

MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETAS
EKONOMIKOS IR FINANSŲ VALDYMO FAKULTETAS
FINANSŲ IR MOKESČIŲ KATEDRA

ARTŪRAS KUNGYS

FINANSINIO INVESTICINIO PROJEKTO
EKONOMINIS–SOCIALINIS VERTINIMAS

Magistro baigiamasis darbas

Vadovė
prof. dr. R. Kanapickienė

VILNIUS, 2013

MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETAS
EKONOMIKOS IR FINANSŲ VALDYMO FAKULTETAS
FINANSŲ IR MOKESČIŲ KATEDRA

FINANSINIO INVESTICINIO PROJEKTO
EKONOMINIS–SOCIALINIS VERTINIMAS

Finansų rinkų magistro baigiamasis darbas
Studijų programa 62404S110

Vadovė

prof. dr. R. Kanapickienė

2013 - __ - __

Atliko

FRmis1-01 gr. stud.

A. Kungys

2013 - __ - __

VILNIUS, 2013

TURINYS

LENTELĖS.....	4
PAVEIKSLAI.....	5
ĮVADAS	6
1. FINANSINIO INVESTICINIO PROJEKTO VERTINIMO TEORIJA	8
1.1. FINANSINIO INVESTAVIMO VERTINIMO SAMPRATA.....	8
1.2. FINANSINIO INVESTICINIO PROJEKTO VERTINIMO MODELIAI.....	12
1.3. EKONOMINIS-SOCIALINIS VERTINIMAS	16
2. FINANSINIO INVESTICINIO PROJEKTO EKONOMINIO – SOCIALINIO VERTINIMO METODAI.....	25
2.1. FINANSINIO INVESTICINIO PROJEKTO FINANSINIS, EKONOMINIS, SOCIALINIS VERTINIMAS.....	26
2.2. FINANSINIO INVESTICINIO PROJEKTO EKONOMINIO–SOCIALINIO VERTINIMO METODIKA.....	32
3. KLAIPĖDOS VALSTYBINIO JŪRŲ UOSTO FINANSINIO INVESTICINIO PROJEKTO FINANSINIS, EKONOMINIS, SOCIALINIS VERTINIMAS	37
3.1. FINANSINIO INVESTICINIO PROJEKTO FINANSINIO VERTINIMO REZULTATAI.....	37
3.2. FINANSINIO INVESTICINIO PROJEKTO EKONOMINIO–SOCIALINIO VERTINIMO REZULTATAI, RIZIKOS IDENTIFIKAVIMAS.....	44
IŠVADOS	53
LITERATŪRA	55
ANOTACIJA LIETUVIŲ IR ANGLŲ KALBOMIS.....	59
SANTRAUKA LIETUVIŲ KALBA.....	60
SANTRAUKA ANGLŲ KALBA.....	62
PRIEDAI.....	64

LENTELĖS

1 lentelė. Finansinių investicinių projektų vertinimo tipai.....	13
2 lentelė. Finansinį investicinį projektą lemiantys neapibrėžtumo lygiai.....	15
3 lentelė. Finansinio investicinio projekto vertinimo žingsniai.....	16
4 lentelė. Ekonominės analizės rodiklių sistema.....	20
5 lentelė. Monografinio socialinių faktų vertinimo keliai.....	22
6 lentelė. Pirmojo priešprojektinio pasiūlymo savybės.....	28
7 lentelė. Antrojo priešprojektinio pasiūlymo savybės.....	29
8 lentelė. Trečiojo priešprojektinio pasiūlymo savybės.....	30
9 lentelė. Įregistruojamų laivų skaičius pagal ilgį.....	37
10 lentelė. Įregistruojamų laivų dalis pagal ilgį.....	38
11 lentelė. Laivų registre esantis laivų skaičius ir jo prognozė.....	38
12 lentelė. Klientų paklausa Klaipėdoje ir jos prognozė.....	39
13 lentelė. Paklausos švartavimosi vietoms augimas.....	40
14 lentelė. Statybos kainų indeksai (proc.).....	42
15 lentelė. Suprastruktūros kaštai (tūkst. Lt).....	42
16 lentelė. Turisto vidutinės metinės išlaidos per dieną Lietuvoje.....	46
17 lentelė. BVP komponentų apskaičiavimas.....	46
18 lentelė. Statistinės analizės apie Mažųjų pramoginių laivų priplauką Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste analizė.....	63
19 lentelė. Mažųjų ir pramoginių laivų priplaukos Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste projekto finansinių rodiklių apskaičiavimas ir pateikimas.....	64
20 lentelė. Mažųjų ir pramoginių laivų priplaukos Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste projekto ekonominių rodiklių apskaičiavimas ir pateikimas.....	64
21 lentelė. Ekonominiai projekto rodikliai.....	48

PAVEIKSLAI

1 paveikslas. Investicijų rūšys pagal svarbiausius kvalifikavimo požymius.....	10
2 paveikslas. Kokybinio vertinimo samprata.....	14
3 paveikslas. Kiekybinio vertinimo samprata.....	14
4 paveikslas. Grynosios dabartinės vertės skaičiavimo metodika.....	17
5 paveikslas. Finansinio investicinio projekto vertinimo metodika.....	21
6 paveikslas. Socialinio tyrimo procesas.....	23
7 paveikslas. Naujosios numatomos mažųjų pramoginių laivų priplaukos Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste vieta.....	32

IVADAS

Tyrimo aktualumas.

Vienas svarbiausių šių dienų visuomenės pasiekimų – gebėjimas racionaliai ir strategiškai mąstyti visapusiškai susikoncentravus į tikslą, jo siekti patiriant kuo mažesnę apskaičiuotą riziką. Investicinių projektų vertinimui naudojamos įvairios investuotojo vertybių sistemos, kurios, atsižvelgiant į investuotojo lūkesčius, gali būti skirstomos į ekonominius, socialinius, finansinius, technologinius, ekologinius, aplinkosauginius ir kitokius aspektus, priklausomai nuo investicinio projekto numatomo įgyvendinimo tikslo. Pabrėžtina, kad dažnai tampa sunku priimti investicinį sprendimą dėl šių aspektų skirtingų naudingumų arba numatomų teikiamų nuostolių. Todėl būtina išskirti prioritetinius laukiamus efektus, kurie investuotojui teiktų didžiausią naudą ir taip projektas būtų laikomas naudingas. Atsižvelgiant į tai, pradžioje pateiktas teiginys nėra iš piršto laužtas, nes šis mokslinis tiriamasis darbas atskleidžia finansinių investicinių projektų ekonominio – socialinio vertinimo pagrindinę metodiką ir jos taikymą.

Tokia tematika pasirinkta siekiant pritaikyti įvairių ekonomikos ir sociologijos ekspertų ir mokslininkų išvadas prie realaus gyvenimiško investicijų modelio. Todėl remdamasis tokių savo srities ekspertų kaip V. Aleksandravičienės, J. Bivainio, D. C. Berliner, M. Bourne, V. Jakšto, D. Kalvaitičio, A. Keršytės, L. Geizutienės, A. Griškevičiaus, M. Herbert, K. Leviškauskaitės, J. Mackevičiaus, V. Podvesko, G. Ruškio, A. Rutkausko, I. Segalovičienės, V. P. Sūdžiaus, G. Stepanausko, R. Tidikio, V. Tomaševičiaus, V. Zinkevičiūtės, V. J. Žilinsko, V. Žydžiūnaitės išvadomis, pasikliaudamas daugelio kitų mokslininkų tiriamaisiais darbais ir atsižvelgdamas į Europos Komisijos 2008 m. patvirtintą investicinių projektų vertinimo metodiką, tolimesnėje darbo dalyje nagrinėju aktualų Lietuvos ekonominei ir socialinei padėčiai finansinį investicinį projektą.

Dažnai kiekvieno finansinio investicinio projekto vykdymas sukuria savitus išorės ar vidaus efektus. Todėl šio darbo aktualumas mėginamas atskleisti identifikuojant konkretų investicinį projektą, kuris teiktų didesnės apimties, šalies mastu juntamą ekonominį – socialinį efektą. Investicinio projekto pasirinkimą lėmė svarus veiksnys – minimas efektas turėtų turėti teigiamos įtakos šalies kartinėms ekonominėms ir socialinėms vystytinoms sritims, tokioms kaip užimtumas, šalies biudžeto ir vartojimo prieaugis, didėjantis visuomeninės pasitenkinimas ir gaunama nauda.

Atsižvelgęs į pateiktą tikslą ir remdamasis kompetentingų valstybės vandens transporto srities įmonių disponuojama informacija, įžvelgiu didelį rekreacijos plėtros Lietuvos vandens transporto srityje poreikį. Todėl šiame darbe vertinama galimybė plėsti mažųjų ir pramoginių laivų švartavimosi vietų skaičių Lietuvoje, pastatant naują mažųjų ir pramoginių laivų uostą Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste, taip pritraukiant užsienio vartotojų, suteikiant galimybę vietiniams vartotojams sulaukti atitinkamų paslaugų pasiūlos. Visgi svarbu suprasti, kad siekiant ekonominio ir socialinio bet kokio investicinio

projekto vertinimo, svarbu atsižvelgti ir į investuotojo interesus, todėl investicijų tikslingumui nustatyti naudojama investicijų vertinimo metodika.

Tyrimo problema. Kokią naudą teikia finansinio investicinio projekto ekonominio – socialinio vertinimo įgyvendinimas?

Tyrimo objektas. Finansinio investicinio projekto socialiniai, ekonominiai aspektai.

Tyrimo tikslas. Išanalizuoti ir pateikti finansinio investicinio projekto ekonominio – socialinio vertinimo metodiką ir rezultatus.

Tyrimo uždaviniai.

1. Parengti finansinio investicinio projekto vertinimo teoriją.
2. Sudaryti finansinio investicinio projekto finansinio, ekonominio, socialinio vertinimo metodą.
3. Atlikti Klaipėdos valstybinio jūrų uosto finansinio investicinio projekto vertinimą.

Tyrimo metodai.

1. Mokslinės literatūros analizė;
2. Teisinių dokumentų analizė;
3. Statistinių duomenų analizė;
4. Pirminių ir antrinių duomenų sisteminimas, analizė;

Darbo struktūra.

Darbas susideda iš trijų skyrių. Pirmame skyriuje „Finansinio investicinio projekto vertinimo teorija“ apibrėžiama finansinio investavimo vertinimo samprata, pateikiama finansinio investavimo struktūra bei šio investavimo vertinimo modeliai. Taip pat nagrinėjama finansinio investicinio projekto vertinimo rezultato teikiama nauda, būtinumas, išskiriamas ekonominis – socialinis finansinio investicinio projekto vertinimo apibrėžtis, pateikiama sisteminė mokslininkų nuomonė šiais klausimais.

Antrame skyriuje „Finansinio investicinio projekto ekonominio – socialinio vertinimo metodai“ pateikiama seka, koku metodu vyks tolimesnėje darbo dalyje finansinio investicinio projekto ekonominis – socialinis vertinimas. Remiamasi Europos Komisijos 2008 m. patvirtinta investicinių projektų vertinimo metodika, apjungiant daugybės mokslininkų išvadų, identifikuojamas konkretus finansinis investicinis projektas, padėsiantis įgyvendinti iškeltą šio darbo tikslą.

Trečiame skyriuje „Klaipėdos valstybinio jūrų uosto finansinio investicinio projekto vertinimas“ susistemunami ekspertinio tyrimo metu gauti duomenys, patvirtinamos ar atmetamos hipotezės ir daromos išvados. Vykdomas ekonominis – socialinis projekto vertinimas, remiamasi finansiniu minimo projekto vertinimu, identifikuojama preliminari galima įgyvendinimo ir šį projektą veikiančių veiksnių rizika.

Skyriuje „Išvados ir siūlymai“ pateikiami svarbiausi pastebėjimai, išsakoma nuomonė ir pasiūlymai dėl finansinio investicinio projekto vertinimo metodikos, apibendrinant įvertinami pasiekti ekonominiai – socialiniai rodikliai. Pateikiama darbo metu naudota literatūra. Prieduose pateikta medžiaga bei informacija, reikalinga baigiamajam darbui.

1. FINANSINIO INVESTICINIO PROJEKTO VERTINIMO TEORIJA

1.1. Finansinio investavimo vertinimo samprata

Šiame poskyryje bus aptariama ir sisteminama mokslinė informacija apie finansinį investavimą, pateikiama mokslininkų suformuota finansinių investicinių projektų ekonominio ir socialinio vertinimo svarba.

Pradžioje išsiaiškinkime investicinio projekto vertinimo sampratą, nes tik tinkamai apibrėžiant ir interpretuojant investicijų sąvoką galime ją tinkamai taikyti bei nagrinėti. Atsižvelgiant į tai stengiuosi atrasti ir taikyti tinkamiausią sąvokos apibrėžtį, kuri jau būtų vartojama plačiai šių dienų visuomenėje.

Įgyvendinant minimą siekį, visų pirma būtina suprasti kas tai yra investavimas. Įvairioje mokslinėje literatūroje, investavimas yra suprantamas panašiai. Tokie mokslininkai kaip R. W. Kolb (Kolb R. W., 1995), R. Naršvaitė (Norvaišienė R., 2004) investicijas apibrėžia sekančiai: **investicijos** – (*lot. k.*, išvest, įdėti), tai kapitalo įnešimas, siekiant tolimesnio jo augimo.

Visgi, mokslinėje literatūroje investavimo samprata gali kisti atsižvelgiant į straipsnio tematiką ir sąvokos pritaikymo prie tam tikros tematikos aktualumą. Todėl tolimesnėje darbo dalyje investicijas suprantu ir remiuosi visuotinai apibrėžta sąvoka, kuri pateikiama Lietuvos Respublikos investicijų įstatyme (Žin., 1999, Nr. 66-2127), kuriame atsižvelgus į teisininkų ir lietuvių kalbos specialistų, mokslininkų nuomones buvo tinkamai apibrėžta.

Įstatyme pateikiama investicijų sąvoka sekančiai „<...> *įstatymo nustatytais būdais atliekami investuotojo veiksmai, kuriais jis įgyja nuosavybės teisę arba kreditoriaus reikalavimo teisę į investavimo objektą arba teisę šį objektą valdyti ir naudoti*“.

Siekiant nuodugniau perprasti investicijas, būtina jas sugrupuoti pagal kvalifikavimo požymius ir rūšis. Tokiu būdu, remiantis V. Tomaševič ir J. Mackevičiaus tyrimais, investicijas galima išskaidyti į kvalifikavimo grupes pagal požymius. Minimi mokslininkai siūlo skaidyti investicijas pagal investicinį tikslą, investuotoją, užimamą poziciją, atsižvelgiant į kryptingumą, pagal numatomą riziką.

Smulkesnis investicijų skaidymas pateikiamas sekančiai (1 pav.).

Investicijos, atsižvelgiant į investicinį tikslą				
Kapitalo			Finansinės	
Materialiosios	Nematerialiosios		-	
Investicijos, atsižvelgiant į investuotoją				
Valstybinės		Privачios		Užsienio
Investicijos, atsižvelgiant į užimamą poziciją				
Tiesioginės			Netiesioginės	
Investicijos, atsižvelgiant į kryptingumą				
Projektas			Portfelis	
Investicijos, atsižvelgiant į riziką				
Be rizikos	Su maža rizika	Su vidutine rizika	Su didele rizika	Rizika spekuliaciniais tikslais
Investicijos, atsižvelgiant į tikslingumą				
Investicinės			Diversifikuotosios	

Šaltinis: Tomaševič V., Mackevičius J., 2010

1 pav. Investicijų rūšys pagal svarbiausius kvalifikavimo požymius

Iš pateiktos lentelės matome, kad, remiantis V. Tomaševič ir J. Mackevičiaus išvadomis, investicijos, atsižvelgus į jų tikslą, gali būti skirstomos į kapitalo, kurios smulkiau skirstomos į materialiąsias ir nematerialiąsias, ir į finansines. Taip pat mokslininkų išvados byloja, kad investuotoju, investuojančiu į investicinius projektus, gali būti: valstybė (taip pat gali būti ir savivaldybės), privatūs (kuomet į investicinį projektą investuojamos nuosavos lėšos) ir užsienio (kitų šalių ar jų asmenų) investuotojai.

Pagal užimamą poziciją, investicijos galimos dvejopos – tiesioginės ir netiesioginės. Pirmosios gali būti apibūdinamos kaip „įprastos“, asmens investicijos į numatytą projektą. Tačiau netiesioginės – tai investavimas, vykdomas per trečiuosius asmenis. Tokiu būdu tampa sunku vykdyti investicinio objekto valdymą ir priežiūrą.

Skirstant investicijas pagal kryptingumą, mus domina tik projektai ir tolimesnėje šio darbo dalyje bus nagrinėjami konkrečiai finansiniai investiciniai projektai. Tačiau apibrėžiant, investicijos į įvairaus profilio portfelius gali būti suprantamos kaip investicinių priemonių visuma.

Mūsų nagrinėjamame darbe itin svarbu išskirti investicijas pagal jų tikslingumą, nes remiantis mokslininkų išvadomis, jų tikslingumas gali būti siekiant investicinio atsiperkamumo arba diversifikuotumo. Pastarasis siekis reiškia vykdomų veiklų sričių išplėtimą. Šiuo būdu galime sugretinti skirtingus investicinius polius, tokius kaip technologijų skirtumus, informacijos pokyčius ir disponavimą, taip pat šiuo būdu sumažinant riziką (Tomaševič V., Mackevičius J., 2010).

Atsižvelgiant į pateiktus investicijų apibendrinimus ir siekiant nuodugniau išanalizuoti šio darbo tematiką, būtina įvertinti ne tik investavimo apibrėžtį, tačiau pateikti ir projekto vertinimo sampratą, kuri, pasak mokslininkės V. Žydžiūnaitės ir N. L. Garge bei D. C. Berliner, būtų suprantama sekančiai:

V. Žydžiūnaitė pateikia tokią vertinimo apibrėžtį – **vertinimas** – tarsi veiksnys aprėpiantis tyrimą ir prielaidą atskaitomybei, kontrolei (Žydžiūnaitė V., 2010)

N. L. Garge ir D. C. Berliner pateikia tokią vertinimo apibrėžtį – **vertinimas** – tarsi įvairių faktų rinkimas, rezultatų nustatymas arba matavimas (Garge N. L., Berliner D. C., 1994).

Tačiau labiausiai man priimtinos I. Segalovičienės mintys ir išvados, kuri teigia, kad **vertinimo** sąvoką galime suprasti kaip “vertės nustatymą”. Toks vertinimo sąvokos supratimas iš pirmo žvilgsnio atrodo abstraktus, tačiau yra gan taiklus ir visapusiškai apibūdinantis vertinimo paskirtį (Segalovičienė I., 2011).

Apibendrinus ir apjungus pateiktas „investicijų“ ir „vertinimo“ sąvokas, galime teigti, kad pastarųjų taikymas siekiant finansinio investicinio projekto vertinimo yra lyg terpė, kurioje stengiamasi visapusiškai įvertinti investicijas, sudarant pradines prielaidas ir vertinant rezultatus.

Vertinimas vyksta remiantis kriterijais, kurie suteikia galimybę visapusiškai įvertinti finansinio investicinio projekto, o jei prireikus – tik atskirų dalių ar etapų, rezultatų efektyvumą. Todėl itin svarbu (kas bus detaliau pateikiama tolimesnėje darbo dalyje) iš pat pradžių atliekant vertinimą nusistatyti tinkamus vertinimo kriterijus, kurie privalo būti racionalūs, nešališki, aiškiai nusakyti, taip pat turi būti nustatomi tinkami vertinimo tikslai bei jiems pasiekti reikalingi uždaviniai (Žydžiūnaitė V., 2010).

Visgi, nusistatydami tinkamus siektinus tikslus bei uždavinius, taip pat priemones jiems pasiekti, atliekame tik mažą vertinimo dalį. Itin svarbu laikytis preciziškumo atliekant tolimesnę vertinimo dalį, t. y., teisingas ir tikslus finansinio investicinio projekto investavimo plano laikymasis, tad būtina įvertinti visus galimus veiksnus, galinčius lemti bet kokią nuokrypį ir nagrinėjamų rodiklių pokytį. To siekti tampa lengviau diversifikavus rodiklius ir juos lemiančius veiksnus, tokiu būdu atmetamos netinkamos vertinimo alternatyvos ir išrenkama tinkamiausia. Išrinkus tinkamiausią alternatyvą, gali būti atliekamas finansinio investicinio projekto ekonominis, socialinis, finansinis, aplinkosauginis, teisinis ir kitoks pagal poreikį vertinimas (Kalvaitis D., 2007).

L. Geižutienė ir V. P. Sudžius pateikia sąvoką „*Investicinis patrauklumas*“, kuri apibūdina investuotojo nusiteikimą dėl numatomo investavimo į pasirinktą veiksni (Geižutienė L., Sūdžius V. P., 2011). Investicinis patrauklumas skiriasi strateginių, tiesioginių ir portfelinių investuotojų požiūriu. Vienas pagrindinių investicinio patrauklumo veiksnių yra galimybė sulaukti palūkanų už investicijas ir pelnytą riziką. Šiek tiek kitaip suprantama investicinio patrauklumo sąvoka verslo atžvilgiu, šiuo atveju

finansinio investicinio projekto įgyvendinimo atveju, - tai galimybė įsisavinti tinkamai lėšas, taip pasiekiant maksimalią visapusišką naudą, tokiu būdu padidinant savi pranašumą rinkos atžvilgiu, ar kiti numatomi strateginiai investiciniai faktoriai. Apibendrinant galime teigti, kad investicinis patrauklumas nurodo investuotojo poreikių ir įvertintų finansinio investicinio projekto vertinimo rodiklių, rizikos atitiktį (Martinkutė 2006). Investicinis patrauklumas tampa svarių argumentu, nes tik remiantis juo galimi tolimesni vertinimo etapai ir tolimesnis pačio projekto įgyvendinimas.

Tad patenkinti investavimo patrauklumo vertinimo sąlygas, reikalinga surinkti ir susisteminti visą turimą informaciją apie visą numatomą finansinį investicinį projektą ir ypač svarbu išskaidyti atskiras tam tikrų numatomų veiksmų veikiamas projekto dalis. Vertinimas dažniausiai vyksta laike (vertinant pasirinktą tinkamos apimties ataskaitinį laikotarpį), todėl kreipiamas dėmesys į prieš tai minėtų tikslų ir uždavinių vykdymą laike, o disponuojant pagrįstais tinkamais duomenimis galime nustatyti konkrečią projekto pridėtinę vertę, pvz. socialinę ar ekonominę naudą (Žydzūnaitė V., 2010).

