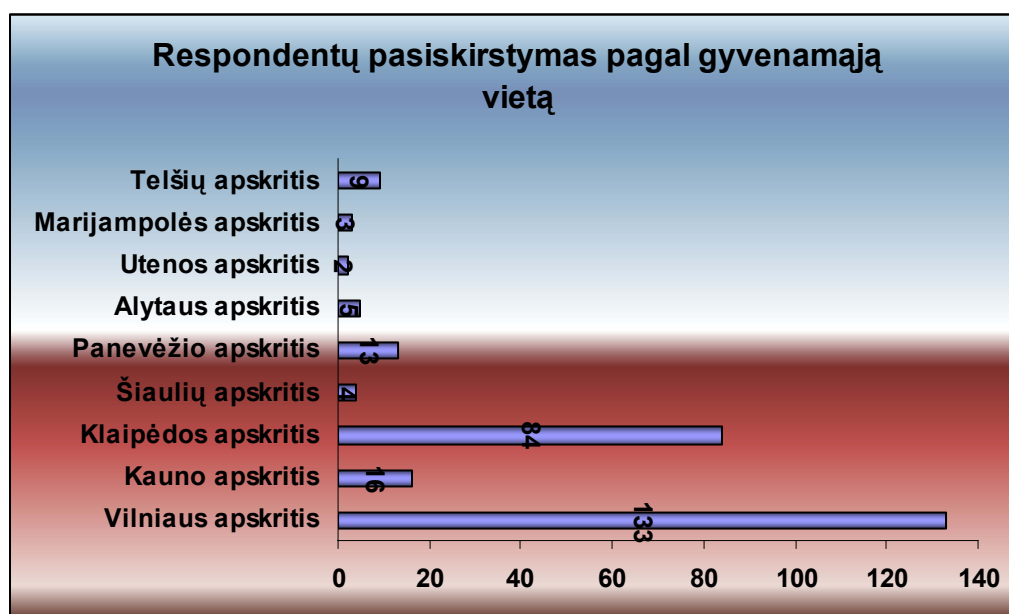
Vertinti tyrimo rezultatus pradėsime nuo asmeninės respondentų informacijos analizės.



11 pav. Respondentų pasiskirstymas pagal amžių

Į klausimą, koks Jūsų amžius respondentai pasiskirstė taip: iki 18 metų buvo 19 žmonių, o tai sudaro 7,06% visų atsakiusiųjų skaičiaus, 18 – 25 metų buvo 222 žmonės, o tai sudaro 82,53%, 26 – 35 metų buvo 18 žmonių, tai sudaro 6,69%, mažiausiai iš atsakiusiųjų buvo 35 – 50 metų ir daugiau nei 50 metų, šio amžiaus respondentų dalyvavo vienodas skaičius – po 5 žmones, o tai sudaro 1,86% visų apklaustųjų. Taigi tyrimė aktyviausiai dalyvavo jaunimas.

Pateikus klausimą kur gyvenate, respondentų atsakymai pasiskirstė taip:



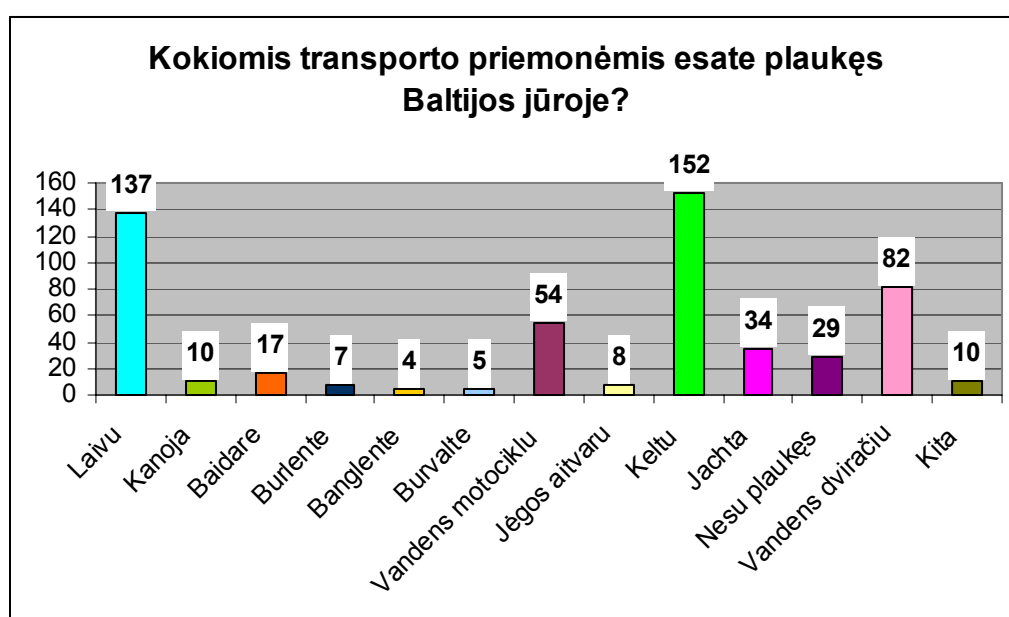
12 pav. Respondentų pasiskirstymas pagal gyvenamąją vietą

Pagal gyvenamąją vietą daugiausiai atsakiusiųjų buvo iš Vilniaus apskrities net 133 žmonės, o tai sudaro 49,44%. Antroje vietoje Klaipėdos apskritis – 84 respondentai, 31,23%,

Kauno, Panevėžio ir Telšių apskrities rezultatai pagal atsakiusių skaičių išsiskyrė neženkliai, tai sudarė po 3-4% visų respondentų. Iš Marijampolės, Utenos, Alytaus bei Šiaulių apskričių atsakyta po mažiausiai kartų, nuo 5 iki 2, o tai sudaro apie 1-2%.

Kitas asmeninis klausimas respondentų pasiskirstymas pagal lytį. Moterys dalyvavo aktyviau, jos atsakė 167 kartus, o tai sudaro 62,55%, kai tuo tarpu vyrai dalyvavo 100 kartų ir tai sudaro 37, 45% visų apklaustųjų.

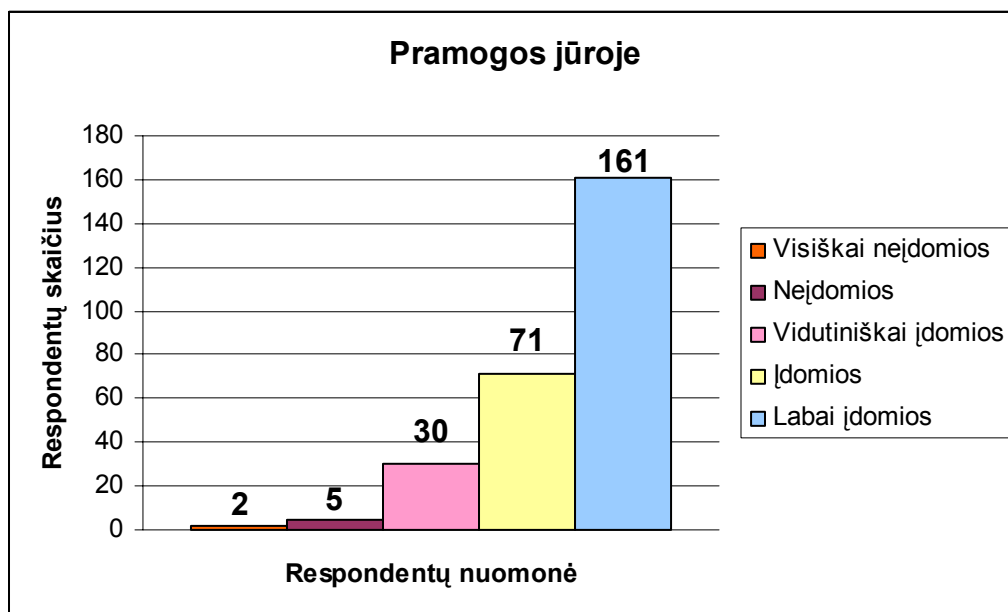
Pirmasis anketos klausimas skambėjo taip: „Kokiomis transporto priemonėmis esate plaukęs(-usi) Baltijos jūroje?“. Šį klausimą uždavėme norėdami sužinoti kokios jūrinio transporto priemonės yra populiariausios tarp lietuvių, kokiomis jūrinio transporto priemonėmis jie apskritai yra naudojęsi Baltijos jūroje, ar ne.



13 pav. Respondentų pasiskirstymas pagal tai kokiomis jūrų transporto priemonėmis yra plaukęs Baltijos jūroje

Kaip matome diagramoje daugiausiai apklaustųjų Baltijos jūroje yra keliavę keltu - 152. Labai panašus skaičius plaukusių laivu – 137 žmonės. 82 apklaustieji yra plaukę vandens dviračiu, 54 žmonės vandens motociklu, 34 – jachta, 29 respondentai iš viso nėra plaukę. Visi kiti rezultatai pasiskirstė maždaug vienodai. Į variantą „Kita“ buvo minima barža, kateriai, valtys. Taigi iš šito klausimo atsakymų galime padaryti išvadą, jog lietuviai domisi jūrinio turizmo transportu ir daugelis jų vienokią ar kitokią jūrinio transporto rūšį Baltijos jūroje yra išbandę.

Antruoju klausimu mus domino respondentų nuomonė ar jiems įdomios pramogos jūroje. Atsakiusių nuomonės pasiskirstė taip:

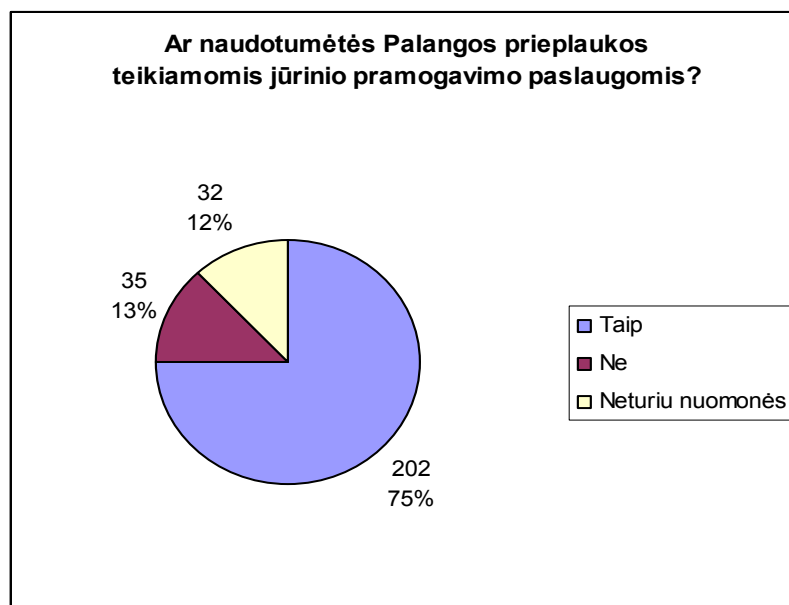


14 pav. Respondentų pasiskirstymas pagal domėjimąsi jūrinėmis pramogomis

Visiškai neįdomios jūrinės pramogos atrodo tik 2 respondentams, 5 – neįdomios, 30 – vidutiniškai įdomios, 71 – įdomios, o didžiausiam atsakiusiųjų skaičiui – 161 – labai įdomios. Kaip matome tirtai visumai pramogos jūroje yra įdomios. Šie atsakymai patvirtina mūsų temos aktualumą ir šios srities populiarumą ir susidomėjimą.

Trečiuoju klausimu norėta sužinoti būtent kokios jūrinio turizmo pramogos žmones domintų labiausiai. Buvo pateikta 15 jūrinio turizmo pramogų variantų, kuriuos prašyta įvertinti procentaliai, t.y. duodamas 100% ir respondentas tuos procentus galėjo išdalinti kaip nori pagal įdomumą kiekvienam ar keliems atvejams. Respondentus labiausiai domino plaukimas laivu/keltu, surinko 12,37%, antroje vietoje liko plaukimas jachta (11,34%), vienodo įdomumo respondentams buvo plaukimas vandens motociklu ir nardymas, surinkę po 10,31%. Taip pat populiarus skriejimas jėgos aitvaru (7,22%). Plaukimui burvalte – 6,70%, 6,19% respondentai skyrė pramoginei žvejybai, plaukimas banglente surinko 5,15%, plaukimas kanoja, plaukimas baidare ir vandens paukščių stebėjimas surinko po vienodą procentų kiekį – po 4,64%. 4,12% surinko plaukimas burlente, o mažiausias populiarumas atiteko naudojimuisi mobiliomis pirtimis – 1,55%. Taigi iš šio klausimo mes matome, kokie yra tiriamos grupės poreikiai ir ką būtų tikslinga plėtoti, kas galėtų turėti paklausą iš jūrinio turizmo pramogų ir paslaugų.

