



**KLAIPĖDOS  
UOSTAS**

# Tvarumo ataskaita 2025 m.

Akcinė bendrovė Klaipėdos valstybinio  
jūrų uosto direkcija



## Sutrumpinimų sąrašas

Terminas arba sutrumpinimas	Paaiškinimas
ARK	Audito ir rizikų komitetas
BTAD	Bendrovių tvarumo atskaitomybės direktyva
CapEx	Kapitalo išlaidos, investicijos
CO <sub>2</sub>	Anglies dioksidas / anglies pėdsakas
EFRAG	Europos finansinės atskaitomybės patarimoji grupė
ES	Europos Sąjunga
ETAS	Europos tvarumo atskaitomybės standartai
KIPIS	Europos tvarumo atskaitomybės standartai
Klaipėdos uostas	Akcinė bendrovė Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija ir uosto teritorijoje veikiančios įmonės
LR	Lietuvos Respublika
mEur	milijonai eurų
MVĮ	Mažos ir vidutinės įmonės
OpEx	Operacinės išlaidos, bendrosios išlaidos
OPS	Elektros tiekimas nuo kranto
PAV	Poveikio aplinkai vertinimas
PERS	Uosto aplinkosaugos vadybos sistema
PVRR	Pagrindiniai veiklos rezultatų rodikliai
Ro-ro laivas	Laivas, skirtas riedamiesiems arba ridenamiems kroviniams gabenti
Ro-pax laivas	Laivas, skirtas keleiviams ir kroviniams gabenti
ŠESD	Šiltnamio efektą sukeliančios dujos
Uosto direkcija	Akcinė bendrovė Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija
VKC	VšĮ Valdymo koordinavimo centras



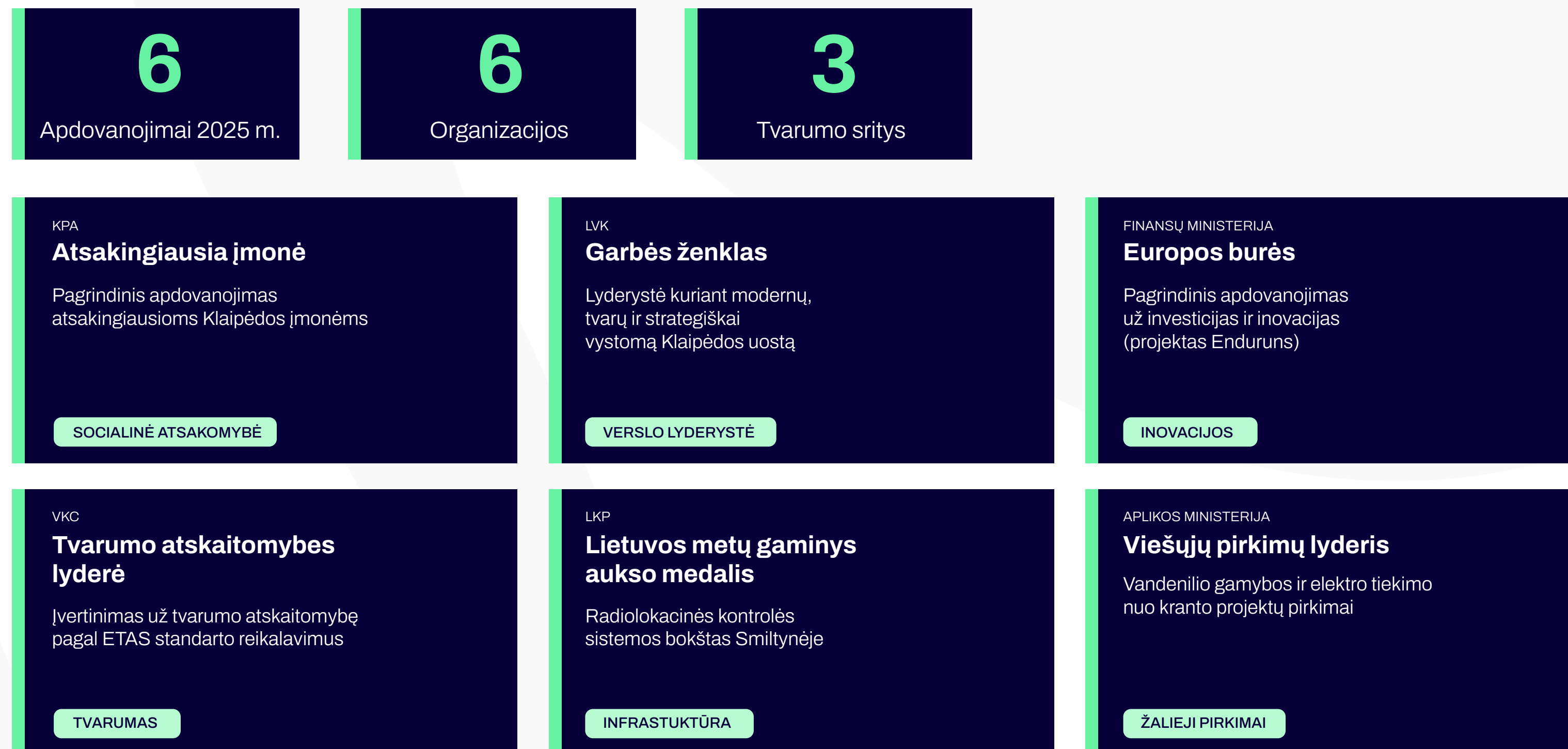
# Turinys

<b>Bendroji informacija .....</b>	<b>6</b>
Parengimo pagrindas .....	8
Veiklos modelis ir vertės grandinė .....	10
Valdymo struktūra .....	13
Tvarumo valdymas .....	14
Tvarumo integravimas į atlygio sistemą .....	17
Tvarumo atskaitomybės rizikos valdymas .....	17
Suinteresuotosios šalys .....	18
Dvejopo reikšmingumo vertinimo rezultatai .....	25
Tvarumo strategija .....	29
 <b>Aplinkosauginė informacija .....</b>	 <b>31</b>
Klimato kaita: Klimato kaitos švelninimas ir energetika .....	32
Tarša .....	49
Biologinė įvairovė ir ekosistemos .....	56
Išteklių naudojimas ir žiedinė ekonomika .....	59
Informacijos atskleidimas pagal ES Taksonomijos reglamentą .....	61
 <b>Socialinė informacija .....</b>	 <b>70</b>
Sava darbo jėga: darbo sąlygos .....	71
Paveikiamos bendruomenės: draugiška kaimynystė su vietos bendruomene .....	85
 <b>Valdysenos informacija .....</b>	 <b>90</b>
Verslo etika .....	91
Diversija ir sabotazas .....	98
Kibernetinis saugumas .....	99
Uosto infrastruktūros kokybė ir darni uosto infrastruktūros plėtra .....	100
 <b>Priedai .....</b>	 <b>103</b>
Priedas 1 Atskleidimo reikalavimų sąrašas pagal ETAS .....	104
Priedas 2 ES Taksonomijos KPI lentelės (2025 m.) .....	108
Priedas 3 Nepriklausomo praktikuojančio asmens riboto užtikrinimo ataskaita .....	112

## 2025 m. apdovanojimai ir pripažinimas

2025 metais Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija sulaukė reikšmingo išorinio pripažinimo aplinkosaugos, inovacijų ir atsakingo verslo srityse. Šeši apdovanojimai iš penkių skirtingų organizacijų patvirtina, kad Uosto direkcijos strateginiai tvarumo įsipareigojimai virsta apčiuopiamais rezultatais.

Valdymo koordinavimo centro (VKC) suteiktas tvarumo atskaitomybės lyderio įvertinimas patvirtina, kad Uosto direkcijai pavyko išsamiai atliepti ETAS standarto reikalavimus. Tačiau Uosto direkcija neapsiriboja gautu titulu – įvertinimas paskatino toliau kelti karteles: informaciją atskleisti išsamiau, ją lyginti bei analizuoti, nuosekliai ruošiantis būsimiems privalomiems atskaitomybės reikalavimams. Viešųjų pirkimų lyderio apdovanojimas, kurį suteikė Aplinkos ministerija, atspindi Uosto direkcijos įsipareigojimą žaliesiems pirkimams – vandenilio gamybos ir elektros tiekimo nuo kranto (OPS) infrastruktūros projektų pirkimai buvo pripažinti inovatyviausiais ir sudėtingiausiais šalyje 2025 metais.



## Bendroji informacija

Parengimo pagrindas	8
Veiklos modelis ir vertės grandinė	10
Valdymo struktūra	13
Tvarumo valdymas	14
Tvarumo integravimas į atlygio sistemą	17
Tvarumo atskaitomybės rizikos valdymas	17
Suinteresuotosios šalys	18
Dvejopo reikšmingumo vertinimo rezultatai	25
Tvarumo strategija	29



## Generalinio direktoriaus žodis

Dar prieš keletą metų tvarumas dažnai buvo suvokiamas kaip naujovė ar modernumo ženklas. Šiandien jis nebėra mados tendencija – tai atsakomybė ir neatsiejama veiklos dalis. Klaipėdos uostas, prieš penkerius metus išsikėlęs žaliosios krypties, socialinės atsakomybės prioritetus, į tvarumą nuo pat pradžių žvelgė ne kaip į trumpalaikę iniciatyvą. Tai nuosekli kryptis, tapusi neatsiejama mūsų strategijos dalimi.

Esame įsipareigoję ne tik vertinti ir stebėti uosto poveikį aplinkai, bet ir kasmet kelti sau aukštesnius tikslus – mažinti emisijas, investuoti į žaliąją energetiką bei tapti pažangios, aplinkai draugiškos veiklos pavyzdžiu jūrų uostų draugijoje.

Žvelgdami į 2025 metus galime konstatuoti, kad išsikelti tikslai virsta apčiuopiamais rezultatais. Per pastaruosius metus įmonės veikloje pasiekėme ženklų šiltnamio efektą sukeliančių dujų (ŠESD) mažėjimą. Tai reiškia, kad savo veikloje ŠESD emisijas sumažinome 69 tonomis arba tiek, kiek per metus jų išmeta vidutiniškai 35 automobiliai.

Ties tuo nesustojame. Artėjame prie žaliajo vandenilio gamybos starto, terminaluose diegiama elektros tiekimo laivams nuo kranto įranga leis sumažinti oro taršą ir triukšmą, o įmonės laivyne, kuris netrukus bus atnaujintas, darbuosis žaliuoju

vandeniliu varomas atliekų surinkimo laivas bei hibridiniai locmanų kateriai. Tai ne tik technologiniai sprendimai – tai aiški mūsų kryptis į mažesnę poveikį aplinkai.

Veikdami mieste ir būdami neatsiejama jo ekonominės bei socialinės ekosistemos dalimi, suprantame, kad uosto plėtra turi vykti darniai, atsakingai ir dialogo su bendruomenėmis pagrindu. Aktyviai prisidedame prie miesto infrastruktūros projektų, renginių bei kitų gyventojams skirtų iniciatyvų. Patvirtinta įmonės paramos tvarka leidžia dar labiau stiprinti partnerystę su arčiausiai uosto esančiomis bendruomenėmis.

Didelį dėmesį skiriame ir mūsų įmonės darbuotojams – nuosekliai siekiame kurti atvirą, pasitikėjimu grįstą darbo aplinką ir kultūrą, kurioje mokymasis, lyderystė ir kūrybiškumas tampa kasdienio darbo dalimi. Atliktas darbuotojų pasitenkinimo ir įsitraukimo tyrimas parodė, kad bendras pasitenkinimas organizacija siekia 92 proc., aplenkdamas tiek Lietuvos, tiek pasaulio įmonių vidurkius.

Mūsų pasirinktas kelias – atsakomybė, pažanga ir ilgalaikė vertė. Tik veikdami atsakingai šiandien galime užtikrinti, kad Klaipėdos uostas išliks modernus, konkurencingas bei kuriantis vertę ir ateityje.

### Algis Latakas

Klaipėdos valstybinio jūrų uosto  
direkcijos generalinis direktorius



## Atskleidimų reikalavimų sąrašas

ETAS 2	Bendrieji atskleidimai	Puslapiai
BP-1	Bendras tvarumo ataskaitos rengimo pagrindas	8
GOV-1	Administracinių, valdymo ir priežiūros organų vaidmuo	13
GOV-2	Įmonės administraciniams, valdymo ir priežiūros organams teikiama informacija ir jų sprendžiami tvarumo klausimai	14
GOV-3	Su tvarumu susijusių veiklos rezultatų integravimas į paskatų sistemas	17
GOV-4	Pareiškimas dėl išsamaus patikrinimo	16
GOV-5	Tvarumo atskaitomybės rizikos valdymas ir vidaus kontrolė	17
SBM-1	Strategija, verslo modelis ir vertės grandinė	9
SBM-2	Suinteresuotų subjektų interesai ir nuomonės	18
SBM-3	Reikšmingas poveikis, rizikos ir galimybės bei jų sąveika su strategija ir verslo modeliu	26
IRO-1	Reikšmingo poveikio, rizikų ir galimybių nustatymo ir vertinimo proceso aprašymas	20
IRO-2	ETAS atskleidimo reikalavimai, įtraukti į įmonės tvarumo ataskaitą	25

## Parengimo pagrindas

### ETAS 2 BP-1

Akcinės bendrovės Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos (toliau – Uosto direkcija) tvarumo ataskaita parengta vadovaujantis Europos tvarumo atskaitomybės standartais (ETAS), nustatytais Europos Komisijos deleguotuoju reglamentu (ES) 2023/2772, ir Įmonių informacijos apie tvarumą teikimo direktyva (ĮITTD, Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2022/2464).

