



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

1. Situacijos aprašymas.....	3
1.1. Projekto kontekstas	3
1.2. Veiklos apimtis.....	3
1.3. Autobusų stoties valdymas	4
1.4. Finansinė analizė	4
2. Alternatyvų analizė	6
2.1 Vertinimo metodika	9
2.2 Alternatyvų vertinimas	9
5 lentelė. Alternatyvų vertinimas pagal kriterijų svorius.	9
3. Koncesijos ekonominis vertinimas.....	10
3.1. Koncesijos vertė	10
3.2. Savivaldybei tenkanti nauda	11
3.3. Rizikos perdavimo vertė	12
3.4. Koncesijos konkurso vertinimo kriterijai	12
4. Rizikų analizė	12
5. Paslaugų ir infrastruktūros priežiūros reikalavimai.....	14
6. Tiekėjų rinkos įvertinimas	15
7. Išvados.....	15

1. Situacijos aprašymas

1.1. Projekto kontekstas

Panevėžio miesto savivaldybės (toliau – Savivaldybė) Panevėžio miesto strateginio plėtros 2021–2027 metų plano II prioritete. „Miestas, vystantis tvarią aplinką“ nurodytas tikslas 2.1. „Vykdyti kryptingą darnaus judumo politiką savivaldybėje“, 2.1.5. uždavinys „Išplėsti viešojo transporto ir susisiekimo infrastruktūrą bei atnaujinti viešojo transporto priemones“, ir numatyta 2.1.5.2. priemonė „Naujos autobusų stoties įrengimas ir prieigų sutvarkymas“. Įgyvendindama šiuos strateginius tikslus 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 viešojo pirkimo vykdymui numatant finansavimą darbo projektui parengti ir Autobusų stoties statybos ir įrengimo 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 (toliau – autobusų stotis, 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. Šio turto vertė sudaro 5,4 mln. Eur, skaičiuotinos metinės turto nusidėvėjimo sąnaudos sudaro apie 115 tūkst. Eur.

2. Požeminę automobilių stovėjimo aikštelę (unikalus numeris – 4400-6328-6811, bendras plotas 2360,26 kv. m.), adresu Savanorių a. 9-R1, Panevėžys. Šio turto vertė sudaro 2,8 mln. Eur, skaičiuotinos metinės turto nusidėvėjimo sąnaudos sudaro apie 35 tūkst. Eur.

Pažymėtina, kad požeminę automobilių stovėjimo aikštelę yra struktūriškai priskirtina prie autobusų stoties komplekso, tačiau suformuota atskiru turtiniu vienetu ir nėra skirta Autobusų stočių veiklos nuostatuose apibrėžtoms veikloms, todėl nėra priskirtina prie Autobusų stoties funkcijų ir šioje analizėje nėra vertinama.

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

1.2. Veiklos apimtis

Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso¹ (toliau - KTK) 11 str. 2 d. numatyta, kad autobusų stotis gali steigti savivaldybė. Savivaldybei priklausančios autobusų stoties veikla turi būti organizuojama taip, kad būtų:

1. Vykdomi KTK reikalavimai, apimantys:
 - 1.1 keleivių srautų valdymą ir aptarnavimą;
 - 1.2 autobusų atvykimo ir išvykimo koordinavimą;
 - 1.3 laukimo salės administravimą;
 - 1.4 bilietų platinimo organizavimą ir administravimą;
 - 1.5 bagažo saugojimo paslaugų teikimą;
2. Įgyvendinami Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro patvirtinti autobusų stočių veiklos nuostatai²;
3. Užtikrintas nepertraukiamas keleivių aptarnavimas, tame tarpe ir:
 - 3.1 informacijos teikimas keleiviams;
 - 3.2 inžinerinių sistemų priežiūra;
 - 3.3 pastatų techninė priežiūra;
 - 3.4 patalpų bei teritorijos stebėsena ir priežiūra;
4. Organizuojamos siuntų autobusais priėmimo, išdavimo ir administravimo paslaugos (naudojant įdiegtą siuntų valdymo sistemą „Autoinfo“ arba įdiegiant kitą funkcionaliai lygiavertę sistemą);
5. Mažinamos Savivaldybės veiklos rizikos;
6. Užtikrintas efektyvus turto naudojimas, tame tarpe ir:
 - 6.1 želdynų ir dekoratyvinių augalų, įskaitant ir automatinę laistymo sistemą, priežiūra;

¹ Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksas, 1996 m. lapkričio 19 d. Nr. I-1628 (su vėlesniais pakeitimais),

² Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymas „Dėl autobusų stočių veiklos nuostatų patvirtinimo“ 2003 m. gruodžio 31 d. Nr. 3-734 (su vėlesniais pakeitimais),

- 6.2 sanitarinių mazgų funkcionavimas;
- 6.3 apšvietimo sistemų veikimas ir priežiūra;
- 6.4 lifto eksploatavimas ir priežiūra;
- 6.5 priešgaisrinės saugos sistemų priežiūra;
- 6.6 komunalinių paslaugų administravimas ir atsiskaitymas už jas (už šaltą ir karštą vandenį, elektros energiją, dujas, šilumos energiją, šiukšlių išvežimą, liftą, patalpų ir teritorijos valymą ir kt.)
- 7. Maksimaliai išnaudojamas komercinis infrastruktūros potencialas (pavyzdžiui, kavinės veikla arba kavinės patalpų nuoma, ir pan.).

Papildomai, atsižvelgiant į kitų autobusų stočių pavyzdžius Lietuvoje ir užsienyje, autobusų stoties valdytojai gavus savivaldybės pritarimą, galėtų būti suteikiama teisė vykdyti ir kitas ekonomines veiklas, susijusias su autobusų stoties valdymo veikla ir atitinkančias turto paskirtį, pavyzdžiui:

- 8. papildomos keleivių aptarnavimo paslaugos;
- 9. reklamos plotų nuoma ir administravimas;
- 10. kitos nenumatytos, tačiau turto paskirtį atitinkančios ekonominės veiklos.