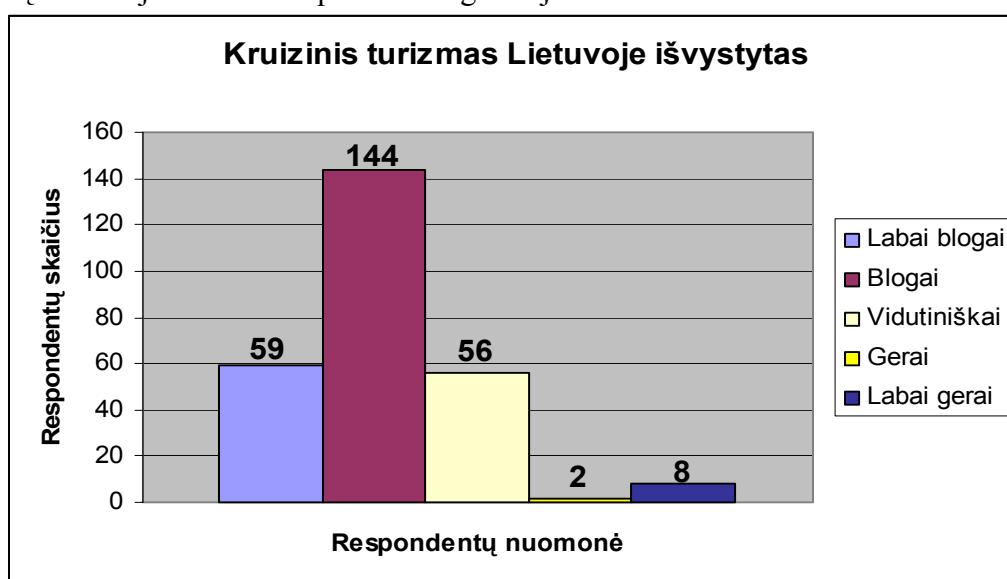
Ketvirtuoju klausimu „Ar naudotumėtės Palangos prieplaukos teikiamomis jūrinio pramogavimo paslaugomis?“ norėjome sužinoti ar tokios paslaugos būtų populiaros, ar domintų žmones. Rezultatai pasiskirstė taip:



15 pav. Respondentų pasiskirstymas pagal naudojamąsi galimos Palangos prieplaukos teikiamomis jūrinio pramogavimo paslaugomis

Pagal gautus duomenis galime konstatuoti, jog 75% tirtųjų naudotųsi, 13% nesinaudotų ir 12% respondentų neturėjo nuomonės. Taigi pagal šio tyrimo rezultatus galime daryti prielaidą, jog Palangos prieplauka yra reikalinga žmonėms, dauguma apklaustųjų naudotųsi prieplaukos teikiamomis jūrinio turizmo paslaugomis.

Sekantys du klausimai buvo skirti apklaustųjų nuomonei apie kruizinį turizmą išsiaiškinti. Norėjome susidaryti išpūdį, ką lietuviai (tirta grupė) žino, apie į Lietuvą atplaukiančius „milžinus“ kruizinius laivus, kokia jų nuomonė apie tai, ar Klaipėda pasiruošusi priimti tokius laivus. Pirmiausia norėjome sužinoti respondentų nuomonę, apie kruizinio turizmo išvystymą Lietuvoje. Rezultatai pateikti diagramoje.

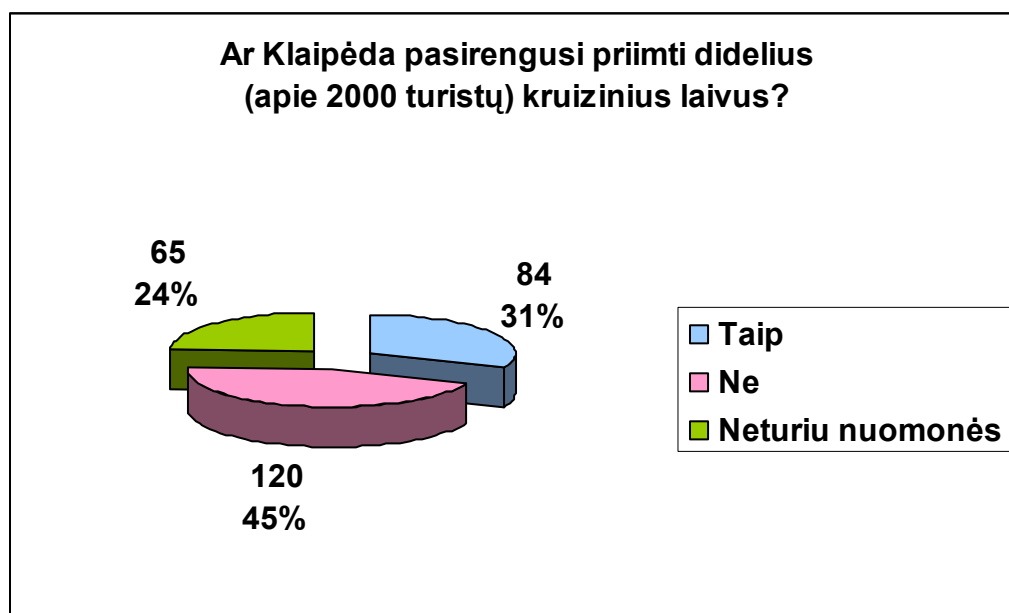


16 pav. Respondentų nuomonės pasiskirstymas apie kruizinio turizmo išvystymą Lietuvoje

Pagal gautus rezultatus matome, jog tirta dauguma apklaustujų (t.y. 144 respondentai) mano jog kruizinis turizmas Lietuvoje išvystytas blogai, 59 respondentai mano jog labai blogai išvystytas, 56 apklaustieji mano jog vidutiniškai. Kad labai gerai ir gerai kruizinis turizmas išvystytas Lietuvoje iš tirtos grupės respondentų yra labai mažai manančių: tik dviejų apklaustujų nuomone kruizinis turizmas gerai Lietuvoje išvystytas ir 8 mano jog labai gerai. Iš šių duomenų matome ir darome išvadą, jog Lietuvos gyventojų nuomone, Lietuvai vystant kruizinį turizmą dar labai daug kur reikia stengtis ir tobulėti.

Sekantis klausimas apie kruizus buvo toks: „Jūsų manymu, ar Klaipėda pasirengusi priimti didelius (apie 2000 turistų) kruizinius laivus?“.

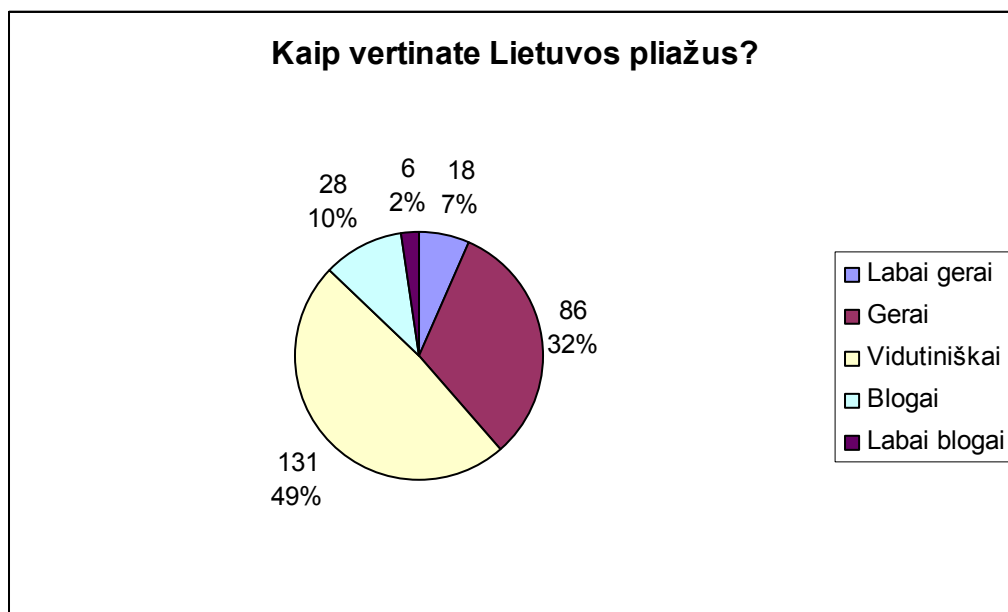
Atsakymai pateikti diagramoje iliustruoja gautus atsakymus:



17 pav. Respondentų nuomonės pasiskirstymas apie Klaipėdos pasirengimą priimti kruizinius laivus

Pagal diagramą matome jog daugiau apklaustujų mano, kad Klaipėda nėra pasirengusi priimti tokius didelius kruizinius laivus. Pasakiusiųjų „Ne“ buvo 120, tai yra 45%. Tačiau mus nustebino tai, kad manančių, jog Klaipėda yra pasirengusi priimti didelius kruizinius laivus, buvo net 84, o tai yra 31% visų apklaustujų. Neturinčių nuomonės buvo taip pat nemažas skaičius – 65(24%).

Septintąjį klausimą „Kaip vertinate Lietuvos pliažus?“ uždavėme dėl to, jog mūsų manymu jūrinis turizmas tiesiogiai susijęs su pakrančių turizmu, tą patvirtino ir ekspertų apklausa. Kadangi jūrų turistai išlipa ir į krantą, tai reikalingos ir gražios bei sutvarkytos pakrantės. Respondentai į šį klausimą atsakė taip:

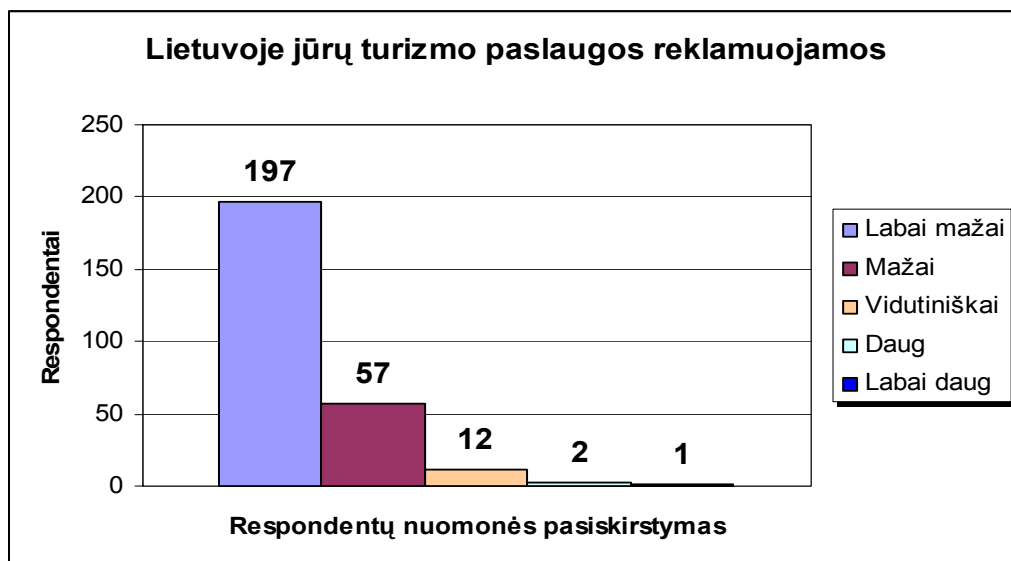


18 pav. Respondentų nuomonė apie Lietuvos pliažus

Kaip matome pagal rezultatus didžioji apklaustųjų dauguma, t.y. 131(49%) Lietuvos pajūrio pakrantes vertina vidutiniškai, 86 (32%) vertina gerai, blogai vertinančių yra 28 (10%), 18 (7%) tirtųjų Lietuvos pajūrio pakrantes įvertino aukščiausiu įvertinimu, t.y. labai gerai, o žemiausiu įvertinimu „Labai blogai“ įvertino 6 apklaustieji, o tai sudaro 2%.

Sekantis klausimas buvo „Ar Lietuvos pakrantės, paplūdimiai pritaikyti tarptautiniam turizmui?“. Dauguma, t.y. 180 (67%) pasisakė, kad nėra pritaikytos, 53 (20%) manymu Lietuvos pakrantės ir paplūdimiai yra pritaikyti tarptautiniam turizmui, likusieji, t.y. 36 (13%) neturėjo nuomonės. Taigi šios nuomonės mums pademonstruoja, jog Lietuvai, norinčiai pritraukti daugiau turistų, o tuo labiau, kad vieną kartą čia atvažiuotų, jie dar norėtų čia sugrįžti, reikia gražinti, tobulinti ir puoselėti Lietuvos pakrantes bei paplūdimius.