Direktyvos (ES) 2022/2464 nuostatos į nacionalinę teisę buvo perkeltos 2024 m. liepos 1 d. įsigaliojusiais Lietuvos Respublikos teisės aktais, įskaitant:

- Lietuvos Respublikos įmonių ir įmonių grupių atskaitomybės įstatymo pakeitimus (2024 m. birželio 25 d. priimtas įstatymo pakeitimas, galiojanti suvestinė redakcija nuo 2025 m. liepos 1 d.), nustatančius tvarumo ataskaitų rengimo, turinio ir skelbimo reikalavimus;
- Lietuvos Respublikos finansinių ataskaitų audito ir kitų užtikrinimo paslaugų įstatymą, reglamentuojantį tvarumo ataskaitų nepriklausomo užtikrinimo reikalavimus.

Tvarumo ataskaita parengta laikantis minėtų teisės aktų nuostatų, užtikrinant atskaitomybės nuoseklumą, palyginamumą ir atitiktį Europos Sąjungos bei Lietuvos Respublikos tvarumo atskaitomybės reguliavimui.

Ataskaitos tikslas – pateikti aktualią, nuoseklią ir palyginamą informaciją apie Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos veiklos faktinius ir galimus poveikius, rizikas ir galimybes aplinkosaugos, socialinėje ir valdysenos srityse 2025 ataskaitiniais metais, atsižvelgiant į veiklos pobūdį, vertės grandinę ir taikomus nacionalinius reikalavimus.

2025 m. balandžio 14 d. priimta Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2025/794, dar vadinama Omnibus direktyva arba „Stop the clock“ iniciatyva, reikšmingai pakeitė tvarumo atskaitomybę Europos Sąjungoje. Valstybės valdomoms įmonėms, pvz., Uosto direkcijai, CSRD reikalavimai išlieka rekomendacinio pobūdžio, kadangi neatitinka taikomų kriterijų pagal įmonės darbuotojų kiekį ir apyvartą. Nepaisant to, kad prievolės teikti tvarumo ataskaitą pagal CSRD direktyvos reikalavimus įmonei nėra, Uosto direkcija savanoriškai tęsia 2024 metais pradėtą pasirengimą.

Siekdama ilgalaikės vertės kūrimo Uosto direkcija pasirenka veikti proaktyviai, vadovaudamasi gerąja praktika, ETAS principų integravimu į veiklos planavimą ir rizikų valdymą, EBPO rekomendacijomis. Ataskaita apima Uosto direkcijos veiklą 2025 m. laikotarpiu, įskaitant atitinkamas aukštesnės ir žemesnės vertės grandinės dalis, susijusias su Klaipėdos uosto veikla.

Šios tvarumo ataskaitos turinys atitinka ir papildo 2025 metų akcinės bendrovės Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos metinę vadovybės ataskaitą.

## Pajamų pasiskirstymas pagal svarbius ETAS sektorius (SBM-1)

2024 m. tvarumo ataskaitoje buvo nurodyta, kad informacija apie pajamų pasiskirstymą pagal svarbius ETAS sektorius (2 ETAS SBM-1 40 straipsnio b punktas) bei papildomų reikšmingų ETAS sektorių sąrašas (40 straipsnio c punktas) bus teikiama vadovaujantis Komisijos deleguotajame akte nustatyta taikymo data. Uosto direkcija nusprendė šią informaciją atskleisti savanoriškai jau 2025 m. tvarumo ataskaitoje – siekdama didesnio skaidrumo, geresnio organizacijos veiklos ir poveikio supratimo bei nuoseklaus pasirengimo būsimiems privalomiems ETAS reikalavimams.

### Pajamų priskyrimo ETAS sektoriams metodika

Pajamų klasifikavimas atliktas remiantis Europos ekonominės veiklos rūšių klasifikatoriumi (NACE Rev. 2), identifikuojant sektorius, kuriems priskiriama Uosto direkcijos vykdoma veikla. Uosto direkcija veikia pagal „Landlord“ valdymo modelį – ji nevykdo tiesioginės krovinių ar keleivių pervežimo veiklos, o teikia uosto infrastruktūros valdymo, navigacijos ir laivų aptarnavimo paslaugas bei nuomoja uosto žemę ir infrastruktūrą uosto teritorijoje veikiančioms įmonėms ir organizacijoms. Dėl šios priežasties H sekcijos 50 grupė (Vandens transportas) Uosto direkcijai kaip pajamų šaltinis netaikoma – ji apima laivybos kompanijų, o ne uosto administracijos vykdomą veiklą.

Nustatyta, kad 2025 m. Uosto direkcijos pagrindinės pajamos priklauso dviem svarbiems ETAS sektoriams: H sekcijos 52.22 grupei (Vandens transportui būdingų paslaugų veikla) ir L sekcijos 68.20 grupei (Nuosavo arba nuomojamo nekilnojamojo turto nuoma ir eksploatavimas). Pajamų pasiskirstymas pagal šiuos sektorius pateikiamas žemiau esančioje lentelėje.

NACE kodas	Sektoriaus pavadinimas	Pajamų sudėtis	Pajamos, tūkst. Eur	Dalis, %
<b>H52.22</b>	<b>Vandens transportui būdingų paslaugų veikla</b>		<b>51 683,5</b>	<b>81,6</b>
		Uosto rinkliavų pajamos	50 990,7	
		Navigacijos, laivų aptarnavimo ir kitos paslaugos*	692,8	
<b>L 68.20</b>	<b>Nekilnojamojo turto nuoma ir eksploatavimas</b>		<b>11 626,7</b>	<b>18,4</b>
		Žemės nuoma (be infrastruktūros)	4 876,5	
		Žemės nuomos dalis už infrastruktūrą (krantines)	49,9	
		Kita nuoma (patalpos, statiniai)		
<b>Iš viso:</b>			<b>63 310,3</b>	<b>100,0</b>

\*Apima: locmanų ir laivų aptarnavimo paslaugas, laivų švartavimo paslaugas, dujų priežiūros paslaugas, taršos likvidavimo darbus (atliekų surinkimas iš laivų), mažųjų laivų prieplaukos pajamos bei KIPIS informacinės sistemos naudojimosi paslaugas.

### Pastabos dėl klasifikavimo

Žemės nuomos pajamos skirstomos į dvi atskiras dalis, atspindinčias skirtingą ekonominį turinį: grynoji žemės nuoma (be infrastruktūros) apima pajamas, gautas už uosto žemės sklypo nuomą, o žemės nuomos dalis už infrastruktūrą – pajamų dalį, tiesiogiai susijusią su uosto krantinių ir kitos hidrotechninės infrastruktūros naudojimu. Šis skaidymas yra svarbus ir ES Taksonomijos reglamento (Reglamentas (ES) 2020/852) kontekste, kuriame veikla, susijusi su vandens transporto infrastruktūros eksploatavimu, yra vertinama atskirai nuo grynojo turto nuomos.

Finansinės veiklos pajamos (palūkanos, delspinigiai, valiutų kurso įtaka) ir netipinės veiklos pajamos (turto perleidimo pelnas, netesybos, draudimo išmokos) nėra priskiriamos jokiam ETAS sektoriui, kadangi jos nesusijusios su Uosto direkcijos pagrindinės veiklos vykdymu ir pagal ETAS SBM-1 reikalavimus neįtraukiamos į pajamų pasiskirstymo atskleidimą.

### Papildomų reikšmingų ETAS sektorių sąrašas

Vadovaujantis 2 ETAS SBM-1 40 straipsnio c punktu, Uosto direkcija atliko vertinimą, ar jos veikla apima papildomus reikšmingus ETAS sektorius, kurie nėra įtraukti į standartinius atskleidimo sąrašus. Vertinimo metu nustatyta, kad Uosto direkcijos veikla apsiriboja aukščiau nurodytais dviem sektoriais (H 52.22 ir L 68.20) ir papildomų reikšmingų ETAS sektorių nėra.

### Valdymo modelis

Klaipėdos uostas veikia pagal „Landlord“ valdymo modelį, pagal kurį viešasis sektorius valdo uosto žemę, vysto infrastruktūrą, atlieka reguliuotojo funkcijas ir nuomoja žemę privačiam verslui, o privatus sektorius vykdo komercinę veiklą. Lietuvoje uosto žemė ir uosto akvatorija yra išimtinė Lietuvos Respublikos nuosavybė. Uosto direkcija patikėjimo teise valdo ir naudoja uosto žemę bei akvatoriją ir jomis disponuoja, rūpinasi uosto infrastruktūros eksploatavimu ir plėtojimu, užtikrina Klaipėdos uosto bei laivybos saugumą ir teikia laivų vedimo paslaugas. Siekdama tinkamai atlikti patikėtas funkcijas, Uosto direkcija rūpinasi Klaipėdos uosto infrastruktūros vystymu bei eksploatavimu, užtikrina uosto bei laivybos saugumą, prižiūri logistikos srautus ir teikia laivams paslaugas. Įmonė taip pat užtikrina ir įgyvendina tvarumo strategiją, siekdama, kad Klaipėdos uostas taptų tvarus, o veikla atitiktų teisinius ir aplinkosauginius standartus.

### Vertės grandinė

Sėkmingai Klaipėdos uosto veiklai reikalingas tinkamas veiklos grandžių funkcionavimas. Vertės grandinė apima visą Uosto direkcijos veiklą, išteklius ir santykius su suinteresuotomis šalimis, kurių pagrindu Uosto direkcija teikia paslaugas. Ši grandinė yra suskirstyta į tris pagrindines dalis:

1. Pradinė vertės grandinės dalis – visos veiklos, išteklių ir paslaugos, kurios sudaro sąlygas Uosto direkcijos veiklai, įskaitant tiekėjus, infrastruktūros statytojus ir teisinės aplinkos reguliacinius elementus.
2. Tiesioginė vertės grandinės dalis – pagrindinės Uosto direkcijos veiklos, kurios kuria vertę.
3. Galutinė vertės grandinės dalis – veiklos, kai vertės yra perduodamos klientams, partneriams ir visuomenei.

## Pradinė vertės grandinės dalis

1. Klaipėdos uosto veiklos vykdymas apima uosto veiklai reikalingus resursus:

- **medžiagų ir paslaugų tiekėjus:**

- infrastruktūros rangovus, vykdančius bangolaužių (molu) rekonstrukcijas, laivybos kanalo gilinimą, krantinių modernizaciją, kitų statinių statybą, vandentiekio ir buitinių ir paviršinių (lietaus) nuotekų tinklų statybą, kelių ir geležinkelių rekonstrukciją;
- medžiagų tiekėjus uosto priežiūrai ir plėtrai vykdyti, laivų remontui skirtų prekių tiekėjus, navigacijos ir radiolokacijos įrangos tiekėjus;
- įrangos tiekėjus, skirtus uosto operacijoms vykdyti ir infrastruktūrai palaikyti;
- energijos, šilumos ir vandens tiekėjus, aprūpinančius uostą elektros energija, šiluma bei vandeniu;
- nuotekų surinkimo ir tvarkymo tiekėjus;

- **profesinių paslaugų tiekėjus:**

- architektūros, inžinerinių paslaugų tiekėjus, ekspertizų vykdytojus, geologinių, archeologinių paslaugų vykdytojus;
- sutarčių rengimo, reguliavimo ir įstatymų atitikties klausimais konsultuojančius teisininkus;
- IT ir kibernetinio saugumo paslaugų tiekėjus, užtikrinančius sistemų saugumą nuo kibernetinių grėsmių, atliekančius saugumo auditus bei palaikančius uosto valdymo sistemas.

2. Finansavimas ir investicijos:

- **Uosto direkcija uosto infrastruktūrai modernizuoti ir projektams finansuoti tikslingai pasinaudoja Europos Sąjungos ir nacionalinių viešųjų lėšų dotacijų teikiamomis paramos galimybėmis.**
- **Privatūs sektoriai ir uosto terminalų operatoriai savarankiškai investuoja į suprastruktūrą (krovos įrangą, sandėlius, laivų aptarnavimo infrastruktūrą).**
- **Jei yra poreikis ir galimybės, sudaromos paskolos sutartys.**
- **Likusi dalis yra finansuojama Uosto direkcijos lėšomis.**

3. Reglamentavimas ir geopolitinė aplinka:

- **Uosto direkcijos veiklą numato Lietuvos Respublikos įstatymai ir kiti LR bei ES teisės aktai.**

4. Klaipėdos valstybinis jūrų uostas yra nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbus objektas, todėl, siekiant užtikrinti tinkamą saugumo lygį, yra pasitelkiama:

- **Lietuvos kariuomenė;**
- **Valstybės sienos apsaugos tarnyba prie Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijos;**
- **Muitinės departamentas prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos.**