Būtinam ekonominiam ir socialiniam finansinio investicinio projekto vertinimui pritaria dauguma mokslininkų, nagrinėjusių tokio pobūdžio investicinių projektų vertinimą. Remiantis Савчук В. П., Прилипко С. И., Величко Е. Г. (1999) teiginiais, investuotojams renkantis projektą iš daugiau alternatyvų, verta apskaičiuoti ekonominius ir socialinius kriterijus. Tokie mokslininkai, kaip J. Bivainis (1998), A. Griškevičius (1998), V. Jakštas (1998), rekomenduoja, atliekant investicinio projekto vertinimą, pasitelkti kompleksinę analizę, kuri susideda iš ekonominės, finansinės ir socialinės analizės.

Finansinė investicinio projekto analizė nusako ir nustato finansinio investicinio projekto efektyvumą atsižvelgiant į numatomus pinigų srautus. Taip siekiama numatyti kuo tikslesnes pajams ir būsimus veiklos kaštus. Apibendrinus turimus duomenis svarbu nustatyti kokių veiksmų bus veikiamas būsimas projektas ir būtina tai padaryti kuo tiksliau, nes nuo tikslumo priklausys skaičiuojamųjų vertinimo rodiklių tikslumas. Tolimesnėje darbo dalyje pateikiu finansinio investicinio projekto analizės vertinimo rodiklius.

Ekonominė investicinio projekto analizė. Šios analizės metu apjungiamas ir vykdomas mikro ir makro ekonomikos rodiklių vertinimas. Atkreiptinas dėmesys, kad nėra vienokio ekonominės investicinio projekto analizės, o rodiklių, kurių pagalba būtų galima įvertinti finansinį investicinį projektą, yra daugybė. Svarbu pasirinkti tinkamiausius ir objektyviausius, kurie turėtų savo svarbumo koeficientą vykdant vertinimą. Tai galime pagrįsti J. Bivainio ir A. Griškevičiaus (Bivainis J. bei Griškevičius A., 1998) siūlymu vertinant investicinius projektus naudoti ekonominio efektyvumo rodiklių sistema. Šią sistemą galime suprasti kaip ekonominių verčių sudarymo modelį, kada kiekvienas ekonominis rodiklis veikia bendruosius nustatytą (pagrįstą) santykiu. Tai leidžia apjungti daugybę kanalų informacijos, kurie galutinai sukonkretinami ir nustatomas bendras socialinis, ekonominis poveikis konkrečiai finansinio investicinio projekto daliai ar visam projektui (Kalvaitis D., 2007). Tokį

vertinimą atlikti yra gan sunku, todėl visapusiškas vertinimas yra gan brangus ir taikomas didesniems projektams, dėl ko pasirinkau tolimesnėje darbo dalyje stambų, didelės ekonominės ir socialinės naudos teikiantį projektą.

Socialinė investicinio projekto analizė. Ši analizė, kaip jau buvo iš dalies pateikta ankstesnėje darbo dalyje, nusako socialinį faktą ir jo vertinimą. *Socialinis faktas* gali būti suprantamas kaip tam tikrai bendrai socialinei grupei reikšmingas įvykis. Socialiniam faktui yra keliami sąlyga, kad jis privalo būti tinkamai išanalizuotas, aprašytas, nustatytas iš pagrįstos informacijos, jo ryšys su nagrinėjamoju finansiniu investiciniu projektu turi būti glaudus (Tidikis R., 2003).

1.2. Finansinio investicinio projekto vertinimo modeliai

Šiame skyriuje pateikiamas finansinio investicinio projekto vertinimo modelis. Tad kas tai yra modeliavimas (angl. *simulation*) – tai gali būti apibrėžiama kaip skaičiavimai, bandymai, eksperimentai, pasikliaujant elektronines, atliekančias matematinius, loginius skaičiavimus, priemones, kurios pritaikomos ataskaitiniu laikotarpiu (Stepanauskas G., 2008).

Vykdamas finansinius investicinius projektus, būtina įvertinti visas alternatyvas, vadovautis optimaliais sprendimais ir visapusiškai kiek įmanoma tiksliau numatyti ir pagrįsti prisiimamą riziką. Tam reikalinga parengti strateginį investicinį projektą. Strateginis investicinis projektas yra rengiamas dėl jo svarbu pradžioje nustatant ir identifikuojant visus numatomus veiksmus kurie veiks projektą visą jog gyvavimo laikotarpį, taip pat tai padėtų sukonkretinti ir nustatyti bei suoptimizuoti pinigų srautus, būtų lengviau iš anksto numatyti ekonominio faktoriaus poveikį rodikliams (Zinkevičiūtė V., 2007; Harrison E. F. ir Pelletier M. A., 2000; Lefley F., 2004; Bourne, M., 2004).

Investicijų procesų vertinimas gali būti dalijamas pagal tipus. Remdamasi tokių mokslininkų kaip T. Bulajeva, R. T. Gursky, V. Kapočinė, L. Kraujutaitytė, K. Vetrenkienė mokslinėmis išvadomis, V. Žydžiūnaitė ir I. Segalovičienė (Žydžiūnaitė V., 2010; Segalovičienė I., 2011) išskyrė tokius vertinimo tipus (1 lentelė):

1 lentelė. Finansinių investicinių projektų vertinimo tipai

Diagnostinis vertinimo tipas
Šiame vertinime nustatomi reiškiniai, procesų, būsenų funkcionavimo trukdžiai ir vykdoma jų analizė; nustatomi pasiekimų lygmenys; identifikuojamas žinių, įgūdžių ar kompetencijų lygmuo. Vertinimo metu gauta informacija sudaro prielaidas koreguoti projekto rezultato kūrimo ir taikymo planą bei atlikti specifines korekcijas, lemiančias rezultato kokybę ir šio rezultato poveikio efektyvumą. Diagnostiniame vertinime vertinamas ne tik rezultatas, jo poveikis, bet ir projekto grupės ar komandos nariai įsivertina savo vykdomą veiklą. Todėl čia svarbūs tarpiniai proceso vertinimai. Šiame vertinime svarbų vaidmenį atlieka abiejų tipų - kiekybinio ar kokybinio - vertinimo rodikliai pasirinktinai, priklausomai nuo projekto rezultato potipio.
Formuojamasis vertinimo tipas
Vertinimas taikomas, mokant projekto tikslinių grupių dalyvius naudoti / taikyti konkretų projekto rezultatą (produktą). Formuojamojo vertinimo paskirtis – vertinti tarpinius mokymų rezultatus pagal tikslinių grupių įsivadinamas žinias, sampratas, įgūdžius ir pan., rezultato naudojimo / taikymo atitikimą jų lūkesčiams ir poreikiams. Šis vertinimas sudaro prielaidas tikslinių projekto grupių atstovams (projekto rezultato vartotojams) analizuoti savo mokymąsi ir pasiekimus projekto rezultato atžvilgiu, išskirti šiame procese savo stiprybes ir silpnybes, produkto naudojimo sunkumus. Iki mokymo apklausiami tikslinės grupės atstovai focus grupėse apie lūkesčius ir poreikius, susijusius su konkrečiu projekto rezultato taikymu / naudojimu. Tai sudaro galimybes mokymų vedėjams nukreipti mokymą tikslinių projekto grupių atstovų išreikštų lūkesčių ir poreikių tenkinimo linkme. Mokymo eigoje vedėjams (edukatoriams ar konsultantams) tikslinga taikyti nestruktūruotus interviu (pateikiant atvirus klausimus, skatinančius mokymų dalyvius pasisakyti) bei jiems teikti grįžtamąjį ryšį.
Apibendrinamasis vertinimo tipas
Šiuo vertinimu siekiama gauti informaciją apie projekto tikslinių grupių lūkesčių ir poreikių patenkinimą, naudojant projekto rezultatus (produktus). Šis vertinimas turėtų būti vadinamas įvertinimu, nes jis yra baigiamasis. Apibendrinamojo vertinimo rezultatai atskleidžia projekto rezultatų poveikio efektyvumą, matuojant konkrečius projekto tikslinių grupių pasiekimus (kurie turi būti numatomi kiekvienoje projekto paraiškoje, planuojant projekto rezultatų kokybės rodiklius ir šių rezultatų poveikio efektyvumo matavimų metodologinę sąrangą). Apibendrinamajame vertinime taikomi kokybiniai ir kiekybiniai rodikliai, juos derinant.
Kriterinis vertinimo tipas
Vertinimas remiasi konkrečiais kriterijais, pagal kuriuos vertinama projekto konkretus rezultato kokybė. Šis vertinimas sudaro prielaidas nustatyti: ar sukurti produktai (pasiekti rezultatai) atitinka numatytus konkrečius projekto tikslus ir (ar) pastaruosius sudarančius uždavinius; ar projekto rezultatų poveikio efektyvumas reiškia projekto tikslinių grupių lūkesčių, poreikių patenkinimą; ar konkretūs projekto rezultatai yra realiai pritaikomi ir / ar naudingi konkrečiai veiklai, tikslinių grupių atstovams, organizacijoms ar pan. Šis vertinimas pirmenybę teikia kiekybiniais vertinimo rodikliams, nors nenumenigiami ir kokybiniai: pastarieji sudaro prielaidas gauti papildomos – projekto konkrečios veiklos kontekstą atspindinčios – informacijos.
Norminis vertinimo tipas
Vertinimas leidžia lyginti projekto rezultatų poveikio efektyvumo dinamiką, t. y. sudaro galimybes vertinti ilgalaikį poveikį. Šiame vertinime tikslinga derinti kiekybinius ir kokybinius rodiklius.
Kaupiamasis vertinimo tipas
Šis vertinimas orientuotas į projekto rezultato taikymo procesą, siekiant kaitos ar pažangos konkrečioje institucijoje. Šis vertinimas apima periodinius vertinimus, kurie gali būti ir nebaigiami baigtiniu apibendrinamuoju įvertinimu. Toks nuolatos besikartojantis tarpinis proceso vertinimas sudaro prielaidas nesiorientuoti į kiekybinius rodiklius, o įgyvendinti kokybinius rodiklius, matant poreikį vystymui, plėtotei ir tobulinimui iš gautų vertinimo rezultatų apie esamas stiprybes bei silpnybes. Šio vertinimo rezultatai sudaro prielaidas sutelkti bendruomenę, grupę, komandą ar organizacijos personalą siekti gerovės visiems proceso dalyviams. Kaupiamajame vertinime pirmenybę teikiama kokybiniais rodikliams, kurie (pagal poreikį) gali būti derinami su kiekybiniais rodikliais.

Šaltinis: Žydžiūnaitė V., 2010; Segalovičienė I., 2011

Perpratus visų vertinimo tipų taikymo reikšmingumą svarbu teisingai nuspręsti kurį vertinimo tipą pasirinkti. Todėl reikalinga įvertinti kokios apimties ir trukmės bus vykdomas projektas, kokią naudą jis teiks. Pažymėtina tai, kad V. Žydžiūnaitė siūlo ilgesnio laikotarpio projektus vertinti kaupiamąjį, norminio ir formuojančiojo vertinimo rūšimis (Žydžiūnaitė V., 2010). Tolimesnėje darbo dalyje remsiuosiu šiais vertinimo modeliais nagrinėdamas ilgalaikį finansinį investicinį projektą, remdamasis numatomais rezultatais ir ekonominiu-socialiniu poveikiu šalies mastu ir tam tikrose objektų kategorijose (apie kurias, kalbama tolimesnėje darbo dalyje).

Kadangi aprašydamas vertinimą naudoju tokias sąvokas kaip „kokybinis“ ir „kiekybinis“ vertinimas, remdamasis J. Bivainio ir A. Butkevičiaus (Bivainis J., Butkevičius A., 2003) pateikiu tokius šių sąvokų apibūdinimus:

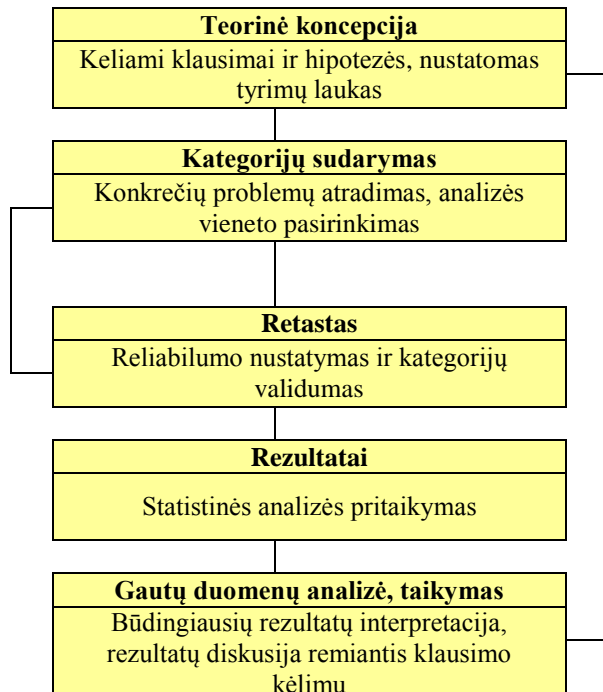
- kokybinis vertinimas suprantamas kaip projekto sąlyginio naudingumo ir projekto sąlyginio naudingumo tikimybės santykis. Šių dviejų dėmenų daugyba įvertina kaip įprastai nustatytais sąlygomis gali įvykti tyrinėjamas reiškinys, taip pat nustatomas šio reiškinio naudingumas, kuris yra koreguojamas minėtu tikimybinio koeficientu (2 pav.).

<i>Kokybinis vertinimas</i>
=
<i>Projekto sąlyginis naudingumas</i>
*
<i>Projekto sąlyginio naudingumo tikimybė</i>

Šaltinis: sudaryta pagal Bivainį J., Butkevičių A., 2003

2 pav. Kokybinio vertinimo samprata

- kiekybinis vertinimas padeda pagrįsti taikomos metodikos pasirinkimą tokia tvarka (3 pav.):



Šaltinis: sudaryta pagal Bivainį J., Butkevičių A., 2003

3 pav. Kiekybinio vertinimo samprata

Projekto vertinimo metu, J. Bivainis ir A. Butkevičius siūlo kokybinius duomenis transformuoti į kiekybinius, atsižvelgus į rodiklių specifiškumą ir taip lengviau disponuojamais duomenimis įvertinti finansinį investicinį projektą (Bivainis J., Butkevičius A., 2003).

Tačiau vykdant įvairių mokslininkų, kurių svarbiausi tokie kaip I. Segalovičienė ir V. Žydžiūnaitė (Žydžiūnaitė V., 2010; Segalovičienė I., 2011) parašytų straipsnių analizę, teikiu tokią svarbią apibendrinamąją mintį, kuria remiuosi tolimesnėje darbo dalyje – kiekybiniai ir kokybiniai rodikliai sudaro apibendrinamojo vertinimo pagrindą.

Tad svarbus aspektas, į kurį reikia atsižvelgti vertinant finansinį investicinį projektą, tai tinkamas ir tikslus šio projekto vertinimo metodo parinkimas. Atsižvelgus į ankstesnėje šio darbo dalyje pateiktus vertinimo kriterijus, svarbu įvertinti ir investicijos tipą, tokiu būdu sumažinant numatomą riziką ir padidinant savo galimybes. Atsižvelgus į mokslininkų teikiamas išvadas (Coyne ir Subramanian, Courtney ir Lovallo), kurias apibendrina A. Keršytė, galime teigti, kad vertinimo metodo nustatymas yra lemiamas aplinkos neapibrėžtumo lygio, kurie gali būti tokie (2 lentelė):

2 lentelė. Finansinį investicinį projektą lemiantys neapibrėžtumo lygiai

Neapibrėžtumo lygis	Paaiškinimai
I	Galimybė pakankamai tiksliai priimti sprendimus dėl nedidelio neapibrėžtumo. Dėl šios priežasties taip pat atsiranda galimybė tiksliai prognozuoti, įvertinti, nuspręsti.
II	Toks neapibrėžtumo lygis suteikia galimybę rinktis iš kelių alternatyvų, tačiau tampa sunku nuspręsti kuri alternatyva yra tinkamiausia.
III	Šiame lygyje vyrauja didelis neapibrėžtumas, kas sukuria sunkias sąlygas numatyti visus įmanomus veiksmus, kurie veikia investicinį objektą. Todėl vykdant finansinius investicinius projektus yra reikalinga taikyti papildomus vertinimo kriterijus, modelius.
IV	Šiuo atveju vyrauja aukštas neapibrėžtumas, dėl ko tampa sunku likti investuotojui nešališku, todėl išlieka tik kokybiniai vertinimo modeliai.

Šaltinis: Keršytė A., 2010

Pabrėžtina tai, kad šių dienų finansinių investicinių projektų vertinimas vyksta II ir III neapibrėžtumo lygiuose. Tai veda prie išvados, kad vertinant tolimesnėje darbo dalyje pateiktą didesnės apimties, turintį didelės ekonominės ir socialinės reikšmės valstybiniu lygiu, projektą, derėtų remtis vertinimo metodais, kurie leistų geriau įvertinti investicijų teikiamą išorinę ir vidinę naudą, atsiperkamumą, patiriamus kaštus ir pan. (Keršytė A. 2010). Tai stengiuosi pateikti sekančioje dalyje ekonominis-socialinis vertinimas.

1.3. Ekonominis-socialinis vertinimas

Siekdamas išnagrinėti finansinio investicinio projekto vertinimą – parenku tinkamiausius analitinius strateginių investicijų vertinimo metodus. Šiam siekiui būtina vadovautis finansinių investicinių projektų vertinimo metodika (Keršytė A., 2010). Svarbiausi aspektai, vertinimo dalis, kuria vadovaujosi tolimesnėje darbo dalyje yra ekonominis ir socialinis vertinimai.

Siekdamas pateikti ekonominio ir socialinio finansinio investicinio projekto vertinimo būdą, šiame darbe vadovaujosi tradiciniais tokio vertinimo kriterijais. Taip pat vadovaujantis tuo, kad tolimesnėje darbo dalyje bus vertinamas didelės apimties, taip pat didelės įtakos turintis šalies ekonominei ir socialinei raidai finansinis investicinis projektas, remiuosi kompetentingų mokslininkų pasiekimais ir įrodymais šioje srityje.

Vienas jų – V. Podveskas, kuris vykdė sudėtingų dydžių kompleksinio vertinimo tyrimus. Šio mokslininko teigimu, nėra galimybės vienu rodikliu įvykdyti ekonominio ar socialinio vertinimo, taip pat strateginių perspektyvų ar kelių projektų lyginimo (Podvezko V., 2008). Tam pritaria ir A. Keršytė, kuri vykdė strateginių investicinių projektų vertinimo tyrimus (Keršytė A. 2010). A. Keršytė pritarinama K. Leviškauskaitei ir G. Ruškiui, teigia, kad paprastai yra paplitę tradiciniai finansinių investicinių projektų vertinimai, atliekant **grynosios dabartinės vertės skaičiavimus** – ši vertinimo dalis vykdoma vertinant apie 90 proc. finansinių investicinių projektų, **vidinės gražos norma** – šiuo vertinimu vadovaujasi apie 30 proc. finansinių investicinių projektų (Leviškauskaitė ir Rūškys, 2001; Keršytė A. 2010). Tokiems rodiklių skaičiavimams pritaria ir kiti mokslininkai tai pateikę savo moksliniuose darbuose: Francis J. C., 1993; Rutkauskas A., 2006; Buckiunienė O., 2005.

Atsižvelgdami į tokius tyrimų rezultatus, galime teigti, jog šios ekonominio – socialinio vertinimo sudedamosios dalys yra vienos populiariausių ir pagrindinės. Todėl tolimesnėje darbo dalyje vadovausiuosi šiomis vertinimo priemonėmis. Šios vertinimo priemonės naudojamos vertinant finansinį investicinį projektą tokiais žingsniais (3 lentelė):

3 lentelė. Finansinio investicinio projekto vertinimo žingsniai

1. Finansinio investicinio projekto numatomų finansinių srautų sudarymas, kuris yra pagrindžiamas faktais ir skaičiavimais.
2. Numatomos naudos ir nuostolių apskaičiavimas, pagrindimas.
3. Ekonominės – socialinės vertės nustatymas, remiantis socialinės ekonominės grynosios dabartinės vertės skaičiavimu, socialinės vidinės gražos normos, naudos ir sąnaudų santykio skaičiavimu.

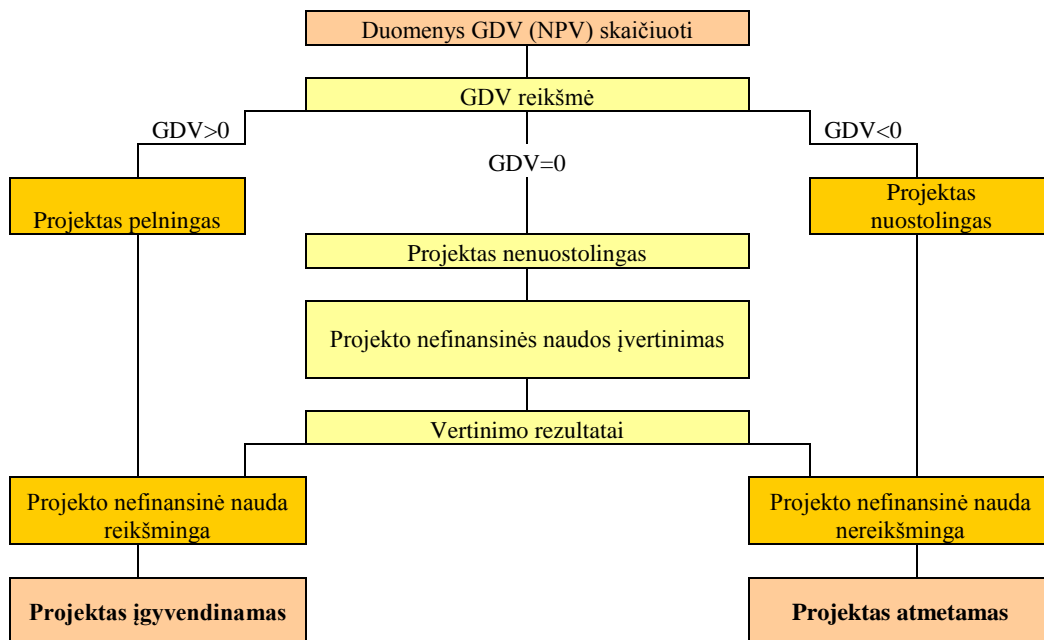
Šaltinis: Centrinė projektų valdymo agentūra, 2011

Toliau išnagrinėkime konkrečiau grynosios dabartinės vertės ir vidinės gražos normos sampratą ir skaičiavimo būdus.

- Grynoji dabartinė vertė gali būti ir ekonominė, kuri mus labiausiai šio darbo atveju domina. Pastaroji nustatoma finansinės analizės duomenis pakoregavus ekonominiais rodikliais ir įvertinus finansinio investicinio projekto ekonominę – socialinę indėlį arba nuostolius (European Union Regional Policy, 2008; Centrinė projektų valdymo agentūra)

Vieni iš mokslininkų, nagrinėjusių grynąją dabartinę vertę V. Tomaševič ir V. J. Žilinskas pabrėžia, kad šis rodiklis yra vienas pirmutinių naudojamų priemonių, siekiant įvertinti nagrinėjamo projekto ekonominę efektyvumą. Pasak šių mokslininkų, atliekant rodiklio skaičiavimus, remiamasi investicinio projekto generuojamais pinigų srautais, atsižvelgiama į diskonto normą, kuri šio darbo atveju yra pasirenkama atsižvelgus į alternatyvių finansinių investicinių projektus (Tomaševič V., 2010; Žilinskas V. J., 2009).

