



**PANEVĖŽIO MIESTO SAVIVALDYBĖS ADMINISTRACIJOS
MIESTO PLĖTROS SKYRIUS**

**SITUACIJOS ANALIZĖ DĖL PANEVĖŽIO
AUTOBUSŲ STOTIES VALDYMO IR
EKSPLOATAVIMO PASLAUGŲ KONCESIJOS
PROJEKTO**

2026 m.

Panevėžio miesto savivaldybės
administracija
Laisvės a. 20, LT-35200 Panevėžys
<https://www.panevezys.lt>

Tel. + 370 45 501 334
E. pristatymas 288724610
El. p. jokubas.leipus@panevezys.lt

Duomenys kaupiami ir saugomi
Juridinių asmenų registre
Kodas 288724610

Turinys

| | |
|---|----|
| <u>1. Situacijos aprašymas</u> | 3 |
| <u>1.1. Projekto kontekstas</u> | 3 |
| <u>1.2. Sprendžiama problema</u> | 3 |
| <u>2. Esamos situacijos analizė</u> | 3 |
| <u>2.1. Turto aprašymas</u> | 3 |
| <u>2.2. Veiklos apimtis</u> | 4 |
| <u>2.3. Finansinė situacija</u> | 4 |
| <u>2.4. Veiklos sąnaudos</u> | 5 |
| <u>2.5. Ekonominis vertinimas</u> | 5 |
| <u>3. Teisinė analizė</u> | 5 |
| <u>3.1. Savivaldybės funkcijos</u> | 5 |
| <u>3.2. Teisinės alternatyvos</u> | 6 |
| <u>3.3. Alternatyvų teisinis pagrindumas</u> | 6 |
| <u>4. Alternatyvų analizė</u> | 6 |
| <u>4.1. Alternatyva Nr. 1 – Tiesioginis Savivaldybės valdymas</u> | 6 |
| <u>4.2. Alternatyva Nr. 2 – Nuomos modelis</u> | 6 |
| <u>4.3. Alternatyva Nr. 3 – Paslaugų koncesija</u> | 7 |
| <u>4.4. Alternatyvų palyginimas</u> | 8 |
| <u>5. Koncesijos ekonominis vertinimas</u> | 8 |
| <u>5.1. Koncesijos vertė</u> | 8 |
| <u>5.2. Savivaldybei tenkanti nauda</u> | 9 |
| <u>5.3. Rizikos perdavimo vertė</u> | 9 |
| <u>5.4. Koncesijos konkurso vertinimo kriterijai</u> | 9 |
| <u>6. Rizikų analizė</u> | 11 |
| <u>7. Paslaugų ir infrastruktūros priežiūros reikalavimai</u> | 11 |
| <u>8. Tiekėjų rinkos įvertinimas</u> | 11 |
| <u>8.1. Minimalūs kvalifikaciniai reikalavimai</u> | 11 |
| <u>9. Išvada ir rekomendacija</u> | 12 |

1. Situacijos aprašymas

1.1. Projekto kontekstas

Panevėžio miesto savivaldybė (toliau – Savivaldybė), įgyvendindama Panevėžio miesto strateginio plėtros 2021–2027 metų plano II prioritete. „Miestas, vystantis tvarią aplinką“ nurodytą tikslą 2.1. „Vykdėti kryptingą darnaus judumo politiką savivaldybėje“, ir atitinkamai 2.1.5. uždavinį „Išplėsti viešojo transporto ir susisiekimo infrastruktūrą bei atnaujinti viešojo transporto priemones“, ir nusimatyta 2.1.5.2. priemonę „Naujos autobusų stoties įrengimas ir prieigų sutvarkymas“, pastatė naują autobusų stotį adresu Savanorių a. 9, Panevėžys.

Panevėžio miesto savivaldybės taryba (toliau – Taryba) 2021 m. kovo 31 d. sprendimu Nr. 1-84 „Dėl leidimo vykdyti viešąjį pirkimą "Panevėžio autobusų stoties su požemine automobilių stovėjimo aikštele Savanorių a. 9, Panevėžyje, darbo projekto parengimas ir rangos darbai" ir administracijos direktoriui pasirašyti sutartį“ pritarė rangos darbų pastatyti ir įrengti Autobusų stotį pirkimo vykdymui numatant finansavimą darbo projektui parengti ir statybos darbams atlikti. Pagal 2022 m. rugpjūčio 31 d. pasirašytą rangos sutartį Nr. 22-2232, rangos darbai buvo užbaigti ir įgyvendinus projektą sukurta moderni viešojo transporto infrastruktūra, apimanti (1) autobusų stotį (unikalus numeris – 4400-6404-1332:8428, bendras plotas – 686,00 kv. m) adresu: Savanorių a. 9-1, Panevėžys, su peronu (žymuo plane Pr. 1 (11 išvykimo vietų, 2 atvykimo vietos, 9 stovėjimo vietos), plotas – 1944,20 kv. m), stogine (plotas – 697,90 kv. m), įranga ir baldais, inžinerinėmis sistemomis ir kita autobusų stoties veiklai reikalinga įranga, (2) požeminę automobilių stovėjimo aikštelę (unikalus numeris – 4400-6328-6811, bendras plotas 2360,26 kv. m.).