5. Kitos Klaipėdos uosto veiklą kontroliuojančios institucijos:

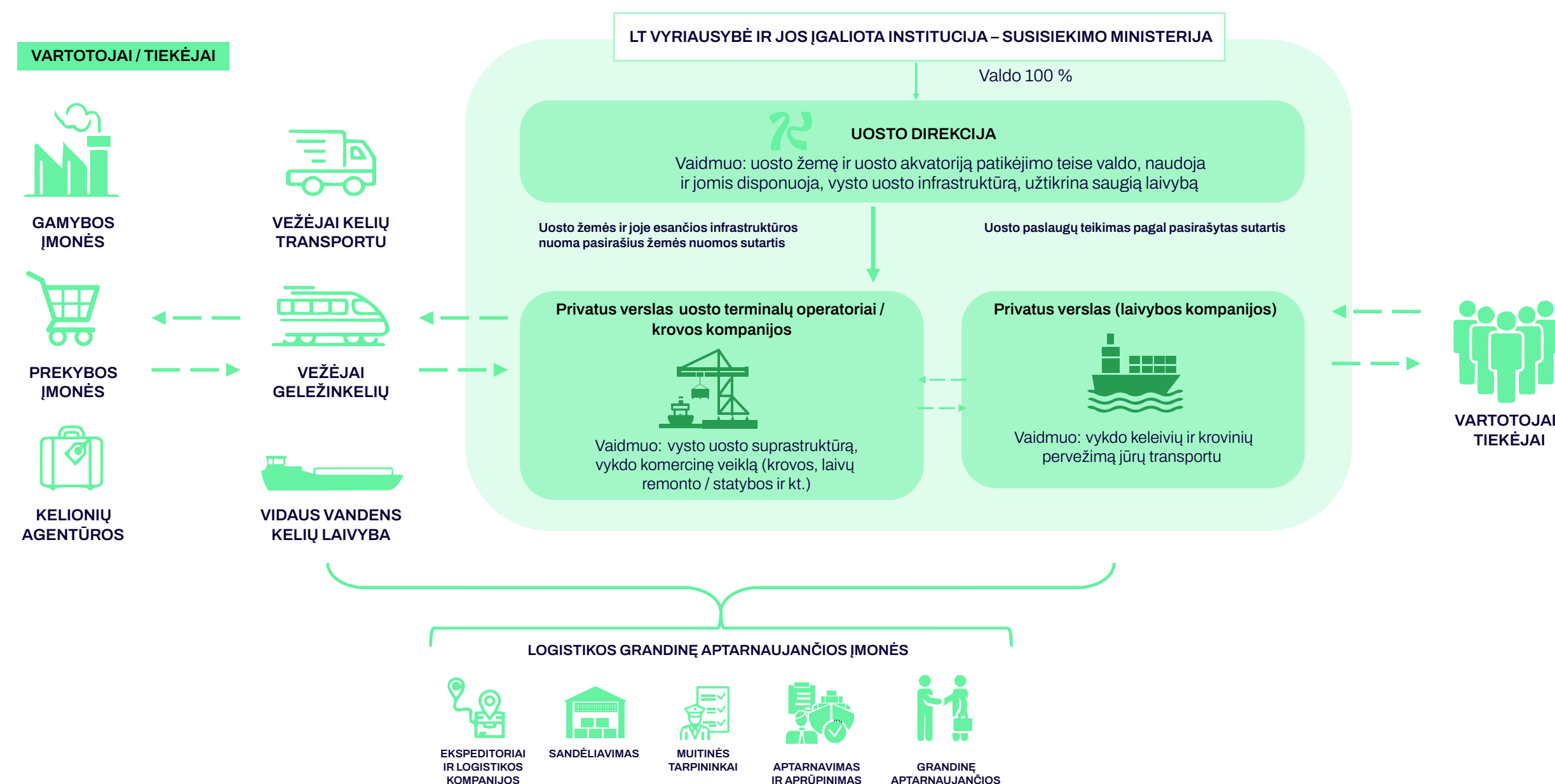
- **Aplinkos apsaugos departamentas prie Aplinkos ministerijos;**
- **Nacionalinio visuomenės sveikatos centro prie Sveikatos apsaugos ministerijos Klaipėdos padalinys;**
- **Valstybinė augalininkystės tarnyba prie Žemės ūkio ministerijos;**
- **Valstybinė maisto ir veterinarijos tarnyba.**

## Veiklos modelis ir vertės grandinė

### SBM-1

1 paveikslas.

Uosto direkcijos veiklos modelis



## Tiesioginės vertės grandinės sudedamosios dalys

1. Uosto teritorijoje (patikėjimo teise valdoma ir disponuojama Uosto direkcijos) Uosto direkcija teisės aktų pagrindu vykdo šias funkcijas:

- **Vysto uosto infrastruktūrą:**

- prižiūri Klaipėdos uosto akvatoriją ir krantines (įskaitant gylių palaikymą akvatorijoje, prie krantinių ir pirsų), plėtoja teritorijas ir eksploatuoja;
- užtikrina navigacinės infrastruktūros būklę, vystymą;
- parengia uosto rezervines teritorijas būsimai plėtrai;
- rengia uosto strategijos projektus, uosto ir rezervinių teritorijų detaliuosius planus, organizuoja jų įgyvendinimą;
- nagrinėja uoste esančių statinių rekonstrukcijas, naujų objektų statybos projektus, esant poreikiui vykdo remontą, nustato ir tvirtina privalomas technines sąlygas.

- **Užtikrina saugią laivybą ir veiklą uosto teritorijoje:**

- teikia navigacijos paslaugas – laivų vedimo, locmanų paslaugų organizavimo, saugios laivybos taisyklių priežiūros, navigacinių įrenginių remonto ir priežiūros;
- užtikrina uosto kapitono veiklą ir laivybos saugumą;
- organizuoja uosto akvatorijoje laivų ir žmonių gelbėjimo darbus;
- koordinuoja uosto žemės naudotojų vykdomą uosto teritorijos apsaugą.

- **Suteikia galimybes vykdyti komercinę veiklą:**

- laivų aptarnavimo paslaugos, įskaitant atliekų surinkimą, krovinių ir logistikos optimizavimą;
- krovinių ir keleivių pervežimas – optimizuoti srautai per Klaipėdos uostą, užtikrinant efektyvų konteinerių, trąšų, grūdų, naftos produktų ir kitų krovinių tranzitą vandens ir kelių transportais, įskaitant geležinkeliais;
- nuomoja uosto žemę, taip pat Lietuvos Respublikos Vyriausybės nustatyta tvarka perduoda ją laikinai neatlygintinai naudotis.

- **Vykdo gamtosauginę funkciją:**

- organizuoja ir likviduoja uosto akvatorijoje susidariusią taršą;
- organizuoja ir vykdo uosto aplinkos apsaugą, siekdama mažinti neigiamą poveikį ekosistemoms;
- derina aplinkosaugos klausimus su vietos bendruomenėmis, visuomene, institucijomis ir kitomis suinteresuotomis šalimis, ypač planuojant naujus infrastruktūros projektus;
- vykdo tvarumo ir aplinkosaugos iniciatyvas, siekdama ilgalaikio poveikio mažinimo ir tvarios uosto plėtros;
- Lietuvos Respublikos Vyriausybės nustatyta tvarka prižiūri bei tvarko uosto rezervines teritorijas.



2. Žmogiškieji ištekliai yra vienas svarbiausių, tiesiogiai prie įmonės vertės kūrimo prisidedančių veiksnių. Darbuotojų kvalifikacija, įskaitant unikalius su uosto veikla ir specifika susijusius įgūdžius, ir įgyta ilgametė patirtis lemia uosto teikiamų paslaugų kokybę, prisideda prie uosto saugumo užtikrinimo bei didesnės vertės klientams ir šalies ekonomikai kūrimo.
3. Tvarumo strategijos įgyvendinimas:
  - **Žaliosios energetikos gamybos infrastruktūros vystymas – žaliųjų degalų (vandenilio) gamybos įrangos ir vandenilio viešųjų pildymo punktų (stotelių) įrengimas.**
  - **ŠESD emisijų mažinimas:**
    - krantinių elektrifikacija;
    - elektrinių ir vandeniliu varomų transporto priemonių integracija Uosto teritorijoje;
    - hibridinių locmanų katerių įsigijimas;
    - vandeniliu varomo atliekų tvarkymo laivo įsigijimas;
    - žaliosios energijos pirkimas bei saulės elektrinės įrengimas ant naujos laivyno bazės stogo;
    - detalesnis ŠESD emisijų skaičiavimas.
  - **Uosto aplinkos apsaugos vadyba:**
    - siekiant išlaikyti PERS sertifikatą kas dvejus metus vadybos dokumentas atnaujinimas, rengiama aplinkosaugos veiksmingumo ataskaita bei atliekamas išorinis auditas;
    - siekiant išlaikyti ISO 14001:2015 sertifikatą atliekami kasmetiniai auditai;
    - aplinkos, krantų būklės ir biologinės įvairovės stebėseną;
    - oro, vandens, triukšmo ir grunto taršos mažinimo programos.

- **Darbuotojų kvalifikacijos kėlimas ir įtraukimas į įmonės veiklą, siekiant užtikrinti darbuotojų įsitraukimą.**
- **Vietos bendruomenių įtraukimo skatinimas, rengiant bendrus susitikimus, pristatant esamus ir būsimus projektus, organizuojant renginius ir skiriant paramą bendruomenių iniciatyvoms.**
- **Skaidrios ir etiškos veiklos užtikrinimas:**
  - korupcinių incidentų prevencija;
  - siekiant išlaikyti ISO 37001:2016 sertifikatą atliekami kasmetiniai auditai;
  - atliekami prevenciniai veiksmai, siekiant užkirsti kelią diversijoms ir sabotažo aktams.
- **Darnios infrastruktūros projektų įgyvendinimas:**
  - siekiama, kad įgyvendinami infrastruktūros projektai atitiktų ES taksonomijos kriterijus ir prisidėtų prie klimato kaitos švelninimo;
  - planuojama sukurti naujas viešąsias erdves, poilsio zonas ir marinas, atsižvelgiant į bendruomenės poreikius ir plėtros poveikį aplinkai.
- 4. Rinkodaros principų ir naujovių taikymas, siekiant užtikrinti naujų klientų pritraukimą, partnerystę su kitais Europos uostais plėtrą ir uosto konkurencingumo didinimą.
- 5. Skaitmeninių sprendimų diegimas – uosto valdymo sistemų modernizavimas ir skaitmeninimas, duomenų analitika, dirbtinio intelekto sprendimų diegimas logistikos valdymo srityje.

## Galutinė vertės grandinės dalis

1. Klaipėdos uosto komercinės veiklos vykdytojai, dalyvaujantys įmonės vertės grandinės modelyje savo vykdoma veikla prisidedantys prie uosto veiklos rezultatų:
  - **žemės nuomininkai, Klaipėdos uosto žemę pasitelkiantys krovinių krovai, sandėliavimui, keleivių aptarnavimui, laivų statybai ir remontui ir kt.;**
  - **laivų savininkai ir agentai – laivybos bendrovės, besinaudojančios uosto paslaugomis, kruizinės linijos, naudojančios Uosto direkcijos laivų terminalus;**
  - **mažųjų laivų savininkai, laivus naudojantys pramoginei laivybai ir keleivių aptarnavimui.**
2. Vietos bendruomenės dėl gyvenimo uostui artimose teritorijose laikomos svarbia suinteresuotąja šalimi, į kurios poreikius atsižvelgdama Uosto direkcija užtikrina reikalingą infrastruktūrą, pvz., pėsčiųjų takus, poilsio zonas ir miesto kelius, kuriais kroviniai patenka į uostą, siekiant sumažinti krovinių judėjimo poveikį miesto gyventojams, bei kurią tiesiogiai įtraukia į esamų ir būsimų Klaipėdos uosto projektų aptarimą.
3. Logistikos grandinę papildančios įmonės, užsiimančios prekių transportavimu ir paslaugų teikimu, pvz., kelių, geležinkelių ir vidaus vandens transporto:
  - **ekspeditoriai ir logistikos kompanijos;**
  - **sandėlininkai;**
  - **muitinės tarpininkai.**
4. Galutiniai vartotojai ir tiekėjai – prekių ir paslaugų gavėjai, kurie importuoja ir eksportuoja krovinius per Klaipėdos uostą, kelionių agentūros ir laivybos keleiviai.

## Valdymo struktūra

### GOV-1

Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos valdymas grindžiamas aukščiausiais skaidrumo, atsakomybės ir profesionalumo standartais. Įmonės valdymo organai – valdyba ir Stebėtojų taryba – užtikrina strateginių tikslų įgyvendinimą, veiklos tęstinumą bei tvarumo principų integravimą į kasdienę veiklą.

Valdyba yra kolegialus valdymo organas. 2025 m. sausio mėn. ją sudarė 5 nariai, įskaitant generalinį direktorių, kuris taip pat ėjo valdybos pirmininko pareigas, o ataskaitinio laikotarpio pabaigoje valdybos narių skaičius buvo 4. Valdybos narius ketverių metų kadencijai skiria Stebėtojų taryba, laikydama Akcinių bendrovių įstatymo ir kitų teisės aktų reikalavimų. Valdybos narių atranka vykdoma remiantis profesine patirtimi ir kompetencijomis. Valdyba yra atskaitinga Stebėtojų tarybai ir visuotiniam akcininkų susirinkimui. Valdyba priima įmonės strategijai įgyvendinti reikalingus sprendimus pagal įstatuose numatytą kompetenciją, dalyvauja finansų valdymo ir veiklos rezultatų stebėsenoje bei ilgalaikio tvarumo užtikrinimo procesuose.

Stebėtojų taryba priima sprendimus dėl komitetų sudarymo. Komitetai pagal kompetenciją teikia Stebėtojų tarybai savo išvadas, nuomones ir pasiūlymus. Komitetas sudaromas ir jo nariai skiriami ne ilgesniam kaip Stebėtojų tarybos kadencijos laikotarpiui. Ataskaitinio laikotarpio pradžioje Stebėtojų tarybą sudarė 5 nariai, o pabaigoje – 4, Eligijui Kajietai 2025 m. kovo 31 d. atsistatydinus. Šiuo metu Uosto direkcijoje suformuoti du komitetai. 2023 m. sausio 20 d. Stebėtojų tarybos posėdyje nutarta sudaryti Atlygio ir skyrimo komitetą; komitetą sudaro trys Stebėtojų tarybos nariai, tačiau nuo 2025 m. kovo 31 d., Eligijui Kajietai atsistatydinus, komitetas nevykdo veiklos, kadangi nebėra įstatuose numatyto minimalaus trijų narių skaičiaus. 2003 m. vasario 8 d. nutarta sudaryti Uosto direkcijos stebėtojų tarybos Audito ir rizikų komitetą. Audito ir rizikų komitetas suformuotas iš trijų narių: dviejų Stebėtojų tarybos narių ir vieno komiteto nario.