Pažymėtina, kad, atsižvelgiant į šių papildomų veiklų pobūdį ir apimtį, vertintina, kad jos nesukurtų reikšmingų ekonominių rezultatų.

1.3. Autobusų stoties valdymas

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 įstatyme³ (toliau – KĮ) nustatyta konkurso tvarka.

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

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

Teisinėje analizėje taip pat buvo įvertinta, kad koncesijos suteikimo procedūra gali užtrukti iki 2 metų, ir siekiant iš karto naudoti naujai pastatytą Autobusų stotį, trumpam terminui (iki 2 metų) gali būti pasitelkiama Turto nuomos sutartis. Atsižvelgiant į tai, 2024 m. buvo suorganizuotas autobusų stoties turto nuomos konkursas ir buvo sulaukta 3 rinkos dalyvių susidomėjimo.

Remiantis konkurso rezultatais, 2025 m. kovo 5 d. buvo pasirašyta Savivaldybės turto nuomos sutartis, kurios pagrindu autobusų stoties pastatas, peronas, stoginė, įranga ir baldai buvo perduoti naudoti UAB Tolimojo keleivinio transporto kompanija (toliau – UAB TOKS).

Šis autobusų stoties turto nuomos konkursas buvo organizuotas 2 metams 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.

1.4. Finansinė analizė

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.

UAB Panevėžio autobusų parkas iki 2025 m. kovo mėn. valdė ir autobusų stoties paslaugas teikė su senosios Panevėžio autobusų stoties infrastruktūra (Savanorių a. 5, Panevėžys). Remiantis šios įmonės 2024 m. vadovybės ataskaitos⁴ duomenimis, metinės pajamos iš autobusų stoties veiklos sudarė 526 tūkst. Eur.

³ Lietuvos Respublikos koncesijų įstatymas, 1996-09-10 Nr. I-1510 (su vėlesniais pakeitimais),

⁴ <https://www.panevezioautobusai.lt/wp-content/uploads/2025/05/Metine-ataskaita-su-audito-ivada.pdf>

Atsižvelgiant į tai, kad šie finansiniai rodikliai buvo pasiekti naudojantis senosios autobusų stoties infrastruktūra, vertintina, kad jie iš principo parodo galimas autobusų stoties pajamas, tačiau neatitinka esamos autobusų stoties pajamų ir kaštų sandaros, todėl toliau analizėje nėra vertinami.

Remiantis Autobusų stoties dabartinio nuomininko UAB TOKS pateiktais apibendrintais veiklos nuo 2025 m. kovo 5 d. duomenimis, vidutinės metinės autobusų stoties pajamos (be PVM) per metus sudaro apie 692 tūkst. Eur. (1 lentelė).

1 lentelė. Pajamų struktūra:

Pajamų šaltinis	Metinės pajamos (tūkst. Eur)	Procentinė dalis, %
Įvažiavimo mokesčiai	344,7	49,78
Siuntų veikla	209,4	30,23
Bilietai pardavimas	52,6	7,60
Kitos pajamos	85,8	12,39
Iš viso:	692,5	100,00

Analizuojant 1 lentelėje pateiktą informaciją darytina išvada, kad didžiausią pajamų dalį sudaro įvažiavimo mokesčiai ir siuntų veikla, generuojantys daugiau nei 80 proc. visų pajamų. Pajamos už bilietų pardavimą ir kitos pajamos (tame tarpe ir kita ekonominė veikla bei komercinės pajamos) sudaro mažąją dalį pajamų.

Taip pat pažymėtina, kad sudarius paslaugų koncesijos sutartį ir gavus savivaldybės pritarimą, autobusų stotyje būtų galima papildomai vykdyti ir kitas, turto paskirtį atitinkančias ekonomines – komercines veiklas (pvz. reklamos plotų nuoma ir administravimas, kavinės patalpų nuoma, papildomos keleivių aptarnavimo paslaugos, ir pan.), kurios generuotų papildomas komercines pajamas ir objektas taptų komerciškai patrauklesnis Autobusų stoties valdytojui.

Šie apibendrinti pajamų duomenys bus naudojami ir tolimesnėje analizėje, siekiant pagrįsti planuojamą koncesijos sutarties vertę.

Remiantis Autobusų stoties dabartinio nuomininko UAB TOKS pateiktais apibendrintais veiklos nuo 2025 m. kovo 5 d. duomenimis, vidutinės metinės autobusų stoties sąnaudos (be PVM) per metus sudaro apie 947,5 tūkst. Eur. (2 lentelė).

2 lentelė. Didžiausios sąnaudų grupės:

Sąnaudų rūšis	Metinės sąnaudos (tūkst. Eur)	Procentinė dalis, %
Nuomos mokestis	301,2	31,79
Siuntų veikla	210,1	22,18
Darbo užmokestis	192,9	20,36
Apsauga	91,1	9,61
Komunalinės paslaugos	67,5	7,12
Kitos sąnaudos	84,7	8,94
Iš viso:	947,5	100,00

Pažymėtina, kad išlaidų eilutėje „Nuomos mokestis“ yra nurodytas Autobusų stoties nuomos mokestis, kurį nuomininkas UAB TOKS moka savivaldybei (2025 m. konkurso metu laimėtojas įsipareigojo mokėti 25 100 Eur/mėn. be PVM nuomos mokestį).

Vertinant pateiktus duomenis matyti, kad metinių pajamų (692,5 tūkst. Eur) ir išlaidų (947,5 tūkst. Eur) skirtumas sudaro -255 tūkst. Eur. Remiantis Autobusų stoties nuomininko pateiktais duomenimis ir vertinant ekonominiu požiūriu iš nuomininko perspektyvos, ši veikla generuoja neigiamą rezultatą.