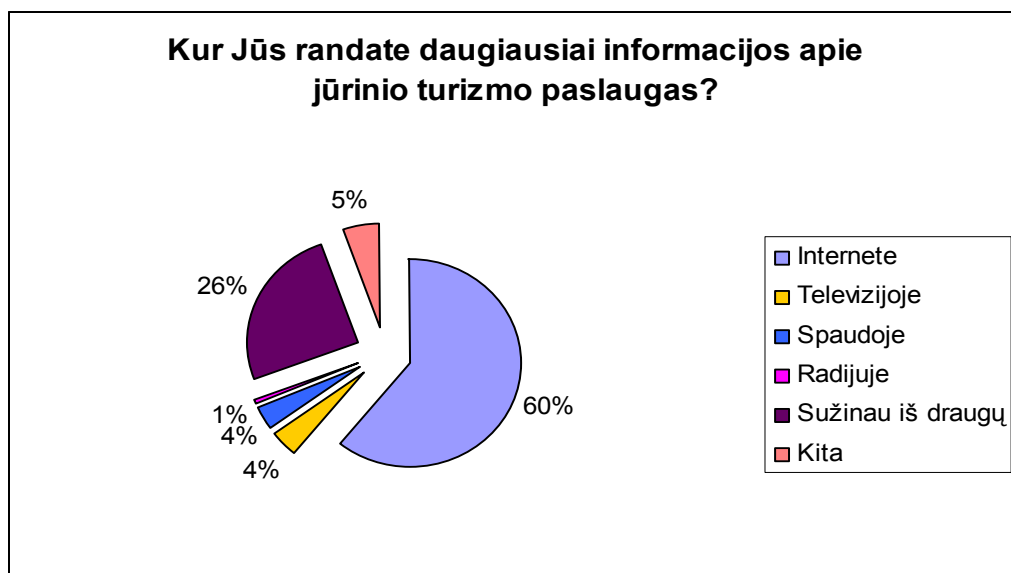
Kiti du klausimai (9-10kl.) buvo skirti norint sužinoti, ką respondentai žino apie jūrinio turizmo reklamą. Mūsų manymu tai svarbus klausimas, nuo kurio priklauso jūrinių pramogų ir paslaugų naudojimo efektyvumas. Į klausimą „Ar Lietuvoje pakankamai reklamuojamos jūrinio turizmo paslaugos?“ atsakymai pademonstruoti 19 paveiksle.



19 pav. Respondentų nuomonė apie jūrų turizmo paslaugų reklamavimą Lietuvoje

Į šį klausimą gavome tokius atsakymus: 197 respondentai mano jog labai mažai reklamuojamos, 57 – jog mažai, 12 – vidutiniškai, 2 – daug, 1- labai daug. Taigi, kaip matome, apklaustųjų nuomone Lietuvoje jūrų turizmo paslaugos nėra pakankamai reklamuojamos. O tai jau yra problema, nes bet kokį produktą norint parduoti reklama yra būtina.

Taip pat pateikėme dar vieną klausimą apie reklamą, norėdami sužinoti, jei gauna reklamą apie jūrinį turizmą, tai iš kokių šaltinių ji yra gaunama? Atsakymai pateikti 20 pav.

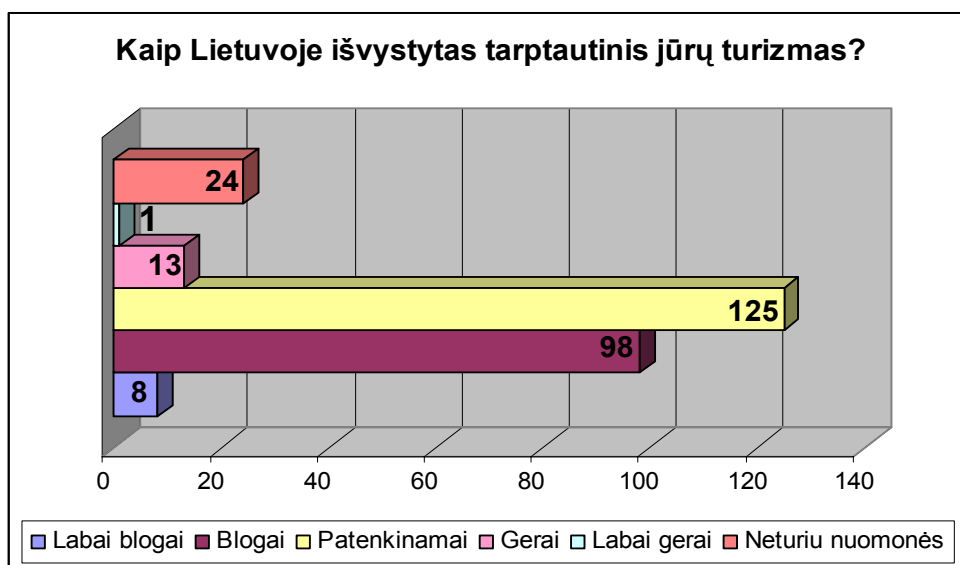


20 pav. Respondentų pasiskirstymas pagal tai, kur daugiausiai randa informacijos apie jūrų turizmą

Kaip matome pagal pateiktą diagramą, žmonės daugiausiai apie jūrinio turizmo paslaugas sužino iš interneto. 163, o tai yra 60%, respondentų kaip pagrindinį šaltinį, sužinant apie jūrinio turizmo pramogą, nurodė internetą. 26%, o tai yra 69 apklaustieji, sužino iš draugų, vienodai, po

4% yra sužinoma iš spaudos ir televizijos, tik 1% apie tai sužino per radiją. Likusieji 5% sužino iš kitų šaltinių: lankstinukuose, turizmo agentūrose, reklaminiuose lapeliuose, atvykę į paplūdimį, arba iš viso tokios informacijos neranda. Taigi, apibendrinant galime pasakyti, jog turime problemą reklamuojant jūrinio turizmo teikiamas paslaugas. Jei jau yra teikiamos tokios paslaugos, tai reikia pasirūpinti ir jų marketingu bei reklama.

Paskutinis klausimas buvo apie tarptautinio jūrų turizmo išvystymą Lietuvoje. Respondentams reikėjo įvertinti, kaip jų manymu, Lietuvoje išvystytas tarptautinis jūrų turizmas. Atsakymai pateikti 21 pav.



21 pav. Respondentų nuomonė apie tarptautinio jūrų turizmo išvystymo lygį Lietuvoje

Gauti rezultatai mums rodo, jog tarp apklaustųjų buvo tik vienas žmogus, kuris manė, jog tarptautinis jūrų turizmas Lietuvoje išvystytas labai gerai. Beje, tai tesudarė tik 0,37% visų apklaustųjų. Dauguma, 125 (47%), mano, kad tarptautinis jūrų turizmas Lietuvoje išvystytas patenkinamai, kad blogai išvystytas mano 98 respondentai, tai sudaro 37% visų apklaustųjų. Kad gerai išvystytas mano tik 13 (5%) respondentų, labai blogai 8 (3%). Likusieji 24(9%) respondentai neturėjo nuomonės šiuo klausimu.

Taigi, atlikę respondentų tyrimą ir išanalizavę gautus rezultatus galime daryti išvadą, jog tirta grupė domisi, respondentams įdomios pramogos, laisvalaikis, susijęs su jūrų turizmu, dauguma jų naudotūsi Palangos priplaukos teikiamomis jūrų turizmo pramogomis. Tačiau jūrų turizmą Lietuvoje respondentai vertina kaip ne itin išvystytą sritį. Pagal gautus respondentų tyrimo rezultatus Lietuvai, vystant tarptautinį jūrų turizmą tikslinga gerinti pliažų būklę ir aptarnavimą juose. Taip pat, respondentų manymu, reklamos apie jūrų pramogas yra per mažai ir kruizinis turizmas galėtų būti labiau išvystytas.

IŠVADOS IR SIŪLYMAI

Išvados:

1. Tarptautinis jūrų turizmas – tai sistema įvairių priemonių užtikrinančių galimybes visuomenei naudotis jūros (įskaitant ir kranto zonos) rekreaciniais ištekliais (klimatas, paplūdimiai, aktyvus poilsis, vandens sportas, buriavimas, nardymas, žvejyba ir t.t.).
2. Didžiulį impulsą jūrinio turizmo verslui duoda Klaipėdoje įrengtas kruizinių laivų terminalas. Būtent dėl jūrinio ir pajūrio turizmo, bei rekreacijos Klaipėda tampa antruoju Lietuvos turizmo centru po Vilniaus. Svarbiu turistiniu traukos centru ateityje galėtų tapti ir Šventosios uostas, kur galėtų būti jachtų priplauka, vystytusi įvairios su vandens turizmu susijusios pramogos.
3. Klaipėdos uostas ir laivyba sudaro galimybes Lietuvai vystyti jūrinio ir kruizinio turizmo produktus, prisidėti prie atvykstamojo turizmo srautų pritraukimo į Lietuvą. Tačiau uosto veikla neatitinka Europos Sąjungos transporto infrastruktūros išsivystymo lygio. Dėl šios priežasties Lietuva kaip jūrinė valstybė ne visiškai išnaudoja turimą turizmo potencialą.
4. Ekspertų vertinimu, Lietuvoje pramoginių laivų uostų veiklos apimtys per pastaruosius metus kasmet paauga daugiau nei dvigubai. Tačiau Klaipėdos uoste vis dar labai trūksta modernių jachtklubų su išvystyta infrastruktūra – viešbučiais, restoranais, laivų remonto dirbtuvėmis, nepakanka vietų laivams, vasaros sezonui suplanavusiems užsukti į Klaipėdos į Klaipėdos uostą, sutalpinti.
5. Lietuva neišnaudoja savo jūrinio turizmo potencialo, nes nėra išvysčiusi būtinosios infrastruktūros jūros turistams: šiuolaikiškų priplaukų tinklo, jachtoms švartuoti tinkamų krantinių, paslaugų krante infrastruktūros.
6. Ekspertų vertinimu, Lietuvoje pramoginių laivų uostų veiklos apimtys per pastaruosius metus kasmet paauga daugiau nei dvigubai. Tačiau Klaipėdos uoste vis dar labai trūksta modernių jachtklubų su išvystyta infrastruktūra – viešbučiais, restoranais, laivų remonto dirbtuvėmis, nepakanka vietų laivams, vasaros sezonui suplanavusiems užsukti į Klaipėdos į Klaipėdos uostą, sutalpinti
7. Šventosios uosto atstatymas turi svarbią reikšmę turizmui bei tarptautiniams transporto ryšiams. Šventosios jūrų uostas turi galimybes tapti pramoginiu uostu (žvejybos, ekskursijų, jachtų, burlaivių uostu) populiariu ir užsienio poilsiautojų tarpe.
8. Didelis kurortų kompleksas (Palanga ir Šventoji) sutraukia daug poilsiautojų, o įvertinant labai populiarų vandens poilsį Vakarų Europoje ir Skandinavijos šalyse bei šių tradicijų puoselėjimą Rytinės Baltijos valstybėse, Šventosios jūrų uostas turi realias galimybes tapti pramoginiu uostu. Esant pakankamai dideliame turistų sraute, atsiranda galimybė kurti nedidelių keleivinių ir

kruizinių laivų linijas, jungiančias Vakarų Europos, Skandinavijos ir Baltijos valstybių uostus. Tokiu būdu Šventosios jūrų uostas gali tapti ir mažųjų keleivinių bei kruizinių laivų uostu.

9. Pagal ekspertų vertinimus Lietuvai, vystant jūrų turizmą, labai reikalingas Šventosios uostas.

10. Turizmo vystymui ir pritraukimui, prieplauka Palangoje reikalinga, tačiau šiam projektui yra mažai galimybių įgyvendinti dėl ekonominių ir gamtinių sąlygų.

Siūlymai:

1. Restruktūrizuoti ir modernizuoti Klaipėdos uostą. Siekiant sėkmingai konkuruoti su kitais Baltijos jūros rytinės pakrantės uostais techniniu, technologiniu ir organizaciniais aspektais, būtina sukurti galimybes Klaipėdos uoste siekti keleivių srautų aptarnavimo, kuris atitinka šiuolaikinį lygį. Tik sudarius vartotojui patrauklias veiklos sąlygas (priimtina vežimo kaina ir laikas, vežimo technologijų pasirinkimo galimybė, saugumas, aukšta aptarnavimo kultūra ir pan.), galima tikėtis išlaikyti dabartinių vežimų srautus ir sulaukti naujų srautų augimo per uostą. Svarbiausias Klaipėdos uosto restruktūrizavimo tikslas – užtikrinti kompleksinį uosto infrastruktūros plėtojimą ir liberalizuoti komercinių struktūrų veiklą.

2. Būtina vystyti keleivių vežimus per Klaipėdos uostą. Siekiant didinti vežimų apimtį, būtina: kurti ir gerinti Lietuvos, kaip turistinės valstybės, įvaizdį; uoste sudaryti patrauklias veiklai sąlygas; sukurti vežimų tarifų sistemą, kuri užtikrintų nuolaidas nuolatiniam klientams bei kainų diferenciaciją; įsisavinti naujas keltų linijas; tobulinti keleivių aptarnavimą ir didinti keltų, vežančių keleivius, skaičių; siekiant pritraukti papildomus keleivių srautus, sudaryti sutartis su turizmo agentūromis joms taikant įvairias nuolaidas.

3. Įkurti kruizinę tarybą. Įkurti tokią tarybą, kuri būtų būtent atsakinga už kruizus ir koordinuotą visą su kruizais susijusią veiklą.

4. Plėsti kruizų Lietuvoje marketingą. Reklamuotis užsienio parodose, leidiniuose, internete, leisti lankstinukus.

5. Ilginti kruizinių laivų stovėjimo uoste laiką. Norint turistams parodyti kuo daugiau Lietuvos, uždirbti kuo daugiau pinigų, reikia prailginti laivų stovėjimo uoste laiką.