Stebėtojų tarybos ir valdybos nariai turi ilgametę patirtį jūrų uosto ir logistikos sektoriuose, jų kompetencijos apima strateginį ir organizacinį valdymą, infrastruktūros plėtrą, rizikų ir krizių valdymą bei tvarumo politikos įgyvendinimą. Tvarumo srityje keli Stebėtojų tarybos nariai yra įgiję

praktinės patirties įgyvendinant aplinkosauginius sprendimus tiek privataus, tiek viešojo sektoriaus organizacijose, dalyvavę tvarumo tikslų nustatymo ir ataskaitų rengimo procesuose, taip pat baigę tarptautinę tvarumo lyderystės programą Oksfordo universiteto Saido verslo mokykloje. Tarp jų yra narių, kurių veikla apima visapusišką transporto operacijų dekarbonizacijos iki 2030 m. įgyvendinimą, tvarumo ir finansinės atskaitomybės sąsajų vertinimą bei dvejopo reikšmingumo analizės peržiūrą. Šios kompetencijos užtikrina, kad valdymo ir priežiūros organai turi arba gali pasitelkti reikiamus įgūdžius, leidžiančius tinkamai prižiūrėti tvarumo klausimus, atliepančius įmonės identifikuotus reikšmingus poveikius, rizikas ir galimybes.

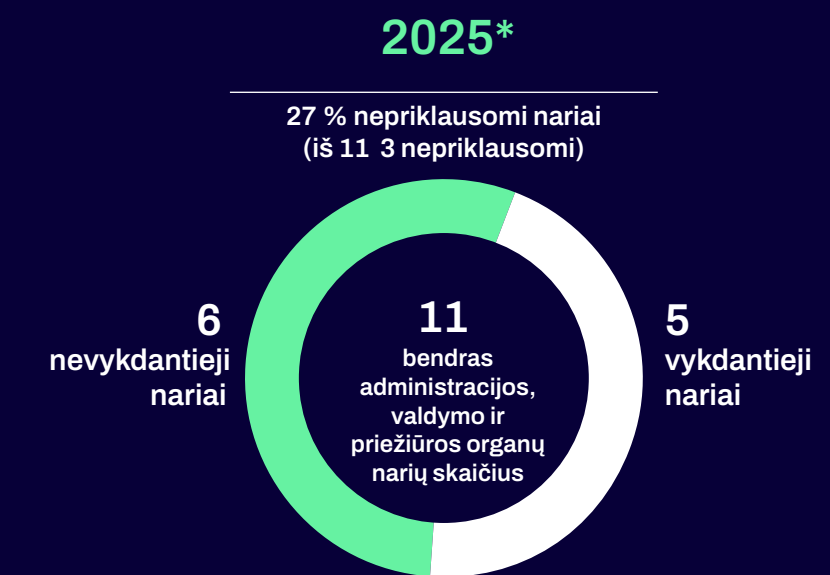
2025 m. valdybos, Audito ir rizikos komiteto, Stebėtojų tarybos nariai, vadovai bei kiti suinteresuoti darbuotojai dalyvavo specializuotuose tvarumo mokymuose, skirtuose tvarumo principams, reguliavimo reikalavimams ir dvigubo reikšmingumo analizės įgūdžiams stiprinti. Temos:

- Dvejopo reikšmingumo vertinimo pagal ETAS reikalavimus pristatymas – supažindinta su ETAS metodologiniu pagrindu, dvejopo reikšmingumo (poveikio ir finansinio) vertinimo principais, suinteresuotųjų šalių apklausos eiga ir rezultatais, taip pat aptarti praktiniai klausimai ir pateikti atsakymai į dalyvių užklausas.

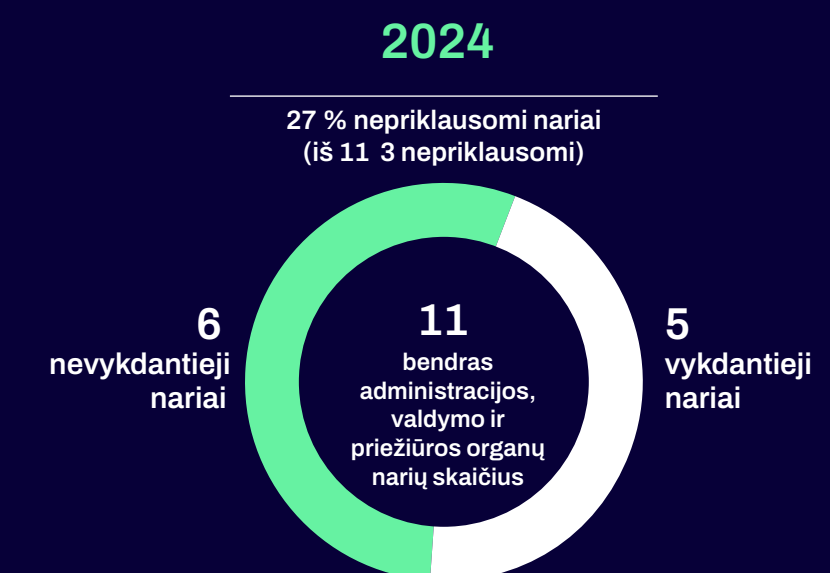
Uosto direkcija planuoja tęstinį vadovų ir valdybos kompetencijų ugdymą, užtikrindama, kad valdymo organai gebėtų efektyviai įgyvendinti su tvarumu susijusius strateginius tikslus. Tvarumo klausimai taip pat yra periodiškai svarstomi valdybos posėdžiuose ir Stebėtojų tarybos Audito ir rizikos komitete, kur vyksta nuolatinė stebėseną ir vertinimas, siekiant užtikrinti ilgalaikį tvarumo strategijos įgyvendinimą. Uosto direkcija, siekdama gilinti tvarumo žinias ir praktinį jų įgyvendinimą, planuoja ateityje pasitelkti išorės tvarumo ekspertus ir konsultantus.

Daugiau informacijos apie Stebėtojų tarybos ir valdybos narių kompetenciją yra pateikiama oficialiame Uosto direkcijos internetiniame puslapyje „[portofklaipeda.lt](http://portofklaipeda.lt)“ ir 2025 m. vadovybės ataskaitoje.

## Valdymo organų sudėtis ir lyčių pusiausvyra



\*2025 m. duomenys pateikiami remiantis ataskaitinio laikotarpio informacija



### Stebėtojų taryboje sudaryti du komitetai

#### Atlygio skyrimo komitetas

Komiteto nariai:  
Kristina Petraitienė,  
Gytis Mažeika,  
Eligijus Kajietai

#### Audito ir rizikų komitetas

Komiteto pirmininkas:  
dr. Aurimas Vilkelis

Komiteto nariai:  
Nemunas Biknius,  
Laura Garbenčiūtė-Bakienė,  
dr. Aurimas Vilkelis

### Valdybos pirmininkas:

Generalinis direktorius Algis Latakas

### Nariai:

Infrastruktūros departamento direktorius Vidmantas Paukštė  
Finansų departamento direktorius Martynas Armonaitis  
Komercijos departamento direktorius Džiugas Šaulys  
Organizacijos vystymo vadovė Ela Žemaitienė (iki 2025 m. sausio mėn.)

### Stebėtojų taryba (ST)

Tai yra kolegialus bendrovės veiklos priežiūrą vykduojantis organas, kurį sudaro 5 nariai, 2025 m. pabaigai buvo 4 nariai, iš jų 2 nepriklausomi (trečias narys – Eligijus Kajietai iki 2025 m. kovo mėn.)

Stebėtojų taryba renkama 4 metams, kadencijos pradžia – nuo paskyrimo datos, pabaiga – po 4 metų nuo paskyrimo datos.

2022 m. atviro konkurso būdu LR susisiekimo ministerija atrinko KVJUD stebėtojų tarybą, kuri savo veiklą pradėjo 2023 m. sausio 2 d.

**Nepriklausomi nariai išrinkti:**  
Nemunas Biknius (KVJUD stebėtojų tarybos pirmininkas).  
Dr. Aurimas Vilkelis.  
Eligijus Kajietai (iki 2025 m. kovo 31d.)

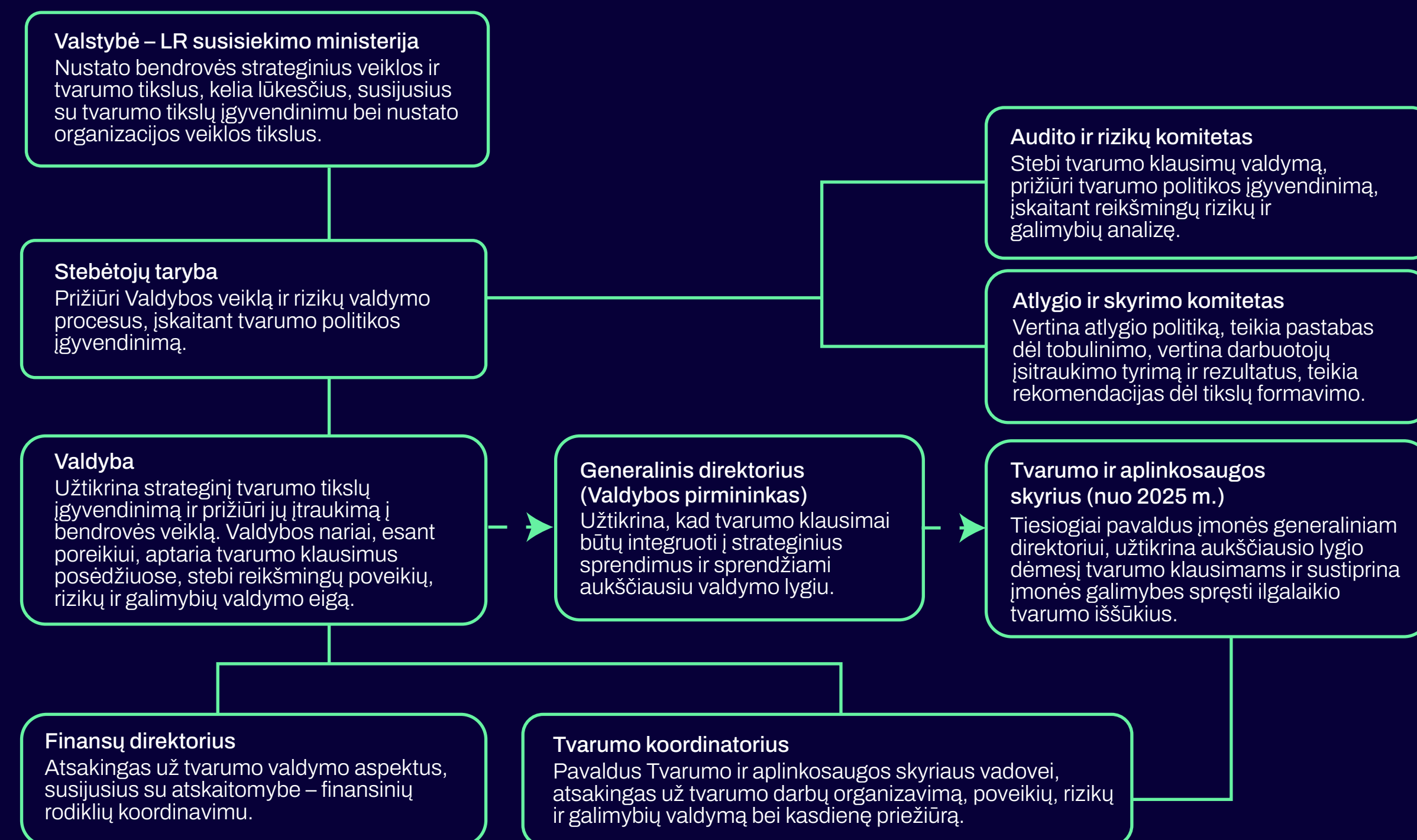
### Kiti stebėtojų tarybos nariai:

Gytis Mažeika.  
Kristina Petraitienė.

## Tvarumo valdymas

### GOV-2

#### 2 paveikslas. Uosto direkcijos tvarumo valdymo schema



Tvarumo aspektai yra integruoti į įmonės valdymo struktūrą ir glaudžiai susiję su valstybės, kaip vienintelio akcininko, keliamais lūkesčiais. Už akcininko teisių ir pareigų vykdymą atsakinga Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija, kuri nustato Bendrovės strateginius veiklos ir tvarumo tikslus bei kelia lūkesčius dėl jų įgyvendinimo. Lūkesčiai yra viešai įtvirtinti Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2026-01-14 įsakymu Nr. 3-7 „Dėl pritarimo raštui dėl valstybės siekiamų tikslų ir keliamų lūkesčių valstybės įmonei Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijai“.

Valdymo ir priežiūros organai – Stebėtojų taryba, Valdyba ir įmonės generalinis direktorius – dalyvauja sprendžiant tvarumo klausimus pagal jiems priskirtas kompetencijas. Stebėtojų taryba vykdo bendrą veiklos ir rizikų valdymo priežiūrą, įskaitant tvarumo politikos įgyvendinimą, o jos sudarytas Audito ir rizikų komitetas (toliau – ARK), sudarytas iš nepriklausomų narių, atlieka tvarumo klausimų priežiūrą ir stebėseną. ARK reguliariai (ne rečiau kaip kartą per mėnesį, kai vyksta posėdžiai) svarsto su tvarumu susijusius klausimus, įskaitant reikšmingų poveikių, rizikų ir galimybių analizę, tvarumo tikslų įgyvendinimo eigą, Europos Sąjungos teisėkūros (ES, EP, EK) pokyčius tvarumo srityje, taip pat darbų planus ir jų įgyvendinimo pažangą.