Remdamasis V. Tomaševič moksliniais darbais (Tomaševič V., 2010) sudarau sekančią grynosios dabartinės vertės skaičiavimo metodiką (4 pav.).



Šaltinis: sudaryta pagal Tomaševič V., 2010

4 pav. Grynosios dabartinės vertės skaičiavimo metodika

Iš pateikto paveikslo ir V. Tomaševič teiginių, matome, kad yra svarbu ar ekonominė dabartinė vertė yra teigiama ar neigiama. Ekonominiu ir socialiniu aspektais, finansinis investicinis projektas yra nešantis naudą tik kai šis rodiklis yra teigiamas.

- Ekonominė vidinė grąžos norma taip pat yra vienas svarbių ekonominių rodiklių, kuris nustatomas apskaičiuojant diskonto normą, kurią pritaikius grynoji dabartinė vertė būtų 0. Šį rodiklį nagrinėjo daugybė mokslininkų, tačiau apibendrintai galima remtis V. J. Žilinsko tyrimais (V. J. Žilinskas, 2009). Skaičiuojant ekonominę vidinės grąžos normą grynųjų pinigų srautai turi būti

koreguojami atsižvelgiant į diskonto normą, o ekonominės – socialinės naudos pojūtis patiriamas, kai ekonominė vidinė gražos norma yra didesnė nei naudojama diskonto norma (Centrinė projektų valdymo agentūra).

- Naudos ir sąnaudų santykis, tai rodiklis, kurio pagalba galime nustatyti kokių santykiu projekto nauda yra didesnė/mažesnė už patiriamus kaštus. Tokią apibrėžtį naudos ir sąnaudų santykiui nustato tokie šios srities mokslininkai kaip C. Bettinger, V. A. Zeithaml, M. J. Bitner ir D. D. Gremler. Mokslininkų teigimu, rodiklis gaunamas ekonominės naudos grynąja dabartinę vertę padalinus iš patiriamų ekonominių kaštų grynosios dabartinės vertės. Šiuo atveju suprantama, kad rodiklių santykis turi būti didesnis už 1, t.y., ekonominė nauda didesnė nei patiriami ekonominiai kaštai. Taip pat reikėtų turėti omenyje, kad patiriama nauda būna materiali/nemateriali, o patiriami kaštai – piniginiai/nepiniginiai, socialinės srities ir psichologiniai, kt. (Khalifa, 2004). Apibendrinamas rodiklį, remiuosi mokslininkų nuomone, kad naudos ir sąnaudų santykį koreguoti galima koncentruojantis į ekonominės naudos didinimą arba sumažinant patiriamus ekonominius kaštus (Liudmila B., Rasa J., 2007).

Ekonominis vertinimas

Ekonominis vertinimas privalomas kiekvienam finansiniam investiciniam projektui vertinti, siekiant vidinio ir išorinio ekonominio supratimo, kokią vertę suteiks šis projektas jei bus vykdomas. Remiantis tokių šios srities specialistų kaip J. Bivainis, A. Griškevičius ir kt., sudarau tokią ekonominio vertinimo sampratą: **Ekonominis vertinimas** – tai finansinio investicinio projekto vertinimas, kurio rezultatu remiantis nusakoma ar tyrinėjami sprendimai būtų ekonomiškai naudingi ir ar pasirinktas projekto įgyvendinimo kelias būtų ekonomiškai naudingesnis nei galimų alternatyvų. Tokiu būdu yra identifikuojama ir rizika (Bivainis J., Griškevičius A., 1998).

Tačiau praktiškai vertinant finansinių investicinių projektų ekonominius rodiklius dažnai susiduriama su problema identifikuojant finansinių ir ekonominių rodiklių skirtumus. Tad yra pabrėžtina, kad ekonominis vertinimas apima platesnę apibrėžtį, nei finansinis vertinimas, kuris nagrinėja tik investicinio projekto finansinę naudą ir rodiklius. Tačiau nagrinėjant ekonominį vertinimą turi būti akcentuojama tai, kad ekonominis vertinimas išnyra virš finansinių investicinių projektų finansinių rodiklių nagrinėjimo. Dėmesys sutelkiamas į išorės veiksnius, vertinant ekonominės gerovės rodiklius šalies, regiono ar kitu platesniu mastu. Tačiau atkreipiamas dėmesys, kad nagrinėjami turi būti tokie rodikliai, kurie būtų veikiami įgyvendinamo projekto. Ekonominiu vertinimu ir mėginama nustatyti teikiama nauda ar numatomi nuostoliai makro ekonominiu požiūriu dėl finansinio investicinio projekto diegimo (European Union Regional Policy, 2008)

Tačiau kyla klausimas, kodėl būtent ekonominis vertinimas? Atsakymo ieškome remdamiesi tokių mokslininkų kaip R. Thomas, J. Bivainis, A. Griškevičius ir A. Keršytė (Bivainis J., Griškevičius

A. 1998; Thomas R., 2001; Keršytė A., 2010) tyrimais, kurių nuomone, ekonominio vertinimo taikymas yra plačiai vartojamas dėl jo teigiamų savybių, tokių kaip:

- reikalingi duomenys gaunami lengvai ir jie yra suprantami;
- gaunami rodikliai nepriklauso nuo investuotojų;
- gaunami rodikliai pripažįstami racionaliais ir tiksliais;
- gaunami rodikliai įvertinami laike ir atsižvelgus į numatomą riziką;
- nedidelė priklausomybė nuo amortizacijos, atsargų vertinimo ir kt. formalumų.

Taip pat ekonominio vertinimo pasirinkimo naudoms privalumus galime išskirti apibrėžę dažniausiai keliamus ekonominio vertinimo tikslus, kurie pateikiami sekančiai:

- ekonominis vertinimas įgalina suprasti ir pasirinkti geriausią investicijų variantą ir būtent jam skirti didžiausią disponuojamo biudžeto dalį;
- ekonominis vertinimas padeda suoptimizuoti numatomus pinigų srautus, pelną, patiriamus kaštus;
- ekonominis vertinimas padeda numatyti būsimą finansinio investicinio projekto riziką;
- ekonominis vertinimas sukuria platformą sekantiems smulkesniems vertinimo etapams.

Apibendrinant, galime teigti, kad ekonominiu požiūriu vertinant finansinį investicinį projektą, yra sudaroma finansinio bei ekonominio poveikio numatymo sistema, nustatoma rizika, apskaičiuojamas pelningumas.

Finansinį investicinį projektą mano jau aptarti mokslininkai, kurių pagrindu J. Bivainis ir A. Griškevičius (Bivainis J., Griškevičius A. 1998) pataria ekonominį vertinimą atlikti remiantis grupe aukščiau minėta ekonominio efektyvumo rodiklių, pakoreguotu ekonominės analizės rodiklių sistema (4 lentelė), padedančių įvykdyti pirminį, tuo pačių ir esminį, finansinio investicinio projekto vertinimą, siekiant nustatyti ar šis projektas turi perspektyvų ir gali būti vykdomas, ar bus gaunama ekonominė tiesioginė ir netiesioginė nauda. Apibendrinant reikalingus duomenis, gali būti teigiama, kad disponuojant numatomais (pagrįstais) finansinio investicinio projekto duomenimis, tokiais kaip: investicijų vertė, veiklos kaštai ir pajamingumas, transferinių mokėjimų bei rinkos (kurioje vykdomas projektas) galimos anomalijos ir pan., galime įgyvendinti plačiai pasklidusį finansinio investicinio projekto ekonominį vertinimą, tačiau šie duomenys turi būti koreguojami (veikiami) numatytų ekonomikos veiksnių (Bivainis J., Griškevičius A., 1998). Tolimesnėje darbo dalyje vadovaudamasis tokia patyrusių mokslininkų mintimi vertinsiu pasirinktą finansinį ekonominį projektą.

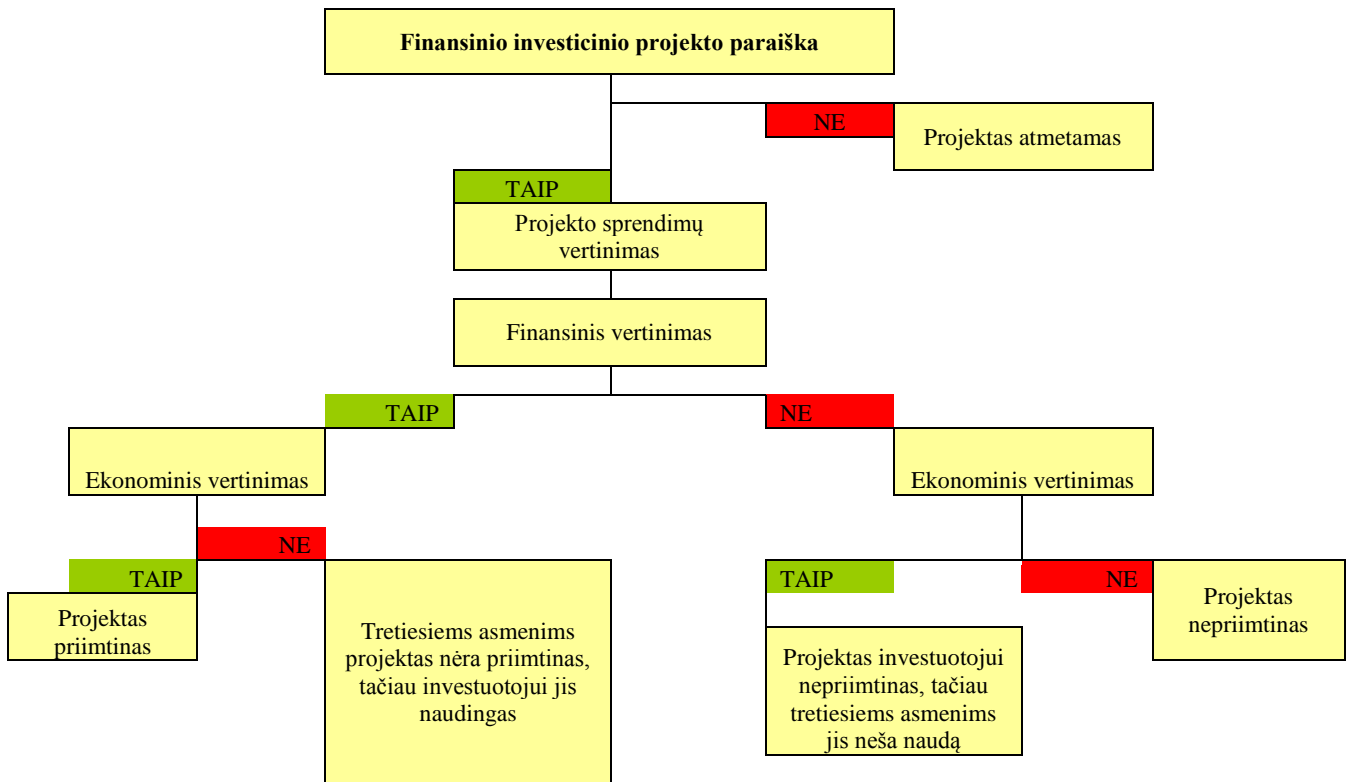
4 lentelė. Ekonominės analizės rodiklių sistema

Rodiklis	Galimi variantai
Prekių ir paslaugų eksporto santykinė dalis	Eksporto apimtis/pardavimu apimtis
Importuojamų pagrindinių žaliavų (medžiagų) gamybai santykinė dalis	Importuojamų materialių išteklių sąnaudos/visų materialių išteklių sąnaudos
Užsienio standartus atitinkančios produkcijos santykinė dalis	Užsienio kokybės standartus atitinkanti produkcija/gamybos apimtis
Projekto įtaka gyventojų užimtumui	Naujų darbo vietų skaičius
Naujų darbo vietų skaičius, koreguotas vidutiniu darbo užmokesčiu	Lėšos darbo užmokesčiui
Vidaus rinkoje parduodamų prekių ir teikiamų paslaugų kainų lygis	Vidaus rinkoje realizuojamos produkcijos vidutinė kaina / analogiškos produkcijos vidutinė kaina vidaus rinkoje
Mokėjimų biudžetui dalis finansiniuose ištekliuose	Mokesčiai biudžetui bruto / finansiniai ištekliai
Numatomos veiklos atitikimas prioritetinėms veiklos sritims	Pajamos iš veiklos prioritetinėse srityse / visų materialinių išteklių sąnaudos
Gamtos tarša	Gamybinių teršalų apimtis / visų materialinių išteklių sąnaudos

Šaltinis: Kalvaitis D., 2007

Nurodyti rodikliai yra gan abstraktūs ir gali būti pritaikomi daugumos investicinių projektų ekonominiam vertinimui. Visgi, įvertinus D. Kalvaičio mokslinius straipsnius, galime teigti, kad šie rodikliai nėra vieninteliai ir tam tikriems investiciniams projektams gali būti pritaikomi tam tikri specifiniai ekonominiai vertinimai. (Kalvaitis. D, 2007). Tolimesnėje darbo dalyje aš vadovaujuosi bendrais, lentelėje nurodytais rodikliais, kurių vertinimas yra itin svarbus analizuojant didesnės apimties, šalies ekonomikai didelės reikšmės turinčius projektus.

Apibendrinant noriu pabrėžti, kad nėra visuotinai priimto vieno ekonominio vertinimo metodo, tačiau vadovautis minėtais, didelę finansinio investicinio projekto vertinimo dalį apimančiais, rodikliais, kurie kaip jau buvo minėta, naudojami vertinant didžiąją dalį investicinių projektų, yra būtina, siekiant svaraus argumentavimo dėl projekto ekonominio naudingumo ir jo įgyvendinimo (Aleksandravičienė V., 2004). Atsižvelgiant į apibendrinimą, pateikiu D. Kalvaičio sudarytą finansinio investicinio projekto vertinimo bendro pobūdžio metodiką, kuri gali būti pritaikoma plačiai (5 pav.).



Šaltinis: sudaryta pagal Kalvaitį D., 2007

5 pav. Finansinio investicinio projekto vertinimo metodika

Socialinis vertinimas

Socialiniu požiūriu finansinio investicinio projekto vertinimas taip pat yra vienas svarbiausių aspektų. Dažnai tai tampa svarbiausių valstybinės reikšmės vertinimo kriterijų. Tolimesnėje darbo dalyje pasirinktas projektas taip pat bus vertinamas socialiniu aspektu, todėl išnagrinėkime kas tai yra investicinio projekto socialinis vertinimas.

Apibendrinant žymaus sociologo R. Tidikio išvadas, sąvoka **socialinis vertinimas** šių dienų visuomenėje yra suprantama kaip monografinis pasirinktų socialinių reiškinių, įvykių aprašymas (kitaip – socialinių faktų), turinčių pagrįstos įtakos socialiniams procesams, jų raidai (Tidikis R., 2003).

Siekdamas suprasti, koks objektas yra vertinamas socialiniu aspektu, remiuosi R. Tidikio socialinio fakto apibrėžta sąvoka, kuri pateikiama sekančiai – „tai vienkartinis, sukuriantis didelę visuomenišką reikšmę įvykis, taip pat similiarų įvykių grupės, kurios būdingos tam tikrai socialinei grupei ar socialiniams procesams, visuma.“

Vis dažniau sociologijos mokslinėje literatūroje sutinkamas **monografinis** (kitaip – atskiro įvykio nagrinėjimo metodas) socialinių faktų nagrinėjimo būdas. Monografija naudojama nuodugnesniam socialinio fakto ar iškeltos problemos nagrinėjimui (Tidikis R., 2003). Šiuo metodu vertinant finansinį investicinį projektą, galime įvertinti jo teikiamą bendrą socialinę naudą ar atskirų

grupių gaunamą naudą. Monografinis vertinimo būdas gali būti įgyvendinamas pasirinktinai vienu iš dviejų kelių (5 lentelė)

5 lentelė. Monografinio socialinių faktų vertinimo keliai

Pirmasis kelias	Antrasis kelias
Per atrinkto objekto tipologinių ypatumų išskyrimą – randant jame reikšmingų bendrų požymių, kuriuos galima identifikuoti ir priskirti tam tikrai visai objektų klasei. Būtina pažymėti duotojo objekto unikalius ypatumus, kurie nėra tipiniai dėl atstovaujamos objektų visumos, bet neprieštaruoja jai ir nedaro įtakos galutiniam tyrimo rezultatui. Renkantis šį metodo įgyvendinimo būdą, tuo pačiu pasirenkame ir galimybę identifikuoti finansinio investicinio projekto veikiamą apibrėžtą asmenų ar kitą kategoriją. Šiame darbe, nagrinėjamojo metodo pritaikymui, gali būti pasirenkama jūrinių, kaip objektų, klasė.	Per parametrų analizę – vertinimą požymių, leidžiančių nustatyti tiriamojo dalyko atitikimą atstovaujama visumai (aibę). Naudojant šį metodą, yra ribotos galimybės panaudoti tikslius kiekybinius metodus. Šiuo atveju tenka susidurti ne su statistinėmis kategorijomis, o su mažomis grupėmis, todėl pasitelkiami konkretūs sociologinio tyrimo metodai: stebėjimas, analizė, interviu. Šiame darbe, nagrinėjamojo metodo pritaikymui, gali būti pasirenkama šioje veikloje dirbsiančių darbuotojų, kaip objektų, klasė.

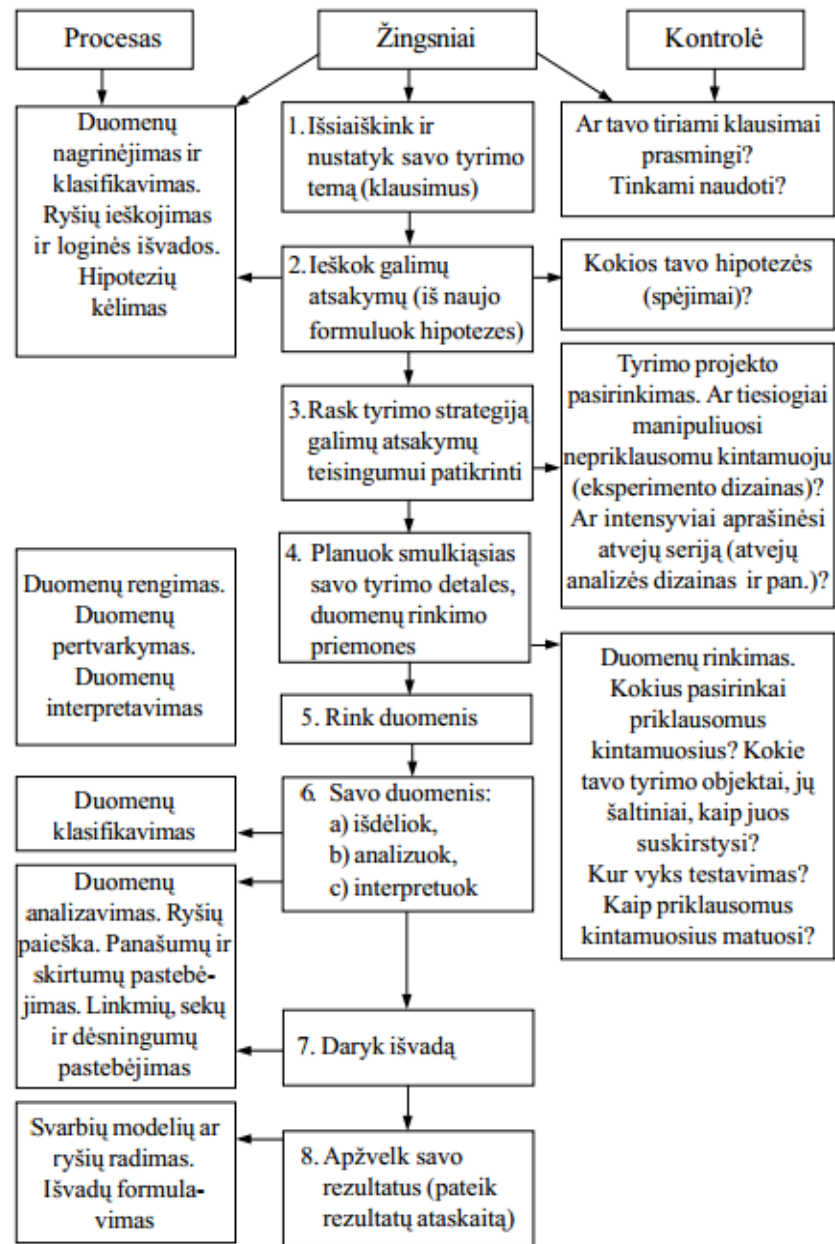
Šaltinis: Tidikis R., 2003

Vertinant finansinio investicinio projekto socialinį aspektą, kaip jau buvo minėta, reikia suprasti, jog tai yra labiau abstraktus reiškinių įvertinimas, nei ekonominės projekto pusės analizavimas. Todėl norint pripažinti tokį socialinį vertinimą patikimu, būtina socialinį projekto veikimo faktorių pakankamai objektyviai ir pagrįstai, taip pat būtina atsižvelgti į projekto vientisumą ir veikiamas socialines grupes, taip pat būtina atlikti kiekybinį vertinimą. Mokslinėje literatūroje socialinis nagrinėjimas tapatinamas su įvykdyto nusikaltimo nagrinėjimu, kada turi būti nuodugniai ištirta vieta ir aplinka, kur atsitiko tam tikras nusikalstamas įvykis, turi būti renkami pagrįsti faktai ir panašūs tai sričiai būdingų reiškinių aprašai. Vėliau surinkti duomenys kaupiami, analizuojami ir gautomis analizės išvadamis remiamasi tvirtinant ar atmetant tam tikras iškeltas prielaidas (Tidikis R., 2003).

Atsižvelgus į tokias mokslininko R. Tidikio išvadas galime apibendrintai teigti, kad svarbų vaidmenį socialiniame finansinio investicinio projekto vertinime atlieka reikalingų faktų atpažinimas ir jų pagrįstas konstatavimas, poveikio įvertinimas. Tolimesnėje darbo dalyje remiuosi šiuo svarbiu vertinimo aspektu.

Socialinis projekto vertinimas yra abstraktesnis nei ekonominis vertinimas. Todėl siekiant panaudoti šiame darbe paminėtus projekto vertinimo modelius, toliau pateikiami žymaus sociologo M. Herbert apibendrinti socialinio nagrinėjimo procesai, jiems nagrinėti reikalingi žingsniai ir kontrolės rūšys (Herbert M., 1990). Pažymėtina, kad sociologų teigimu, kuriuos apibendrina R. Tidikis, galime remtis įvairia informacijos forma siekdami nustatyti reikalingus socialinius faktus. Priemonės

informacijos rinkimui gali būti tokios kaip stebėjimas, bandymai, analizė įvairių užrašų, fotografijų, fiksuotų įrašų, kitos priemonės (Tidikis R., 2003) (6 pav.).