Vertinant iš Savivaldybės perspektyvos, nuomos mokestis grįžta į Savivaldybės biudžetą kaip biudžeto pajamos, ir visos rizikos susijusios su veiklos organizavimu bei finansiniu rezultatu tenka autobusų stoties operatoriui.

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

2. Alternatyvų analizė

Advokatų profesinės bendrijos „WALLESS“ pateiktoje teisinėje analizėje atsižvelgiant į perduotinos veiklos pobūdį (t. y. viešųjų paslaugų teikimą), buvo įvardinti 3 Autobusų stoties valdymo perdavimo modeliai:

1. Paslaugų koncesijos sutartis konkurso būdu.
2. Turto nuomos sutartis konkurso būdu.
3. Autobusų stoties valdymo perdavimas vidaus sandorio būdu Savivaldybės kontroliuojamai įmonei.

Remiantis pateiktomis išvadomis, ilguoju laikotarpiu teisiškai pagrįstas būdas perduoti savivaldybei priklausančios autobusų stoties infrastruktūros valdymą kitam subjektui ir suteikiant teisę organizuoti autobusų stoties veiklą yra koncesijos suteikimas KĮ nustatyta konkurso tvarka.

Šios alternatyvų analizės tikslas – įvertinti ir parinkti optimalias paslaugų koncesijos sąlygas autobusų stoties valdymo sutarčiai, kurios užtikrintų kokybišką viešųjų paslaugų teikimą, racionalų Savivaldybės turto naudojimą ir efektyvų autobusų stoties veiklos organizavimą. Toliau analizėje vertinama tik paslaugų koncesijos sutarties modelis su skirtingu sutarties terminu, kuris turi įtakos koncesijos konkurso sąlygoms ir sutarties įgyvendinimui.

Savivaldybės paslaugų koncesijos sutartis būtų sudaroma Savivaldybei siekiant perduoti 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.

Koncesininkui būtų perduodama teisė gauti pajamas iš autobusų stoties veiklos ir su ja susijusių paslaugų teikimo, kartu prisiimant su šia veikla susijusią ekonominę riziką. 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 perduodamo turto vertę ir viešųjų paslaugų apimtį, vertintina, kad terminas turi būti proporcingas perduodamo turto vertei, perduodamų funkcijų apimčiai ir operatoriui tenkančių įsipareigojimų mastui. Taip pat, atsižvelgiant į tai, kad esminiai koncesijos sutarties elementai (viešosios paslaugos, reikalingos investicijos, perduodamas turtas, ekonominė vertė) jau yra aiškiai apibrėžti, todėl sutarties terminas turi būti parenkamas įvertinus šiuos visus reikšmingus kriterijus.

Koncesijos sutarties terminas nustatomas atsižvelgiant į reikalaujamus atlikti darbus ar paslaugas (KĮ 17 str. 1 d.). Šiuo atveju Savivaldybė neplanuoja koncesininkui suteikti teisės vykdyti rangos darbus ir (arba) investuoti į infrastruktūrą, atitinkamai nėra skaičiuojamas investicijų atsipirkimo terminas, todėl koncesijos sutarties maksimalus terminas gali būti nustatomas iki 5 metų (KĮ 17 str. 2 d.). KĮ taip pat numato (17 str. 3 d.), kad „*Koncesijos sutarties trukmė gali būti trumpesnė už laikotarpį, reikalingą investicijoms susigrąžinti, su sąlyga, kad suteikiančiosios institucijos mokama kompensacija koncesininkui nepanaikina koncesininkui perduotos rizikos*“, ir šiuo atveju Savivaldybė planuoja perduoti koncesininkui paslaugų teikimo rizikas ir gauti koncesijos mokestį už savo perduotą turtą.

Pažymėtina, kad trumpesnis nei 3 metų terminas vertintinas kaip neproporcingas numatyto perduoti turto vertei (5,4 mln. Eur.) ir viešųjų paslaugų apimčiai. Taip pat pažymėtina, kad, vadovaujantis Lietuvoje galiojančia praktika, koncesijos suteikimo procedūros organizavimo terminas užtrunka apie 2 metus, todėl vertintina, kad galimybė pratęsti (KĮ 5 str. 3 d. 1) punktas) koncesijos sutartį 2 metų terminui būtų pagrįstas ir racionalus abiem koncesijos sutarties šalims.

Atsižvelgiant į tai, toliau nagrinėjamos **3 paslaugų koncesijos sutarties alternatyvos** pagal sutarties trukmę:

I alternatyva	3 metai
II alternatyva	3 metai su galimybe pratęsti sutartį 2 metams (iš viso 5 metai)
III alternatyva	5 metai

Atsižvelgiant į reikalingos analizės pobūdį, rengiama daugiakriterinė sprendimų analizė (angl. Multi-Criteria Decision Analysis, MCDA), nes šis metodas plačiai taikomas viešajame sektoriuje, kai reikia pagrįsti alternatyvos pasirinkimą remiantis ne vienu, o keliais tarpusavyje konkuruojančiais kriterijais. Pagrindiniai šio vertinimo proceso žingsniai yra alternatyvų bei kriterijų išskyrimas, jų svorių nustatymas ir matematinis skaičiavimas.

Atsižvelgiant į Savivaldybės ir Operatoriaus perspektyvas, išskirti esminiai kriterijai (3 lentelė) ir įvardintos jų reikšmės.

3 lentelė. Kriterijai ir jų reikšmės vertinimas Savivaldybės ir autobusų stoties operatoriaus perspektyva.