Valdyba užtikrina strateginių tvarumo tikslų integravimą į bendrovės veiklą ir reguliariai nagrinėja tvarumo klausimus posėdžiuose, stebėdama reikšmingų poveikių, rizikų ir galimybių valdymą. Įmonės generalinis direktorius, kuris kartu eina ir Valdybos pirmininko pareigas, užtikrina, kad tvarumo klausimai būtų sprendžiami aukščiausiu organizaciniu lygmeniu ir integruoti į strateginių sprendimų priėmimą. Nuo 2025 m. įmonėje veikia Tvarumo ir aplinkosaugos skyrius, tiesiogiai pavaldus įmonės generaliniam direktoriui. Šis struktūrinis pokytis sustiprino tvarumo valdymą įmonėje ir užtikrino, kad tvarumo klausimai būtų sprendžiami aukščiausiu organizaciniu lygmeniu. Atsakomybė už tvarumo politikos įgyvendinimą, poveikių, rizikų ir galimybių valdymą bei koordinavimą yra sutelkta šiame skyriuje.

Kasdienį tvarumo darbų organizavimą, duomenų rinkimą, poveikių, rizikų ir galimybių vertinimą bei tvarumo ataskaitos rengimą vykdo tvarumo koordinatore, kuri yra tiesiogiai pavaldi Tvarumo ir aplinkosaugos skyriaus vadovei. Strateginiai tvarumo klausimai ir sprendimai, esant poreikiui, teikiami per Tvarumo ir aplinkosaugos skyriaus vadovę ir svarstomi kartu su įmonės generaliniu direktoriumi.

Aplinkosaugos (E), socialiniai (S) ir valdysenos (G) aspektai valdomi laikantis funkcinės atsakomybės principo:

- **E (aplinkosauga)** – Tvarumo ir aplinkosaugos skyrius kartu su kapitono tarnyba,
- **S (socialiniai klausimai)** – Organizacijos vystymo departamentas,
- **G (valdysena)** – Veiklos atsparumo departamentas, užtikrinantis tarpfunkcinį bendradarbiavimą ir koordinavimą per tvarumo koordinatore.

2025 m. Stebėtojų taryba patvirtino Akcinės bendrovės Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos atskaitomybės rengimo proceso politiką (2025 m. spalio 31 d. sprendimas, patvirtintas 2025 m. lapkričio 24 d. Stebėtojų tarybos posėdžio protokolu Nr. STP-16). Ši politika nustato tvarumo ataskaitos rengimo terminus, atsakomybes, duomenų teikimo tvarką ir kitus su atskaitomybe susijusius įsipareigojimus, taip sustiprinant tvarumo valdymo procesų skaidrumą ir nuoseklumą.

2025 m. dvejojo reikšmingumo vertinimo rezultatai buvo palyginti su 2024 m. vertinimu, kuris buvo atliktas ekspertinio vertinimo būdu. Palyginamoji analizė leido įvertinti reikšmingų temų tęstinumą, pokyčius juos prioritetizuojant bei patikslinti vertinimo rezultatus, atsižvelgiant į platesnį suinteresuotųjų šalių įtraukimą. Organizacijos veiklos pobūdis ir darbo jėgos struktūra vertinamuoju laikotarpiu išliko stabilūs ir reikšmingos įtakos vertinimo rezultatams neturėjo.

Strateginis veiklos planas rengiamas ketverių metų laikotarpiui ir atnaujinamas kasmet, užtikrinant jo suderinamumą su dvejojo reikšmingumo vertinimo rezultatais. Uosto direkcija vadovaujasi patvirtinta Klaipėdos uosto strategija su strateginiu veiklos planu iki 2035 m., kurioje numatyti ilgalaikiai tvarios plėtros tikslai ir kryptys. Dokumentas atnaujinamas kasmet.

Vertinime dalyvavo KVJUD vadovai ir specialistai, atsakingi už atitinkamas aplinkosaugos, socialines ir valdysenos sritis. Proceso metu bendradarbiauta su vidiniais ir išoriniais ekspertais. Vertinimo metu buvo išanalizuotos visos pagal ETAS pateiktos temos, siekiant identifikuoti reikšmingas temas, įvertinant visą veiklos grandinę ir jas atskleisti, nustatyti sąsajas tarp įmonės veiklos ir pradinės bei galutinės vertės grandinės etapų. ARK nariai buvo supažindinti su dvejojo reikšmingumo vertinimo rezultatais ir turėjo galimybę teikti pastabas ir pasiūlymus.

## Identifikuotos šios reikšmingos ETAS temos, kurios tiesiogiai atitinka Uosto direkcijos veiklos sritis, poveikį ir atsakomybę:

### ETAS E1 Klimato kaita:

- Klimato kaitos švelninimas ir Energetika.

### ETAS E2 Tarša:

- Oro, vandens, grunto ir tarša.

### ETAS E4 Biologinė įvairovė ir ekosistemos:

- Žemės naudojimo pokyčiai,
- Invazinės svetimos rūšys, Tarša, Kita.

### ETAS E5 Žiedinė ekonomika:

- Išteklių įvediniai, įskaitant išteklių naudojimą.

### ETAS S1 Sava darbo jėga:

- Socialinis dialogas, darbo tarybų egzistavimas, darbuotojų informavimo, konsultavimosi su jais ir jų dalyvavimo teisės.

### ETAS S1 Sava darbo jėga:

- Profesinio ir asmeninio gyvenimo pusiausvyra.

### ETAS S1 Sava darbo jėga:

- Sveikata ir sauga.

### ETAS S1 Sava darbo jėga:

- Lyčių lygybė ir vienodas užmokestis už vienodos vertės darbą.

### ETAS S1 Sava darbo jėga:

- Mokymas ir įgūdžių ugdymas.

### ETAS S1 Sava darbo jėga:

- Įvairovė.

### ETAS S1 Sava darbo jėga:

- Darbdavio reputacija.

### ETAS S1 Sava darbo jėga:

- Darbo jėgos trūkumas.

### ETAS S3 Paveikiamos bendruomenės:

- Bendruomenių ekonominės, socialinės ir kultūrinės teisės (vanduo ir sanitarija, su žeme ir (ar) saugumu susijęs poveikis).

### ETAS G1 Verslo etika:

- Korupcija ir kyšininkavimas (prevencija ir vartikimas, skaitant mokymą; incidentai).

### ETAS G1 Verslo etika:

- Įmonės kultūra.

### ETAS G1 Verslo etika:

- Santykių su tiekėjais valdymas įskaitant mokėjimų praktiką.

**Papildomos temos:** ● Diversija ir sabotažas. ● Kibernetinis saugumas. ● Uosto infrastruktūros kokybė ir darni plėtra.

*Plėtojant temas, kartu nagrinėjamas reikšmingas poveikis, rizikos ir galimybės bei pateikiamas galutinis reikšmingų temų sąrašas. Informacija apie reikšmingus poveikius, rizikas ir galimybes pateikiama atskiruose skyriuose prie kiekvienos ETAS temos.*

## Pagrindiniai išsamaus patikrinimo elementai

### GOV-4

Elementai	Tvarumo ataskaitos dalys	Ar atskleidžiama informacija susijusi su žmonėmis ir (arba) aplinka?
Išsamaus patikrinimo įtraukimas į valdymą, strategiją ir verslo modelį	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tvarumo valdymas (GOV-2)</li> <li>2. Dvejopo reikšmingumo vertinimas (IRO-1)</li> <li>3. Sprendimų priėmimo procesas ir susijusios vidaus kontrolės procedūros (IRO-1)</li> </ol>	Susijusi tiek su žmonėmis (darbuotojų teisės, bendruomenės įtaka, akcininkų lūkesčiai), tiek su aplinka (taršos mažinimo priemonės, poveikis klimatui)
Paveikiamų suinteresuotųjų subjektų įtraukimas į visus pagrindinius išsamaus patikrinimo etapus	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Suinteresuotosios šalys (SBM-2)</li> <li>2. Reikšmingi įtraukimo procesai (S1)</li> <li>3. Paveikiamų bendruomenių įtraukimo būdai ir etapai (S3)</li> </ol>	Susijusi su žmonėmis
Neigiamo poveikio nustatymas ir vertinimas	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dvejopo reikšmingumo vertinimas (IRO-1)</li> <li>2. Reikšmingas su klimato kaita susijęs poveikis, rizikos ir galimybės (IRO-1)</li> <li>3. Reikšmingas su oro tarša susijęs poveikis, rizikos ir galimybės (IRO-1)</li> <li>4. Žmonės veikla bei poveikis, rizikos ir galimybės darbo sąlygoms (IRO-1)</li> <li>5. Reikšmingas poveikis, rizikos ir galimybės susiję su paveikiamomis bendruomenėmis (IRO-1)</li> <li>6. Reikšmingas poveikis, rizikos ir galimybės verslo etikoje (IRO-1)</li> <li>7. Su diversija ir sabotazu susijęs reikšmingas poveikis, rizikos ir galimybės (IRO-1)</li> <li>8. Poveikiai, rizikos ir galimybės, kylantys dėl kibernetinio saugumo (IRO-1)</li> <li>9. Reikšmingas poveikis, rizikos ir galimybės dėl uosto infrastruktūros (IRO-1)</li> </ol>	Susijusi su aplinka (tarša, emisijų mažinimu, energetikos projektais) ir žmonėmis (darbuotojų sauga, darbo sąlygomis, bendruomenių gerove)
Veiksmų, siekiant spręsti šio neigiamo poveikio klausimus, vykdymas	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Su klimato kaitos švelninimu ir prisitaikymu susiję veiksmai ir išteklių (E1-3)</li> <li>2. Su oro tarša susiję uždaviniai, veiksmai ir išteklių (E2-2)</li> <li>3. Tvarumo strategija, tikslai, veiksmai ir uždaviniai, susiję su sava darbo jėga (S1-4)</li> <li>4. Tvarumo strategija, tikslai, uždaviniai ir priemonės, susiję su paveikiamomis bendruomenėmis (S3-4)</li> <li>5. Nulinė tolerancija korupcijai ir kyšininkavimui</li> <li>6. Darbuotojų ugdymas ir mokymai</li> <li>7. Diversijos ir sabotazo rizikos valdymas</li> <li>8. Kibernetinio saugumo rizikos valdymo priemonės</li> <li>9. Valdymo priemonės, siekiant darnios infrastruktūros</li> </ol>	Susijusi su aplinka (taršos mažinimo priemonės, energetikos projektai) ir žmonėmis (sauga, socialinė atsakomybė)
Šių pastangų veiksmingumo stebėjimas ir komunikavimas	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tvarumo atskaitomybės rizikos valdymas (GOV-5)</li> <li>2. Tvarumo strategija (SBM-1)</li> </ol>	Susijusi su aplinka (monitoringo programa, ŠESD mažinimo tikslai) ir žmonėmis (socialiniai rodikliai, etikos standartai)

## Tvarumo integravimas į atlygio sistemą

### GOV-3

Uosto direkcijoje tvarumo aspektai palaipsniui susiejami su vadovų atlygio sistema, siekiant užtikrinti strateginių tikslų įgyvendinimą ir vadovybės atsakomybę už ilgalaikę įmonės vertę. Atlygio politika grindžiama fiksuoto ir kintamo atlygio deriniu, o kintamoji atlygio dalis siejama su iš anksto nustatytais veiklos rezultatais, įskaitant ir su tvarumo valdymu susijusius aspektus.

2025 metais tvarumo tikslai buvo susieti su įmonės generalinio direktoriaus kintamąja atlygio dalimi. Generalinio direktoriaus atlygio struktūroje kintamoji dalis sudaro iki 10proc. metinio atlygio, o jos vertinime, be finansinių ir veiklos rodiklių, yra įtraukti ir su tvarumo valdymu susiję aspektai, atspindintys strateginius įmonės prioritetus, įskaitant infrastruktūros plėtros, mobilumo sprendimų ir investicijų planavimo aspektus.

Be generalinio direktoriaus 2025 metais tam tikri tvarumo aspektai buvo susieti ir su kitų departamentų vadovų kintamąja atlygio dalimi. Atsižvelgiant į jų atsakomybės sritis, departamentų direktorių veiklos vertinime taikomi su tvarumu susiję kriterijai apima infrastruktūros projektų planavimą ir įgyvendinimą, energijos vartojimo efektyvumą, investicijų suderinamumą su tvarumo prioritetais bei strateginių iniciatyvų, susijusių su ilgalaikiu uosto vystymu, įgyvendinimą. Konkrečios rodiklių reikšmės ir tikslinės vertės tvarumo ataskaitoje neviešinamos.

Taip pat pažymima, kad tvarumo ataskaitos rengimo laikotarpiu atlygio sistemoje nėra tiesiogiai vertinami su klimato kaita susiję rodikliai, įskaitant išmetamųjų šiltnamio efektą sukeliančių dujų (ŠESD) mažinimo tikslus. Šie aspektai šiuo etapu nėra integruoti į atlygio skaičiavimo mechanizmą.

Tvarumo paskatų politika yra periodiškai peržiūrima ir atnaujinama, įvertinant įmonės tvarumo brandą, veiklos prioritetus bei Europos Sąjungos teisės aktų reikalavimus. Numatoma, kad nuo 2026 metų tvarumo rodiklių integravimas į atlygio sistemą apimtis gali būti peržiūreta ir, esant poreikiui, išplėsta. Nuo 2026 m. klimato kaitos švelninimo tikslas – sumažinti ŠESD emisijas iki 500 t per metus – integruojamas į metinių įmonės tikslų sistemą. Šio rodiklio pasiekimas bus įtrauktas į vadovų kintamosios dalies atlygio apskaičiavimą bei visų darbuotojų skatinimo už tikslų pasiekimą vertinimą. Rodiklio svoris sudarys 5 proc. organizacijos tikslų dalyje (iš 20 proc., skirtų metiniams įmonės tikslams).