6. Gerinti uosto ir miesto infrastruktūrą. Įrengti daugiau tualetų, suoliukų, gražinti vietas, objektus, į kurias vyksta kruizų turistai.

7. Įrengti dar vieną krantinę kruiziniams laivams. Trūksta dar vienos krantinės, nebeužtenka tos vienos esamos priimti visus norinčius kruizinius laivus.

8. Didinti pramogų skaičių Klaipėdoje ir jos apskrityje. Reikia daugiau pramogų turistams, kad jie kuo daugiau ir turiningiau laiką praleistų Lietuvoje.

9. Gerinti turistų aptarnavimo lygį. Kavinėse, restoranuose gerinti aptarnavimo kokybę, svetingumą.

10. Atstatyti Šventosios uostą.
11. Rengti tarptautines regatas, organizuoti jūrinius renginius.
12. Labiau orientuotis į reklamą, marketingą.

LITERATŪRA

1. Bailey, Kenneth D. Methods of social research. 4th ed. New York [etc.] : Free press, 1994. xviii, 588 p. ISBN 0029012791
2. Bazaras Ž. Ir kt. Europos transporto sistemos: Mokomoji knyga. – Kaunas: Technologija, 1999. – 160 p. - ISBN 9986-13-697-0
3. Bendžiūnas B. ir kt. Šventosios uostas, istorija ir perspektyvos // Lietuva – jūrų valstybė. I Lietuvos okeanologų konferencijos medžiaga. – Klaipėda: Klaipėdos universitetas. – 1996.- p. 305 p. – ISBN 9986-505-22-4
4. Butkevičius J. Keleivių vežimai: monografija. Vilnius: Technika, 2002. – 414, [1] p. - ISBN 9986-05-567-9
5. Coles T. and C. Michael Hall. International business and tourism: global issues, contemporary interactions. Routledge international series in tourism, business and management London : Routledge, 2008. 285 p. ISBN 978-0-415-42430-1
6. Estonia, Latvia & Lithuania, 3rd edition, Lonely Planet Publications Pty Ltd, Australia, 2003, ISBN 1-74059-132-1
7. Estonian marinas. <http://marinas.nautilus.ee/index.php/database> [žiūrėta 2008 07 04]
8. European Travel Commission
<http://www.etc-corporate.org/modules.php?name=Content&pa=showpage&pid=160&ac=2>
[žiūrėta 2008 10 11]
9. Galkus A. Lietuva – jūrų valstybė: istorinės – geografinės prielaidos ir dabartis, Geografijos metraštis 33t., 2000
10. Ganderton P. Mastering geography. – Palgrave macmillan, 2000. ISBN 0-333-69343-4
11. Grecevičius P. ir kt. Turizmas : vadovėlis, - Kaunas : KK Leidybos centras, 2002. - 318, [1] p. - ISBN 9955-9366-3-0
12. Investicijų projektas: Šventosios valstybinio jūrų uosto atstatymo paruošiamieji darbai, projektavimas, infrastruktūros sukūrimas (molų statyba, įplaukos kanalo gilinimas) parengtas vadovaujantis Valstybės kapitalo investicijų planavimo metodika, patvirtinta Lietuvos Respublikos finansų ministro 2001-07-04 įsakymu Nr.201.
13. Jakučiūnaitė-Kubertavičienė R. Kelionių sudarymas. Vilnius : Agora, 2005. - 207, [1] p. - ISBN 9986-633-69-9
14. Kardelis K. Mokslinių tyrimų metodologija ir metodai : (edukologija ir kiti socialiniai mokslai) : vadovėlis; Lietuvos kūno kultūros akademija. 3-iasis leid. Šiauliai : Lucilijus, 2005. 398, [1] p. – ISBN 9955-655-35-6

15. Klaipėdos universitetas. Aukščiausios kompetencijos specialistų rengimas, moksliniai tyrimai ir eksperimentinė plėtra, mokslui imlaus verslo vystymas Lietuvos jūriniame sektoriuje. Galimybių studija poreikiui nacionalinei kompleksinei programai pagrįsti. Klaipėda 2007. <http://www.ku.lt/nkp/doc/nkp.pdf> [žiūrėta 2008 07 23]
16. Klaipėdos valstybinio jūrų uosto ekonominė ir socialinė reikšmė Klaipėdos miestui, regionui ir Lietuvos valstybei. Studija, Vilnius 2005m.
17. Klaipėdos valstybinis jūrų uostas.
http://www.portofklaipeda.lt/lt.php/aktualijos/uosto_pletros_darbai/5881[žiūrėta 2008 07 11]
18. Klaipėdos rajono savivaldybės teritorijos bendrasis planas, patvirtintas Klaipėdos rajono savivaldybės tarybos 2005 m. gruodžio 29 d. sprendimu Nr. T11 – 405.
<http://www.klaipedos-r.lt/?lt=1137044377> [žiūrėta 2008 08 16]
19. Klaipėdos apskrities viršininko administracija. Klaipėdos apskrities teritorijos bendrasis planas. Plėtros koncepcija. Klaipėda 2008.
<http://www.klaipeda.aps.lt/ava/selectPage.do;jsessionid=DDFC4738A40D123D6E0CE27EB79AD236?docLocator=AAB4F454A72011DCB970746164617373&categoryId=169&inlanguage=lt&pathId=632> [žiūrėta 2008 08 20]
20. Klaipėdos miesto bendrasis planas, patvirtintas Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos 2007 m. balandžio 5 d. sprendimu Nr. T2 – 110.
21. Klaipėdos regiono 2007-2013 metų plėtros planas, patvirtintas 2008 m. rugsėjo 25 d. Klaipėdos regiono plėtros tarybos sprendimu Nr. 6.1-6-(18.4)
22. Klaipėdos universitetas. Darnusis turizmas.
<http://www.ku.lt/coastlearn/tourism/introduction.html> [žiūrėta 2008 07 12]
23. Konferencija šalies institucijų vaidmuo atstovaujant transporto sektoriaus interesus užsienyje. Vilnius, 2007 – 128 p. ISBN 978-9955-695-72-1
24. Lietuvos Respublikos teritorijos bendrasis planas, patvirtintas LR Seimo 2002 m. spalio 29 d. sprendimu Nr. IX-1154.
25. Lietuvos Respublikos Susisiekimo Ministerija, Vandens transporto departamentas „Šventosios jūrų uosto atstatymo galimybių studija“. Vilnius – Klaipėda. - 2003.
26. Lietuvos Respublikos Šventosios valstybinio jūrų uosto įstatymas. 2006 m. lapkričio 16 d. Nr. X-910 Vilnius
27. Lietuvos Respublikos turizmo įstatymas (įstatymo pakeitimo įstatymas 2002 m. gruodžio 3 d. Nr. IX–1211)
28. Lietuvos Respublikos pajūrio juostos įstatymas (2002 m. liepos 2 d. Nr. IX–1016)

29. Lietuvos Respublikos vandens įstatymas (1997 m. spalio 21 d. Nr. VIII-474)
30. Lietuvos ūkio (ekonomikos) plėtros iki 2015 metų ilgalaikė strategija, patvirtinta LR Vyriausybės 2002 m. birželio 12 d. nutarimu Nr.853
31. Lietuvos žuvininkystės sektoriaus 2007 – 2013 metais veiksmų programa, patvirtinta Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2007 m. vasario 13 d. nutarimu Nr. 190 (Žin., 2007, Nr. 22-840).
32. Lietuvos savivaldybių asociacija.
http://www.lsa.lt/sz/index.php?lang=lt&id=2&mag_id=143&art_id=495 [žiūrėta 2008 09 23]
33. Lietuvos Respublikos ūkio ministro įsakymas. Dėl turizmo tarybos nuostatų patvirtinimo. 2003 m. kovo 26 d. Nr. 4-109, Vilnius
34. Lietuvos Respublikos ūkio ministerija. Turizmo tarybos veiklos kryptys.
http://www.ukmin.lt/lt/veiklos_kryptys/turizmas/Turizmo_taryba/index.php [žiūrėta 2008 07 12]
35. Mick Finn et al. Tourism and Leisure Research Methods– Data Collection, Analysis, and Interpretation. Pearson Education, 2000. 285p.- ISBN 0-582-36871-5
36. Nacionalinė darnaus vystymosi strategija, patvirtinta Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2003 m. rugsėjo 11 d. nutarimu Nr. 1160.
37. Nacionalinė turizmo plėtros 2007–2010 metų programa, patvirtinta Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2007 m. rugpjūčio 29 d. nutarimu Nr. 944.
38. Nacionalinė turizmo plėtros 2003 – 2006 metų programa, patvirtinta Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2003 m. gruodžio 18 d. nutarimu Nr. 1637.
39. Nacionalinė turizmo plėtros 2007-2010m. programa. Galimybių studija, 2006, Vilnius.
http://www.tourism.lt/lt/dokumentai/ntpp/NTPP%20studija%20ir%20tyrimas.htm#_Toc163534648 [žiūrėta 2008 06 12]
40. Palangos miesto plėtros iki 2015 metų strateginis planas su pakeitimais, patvirtintas Palangos miesto savivaldybės tarybos 2004 m. balandžio 1 d. sprendimu, pakeitimai, patvirtinti Palangos miesto savivaldybės tarybos 2005 m. gruodžio 8 d. sprendimu Nr. T2-235.
41. Palangos miesto bendrasis planas iki 2015 metų. Palangos miesto bendrojo plano koncepcija iki 2025 metų. <http://www.englt.lt/get.php?f.192> [žiūrėta 2008 07 19]
42. Palangos miesto plėtros iki 2015 metų strateginis planas. (patvirtintas Palangos miesto savivaldybės tarybos 2004 m. balandžio 1 d. sprendimu Nr. 34, priemonių planas pakeistas Palangos miesto savivaldybės tarybos 2005 m. gruodžio 8 d. sprendimu Nr. T2–235).
<http://www.palanga.lt/cd/> [žiūrėta 2008 07 20]

43. Patricia A. Curtin, Thomas Kenn Gaither. *International public relations: negotiating culture, identity, and power*. Sage Publications, 2007.xiii, 304 p. : ill., map ; 23 cm. (p. 265-281) ISBN 978-1-4129-14147
44. Projektas „Jūros vartai“
http://www.jurosvertai.lt/index.php/pranesimai/jurinio_turizmo_cunamis/153 [žiūrėta 2008 09 15]
45. Ross A. Klein. *Cruise Ship Blues: The Underside of the Cruise Industry*. Gabriola Island, BC: New Society Publishers 2002. 200p. - ISBN 0-8657-1462-2
46. Ross K. Dowling. *Cruise Ship Tourism*. CABI Publishing, 2006. 441p.- ISBN 1-8459-30487
47. Rupšienė L. *Kokybinio tyrimo duomenų rinkimo metodologija : metodinė knyga*. Klaipėda : Klaipėdos universiteto leidykla, 2007. 147, [1] p. : iliustr. – ISBN 978-9955-18-248-1
48. Smailys V. *Lietuvos jūrų transporto plėtotės perspektyvos ir aplinkosaugos problemos*. Lietuvos mokslas. Transportas. V.: Lietuvos mokslas, 1999, p. 354-412.
49. *Sporto terminų žodynas*. T. 1: aiškinamasis žodynas. Parengė S. Stonkus. Kūno kultūros ir sporto departamentas prie Lietuvos Vyriausybės, Lietuvos kūno kultūros institutas. – K. : LKKI, 1996. – 680 p.
50. Stauskas V. *Palangos pajūrio bendrosios planavimo strategijos įtaka miškų ir kopų tvarkymo programai//Lietuvos pajūrio smėlynų sutvirtinimas ir apželdinimas/sudarytojas Rimvydas Gabrilavičius/ Kaunas: Lututė, 2001, - 180p.*
51. Svetikienė I. *Turizmo marketingas. Vadovėlis*. –Vilnius: Vilniaus kolegija, 2002, 305p.
52. Šventosios jūrų uostas bus atstatytas iki 2013 m.
<http://www.vtv.lt/naujienos/transportas/sventosios-juru-uosto-bus-pastatytas-iki-2013-m-2.html>
[žiūrėta 2008 07 23]
53. Šventosios jūrų uosto atstatymo galimybių studija. Galutinė ataskaita. Vilnius – Klaipėda 2003.
54. „The Tall Ships Races“
http://www.tallships.lt/lt/the_tall_ships_races_baltic_2009/the_tall_ships_races_istorija.html
[žiūrėta 2008 08 25]
55. *Turizmo sektorių reglamentuojantys teisės aktai / Valstybinis turizmo departamentas prie Ūkio ministerijos*. - Vilnius : Valstybės žinios, 2004. - 270, [1] p. - ISBN 9986-18-131-3
56. Vaitekūnas S. *Lietuvos teritorija ir gyventojai//Lietuva – jūrų valstybė*. - Vilnius: Alma Littera, 1998. ISBN 9986-02-512-5