Nr.	Kriterijus	Reikšmė	Savivaldybės perspektyva	Operatoriaus perspektyva
1.	Viešųjų paslaugų tęstinumo užtikrinimas	Autobusų stotis yra viešojo transporto sistemos dalis, užtikrinanti keleivių aptarnavimą, autobusų eismo organizavimą ir kitų su viešuoju transportu susijusių paslaugų teikimą. Šių paslaugų nepertraukiamumas yra vienas svarbiausių Savivaldybės tikslų, nes net trumpalaikiai veiklos sutrikimai gali turėti neigiamą poveikį gyventojų mobilumui, vežėjų veiklai ir miesto įvaizdžiui.	Ilgesnis koncesijos laikotarpis mažina riziką, kad dažnai keičiantis operatoriams atsirastų pereinamųjų laikotarpių, kurių metu gali sutrikti keleivių aptarnavimas, informacijos teikimas, siuntų administravimas ar kitos autobusų stoties funkcijos. Kuo rečiau organizuojamas naujas konkursas, tuo mažesnė tikimybė, kad viešųjų paslaugų teikimas bus laikinai apsunkintas.	Operatoriui ilgesnis laikotarpis suteikia galimybę planuoti veiklą ilgesniam laikui, formuoti stabilią komandą, optimizuoti procesus ir užtikrinti nuoseklų paslaugų teikimą. Trumpalaikės sutartys dažniau skatina orientuotis į trumpalaikį rezultatą, o ne į ilgalaikę paslaugų kokybę.
2.	Savivaldybės lankstumas	Koncesijos terminas turi būti pakankamai ilgas, kad būtų užtikrintas veiklos stabilumas, tačiau kartu neturi nepagrįstai apriboti Savivaldybės galimybes ateityje keisti veiklos modelį, atsižvelgiant į pasikeitusias rinkos, technologijų ar teisines sąlygas.	Trumpesnis terminas leidžia dažniau įvertinti rinkos situaciją, peržiūrėti perduodamų funkcijų apimtį, atnaujinti paslaugų kokybės reikalavimus ar pakeisti koncesijos sąlygas. Tačiau pernelyg trumpi terminai didina konkursų organizavimo dažnį ir pereinamojo laikotarpio rizikas. Penkerių metų laikotarpis sudaro pakankamą balansą tarp veiklos stabilumo ir galimybės periodiškai iš naujo įvertinti veiklos organizavimo modelį.	Operatoriui svarbu turėti pakankamai aiškų ir stabilų veiklos laikotarpį. Pernelyg trumpas terminas mažina verslo prognozuojamumą ir apsunkina ilgalaikį veiklos planavimą.
3.	Administracinė našta	Koncesijos konkurso organizavimas reikalauja reikšmingų administracinių, teisinių ir žmogiškųjų išteklių.	Kiekvienas naujas konkursas reiškia techninės dokumentacijos rengimą, teisines konsultacijas, konkurso organizavimą, pasiūlymų vertinimą, galimų pretenzijų nagrinėjimą bei sutarties sudarymą. Dažnesni konkursai didina administravimo kaštus ir užima reikšmingą Savivaldybės darbuotojų darbo laiką.	Operatorius taip pat patiria konkurso rengimo, pasiūlymo parengimo ir dalyvavimo procedūrose išlaidas. Ilgesnis sutarties laikotarpis leidžia šias sąnaudas paskirstyti ilgesniam laikotarpiui ir sumažina jų santykinę įtaką veiklos rezultatams.

4.	Konkurencijos užtikrinimas	Vienas pagrindinių koncesijos tikslų – konkurso būdu atrinkti ekonomiškai naudingiausią pasiūlymą pateikusį operatorių	Trumpesni terminai leidžia dažniau organizuoti konkursus ir sudaro daugiau galimybių naujiems verslo subjektams bei rinkos dalyviams patekti į rinką ir atitinkamai pritraukti investicijas į miestą. Tai gali skatinti geresnius finansinius pasiūlymus ir aukštesnę paslaugų kokybę. Kita vertus, pernelyg dažni konkursai gali sumažinti operatorių susidomėjimą dėl ribotų galimybių susigrąžinti ilgalaikes veiklos organizavimo sąnaudas.	Trumpesni terminai leidžia dažniau organizuoti konkursus ir sudaro daugiau galimybių naujiems rinkos dalyviams patekti į rinką. Tai gali skatinti geresnius finansinius pasiūlymus ir aukštesnę paslaugų kokybę. Kita vertus, pernelyg dažni konkursai gali sumažinti operatorių susidomėjimą dėl ribotų galimybių susigrąžinti veiklos organizavimo sąnaudas.
5.	Veiklos stabilumas	Autobusų stoties veikla apima ne tik keleivių aptarnavimą, bet ir daugelio tarpusavyje susijusių procesų organizavimą, kurių efektyvumas pasiekiamas tik sistemai veikiant stabiliai ir suderintai.	Stabiliai dirbantis operatorius geriau užtikrina paslaugų kokybę, mažėja veiklos sutrikimų rizika, o Savivaldybei nereikia dažnai spręsti su operatorių kaita susijusių organizacinių klausimų.	Veiklai stabilizuoti reikia laiko – suformuoti komandą, optimizuoti darbo procesus, užmegzti bendradarbiavimą su vežėjais, įdiegti vidaus kontrolės procedūras ir užtikrinti efektyvų paslaugų teikimą. Trumpesnės sutartys riboja galimybes pasiekti šį stabilumą.
6.	Finansinių rizikų paskirstymas	Koncesijos modelio esmė – perduoti reikšmingą veiklos ir paklausos rizikos dalį privačiam operatoriui.	Ilgesnis laikotarpis leidžia operatoriui priimti didesnę veiklos riziką, nes jis turi daugiau galimybių ją valdyti ir kompensuoti trumpalaikius pajamų ar sąnaudų svyravimus. Dėl to Savivaldybei tenka mažesnė tikimybė ateityje susidurti su prašymais keisti sutarties sąlygas ar kompensuoti nuostolius.	Operatorius ilgesniu laikotarpiu gali tiksliau prognozuoti keleivių srautus, pajamų dinamiką, darbo užmokesčio, energijos ir kitų sąnaudų pokyčius. Tai leidžia racionaliau įvertinti priiimamą riziką ir pateikti konkurencingesnį finansinį pasiūlymą.
7.	Operatoriaus motyvacija investuoti į turtą ir gerinti paslaugas	Nors Savivaldybė perduoda naudoti visiškai įrengtą autobusų stotį, jos ilgalaikė būklė ir paslaugų kokybė priklauso nuo kasdienės priežiūros bei papildomų operatoriaus iniciatyvų.	Ilgesnis koncesijos laikotarpis skatina operatorių rūpestingiau prižiūrėti Savivaldybės turtą, diegti papildomus funkcinius sprendimus, gerinti klientų aptarnavimo kokybę ir plėtoti papildomas paslaugas. Tai leidžia išsaugoti didesnę perduoto turto vertę ir pagerinti keleivių aptarnavimo lygį.	Turėdamas ilgesnį veiklos horizontą operatorius yra labiau motyvuotas investuoti į informacines sistemas, reklamos infrastruktūrą, klientų aptarnavimo sprendimus, komercinių veiklų plėtrą ar kitus veiklos gerinimo projektus, nes turi realią galimybę šias investicijas susigrąžinti per sutarties galiojimo laikotarpį.