### Tvarumo tikslų integravimas į vadovų atlygį 2025 metais

Tikslų grupė (tvarumo tikslai)	Svoris (%)	Įgyvendinimo data
Generalinis direktorius	10 %	2025-12-31
Infrastruktūros departamento direktorius	20 %	2025-12-31
Komercijos departamento direktorius	10 %	2025-12-31

## Tvarumo atskaitomybės rizikos valdymas

### GOV-5

Įmonės tvarumo atskaitomybės procesas yra įtrauktas į bendrą rizikų valdymo sistemą, siekiant užtikrinti informacijos patikimumą, skaidrumą ir atitiktį ETAS reikalavimams. Pagrindinės rizikos valdymo ir vidaus kontrolės priemonės:

- Veiklos rizikų registras**  
 Rizikos, susijusios su tvarumo atskaitomybe, yra identifikuojamos ir registruojamos įmonės Veiklos rizikų valdymo registre, kuris leidžia stebėti rizikų būklę ir planuoti jų mažinimo veiksmus.
- Aptarimai Audito ir rizikų komitete**  
 Tvarumo temas ir su jomis susijusios rizikos yra reguliariai aptariamose ARK posėdžiuose.
- Reguliarūs pranešimai**  
 Nuo 2024 m. nuspręsta reguliariai, bet ne rečiau kaip kartą per pusmetį, informuoti ARK apie tvarumo veiklų statusą, sprendžiamus klausimus ir iškilusias problemas. Jei yra poreikis, informacija gali būti teikiama dažniau.
- Veiklos rizikų registras**  
 Vadovaujantis Uosto direkcijos rizikų valdymo politikos VIII skyriaus nuostatomis, stebėtojų tarybos ir generalinio direktoriaus nurodymais, kartą per 3 mėn. atliekama didesnių nei vidutinės reikšmės rizikų stebėseną, o kartą per 6 mėn. vidutinės reikšmės rizikų stebėseną.

## Suinteresuotosios šalys

### SBM-2

2025 m. Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija toliau nuosekliai taikė struktūruotą suinteresuotųjų šalių identifikavimo ir įtraukimo procesą, kuris yra integrali tvarumo valdymo sistemos ir dvejopo reikšmingumo vertinimo dalis. Šis procesas grindžiamas ankstesniais metais taikyta metodika ir buvo atnaujintas atsižvelgiant į 2025 m. atlikto dvejopo reikšmingumo vertinimo rezultatus, atliekant suinteresuotųjų šalių apklausą ir atsižvelgiant į galutinio vertinimo rezultatus.

### Suinteresuotųjų šalių identifikavimas

Suinteresuotosios šalys identifikuojamos kartą per metus arba įvykus reikšmingiems pokyčiams, siekiant užtikrinti, kad Uosto direkcijos veikla būtų derinama su pagrindinių suinteresuotųjų šalių lūkesčiais, interesais ir galimu poveikiu. Identifikavimo procesas grindžiamas vertinimu, kaip Uosto direkcijos veikla veikia skirtingas šalis ir kaip šios šalys gali daryti įtaką organizacijos veiklai, sprendimų priėmimui, reputacijai bei ilgalaikiam organizacijos veiklos tęstinumui.

Vertinimo metu atsižvelgiama į šiuos pagrindinius aspektus:

- galimą teigiamą arba neigiamą Uosto direkcijos veiklos poveikį suinteresuotosioms šalims;
- suinteresuotųjų šalių įtaką Uosto direkcijos veiklai, strateginiams sprendimams ir reputacijai;
- su veikla susijusias rizikas ir galimybes, turinčias reikšmės ilgalaikiam veiklos tvarumui;
- suinteresuotųjų šalių interesus, susijusius su Klaipėdos uosto plėtra, veiklos skaidrumu, aplinkosauga, sauga ir socialiniais aspektais.

Remiantis šiuo vertinimu, buvo sudarytas pagrindinių suinteresuotųjų šalių sąrašas, apimantis tiek paveikiamus suinteresuotuosius subjektus, tiek tvarumo informacijos vartotojus. Prie paveikiamų suinteresuotųjų subjektų priskiriami darbuotojai, klientai, vartotojai ir galutiniai naudotojai, tiekėjai ir rangovai, jų darbuotojai bei vietos bendruomenės ir Klaipėdos miesto savivaldos institucijos. Atskirai išskiriama tyloji suinteresuotoji šalis – gamtinė aplinka, kuri patiria tiesioginį ar netiesioginį Uosto direkcijos veiklos poveikį.

Tvarumo informacijos vartotojų grupei priskiriami Uosto direkcijos akcininkas ir valstybės institucijos, įskaitant Susisiekimo ministeriją ir Stebėtojų tarybą, taip pat generalinis direktorius ir Valdyba, atsakingi už strateginių sprendimų priėmimą ir veiklos priežiūrą

Identifikuotos suinteresuotosios šalys sudaro pagrindą nuolatiniam dialogui, sprendimų priėmimui bei Uosto direkcijos strateginių kryptių ir tvarumo prioritetų formavimui (žr. 3 pav.).



**3 paveikslas.** Uosto direkcijos suinteresuotosios šalys

Suinteresuotųjų šalių įtraukimas organizuojamas siekiant užtikrinti atvirą, skaidrų ir konstruktyvų dialogą. Įtraukimo procesas grindžiamas šiais principais:

- reguliarumu ir tęstinumu;
- savalaikiu informacijos teikimu;
- abipusiu dialogu ir grįžtamojo ryšio užtikrinimu;
- suinteresuotųjų šalių lūkesčių integravimu į veiklos planavimą.

#### Suinteresuotųjų šalių įtraukimas 2025 m.

Apklausa buvo vykdoma šioms suinteresuotųjų šalių grupėms:

- **Uosto teritorijoje veikiančioms įmonėms ir nuomininkams**, kurių veikla tiesiogiai susijusi su uosto infrastruktūra ir paslaugomis. Apklausa buvo skirta įvertinti lūkesčius, galimus poveikius ir rizikas, susijusias su uosto veikla. Kitų klientų ir naudotojų lūkesčiai papildomai vertinami per vykdomus NPS tyrimus.

**Rangovams ir tiekėjams**, siekiant įvertinti galimą poveikį, susijusį su darbų vykdymu, sauga, aplinkosauga ir socialiniais aspektais.

**Paveikiamoms bendruomenėms**, apklausiant bendruomenių pirmininkus ir atstovus. Apklausa buvo orientuota į vietos gyventojų lūkesčius, susijusius su triukšmu, aplinkos kokybe, sauga ir bendru uosto veiklos poveikiu aplinkai.

Apklausa turinys buvo formuojamas remiantis iš anksto parengtais klausimais ir lūkesčių laiškais, tiesiogiai susietais su Uosto direkcijos nagrinėjamomis tvarumo temomis bei dvejetainio reikšmingumo vertinimo kontekstu.

Kai kurioms suinteresuotųjų šalių grupėms, kurios nėra tiesioginiai Uosto direkcijos klientai arba kurių poveikis nėra tiesioginis (pvz., tam tikros netiesiogiai paveikiamos grupės), apklausa nebuvo organizuojama. Tokiais atvejais galimi poveikiai, rizikos ir galimybės buvo vertinami remiantis Uosto direkcijos ekspertinėmis žiniomis, turima informacija ir ankstesnių laikotarpių patirtimi.

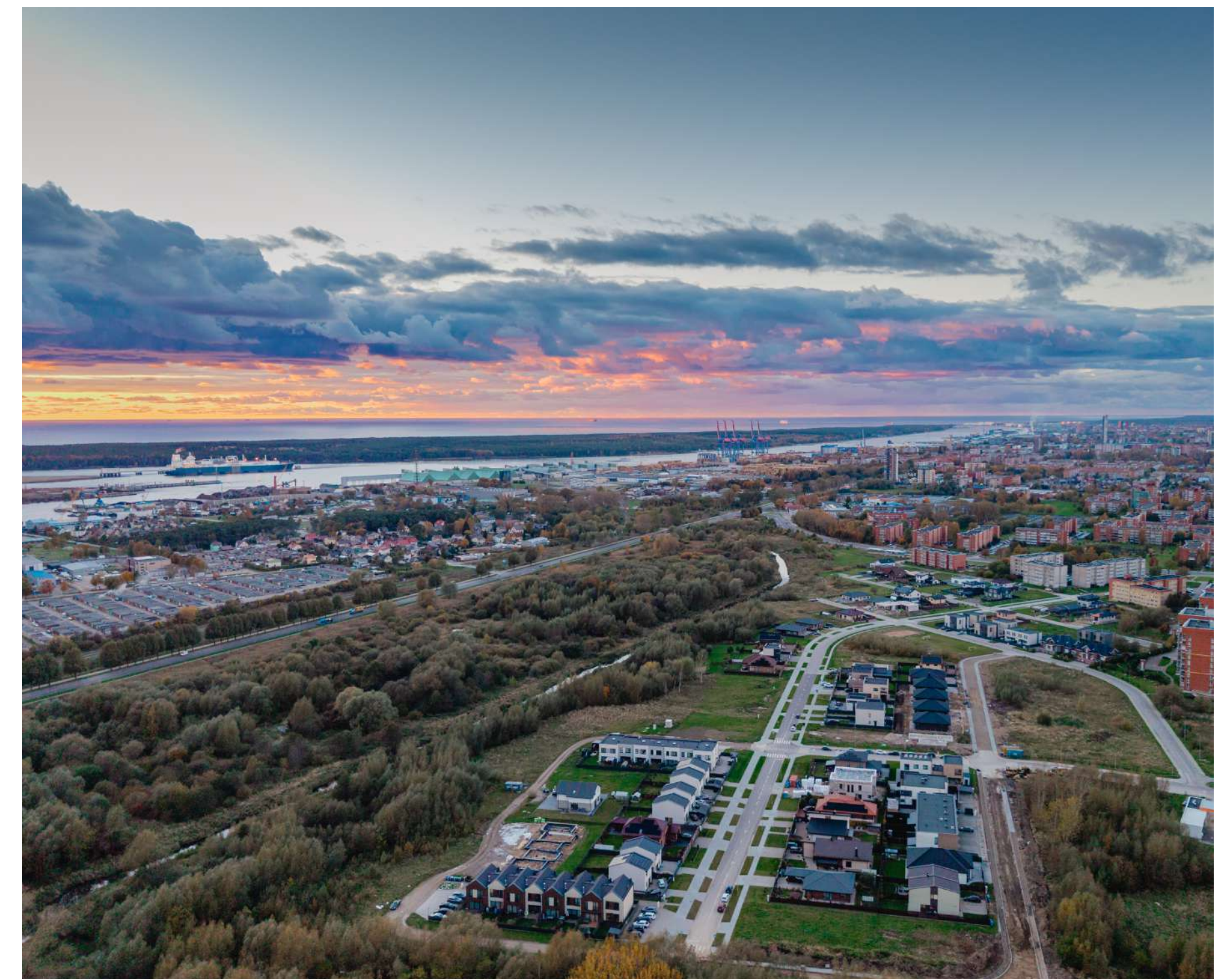
Šis diferencijuotas įtraukimo metodas leido efektyviai surinkti aktualią informaciją, užtikrinti proporcingumą ir sutelkti dėmesį į tas suinteresuotąsias šalis, kurių lūkesčiai ir patiriamas poveikis yra reikšmingiausi Uosto direkcijos veiklos ir tvarumo strategijos kontekste.

#### Grįžtamasis ryšys ir nuolatinis tobulinimas

Suinteresuotųjų šalių įtraukimo metu gauta informacija ir grįžtamasis ryšys naudojami tobulinant veiklos procesus, komunikaciją ir įgyvendinant strategines iniciatyvas. Atsižvelgiant į savininko lūkesčius, galiojančius teisės aktus ir veiklos aplinkos pokyčius, Uosto direkcija reguliariai peržiūri ir atnaujina savo veiklos prioritetus bei įtraukimo praktikas.

#### Valdymo ir priežiūros organų informavimas

Valdymo bei priežiūros organai susitikimų metu bei pagal įmonės įstatuose nustatytą tvarką rengiamomis ataskaitomis nuolat supažindinami su suinteresuotųjų šalių nuomonėmis ir interesais. Stebėtojų tarybos 2023 m. gruodžio 1 d. sprendimu ir 2024 m. sausio 2 d. posėdžio protokolu Nr. STP-20 patvirtinta sandorių su susijusiomis šalimis politika, skirta valdyti rizikas, apimančias interesų konfliktus bei santykius su suinteresuotaisiais subjektais.



## Reikšmingumo vertinimo procesas

### IRO-1

Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija 2025 m. pakartotinai atliko dvejopo reikšmingumo vertinimą (toliau – DRV), vadovaudamasi Europos tvarumo atskaitomybės standartų (ETAS) reikalavimais ir Įmonių informacijos apie tvarumą teikimo direktyva (IJTTD), Direktyva (ES) 2022/2464). Šis vertinimas buvo integrali tvarumo valdymo ir strateginio planavimo proceso dalis, skirta identifikuoti reikšmingiausius aplinkosaugos, socialinius ir valdysenos klausimus, aktualius įmonės veiklai, vertės grandinei ir suinteresuotosioms šalims. Vertinimo tikslas – nustatyti įmonės reikšmingus tvarumo klausimus aplinkosaugos, socialinėje ir valdysenos srityse, kurie:

- turi arba gali turėti reikšmingą faktinį ar galimą poveikį žmonėms ir aplinkai (poveikio reikšmingumas), ir (arba)
- turi arba gali turėti reikšmingą finansinį poveikį Uosto direkcijos veiklai, finansinei būklei ar veiklos rezultatams (finansinis reikšmingumas).