Savivaldybė, investavusi reikšmingas lėšas į infrastruktūros sukūrimą, turi užtikrinti ilgalaikį ir ekonomiškai pagrįstą šio turto valdymą bei autobusų stoties veiklos organizavimą.

1.2. Sprendžiama problema

Savivaldybei priklausančios autobusų stoties veikla turi būti organizuojama taip, kad būtų:

- vykdomi Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso reikalavimai;
- įgyvendinami Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro patvirtinti autobusų stočių veiklos nuostatai;
- užtikrintas nepertraukiamas keleivių aptarnavimas;
- mažinamos Savivaldybės veiklos rizikos;
- užtikrintas efektyvus turto naudojimas;
- maksimaliai išnaudojamas komercinis infrastruktūros potencialas.

Todėl siekiama pasirinkti optimalų autobusų stoties valdymo modelį, kuris užtikrintų kokybišką viešųjų paslaugų teikimą, racionalų Savivaldybės turto naudojimą ir efektyvų autobusų stoties veiklos organizavimą.

2. Esamos situacijos analizė

2.1. Turto aprašymas

Panevėžio autobusų stoties su požemine automobilių stovėjimo aikštele (Savanorių a. 9, Panevėžyje) turtas nuosavybės teise priklauso Panevėžio miesto savivaldybei. Šį kompleksą sudaro:

- 686 kv. m autobusų stoties pastatas;
- 1 944 kv. m peronas;
- 697 kv. m stoginė;
- keleivių aptarnavimo įranga;
- baldai;
- informacinės sistemos;
- inžineriniai tinklai.

Šio turto vertė sudaro 5,4 mln. Eur, skaičiuotinos metinės turto nusidėvėjimo sąnaudos sudaro apie 115 tūkst. Eur. Ši turto apimtis toliau analizėje apibendrintai vadinama Autobusų stotis.

2025 m. kovo 5 d. buvo pasirašyta nuomos sutartis, kuria nuomininkas UAB TOKS išsinuomojo autobusų stotį ir įsipareigojo vykdyti Autobusų stoties funkcijas 2 metus (iki 2027 m. kovo 5 d.).

Atkreiptinas dėmesys, kad prie autobusų stoties komplekso struktūriškai priskirtina, tačiau atskiru turtiniu vienetu suformuota požeminė automobilių stovėjimo aikštelė (2 360 kv. m.). Šio turto vertė sudaro 2,8 mln. Eur, skaičiuotinos metinės turto nusidėvėjimo sąnaudos sudaro apie 35 tūkst. Eur.

2.2. Veiklos apimtis

Vadovaujantis Kelių transporto kodeksu ir Savivaldybės pavedimu, autobusų stoties valdytojas įsipareigoja vykdyti:

- keleivių srautų valdymą ir aptarnavimą;
- autobusų atvykimo ir išvykimo koordinavimą;
- laukimo salės administravimą;
- bilietų platinimo organizavimą ir administravimą;
- bagažo saugojimo paslaugų teikimą;
- siuntų autobusais priėmimo, išdavimo ir administravimo paslaugų organizavimą naudojant esamą siuntų valdymo sistemą „Autoinfa“ arba įdiegiant kitą funkcionaliai lygiavertę sistemą;
- informacijos teikimą keleiviams;
- inžinerinių sistemų priežiūrą;
- pastatų techninę priežiūrą;
- patalpų bei teritorijos stebėseną ir priežiūrą;
- želdynų ir dekoratyvinių augalų, įskaitant ir automatinę laistymo sistemą, priežiūrą;
- sanitarinių mazgų funkcionavimą;
- apšvietimo sistemų veikimą ir priežiūrą;
- lifto eksploatavimą ir priežiūrą;
- priešgaisrinės saugos sistemų priežiūrą;
- komunalinių paslaugų administravimą (už šaltą ir karštą vandenį, elektros energiją, dujas, šilumos energiją, šiukšlių išvežimą, liftą, patalpų ir teritorijos valymą ir kt.).