2.1 Vertinimo metodika. Vertinimo principai

Kiekvienam kriterijui suteikiamas reikšmingumo svoris, atspindintis jo svarbą siekiant pagrindinio tikslo – užtikrinti efektyvų, stabilų ir ekonomiškai pagrįstą autobusų stoties veiklos organizavimą, ir tuo pačiu remiantis kitų autobusų stočių Lietuvoje valdymo bei priežiūros praktika ir kylančiais iššūkiais. Pažymėtina, kad didesni svoriai skirti kriterijams, kurie turi tiesioginę įtaką viešosios paslaugos tęstinumui, veiklos stabilumui ir rizikų valdymui, o mažesni – kriterijams, kurių poveikis koncesijos rezultatams yra netiesioginis arba mažesnės apimtys.

Kiekviena alternatyva pagal kiekvieną kriterijų vertinama 3 balų skale (1 – Labai nepalanki ir iš esmės neatitinka kriterijaus, 2 – Vidutiniškai palanki ir iš dalies atitinka kriterijų, 3 – Labai palanki ir maksimaliai atitinka kriterijų).

Galutinis rezultatas apskaičiuojamas: **Galutinis balas = Σ (Kriterijaus balas $\times$ Kriterijaus svoris)**

Remiantis aukščiau pateiktais septyniais kriterijais, vertinama kiekviena alternatyva. Atitinkamai, didžiausią įvertinimą surinkusi alternatyva laikoma racionaliausia.

4 lentelė. Kriterijų reikšmingumas (svoriai)

Nr.	Kriterijus	Svoris	Pagrindimas
1.	Viešųjų paslaugų tęstinumo užtikrinimas	25 %	Pagrindinis Autobusų stoties valdymo ir eksploatavimo paslaugų koncesijos tikslas – nenutrūkstamas keleivių aptarnavimas.
2.	Savivaldybės lankstumas	15 %	Svarbu išlaikyti galimybę reaguoti į rinkos ir teisės aktų pokyčius.
3.	Administracinė našta	10 %	Konkursų organizavimas reikalauja žmogiškųjų, administracinių, laiko ir kitų išteklių.
4.	Konkurencijos užtikrinimas	10 %	Konkurencijos užtikrinimas svarbus, tačiau turi būti derinamas su veiklos stabilumu.
5.	Veiklos stabilumas	15 %	Stabilus operatoriaus darbas tiesiogiai veikia paslaugų kokybę.
6.	Finansinių rizikų paskirstymas	15 %	Vienas pagrindinių koncesijos tikslų – perduoti veiklos rizikas operatoriui.
7.	Operatoriaus motyvacija investuoti į turtą ir gerinti paslaugas	10 %	Svarbu skatinti turto kokybės gerinimą, tačiau naujos infrastruktūros atveju šis kriterijus nėra dominuojantis.

Iš viso – 100 %.

2.2 Alternatyvų vertinimas

Toliau pateikiamas kiekvienos alternatyvos vertinimas pagal aukščiau pateiktus kriterijus.

5 lentelė. Alternatyvų vertinimas pagal kriterijų svorius.

Nr.	Kriterijus	Svoris	1 alternatyva		2 alternatyva		3 alternatyva	
			3 metai	Komentaras	3 + 2 metai	Komentaras	5 metai	Komentaras
1.	Viešųjų paslaugų tęstinumas	25%	2	Po trejų metų būtina organizuoti naują konkursą. Tai didina operatoriaus pasikeitimo riziką, pereinamojo laikotarpio neapibrėžtumą ir galimus keleivių aptarnavimo sutrikimus.	3	Jeigu operatorius tinkamai vykdo sutartį, paslaugų tęstinumas išlaikomas iki penkerių metų be naujos konkurso procedūros. Jei autobusų stoties valdymas ir veikla netenkina Savivaldybės, pratęsimas nevykdomas.	3	Ilgas terminas užtikrina stabilų viešųjų paslaugų teikimą ir minimalią pereinamųjų laikotarpių riziką.