Šaltinis: Herbert M., 1990

6 pav. Socialinio tyrimo procesas

Mokslinėje literatūroje išskiriami teoriniai sociologiniai vertinimo būdai, tokie kaip: palyginimas, analizavimas, apibendrinimas, indukcija/dedukcija, idealizacija, kt.; praktiniai sociologiniai vertinimo būdai: stebėjimas, interviu, biografija, apibendrinimas, dokumentų tyrimas, kt.; ir specialūs sociologiniai vertinimo būdai: socialinių sąsajų modeliavimas, konsultavimas, kaštų analizė, kt (Tidikis R., 2003).

Tolimesnėje darbo dalyje taip pat remiuosi *hipotetiškai dedukcinio* socialiniu tyrimo kryptiškumu, t. y., nustatytos socialiai veikiamos srities dėsningumų nustatymas, ko pagrindu remiantis, daromos tolimesnio socialinio efekto prielaidos, kurios gali būti pagrįstos įvairiais skaičiavimais, faktais, kt. (Tidikis R., 2003). Hipotetiškai dedukcinį tyrimo kelią renkasi daugybė socialinių tyrimų vykdančių mokslininkų, tokių kaip V. Gumauskaitė, S. Juzėlienė, R. Baranauskienė, R. Grigas ir, žinoma, R. Tidikis bei daugybė kitų mokslininkų. Apibendrinęs daugybę šių mokslininkų straipsnių galiu teigti, kad hipotetiškai dedukcinis socialinių faktų vertinimas yra labiausiai paplitęs ir tinkamas būdas vertinti finansinį investicinį projektą, kuris turėtų įtakos plačiajai visuomenės daliai.

Atlieknat hipotetiškai dedukcinį vertinimą, svarbu numatyti konkrečias socialines grupes, kurios būtų veikiamos finansinių investicinių projektų. Tam visų pirma svarbu nustatyti ar projektas veiks vietiniu lygiu, regioniniu, ar platesniu – šalies mastu. Įvertinus atskiroms objektų grupėms finansinio investicinio projekto teikiamą naudą, ir norint įvertinti platesnę projekto veikimo apimtį, svarbu nustatyti veiksnio numatomą įtaką, kam reikalinga imtis abstraktesnių vertinimo kriterijų. Atsižvelgiant į tai, kad tolimesnėje darbo dalyje nagrinėjamas transporto infrastruktūros finansinis investicinis projektas, socialinis vertinimas turėtų apimti šias sritis, kurios yra išskiriamos Europos Komisijos generalinio direktorato regioninei politikai 2008 m. patvirtinto tokių projektų vertinimo gide „Guide to cost-benefit analysis of investment projects“ (European Union Regional Policy, 2008):

- tam tikros teritorijos ar objektų grupės gyvenimo kokybė,
- sąlygų vartotojams pokyčiai: bendrųjų transporto išlaidų pokyčiai, tarifai, rinkliavos, kita.
- mokesčius ir subsidijas,
- išorės veiksniai (išmetamieji teršalai, triukšmas, nelaimingi atsitikimai).

Visų sociologų mokslinėje literatūroje yra ir turi būti atsiribojama nuo asmeninio socialinių faktų vertinimo ir į viską turi būti žvelgiama iš šalies.

2. FINANSINIO INVESTICINIO PROJEKTO EKONOMINIO – SOCIALINIO VERTINIMO METODAI

Mokslinėje literatūroje investicinių projektų vertinimui taikoma daug įvairių metodų: matematinių, algoritminių, verbalinių. Konkretaus metodo pasirinkimas dažnai priklauso nuo investavimo objekto ir subjekto, nustatytų investavimo tikslų, projekto gyvavimo fazės (ikiinvesticinė, investicinė ar poinvesticinė fazė), informacijos patikimumo ir kiekio, vertintojo kompetencijos ir kitų veiksnių. Praktikoje dažniausia taikomi metodai, kuriais vertinamas tik finansinis ir ekonominis projekto efektyvumas, tačiau šiuo metu šių metodų dažnai nepakanka ir būtina vertinti kitus veiksnius (dažnai net neturinčius kiekybinės išraiškos), veikiančius investuotojų sprendimus. Finansinis investavimas – viena iš būtinų įmonių sėkmės sąlygų. Dėl šios priežasties šiame poskyryje bus aptariama ir pateikiama pirmoje darbo dalyje susisteminta mokslinė informacija kaip bus vertinamas toliau nurodytas finansinis investicinis projektas ekonominiu, socialiniu ir kitokiais požiūriais (Ginevičius R., Zubrecovas V., Ginevičius T., 2009).

Tačiau prieš pradėdant finansinio investicinio projekto vertinimą, pirminiame vertinimo etape būtina atsižvelgti į finansinio investicinio projekto paskirtį. Vykdamas stambesnius projektus, kurie turi plačios apimties poveikį šalies mastu ar ne tik, ypač vertinant projektus, kurie yra finansuojami Europos Sąjungos, būtina atsižvelgti į ekonominį-socialinį projekto vertinimą. Tam tikslui, vertinant finansinius investicinius projektus ir vienareikšmiškai tuos projektus, kurie yra finansuojami koofinansuojant Europos Sąjungos fondams, būtina atsižvelgti į Europos Komisijos generalinio direktorato regioninei politikai 2008 m. patvirtinto tokių projektų vertinimo gido „Guide to cost-benefit analysis of investment projects“ (toliau – gidas). Tolimesnėje darbo dalyje nagrinėsiu konkretaus finansinio investicinio projekto – Mažųjų pramoginių laivų uostelio statyba Klaipėdos valstybinio jūrų uosto akvatorijoje (toliau – projektas). Šio projekto užuomazgos mena jau dešimtmetį dėl didėjančio vandens transporto paklausos Lietuvoje, tačiau šiai pramogai vystytis trukdo infrastruktūros nebuvimas. Remiantis gidu ir pirmoje šio darbo dalyje išdėstytomis mokslininkų mintimis toliau projektą vertinsiu atsižvelgdamas į gido 6 dalies reikalavimus – visapusiško finansinio investicinio projekto vertinimo, kuris atliekamas 6 žingsniais (European Union Regional Policy, 2008). Šie šeši žingsniai pateikiami šio skyriaus tolimesnėje dalyje ir jie gali būti išskirstomi taip:

- Finansinio investicinio projekto preliminarus socialinis-ekonominis konteksto numatymas ir aptarimas,
- Aiškus projekto identifikavimas,
- Projekto pagrįstumas ir alternatyvių galimybių tyrimas,
- Finansinė analizė,
- Ekonominė analizė,

- Rizikos analizė.

Pažymėtina tai, kad pirmieji trys žingsniai, t. y., aiškus projekto identifikavimas, projekto pagrįstumas ir alternatyvių galimybių tyrimas, taip pat finansinė analizė, yra svarbūs siekiant finansinio investicinio projekto finansinio, ekonominio, socialinio vertinimo.

Likusieji trys žingsniai, t. y., finansinė analizė kartu su ekonomine analize atskleidžia finansinio investicinio projekto konkretų vertinimo metodą. Atsižvelgiant į tai, toliau pateikiu finansinio investicinio projekto finansinį, ekonominį ir socialinį vertinimą ir ekonominio-socialinio vertinimo metodiką.

2.1. Finansinio investicinio projekto finansinis, ekonominis, socialinis vertinimas

Finansinio investicinio projekto preliminarus socialinis-ekonominis konteksto numatymas ir aptarimas

Mano manymu, turi būti pritartina pirmame finansinio investicinio projekto vertinimo etape ekonominio-socialinio projekto poveikio aptarimui, tiesioginiam ir netiesioginiam. Tokiu būdu yra identifikuojamas pradinis projekto racionalumas.

Šiuo metu Klaipėdoje jaučiamas stiprus poreikis naujoms mažų ir pramoginių laivų švartavimosi vietoms. Prie to prisideda ne tik esamas tendencijos, rodančios spartų tokių laivų skaičiaus augimą Lietuvoje, bet ir dabartinės prieplaukų problemos. Susiklosčius tokiai situacijai, Klaipėdos Pilies uostas nebesutalpina visų norinčių švartuotis laivų. Didžiąją dalį klientų sudaro nuolatinę švartavimosi vietą sezonui, ar jo daliai išsipirkę asmenys. Todėl norintiems kelioms dienoms užsukti į Klaipėdą vietiniams ir užsienio turistams tenka švartuotis Danės upės krantinėje, kuri nėra tam itin pritaikyta. Pirmiausia, esant sudėtingoms oro sąlygoms švartavimasis upės pakrantėje tampa nesaugus. Be to, aukštos krantinės nėra patogios.

Atidarius naują prieplauką Smeltės pusiasalyje, dalis laivų, šiuo metu laikomų Klaipėdos pilies uoste, būtų perkelti į naująją prieplauką. Čia nereikia kirsti intensyvios laivybos vandens kelių ir tokiu būdu Pilies uostas galėtų priimti daugiau užsienio turistų, kurie būtų mažiau patyrę ir nenorėtų plaukti į mažai jiems žinomas vietomis gan seklias Kuršių marias. Naujoji prieplauka būtų patrauklesnė labiau patyrusiems laivų savininkams. Tad užsienio turistų srautas atidarius naująją prieplauką augtų dėl dviejų priežasčių: daugiau vietų Pilies uoste ir naujos švartavimosi vietos naujoje prieplaukoje. Smeltės pusiasalis nors ir yra toliau nuo Klaipėdos centro nei Pilies uostas, tačiau vis tiek pakankamai arti miesto, todėl būtų patrauklus turistams, kadangi netoli būtų miesto pramogų infrastruktūra.

Nors laivybos sezonas Lietuvoje trunka tik 5-6 mėnesius, tačiau plečiant veiklą ir ateityje pastačius elingus bei teikiant saugojimo paslaugas per žiemą, prieplaukos žemės nuomininkas pajamas gautų ištisus metus. Pagrindinės pajamos tiek Pilies jachtų uoste, tiek anksčiau ir Smiltynėje būdavo iš vietinių, pastovių klientų - jie laivus laiko ten ne tik sezono metu, bet ir iškelia žiemai, naudojasi ir

kitomis uosto operatoriaus paslaugomis.

Apibendrinant, projekto keliamas tikslas gali būti formuojamas sekančiai – sukurti tinkamą aplinką mažųjų ir pramoginių laivų lankymuisi Klaipėdoje ir užtikrinti kokybiškas ir visus laivybos standartus atitinkančias paslaugas mažųjų ir pramoginių laivų prielaukoje.

Projektui keliami šie uždaviniai:

- Užtikrinti pakankamą mažųjų ir pramoginių laivų švartavimosi vietų skaičių;
- Užtikrinti švartavimosi vietų saugumą;
- Užtikrinti pakankamą gylį ir manevravimo sąlygas prielaukoje;
- Užtikrinti laivų saugojimo ir technines paslaugas mažiesiems ir pramoginiams laivams;

Aiškus projekto identifikavimas

Tai vienas reikšmingiausių projekto vertinimo etapų, kuomet turi būti identifikuojami visi veiksniai, kurie bus veikiami numatomo projekto.

Siekiant aiškaus projekto poveikio identifikavimo, tolimesnėje darbo dalyje yra įrodoma, kad projektas yra naudingas Lietuvos rekriaciniu ir ekonominiu ir socialiniu požiūriu, o projekto įgyvendinimo atsisakymas sudarytų prielaidas įsisiaknyti ekonominėms ir socialinėms problemoms toliau vystytis Lietuvos laivybai.

Įgyvendinus projektą, būtų pasiektas vienas iš svarbiausių ES tikslų – sumažinti atskirų regionų ekonominio ir socialinio išsivystymo skirtumus. Veiksmingas transporto infrastruktūros tinklas kompensuoja nevienodą ekonominio potencialo pasiskirstymą tam tikruose šalies regionuose, suteikia verslui galimybę išplėsti realizavimo rinkas, skatina darbo jėgos mobilumą, socialinę sanglaudą. Plėtojama infrastruktūra suteikia galimybę pritraukti daugiau užsienio kapitalo į Lietuvą per užsieniečių išlaidas, mokesčius, kt. paliekamus šalyje. Tokią įtaką statistikai pateikiu ir nagrinėju tolimesnėje darbo dalyje.

Augant šalies ekonomikai ir visuomenės gyvenimo lygiui, vartotojų reikalavimai transporto paslaugų lygiui ir infrastruktūros kokybei taip pat nuolat didėja. Atsižvelgiant į šiuos pokyčius, turi būti nuolat pertvarkomas ir plėtojamas valstybinės ir vietinės reikšmės transporto tinklas, užtikrinantis prieigą prie rinkų bei reikiamus teritorijų ekonominius ryšius.

Modernizuota vandens bei multimodalinio transporto infrastruktūra neabejotinai skatins verslo plėtrą, leis efektyviau išnaudoti turizmo ir kitų paslaugų potencialą, teigiamai veiks regionų ekonominio išsivystymo skirtumų mažinimo procesus.

Minimu konkrečiu projektu būtų užtikrinamas ir vienas šiomis dienomis keliamų tikslų Klaipėdos valstybinio jūrų uosto akvatorijoje – saugaus eismo užtikrinimas. To siekiama dislokacijos vieta pasirenkant pietinę uosto dalį. Tai leistų padidinti laivybos saugumą ir užtikrinti Tarptautinio uostų apsaugos kodekso (ISPS) reikalavimų laikymąsi.

Projekto pagrįstumas ir alternatyvių galimybių tyrimas

2006 m. Klaipėdos valstybiniam jūrų uostas iniciavo priešprojektinių pasiūlymų projektui pateikimą. Tačiau patvirtintus valstybinių projektų sąrašą ir atsižvelgus į valstybės biudžetą šio projekto buvo atsisakyta dar pradinėje projekto stadijoje ir finansavimo tolimesnei projekto plėtrai ir nagrinėjimui nebuvo skirta. Todėl tolimesnėje darbo dalyje nenagrinėju alternatyvių projektų ir remiuosi numatomų rodiklių skaičiavimais ir mėginu įrodyti, jog projektas yra ekonomiškai ir finansiškai naudingas. Tačiau tikslumo dėlei yra svarbu įvardinti galimas siūlytas alternatyvas, kokiais būdais gali būti įgyvendinamas toks projektas. Paminėtina, kad buvo nustatyti tokie priešprojektiniai preliminarūs pasiūlymai, alternatyvos, kurios yra įmanomos, tačiau turi savų teigiamų ir neigiamų savybių.

Pirmasis priešprojektinių pasiūlymų variantas

Pirmasis variantas (6 lentelė) parengtas remiantis patvirtintu teritorijos detaliuoju planu. Įplaukos į mažųjų ir pramoginių laivų priplauką vartai numatyti iš šiaurės pusės.

Mažesnio gylio - I kategorijos laivams ir buriavimo mokyklai skirta priplaukos dalis numatoma šiaurinėje priplaukos baseino dalyje, IV kategorijos laivams skirta didesnio gylio priplaukos dalis – pietinėje priplaukos baseino dalyje. Įplaukos kanalas tęsiasi pagal vakarinį molą.

Maždaug krantinės viduryje didesnio gylio zonoje projektuojamas slipas ir ožinis jachtų iškėlimo kranas. Greta projektuojamas kranas stiebams iškelti.

6 lentelė. Pirmojo priešprojektinio pasiūlymo savybės

Pirmojo priešprojektinių pasiūlymų varianto privalumai	Pirmojo priešprojektinių pasiūlymų varianto trūkumai
<p>Degalinė laivams kuru užpildyti ir lietaus nuotekų valymo įrenginiai įrengiami greta vienas kito pietinėje planuojamos teritorijos dalyje ir nesiekia Klaipėdos m. III-osios vandenvietės SAZ apribojimų juostos;</p> <p>Būtų pakankamai lengvas manevravimas laivais numatomos buriavimo mokyklos auklėtiniams, turintiems mažai buriavimo patirties.</p>	<p>Didelis gilinamo įplaukos į mažųjų ir pramoginių laivų priplauką kanalo atstumas iki farvaterio;</p> <p>Įplaukos kanalas numatytas hidrologiniu požiūriu blogoje vietoje (dažnas įplaukos kanalo užnešimas ir reikalingos santykinai didelės išlaidos gilinimo darbams);</p> <p>Talpina mažiausią galimą skaičių laivų;</p> <p>Gana sudėtingos manevravimo sąlygos mažųjų laivų savininkams (į įplaukos kanalą patenkama siaura akvatorijos dalimi).</p>

Šaltinis: sudaryta autoriaus remiantis priešprojektiniais pasiūlymais

Krantinės pabaigoje - prie pietinio molo didesnio gylio zonoje projektuojami kuro (dyzelio ir

benzino) tiekimo ir nuotekų bei alyvų atliekų priėmimo įrengimai. Čia taip pat suprojektuoti nedidelio galingumo neužterštų teritorijų lietaus nuotekų valymo įrenginiai (<500 m³/d). Vieta įrenginiams parinkta taip, kad jų sanitarinė apsaugos zona (toliau – SAZ) nesikirstų su Klaipėdos trečiosios vandenvietės II-ja ir III-ja SAZ apribojimų juosta.

Prieplaukos antžeminėje dalyje (arčiau krantinės krašto) suprojektuota atvira laivų saugojimo žiemą aikštelė.

Šiaurinėje dalyje suprojektuotos dvi atviros automobilių saugojimo aikštelės.

Antrasis priešprojektinių pasiūlymų variantas

Antrasis studijoje nagrinėjamas variantas (7 lentelė) numato vakarų krypties dvipusį farvaterį tarp įplaukos vartų ir Kuršių marių farvaterio. Įplaukos vartai į laivų prieplaukos akvatoriją numatomi vakarų molo viduryje.

7 lentelė. Antrojo priešprojektinio pasiūlymo savybės

Antrojo priešprojektinių pasiūlymų varianto privalumai	Antrojo priešprojektinių pasiūlymų varianto trūkumai
<p>Degalinė laivams kuru užpildyti ir lietaus nuotekų valymo įrenginiai įrengiami greta vienas kito pietinėje planuojamos teritorijos dalyje ir nesiekia Klaipėdos m. III-osios vandenvietės SAZ apribojimų juostos;</p> <p>Įplaukos kanalas numatytas hidrologiniu požiūriu priimtinoje vietoje;</p> <p>Mažas gilinamo įplaukos į mažųjų ir pramoginių prieplauką kanalo atstumas iki farvaterio;</p> <p>Talpinamas gana didelis laivų skaičius;</p> <p>Pakankamai lengvas manevravimas laivais mažųjų laivų savininkams</p>	<p>Siauras įplaukos kanalas nepriimtinas dėl būsimo dažno įplaukos kanalo užnešimo ir reikalingų santykinai didelių išlaidų gilinimo darbams;</p> <p>Gana sudėtingos manevravimo sąlygos buriavimo mokyklos auklėtiniais, turintiems mažai buriavimo patirties (santykinai siauras patekimas į įplaukos kanalą), jei ši mokykla ateityje bus įrengta.</p>

Šaltinis: sudaryta autoriaus remiantis priešprojektiniais pasiūlymais

Mažesnio gylio - I kategorijos laivams ir buriavimo mokyklai skirta prieplaukos dalis numatoma šiaurinėje prieplaukos baseino dalyje. Taip pat mažesni laivai gali būti laikomi ir prie vakarų molo. IV kategorijos laivams skirta didesnio gylio prieplaukos dalis - pietinėje prieplaukos baseino dalyje. Įplaukos kanalas eina prieplaukos viduriu statmenai krantinei.

Maždaug krantinės viduryje didesnio gylio zonoje projektuojamas slipas ir ožinis jachtų iškėlimo kranas. Greta projektuojamas kranas stiebams iškelti.

Krantinės pabaigoje - prie pietinio molo didesnio gylio zonoje projektuojami kuro (dyzelio ir benzino) tiekimo ir nuotekų bei alyvų atliekų priėmimo įrengimai. Čia taip pat suprojektuoti nedidelio galingumo neužterštų teritorijų lietaus nuotekų valymo įrenginiai (<500 m³/d). Vieta įrenginiams parinkta taip, kad jų sanitarinė apsaugos zona (toliau – SAZ) nesikirstų su Klaipėdos trečiosios vandenvietės II-ja ir III-ja SAZ apribojimų juosta.

Prieplaukos antžeminėje dalyje (arčiau krantinės krašto) suprojektuota atvira laivų saugojimo žiemą aikštelė.

Šiaurinėje dalyje suprojektuotos dvi atviros automobilių saugojimo aikštelės.

Trečiasis priešprojektinių pasiūlymų variantas

Trečiasis studijoje nagrinėjamas variantas (8 lentelė) – prieš vakarinį molą įrengiamas išorinis laivų reidas, kurio ŠV ir PV pusės skirtos akvatorijos laivų eismui, o tarp jų - akvatorija laivų stovėjimui ir manevravimui. Įplaukos vartais į laivų prieplaukos akvatoriją numatomi vakarų molo viduryje.

Mažesnio gylio - I kategorijos laivams ir buriavimo mokyklai skirta prieplaukos dalis būtų numatoma šiaurinėje prieplaukos baseino dalyje. Taip pat mažesni laivai galėtų būti laikomi ir prie vakarų molo. IV kategorijos laivams skirta didesnio gylio prieplaukos dalis - pietinėje prieplaukos baseino dalyje. Įplaukos kanalas eina prieplaukos viduriu statmenai krantinei.

8 lentelė. Trečiojo priešprojektinio pasiūlymo savybės

Trečiojo priešprojektinių pasiūlymų varianto privalumai	Trečiojo priešprojektinių pasiūlymų varianto trūkumai
<p>Degalinė valtims kuru užpildyti ir lietaus nuotekų valymo įrenginiai įrengiami greta vienas kito maždaug krantinės viduryje ir nesiekia Klaipėdos m. III-osios vandenvietės SAZ apribojimų juostos;</p> <p>Įplaukos kanalas numatytas hidrologiniu požiūriu priimtinoje vietoje;</p> <p>Platėjantis įplaukos kanalas priimtinas dėl busimo mažesnio kanalo užnešimo ir reikalingų santykinai mažesnių išlaidų gilinimo darbams;</p> <p>Mažas gilinamo įplaukos į mažųjų ir pramoginių laivų prieplauką kanalo atstumas iki farvaterio;</p> <p>Talpinamas didžiausias iš visų variantų laivų skaičius;</p>	<p>Siauras įplaukimo į buriavimo mokyklos akvatoriją kanalas.</p>

Šaltinis: sudaryta autoriaus remiantis priešprojektiniais pasiūlymais

Maždaug krantinės viduryje didesnio gylio zonoje projektuojamas slipas ir ožinis jachtų iškėlimo kranas. Greta projektuojamas kranas stiebams iškelti, kuro (dyzelio ir benzino) tiekimo ir nuotekų bei alyvų atliekų priėmimo įrengimai. Čia taip pat suprojektuoti nedidelio galingumo neužterštų teritorijų lietaus nuotekų valymo įrenginiai (<500 m³/d). Vieta įrenginiams parinkta taip, kad jų SAZ nesikirstų su Klaipėdos trečiosios vandenvietės II-ja ir III-ja SAZ apribojimų juosta.