57. Vaitkevičiūtė V. Tarptautinių žodžių žodynas. - 4-asis patasis. ir papild. leid. - Vilnius : Žodynas, 2007. - 1168 p. - ISBN 9986-465-75-3
58. Valstybės ilgalaikės raidos strategija, patvirtinta LR Seimo 2002 m. lapkričio 12 d. nutarimu Nr. IX-1187 (Žin., 2002, Nr.113 – 5029)
59. Visuotinis enciklopedinis žodynas. – Vilnius: Gamta, 2005, - 1341p. - ISBN 9955-649-21-6.
60. VšĮ Klaipėdos turizmo ir kultūros informacijos centras
<http://www.klaipedainfo.lt/lt/index.php?page=2&sub=51> [žiūrėta 2008 07 14]
61. VšĮ Lietuvos regioninių tyrimų institutas. Palangos kurorto sporto ir rekreacinės infrastruktūros plėtros galimybių studija, Kaunas, 2003.
<http://www.google.lt/search?hl=lt&q=%C5%A0ventosios+j%C5%ABr%C5%B3+uosto+atstatymo+galimybi%C5%B3+studija+ir+poveikio+aplinkai+vertinimo+programa.&start=10&sa=N>
[žiūrėta 2008 08 12]
62. William C. Gartner and David W. Lime. Trends in Outdoor Recreation, Leisure and Tourism. CABI Publishing, 2000. 458p. - ISBN 0-8519-9403-2
63. William F.Theobald. Global tourism / edited by William F. Theobald. - 3rd ed. - Amsterdam : Elsevier, 2005. - xxvi, 561 p. - ISBN 0-7506-7789-9
64. World Tourism Organization. <http://www.unwto.org/aboutwto/index.php> [žiūrėta 2008 06 14]
65. World Travel Guide. Tarptautiniai keltų maršrutai iš Talino.
http://www.worldtravelguide.net/country/85/international_travel/Europe/Estonia.html
[žiūrėta 2008 10 16]
66. World Travel & Tourism Council
http://www.wttc.org/bin/pdf/original_pdf_file/wttchistory.pdf [žiūrėta 2008 06 17]
67. Žalienė I., Sabaliauskaitė A. Pasaulio ir Lietuvos turizmo raida: mokomoji priemonė. – Kaunas: LKKA, 2002. – 64, [1] p.
68. Žaromskis R. Baltijos jūros uostai. – Vilnius: Vilniaus universiteto leidykla, 2008, 431 [1]p.
69. Žilinskas G. Baltijos jūros Lietuvos kranto ilgis bei jo nustatymo problemos. Geografijos metraštis 30, 63-71.1997.- ISSN 0132-3156

ANOTACIJA LIETUVIŲ IR ANGLŲ KALBOMIS

Stainytė R. Tarptautinio jūrų turizmo analizė ir vystymo perspektyvos Lietuvoje / Tarptautinio turizmo administravimo magistro baigiamasis darbas. Vadovas doc. dr. A. Baležentis. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, Viešojo administravimo fakultetas, 2008. – 100 p.

ANOTACIJA

Magistro baigiamajame darbe išanalizuotas ir įvertintas tarptautinis jūrų turizmas pasaulyje ir Baltijos šalyse, iškeltos tarptautinio jūrų turizmo vystymo problemos Lietuvoje bei pateikti pasiūlymai, kaip šias problemas spręsti. Pirmoje darbo dalyje pateikiama tarptautinio jūrų turizmo samprata, teoriniu aspektu tiriamas tarptautinio jūrų turizmo valdymo politikos turinys, apžvelgiama tarptautinio jūrų turizmo dinamika ir pasaulinės tendencijos. Antroje dalyje nagrinėjamas tarptautinis jūrų turizmas Baltijos šalyse: Estijoje, Latvijoje ir Lietuvoje, vyksta šių šalių palyginimas tarptautinio jūrų turizmo aspektu. Trečioje dalyje analizuojamas Lietuvos tarptautinis jūrų turizmas, atskirai nagrinėjant Klaipėdos jūrų uostą ir jo veiklos įtaką tarptautinio jūrų turizmo sektoriui, apžvelgiami kruizai ir kruizinių turistų dinamika, kruizinės laivybos reklama ir marketingas, pramoginės laivybos situacija ir Šventosios uosto atstatymo galimybės. Ketvirtoje dalyje nagrinėjamas ekspertų ir respondentų vertinimas ir požiūris į Lietuvos tarptautinio jūrų turizmo esamą situaciją, efektyvumą ir paslaugų kokybę, apibrėžiamos tarptautinio jūrų turizmo vystymo perspektyvos Lietuvoje ir pateikiami pasiūlymai tarptautinio jūrų turizmo vystimui.

Pagrindiniai žodžiai: tarptautinis jūrų turizmas, uostai, prielaukos, kruizai, jūrų keleiviai, pramoginė laivyba.

Stainytė R. International sea tourism analysis and development perspectives in Lithuania / Master's Work in International Tourism Administration. Supervisor doc. dr. A. Baležentis. – Vilnius: Faculty of Public Administration, Mykolas Romeris University, 2008. – 100 p.

ANOTATION

In this master's work international sea tourism is analysed and estimated in the world and Baltic countries, international sea tourism development problems in Lithuania taken out and presented suggestions, how these problems can be solved. In the first part of the work there is

taked out the conception of international sea tourism, in theoretical aspect international sea tourism is researched in politics, organizations and the dynamic of international sea tourism is indicated. In the second part of the work the Baltic countries: Estonia, Latvia and Lithuania are analysed and compared in the aspect of international sea tourism. In the third part of the work international sea tourism is being analysed, separately analysed the port of Klaipėda and its activities influence over international sea tourism sector. Also in this part of the work the cruises, the dynamic of cruise tourists and the marketing of cruises in Lithuania are being analysed. Entertainment navigation and the opportunities of rebuilding the port of Šventoji is being analysed. In the fourth part of the work the opinions of experts and respondents are being analysed and estimated about the situation of international sea tourism in Lithuania, efficiency and service quality. The perspectives and solutions about international sea tourism development in Lithuania taked out.

Key Words: international sea tourism, ports, docks, cruises, sea tourists, entertainment navigation.

SANTRAUKA LIETUVIŲ KALBA

Stainytė R. Tarptautinio jūrų turizmo analizė ir vystymo perspektyvos Lietuvoje / Tarptautinio turizmo administravimo magistro baigiamasis darbas. Vadovas doc. dr. A. Baležentis. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, Viešojo administravimo fakultetas, 2008. – 100 p.

SANTRAUKA

Tarptautinio jūrų turizmo darbo tema yra aktuali mokslui ir praktikai dėl daugelio priežasčių. Visų pirma ji aktuali tuo, kad gyvename prie jūros, turime galimybę plėtoti jūrų turizmą, nes neša nemažą pelną turizmo verslui, taip pat ši tema aktuali ne tik dėl atvykstančių turistų, bet ir lietuviams, mėgstantiems ir besidomintiems jūrinėmis pramogomis. Tema yra pakankamai nauja, kaip ir pats tarptautinis jūrų turizmas Lietuvoje. Ji nėra labai plačiai ištirta ir išanalizuota. Grynai apie tarptautinį jūrų turizmą Lietuvoje yra labai mažai informacijos, knygų, mokslinių straipsnių, o tai ir įrodo temos naujumą.

Baltijos jūra, jos pakrantės, pajūrio gamtiniai ir kultūriniai turizmo išteklių sudaro palankias sąlygas vystyti tarptautiniam jūrų turizmui Lietuvoje, kurti patrauklius turistinius produktus Lietuvos pajūryje. Nors Lietuva ir turi puikias galimybes vystyti ir plėtoti tarptautinį jūrų turizmą, tačiau problema yra ta, kad šios galimybės nėra pakankamai išnaudotos ir išvystytos. Todėl ypatingai svarbu išanalizuoti esamą tarptautinio jūrų turizmo situaciją pasaulyje ir Lietuvoje, išsiaiškinti ekspertų nuomonę bei visuomenės poreikius, susijusius su tarptautiniu jūrų turizmu, ir surasti kuo įmanoma daugiau tarptautinio jūrų turizmo vystymo Lietuvoje perspektyvų.

Naudoti tyrimo metodai: literatūros šaltinių analizė buvo taikoma analizuojant ir aprašant tarptautinio jūrų turizmo esamą situaciją ir vystymo perspektyvas Lietuvoje; ekspertų apklausos metodas naudotas, kad iš kompetentingų asmenų gautume naudingą informaciją apie jūrų turizmą ir jo vystymo perspektyvas Lietuvoje; anketinė apklausa buvo vykdoma raštu, pateikus anketas respondentams, kad išsiaiškintume kokius žmonių poreikius iš jūrų turizmo, ko jiems trūksta, kas turėtų paklausa vystant jūrų turizmą.

Gauti darbo rezultatai: suformuluota tarptautinio jūrų turizmo sąvoka, apžvelgtos tarptautinio turizmo organizacijos; apžvelgta tarptautinio jūrų turizmo dinamika pasaulyje; išanalizuotas Baltijos jūros šalių tarptautinis jūrų turizmas; išanalizuota Klaipėdos uosto įtaka tarptautiniam jūrų turizmui; gautos ekspertų išvados dėl Palangos jachtų/pramoginių laivų prieplaukos įrengimo būtinumo turizmo vystymui; gautos ekspertų vertinimo išvados dėl

Šventosios uosto reikalingumo vystant turizmą; gautos ekspertų vertinimo išvados dėl kruizinio turizmo Lietuvoje; atliktas ir išanalizuotas turistų poreikių įvertinimo tyrimas; pateiktos išvados ir pasiūlymai vystant tarptautinį jūrų turizmą Lietuvoje.

Gautos išvados: Lietuva neišnaudoja savo jūrinio turizmo potencialo, nes nėra išvysčiusi būtinosios infrastruktūros jūros turistams: šiuolaikiškų prieklaukų tinklo, jachtoms švartuoti tinkamų krantinių, paslaugų krante infrastruktūros.

Siūlymai: kurti ir gerinti Lietuvos, kaip turistinės valstybės, įvaizdį; uoste sudaryti patrauklias veiksnių sąlygas; sukurti vežimų tarifų sistemą, kuri užtikrintų nuolaidas nuolatiniam klientams bei kainų diferenciaciją; įsisavinti naujas keltų linijas; tobulinti keleivių aptarnavimą ir didinti keltų, vežančių keleivius, skaičių; siekiant pritraukti papildomus keleivių srautus, sudaryti sutartis su turizmo agentūromis joms taikant įvairias nuolaidas.

SANTRAUKA ANGLŲ KALBA

Stainytė R. International sea tourism analysis and development perspectives in Lithuania / Master's Work in International Tourism Administration. Supervisor doc. dr. A. Baležentis. – Vilnius: Faculty of Public Administration, Mykolas Romeris University, 2008. – 100 p.

SUMMARY

The theme of international sea tourism is urgent, because we live by the Baltic sea, we can use it for sea tourism development. But the problem is that we don't do this properly. International sea tourism article is quite new in Lithuania, the theoretical material in Lithuanian language is very poor and that improves that Lithuania international sea tourism is just getting started. In this master's work international sea tourism is analysed and estimated in the world and Baltic countries, international sea tourism development problems in Lithuania taken out and presented suggestions, how these problems can be solved.

In order to do research we used such methods: literature sources analyses; experts value research and respondents inquest.