Papildomai, gavus Savivaldybės administracijos raštišką pritarimą, galėtų būti suteikiama teisė vykdyti ir kitas ekonomines veiklas, susijusias su autobusų stoties valdymo veikla ir atitinkančias turto paskirtį:

- kavinės veikla arba kavinės patalpų nuoma;
- papildomos keleivių aptarnavimo paslaugos;
- reklamos plotų nuoma ir administravimas;
- kitos nenumatytos, tačiau turto paskirtį atitinkančios ekonominės veiklos.

2.3. Finansinė situacija

Pažymėtina, kad šioje dalyje pateikti duomenys yra orientaciniai ir naudojami išimtinai projekto ekonominiam vertinimui. Faktiniai koncesininko rezultatai priklausys nuo jo veiklos organizavimo modelio ir komercinių sprendimų.

Remiantis senosios autobusų stoties valdytojo UAB Panevėžio autobusų parkas ir naujosios autobusų stoties nuomininko UAB TOKS pateiktais faktiniais veiklos duomenimis, prognozuojamos metinės autobusų stoties pajamos sudaro apie 692 tūkst. Eur.

Pajamų struktūra:

| Pajamų šaltinis | Metinės pajamos (tūkst. Eur) |
|----------------------|------------------------------|
| Įvažiavimo mokesčiai | 344,7 |
| Siuntų veikla | 209,4 |
| Biliėtų pardavimas | 52,6 |
| Kitos pajamos | 85,8 |
| Iš viso: | 692,4 |

Didžiausią pajamų dalį sudaro įvažiavimo mokesčiai ir siuntų veikla, generuojantys daugiau nei 80 proc. visų pajamų.

2.4. Veiklos sąnaudos

Prognozuojamos metinės sąnaudos sudaro apie 947 tūkst. Eur.

Didžiausios sąnaudų grupės:

| Sąnaudų rūšis | Metinės sąnaudos (tūkst. Eur) |
|-----------------------|-------------------------------|
| Nuomos mokesčiai | 301,2 |
| Siuntų veikla | 210,1 |
| Darbo užmokestis | 192,9 |
| Apsauga | 91,1 |
| Komunalinės paslaugos | 67,5 |
| Kitos sąnaudos | 84,7 |
| Iš viso: | 947,5 |

Pažymėtina, kad eilutėje „Nuomos mokesčiai“ (301 tūkst. Eur) yra nurodytas Autobusų stoties nuomos mokesčiai, kuris mokamas savivaldybei.

2.5. Ekonominis vertinimas

Vertinant pateiktus duomenis matyti, kad:

| | |
|------------------|-----------------|
| Metinės pajamos | 692 tūkst. Eur |
| Metinės išlaidos | 947 tūkst. Eur |
| Skirtumas | -255 tūkst. Eur |

Ekonominiu požiūriu iš Savivaldybės perspektyvos ši suma grįžta į Savivaldybės biudžetą kaip pajamos. Todėl vertinant sąnaudas iš Savivaldybės intereso perspektyvos:

947 tūkst. Eur – 301 tūkst. Eur = 646 tūkst. Eur

Tokiu atveju veikla tampa artima ekonominiam balansui.

Tai rodo, kad autobusų stotis nėra komercinis objektas, generuojantis didelį pelną, tačiau gali būti valdoma be papildomo Savivaldybės finansavimo, jei veiklos rizika perduodama operatoriui.

Taip pat pažymėtina, kad Autobusų stotyje būtų galima papildomai vykdyti ir kitas, turto paskirtį atitinkančias ekonomines – komercines veiklas (pvz. reklamos plotų nuoma ir administravimas, kavinės veikla arba kavinės patalpų nuoma, papildomos keleivių aptarnavimo paslaugos, ir pan.).

3. Teisinė analizė

3.1. Savivaldybės funkcijos

Autobusų stoties veikla yra susijusi su Savivaldybės funkcija organizuoti keleivių vežimą vietinio susisiekimo maršrutais ir užtikrinti viešojo transporto infrastruktūros funkcionavimą. Autobusų stotis yra integruota viešojo keleivinio transporto mieste dalis, sudaranti svarbią jungtį priemiestinio, tarp miestinio bei tarptautinio keleivinio transporto struktūroje. Todėl Autobusų

stoties veiklos užtikrinimas yra vienas iš kertinių viešojo keleivinio transporto dalių, kurias turi įgyvendinti savivaldybė.