Dėl tokios slipo, ožinio jachtų iškėlimo krano, krano stiebams iškelti bei kuro tiekimo ir nuotekų bei alyvų atliekų priėmimo įrenginių padėties šis variantas yra tinkamas norint į prielauką priimti 15 m ilgio ir 2,5 m grimzlės jachtas. Tam reikėtų įplaukos kanalą išgilinti iki 3,5 m. Jachtos būtų aptarnaujamos ir laikomos šioje giliausioje įplaukos kanalo zonoje.

Prielaukos antžeminėje dalyje (arčiau krantinės krašto) suprojektuota atvira laivų saugojimo žiemą aikštelė.

Šiaurinėje dalyje suprojektuotos dvi atviros automobilių saugojimo aikštelės.

Visgi, projekto vykdymui geriausia vieta, atsižvelgus į šiuo metu numatomus vystyti strateginius projektus, tokius kaip LNG dujų terminalas, kt., galėtų būti 11ha bendro ploto, kurios 7,5ha teritorijos būtų Kuršių marių vandeninėje, o 3,5ha – sausuminėje, teritorijoje (7 pav.). Teritorija yra Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos (toliau – **KVJUD**) patikėjimo teise valdomame valstybinės žemės sklype. Prielaukos krantinės centrinėje dalyje būtų pastatytas slipas, vieta kranams, degalinė ir nešvaraus vandens išsiurbimo įrenginiai, valymo įrenginiai. Į šiaurę ir pietus nuo šių objektų krantinėje numatoma atvira iki 20 m ilgio laivų saugojimo aikštelė laivams.

Mažųjų ir pramoginių laivų prielaukoje galėtų švartuotis iki maždaug 370 mažųjų laivų ir valčių. Prielaukoje būtų teikiamos laivų švartavimosi, laivų saugojimo sausumoje, kuro užpildymo, nuotekų iš laivų surinkimo ir kitos būtiniausios paslaugos. Ateityje galima būtų pastatyti klubo pastatą, kuriame turėtų būti teikiamos maitinimo, prekybos ir buitinės paslaugos.



Šaltinis: Klaipėdos valstybinio jūrų uosto duomenys

7 pav. Naujosios numatomos mažųjų ir pramoginių laivų prieklauskos Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste vieta

Teritorijoje nėra jokios infrastruktūros. Šiuo metu patekimas į numatytąją teritoriją yra nepatogus. Galima patekti tik per išvažinėtą keliuką, jungiantį teritoriją su Kairių gatve. Rudens – pavasario sezonu, ypač po smarkių liūčių, šis keliukas lengvosioms transporto priemonėms gali tapti netinkamas. Šalia teritorijos yra gerai išvystyti magistraliniai inžineriniai tinklai, kurie aptarnauja netoliese esančią tarptautinę jūrų perkėlą.

Pažymėtina, kad rengiant projektą kiltų daugybė teisinių klausimų, nes mažųjų ir pramoginių laivų prieklauskos žemės nuomininkas bus parenkamas viešojo atviro konkurso būdu, kada kyla daugybė suinteresuotumo ir įtakos spaudimo. Nuomininkas pasirašydamas sutartį turėtų užtikrinti visus elementus, būtinus efektyviai prieklauskos veiklai ir galinčius užtikrinti pakankamus mažųjų ir pramoginių laivų srautus bei tenkinančius pagrindinius jų poreikius, tokius kaip gėlo vandens ir elektros tiekimas, tepaluoto ir kanalizacinio vandens išsiurbimas, dušai/tualetai, laivų nuleidimas iškėlimas.

2.2. Finansinio investicinio projekto ekonominio–socialinio vertinimo metodika

Finansinė analizė

Ši tyrimo dalis pagrįsta piniginių srautų metodu. Toks vertinimas turi numatyti piniginių srautų įplaukas ir sąnaudas (finansinės analizės pateikti metodai aptariami ankstesnėje darbo dalyje). Tai vertinama, remiantis:

- bendra finansinio investicinio projekto verte,
- bendromis veiklos išlaidomis ir pajamomis,

- finansine investicinių sąnaudų grąža,
- finansiniu tvarumu (tačiau siekiant konkretumo, ši sritis nebus detaliau nagrinėjama),
- finansine nacionalinio kapitalo grąža (šis rodiklis nebus detalizuotas).

Vertinimas turi būti atliekamas atsižvelgiant į numatomus projekto vystymuisi įtakos turinčius veiksnius, tokius kaip infliacija, pasikeitusį poreikį, kt. veiksnius, numatomus tolimesnėse laiko etapuose.

Siekdamas atlikti pasirinkto finansinio investicinio projekto finansinę analizę, tolimesnėje darbo dalyje pateikiu vietinių klientų (mažųjų ir pramoginių laivų naudotojų) paklausą Klaipėdoje, kuri buvo apskaičiuota taip:

- Įvertinama įregistruojamų laivų dalis pagal ilgį nuo visų įregistruojamų laivų ir apskaičiuojamas vidurkis kiekvienai kategorijai;
- Pagal gautą rodiklį apskaičiuojama kiek konkretaus ilgio laivų yra registre;
- Trendo pagalba apskaičiuojama registre esančių laivų skaičius pagal ilgį iki 2015 metų;
- Apskaičiuojamas regresinis ryšys tarp registre esančių laivų ir dabartinės paklausos;
- Naudojantis prognozuojamais registro duomenimis ir regresiniu ryšiu, įvertinama paklausa 2015 metams.

Taip pat siekdamas atlikti pasirinkto finansinio investicinio projekto finansinę analizę, tolimesnėje darbo dalyje pateikiu numatomą užsienio klientų (mažųjų ir pramoginių laivų naudotojų) paklausą naujajame rekreaciniame uostelyje Klaipėdoje, kuri buvo apskaičiuota taip:

- Nustatomas vidutinis mažųjų pramoginių laivų skaičius ir su jais atplaukiančios įgulos dydis;
- Nustatomos vidutinės turistų dienos išlaidos pagal laikotarpį;

Surinkus ir apibendrinus pakankamai duomenų apie numatomą finansinio investicinio projekto paklausą, numatomus sulaukti pajamų srautus, reikalinga įvertinti ir numatomas išlaidas:

- Apskaičiuojama reikalinga investicijų suma;
- Pateikiamos numatomos veiklos sąnaudos.

Įvertinus piniginius srautus tolimesnėje darbo dalyje pateikiami finansinio vertinimo rodikliai, tokie kaip:

- Atsipirkimo laikotarpis, kuris apskaičiuojamas taip: (1)

$$\sum_{k=1}^n \frac{P_k}{(1+i)^k} = \sum_{j=1}^t IC_j$$

kur:

P_k - metinės pajamos;

$\sum_{j=1}^t IC_j$ - visų investicijų suma;

t - investicijų projekto pabaigos terminas (A. Dziukevičius, 2001).

• Finansinė grynoji dabartinė vertė (plačiai vartojamas angl. trumpinys – *NPV*), kuri apskaičiuojama taip:

(2)

$$NPV = \sum_{k=1}^n \frac{P_k}{(1+i)^k} - IC,$$

kur:

$P_1 P_2 \dots P_k \dots P_n$ - metinės pajamos per n metų,

IC - pradinės investicijos,

i - diskonto norma.

Pabrėžtina tai, kad jei $NPV > 0$, projektas yra priimtinas, jei $NPV < 0$, projektas atmetamas, jei $NPV = 0$, projektas nei pelningas, nei nuostolingas (A. Dziukevičius, 2001).

• Finansinė vidinė grąžos norma (VGN), kurią galime apskaičiuoti taip:

(3)

$$VGN = r_1 + [(r_2 - r_1) * GDV_1 / (GDV_1 - GDV_2)],$$

kur:

r_1 - žemesnė diskonto norma;

r_2 - aukštesnė diskonto norma;

GDV_1 – grynoji dabartinė vertė, esant žemesnei diskonto normai; GDV_2 – grynoji dabartinė vertė, esant aukštesnei diskonto normai (J. Gylys, 2003).

Įvertinus finansinį investicinį projektą finansiniu požiūriu galime gautus finansinius rodiklius koreguoti numatomu ekonominiu požiūriu ir gauti ekonominį minimo projekto vertinimą.

Ekonominė analizė

Ekonominė analizė parodo platesnį ekonominės gerovės pokytį. Vertinant vykdomi tokie veiksmai, kaip: išorės veiksniai konvertuojami į piniginę vertę, tokiu būdu lengviau apskaičiuoti ekonominę naudą; apskaičiuojama ekonominė grynoji dabartinė vertė, ekonominės grąžos tarifas, vidinė ir ekonominė pajamų normos, sąnaudų ir naudos santykis.

Norėdamas įvertinti finansinį investicinį projektą ekonominiu požiūriu, gautus finansinius duomenis tolimesnėje darbo dalyje koreguoju atsižvelgdamas į poveikį darbo rinkai. Tai apskaičiuojama pagal tokią formulę:

(4)

$$X=C*L-C*L*CF,$$

kur:

X – socialinė ekonominė nauda (kaštai);

C – galutinis vartojimas atsiradęs dėl išaugusių turistų srautų, naudojamas;

L – darbo kaštų dalis bendrajame produkte;

CF – darbo jėgos kaštų perskaičiavimo faktorius.

Rodiklis L buvo apskaičiuotas panaudojus istorinius bendrojo vidaus produkto (toliau – BVP) ir kompensacijos dirbantiems duomenis už 1996-2011 metus. Tai vidutinis kompensacijos santykis su BVP per šį laikotarpį, lygus 41 proc.

CF yra apskaičiuojamas remiantis Europos Komisijos rekomendacijomis (Guide to Cost Benefit Analysis of Investment Projects), pagal formulę:

(5)

$$CF=SW/FW; \quad SW=FW*(1-u)*(1-t) \rightarrow CF=(1-u)*(1-t),$$

kur:

SW – šešėlinis darbo užmokestis;

FW – faktinis arba rinkos darbo užmokestis;

u – nedarbo lygis;

t – socialiniai mokesčiai.

Socialinio draudimo mokestis Lietuvoje yra 33,8 proc., o nedarbas siekia apie 10 proc. Pastebėtina, kad nedarbo lygis pastaruoju metu stabilizavosi, todėl daroma prielaida, kad nagrinėjamoju ataskaitiniu laikotarpiu nedarbo lygis bus panašus.

Skaičiuojant ekonominius rodiklius siekiu įvertinti ekonominį finansinio investicinio projekto poveikį per BVP. Tam tikslui įvertinu:

- Bendrąjį vidaus produktą;
- Vidutinę galutinio vartojimo dalį tenkančią nuo BVP;
- Vidutinę darbo jėgos dalį nuo BVP.

Taip pat svarbu įvertinti finansinius duomenis paveikiamus ekonominio efekto, taip nustatant ekonominį finansinio investicinio projekto vertinimą. Tam tikslui skaičiuojami tokie rodikliai kaip:

- Ekonominė vidinės grąžos norma (finansinės vidinės grąžos normos rodiklis veikiamas ekonominiais veiksniais);
- Ekonominė dabartinė vertė (finansinės dabartinės vertės rodiklis veikiamas ekonominiais veiksniais);
- Naudos kaštų santykis (apskaičiuojamas santykis tarp naudos ir kaštų).

Rizikos analizė

Rizika gali būti apibūdinama kaip neapibrėžtumai, kurie gali užkirsti kelią tikslams pasiekti. Rizika gali būti nustatoma įvykio tikimybę dauginant iš įvykio poveikio tikslams.

Kai kurios iš rizikų gali būti minimizuotos, perleidus jas kitoms šalims arba įdiegus tinkamas rizikos valdymo sistemas. Tačiau kitos rizikos, tokios kaip politinė, teisinė ar rinkos, negali būti paveiktos ar sumažintos projekto vykdytojų iniciatyva, nes yra egzogeninės.

Analizuojamuoju projektu būtų prisiimama dalinai didelė rizika, kuri atsirastų dėl projekto techninio įgyvendinimo, tačiau žvelgiant į augančią mažųjų ir pramoginių laivų eksploatavimo paklausą Lietuvos ir pasauliniu lygiu, galime teigti, kad dėl pajamų (paklausos) ir projekto atsiperkamumo, rizikos dalis yra mažesnė.

Todėl šiame darbe identifikuojau pasirinkto finansinio investicinio projekto rizikos veiksnius, kurie numatomi gali veikti tokio tipo projektą.

Apibendrinant pateiktus žingsnius, galime akcentuoti, kad tai yra vienas plačiausiai naudojamų finansinio investicinio projekto vertinimo metodikų. Atsižvelgiant į tai, rengiant šį tiriamąjį magistrinį darbą, tolimesnėse jo dalyse dalinai remsiuosi šiais šešiais investicinio projekto vertinimo žingsniais, kurie, mano manymu, gali būti laikomi pagrindu atliekant vertinimą. Siekiant įvykdyti darbo tikslą, buvo pateikti preliminarūs numatomi šių 6 žingsnių aprašai, tačiau tolimesnėje darbo dalyje tikslinami ekonominio–socialinio vertinimo aspektai.

3. KLAIPĖDOS VALSTYBINIO JŪRŲ UOSTO FINANSINIO INVESTICINIO PROJEKTO FINANSINIS, EKONOMINIS, SOCIALINIS VERTINIMAS

Mažųjų laivų srautų modelio sudarymas ir poreikio apskaičiavimas

Lietuvoje vandens pramogos tampa vis populiareesnės. Tai geriausiai iliustruoja Lietuvos Respublikos vidaus vandenų laivų registre esantys įregistruoti laivai (9 lentelė).

Kadangi duomenys apie mažųjų ir pramoginių laivų skaičių, jų vizitus Klaipėdoje yra gana riboti, tad sudarant jų srautų modelį susidurta su duomenų trūkumo problema. Esant tik ribotam stebėjimo laikotarpiui (nuo 2003 iki 2012 metų) duomenimis, negalima pasinaudoti sudėtingesniais jų prognozavimo ir poreikių apskaičiavimo metodais. Todėl tam, kad būtų galima numatyti būsimą švartavimosi vietų skaičių, naudojama trendo funkcija.

3.1. Klaipėdos valstybinio jūrų uosto finansinio investicinio projekto finansinio vertinimo išvados

Vietinių nuolatinių klientų srautų prognozavimas vykdomas keliais etapais. Pirmiausia, pagal turimus įregistruojamų mažųjų ir pramoginių laivų duomenis (9 lentelė), apskaičiuojama kokią dalį nuo visų įregistruotų laivų sudaro konkretaus ilgio laivai, bei apskaičiuojami šių rodiklių vidurkiai (10 lentelė).

9 lentelė. Įregistruojamų laivų skaičius pagal ilgį

Ilgis/Metai		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Registre yra įregistruotų vidaus vandenų transporto priemonių		33479	37777	42987	46631	51522	56840	61192	63951	67271	68734
Įregistruota naujų laivų	Iki 5,00 m	2970	4646	5197	3573	4632	4940	4080	2694	3027	1736
	Nuo 5,01 m iki 6,00 m	217	338	321	315	298	366	256	178	176	93
	Nuo 6,01 m iki 8,00 m	64	74	96	145	200	157	138	104	101	75
	Nuo 8,01 m iki 15,00 m	43	49	47	84	77	82	62	33	50	43
	15,01 m ir daugiau	6	5	3	8	3	5	5	9	8	8
	Iš viso:	3300	5112	5664	4125	5210	5550	4541	3018	3362	1955

Šaltinis: Lietuvos saugios laivybos administracijos informacija

Apskaičiavus vidutines kiekvienos kategorijos laivų įregistravimų apimtis, pagal šį rodiklį yra apskaičiuojama, kokį skaičių laivų bendroje apimtyje sudaro konkretaus ilgio laivai. Toks išskaidymo būdas pasirenkamas todėl, kad tai, kokią naujų įregistruojamų laivų dalį sudaro konkretaus ilgio laivai, savyje turi ir pokyčių tendencijų informaciją, todėl naudojant šį rodiklį gaunami dydžiai būna iškart pakoreguoti, atsižvelgiant į priaugio tendencijas.

10 lentelė. Įregistruojamų laivų dalis pagal ilgį

Ilgis/Metai	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Dalis, proc. vidurkis
Iki 5,00 m	89,57	89,57	89,57	89,57	89,57	89,57	89,57	89,57	89,64	89,57	89,57
Nuo 5,01 m iki 6,00 m	6,35	6,35	6,35	6,35	6,35	6,83	6,35	6,35	6,29	6,28	6,35
Nuo 6,01 m iki 8,00 m	2,61	2,62	2,61	2,61	2,61	2,61	2,61	2,60	2,61	2,66	2,61
Nuo 8,01 m iki 15,00 m	1,35	1,35	1,35	1,35	1,35	1,35	1,35	1,35	1,34	1,37	1,35
15,01 m ir daugiau	0,11	0,13	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11

Šaltinis: Lietuvos saugios laivybos administracija

Atsižvelgę į gautas proporcijas, numatome, naudodami trend funkciją, tolimesnes registre esančių laivų prognozes pagal ilgį iki 2015 metų (11 lentelė).

11 lentelė. Laivų registre esantis laivų skaičius ir jo prognozė

Ilgis/Metai	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Trendo funkcija/R ²
Iki 5,00 m	29989	33838	38505	41769	46150	50914	54812	57281	60301	61565	$y = -137,06x^2 + 5187,6x + 24257$ R ² = 0,9963
Nuo 5,01 m iki 6,00 m	2126	2398	2729	2961	3271	3609	3885	4061	4232	4319	$y = -11,053x^2 + 378,22x + 1704,4$ R ² = 0,9956
Nuo 6,01 m iki 8,00 m	875	988	1124	1219	1347	1486	1600	1669	1760	1829	$y = -3,2652x^2 + 144,99x + 717,97$ R ² = 0,9976
Nuo 8,01 m iki 15,00 m	452	510	580	629	695	767	826	863	904	943	$y = -1,7348x^2 + 75,174x + 370,23$ R ² = 0,9975
15,01 m ir daugiau	38	42	48	52	58	64	69	70	74	78	$y = -0,1553x^2 + 6,2598x + 30,85$ R ² = 0,9941

Šaltinis: Lietuvos saugios laivybos administracija

Atsižvelgiant į tai, kad planuojamoje pastatyti mažųjų ir pramoginių laivų prieplaukoje, laivų vietos pagal laivo ilgį planuojamos (atsižvelgus į alternatyvius uostelius/projektus ir paklausos tendencijas) paskirstyti taip: iki 8 m. – 75 proc., iki 15 m. – 20 proc., virš 15 m. – 5 proc., laikomasi prielaidos, kad atplaukusių laivų pasiskirstymas bus pagal analogiškas proporcijas (12 lentelė).

12 lentelė. Klientų paklausa Klaipėdoje ir jos prognozė

Ilgis/ Metai	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013*	2014*	2015*
Iš viso klientų	50	80	120	150	170	334	264	339	382	425	467	510	551
Iki 8,00 m	38	60	90	113	128	251	198	254	286	318	350	382	413
Nuo 8,01 m iki 15,00 m	10	16	24	30	34	67	53	68	76	85	94	102	110
15,01 m ir daugiau	3	4	6	8	9	17	13	17	19	21	23	26	28

Šaltinis: Pilies uosto informacija

Tad apibendrinant, vietinių klientų paklausa Klaipėdoje buvo apskaičiuota taip:

- Įvertinama įregistruojamų laivų dalis pagal ilgį nuo visų įregistruojamų laivų ir apskaičiuojamas vidurkis kiekvienai kategorijai;
- Pagal gautą rodiklį apskaičiuojama kiek konkretaus ilgio laivų yra registre;
- Trendo pagalba apskaičiuojama registre esančių laivų skaičius pagal ilgį iki 2015 metų;
- Apskaičiuojamas regresinis ryšys tarp registre esančių laivų ir dabartinės paklausos;
- Naudojantis prognozuojamais registro duomenimis ir regresiniu ryšiu, įvertinama paklausa 2015 metams.

Turint prognozuojamą vietinių klientų paklausą, yra nesudėtinga įvertinti, kaip ja bus pasidalinta tarp planuojamos pastatyti prieplaukos ir Klaipėdos Pilies uosto, kuris šiuo metu gali sutalpinti apie 280 laivų. Kadangi pastarasis uostelis veikia ne pirmus metus ir turi nuolatinę klientūrą, daroma prielaida, kad skirtumas tarp jo talpumo ir paklausos atiteks naujajai prieplaukai. 280 yra dauginami iš anksčiau minėtų proporcijų (75%, 20% bei 5%) ir gauti skaičiai atimami iš atitinkamų suprognozuotų mažųjų ir pramoginių laivų srautų. **Gautas rezultatas rodo, kad į naująją prieplauką 2015 metais turėtų atplaukti apie 203 laivų iki 8 m, 54 laivų nuo 8 m iki 15 m, bei 13 ilgesnių nei 15 m.**

Remiantis Klaipėdos Pilies, Nidos ir Šilutės uostelių duomenimis, yra žinoma, kad vidutiniškai apie pusė atplaukusių į mažųjų ir pramoginių laivų uostelį laivų yra užsienio laivai. **Todėl žinant, kad vietų skaičius uostelyje bus ribotas, numatome, kad tokia proporcija nesikeis ir ateityje**

sulauksime naujajame uostelyje 2015 metais maždaug 206 laivų iki 8 m, 108 laivų nuo 8 m iki 15 m ir 26 laivų virš 15 m.

Sekantis žingsnis siekiant perspektyvų numatymo – nustatyti kokiais tempais augs paklausa jachtų švartavimosi vietoms. Pagrindinė paklausos tarp užsienio klientų augimo priežastis turėtų būti prieplaukos žinomumas tarp užsienio šalių mažųjų ir pramoginių laivų savininkų. Iš patirties ir jūreivių apklausos, galiu teigti – informacija tarp jų sklinda gan greitai, kadangi daugelis buriavimo ir laivybos propaguotojų yra apsijungę į klubus, kuriuose dalinasi patirtimi ir įspūdžiais iš savo kelionių. Taip pat veikia įvairūs internetiniai forumai skirti šiems klausimams. Mažųjų ir pramoginių laivų prieplaukai teikiant aukštos kokybės paslaugas ir sulaukiant gerų atsiliepimų, naujų klientų skaičius iš pradžių turėtų augti itin sparčiai, o vėliau nugesti.