2.	Savivaldybės lankstumas	15%	3	Savivaldybė jau po trejų metų gali iš esmės peržiūrėti veiklos modelį, paslaugų apimtį ir konkurso sąlygas.	3	Didžiausias lankstumas. Savivaldybė po trejų metų gali įvertinti operatoriaus veiklą ir spręsti dėl pratęsimo tik tuo atveju, jei visi sutartiniai įsipareigojimai vykdomi tinkamai.	2	Savivaldybė penkerius metus yra susaistyta ta pačia sutartimi, todėl galimybės prisitaikyti prie rinkos ar teisės aktų pokyčių yra mažesnės.
3.	Administracinė našta	10%	2	Dažnesni konkursai reiškia didesnius administracinius kaštus ir daugiau darbuotojų laiko.	3	Jeigu pratęsimas taikomas, naujo konkurso nereikia, tačiau Savivaldybė išlaiko galimybę jį organizuoti, jei operatorius netenkina autobusų stoties valdymo ir veiklos reikalavimų.	3	Mažiausia administracinė našta, nes konkurso procedūros vykdomos rečiau.
4.	Konkurencijos užtikrinimas	10%	3	Konkursai organizuojami dažniau, todėl rinkos dalyviai turi daugiau galimybių konkuruoti.	2	Konkurencija išlaikoma, tačiau sėkmingo operatoriaus atveju naujas konkursas gali būti atidėtas dvejiems metams.	2	Konkurencija vyksta rečiau, todėl rinkos atsinaujinimas lėtesnis.
5.	Veiklos stabilumas	15%	2	Operatorius tik įsibėgėja organizuoti veiklą, o jau artėja naujas konkursas.	3	Sudaromos prielaidos stabiliai veiklai, tačiau kartu išlaikoma motyvacija tinkamai vykdyti sutartį, siekiant pratęsimo.	3	Didelis veiklos stabilumas, tačiau nėra papildomo paskatinimo periodiškai įrodyti veiklos kokybę.
6.	Finansinių rizikų paskirstymas	15%	2	Trumpesnis laikotarpis apsunkina rizikų planavimą ir gali lemti didesnę rizikos premiją pasiūlyme.	3	Operatorius gali planuoti veiklą ilgesniam laikotarpiui, tačiau pratęsimas priklauso nuo tinkamo sutarties vykdymo.	3	Ilgas laikotarpis leidžia geriausiai paskirstyti veiklos ir paklausos rizikas.
7.	Operatoriaus motyvacija investuoti	10%	1	Operatorius labiau orientuojasi į trumpalaikį rezultatą, nes investicijų atsipirkimo laikotarpis ribotas.	3	Galimybė pratęsti sutartį tampa papildoma paskata investuoti į paslaugų kokybę ir turto priežiūrą, nes tai didina tikimybę tęsti veiklą.	3	Operatorius turi pakankamą laiką planuoti veiklos gerinimą ir investicijas, tačiau motyvacija nėra susieta su periodiniu veiklos įvertinimu.
Galutinis balas:		100%	2,15 / 3		2,9 / 3		2,75 / 3	

Remiantis vertinimo kriterijais ir galutiniu balu (2,9 iš 3), daroma išvada, kad tikslingiausia koncesijos sutarties terminą nustatyti 3 metus su galimybe pratęsti 2 metams (bendras sutarties terminas iki 5 metų).

3. Koncesijos ekonominis vertinimas

3.1. Koncesijos vertė

Koncesijos vertę sudaro 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 (KĮ 5 str. 1 d.).

Pažymėtina, kad prognozuojant koncesijos vertę remiamasi Europos Centrinio Banko prielaida, jog kainų stabilumą geriausia išlaikyti siekiant 2 % infliacijos vidutinės trukmės laikotarpiu. Atitinkamai,

atsižvelgiant infliacijos lygį ir tikėtiną paslaugų įkainių bei komercinių pajamų indeksavimą, daroma prielaida, kad autobusų stoties pajamos kasmet didėtų vidutiniškai 2 proc.

Remiantis 1.4. „Finansinė analizė“ dalyje pateiktomis prognozuojamomis pajamomis svarbu įvertinti ir galimas komercines pajamas kurios turėtų reikšmingą įtaką bendroms pajamoms, daroma prielaida, kad tai galėtų būti Autobusų stoties patalpose numatytos ir pernuomojamos kavinės patalpos (jeigu koncesininkas taip pasirinktų ir kavinės veiklą vykdytų ne savo resursais), ir tokia ekonominė veikla galėtų generuoti apie 6,1 tūkst. Eur pajamų per metus (kavinės veiklai numatytas patalpų plotas sudaro 42,25 m², skaičiuojamas įkainis 12 Eur/m²/mėn. įvertintas pagal rinkoje esamą (2026 m. birželio mėn.) vidutinį komercinių (prekybos, paslaugų) patalpų nuomos įkainį Panevėžio miesto centre). Atitinkamai, šios pajamos pridedamos prie numatomų koncesijos pajamų.

Vadovaujantis pajamų nuosaikais augimo prielaida, koncesijos vertė skaičiuojama *Koncesijos vertė = (indeksuotos (infliacija, 2 %) metinės pajamos, 698,6 tūkst. Eur) × (koncesijos trukmė, 5 metai)* pateikiamas 6 lentelėje:

6 lentelė. Preliminari koncesijos vertė.

Metai	Prognozuojamos pajamos (tūkst. Eur)	Skaičiavimas
2026	698,6	
2027	712,6	698,6 × 1,02
2028	726,8	712,6 × 1,02
2029	741,3	726,8 × 1,02
2030	756,2	741,3 × 1,02
2031	771,3	756,2 × 1,02
Iš viso (per 5 metus):	3 708,1	

Vadovaujantis pateiktais skaičiavimais, prognozuojamos bendros koncesininko pajamos valdant autobusų stotį per 5 metų (2027–2031 m.) laikotarpį sudarytų ir skaičiuojama **preliminari koncesijos vertė apie 3 708,1 tūkst. Eur.**

Remiantis KĮ 3 str. 28¹ punktu, jei paskaičiuota koncesijos vertė neviršija tarptautinės koncesijos (5 404 000 Eur⁵) ribos, Suteikiančioji institucija gali suteikti supaprastintą koncesiją. Pažymėtina, kad koncesijos vertė gali keistis vykdant koncesijos suteikimo procedūrą, tačiau šiuo atveju, koncesiją suteikiant laikotarpiui iki 5 metų ir nustatčius 3 708,1 tūkst. Eur koncesijos vertę, darytina išvada, kad koncesijos vertė reikšmingai nepadidės, yra pakankamai didelis (1 695,9 tūkst. Eur) skirtumas iki tarptautinės koncesijos ribos, ir Savivaldybės administracija gali organizuoti supaprastintos paslaugų koncesijos suteikimą.

3.2. 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.

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.