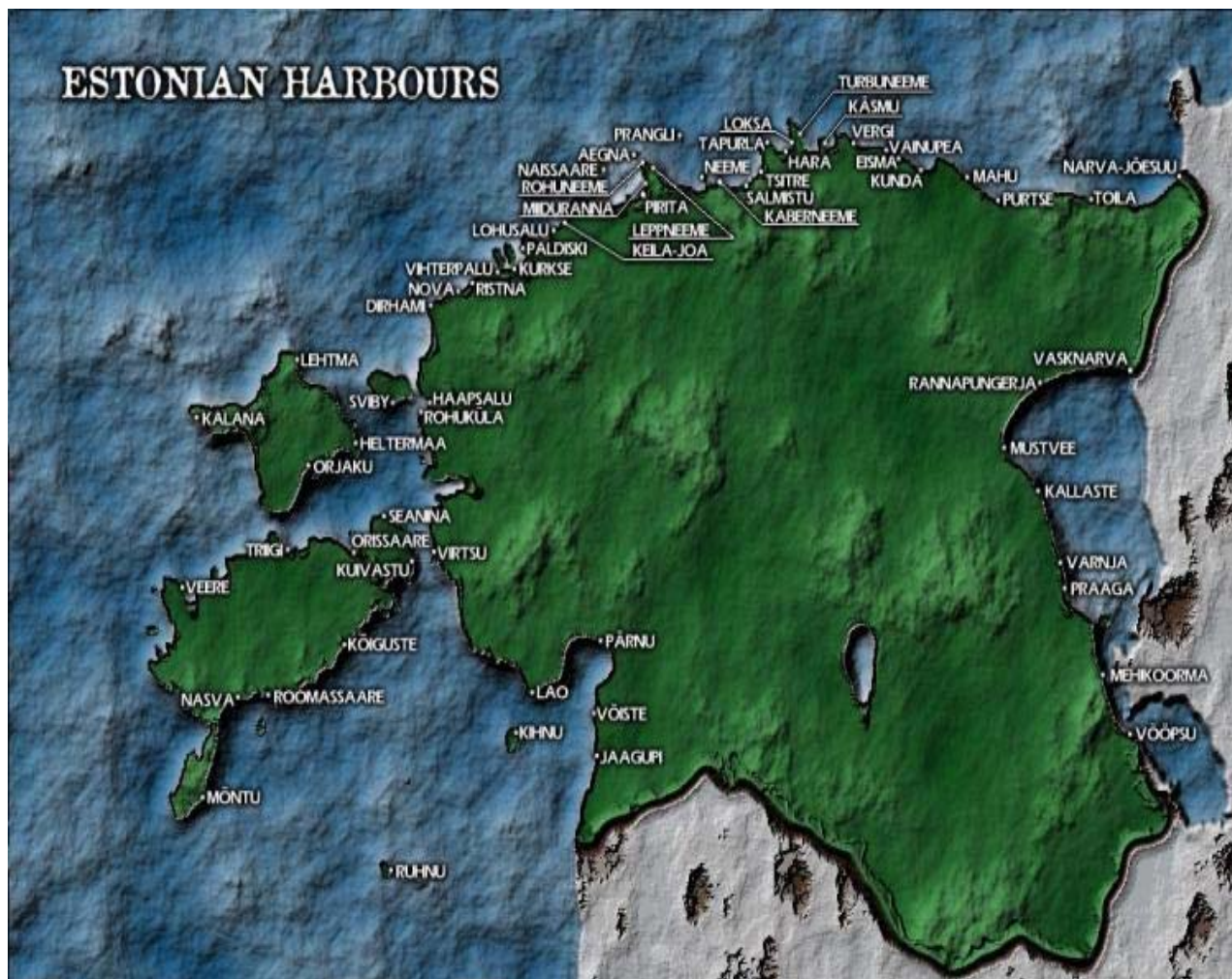
Results of the work: the conception of international sea tourism was taken out, in theoretical aspect international sea tourism researched in politics, organizations and the dynamic of international sea tourism is indicated. The Baltic countries: Estonia, Latvia and Lithuania were analysed and compared in the aspect of international sea tourism. International sea tourism was analysed, separately analysed the port of Klaipėda and its activities influence over international sea tourism sector. The cruises, the dynamic of cruise tourists and the marketing of cruises in Lithuania was analysed. Entertainment navigation and the opportunities of rebuilding the port of Šventoji was analysed. The opinions of experts and respondents were given, analysed and estimated about the situation of international sea tourism in Lithuania, efficiency and service quality. The perspectives and solutions about international sea tourism development in Lithuania were taken out.

Final deduction: Lithuania does not use properly the opportunities of international sea tourism, there is not enough of infrastructure in developing international sea tourism.

Suggestions: to improve the better image of Lithuania as a sea country; make better infrastructure.

PRIEDAI

ESTIJOS JŪRŪ UOSTŪ IŠSIDĒSTYMO ŽEMĒLAPIS (2008 m.)



Šaltinis: <http://www.agentuur.ee/sadamad/>

ESTIJOS JACHTŲ UOSTAI IR PRIEPLAUKOS (2008 m.)

Estijos priekplauka Abruca

Šaltinis: http://marinas.nautilus.ee/imagewin.php?img=/upload/ap_abruka.jpg&title=Abruca&lang=en



Estijos priplauka Lohusala

Šaltinis: http://marinas.nautilus.ee/imagewin.php?img=/upload/ap_lohusalu.jpg&title=Lohusalu&lang=en



Estijos prieklauka Sviby

Šaltinis: http://marinas.nautilus.ee/imagewin.php?img=/upload/ap_sviby.jpg&title=Sviby&lang=en



Estijos priekplauka Tapurla

Šaltinis: http://marinas.nautilus.ee/imagewin.php?img=/upload/ap_tapurla.jpg&title=Tapurla&lang=en

LATVIJOS JŪRŪ UOSTŪ IŠSIDĒSTYMO ŽEMĒLAPIS (2008 m.)



Šaltinis: <http://www.latviancoast.lv/en/map>

LATVIJOS JŪRŪ UOSTAI (2008 m.)

Pav. Latvijas jūrū uostas Skultē

Šaltinis: <http://www.latviancoast.lv/en/skulte/maps>



Pav. Latvijas jūrū uostas Salacgriva

Šaltinis: <http://www.latviancoast.lv/en/salacgriva/maps>

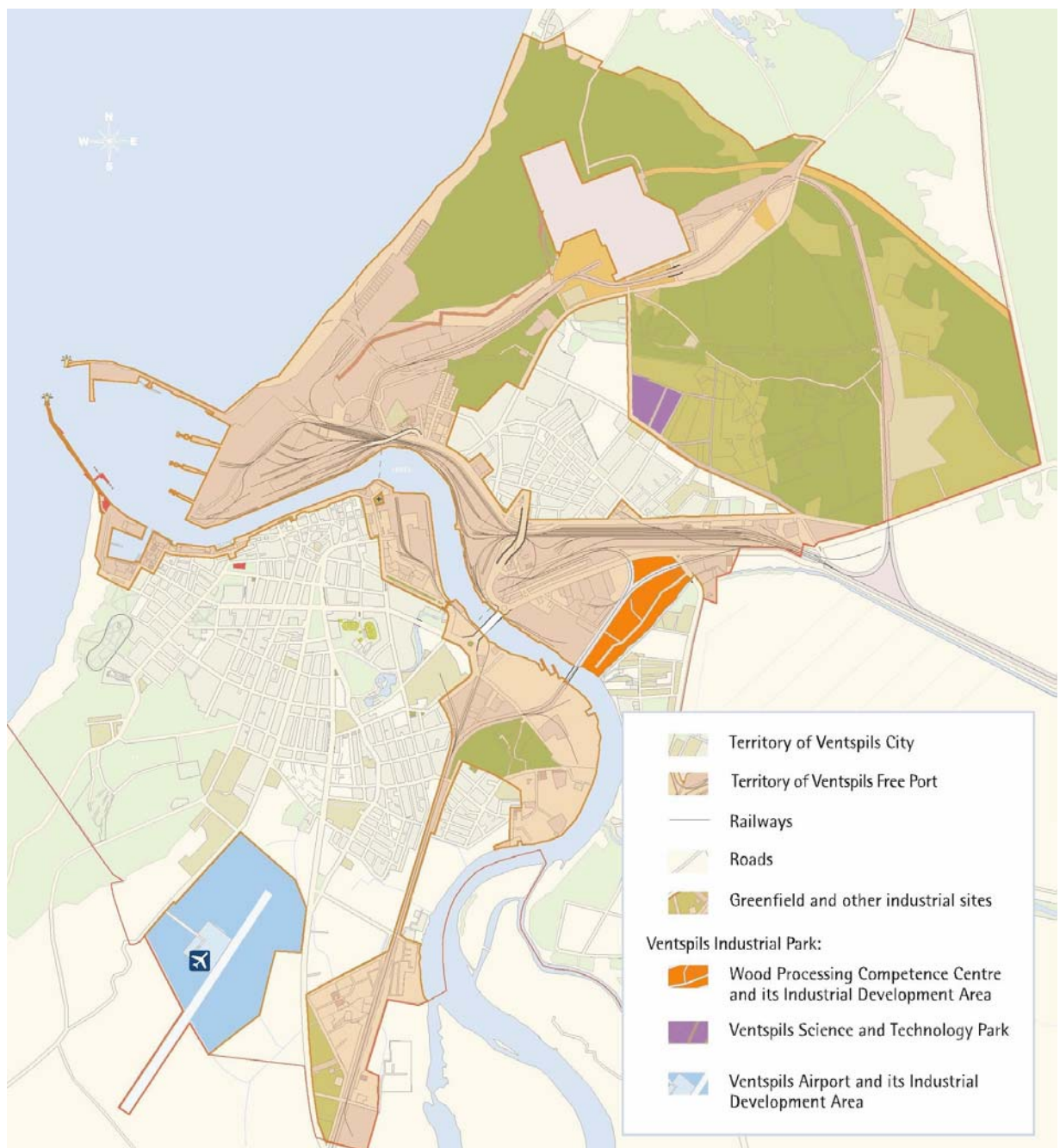
JACHTŪ APTARNAVIMO LATVIJOS UOSTUOSE INFRASTRUKTŪRA 2008m.

	Liepāja	Pavilosta	Ventspils	Usma	Roja	Mersrags	Engure	Rīga	Skulte	Salacgrīva	Ainazi	Jurmala
Elektra	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Šviežs vanduo	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Degalai	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Tualetai	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Dušai	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Sauna	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Skalbimo paslaugas	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Viešieji telefonai	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Šiukšlių dėžės	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Kenksmingų atliekų pašalinimas	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Žiemos prieklauka	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Stacionarus kranas	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Mašinių stovėjimo aikštelė	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Informacija	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Gelbėjimo tarnyba	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Sveikatos apsaugos reikmenys	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Techninė apžiūra	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Jachtų plovimo vieta	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Jachtklubas	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Bankas	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Paštas	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Parduotuvės	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Barai/restoranai	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Turizmo informacijos centras	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Dviračių nuoma	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Valčių/Jachtų nuoma	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Mašinių nuoma	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Ekskursijų laivas	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Apgyvandinimo paslaugos (viešbučiai, moteliai, svečių namai)	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Stovyklavimas	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●

Legenda:
 ● - Nėra galimybės
 ● - yra netoliese
 ● - yra
 ● - nėra informacijos

Šaltinis: <http://www.latviancoast.lv/en/matrix>

LATVIJOS VENTSPILIO JŪRŪ UOSTO SCHEMA 2008m.



Šaltinis: http://www.portofventspils.lv/usr_img/L_ybkarte.JPG

KLAIPĖDOS JŪRŲ UOSTO SCHEMA 2008m.



Šaltinis: http://www.portofklaipeda.lt/lt.php/_nuotrauku_archyvas/uosto_vaizdai/372

KLAIPĖDOS JŪRŲ UOSTAS (2008 m.)

Šaltinis: http://www.portofklaipeda.lt/lt.php/_nuotrauku_archyvas/uosto_vaizdai/372

9 PRIEDAS

Į LIETUVĄ ATVYKSTANČIŲ TURISTŲ SKAIČIAUS PASISKIRSTYMAS PAGAL TURISTŲ NUOLATINĘ GYVENAMĄJĄ ŠALĮ IR TRANSPORTO RŪŠĮ, 2007 m., proc.

Šalis	Laivas, keltas	Lėktuvas	Lengvasis automobilis	Maršrutinis autobusas	Nereguliariųjų reisų autobusas	Traukinys	Kita	Iš viso
Baltarusija	0,1	0,1	68,5	20,1	2,8	7,3	1,2	100,0
Jungtinė Karalystė	0,9	82,2	16,2			0,7		100,0
Čekija		52,1	42,2	1,2		1,0	3,6	100,0
Danija	2,3	90,2	5,1	0,6	0,4		1,4	100,0
Estija	0,2	12,1	60,6	1,8	23,4		1,9	100,0
Ispanija		73,3	24,1	0,8	1,2		0,6	100,0
Italija		83,8	10,3	0,5			5,4	100,0
JAV		90,8	4,0	1,3	1,2	2,7		100,0
Latvija	0,1	2,3	80,7	3,1	5,6	0,1	8,0	100,0
Lenkija		3,8	85,5	1,1	5,9		3,7	100,0
Norvegija	6,0	89,7	3,5		0,5	0,3		100,0
Nyderlandai	9,2	51,2	35,7				3,9	100,0
Prancūzija	0,7	62,8	29,4	1,0	4,5		1,6	100,0
Suomija		75,6	14,6	0,4	3,3		6,1	100,0
Švedija	10,9	65,4	12,9	5,4			5,4	100,0
Vokietija	16,5	56,7	19,8	0,4	2,0	0,1	4,5	100,0
Rusija	0,1	4,9	40,5	4,7	14,0	33,7	2,0	100,0

Šaltinis : http://www.tourism.lt/turizmo_statistika/atv2007.php

NUMATOMAS KRUIZINĒS LAIVYBOS SEZONAS KLAIPĒDOS UOSTE 2009 m.