Vietinių klientų paklausa priklausytų nuo realaus ekonomikos augimo, kadangi mažieji laivai yra prabangos prekė, tad kuo daugiau žmonių gaus aukštesnes pajamas, tuo daugiau galės leisti sau įsigyti tokius laivus. Vis dėlto, pirmaisiais metais augimas taip pat turėtų būti itin spartus dėl informacijos sklaidos, bei naujų klientų iš kitų prieplaukų. Apklausus Laivų savininkų asociacijos vadovybę, Lietuvos saugios laivybos administracijos specialistus ir pasikonsultavus su mažųjų pramoginių laivų savininkais, buvo sudaryta sekančiai pateikiama lentelė (13 lentelė) su numatomomis prognozėmis:

13 lentelė. Paklausos švartavimosi vietoms augimas

Metai	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Klientų augimas naujajame uostelyje, proc.	55	35	20	15	10	7	5	3	2	0

Šaltinis: Lietuvos saugios laivybos administracija ir Lietuvos laivų savininkų asociacija

Rinkliavų nustatymas ir pajamo

Sekantis žingsnis – nustatyti kainas rinkliavoms už uostelio būsimas, teikiamas paslaugas. Kainos yra nustatomos atsižvelgiant į dabartines analogiškų paslaugų kainas. **Klientų naudojimosi prieplauka paros įmoka siektų 30 Lt laivui iki 8m, 60 Lt – iki 15 m ilgio laivui ir 90 Lt įmoka laivams virš 15 m. Mėnesinės įmokos vietos klientams atitinkamo ilgio laivams siektų 215 Lt, 340 Lt ir 500 Lt.** Žinant, kad vietiniai klientai atplukdo pagrinde laikyti savo laivus šalies uosteliuose ilgesniam laikui, tolimesnėje darbo dalyje skaičiuojame rodiklius remdamiesi mėnesiniais įkainiais.

Toks kainų pasiskirstymas būtų dalinamas į dvi atskiras dalis – kainą tenkančią operatoriui (žemės nuomininkui) ir kainą tenkančią KVJUD. KVJUD dalis yra nustatoma remiantis Klaipėdos valstybinio jūrų uosto rinkliavų taikymo taisyklėmis, patvirtintomis susisiekimo ministro 2008 m. birželio 30 d. įsakymu Nr. 3-246, parengtomis vadovaujantis LR Klaipėdos valstybinio jūrų uosto

įsakymu ir Klaipėdos valstybinio jūrų uosto rinkliavų rūšimis, jų maksimaliais dydžiais ir taikymo principais, patvirtintais LRV 2008 m. kovo 5 d. nutarimu Nr. 245.

Šiuose reglamentuose uosto rinkliavos nustatomos pagal tonažą, tačiau mažiems ir pramoginiams laivams gali būti taikomas ir laivo ilgio rodiklis, todėl laivų srautai jau yra apskaičiuoti, išskiriant juos pagal ilgį iki 8m., nuo 8m. iki 15m. ir virš 15m. laikome, kad vidutinis kiekvienos laivų grupės mažųjų ir pramoginių laivų ilgis yra atitinkamai 7m., 12m. ir 18m. Tačiau pažymėtina, kad rinkliavos nebus taikomos laivams, trumpesniems nei 8m.

Uosto rinkliavos, kurias galima taikyti mažiesiems ir pramoginiams laivams yra šios:

- Laivo rinkliava
- Navigacinė rinkliava
- Krantinės rinkliava
- Sanitarinė rinkliava

Laivo rinkliava yra apskaičiuojama laivo ilgį dauginant iš 20. Gauta suma yra metinė, todėl ją reiktų mažinti planuojamos laivo švartavimosi ir naudojimosi mažųjų ir pramoginių laivų prielauka trukmės atžvilgiu. Analogiškai mažinti reiktų ir navigacinę rinkliavą, kuri gaunama laivo ilgį dauginant iš 1,7. Be to, tokiu pačiu principu koreguojama ir sanitarinė rinkliava, apskaičiuota kaip laivo ilgio ir 9,6 sandauga. Krantinės rinkliava yra apskaičiuojama laivo ilgį dauginant iš 0,04 bei gautą sumą dauginant iš dienų skaičiaus, kuomet yra naudojamosi prielauka (KVJUD informacija – metodologija pagal pateiktą teisės aktą). **Apskaičiavus gauta tokios mėnesinės ir paros rinkliavos, laivams iki 15 m. – 45,7 ir 1,5 Lt. bei 68,6 ir 2,3 Lt. ilgiausios kategorijos laivų, virš 15 m.**

Tolimesnėje darbo dalyje atsižvelgiu į tokių rinkliavų specifiškumą, numatau, kad uostelio veikla yra visuotinai perspektyvi ir reikalinga, o prielaida, kad dėl savo specifikos ir ilgalaikiškumo projektas nereikalaus papildomų investicijų ir naudingo tarnavimo laikotarpis truks ilgiau nei nagrinėjamas šiame darbe – laikau, kad yra teisinga.

Kaštų komponentų sąrašo sudarymas ir pagrindimas

Mažųjų ir pramoginių laivų žemės nuomininko patiriamos išlaidos bus trijų rūšių:

- darbo kaštai,
- rinkodaros (marketingo) kaštai,
- veiklos pradžios kaštai (investicijos).

Šios išlaidos yra priskiriamos prie ekonominės vertės skaičiavimuose naudojamų kaštų, atsirandančių iš projekto veiklos.

Išlaidos darbuotojams yra apskaičiuojamos darbuotojų skaičių kiekvienais metais dauginant iš tų metų vidutinio darbo užmokesčio. Daroma prielaida, kad pirmaisiais metais planuojamas darbuotojų skaičius bus 3 (toks minimalus darbuotojų skaičius reikalingas užtikrinti uostelio apsaugą ir priežiūrą).

Vėliau, po nagrinėjamojo laikotarpio, jis galėtų augti priklausomai nuo nuolatinių prieplaukos klientų skaičiaus, kadangi tikėtina, jog norint teikti pakankamai kokybiškas paslaugas, esant didesniai klientų skaičiui, reikia daugiau darbuotojų.

Taip pat mažųjų ir pramoginių laivų žemės nuomininkas patirs išlaidas mokėdamas nuomą KVJUD. Tačiau tos pačios išlaidos bus ir pajamos KVJUD, todėl nuomos išlaidos susidengs su nuomos pajamomis ir efekto projektui tai neturės.

Tačiau didžiausią kaštų dalį sudarys žemės nuomininko pasirengimo teikti paslaugas kaštai. Tam, kad mažųjų ir pramoginių laivų prieplauka atitiktų tokių laivų savininkų poreikius, reikia tam tikros įrangos ir pasiruošimo darbų.

Kadangi dar nėra pateiktos tikslios tokių planuojamų darbų apimtys ir reikalingi finansiniai kaštai, buvo remtasi projektiniais pasiūlymais (kurie buvo pateikti, tačiau atsisakius šio projekto, bet kokie tolimesni veiksmai buvo sustabdyti). Projektiniai pasiūlymai buvo parengti 2006 metais, todėl natūralu, kad nuo to laiko kaštai yra pasikeitę (Privačių investuotojų pasiūlymai). Tam, kad būtų apskaičiuoti tikslesni pasirengimo teikti paslaugas kaštų dydžiai, buvo pasinaudota statybų kainų indeksu 2007-2012 metams (14 lentelė).

14 lentelė. Statybos kainų indeksai (proc.)

Metai	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Bendras
Inžineriniai statiniai	12,7	9,2	-11	-1,9	3,9	3,7	7,45

Šaltinis: Lietuvos statistikos departamentas

Prieplaukos įrenginiai, teritorija ir inžinerinių tinklų privedimas prie teritorijos buvo indeksuojami inžinerinių statinių indekso atžvilgiu (15 lentelė).

15 lentelė. Suprastruktūros kaštai (tūkst. Lt)

	2006 kainos	Indeksas (%)	Indeksuotos 2012 kainos (be PVM)	Indeksuotos 2012 kainos (su PVM)	Dalis investicijoje
Prieplaukos įrenginiai	1.260		1.354	1.639	15%
Švartavimosi plūdurai prie molo	66	7,45	71	86	1%
Saugumo įranga	46	7,45	49	59	1%
Įrengimo darbai	840	7,45	903	1.093	10%

15 lentelės tęsinys kitame puslapyje

15 lentelės tęsinys

	2006 kainos	Indeksas (%)	Indeksuotos 2012 kainos (be PVM)	Indeksuotos 2012 kainos (su PVM)	Dalis investicijoje
Kranas	69	7,45	74	90	1%
Krano platforma su jachtų plovimo įrenginiu	60	7,45	64	77	1%
Lietaus nuotekų valymo įrenginys	180	7,45	193	234	2%
Inžinerinių tinklų privedimas iki sklypo	2.317		2.488	3.010	28%
Elektra	212	7,45	228	276	3%
Vanduo	697	7,45	749	906	9%
Nuotekos	130	7,45	139	168	2%
Dujos	76	7,45	81	98	1%
Privažiavimo kelias	1.045	7,45	1.123	1.359	13%
El. transformatorinė	120	7,45	129	156	1%
Telekomunikacijos	37	7,45	39	47	0%
Teritorija	2747		2.952	3.572	34%
Aptvėrimas	105	7,45	113	137	1%
Teritorijos danga	628	7,45	675	817	8%
Automobilių stovėjimo aikštelės	364	7,45	391	473	4%
Betono danga	1.100	7,45	1.182	1.430	13%
Grįstos dangos	71	7,45	76	92	1%
Šaligatviai	47	7,45	51	62	1%
Vidaus elektros (0,4kV) tinklai	32	7,45	34	41	0%
Teritorijos apšvietimas	250	7,45	269	325	3%
Nuotekų siurblinė	150	7,45	161	195	2%
Kitų būtinų paslaugų užtikrinimo išlaidos	-		2.000	2.420	23%
Iš viso:	6.324		8.794	10.641	100%

Šaltinis: Valčių prieplaukos Smeltės pusiasalyje kūrimo priešprojektiniai pasiūlymai

Pagrindinę finansinių kaštų dalį sudarys teritorijos tvarkymas – 34% visų reikalingų žemės nuomininko pasirengimo teikti paslaugas kaštų (pagal priešprojektinių pasiūlymų prognozes ir alternatyvių projektų patirtį).

Lentelėje pateikiamos 2012 metų kainos, todėl atsižvelgiant į infliaciją, kuri, remiantis Lietuvos statistikos departamento duomenimis, vidutiniškai per metus siekė 3,1 proc., laikoma, kad 2013 metais šie darbai apytiksliai kainuos 9066,61 mln. Lt be PVM ir 10970,87 mln. Lt su PVM. Tolimesnėje darbo dalyje numatau, kad investicijos bus įsisavinamos per tris metus, nes tokio masto projektui įgyvendinti, pastatyti pirsus, krantines ir likusią infrastruktūrą dveji metai praktiškai yra optimalus laikotarpis.

Taip pat laikomasi prielaidos (remiantis alternatyvių paslaugų teikimo stebėjimais), kad 40 proc. šių kaštų sudarys darbo jėgos sąnaudos, kadangi skaičiuojant ekonominę naudą yra svarbu kaštus atskirti pagal jų rūšį. Toks padalinimas yra atliekamas remiantis tuo, kad statybų sektoriuje apie pusę sąnaudų sudaro darbo jėgos kaštai. Atsižvelgiant į tai, kad į žemės nuomininko pasirengimo teikti paslaugas kaštus yra įtraukiamas ir tam tikrų įrenginių pirkimas, šį santykį galima sumažinti.

3.2. Finansinio investicinio projekto ekonominio–socialinio vertinimo rezultatai, rizikos identifikavimas

Naudos komponentų sąrašo sudarymas ir pagrindimas

Pagrindinė **ekonominė – socialinė nauda turėtų būti gaunama iš atvykstančių užsienio turistų**. Natūralu, kad atvykę turistai neapsistos vien tik prieplaukoje, tačiau stengsis pamatyti Klaipėdą, Neringą, kitas lankytinas vietas aplinkiniuose rajonuose. Be abejo, turistų skaičius atidarius naują prieplauką ženkliai išaugtų. Pirmiausia, taip būtų todėl, kad atsirastų papildomų vietų laivų švartavimuisi, kadangi dabartinė situacija neužtikrina pakankamos vietų pasiūlos užsienio turistams. Be to, atvykę turistai nebeturėtų švartuotis Danės pakrantėje, kuri yra pakankamai nepatogi ir nesaugi, todėl galėtų išaugti ir turistų apsistojimo laikas.

Pripažįstama, kad turizmas kuria naujas darbo vietas, padeda vystyti ir modernizuoti ekonomiką. Turizmas siejamas su užsienio valiutos įplaukomis, pajamų generavimu, užimtumo kūrimu, išplėta pajamų ir mokesčių baze, indėliu į šalies mokėjimų balansą (nematomasis mokėjimų balansas – operacijų (pajamų ir importo) tarp valstybių rezultatas, susijusių su įvairiomis paslaugomis (tarp jų – turizmu). Be to, turizmas persikirsto išteklius – per tiesiogines turistų išlaidas ar tarptautines investicijas. Taigi turizmo ekonominės naudos aspektai:

- pajamų šalies ekonomikai generavimas,
- naujų užimtumo galimybių kūrimas,
- ekonominių veiklų struktūros ir balanso patobulinimas,
- verslumo iniciatyvų skatinimas.

Taip pat svarbi **ekonominė – socialinė nauda yra priplaukos poveikis atsiradęs darbo rinkoje**. Ko gero akivaizdžiausia naudą galima matyti per mokesčius, sumokamus priplaukoje įsidarbinusių žmonių. Darbas, kaip ir kitos projekto sąnaudos, finansinės analizės metu turi būti įvertinamas savo kaina, už kurią yra naudojamas, t.y. darbo užmokesčiu. Darbo rinkai poveikis bus ne tik dėl naujai sukurtų darbo vietų priplaukoje, bet ir dėl suaktyvėjusių kitų rinkų.

Trečia **ekonominė – socialinė nauda gali būti apibrėžiama grynai kaip savininko pajamos, gaunamos iš mažųjų ir pramoginių laivų žemės nuomininko už nuomą ir kaip operatoriaus (žemės nuomininko) pajamos iš besišvartuojančių laivų**.

Mažųjų ir pramoginių laivų žemės nuomininko pajamos, bus gaunamos iš priplaukoje besišvartuojančių laivų. Pirmaisiais priplaukos eksploatavimo metais klientų skaičius turėtų augti itin aukštais tempais, kurie vėliau sulėtėja. Augimui sulėtėjus, nuolatinį klientų pokyčiai turėtų būti lygūs realiam ekonomikos augimui, ir pasiekus priplaukos užpildymo lygį, nuolat švartuojamų laivų skaičius turėtų nebekisti. Užsienio klientų augimas pradžioje būtų spartesnis nei vietinių, tačiau pasiekęs nuolatinį tempą būtų mažesnis, o per metus aptarnaujant 2500 laivų, šis skaičius turėtų nebesikeisti.

Kaip jau darbe minėta, vidutinė paros ir mėnesio kaina, tenkanti mažųjų ir pramoginių laivų žemės nuomininkui būtų: laivams iki 8 m. – 30 ir 215 Lt., laivams iki 15 m. – 58 ir 294 Lt. bei 87 ir 431 Lt. ilgiausios kategorijos laivų, virš 15 m. Tokios kainos yra gautos iš pirminių įkainių atėmus uosto rinkliavas. Žinant, kad Lietuvoje užsienio turistai vieši vidutiniškai tris paras (Valstybinio turizmo departamento duomenimis, duomenys pateikiami tolimesnėje darbo dalyje), paros kaina yra dauginama iš trijų. Palankūs orai mažiesiems ir pramoginiams laivams trunka maždaug 5-6 mėnesius, todėl planuojama, kad nuolatiniai klientai laivus švartuos po 4 mėnesius per metus.

Be to, priplaukoje būtų teikiamos ir kitos paslaugos, tokios kaip, nuotekų ir alyvuotų vandens išsiurbimas, iškėlimas/nuleidimas, laivų saugojimas sezono ir ne sezono metu ir kt. Laivų saugojimo krantinėje įkainiai būtų 50, 100 arba 150 Lt mėnesiui pagal anksčiau aptartus ilgius. Tikimasi, kad laivus priplaukoje ne sezono metu paliks apie pusė nuolatinį klientų. Todėl skaičiuojama, ir remiamasi alternatyviais projektais kurie yra vykdomi, kad papildomos pajamos sudarytų apie 40 proc. pajamų, gaunamų už švartavimosi vietas.

Apibendrinant galima pateikti tokį verčių sąrašą:

- ekonominė nauda iš užsienio turistų išlaidų;
- ekonominė darbo jėgos nauda;
- ekonominė – tiesioginė ekonominė nauda.

Visų galimų naudos komponentų vertės pinigine išraiška modelių sudarymas

Valstybinio turizmo departamento duomenimis 2012 metų pirmųjų 9 mėnesių (pagal naujausius duomenis) vidutinė vieno turistų viešnagės trukmė buvo 2,7 dienos (imamas suapvalintas

dėmuo – 3). Nagrinėdami turistų išlaidų prieaugį dėl prieplaukos pastatymo, remsimės šiais duomenimis ir laikysim, kad vienas turistas Lietuvoje vieši 3 dienas, šio rodiklio nekeisdami laiko perspektyvoje. Atplaukiančių laivų skaičių naudosime iš finansinės analizės prielaidų. Vienoje pramoginiame laive plaukia vidutiniškai 4 žmonės.

Dar vienas Valstybinio turizmo departamento pateikiamas rodiklis, itin svarbus skaičiuojant socialinę ekonominę naudą, yra turisto išlaidos per dieną (16 lentelė).

16 lentelė. Turisto vidutinės metinės išlaidos per dieną Lietuvoje

	2007	2008	2009	2010	2011	2012*	2013*
Turistų vidutinės dienos išlaidos, Lt	217,8	234,1	222,3	244,9	282,8	320	355

Šaltinis: Valstybinis turizmo departamentas

2011 metais šis rodiklis buvo – 283 Lt. Tačiau tai vieninteliai duomenys kuriuos šiuo metu pateikia Lietuvos statistikos departamentas. Visgi mums atlikti vertinimą yra reikalingas naujesnių duomenų disponavimas. Siekdami lankstaus duomenų vertinimo, pasikliaujame polinomie funkcija (kuri pateikiama sekančiai – $y = 5,5429x^2 - 19,177x + 236,94$, kur $R^2 = 0,8949$) ir numatome 2013 metų duomenis. Atsižvelgiant į tai, laikome, kad tuo metu, kai atsiras turistų srautas vidutinės vieno turisto išlaidos per dieną sieks 355 Lt, arba maždaug 100 eurų.

17 lentelė. BVP komponentų apskaičiavimas

Metai	96	97	98	99	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	Vidurkis
Bendrasis vidaus produktas (mlrd. Lt)	34	41	45	44	46	49	52	57	63	72	83	99	111	92	95	106	112	-
Galutinio vartojimo išlaidos (mlrd. Lt)	30	35	39	39	40	42	44	48	53	60	69	81	94	83	80	88	-	-
Galutinio vartojimo dalis (%)	88	86	87	89	87	86	85	84	84	83	84	82	84	90	84	83	-	85
Kompensacija dirbantiems (mlrd. Lt)	13	16	19	19	18	19	20	22	25	29	35	43	49	42	40	42	-	-
Darbo jėgos dalis (%)	38	39	42	43	39	38	39	39	40	41	43	43	44	46	42	40	-	41

Šaltinis: Lietuvos statistikos departamentas

Turint vidutinį laivų ir juose atvykstančių žmonių skaičių, jų viešnagės trukmę ir vienos dienos išlaidas, nesunkiai galima rasti, kiek pajamų visai ekonomikai atneš turistų prieaugis dėl naujosios prieplaukos. Tačiau ne visos išlaidos atitenka galutiniam vartojimui, todėl reikia turimą sumą pakoreguoti. Apskaičiavę galutinio vartojimo išlaidų ir BVP vidutinį santykį per 1996-2011 metus (naujausiais duomenimis, kuriuos pateikia Lietuvos statistikos departamentas), gavome 85 proc., tad šiuo dydžiu ir indeksuojame turistų metines išlaidas. Nuo naujos sumos apskaičiavę pridėtinės vertės mokestį, gauname vieną iš rodiklių, atspindinčių ekonominę – socialinę naudą, atsiradusią dėl išaugusių turistų srautų (17 lentelė).

Atsižvelgus į gautus duomenis, svarbu tinkamai įvertinti poveikį per darbo rinką. Šį poveikį galima apskaičiuoti pagal ankstesnėje darbo dalyje aptartą formulę:

$$X=C*L-C*L*CF \quad (6)$$

$$(X=C*0,41-C*0,41*0,5958)$$

Socialinio draudimo mokestis Lietuvoje yra 33,8 proc., o nedarbas siekia apie 10 proc. Pastebėtina, kad nedarbo lygis pastaruoju metu stabilizavosi, todėl daroma prielaida, kad nagrinėjamoju ataskaitiniu laikotarpiu nedarbo lygis bus panašus. Tokiu atveju CF visu laikotarpiu bus panašus: $CF=(1-0,1)*(1-0,338)= 59,58$ proc.

Diskonto normos nustatymas ir pagrindimas

Atsižvelgdama į ilgalaikį ekonominį augimą ir prioritetinius terminus, Europos Komisija siūlo šiuos orientacinius socialinės diskonto normos kriterijus: 5,5 % – Sanglaudos šalims, 3,5 % – kitoms. Valstybės narės gali pageidauti pagrįsti skirtingas vertes, atspindinčias konkrečias socialines ir ekonomines sąlygas. Pavyzdžiui, neseniai *Commissariat Général du Plan* Prancūzijoje sumažino savo normą iki 4 proc., o JK išdas valstybinio sektoriaus investicijoms nuosekliai taiko 3,5 proc. socialinę diskonto normą. Nustačius socialinę diskonto normą kaip orientacinę normą, ją reikia taikyti nuosekliai visiems projektams.

Atsižvelgiant į Europos Komisijos rekomendacijas, reali diskonto norma buvo 5,5%, o nominali 8%. Tačiau, kadangi kainos buvo naudotos palyginamosios, diskonto norma imta reali.

Visų galimų naudos komponentų verčių su ir be projekto apskaičiavimas ir pagrindimas

Turint ekonominės naudos komponentų modelius, galima apskaičiuoti ir jų vertes, kurios pateikiamos 18, 19 ir 20 lentelėse.

Ekonominė nauda susidės iš trijų pagrindinių komponentų, naudos gaunamos iš užsienio turistų išlaidų, darbo jėgos bei pagrindinės prieplaukos veiklos pajamų. Bendrai šių komponentų

ekonominė nauda augs nuo 1 mln. Lt 2016 metais iki 2,5 mln. Lt 2037 metais. Vėliau šis dydis išliks pastovus, kadangi prieplaukai pasiekus maksimalias apkrovas, papildomos naudos nebebus sukuriama. Kiekviena iš komponentų pasižymės panašiom augimo trajektorijom: pajamos iš veiklos augs nuo 0,6 mln. Lt iki 1,5 mln. Lt, darbo jėgos nauda – nuo 0,2 mln. Lt iki 1, 2 mln. Lt, o nauda, atsirandanti dėl užsienio turistų išlaidų, – nuo 0,3 iki beveik 0,8 mln. Lt. Tad nors projekto veiklos pradžioje didžiausią naudos dalį sukurs tiesioginės veiklos ekonominė nauda, tačiau palaipsniui ši dalis mažės (žiūrėti 18 lentelę).