3.2. Teisinės alternatyvos

Galimi modeliai valdyti Autobusų stotį:

1. Tiesioginis Savivaldybės valdymas (neterminuotai).
2. Nuomos modelis (iki 2 metų terminui).
3. Paslaugų koncesija (iki 5 metų terminui).

3.3. Alternatyvų teisinis pagrindimas

2024 m., baigiant statyti naują Panevėžio autobusų stotį (toliau – autobusų stotis), Savivaldybės administracija įvertino (remiantis advokatų profesinės bendrijos „WALLESS“ pateiktomis teisinėmis išvalgomis ir išvadomis), jog vykdyti viešųjų paslaugų teikimą (t. y. autobusų stoties valdytojo funkciją su sukurtu nauju turtu (Autobusų stotimi)), remiantis galiojančiais teisės aktais, tikslinga konkurencingos procedūros būdu perduoti privačiam juridiniam asmeniui. Atsižvelgiant į perduotinos veiklos pobūdį (t. y. viešųjų paslaugų teikimą), pagrįstas būdas būtų koncesijos suteikimas Lietuvos Respublikos koncesijų įstatyme (toliau – KĮ) nustatyta konkurso tvarka. Taip pat buvo įvertinta, kad koncesijos procedūra gali užtrukti iki 2 metų, ir siekiant iš karto naudoti naujai pastatytą Autobusų stotį, trumpam terminui (iki 2 metų) gali būti pasitelkiama Nuomos sutartis.

Atlikus teisinį vertinimą taip pat nustatyta, kad autobusų stoties veiklos perdavimas konkurso būdu suteikiant paslaugų koncesiją geriausiai atitinka Koncesijų įstatymo nuostatas, nes operatoriui perduodama:

- teisė teikti viešąsias paslaugas;
- teisė gauti pajamas iš trečiųjų asmenų;
- veiklos ir paklausos rizika.

4. Alternatyvų analizė

4.1. Alternatyva Nr. 1 – Tiesioginis Savivaldybės valdymas

| Privalumai: | Trūkumai |
|--|--|
| visiška kontrolė | Savivaldybei tenka visa veiklos rizika |
| galimybė tiesiogiai reguliuoti paslaugas | reikalingi papildomi darbuotojai |
| | Savivaldybė turi padengti visus veiklos nuostolius |

Vertinimas: ekonomiškai nepalankiausia alternatyva.

4.2. Alternatyva Nr. 2 – Nuomos modelis

Savivaldybės turto nuomos sutartis. Šiuo metu autobusų stoties pastatas, peronas, stoginė, įranga ir baldai yra perduoti naudoti Savivaldybės turto nuomos sutarties pagrindu. Autobusų stoties turto nuomos konkursas buvo organizuotas kaip laikinas sprendimas, siekiant užtikrinti nepertraukiamą autobusų stoties veiklą iki bus įvertintas ir parengtas ilgalaikis autobusų stoties veiklos organizavimo modelis. Todėl esamas nuomos modelis vertintinas kaip pereinamasis sprendimas, leidęs užtikrinti naujai pastatytos autobusų stoties veiklos pradžią ir tęstinumą. Viena iš galimų alternatyvų būtų organizuoti naują Savivaldybei priklausančio autobusų stoties turto nuomos konkursą ir sudaryti turto nuomos sutartį su konkurso laimėtoju. Tokiu atveju nuomininkui būtų suteikiama teisė naudotis Savivaldybei priklausančiu turtu pagal jo paskirtį, kartu užtikrinant autobusų stoties veiklą ir keleivių aptarnavimo paslaugų teikimą. Tačiau pagrindinis šio modelio tikslas būtų Savivaldybės turto naudojimo teisės suteikimas, o ne viešųjų paslaugų teikimo organizavimas. Atsižvelgiant į tai, kad nuomininkui būtų perduodama teisė vykdyti autobusų stoties

veiklą, gauti pajamas iš teikiamų paslaugų ir prisiimti su veikla susijusią ekonominę riziką, toks modelis savo turiniu būtų artimas paslaugų koncesijos modeliui. Be to, turto nuomos konkursas užtikrina konkurenciją dėl turto naudojimo teisės, tačiau nėra orientuotas į autobusų stoties paslaugų teikėjo parinkimą ir ilgalaikį viešosios paslaugos organizavimą.

| Privalumai: | Trūkumai: |
|-------------------------------|--|
| paprastesnis administravimas; | reikšminga teisinė rizika; |
| stabilios nuomos pajamos. | ribotos paslaugų kokybės kontrolės galimybės. |
| | trumpas ir ribotas terminas (maksimalus 2 metai) |

Vertinimas: teisiškai rizikinga alternatyva, kadangi nuomininkui būtų perduodama teisė teikti viešąsias paslaugas, gauti pajamas iš jų teikimo ir prisiimti veiklos riziką, egzistuoja rizika, kad toks teisinis santykis pagal savo turinį galėtų būti laikomas paslaugų koncesija.