Numeris	Laivas	IMO Nr.	Ilgis, m	Vēliava	Data, laikas	Agentas	Krantinēs Nr.
1	Empress	8716899	210.81	The Bahamas	2009-05-11 08:00	UAB "Limarko jūru agentūra"	
2	Delphin	7347536	156.20	The Bahamas	2009-05-12 08:00	UAB "Forsa"	28-32
3	Albatros	7304314	205.46	The Bahamas	2009-05-16 07:00	UAB "Unitek"	28-32
4	Delphin Voyager	8902333	174.00	The Bahamas	2009-05-17 07:00	UAB "Forsa"	28-32
5	Delphin Voyager	8902333	174.00	The Bahamas	2009-05-22 08:00	UAB "Forsa"	
6	Empress	8716899	210.81	The Bahamas	2009-05-25 08:00	UAB "Limarko jūru agentūra"	28-32
7	Albatros	7304314	205.46	The Bahamas	2009-05-28 07:00	UAB "Unitek"	28-32
8	Costa Magica	9239795	272.90	Italy	2009-05-29 09:00	UAB "Limarko jūru agentūra"	28-32
9	Princess Daphne	5282627	162.37	Portugal	2009-06-02 08:00	AB "Klaipēdos laivu remontas"	28-32
10	Black Watch	7108930	205.47	The Bahamas	2009-06-03 08:00	UAB "Limarko jūru agentūra"	28-32
11	C.Columbus	9138329	144.13	The Bahamas	2009-06-04 12:30	UAB "Estma"	
12	Empress	8716899	210.81	The Bahamas	2009-06-08 08:00	UAB "Limarko jūru agentūra"	28-32
13	Deutschland	9141807	175.30	Germany	2009-06-09 07:00	UAB "Klaipēdos laivu agentai"	
14	Seven Seas Voyager	9247144	207.00	The Bahamas	2009-06-12 08:00	UAB "Limarko jūru agentūra"	28-32
15	Tahitian Princess	9187899	180.45	Bermudas	2009-06-15 11:00	UAB "Limarko jūru agentūra"	28-32
16	C.Columbus	9138329	144.13	The Bahamas	2009-06-16 07:30	UAB "Estma"	
17	Adriana	7118404	103.70	St. Vincentas	2009-06-16 13:00	UAB "Litagent"	
18	Alexander von Humboldt	8709573	152.50	The Bahamas	2009-06-20 13:00	UAB "Unitek"	28-32
19	Europa	9183855	198.52	The Bahamas	2009-06-21 07:00	UAB "Estma"	
20	Empress	8716899	210.81	The Bahamas	2009-06-22 08:00	UAB "Limarko jūru agentūra"	
21	Island Sky	8802894	90.60	The Bahamas	2009-06-24 08:00	UAB "Estma"	
22	Bremen	8907424	111.50	The Bahamas	2009-06-26 12:00	UAB "Estma"	
23	Sea Cloud II	9171292	117.00	Malta	2009-07-05 16:00	UAB "Estma"	
24	Empress	8716899	210.81	The Bahamas	2009-07-06 08:00	UAB "Limarko jūru agentūra"	
25	Princess Daphne	5282627	162.37	Portugal	2009-07-07 08:00	UAB "Klaipēdos laivu remontas"	28-32
26	Saga Ruby	7214715	191.08	Great Britain	2009-07-08 07:00	UAB "Klaipēdos laivu remontas"	28-32
27	C.Columbus	9138329	144.13	The Bahamas	2009-07-10 07:00	UAB "Estma"	
28	Spirit of Adventure II		164.00		2009-07-12 11:00	UAB "Klaipēdos laivu remontas"	28-32
29	Island Sky	8802894	90.28	The Bahamas	2009-07-12 07:00	UAB "Estma"	
30	Mona Lisa	6512354	201.20	The Bahamas	2009-07-14 08:00	UAB "Estma"	
31	Princess Daphne	5282627	162.37	Portugal	2009-07-17 08:00	UAB "Klaipēdos laivu remontas"	28-32

32	Delphin Voyager	8902333	174.00	The Bahamas	2009-07-18 08:00	UAB "Forsa"	28-32
33	Island Sky	8802894	90.60	The Bahamas	2009-07-18 07:00	UAB "Estma"	
34	Empress	8716899	210.81	The Bahamas	2009-07-20 08:00	UAB "Limarko jūrų agentūra"	28-32
35	Marco Polo II		194.70		2009-07-24 08:00	UAB "Limarko jūrų agentūra"	28-32
36	Sea Cloud II	9171292	117.00	Malta	2009-07-24 16:00	UAB "Estma"	
37	Island Sky	8802894	90.60	The Bahamas	2009-08-05 07:00	UAB "Estma"	
38	Empress	8716899	210.81	The Bahamas	2009-08-17 08:00	UAB "Limarko jūrų agentūra"	28-32
39	Island Sky	8802894	90.60	The Bahamas	2009-08-17 07:00	UAB "Estma"	28-32
40	Delphin Voyager	8902333	174.00	The Bahamas	2009-08-22 12:00	UAB "Forsa"	28-32
41	Empress	8716899	210.81	The Bahamas	2009-08-31 08:00	UAB "Limarko jūrų agentūra"	28-32
42	Delphin	7347536	156.20	The Bahamas	2009-09-02 08:30	UAB "Forsa"	28-32
43	Costa Magica	9239795	272.90	Italy	2009-09-09 09:00	UAB "Limarko jūrų agentūra"	28-32
44	Amadea	8913162	192.82	The Bahamas	2009-09-10 10:00	UAB "Limarko jūrų agentūra"	28-32
45	Hanseatic	9000168	122.73	The Bahamas	2009-09-13 07:00	UAB "Estma"	28-32
46	Empress	8716899	210.81	The Bahamas	2009-09-14 08:00	UAB "Limarko jūrų agentūra"	28-32
47	Albatros	7304314	205.46	The Bahamas	2009-09-17 07:00	UAB "Unitek"	28-32
48	Braemar	9000699	195.01	The Bahamas	2009-09-28 12:30	UAB "Limarko jūrų agentūra"	28-32

Šaltinis: http://www.portofklaipeda.lt/lt.php/laivai_uoste/numatomas_kruizines_laivybos_sezonas_2009_m/5603

KLAIPĖDOS VERSLININKŲ PASIŪLYMAI KRUIZINEI LAIVYBAI SKATINTI LIETUVOJE (2008 m.)



Klaipėdos verslininkų senamiesčio sąjunga
Sukilėlių 8, Klaipėda

Įmonės kodas 300512893, adresas Žvejų g. 15 – 5, Klaipėda

VĮ Klaipėdos Valstybinio Jūrų uosto
Direkcijai

Dėl kruizinės laivybos skatinimo

2008-11-06
Klaipėda

Verslininkų sąjunga siūlo kartu įgyvendinti organizacines ir strategines priemones, kurios padėtų skatinti turizmą Klaipėdoje.

Organizacinės priemonės:

1. Kruizinių laivų turistams prailginti buvimo laiką mieste (nuo 45 min. Iki 2 val.)
2. Prie veikiančių senamiesčio kavinių ir restoranų skatinti patrauklių lauko kavinių atidarymą.
3. Turgaus gatvę nuo „Pramogų banko“ iki Jono kalnelio padaryti „meno vermisažu“.
4. Sutvarkyti Jono kalnelį, padaryti ten „Gintaro šalį“ ir sceną su liaudies muzika ir kavinukėmis.
5. Sutvarkyti senamiesčio apšvietimą ir pastatyti suoliukų.
6. Skatinti menininkus sukurti miesto simbolinę skulptūrą ir ją atkartoti kiek galima dažniau.
7. Įrengti stacionarias scenas ir organizuoti muzikinius vakarus.

Strateginės priemonės:

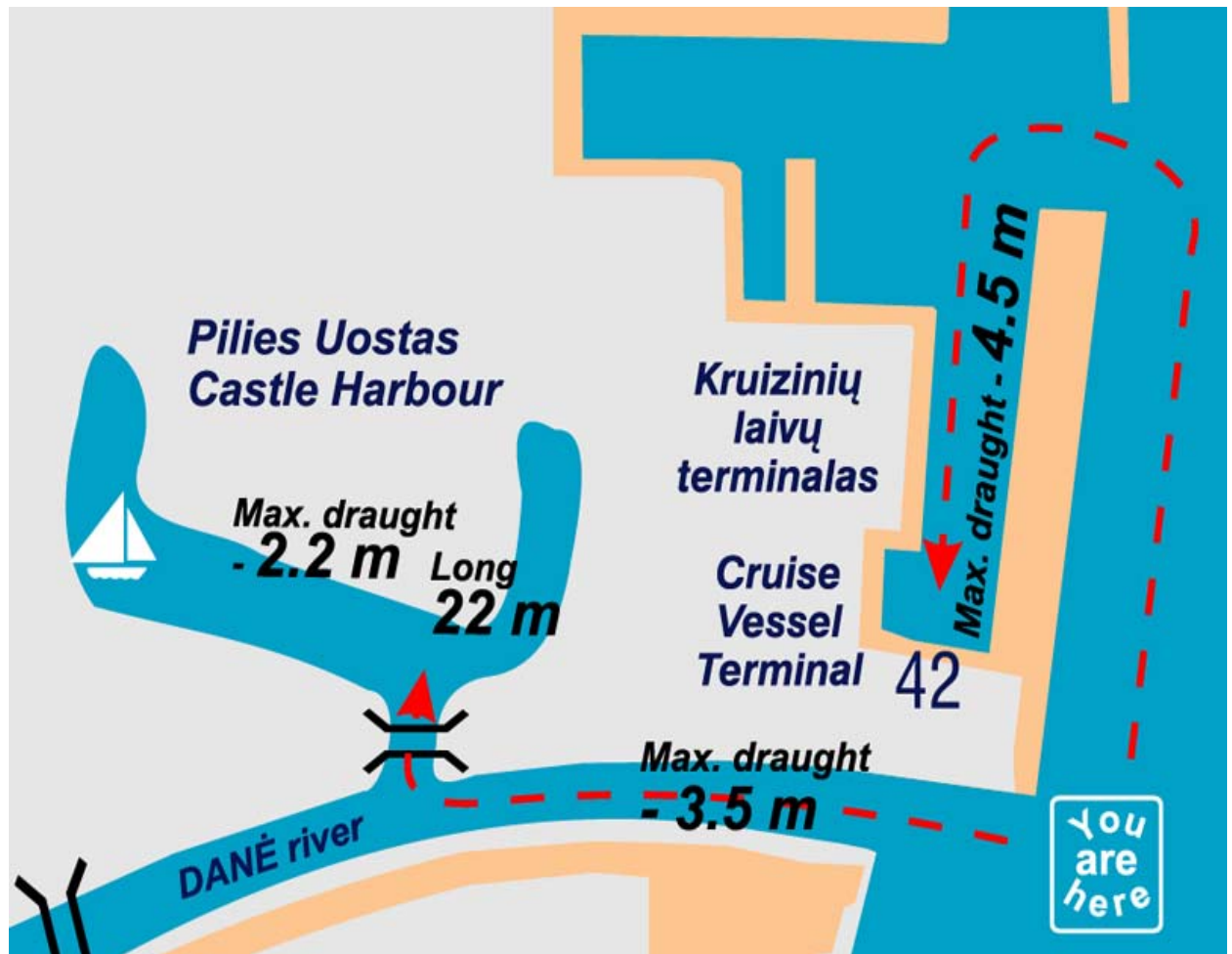
1. Organizuoti išsigijimą medinių namelių, kurie galėtų būti identiški Klaipėdos kraštui, stovėtų teatro aikštėje, operuoti jų veikimą pagal susitarimą, galėtų senamiesčio verslininkai.
2. Prisidėti prie verslininkų organizuojamo renginio, sezono atidarymui, plėtojant Klaipėdos senamiesčio amatų senųjų gatvių atgaivinimą (Mėsinių, Žvejų, Kurpių, Turgaus, Teatro). Šią idėją perkelti į visus miesto renginius, tai padarant tradicija.
3. Skatinant tilto prie „Teo“ statybą, kad uždaryti Tiltų gatvę. Tiltų gatvę padaryti pasažu uždengiant stiklu.

Pagarbiai,
Klaipėdos senamiesčio verslininkų
sąjungos pirmininkė



Eugenija Odebrecht
Eugenija Odebrecht

KLAIPĖDOS PILIES UOSTO SCHEMA (2008 m.)



Šaltinis: http://www.portofklaipeda.lt/admin/images/show_img.php?title=Klaipeda%20seaport%20-%20For%20yacht%20owners&id=4179

„THE TALL SHIPS’ RACES BALTIC 2009” KLAIPĖDOJE DALYVAUTI
UŽSIREGISTRAVĘ LAIVAI



Alexander von Humboldt
(Vokietija-Bremenas)



Dar Młodzieży
(Lenkija-Gdynė)



Christian Radich
(Norvegija-Oslas)



Estelle
(Suomija-Turku)



Lord Nelson
(Anglija)



Mir
(Rusija – Sankt Peterburgas)



Morgenster
(Olandija)



Roald Amundsen
(Vokietija-Volgastas)



Sedov
(Rusija-Murmanskas)



Tre Kronor Af Stockholm
(Švedija-Stokholmas)



De Gallant
(Olandija-Amsterdamas)



Jacob Meindert
(Olandija)



Seute Deern II
(Vokietija-Oldenburgas)



Moosk
(Jungtinė Karalystė)



Rupel
(Belgija-Bumas)



Ocean Spirit of Moray
(Škotija-Elginas)

Sudaryta autorės pagal

http://www.tallships.lt/lt/naujienos/kitamet_i_klaipeda_atplauksiantys_burlaiviai_jau_dabar_musu_svetaineje.html

ŠVENTOSIOS JŪRŲ UOSTAS (2003 m.)