Atskirai nėra skaičiuojama kokia nauda bus be projekto, kadangi šiuo atveju iš karto gaunamas naudos prieaugis. Esamas Pilies uostas jau yra pasiekęs savo pilnus apkrovimus, todėl papildomos naudos jis sukurti negali, o teritorija, kurioje planuojama įkurti mažų ir pramoginių laivų prieplauką, šiuo metu yra tuščia, todėl jokios papildomos ekonominės naudos taip pat negali sukurti.

Ekonominių rodiklių - EVGN ir EGDV apskaičiavimas

Atlikus ekonominių rodiklių skaičiavimus (atsižvelgus į 18, 19 ir 20 lentelių duomenis) gauti tokie projekto rodikliai (21 lentelė):

21 lentelė. Ekonominiai projekto rodikliai

Rodiklis	Dydis
Ekonominė vidinė gražos norma (EVGN)	42 proc.
Ekonominė grynoji dabartinė vertė (EGDV)	27 mln. Lt
Naudos kaštų santykis (N/K)	3,7

Šaltinis: sudaryta autoriaus

Apskaičiavus ekonominius rodiklius, galima daryti išvadą, kad šis projektas yra itin ekonomiškai naudingas, kadangi turi aukštą teigiamą tiek ir vidinę gražos normą, tiek ir grynąją dabartinę vertę. Projekto vidinė gražos norma siekia ekonominė vidinės gražos norma siekia 42 proc., o grynoji dabartinė vertė lygi šiek tiek daugiau nei 27 mln. Lt. Ekonominės naudos ir kaštų santykis taip pat rodo, kad projektas yra ekonomiškai pateisinamas, kadangi šis rodiklis yra didesnis už 1. Ekonominė nauda yra 3,7 karto didesnė nei kaštai. Pažymėtina, kad šis projektas yra itin specifinis ir didelių pelnų neatneš, tačiau sukurs užsienio turistų srautų augimą, kuris atneš pakankamai ženkliai naudą. Be to, čia ekonomiškai neįvertintas vietinių klientų pasitenkinimas, dėl galimybės saugiai švartuoti savo mažus ir pramoginius laivus bei buriavimo mokyklos nauda jaunimo užimtumui. Vadinasi, reali ekonominė nauda gali būti dar didesnė nei yra apskaičiuota.

Kadangi konkuravimas su užsienio šalių panašaus tipo mažųjų ir pramoginių laivų prieplaukomis vykta pagrinde dėl kainų, todėl itin pakelti švartavimosi kainą būtų ekonomiškai

naudingas sprendimas, kuris galėtų ženkliai sumažinti užsienio laivų srautus į Lietuvą, ir taip sumažinti projekto ekonominę naudą. Todėl padidinti projekto pelningumą, padidinant švartavimosi kainas, būtų sunkiai įmanomas variantas.

Pažymėtina, kad pastačius tik tiesioginę funkciją – laivų švartavimą – tiek vietiniai, tiek ir užsienio klientai susidurtų su laivo vandens atsargų ir elektros energijos tiekimo problemomis, užsienio klientai negalėtų pasinaudoti dušais, o vietiniams kiltų problemų nuleidžiant ir iškeliant laivus. Be to, vietiniams klientams būtų itin patrauklu, jei būtų teikiamos laivų saugojimo žiemos metu paslaugos, kadangi tai išspręstų transportavimo klausimus.

Esant minėtai situacijai, kai prieplaukoje yra įrengiama tik bendroji infrastruktūra be elementų, būtinų paslaugų teikimui, mažųjų ir pramoginių laivų prieplauka taptų mažai patraukli tiek vietiniams, tiek ir užsienio klientams. Jei vietiniams klientams vienintelis konkurencinis pranašumas prieš kitas prieplaukas taptų itin maža švartavimosi kaina, bei ribotas švartavimosi vietų skaičius, tai užsienio turistams paslaugų kokybė, imtų viršų prieš žemą kainą, todėl tikėtina, kad nevietinių klientų srautas būtų itin mažas, ir neužtikrintų ekonominio projekto atsiperkamumo, kadangi nesant užtikrintiems turistų srautams, nebūtų pakankamų jų išlaidų, užtikrinančių ne tik augančias šalies pajamas, bet ir naujų darbo vietų kūrimąsi. O esant neigiamai ekonominei grynajai dabartinei vertei ir gražos normai, projektas negautų ES paramos, todėl jo įgyvendinamumo tikimybė dar labiau sumažėtų.

Todėl, apibendrinant galime teigti, kad, jei KVJUD įgyvendins krantinių statybos ir gilavimo darbus bei žemės nuomos sutartimi užtikrins nuomininką įrengti pagrindinius elementus, reikalingus paslaugų teikimui, mažųjų ir pramoginių laivų prieplauka būtų pajėgi pritraukti pakankamus laivų srautus.

Socialinis vertinimas

Įgyvendintas projektas turės stiprų poveikį socialinei aplinkai. Poveikis bus, kaip jau buvo minėta, daromas per keletą aspektų – **turizmo skatinimą ir naujas darbo vietas**. Be abejo, svarbiausias aspektas yra turizmo skatinimas. Atsižvelgus į pateiktus skaičiavimus, galime teigti, kad švartavimosi sąlygos ir prieinamumas Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste pagerėtų, todėl į uostą atplauktų daugiau mažų ir pramoginių laivų. Todėl galime teigti, kad būtų skatinamas turizmas, kuris taip pat turėtų poveikį darbo vietų kūrimuisi. Įsisavinant didesnę atsiradusių lėšų kiekį taip pat būtų pritraukiamas didesnis visuomenės dėmesys vandens transporto sričiai. Galime teigti, kad būtų jaučiamas stiprus išorės socialinis efektas. Taip pat galime teigti, kad būtų jaučiamas teigiamas sociokultūrinis turizmo poveikis. Didžiavimosi vietos paveldu, kultūra, ritualais bei tradicijomis skatinimas, žinojimo ribų bei suvokimo apie kitas kultūras ir terpes išplėtimas, to pasekmė – didesnis supratingumas, pritarimas ir žavėjimasis kitomis visuomenėmis, puoselėjama taika tarp bendruomenių, geresnė infrastruktūra bei pagerėjusi gyvenimo kokybė ir vietos gyventojams.

Turizmas aprūpina darbo vietomis šimtus milijonų žmonių visame pasaulyje. Tai sudaro nemažą dalį bendrame pasaulio užimtume. Didžioji dalis darbuotojų telkiasi apgyvendinimo ir maitinimo sektoriuje. Dauguma šių darbų yra sezoniniai ar ne visos darbo dienos. Matuojant turizmo poveikį, skaičiuojamos darbo vietos, turizmo darbo jėgos procentinė dalis visoje darbo jėgoje. Problema iškyla dėl susijusių su turizmu sričių įtraukimu į bendrą turizmo statistiką (dirbantieji viešbučiuose ar maitinimo įstaigose aptarnauja ne tik turistus). Multiplikatorius, veikiantis pajamas, taip pat veikia ir užimtumą: jei turistai apsistoja tam tikroje vietoje, ten kuriamos darbo vietos, jų darbuotojai ir jų šeimos taip pat perka prekes ir paslaugas, jiems reikia švietimo ir sveikatos priežiūros, o tai skatina kurti darbo vietas šiuose sektoriuose, taip bendras rezultatas – daug daugiau darbo vietų. Todėl galime teigti, kad būtų sukuriama darbo vietų ne tik naujame uoste, tačiau ir būtų jaučiamas efektas visame Klaipėdos mieste ar regione.

Rizikos preliminarus vertinimas

Siekdamas įvardinti rizikos veiksnius, kurie gali turėti įtakos nagrinėjamam projektui, glaustai išskiriu ir identifikuojau projekto vykdymo metu riziką keliančius veiksnius pagal sritis:

Politinė rizika – gali paveikti užsienio turistų atvykimą.

Prie politinės rizikos veiksnių priskiriami politiniai neramumai, masiniai streikai, valstybinai perversmai, nenumatyti vyriausybės veiksmai, jų paskelbti draudimai (embargo) ar sustabdymai (moratoriumai) prekių eksportui, importui, karinės akcijos ir kita. Tokios rizikos yra praktiškai neįmanoma numatyti, taip pat jos neįmanoma paveikti

Ekonominė rizika – gali paveikti pelningumą.

Svarbiausi ekonominės rizikos aspektai vykdant šį projektą yra trys.

Infliacijos rizika. Infliacijos rizika yra glaudžiai susijusi su valiutos keitimo rizika. Tačiau kadangi projekto pinigų srautai yra eurais ar kita valiuta susieta su euru (Lietuvos litas), valiutos keitimo rizika neiškyla. Infliacijos rizika pastebima tuomet, kai yra aukštesnė nei naudojama planuojama norma finansinėje ir ekonominėje analizėje. Tai priveda prie aukštesnių vartojimo kaštų ir didesnių veiklos sąnaudų. Didesnės sąnaudos atsirastų ir dėl augančių darbuotojų atlyginimų, kadangi darbo užmokestis taip pat glaudžiai susijęs su infliacijos lygiu. Be to dėl sparčiai augančių kainų, šalis gali tapti neįtraukli užsienio turistams.

Palūkanų normos rizika. Palūkanų normos rizika taip pat taps ženkli tuomet, kai viršys analizėje naudotą normą. Mažųjų ir pramoginių laivų projektui tai keltų pavojų dėl išaugusių finansavimo kaštų. Be to gali atsirasti ir netiesioginė rizika – kadangi maži laiveliai yra prabangos prekė, kuriai reikia nemažai lėšų, esant didelėms palūkanoms, tikėtina, kad gali sumažėti jachtų skaičiaus augimas, o tuo pačiu ir vietinių klientų, kurie vietas išsiperka visam sezonui. Pažymėtina, kad KVJUD neketina skolintis papildomų lėšų, todėl tiesioginės palūkanų normos rizikos bus išvengta.

Ekonominio augimo rizika. Būsimo ekonomikos augimo neapibrėžtumas taip pat yra viena iš rizikų. Tačiau šiuo atveju rizika kyla tuomet, kai faktinis augimas bus mažesnis nei tikėtasi. Ekonomikos augimas pirmiausiai turės poveikį klientų skaičiui, kadangi esant lėtam ar net neigiamam augimui, mažų ir pramoginių laivelių skaičius, o tuo pačiu ir klientų skaičius neaugs norimais tempais. Didelė tikimybė, kad esant recesijai, klientų kiekis ne tik kad neaugs, bet ir smuks žemyn. Tai gali turėti reikšmingą poveikį mažųjų ir pramoginių laivų žemės nuomininko pajamoms, kas sukels riziką jo mokumui. Iš kitos pusės itin spartus augimas taip pat gali kelti tam tikrus pavojus. Esant itin sparčiam ekonomikos vystymuisi, kyla perkaitimo grėsmė. Jos pasėkoje atsiranda darbo jėgos trūkumas, kas itin sparčiai užkelia darbo kaštus, o tuo pačiu ir vartojimo kainas.

Teisinė rizika – gali paveikti mokesčių lygį ir eksploatacines išlaidas.

Pokyčiai teisinėje aplinkoje gali turėti efektą dėl naujai priimtų įstatymų, naujų taisyklių pagal esamus įstatymus ar naujos esamų įstatymų interpretacijos.

Poveikis gali atsirasti dėl pradėjimo taikyti ar padidinimo pajamų, pelno, pridėtinės vertės, nekilnojamojo turto ar socialinių mokesčių, dėl kurių padidėtų eksploatacinės išlaidos. Taip pat rizika būtų palūkanų apmokestinimas, kas ženkliai padidintų skolinimosi kaštus. Pažymėtina, kad mokesčių tarifai Lietuvoje į vieną ar kitą pusę keičiasi gan dažnai, tad šios rizikos nereikėtų ignoruoti.

Pokyčiai įdarbinimo, darbo saugos, sanitarinių reikalavimų reglamentavimas taip pat gali padidinti eksploatacines išlaidas. Nors šiuo metu darbo kodekso taikomos reguliavimo normos yra ganėtinai griežtos, vyriausybė planuoja šių taisyklių liberalizavimą, todėl šioje srityje rizika menkai tikėtina.

Deja, bet šios rizikos negalima valdyti ar sumažinti, kadangi ji yra grynai egzogeninė.

Statybų rizika – gali paveikti kaštus ir statybos laikotarpį.

Pagrindinė statybų rizika mažųjų ir pramoginių laivų prieplaukoje yra įgyvendinimo atidėjimas ir kaštų viršijimas.

Pagrindinės atidėto įgyvendinimo priežastys gali būti:

- tiekėjai ir rangovai nepateikia kokybiškų medžiagų ar paslaugų statybų eigoje,
- tiekėjai ir rangovai nesugeba užtikrinti objekto pridavimo iki termino,
- trečiųjų šalių nesugebėjimas laiku įvykdyti užduočių,
- papildomų darbų atlikimo poveikis,
- atidėjimai dėl nesutarimų, priimant sprendimus, ar biurokratinių priežasčių,
- Force majeure rizikų (pvz. netinkamos oro sąlygos gilinimo darbams),
- kaštų viršijimas kyla dėl to, kad rangovas arba tiekėjas gali nepateikti prekių ar paslaugų sutarta kaina.

Tai tampa ypač aktualu esant vėlavimams, kadangi statybos kainos gali augti sparčiai. Be to papildomi kaštai gali kilti ir dėl pokyčių teisinėje bazėje ar nesėkmingų derybų.

Projektavimo rizika – gali paveikti kaštus ir statybos laikotarpį.

Ši rizika gali atsirasti dėl klaidų projektuojant pastatus/patalpas, infrastruktūrą ir suprastruktūrą,

tame tarpe, atsižvelgiant ir į regiono specifiką. Projektavimo riziką, gali turėti įtakos visoje projekto eigoje ir paskatinti didinti išlaidas.

Projektavimo rizika mažų ir pramoginių laivų priplaukos projekte gali būti sušvelninta, pasirinkanti patyrusią statybos ir technologijų inžinerijos įmonę, ir, jei įmanoma, įtraukti rangovus/subrangovus į dalyvavimą kuo anksčiau.

Eksplotavimo rizika – gali paveikti paslaugos teikimo kokybę ir pelningumą.

Mažųjų ir pramoginių laivų priplaukos pajamos stipriai priklauso nuo teikiamų paslaugų kokybės. Pakankamą klientų kiekį gali užtikrinti pakankamas teikiamų paslaugų atitikimas jų lūkesčiams. Nekokybiškos paslaugos gali priklausyti tiek ir nuo darbuotojų įgūdžių trūkumo, tiek ir nuo nepakankamos arba nekokybiškos įrangos.

Ši rizika praktiškai visa priklauso nuo mažųjų ir pramoginių laivų žemės nuomininko, kadangi pati KVJUD paslaugų neteiks. Tad šią riziką galima sušvelninti itin atidžiai pasirenkant mažųjų ir pramoginių laivų priplaukos žemės nuomininką.

IŠVADOS

Apibendrinamas magistrinio baigiamojo darbo tyrimo rezultatus, pabrėžiu, kad itin svarbu suprasti finansinio investicinio projekto ir jo vertinimo sąvokas. Investicijos į finansinius projektus ir jų vertinimas gali būti skirstomas į tam tikras grupes, kurias tinkamai identifikavus galime pasirinkti tinkamus finansinių investicinių projektų vertinimo metodus.

Remdamasis finansų, ekonomikos ir socialinių mokslų tematikų garsių mokslininkų darbais ir išvadomis, nustatau, kad vienas pagrindinių ir labiausiai vartojamų finansinių investicinių projektų vertinimo būdų yra tradicinis vertinimo būdas. Šiam tikslui reikalinga identifiukuoti numatomo finansinio investicinio projekto aplinkos neapibrėžtumo lygį ir tinkamus finansinius rodiklius, tokius kaip: projekto atsipirkimo laikotarpis, grynoji dabartinė vertė, vidinė gražos norma. Šie rodikliai vėliau koreguojami numatomu (pagrįstai apskaičiuotu) ekonominiu poveikiu, taip pat identifiukuojamos ir iškeliamos socialinės problemos, nustatomas galimas finansinio investicinio projekto teikiamas socialinis teigiamas ar neigiamas poveikis kaip tiesioginis ar išorės efektas. Svarbu bent bendrais bruožais identifiukuoti numatomus rizikos veiksnius, juos įvertinti.

Atsižvelgdamas į tai darbe analizuoju pasirinktą realų finansinį investicinį projektą, kurio pasirinkimą lėmė, itin stiprus numatomas ekonominis ir socialinis projekto įgyvendinimo poveikis visuomenei, verslui ir šalies ekonominiams rodikliams (per BVP). Išnagrinėtas finansinis investicinis projektas – mažųjų ir pramoginių laivų prielauka Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste, patvirtino mano lūkesčius ir darbe, aparta mokslinės literatūros analizės, atlikdamas teisinių dokumentų analizę, statistinių dokumentų analizę ir pirminių bei antrinių dokumentų sisteminimą ir analizę, nustatau, kad šis projektas yra itin ekonomiškai naudingas, kadangi turi aukštą teigiamą tiek ir vidinę gražos normą (kuri siekia 42 proc.), tiek ir grynąją dabartinę vertę (kuri lygi daugiau nei 27 mln. Lt). Ekonominės naudos ir kaštų santykis taip pat rodo, kad projektas yra ekonomiškai pateisinamas, kadangi šis rodiklis yra didesnis už 1 ir yra lygus – 3,7.

Pažymėtina, kad šis projektas yra itin specifinis ir didelių pelnų neatneš, tačiau sukurs užsienio turistų srautų augimą ir sudarys sąlygas vietiniams vartotojams naudotis labiau prieinamomis ir kokybiškomis paslaugomis, o tai atneš pakankamai ženklią finansinę, ekonominę ir socialinę naudą. Todėl nagrinėdamas darbe minimą projektą stengiuosi įvertinti ekonominį projekto aspektą, kuris apjungia ir kitus. Ekonominis aspektas būtų veikiamas per tiesiogines turistų išlaidas, ko pasekoje juntamas pajamų šalies ekonomikai generavimas (nuo 639 tūkst. Lt veiklos pradžioje, iki 1.545 tūkst. Lt 25 veiklos vykdymo metais), naujų darbo vietų užimtumo galimybių kūrimas (vykdant projektą numatoma įsteigti bent 3 naujas darbo vietas, tačiau numatoma, kad Klaipėdos regione, juntant papildomų lėšų cirkuliaciją, būtų skatinamas naujų darbo vietų kūrimasis, verslumo iniciatyvų skatinimas), ekonominių veiklų struktūros ir balanso patobulinimas (galutinio vartojimo dalies ir darbo

jėgos dalies nuo BVP rodiklių skatinimas). Ekonominė nauda, gaunama iš užsienio turistų išlaidų, darbo jėgos bei pagrindinės priplaukos veiklos pajamų, remiantis skaičiavimais, augs nuo 1 mln. Lt 2016 metais iki 2,5 mln. Lt 2037 metais. Vėliau šis dydis išliks pastovus, kadangi priplaukai pasiekus maksimalias apkrovas, papildomos naudos nebebus sukuriama. Kiekviena iš komponenčių pasižymės panašiom augimo trajektorijom: pajamos iš veiklos augs nuo 0,6 mln. Lt iki 1,5 mln. Lt, darbo jėgos nauda – nuo 0,2 mln. Lt iki 1,2 mln. Lt, o nauda, atsirandanti dėl užsienio turistų išlaidų, – nuo 0,3 iki beveik 0,8 mln. Lt.

Pažymėtina, kad nors projekto veiklos pradžioje didžiausią naudos dalį sukurs tiesioginės veiklos ekonominė nauda, tačiau palaipsniui ši dalis mažės ir pagrindinis efektas taps socialinis, nes turistų išlaidų skaičius, būtų juntamas atplaukiant didėjančiam mažųjų ir pramoginių laivų skaičiui. Pažymėtina tai, kad vidutiniškai su vienu iš šių laivų atplaukia 4 turistai, ir apskaičiuojama bei daroma prielaida, kad netolimoje ateityje kiekvienas turistas vidutiniškai išleis 100 Eur. per dieną. Aptariant socialinį projekto aspektą, galime teigti, kad socialinis poveikis vykdant projektą būtų juntamas iš tiesioginių turistų išlaidų ir investicijų, taip pat naujų darbo vietų kūrimo.

Atsižvelgęs į išdėstytus faktus, drįstu teigti, kad remiantis tradiciniais finansiniais, ekonominiais, socialiniais finansinių investicinių projektų vertinimo metodais ir modeliais bei juos pritaikius darbe nagrinėjamo mažųjų ir pramoginių laivų priplaukos Klaipėdos valstybiniame jūrų uosto teritorijoje projekto ekonominiam – socialiniam vertinimui, šis projektas yra tiek ekonomiškai, tiek socialiniu atžvilgiu naudingas. Maža to, darbe neanalizuojamos papildomos veiklos galimos vykdyti numatomoje priplaukoje, kurios generuotu papildomas pajamas ir teiktų socialinę naudą.

Turint galvoje dar nesvarstytas galimas veiklas, kurios būtų teikiamos naujame uostelyje, galime apibrėžti siūlymą įvertinti galimas papildomas veiklas mažųjų pramoginių laivų priplaukoje Klaipėdos valstybinio jūrų uosto teritorijoje ir tiksliai įvertinti galimą visokeriopą naudą verslo plėtros atžvilgiu, įdiegti modernias rekreacinio uosto valdymo priemones, atsižvelgiant į užsienio gerąją patirtį ir taip užtikrinti nagrinėjamo finansinio investicinio projekto įgyvendinimą.

Taip pat siūloma įvertinti galutinai numatomą patvirtinti suskystintų dujų terminalo statybą (LNG) ir šio terminalo plėtrą, dėl to numatomus saugios laivybos reikalavimų pakitimus Klaipėdos valstybinio jūrų uosto teritorijoje. Atsižvelgiant į tai koreguoti galimas problemines sritis sugretinant komercinę ir rekreacinę veiklas minimoje teritorijoje.