4.3. Alternatyva Nr. 3 – Paslaugų koncesija

Paslaugų koncesijos sutartis. Savivaldybei perduodant jai priklausančios autobusų stoties infrastruktūros valdymą kitam subjektui ir suteikiant teisę organizuoti autobusų stoties veiklą, teikti keleivių aptarnavimo paslaugas, eksploatuoti ir prižiūrėti infrastruktūrą bei vykdyti su autobusų stoties veikla susijusią komercinę veiklą, būtų sudaroma paslaugų koncesijos sutartis. Koncesininkui būtų perduodama teisė gauti pajamas iš autobusų stoties veiklos ir su ja susijusių paslaugų teikimo, kartu prisiimant su šia veikla susijusią ekonominę riziką. Koncesija būtų suteikiama konkurso būdu, užtikrinant skaidrumo, lygiateisiškumo, nediskriminavimo ir konkurencijos principų laikymąsi. Toks modelis leistų Savivaldybei užtikrinti nepertraukiamą autobusų stoties veiklą, keleivių aptarnavimą ir viešojo transporto infrastruktūros naudojimą pagal jos paskirtį, kartu išsaugant Savivaldybės nuosavybės teisę į perduodamą turtą. Skirtingai nei turto nuomos atveju, paslaugų koncesijos modelis yra orientuotas į viešųjų paslaugų teikimo organizavimą, veiklos rezultatų užtikrinimą ir su veikla susijusių rizikų perdavimą koncesininkui.

Atsižvelgiant į tai, jog koncesijos sutarties terminas nustatomas atsižvelgiant į reikalaujamus atlikti darbus ar paslaugas (šiuo atveju suteikiančioji institucija neplanuoja koncesininkui suteikti teisės vykdyti rangos darbus ir (arba) investuoti į infrastruktūrą, todėl nėra skaičiuojamas investicijų atsipirkimo terminas, ir atitinkamai koncesijos sutarties terminas numatomas 5 metams. KĮ taip pat numato (17 str. 3 p.), kad „*Koncesijos sutarties trukmė gali būti trumpesnė už laikotarpį, reikalingą investicijoms susigrąžinti, su sąlyga, kad suteikiančiosios institucijos mokama kompensacija koncesininkui nepanaikina koncesininkui perduotos rizikos*“, tačiau pažymėtina, kad šiuo atveju suteikiančioji institucija planuoja perduoti koncesininkui paslaugų teikimo rizikas ir gauti koncesijos mokestį už savo perduotą turtą.

Privalumai:

- veiklos rizikos perduodamos operatoriui;
- Savivaldybė išlaiko turto nuosavybę;
- užtikrinama konkurencija;
- galima nustatyti paslaugų kokybės rodiklius.

Vertinimas: optimaliausia alternatyva.

4.4. Alternatyvų palyginimas

| Kriterijus | Savivaldybė pati | Nuoma | Koncesija |
|----------------------|------------------|----------|------------|
| Teisinis saugumas | Aukštas | Žemas | Aukštas |
| Rizikų perdavimas | Nėra | Dalinis | Didelis |
| Paslaugų kontrolė | Didelė | Ribota | Didelė |
| Konkurencija | Nėra | Yra | Yra |
| Finansinė nauda | Neaiški | Vidutinė | Didžiausia |
| Administracinė našta | Didelė | Maža | Vidutinė |

Įvertinus visus pateiktus kriterijus, koncesijos modelis laikytinas racionaliausia alternatyva.

5. Koncesijos ekonominis vertinimas

5.1. Koncesijos vertė

Remiantis 2.3. „Finansinė situacija“ dalyje pateiktais prognozuojamais finansiniais srautais ir naudojant paprastą preliminarios vertės skaičiavimo būdą *Koncesijos vertė* = (*metinės pajamos*) × (*koncesijos trukmė*), skaičiuojama, jog per 5 metus koncesininkas gaus 3 462 180 Eur pajamų. Kadangi UAB TOKS pajamų suvestinėje nėra nurodytų pajamų už kavinės paslaugas, skaičiuojant galutinę preliminarios koncesijos vertę, prie 3 462 180 Eur pajamų pridedamos prognozuojamos planuojamos 30 420 Eur pajamos už kavinės patalpų nuomą (skaičiuojant maksimaliu 12 Eur/m2 nuomos įkainiu; šiuo metu UAB TOKS kavinės patalpų pernuomoti negali, koncesijos sutartis tokią galimybę sudarytų) ir gaunama 3 492 600 Eur vertė.