Dvejopo reikšmingumo vertinimo procesas buvo parengtas ir įgyvendintas laikantis ETAS nustatytų principų bei Europos finansinės atskaitomybės patariamiosios grupės (EFRAG) praktinio taikymo gairių. Finansinio reikšmingumo vertinimo kriterijai buvo nustatyti remiantis Uosto direkcijoje taikoma veiklos rizikų valdymo metodika, užtikrinant nuoseklų tvarumo klausimų ir strateginių rizikų vertinimą.

Vertinimo metu pirmiausia buvo atlikta veiklos konteksto analizė, apimanti Uosto direkcijos veiklos pobūdį, pagrindines funkcijas, vertės grandinę, sektoriaus ypatumus ir teisinę aplinką. Ši analizė sudarė pagrindą galimų reikšmingų poveikių, rizikų ir galimybių identifikavimui aplinkosaugos, socialinėje ir valdysenos srityse.

Identifikuoti poveikiai, rizikos ir galimybės buvo vertinami atsižvelgiant į jų mastą, tikėtiną pasireiškimo laikotarpį (trumpąjį, vidutinį ir ilgąjį), galimą reikšmę Uosto direkcijos veiklai ir suinteresuotosioms šalims. Kur buvo įmanoma, vertinimas buvo grindžiamas turimais kiekybiniais duomenimis, o kitais atvejais – ekspertiniais kokybiniais vertinimais.

Vertinimo procese dalyvavo Uosto direkcijos vadovai ir specialistai, atsakingi už atitinkamas aplinkosaugos, socialines ir valdysenos sritis, taip pat buvo pasitelkti išoriniai tvarumo ekspertai. Po vidinio vertinimo buvo sudarytas reikšmingų tvarumo temų, poveikių, rizikų ir galimybių sąrašas, kuris buvo peržiūrėtas ir patvirtintas Uosto direkcijos valdymo lygmeniu.

Uosto direkcija pripažįsta, kad dvejopo reikšmingumo vertinimas yra nuolat tobulinamas procesas. Atsižvelgiant į kintančią reguliacinę aplinką, sektoriaus tendencijas ir sukauptą patirtį, vertinimo metodika ateityje bus toliau plėtojama ir tikslinama, siekiant užtikrinti kuo didesnę rezultatų patikimumą ir atitiktį ETAS reikalavimams.

### **Dvejopo reikšmingumo vertinimo proceso apžvalga**

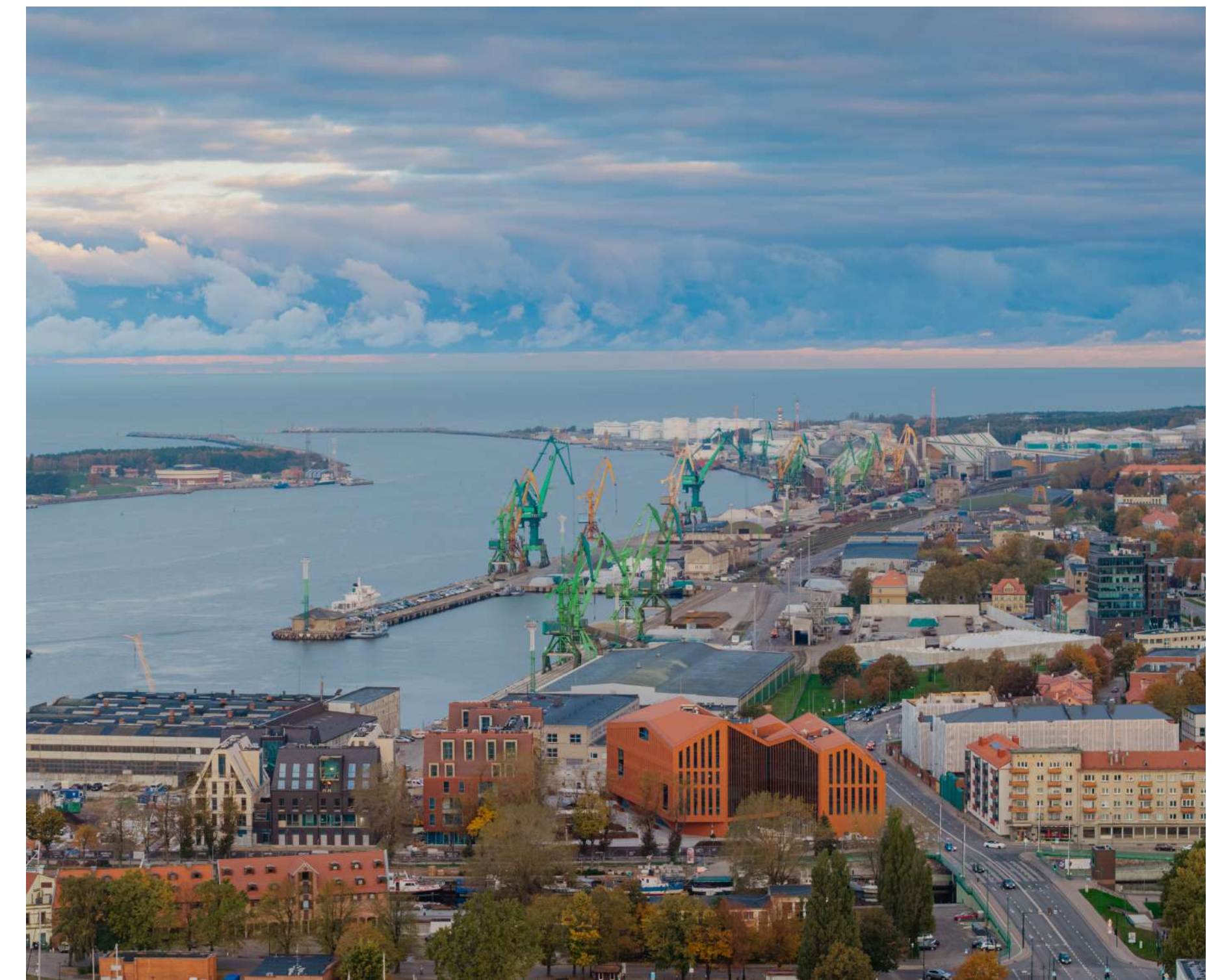
Dvejopo reikšmingumo vertinimas vykdytas nuosekliai, apimant šiuos pagrindinius etapus:

1. | Veiklos konteksto analizė (verslo modelis, vertės grandinė, sektoriaus analizė).
2. | Esamų ir galimų poveikių, rizikų bei galimybių nustatymas.
3. | Poveikių, rizikų ir galimybių reikšmingumo vertinimas.

Reikšmingumo rezultatų apibendrinimas, peržiūra ir patvirtinimas.

Vertinimo procesas buvo organizuotas remiantis turimais vidiniais ir išoriniais šaltiniais, įskaitant poveikio aplinkai vertinimus (PAV), Klaipėdos valstybinio jūrų uosto aplinkos monitoringo duomenis (2024 m. ataskaita) bei papildomai surinktą informaciją iš suinteresuotųjų šalių apklausų.

Vertinimo procese dalyvavo Uosto direkcijos skyrių vadovai ir specialistai, atsakingi už reikšmingas veiklos sritis, taip pat buvo pasitelktos išorės ekspertų įžvalgos.



### ***Dvejopo reikšmingumo vertinimo metodika***

Dvejopo reikšmingumo vertinimo metodas ir procesas buvo parengti vadovaujantis Europos tvarumo atskaitomybės standartų (ETAS) reikalavimais ir gairėmis. Kadangi ETAS nenustato vieningos privalomos metodologijos, vertinimo procesas buvo suformuotas atsižvelgiant į Uosto direkcijos veiklos pobūdį, sektoriaus specifiką ir iki šiol taikytas gerąsias tvarumo praktikas, pasitelkiant vidinių ir išorės ekspertų įžvalgas.

Dvejopo reikšmingumo vertinimas buvo vykdomas nuosekliai, apimant Uosto direkcijos veiklos konteksto analizę, reikšmingų faktinių ir galimų poveikių, rizikų bei galimybių nustatymą, jų reikšmingumo įvertinimą bei rezultatų peržiūrą ir patvirtinimą. Vertinimo metu buvo atsižvelgta tiek į poveikio reikšmingumą, tiek į finansinį reikšmingumą, taip pat į šių dviejų dimensijų tarpusavio sąsajas, kaip numatyta ETAS.

Vertinimas buvo grindžiamas turimais vidiniais ir išoriniais informacijos šaltiniais, įskaitant poveikio aplinkai vertinimo (PAV) rezultatus, Klaipėdos valstybinio jūrų uosto aplinkos monitoringo duomenis (2024 m. ataskaita) bei suinteresuotųjų šalių apklausų metu surinktą informaciją. Procese dalyvavo Uosto direkcijos atsakingi vadovai ir specialistai, o vertinimo kokybei užtikrinti buvo pasitelktos ir išorės ekspertų įžvalgos.

### ***Verslo konteksto ir vertės grandinės analizė***

Reikšmingumo proceso pradžioje atlikta veiklos konteksto analizė, apimanti veiklos pobūdį, vertės grandinę, suinteresuotąsias šalis ir sektoriaus ypatumus. Ši analizė leido nustatyti pagrindines veiklos sritis ir ryšius, galinčius lemti reikšmingus tvarumo poveikius, rizikas ar galimybes.

Vertės grandinė analizuota nuo pradinės iki galutinės grandies, įtraukiant tiek Uosto direkcijos veiklą, tiek verslo santykius su pagrindiniais išteklių tiekėjais, klientais ir galutiniais naudotojais.

Papildomai atlikta sektoriaus analizė, paremta uostų ir jūrų transporto sektoriaus praktika bei tarptautiniais standartais (ESPO, SASB, MSCI). Ši analizė padėjo identifikuoti temines sritis, dažniausiai reikšmingas uostų veiklai, įskaitant klimato kaitą, taršą, biologinę įvairovę, socialinius santykius ir uosto saugą.

### ***Suinteresuotųjų šalių įtraukimas***

Reikšmingumo vertinimo procese atlikta suinteresuotųjų šalių analizė, apimanti darbuotojų, vadovų, vietos bendruomenių, klientų, rangovų ir valstybės institucijų lūkesčius. Dvejopo reikšmingumo vertinimas buvo atliekamas ne tik remiantis nuolatinio bendravimo su suinteresuotosiomis šalimis metu sukauptomis įžvalgomis, bet ir vykdant tikslingas suinteresuotųjų šalių apklausas, į kurias buvo įtrauktos reikšmingos suinteresuotųjų šalių grupės. Gautos įžvalgos buvo naudojamos vertinant poveikius, rizikas ir galimybes bei pagrindžiant temų reikšmingumą suinteresuotosioms grupėms.

### ***Poveikių, rizikų ir galimybių nustatymas ir vertinimas***

Reikšmingų poveikių, rizikų ir galimybių nustatymo bei vertinimo procese dalyvavo skyrių vadovai ir specialistai, atsakingi už veiklos sritis, susijusias su reikšmingomis tvarumo temomis. Vertinimas apėmė tiek poveikius, kylančius iš Direkcijos vykdomų operacijų, tiek poveikius, susijusius su verslo santykiais vertės grandinėje.

Vertinant tvarumo temas buvo atsižvelgta į ETAS pateiktą į reikšmingumo vertinimą įtrauktinų temų sąrašą (ETAS 1, TR 16). Kiekvieno tvarumo klausimo reikšmingumas vertintas atskirai, atsižvelgiant į veiklos specifiką ir aplinkybes, remiantis kiek įmanoma objektyvia informacija ir ekspertų vertinimais.

Poveikiai, rizikos ir galimybės vertinti trumpuoju, vidutiniu ir ilguoju laikotarpiais, kurie atitinka ETAS nustatytus laikotarpių apibrėžimus.



### Poveikio vertinimas

Tvarumo klausimas laikomas reikšmingu poveikio požiūriu, kai jis yra susijęs su reikšmingu faktiniu ar galimu, teigiamu ar neigiamu poveikiu žmonėms ar aplinkai trumpuoju, vidutiniu ar ilguoju laikotarpiu, vertinant poveikį „iš vidaus į išorę“ perspektyva.

Atliekant poveikio reikšmingumo vertinimą vadovautasi Europos tvarumo atskaitomybės standartų (ETAS) bendraisiais kriterijais, nustatytais ETAS 3.2 skirsnyje „Reikšmingi klausimai ir informacijos reikšmingumas“, taip pat Europos finansinės atskaitomybės patarimosios grupės (EFRAG) praktinio taikymo gairėmis.

Faktinio neigiamo poveikio reikšmingumas vertintas pagal poveikio stiprumą, o galimo neigiamo poveikio – pagal poveikio stiprumą ir tikimybę. Poveikio stiprumas nustatytas vertinant tris pagrindinius komponentus: poveikio mastą, aprėptį ir neatitaisomą pobūdį.

Vertinant galimą neigiamą poveikį žmogaus teisėms, didesnis svoris suteiktas poveikio stiprumui, palyginti su tikimybe, laikantis ETAS rekomendacijų. Atsižvelgiant į tai, su žmogaus teisėmis susijusių klausimų vertinime taikyti papildomi svertai, didinantys poveikio stiprumo reikšmę bendrame reikšmingumo įvertinime.

Teigiamo poveikio reikšmingumas faktinio poveikio atveju vertintas pagal poveikio mastą ir aprėptį, o galimo poveikio atveju – pagal poveikio mastą, aprėptį ir tikimybę.