LITERATŪRA

1. **Lietuvos Respublikos Seimo 1999 m. liepos 7 d. įstatymas Nr. VIII-1312 „Lietuvos Respublikos investicijų įstatymas“.** URL: http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=347535 [žiūrėta 2012 m. liepos 9 d.]
2. **European Union Regional Policy.** Guide to Cost Benefit Analysis of investment Projects. 2008 – URL: http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/guides/cost/guide2008_en.pdf [žiūrėta 2012 m. liepos 1 d.]
3. **Adams C., Bourne M., Neely A.** Measuring and improving the capital planning process. Measuring Business Excellence, 2004
4. **Aleksandravičienė V.** Įmonės finansų valdymas. Kaunas, 2004
5. **Arms W. Y.** Digital libraries. Cambridge, Mass.: MIT Press, 2000
6. **Bagdonienė L., Jakštaitė R.** Lietuvos prekybos tinklų lojalumo programų vertinimas vartotojų požiūriu. 2007 – URL: http://rasa.zilionis.net/files/Ekonomika_ir_vadyba_2007.pdf [žiūrėta 2012 m. rugsėjo 2 d.]
7. **Bettinger C.** Earning shareholder, customer and employee loyalty. 2002. URL: http://www.wib.org/PDFs/BPS_02_Handouts/Bettinger-Gen.PDF [žiūrėta 2012 m. sausio 20 d.]
8. **Bivainis J., Butkevičius A.** Valsybės biudžeto programų vertinimas. 2003 – URL: <https://fcis.vdu.lt/~a.cibulskyte@evf.vdu.lt/FOV1-0007587B/FOV1-00075F1F/bivainis1.pdf> [žiūrėta 2012 m. lapkričio 4 d.]
9. **Bivainis J., Griškevičius A.** Investicinių projektų vertinimas – Vilnius, 1998
10. **Bulajeva T.** Žinių ir kompetencijų vertinimas: kaip sukurti studentų pasiekimų vertinimo metodiką. Vilnius: Petro Ofsetas, 2006
11. **Dzikevičius A.** Investicijų projekto efektyvumo bei rizikos vertinimas imitaciniu modeliavimu. Vilniaus Gedimino technikos universitetas, 2001
12. **Gage, N. L., Berliner, D. C.** Pedagoginė psichologija. V: Alma Littera, 1994
13. **Gežutienė L., Sūdžius V. P.** Įmonės investicinio patrauklumo nustatymo ypatumai – Vilnius: Vilniaus Gedimino technikos universitetas, 2011
14. **Ginevičius R., Podvezko V.** Evaluating the changes in economic and social development of Lithuanian counties by multiple criteria methods – Technological and economic development of economy, 2009
15. **Ginevičius R., Podvezko V.** Daugiakriterinių vertinimo taikymo galimybės kiekybiniam socialinių reiškinių vertinimui. Verslas: teorija ir praktika, 2008
16. **Ginevičius R., Zubrecovas V., Ginevičius T.** Nekiľnojamojo turto investicinių projektų efektyvumo

- vertinimo metodikos, Verslas: teorija ir praktika. 2009 – URL: http://www.mlat.vgtu.lt/upload/verslo_zurn/btp_vol10_no3_181-190_ginevicius.pdf [žiūrėta 2012 m. rugsėjo 9 d.]
17. **Gylis J.** Branduolinės energetikos naudojimo Lietuvoje testavimo studija. Kaunas, 2003 – URL: http://aurimas.ukmin.dev5.kryptis.lt/uploads/documents/imported/files/En/energy/nuclear/brand_energ_studija.doc [žiūrėta 2012 m. rugsėjo 15 d.]
 18. **Guskey R. T.** Profesinio tobulinimosi vertinimas. Vilnius: Garnelis, 2004
 19. **Harrison E.F., Pelletier M.A.** The Essence of Management Decision. Management Decision, 2000
 20. **Herbert. M.** Clinical child and adolescent psychology: from theory to practice 3rd edition. 1990 – URL: http://books.google.lt/books?id=i1NIG-gwxcgC&pg=PA344&lpg=PA344&dq=M.+Herbert.+Planning+a+Research+Project.+%E2%80%93+Cassell,+1990&source=bl&ots=mn1UxVtjfn&sig=5CpJFHY2L3vqrmCDvtQ_3vdmgPc&hl=lt&sa=X&ei=SgwqUb3QLsGJtAbdloDACQ&ved=0CDkQ6AEwAQ#v=snippet&q=Herbert&f=false [žiūrėta 2012 m. liepos 3 d.]
 21. **Kalvaitis D.** Įmonės investicinių projektų ekonominio vertinimo metodikos tobulinimas – Kaunas: Lietuvos žemės ūkio universitetas, 2007 http://jaunasis-mokslininkas.asu.lt/smk_2007/finansai/Kalvaitis_Darius.pdf [žiūrėta 2012 m. vasario 3 d.]
 22. **Kapočienė V., Čiuldienė, V.** Vertinimo metodikų diegimo įvairovė ugdymo procese. 2006 – URL: http://www.mkc.lt/dokumentas/mokymosi_medziaga_II/sekmes_formule.doc [žiūrėta 2012 m. kovo 16 d.]
 23. **Keršytė A.** Strateginių investicinių projektų vertinimas: daugiakriterijinis požiūris. Kauno technologijos universitetas, 2010 – ISSN 1822-6515 – URL: <http://internet.ktu.lt/lt/mokslas/zurnalai/ekovad/15/1822-6515-2010-947.pdf> [žiūrėta 2012 m. rugsėjo 8 d.]
 24. **Khalifa, A.** Customer value: a review of recent literature and an integrative configuration. Management Decision. 2004.
 25. **Kraujutaitytė L.** Vertinimas nuolatinio institucinio mokymo(-si) procese. 2003 – URL: www.vdu.lt/alearning2003/II%20Dalis/kraujutaityte_lt_kalb.DOC [žiūrėta 2012 m. rugpjūčio 7 d.]
 26. **Lefley F.** An assessment of various approaches for evaluating project strategic benefits. Management Decision, 2004
 27. **Levišauskaitė, K., Rūškys, G.** Realiųjų opcionų metodas kaip investicinių projektų vertinimo instrumentas: teoriniai ir taikomieji aspektai. Socialiniai mokslai, 2001.
 28. **Mackevičius J.** Įmonių veiklos analizė. Informacijos rinkimas, sisteminimas ir vertinimas. Vilnius, 2007 – ISBN 978-9955-680-73-4.
 29. **Mackevičius J.; Valkauskas R.** Integruota įmonės finansinės būklės ir veiklos rezultatų analizės

metodika, 2010

30. **Mejerytė K., Vetrenkienė V.** Mokytojų įgalinimas dalyvauti vidaus audite. Magistro darbas. Edukologija. Vadovė: prof. dr. Vilma Žydžiūnaitė. Kaunas: Kauno technologijos universitetas, 2008
31. **Martinkutė R. 2006.** Investavimo strategijų portfelio parinkimas ir valdymas. 2006 – URL: http://vddb.library.lt/fedora/get/LT-eLABa-0001:E.02~2006~D_20060314_140444-62198/DS.005.0.01.ETD [žiūrėta 2012 m. gruodžio 2 d.]
32. **Norvaišienė R.** Sisteminis investicinių projektų rizikos vertinimas. Daktaro disertacija – Kaunas, 2000 [žiūrėta 2012 m. gruodžio 5 d.]
33. **Podvezko V.,** 2008. http://www.tpa.vgtu.lt/upload/verslo_zurn/btp_vol9_no3_160-168_podvezko.pdf [žiūrėta 2012 m. rugsėjo 3 d.]
34. **Robson C.** Real World Research. UK: Blackwell Publishers Ltd. Oxford, 2002
35. **Rossi P., Freeman H., Lipsey M.** Evaluation – A Systematic Approach. Thousand Oaks, CA: Sage Publications, 2004
36. **Rutkauskas A. V.** Konkurencingo verslo projektavimas. Vilnius: Technika, 2006
37. **Segalovičienė I.** Vertinimas viešajame valdyme: samprata ir modeliai. 2011 – URL: <http://www.ceeol.com/aspx/getdocument.aspx?logid=5&id=725231e29d314033a1642d6830a3b793> [žiūrėta 2012 m. gruodžio 10 d.]
38. **Stepanauskas G.,** Monte Karlo metodas. 2008 – URL: <http://www.mif.vu.lt/katedros/matinf/asm/ste/files/monte.pdf> [žiūrėta 2012 m. spalio 17 d.]
39. **Thomas, R.** Business value analysis: coping with unruly uncertainty. Strategy and Leadership. 2001.
40. **Tidikis R.** Socialinių mokslų tyrimų metodologija. Vilnius, 2003
41. **Tomaševič V.** Evaluation of Investment Projects' Effectiveness by the Net Present Value Method. 2010 – URL: http://www.tpa.vgtu.lt/upload/verslo_zurn/362-369_verslas_vol11_no4_tomasevic.pdf [žiūrėta 2012 m. rugpjūčio 4 d.]
42. **Tomaševič V, Mackevičius J.** Materialiųjų investicijų analizė ir jų įtakos vertinimas. 2010 – URL: http://www.ttvam.lt/uploads/documents/leidiniai_versl_teis_akt_t5/11_vta_2010_5.pdf [žiūrėta 2012 m. spalio 10 d.]
43. **Torres R., Preskill H.** Evaluation and Organizational Learning: Past, Present, and Future. American Journal of Evaluation, 2001
44. **Zeithaml, V. A., & Bitner, M. J., & Gremler, D. D.** Services Marketing: Integrating Customer Focus Across the Firm: 4th ed. McGraw-Hill, 2006
45. **Zinkevičiūtė V.** Evaluation of business strategic decisions under changing environment

conditions. Journal of Business Economics & Management, 2007

46. **Žilinskas V. J.**. Investicinių projektų optimalios atrankos metodas. 2009 – URL: <http://www.bme.vgtu.lt/index.php/bme/article/view/bme.2010.02/2> [žiūrėta 2012 m. vasario 12 d.]
47. **Žydžiūnaitė V.** Projektų rezultatų ir poveikio efektyvumo vertinimo metodika. Vilnius, 2010
48. **Žydžiūnaitė V., Mejerytė-Narkevičienė K., Vetrenkienė V.** Išorės auditorių darbo vertinimas atliekant mokyklos auditą: mokytojų nuomonės tyrimas. Mokslas ir edukaciniai procesai, 2009
49. **Савчук В. П., Прилипко С. И., Величко Е. Г.** Анализ и разработка инвестиционных проектов – Киев, 1999
50. **Centrinė projektų valdymo agentūra.** Investicijų projektų, kuriems siekiama gauti finansavimą iš ES struktūrinių fondų ir valstybės biudžeto lėšų, rengimo metodika. Vilnius, 2011 – URL: http://www.esparama.lt/es_parama_pletra/failai/cpva/failai/Leidiniai/CPVA_metodinis_leidinys_1.pdf [žiūrėta 2012 m. rugsėjo 2 d.]

Kungys A. Finansinio investicinio projekto ekonominis – socialinis vertinimas / Finansų rinkų magistro baigiamasis darbas. Vadovė prof. dr. R. Kanapickienė – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, Ekonomikos ir finansų valdymo fakultetas, 2013.

ANOTACIJA

Magistro baigiamajame darbe išanalizuota ir pateikta finansinių investicinių projektų vertinimo metodika, ši metodika pateikiama praktiškai, pritaikant ją vertinant konkretų finansinį investicinį projektą – mažųjų ir pramoginių laivų priplaukos statybą Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste. Pirmoje darbo dalyje teoriniu aspektu tiriamas ir apibendrinamas finansinių investicinių projektų finansinio, ekonominio ir socialinio vertinimo mokslininkų išvadų turinys, taip pat pateikiamos investavimo ir vertinimo sąvokų apibrėžtys. Antroje darbo dalyje identifikuojamas nagrinėjamo projekto aktualumas, pasirinkimas, aptariamas ir numatomas šio projekto preliminarus ekonominio – socialinio kontekstas, pateikiamas konkretaus minimo projekto finansinio, ekonominio – socialinio vertinimo metodas, aptiriamos galimos alternatyvos. Trečioje darbo dalyje apskaičiuojamas ir įvertinamas naujos mažųjų ir pramoginių laivų priplaukos Lietuvoje poreikis, pateikiami ir apskaičiuojami finansiniai projekto rodikliai, kuriais remiantis apskaičiuojami ir ekonominiai bei socialiniai nagrinėjamo projekto rodikliai. Pagrindžiami finansinio investicinio projekto ekonominis – socialinis teigiami vidaus ir išorės efektai, įrodomas projekto naudingumas investuotojui ir visuomenei.

Pagrindiniai žodžiai: finansinis investicinis projektas, finansinio investicinio projekto vertinimas, investicinis patrauklumas.

Kungys A. Financial investment project economical – social assessment / Master's Work in Financial Markets. Supervisor prof. dr. R. Kanapickienė – Vilnius: Faculty of Economics and Finance Managment, Mykolas Romeris Univeristy, 2013.

ANNOTATION

In this Master's Work there are analyzes and presented the method of the financial investment projects economical – social assessment. This method is taken into practice by assessing the special financial project of water transport sector, which is – „Small and pleasure boat marina construction in port of Klaipėda“. In first part of the work it can be found a summary of scientific papers and research findings, definitions of related concepts. In second part, there are identified problems of the economical – social field discussed in the context of water transport in Lithuania. Also there it is shown the specific method of the financial project assessment. And finally, in the last part of the Master's Work it is shown what financial, economic, social indicators of the financial project were found by adopting the method. According to these indicators it is presented what advantage affect can be reached by approving this specific financial project.

Key Words: financial investment project, financial investment project evaluation, investment attraction.

Kungys A. Finansinio investicinio projekto ekonominis – socialinis vertinimas / Finansų rinkų magistro baigiamasis darbas. Vadovė prof. dr. R. Kanapickienė – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, Ekonomikos ir finansų valdymo fakultetas, 2013.

SANTRAUKA

Šis mokslinis tiriamasis darbas atskleidžia finansinių investicinių projektų ekonominio – socialinio vertinimo pagrindinę metodiką ir jos taikymą. Ši metodika atskleidžia finansinių investicinių projektų numatomus vidaus ir išorės efektus. Todėl šio darbo aktualumas mėginamas atskleisti identifikuojant konkretų investicinį projektą, kuris teiktų didesnės apimties, šalies mastu juntamą ekonominį – socialinį efektą. Investicinio projekto pasirinkimą lėmė svarus veiksnys – minimas efektas turėtų turėti teigiamos įtakos šalies kertinėms ekonominėms ir socialinėms vystytinoms sritims, tokioms kaip užimtumas, šalies biudžeto ir vartojimo prieaugis, didėjantis visuomeninės pasitenkinimas ir gaunama nauda. Atsižvelgęs į pateiktą tikslą ir remdamasis kompetentingų valstybės vandens transporto srities įmonių disponuojama informacija, išvelgiu didelį rekreacijos plėtros Lietuvos vandens transporto srityje poreikį. Todėl šiame darbe vertinama galimybė plėsti mažųjų ir pramoginių laivų švartavimosi vietų skaičių Lietuvoje, pastatant naują mažųjų ir pramoginių laivų uostą Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste, taip pritraukiant užsienio vartotojų, suteikiant galimybę vietiniams vartotojams sulaukti atitinkamų paslaugų pasiūlos.

Baigiamajame magistro darbe kyla **tyrimo problema** – įvertinti kokią naudą teikia finansinio investicinio projekto ekonominio – socialinio vertinimo įgyvendinimas. Tam tikslui nagrinėtas **tyrimo objektas** – finansinio investicinio projekto socialiniai, ekonominiai aspektai.

Apibendrinant magistro baigiamojo darbo tikslingumą, nustatomas **tyrimo tikslas** – išanalizuoti ir pateikti finansinio investicinio projekto ekonominio – socialinio vertinimo metodiką ir rezultatus. Šiam tikslui įgyvendinti nustatomi tokie **tyrimo uždaviniai**:

1. Parengti finansinio investicinio projekto vertinimo teoriją.
2. Sudaryti finansinio investicinio projekto finansinio, ekonominio, socialinio vertinimo metodą.
3. Atlikti Klaipėdos valstybinio jūrų uosto finansinio investicinio projekto vertinimą.

Tyrimo tikslas ir jį įgyvendinantys uždaviniai suformuoti atsižvelgiant į norimą patikrinti **hipotezę** – mažųjų ir pramoginių laivų priplaukos finansinis investicinis projektas Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste būtų naudingas ekonominiu – socialiniu požiūriu.

Remiantis finansų, ekonomikos ir socialinių mokslų tematikų garsių mokslininkų darbais ir išvadomis, magistro baigiamajame darbe nustatoma, kad vienas pagrindinių ir labiausiai vartojamų finansinių investicinių projektų vertinimo būdų yra tradicinis vertinimo būdas. Šiam tikslui reikalinga identifikuoti numatomo finansinio investicinio projekto aplinkos neapibrėžtumo lygį ir tinkamus finansinius rodiklius, tokius kaip: projekto atsipirkimo laikotarpis, grynoji dabartinė vertė, vidinė gražos norma. Šie rodikliai vėliau koreguojami numatomu (pagrįstai apskaičiuotu) ekonominiu poveikiu, taip pat

identifikuojamos ir iškeliamos socialinės problemos, nustatomas galimas finansinio investicinio projekto teikiamas socialinis teigiamas ar neigiamas poveikis kaip tiesioginis ar išorės efektas. Svarbu bent bendrais bruožais identifikuoti numatomus rizikos veiksnius, juos įvertinti.

Išnagrinėtas finansinis investicinis projektas – mažųjų ir pramoginių laivų prieplauka Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste, patvirtino darbe keltą hipotezę bei lūkesčius ir darbe – šis projektas yra itin ekonomiškai naudingas, kadangi turi aukštą teigiamą tiek ir vidinę grąžos normą, tiek ir grynąją dabartinę vertę. Ekonominės naudos ir kaštų santykis taip pat rodo, kad projektas yra ekonomiškai pateisinamas. Pažymėtina, kad šis projektas yra itin specifinis ir didelių pelnų negeneruos, tačiau sukurs užsienio turistų srautų augimą ir sudarys sąlygas vietiniams vartotojams naudotis labiau prieinamomis ir kokybiškomis paslaugomis, bus pakeliamas regioninis socialinis lygis – tad bus juntamas stiprus socialinis teigiamas efektas.

Atsižvelgęs į išdėstytus faktus, drįstu teigti, kad remiantis tradiciniais finansiniais, ekonominiais, socialiniais finansinių investicinių projektų vertinimo metodais ir modeliais bei juos pritaikius darbe nagrinėjamo mažųjų ir pramoginių laivų prieplaukos Klaipėdos valstybiniame jūrų uosto teritorijoje projekto ekonominiam – socialiniam vertinimui, šis projektas yra tiek ekonomiškai, tiek socialiniu atžvilgiu naudingas. Maža to, darbe neanalizuojamos papildomos veiklos galimos vykdyti numatomoje prieplaukoje, kurios generuotu papildomas pajamas ir teiktų socialinę naudą.

Apibendrinant, svarbu pabrėžti, kad mokslinei literatūrai įvertinti, sukurti–identifikuoti ekonominio–socialinio finansinio investicinio projekto vertinimo modelį bei metodą ir jį pritaikyti prie konkretaus vandens transporto srities finansinio investicinio projekto jį įvertinant, buvo sudaroma trijų skyrių baigiamasis magistro darbas, kurių pirmajame „Finansinio investicinio projekto vertinimo teorija“ apibrėžiama finansinio investavimo vertinimo samprata, pateikiama finansinio investavimo struktūra bei šio investavimo vertinimo modeliai. Taip pat nagrinėjama finansinio investicinio projekto vertinimo rezultato teikiama nauda, būtinumas, išskiriamas ekonominis – socialinis finansinio investicinio projekto vertinimo apibrėžtis, pateikiama sisteminė mokslininkų nuomonė šiais klausimais.

Antrame skyriuje „Finansinio investicinio projekto ekonominio – socialinio vertinimo metodai“ pateikiama seka, koku metodu vyks tolimesnėje darbo dalyje finansinio investicinio projekto ekonominis – socialinis vertinimas. Remiamasi Europos Komisijos 2008 m. patvirtinta investicinių projektų vertinimo metodika, apjungiant daugybės mokslininkų išvadų, identifikuojamas konkretus finansinis investicinis projektas, padėsiantis įgyvendinti iškeltą šio darbo tikslą.

Trečiame skyriuje „Klaipėdos valstybinio jūrų uosto finansinio investicinio projekto vertinimas“ susistemunami ekspertinio tyrimo metu gauti duomenys, patvirtinamos ar atmetamos hipotezės ir daromos išvados. Vykdomas ekonominis – socialinis projekto vertinimas, remiamasi finansiniu minimo projekto vertinimu, identifikuojama preliminari galima įgyvendinimo ir šį projektą veikiančių veiksnių rizika. Visi trys skyriai apibendrinami ir jų aktualijos bei rezultatai pateikiami baigiamojo magistro darbo išvadose.

Kungys A. Financial investment project economical – social assessment / Master's Work in Financial Markets. Supervisor prof. dr. R. Kanapickienė – Vilnius: Faculty of Economics and Finance Management, Mykolas Romeris University, 2013.

SUMMARY

In this Master's Work there are analyzed and presented the method of the financial investment projects economical – social assessment. The method is used to present the internal and external effects that can be defined in the frame of water transport sector. According to the need to look for the financial project, that can bring a huge impact to the sector, for this purpose this Master's Work discovers the specific financial project – „Small and pleasure boat marina construction in port of Klaipėda“.

The project was studied in the relation with the affection of financial, economic and social impact to the country. These indicators were shown by the employment, the national budget and consumption growth, increasing public satisfaction and benefit.

According to the purpose of the work, there is shown research of number of the small and pleasure boat in Lithuania, the supply and demand of the service related to the theme, other recreational water transport statistics analysis.

The **research problem** arises – to assess the benefit of financial, economic – social assessment implementation. For this reach, the study investigates **the purpose** – social and economic aspects of the financial investment project.

Summarizing **the purpose** of the Master's Work, which is – to analyze and present the results assessment of the method of economic and social aspects of the financial investment project, it can be reached by taking into consideration these **tasks**:

1. clarifying the theory of the assessment of the financial investment project,
2. making the method of the financial, economic and social assessment of the financial investment project,
3. assessing the financial investment project of small and pleasure boat marina in the port of Klaipėda.

It can be emphasized, that the purpose of the work can be reached by implementing the tasks. But all this is made for the purpose to verify the **hypothesis**, which is – the financial investment project of the small and pleasure boat marina in the port of Klaipėda is a economic – social beneficial project.

For all the tasks that were trying to reach in the work were done analysis of the scientific works and research findings. Further step was to make the traditional major method of the financial investment project economic – social assessment. In first part of the work it can be found all these research findings and definitions of related concepts. In second part, there are identified problems of the economical – social field discussed in the context of water transport in Lithuania. Also there it is shown the specific

method of the financial project assessment. And finally, in the last part of the Master's Work it is shown what financial, economic, social indicators of the financial project were found by adopting the method. According to these indicators it is presented what advantage affect can be reached by approving this specific financial project. This is shown by the indicators like economic net present value, economic internal rate of return, payback period and benefit-cost ratio and other.

All these indicators show great results. By that can be made a generalization of the financial investment project of the small and pleasure boat marina construction in port of Klaipeda – the project is useful and would make a huge impact in the economic and social field of water transport sector.

PRIEDAI