Diskontuotos vertės apskaičiavimas (žr. žemiau) pateikiamas informaciniais tikslais ir neturi įtakos koncesijos vertės nustatymui pagal Koncesijų įstatymo 5 straipsnį. Skaičiuojant diskontuotą koncesijos vertę (būsimų pinigų srautų dabartinė vertė), taikant 5 % normą ir formulę

$$NPV = \sum_{t=1}^5 \frac{692436}{(1+0.05)^t}$$

gaunami tokie rezultatai:

| Metai | Pajamos | Dabartinė vertė |
|-------|-----------|-----------------|
| 1 | 692 436 € | ~659 463 € |
| 2 | 692 436 € | ~628 060 € |
| 3 | 692 436 € | ~598 152 € |
| 4 | 692 436 € | ~569 668 € |
| 5 | 692 436 € | ~542 541 € |

Bendra diskontuota koncesijos vertė ≈ 2 997 884 €.

Abiem atvejais, paskaičiuota koncesijos vertė neviršija tarptautinės koncesijos (5 404 000 Eur) ribų ir leidžia (LR Koncesijų įstatymo 3 str. 28¹ punktas) Savivaldybės administracijai suteikti supaprastintą koncesiją, t. y. paslaugų koncesiją.

Atkreiptinas dėmesys, kad koncesijos vertė gali keistis vykdant koncesijos suteikimo procedūrą. Suteikiant supaprastintą koncesiją svarbu, kad koncesijos vertė sudarant koncesiją neperžengtų tarptautinės koncesijos ribų.

Remiantis Koncesijos įstatymo 5 str. 1 dalimi, suteikiančiosios institucijos koncesijos sutarties vykdymo laikotarpiu apskaičiuotos koncesininko pajamos, neįskaitant pridėtinės vertės mokesčio, kurios bus gautos kaip atlygis už darbus ir paslaugas, kurie yra koncesijos dalykas, taip pat už prekes, susijusias su tokiais darbais ir paslaugomis, sudarytų 3 492 600 Eur ir ši suma laikytina preliminaria koncesijos verte.

5.2. Savivaldybei tenkanti nauda

Paslaugų koncesijos atveju Savivaldybė:

- išlaiko viso turto nuosavybę (koncesininkui perduodamas naudoti koncesijos sutarties vykdymo tikslu);
- išvengia veiklos nuostolių finansavimo;
- gauna koncesijos mokestį;
- perduoda paklausos riziką operatoriui.

Atkreiptinas dėmesys į tai, kad vadovaujantis KĮ 16 str. 1 p., turtas Koncesininkui gali būti perduodamas patikėjimo teise pagal patikėjimo sutartį ar nuomos teisėmis. Atsižvelgiant į Savivaldybės paskaičiuotą pirminį nuomos mokesčio dydį (18 948 Eur (be PVM) per mėnesį), vertintina, kad koncesijos konkurso metu Savivaldybė galėtų tikėtis panašios ekonominės grąžos.

Pažymėtina, kad paslaugų koncesijos modelio įgyvendinimas nereikalauja papildomų Savivaldybės biudžeto asignavimų autobusų stoties veiklai vykdyti. Veiklos sąnaudos finansuojamos iš koncesininko gaunamų pajamų, o Savivaldybei išlieka galimybė gauti koncesijos mokestį už perduodamo turto naudojimą.

5.3. Rizikos perdavimo vertė

Vertintina, kad, jeigu autobusų stotį valdytų pati Savivaldybė, jai tektų visos pajamų sumažėjimo, sąnaudų padidėjimo, paslaugų kokybės, darbo režimo ir turto priežiūros rizikos. Vertinant pagal dabartinius UAB TOKS duomenis, operatoriaus metinis neigiamas veiklos rezultatas siekia apie 255 tūkst. Eur (iš esmės – dėl Savivaldybei mokėtino nuomos mokesčio), arba apie 1,275 mln. Eur per 5 metus. Nors Savivaldybės mastu nuomos mokestis nebūtų laikomas grynąja sąnauda, koncesijos modelis yra ekonomiškai pagrįstas tuo, kad šias veiklos ir paklausos rizikas perduoda operatoriui, o Savivaldybė išlaiko turto nuosavybę ir sutartyje nustato paslaugų kokybės reikalavimus.