Atkreiptinas dėmesys į tai, kad vadovaujantis KĮ (16 str. 1 d.), turtas Koncesininkui gali būti perduodamas patikėjimo teise pagal patikėjimo sutartį ar nuomos teisėmis. Atsižvelgiant į tai, kad paslaugų koncesijos sutartimi turtas būtų perduodamas nuomos pagrindu ir tai, kad 2024 m. Savivaldybės paskaičiuotas pirminis nuomos mokesčio dydis sudarė 18 948 Eur (be PVM) per mėnesį, vertintina, kad panaši ekonominė grąža Savivaldybei galėtų būti numatoma ir paslaugų koncesijos konkurso metu.

⁵ Tarptautinės koncesijos riba nustatyta 2014 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2014/23/ES dėl koncesijos sutarčių suteikimo, prieiga per internetą <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=CELEX%3A02014L0023-20260101>

3.3. Rizikos perdavimo vertė

Vertintina, kad paslaugų koncesijos sutarties pagrindu autobusų stotį valdytų atrinktas operatorius, kuriam ir 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.

Savivaldybės atžvilgiu, koncesijos modelis yra ekonomiškai pagrįstas tuo, kad šios veiklos ir paklausos rizikos perduodamos 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 savivaldybės biudžeto pajamos, o galimų nuostolių ir veiklos rizikos perkėlimas privačiam subjektui.

3.4. Koncesijos konkurso vertinimo kriterijai

Koncesininko atranka būtų vykdoma konkurso būdu, užtikrinant skaidrumo, lygiateisiškumo, nediskriminavimo ir konkurencijos principų laikymąsi.

Koncesijos suteikimo procedūros tikslas – vadovaujantis viešųjų pirkimų principais, išrinkti ekonomiškai naudingiausią pasiūlymą pateikusį Autobusų stoties valdytoją, kuris užtikrintų geriausią balansą tarp didžiausios finansinės naudos Savivaldybei ir aukštos keleivių aptarnavimo kokybės bei tinkamos infrastruktūros priežiūros.

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 (vadovaujantis viešuosiuose pirkimuose taikomais principais) vertinimo modelis. Ekonomiškai naudingiausiam pasiūlymui nustatyti pasirinkto kiekvieno kriterijaus svoriai parinkti remiantis Viešųjų pirkimų tarnybos parengtomis ekonomiškai naudingiausio pasiūlymo vertinimo gairėmis⁶ ir nurodomi koncesijos dokumentuose (KĮ 52 str. 4 d.), todėl šioje analizėje pateikiami remiantis panašaus tipo konkursais siūlomi vertinimo kriterijai ir jų svoriai (7 lentelė).

7 lentelė. Koncesijos konkurso vertinimo kriterijai ir jų svoriai

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 %

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

4. Rizikų analizė

Rizikų vertinimui buvo naudojama klasikinė ISO 31000 principais paremta kokybinė rizikos analizė. Rizikos tikimybei ir poveikiui įvertinti buvo naudojama 3 lygių skalė (8, 9 lentelės).

8 lentelė. Rizikos tikimybės vertinimo skalė

Vertinimas	Apibrėžimas
Maža	Rizika mažai tikėtina, gali pasireikšti tik išimtinėmis aplinkybėmis.

⁶ Viešųjų pirkimų tarnybos Ekonomiškai naudingiausio pasiūlymo vertinimo gairės, 2021 m. balandžio 12 d.: <https://klausk.vpt.lt/hc/lt/articles/4402266468754-Ekonomi%C5%A1kai-naudingiausio-pasi%C5%ABlymo-vertinimo-gair%C4%97s>

Vidutinė	Rizika gali pasireikšti koncesijos laikotarpiu, tačiau nėra tikėtina kiekvienais metais.
Didelė	Rizika tikėtina ir gali pasireikšti ne vieną kartą koncesijos laikotarpiu.

9 lentelė. Poveikio vertinimo skalė

Vertinimas	Apibrėžimas
Mažas	Nedidelis poveikis paslaugų kokybei arba finansams, lengvai pašalinamas.
Vidutinis	Reikšmingas poveikis veiklai, tačiau nekelia grėsmės paslaugų tęstinumui.
Didelis	Gali sutrikdyti autobusų stoties veiklą, sukelti didelių finansinių nuostolių arba reikšmingą reputacinę žalą

10 lentelė. Rizikų vertinimas

Rizika	Tikimybė	Poveikis	Pagrindimas	Kam tenka	Valdymo priemonės
Keleivių srautų mažėjimas	Vidutinė	Didelis	Keleivių skaičius priklauso nuo demografijos, maršrutų tinklo ir vežėjų sprendimų.	Koncesininkui	Nusistato koncesininkas
Vežėjų pasitraukimas	Maža	Didelis	Priemiestinių maršrutų priėmimas ir aptarnavimas – ir miesto savivaldybės atsakomybėje. Tarp miestiniai maršrutai pakankamai stabilūs, tačiau vieno didelio vežėjo pasitraukimas turėtų didelę įtaką pajamoms.	Abi šalys	Savivaldybė turėtų bendradarbiauti su vežėjais, siekiant įvertinti jų poreikius ir galimas pasitraukimo priežastis. Vežėjų pritraukimo ir išlaikymo priemonės nusistato koncesininkas.
Komercinių pajamų sumažėjimas	Vidutinė	Vidutinis	Reklama, kavinė ir papildomos paslaugos priklauso nuo rinkos.	Koncesininkui	Nusistato koncesininkas
Darbo užmokesčio augimas	Didelė	Vidutinis	Darbo rinkos tendencijos rodo nuoseklų atlyginimų augimą.	Koncesininkui	Nusistato koncesininkas
Eksploatavimo sąnaudų augimas	Vidutinė	Vidutinis	Kainų svyravimai tikėtini, bet jų poveikį galima valdyti.	Koncesininkui	Ilgalaikės tiekimo sutartys, energijos taupymas
Inžinerinių sistemų gedimai	Vidutinė	Vidutinis	Objektas naujas, tačiau eksploatacijos metu gedimų tikimybė išlieka.	Koncesininkui	Maksimaliai trumpi gedimų šalinimo terminai
Turto priežiūros kokybės blogėjimas	Maža	Didelis	Netinkama priežiūra gali sumažinti turto vertę, vėluojantis	Koncesininkui	Techninės priežiūros planas, metinės ataskaitos