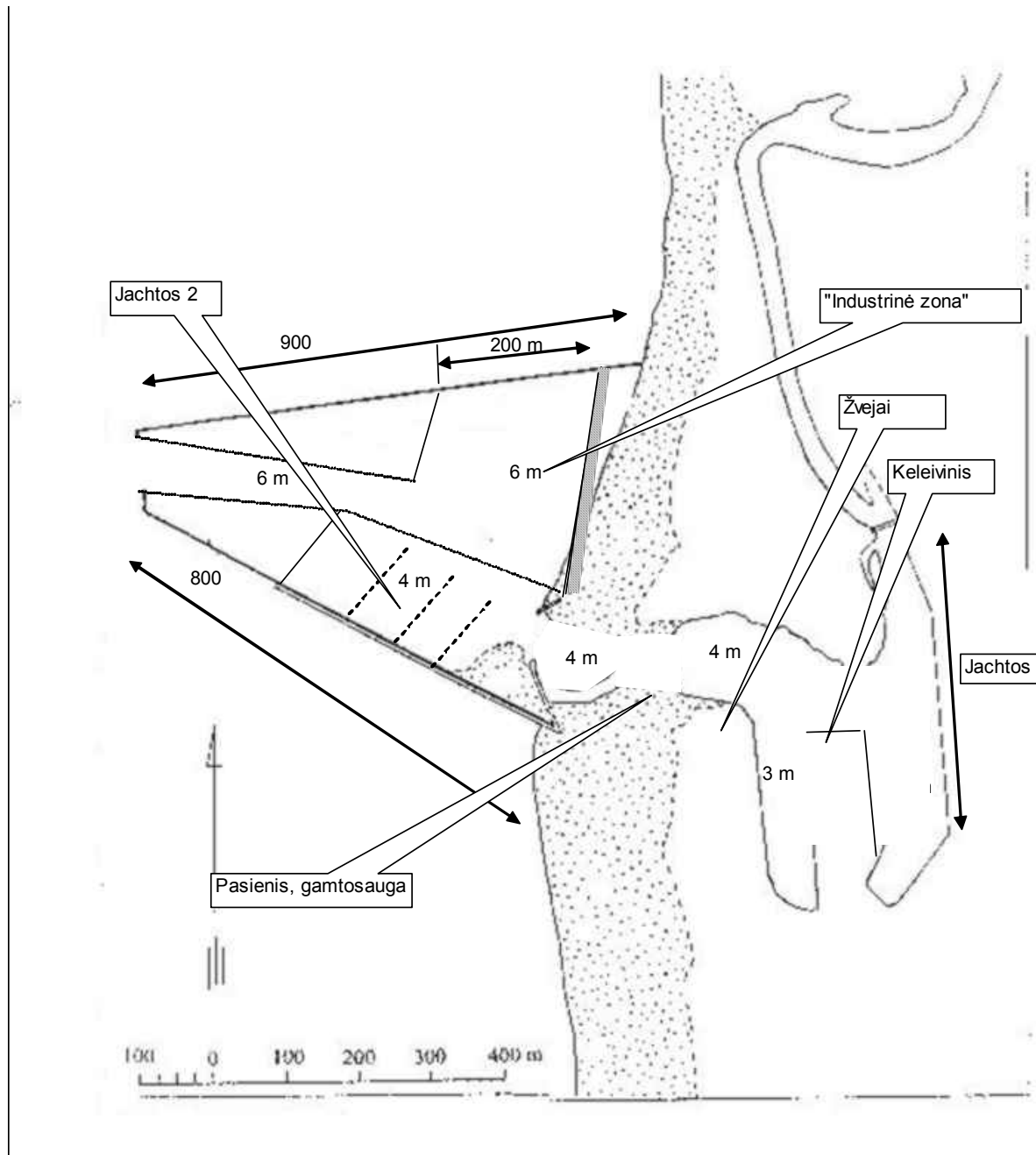
Šaltinis: „Šventosios jūrų uosto atstatymo galimybių studija“ (2003m.)

GALIMOS ŠVENTOSIOS UOSTO FUNKCIJOS (2007 m.)

Funkcija	Grupė	Svarba	Krantinių poreikis	Infrastruktūros poreikis
Būtingės terminalo SPM plūduro apsauga	gynybinė	valstybinė	Du vilkikai 30-40m grimzlė iki 5 metrų Priešgaisrinis gelbėjimo laivas 70 grimzlė 5 metrai	Atsarginių boninių užtvarų sandėlis; Smulkaus plūduro ir žarnų remonto patalpa.
Karinės jūrų pajėgos	gynybinė	valstybinė		
Pasienio apsauga	apsauginė	valstybinė	Du kateriai 30-40 metrų, grimzlė iki 3 metrų	Stebėjimo įrengimai
Aplinkosauga	apsaugos	valstybinė	Apsaugos kateris iki 30 m grimzlė iki 2 metrų	Einamosios aptarnaujančių laivų priežiūros postas;
<i>Turizmas jachtomis</i>	<i>Socialinė ir komercinė</i>	<i>regioninė</i>	<i>Jachtos grimzlė 4 metrai</i>	<i>Patogi švartavimosi sistema; Jachtų aptarnavimo superstruktūros objektai; Sanitariniai įrenginiai: dušai, tualetai, šiukšlių surinkimas ir kt.</i>
<i>Turizmas nedideliais keleiviniais laivais</i>	<i>Socialinė ir komercinė</i>	<i>regioninė</i>	<i>Keleivinis iki 40 metrų ilgio ir iki 4 metrų grimzlės</i>	<i>Žmonių įlaipinimo-išlaipinimo įrengimas, laukimo ir aptarnavimo patalpos</i>
<i>Verlinė žvejyba</i>	<i>Socialinė ir komercinė</i>	<i>regioninė</i>	<i>10 – 15 laivų iki 12 m ilgio grimzlė iki 2 metrų</i>	<i>Žuvų iškrovimo, atšaldymo ir perlaikymo superstruktūra; Laivų aptarnavimo infrastruktūra</i>
<i>Rekreacinė žvejyba</i>	<i>Socialinė ir komercinė</i>	<i>regioninė</i>	<i>10 – 15 laivų iki 12 m ilgio grimzlė iki 2 metrų</i>	<i>Žmonių įlaipinimo-išlaipinimo įrengimas, laukimo patalpa, slipas kateriams.</i>
Muitinė	pagalbinė			Administracinės patalpos
Navigacijos ir uosto tarnyba (galima kooperuoti su Šventosios švyturiu)	pagalbinė			Navigaciniai ženklai; Administracinės patalpos

Šaltinis: Investicijų projektas *Šventosios valstybinio jūrų uosto atstatymo paruošiamieji darbai, projektavimas, infrastruktūros sukūrimas (molų statyba, įplaukos kanalo gilinimas)* parengtas vadovaujantis Valstybės kapitalo investicijų planavimo metodika, patvirtinta Lietuvos Respublikos finansų ministro 2001-07-04 įsakymu Nr.201.

PRELIMINARUS ŠVENTOSIOS UOSTO IŠDĖSTYMAS (2007 m.)



Šaltinis: VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos investicijų projektas „Šventosios valstybinio jūrų uosto atstatymo paruošiamieji darbai, projektavimas, infrastruktūros sukūrimas (molų statyba, įplaukos kanalo gilinimas)“, Klaipėda, 2007m.

EKSPERTŲ VERTINIMO KLAUSIMAI

1. Jūsų išsilavinimas.
2. Jūsų darbovietė ir užimamos pareigos.
3. Patyrimas (darbo stažas).
 1. Kaip Jūsų užimamos pareigos yra susijusios su turizmu (gal net su jūrų turizmu)?
 2. Jūsų nuomone, kas tai yra tarptautinis jūrų turizmas?
 3. Įvertinkite, kaip labai Palangai, vystant turizmą, reikalinga laivų/jachtų priepilauka?
 - a. Labai reikalinga.
 - b. Reikalinga.
 - c. Vidutiniškai.
 - d. Nereikalinga.
 - e. Visiškai nereikalinga.
 4. Įvertinkite, kaip labai Lietuvai, vystant turizmą, reikalingas Šventosios uostas? Kokias funkcijas jis galėtų atlikti turizmui?
 - a. Labai reikalingas.
 - b. Reikalingas.
 - c. Vidutiniškai.
 - d. Nereikalingas.
 - e. Visiškai nereikalingas.
 5. Ar Šventosios ir Palangos uostai/jachtų priepilaukos pritrauktų daugiau turistų? Kokių būtent turistų pritrauktų?
 6. Ką manote apie kruizinį turizmą Lietuvoje? Kaip jis išvystytas (įvertinkite: labai gerai, gerai, vidutiniškai, blogai, labai blogai)? Kokių turite pasiūlymų kruizinio turizmo vystymui Lietuvoje?
 7. Kokių jūrinių pramogų trūksta Lietuvoje?
 8. Įvertinkite, kaip Lietuvos pajūrio pakrantės, paplūdimiai pritaikyti tarptautiniam turizmui? (labai pritaikyti, pritaikyti, vidutiniškai, blogai pritaikyti, labai blogai pritaikyti). Ką tobulintumėte Lietuvos paplūdimiuose?
 9. Kokie Jūsų pasiūlymai tarptautinio jūrų turizmo vystymui Lietuvoje?

ANKETA RESPONDENTAMS

Laba diena.

Esu Mykolo Romerio universiteto Tarptautinio turizmo administravimo specialybės magistrantė. Šiuo metu rašau magistrinį darbą tema "Tarptautinio jūrų turizmo analizė ir vystymo perspektyvos Lietuvoje". Tyrimui atlikti esu parengusi anketą. Maloniai prašau Jūsų atsakyti į šios anoniminės apklausos klausimus.

1. Kokiomis transporto priemonėmis esate plaukęs (-usi) Baltijos jūroje?

- Laivu Baidare Banglente Vandens motociklu Keltu Nesu plaukęs Kita
- Kanoja Burlente Burvalte Jėgos aitvaru Jachta Vandens dviračiu

2. Pramogos jūroje Jums:

- Visiškai neįdomios Vidutiniškai įdomios Labai įdomios
- Neįdomios Įdomios

3. Kokios jūrinio turizmo pramogos Jus domina labiausiai?

Padalinkite 100 % visiems atvejams

Plaukimas laivu/keltu	<input type="text" value="0"/>
Plaukimas jachta	<input type="text" value="0"/>
Plaukimas kanoja	<input type="text" value="0"/>
Plaukimas baidare	<input type="text" value="0"/>
Plaukimas burlente	<input type="text" value="0"/>
Plaukimas banglente	<input type="text" value="0"/>
Plaukimas burvalte	<input type="text" value="0"/>
Plaukimas vandens motociklu	<input type="text" value="0"/>
Plaukimas vandens dviračiu	<input type="text" value="0"/>

Skriejimas jėgos aitvaru	0
Pramoginė žvejyba	0
Vandens paukščių stebėjimas	0
Naudojimasis mobiliomis pirtimis	0
Nardymas	0
Kita <input type="text"/>	0
	100

4. Ar naudotumėtės Palangos prieplaukos teikiamomis jūrinio pramogavimo paslaugomis?

Taip Ne Neturiu nuomonės

5. Jūsų manymu, kruizinis turizmas Lietuvoje išvystytas:

Labai blogai Vidutiniškai Labai gerai
 Blogai Gerai

6. Jūsų manymu, ar Klaipėda pasirengusi priimti didelius (apie 2000 turistų) kruizinius laivus?

Taip Ne Neturiu nuomonės

7. Kaip vertinate Lietuvos plažus?

Pasirinkite vieną atsakymą

	Labai blogai	Blogai	Vidutiniškai	Gerai	Labai gerai
Lietuvos plažus vertinate	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

8. Įvertinkite Lietuvos pajūrio paplūdimių pritaikymą tarptautiniam turizmui

Pasirinkite vieną atsakymą

	Labai blogai	Blogai	Vidutiniškai	Gerai	Labai gerai
Lietuvos paplūdimiai tarptautiniam turizmui pritaikyti	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

9. Lietuvoje jūrų turizmo paslaugos reklamuojamos

Pasirinkite vieną variantą

	Labai mažai	Mažai	Vidutiniškai	Daug	Labai daug
Lietuvoje jūrų turizmo paslaugos reklamuojamos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

10. Kur Jūs randate daugiausiai informacijos apie jūrų turizmo paslaugas?

- Internete
 Televizijoje
 Spaudoje
 Radijuje
 Sužinau iš draugų
 Kita

11. Įvertinkite, kaip, Jūsų manymu, Lietuvoje išvystytas tarptautinis jūrų turizmas?

	Labai blogai	Blogai	Vidutiniškai	Gerai	Labai gerai
Lietuvoje tarptautinis jūrų turizmas išvystytas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

12. Jūsų amžius:

- iki 18
 18 - 25
 26 - 35
 36 - 50
 daugiau nei 50

13. Jūsų lytis:

- Moteris
 Vyras

14. Gyvenate: Pažymėkite kokioje apskrityje gyvenate

- Vilniaus apskritis
 Kauno apskritis
 Klaipėdos apskritis
 Šiaulių apskritis
 Panevėžio apskritis
 Alytaus apskritis
 Utenos apskritis
 Marijampolės apskritis
 Telšių apskritis

Dėkoju už atsakymus!