Atitinkamai, Paslaugų koncesijos modelis leidžia pagrindines kylančias rizikas perduoti operatoriui. Todėl pagrindinė ekonominė koncesijos nauda nėra papildomos pajamos, o galimų nuostolių ir veiklos rizikos perkėlimas privačiam subjektui.

5.4. Koncesijos konkurso vertinimo kriterijai

Koncesijos suteikimo procedūros tikslas – išrinkti ekonomiškai naudingiausią pasiūlymą pateikusį Autobusų stoties valdytoją, kuris užtikrintų geriausią balansą tarp didžiausios finansinės naudos Savivaldybei ir aukštą keleivių aptarnavimo kokybę bei tinkamą infrastruktūros priežiūrą.

Atsižvelgiant į tai, kad autobusų stoties veikla yra viešoji paslauga, ir siekiant užtikrinti ilgalaikį paslaugų kokybės ir ekonominio naudingumo balansą, vertinant pasiūlymus turėtų būti taikomas ekonomiškai naudingiausio pasiūlymo vertinimo modelis.

Remiantis panašaus tipo konkursais siūlomi vertinimo kriterijai:

| Vertinimo kriterijus | Svoris |
|---|--------|
| Metinis koncesijos mokestis Savivaldybei | 70 % |
| Paslaugų kokybės užtikrinimo priemonės | 10 % |
| Infrastruktūros priežiūros ir eksploatavimo organizavimas | 10 % |
| Papildomų paslaugų ir komercinės veiklos vystymo pasiūlymai | 5 % |
| Tvarumo ir inovacijų sprendimai | 5 % |

5.4.1. Koncesijos mokestis Savivaldybei (70 proc.)

Vertinamas dalyvio siūlomas metinis arba bendras koncesijos mokestis, mokamas Savivaldybei už teisę valdyti autobusų stotį.

Šiuo kriterijumi siekiama įvertinti dalyvio siūlomą ekonominę naudą Savivaldybei už perduodamą teisę teikti viešąsias autobusų stoties paslaugas ir naudoti koncesijos vykdymui reikalingą Savivaldybės turtą. Kriterijus skatina konkurenciją tarp dalyvių.

5.4.2. Paslaugų kokybės užtikrinimo priemonės (10 proc.)

Vertinama:

- autobusų stoties darbo laikas;
- keleivių aptarnavimo organizavimas;
- informacijos teikimo kokybė;
- klientų aptarnavimo standartai;
- reagavimo į incidentus terminai;
- keleivių pasitenkinimo stebėsenos priemonės.

Šio kriterijaus tikslas – užtikrinti, kad koncesioninkas orientuotųsi ne tik į finansinius rezultatus, bet ir į viešosios paslaugos kokybę.

5.4.3. Infrastruktūros priežiūros organizavimas (10 proc.)

Vertinama:

- pastato techninės priežiūros planas;
- inžinerinių sistemų priežiūra;
- teritorijos priežiūra;
- saugumo užtikrinimo priemonės;
- prevencinių remontų organizavimas.

Šiuo kriterijumi siekiama užtikrinti ilgalaikį Savivaldybei priklausančio turto išsaugojimą.

5.4.4. Komercinės veiklos ir papildomų paslaugų vystymas (5 proc.)

Vertinami siūlymai dėl:

- kavinės veiklos organizavimo;
- reklamos plotų išnaudojimo;
- papildomų keleivių aptarnavimo paslaugų;
- siuntų paslaugų plėtos;
- kitų pajamas generuojančių veiklų.

Tikslas – skatinti efektyvų autobusų stoties infrastruktūros panaudojimą, keleiviams teikiamų paslaugų plėtrą ir papildomų pajamų šaltinių sukūrimą, nepažeidžiant pagrindinės autobusų stoties paskirties.

5.4.5. Tvarumo ir inovacijų sprendimai (5 proc.)

Vertinami siūlymai dėl:

- energijos vartojimo efektyvumo;
- skaitmeninių paslaugų diegimo;
- išmaniųjų keleivių informavimo sistemų;
- aplinkosauginių sprendimų.

Detalesni veiklos valdymo rodikliai, turto grąžinimo mechanizmas, atitinkami kriterijai dėl baudų skyrimo bei jų dydžių, įpareigojimai teikti ataskaitas ir kitos sąlygos būtų nustatomi tolimesniuose koncesijos konkurso inicijavimo etapuose.