			remontas riboti teikiamų paslaugų kokybę.		
Paslaugų kokybės blogėjimas	Vidutinė	Didelis	Tiesiogiai veikia keleivių pasitenkinimą ir Savivaldybės reputaciją.	Koncesininkui	VVK ⁷ , baudos, periodiniai auditai
Koncesininko nemokumas	Maža	Didelis	Tikimybė nedidelė dėl kvalifikacijos reikalavimų, tačiau pasekmės būtų labai reikšmingos.	Koncesininkas	Sutarties įvykdymo užtikrinimas, garantija
Turto sugadinimas	Vidutinė	Vidutinis	Tikimybė vidutinė dėl didelio žmonių srauto ir galimo apgadinti turto mažo patvarumo.	Koncesininkui	Draudimas, saugumą užtikrinančios priemonės
Teisės aktų pokyčiai	Maža	Vidutinis	Galimi, tačiau paprastai valdomi sutarties keitimo mechanizmais.	Abi šalys	Sutarties koregavimo mechanizmai
Force majeure	Maža	Didelis	Tikimybė maža, tačiau pasekmės gali būti reikšmingos.	Abi šalys	Veiklos tęstinumo planas
Reputacijos rizika Savivaldybei	Vidutinė	Didelis	Keleiviai autobusų stotį sieja su Savivaldybe nepriklausomai nuo operatoriaus.	Savivaldybei	Savivaldybės priežiūra, veiklos kontrolė
Paslaugų nepertraukiamumo rizika	Maža	Didelis	Vėlavimas pradėti teikti paslaugas turėtų reikšmingą poveikį keleiviams	Savivaldybei	Savalaikiai administraciniai sprendimai ir pasitvirtinta koncesininko atrankos procedūra

Atliktas rizikų vertinimas (10 lentelė) rodo, kad didžioji dalis autobusų stoties veiklos rizikų yra tiesiogiai susijusios su kasdiene veiklos organizavimo, paklausos, paslaugų kokybės ir turto priežiūros funkcijomis, todėl jos gali būti perduotos koncesininkui. Savivaldybei išlieka tik strateginio pobūdžio rizikos, susijusios su teisės aktų pokyčiais, politiniais sprendimais ir turto savininko atsakomybe. Toks rizikų paskirstymas atitinka Koncesijų įstatymo esmę, užtikrina efektyvų rizikų valdymą ir leidžia Savivaldybei sumažinti finansinę bei veiklos naštą, išlaikant viešųjų paslaugų kokybės kontrolę.

Papildomai pažymėtina, kad detalesnis rizikų identifikavimas, rizikų vertinimo matrica ir jų valdymo planas bus rengiami tolimesniuose koncesijos konkurso inicijavimo etapuose.

5. Paslaugų ir infrastruktūros priežiūros reikalavimai

Koncesijos sutartyje, kartu su privalomais reikalavimais (KĮ 60 str. 6 p.), numatoma nustatyti:

1. sutarties pratęsimo sąlygas;
2. minimalų Autobusų stoties darbo laiką;

⁷ VVK – veiklos vertinimo kriterijai

3. viešųjų tualetų prieinamumą (darbo laiką, (ne-)mokamą naudojimą);
4. nemokamo WiFi prieinamumą;
5. keleivių informavimo vieningus sprendimus ir standartus;
6. autobusų stoties patalpų, sanitarinių mazgų ir teritorijos (tame tarpe ir želdinių) priežiūros bei valymo reikalavimus;
7. gėdimų šalinimo terminus;
8. finansines baudas už pažeidimus ar sutartų standartų nesilaikymą.

6. Tiekėjų rinkos įvertinimas

Atsižvelgiant į tai, kad 2024 m. organizuojant autobusų stoties turto nuomos konkursą buvo sulaukta rinkos dalyvių susidomėjimo, konkurse dalyvavo 3 dalyviai, ir turto nuomos kaina nuo pradinio dydžio (18 948 Eur per mėn.) reikšmingai pakilo 32,5% iki 25 100 Eur per mėn., vertintina, kad rinkoje egzistuoja juridinių subjektų, suinteresuotų vykdyti autobusų stoties valdymo veiklą.

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.

Taip pat pažymėtina, kad siekiant užtikrinti, kad konkursą laimėtų finansiškai pajėgus ir pakankamą patirtį turintis operatorius, atsižvelgiant į planuojamą Koncesijos vertę ir perduodamas viešąsias paslaugas ir remiantis viešiesiems pirkimams taikoma praktika, koncesijos konkurso dalyviams turės būti nustatyti minimalūs kvalifikaciniai reikalavimai.

7. Išvados

Įvertinus esamą situaciją, teisinį reglamentavimą, ekonominius rodiklius ir galimas alternatyvas, rizikų vertinimo rezultatus, nustatyta, kad:

1. 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.
2. Per 5 metų (2027–2031 m.) laikotarpį skaičiuojama preliminarinė koncesijos vertė 3 708,1 tūkst. Eur.
3. Siekiant išlaikyti viešųjų paslaugų tęstinumą, savivaldybės lankstumą, paslaugų kokybės užtikrinimą, koncesininko finansinių rizikų paskirstymą ir motyvaciją investuoti, racionaliausia koncesijos sutartį sudaryti 3 metams su galimybe ją pratęsti 2 metams.

Situacijos analizę parengė:

Miesto plėtros skyriaus vedėjas

Miesto plėtros skyriaus vyriausioji specialistė



Jokūbas Leipus

Grita Motiejūnienė