6. Rizikų analizė

| Perduodamos koncesininkui: | Savivaldybei lieka: |
|----------------------------|----------------------------|
| paklausos rizika | politinė rizika |
| veiklos rizika | teisės aktų pokyčių rizika |
| turto priežiūros rizika | reputacijos rizika |
| paslaugų kokybės rizika | |

Rizikų vertinimas:

| Rizika | Tikimybė | Poveikis | Valdymas |
|-----------------------------|----------|-----------|---------------------------------------|
| Keleivių srautų mažėjimas | Vidutinė | Didelis | Perduodama koncesininkui |
| Vežėjų pasitraukimas | Maža | Didelis | Perduodama koncesininkui |
| Energijos kainų augimas | Vidutinė | Vidutinis | Perduodama koncesininkui |
| Teisės aktų pokyčiai | Maža | Vidutinis | Sutarties koregavimo mechanizmai |
| Paslaugų kokybės blogėjimas | Vidutinė | Didelis | Veiklos vertinimo rodikliai ir baudos |

7. Paslaugų ir infrastruktūros priežiūros reikalavimai

Koncesijos sutartyje numatoma nustatyti:

1. minimalų Autobusų stoties darbo laiką;
2. viešųjų tualetų prieinamumą (darbo laiką, nemokamą naudojimą);
3. nemokamo WiFi prieinamumą;
4. keleivių informavimo vieningus sprendimus ir standartus;
5. autobusų stoties patalpų, sanitarinių mazgų ir teritorijos priežiūros bei valymo reikalavimus;
6. gėdimų šalinimo terminus;
7. finansines baudas už pažeidimus ar sutartų standartų nesilaikymą.

8. Tiekėjų rinkos įvertinimas

Atsižvelgiant į tai, kad 2024 m. organizuojant autobusų stoties turto nuomos konkursą buvo sulaukta rinkos dalyvių susidomėjimo ir konkurse dalyvavo 3 dalyviai, vertintina, kad rinkoje egzistuoja subjektų, suinteresuotų vykdyti autobusų stoties valdymo veiklą.

Pažymėtina, kad autobusų stoties nuomos konkursas buvo organizuotas kaip laikinas sprendimas, siekiant užtikrinti nepertraukiamą naujai pastatytos autobusų stoties veiklą iki bus parengtas ir įgyvendintas ilgalaikis autobusų stoties veiklos organizavimo modelis.

Atsižvelgiant į konkurso metu pasireiškusių rinkos dalyvių aktyvumą bei viešai išreikštą susidomėjimą būsimu autobusų stoties valdymo modeliu, vertintina, kad organizuojant paslaugų koncesijos konkursą taip pat turėtų būti užtikrinta pakankama konkurencija tarp potencialių dalyvių. Tokios aplinkybės leidžia pagrįstai tikėtis, kad koncesininko atrankos procedūros bus konkurencingos ir sudarys sąlygas atrinkti ekonomiškai naudingiausią pasiūlymą pateikusį dalyvį.

8.1. Minimalūs kvalifikaciniai reikalavimai

Siekiant užtikrinti, kad konkursą laimėtų finansiškai pajėgus ir pakankamą patirtį turintis operatorius, atsižvelgiant į planuojamą Koncesijos vertę ir perduodamas viešąsias paslaugas, rekomenduojama nustatyti šiuos minimalius reikalavimus:

- ne mažesnė kaip 500 000 Eur metinė apyvarta per paskutinius 3 metus;
- ne mažesnė kaip 3 metų patirtis valdant viešojo transporto, keleivių aptarnavimo arba analogiškus infrastruktūros objektus;
- neturėti mokestinių įsiskolinimų;
- neturėti reikšmingų sutartinių pažeidimų vykdant viešuosius pirkimus ar koncesijas.

9. Išvada ir rekomendacija

Įvertinus esamą situaciją, teisinį reglamentavimą, ekonominius rodiklius ir galimas alternatyvas, nustatyta, kad paslaugų koncesijos modelis geriausiai atitinka Savivaldybės interesus.

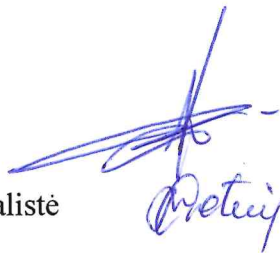
Paslaugų koncesijos modelis sudaro galimybes:

- išsaugoti Savivaldybės nuosavybę;
- užtikrinti viešųjų paslaugų teikimą;
- perduoti didžiąją dalį veiklos rizikų operatoriui;
- sumažinti galimą Savivaldybės finansinę atsakomybę;
- užtikrinti konkurencingą ir skaidrų operatoriaus parinkimą.

Situacijos analizę parengė:

Miesto plėtros skyriaus vedėjas

Miesto plėtros skyriaus vyriausioji specialistė



Jokūbas Leipus

Grita Motiejūnienė