Poveikio reikšmingumo balai apskaičiuoti taikant tikimybės ir poveikio stiprumo sandaugą. Poveikio stiprumą sudarė trijų komponentų – masto, aprėpties ir neatitaisomumo – vidurkis, kuriam taikytas papildomas svertas. Tais atvejais, kai poveikio stiprumas įvertintas kaip labai mažas arba mažas, bendras poveikio reikšmingumo įvertis proporcingai sumažintas, taikant korekcinį koeficientą, net ir esant didelei poveikio tikimybei.

Poveikio reikšmingumo vertinimui taikyta kriterijų ir balų skyrimo sistema pateikiama žemiau esančioje lentelėje.

Tikimybė		Stiprumas					
Tikimybė	Įvertis	Mastas	Įvertis	Aprėptis	Įvertis	Neatitaisomas pobūdis	Įvertis
Poveikis jau vyksta / Labai aukšta	5	Labai didelis	5	Labai plačiai paplitęs	5	Neištaisomas	5
Aukšta	4	Didelis	4		4	Sunkus ištaisyti ir (arba) atkurti	4
Vidutinė	3	Vidutinis	3	Vidutiniškai paplitęs	3	Ištaisomas (laikas ir pinigai)	3
Maža	2	Mažas	2		2	Lengvai ištaisomas	2
Labai maža	1	Labai mažas	1	Vietinis/ lokalus	1	Labai lengvai ištaisomas	1
Stiprumas*				1.20			

\*Svertas 1,2 reiškia, kad stiprumo svoris yra 20% didesnis nei tikimybė. Formulė: nesuapvalintas stiprumo balų vidurkis dauginamas iš 1,2.

### Finansinio poveikio vertinimas

Finansinis reikšmingumas vertinamas atsižvelgiant į tvarumo klausimų sąsajas su rizikomis ir galimybėmis, kurios gali turėti arba ateityje turėti reikšmingą poveikį finansinei būklei, veiklos rezultatams ar pinigų srautams trumpuoju, vidutiniu ir ilguoju laikotarpiais (perspektyva iš išorės į vidų).

Atliekant finansinio poveikio vertinimą buvo analizuojamos rizikos ir galimybės, kylančios tiek iš nustatytų poveikių ir priklausomybių aplinkai bei žmonėms, tiek iš kitų veiksnių, įskaitant reguliacinės aplinkos pokyčius, technologinę pažangą, rinkos sąlygų kaitą, reputacinius aspektus ir finansavimo prieinamumo veiksnius.

Finansinio reikšmingumo nustatymo metu rizikos ir galimybės vertintos pagal du pagrindinius kriterijus: pasireiškimo tikimybę ir galimo finansinio poveikio mastą. Vertinimui taikyti tiek kiekybiniai, tiek kokybiniai kriterijai. Tais atvejais, kai finansinio poveikio nebuvo galima patikimai įvertinti kiekybine išraiška, taikyta kokybinė vertinimo skalė.

Finansinio poveikio vertinimo kriterijų skalė ir balų priskyrimo logika pateikiama žemiau esančioje lentelėje.

Tikimybė		Finansinis poveikis	
Tikimybė	Įvertis	Mastas	Įvertis
Labai aukšta	5	Labai didelis	5
Aukšta	4	Didelis	4
Vidutinė	3	Vidutinis	3
Maža	2	Mažas	2
Labai maža	1	Labai mažas	1

Finansinio poveikio vertinimo kriterijai ir balų skyrimo sistema

Finansinio reikšmingumo balas apskaičiuojamas kaip tikimybės ir finansinio poveikio masto sandauga. Šis vertinimas leidžia nustatyti tvarumo temas, kurios gali turėti reikšmingą įtaką finansiniams rezultatams dėl investicijų poreikio, veiklos sąnaudų pokyčių, galimų baudų ar sankcijų, finansavimo sąlygų, taip pat reputacijos ir santykių su suinteresuotosiomis šalimis.

Finansinio poveikio vertinimas buvo suderintas su taikoma veiklos rizikų vertinimo metodika, užtikrinant nuoseklumą tarp dvejopo reikšmingumo vertinimo ir kitų rizikų valdymo procesų. Dalis temų ir jų vertinimų perkelta iš periodiškai atliekamo veiklos rizikų vertinimo, atsižvelgiant į jų aktualumą tvarumo kontekste.

### Reikšmingumo vertinimo dažnis

Reikšmingumas Uosto direkcijoje vertinamas kaip reguliarus ir lankstus procesas, užtikrinantis tvarumo temų aktualumą. Vertinimas atliekamas ne rečiau kaip kas dvejus metus, o esant reikšmingų pokyčių organizacijos veikloje, reguliacinėje aplinkoje ar suinteresuotųjų šalių lūkesčiuose – ir dažniau.

2025 m. atliktas pakartotinis dvejopo reikšmingumo vertinimas leido patikslinti ir išplėsti reikšmingų poveikių, rizikų ir galimybių sąrašą, užtikrinant, kad jis atspindėtų aktualią Uosto direkcijos veiklos ir išorinės aplinkos situaciją.

## Sprendimų priėmimo procesas ir susijusios vidaus kontrolės procedūros

1. Organizuojama strateginė sesija su vadovaujančiais įmonės darbuotojais, kurios metu išgryninamos esminės strateginės temos.
2. Organizuojama strateginė sesija su Stebėtojų taryba ir valdyba, kurios metu išsakomi ir išklausomi lūkesčiai strateginiam veiklos planui ir kitiems planavimo dokumentams formuoti.
3. Rengiamas strateginio veiklos plano projektas, atsižvelgiant į strateginių sesijų rezultatus, valstybei atstovaujančios institucijos lūkesčių raštą, ilgalaikės sektoriaus ir su sektoriumi susijusias valstybės strategijas, regiono, pasaulines tendencijas.
4. Strateginio veiklos plano projektas derinamas įmonės valdyboje ir Stebėtojų taryboje.
5. Su įmonės valdymo ir priežiūros organais suderintas strateginio veiklos plano ir kitų planavimo dokumentų projektas teikiamas vertinti VKC.
6. Gavus vertinimą iš VKC, strateginio veiklos plano projektas koreguojamas pagal iš VKC gautas pastabas (jei tokių yra) ir teikiamas tvirtinti Stebėtojų tarybai.
7. Patvirtintas strateginis veiklos planas viešinamas (tokia apimtimi, kuri neturi komercinės paslapties ir riboto naudojimo informacijos).
8. Strateginiame veiklos plane nustatyti tikslai, uždaviniai, priemonės integruojami į įmonės darbuotojų metinius tikslus.
9. Strateginis veiklos planas įgyvendinamas vadovaujantis įmonės vidiniais reglamentais ir kontrolės procedūromis, įskaitant biudžeto pirminę ir antrinę kontrolę.
10. Apie strateginio veiklos plano įgyvendinimą teikiama informacija valstybei atstovaujanti institucijai, VKC, valdybai ir Stebėtojų tarybai.



## Dvejopo reikšmingumo vertinimo rezultatai

### IRO-2

Atlikus pakartotinį dvejopo reikšmingumo vertinimą, buvo nustatyti tvarumo klausimai, kurie laikomi reikšmingais Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos veiklai tiek poveikio žmonėms ir aplinkai, tiek finansiniu požiūriu. Vertinimo rezultatai sudaro pagrindą 2025 m. tvarumo informacijos atskleidimui pagal Europos tvarumo atskaitomybės standartų (ETAS) reikalavimus.

Reikšmingomis laikomos tos temos, kurios pagal bent vieną iš dviejų vertinimo dimensijų – poveikio reikšmingumą arba finansinį reikšmingumą – pasiekė vidutinį arba didelį reikšmingumo lygį.

Vertinimo rezultatai parodė, kad aplinkosaugos srityje reikšmingiausios yra klimato kaitos ir energetikos temos, taip pat oro taršos tema, kurios turi tiek faktinį, tiek galimą reikšmingą poveikį. Vidutinio reikšmingumo temos apima biologinę įvairovę, vandens ir grunto taršos temas bei išteklių naudojimą. Šios temos tiesiogiai siejasi su uosto operacine veikla, infrastruktūros vystymu ir ilgalaikiu poveikiu aplinkai.

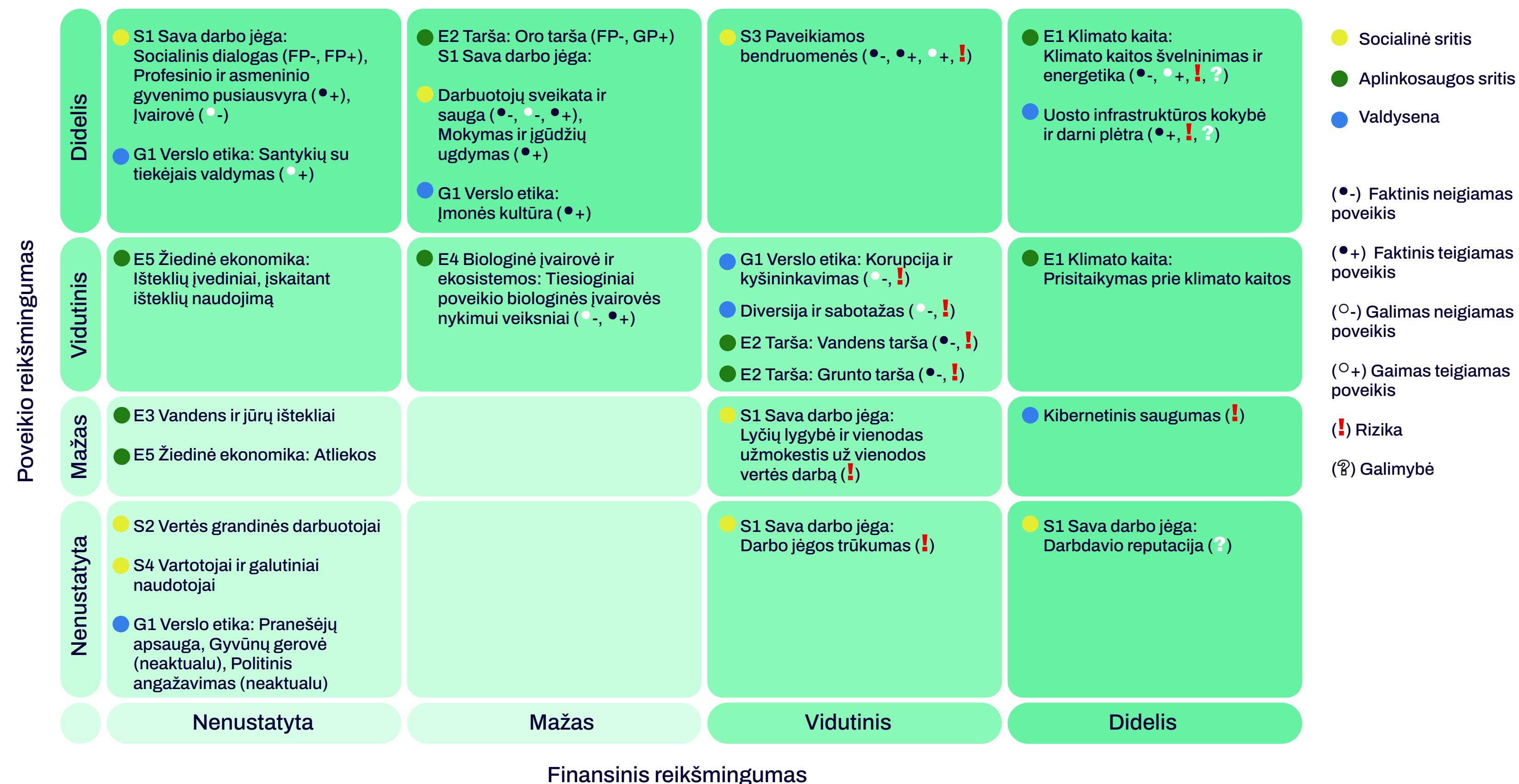
Socialinėje srityje reikšmingomis identifiкуotos temos susijusios su darbuotojų sveikata ir sauga, kompetencijų ugdymu, profesinio ir asmeninio gyvenimo pusiausvyra, socialiniu dialogu, įvairove ir darbdavio reputacija. Taip pat nustatyta reikšminga Uosto direkcijos veiklos įtaka vietos bendruomenėms, ypač per infrastruktūros projektus, aplinkos veiksnius ir bendruomeninį įsitraukimą. Vidutinės svarbos temos, susijusios su lyčių lygybe ir darbo jėgos trūkumu.

Valdysenos srityje reikšmingos temos apima organizacinę kultūrą, santykių su tiekėjais valdymą, uosto infrastruktūros kokybę ir darnią plėtrą, korupcijos ir kyšininkavimo prevenciją. Taip pat kibernetinis saugumas kaip didelės finansinės rizikos tema. Šios temos yra esminės užtikrinant veiklos skaidrumą, atsparumą, tęstinumą ir visuomenės pasitikėjimą valstybės valdoma įmone.

Dvejopo reikšmingumo vertinimo rezultatai grafiškai pateikiami dvejopo reikšmingumo matricoje (žr. Uosto direkcijos reikšmingų temų matrica 2025). Dvejopo reikšmingumo matricoje pagal svarbą išdėstytos Direkcijai aktualios tvarumo temos, atspindinčios

nustatytus poveikius, rizikas ir (arba) galimybes. Vertikaliąją matricos ašį nurodo poveikio reikšmingumą žmonėms ir aplinkai, o horizontalioji – finansinį reikšmingumą. Reikšmingomis laikomos visos didelio ir vidutinio reikšmingumo temos.

### Uosto direkcijos reikšmingų temų matrica 2025



## Reikšmingiausių temų sąrašas: dvejopo reikšmingumo vertinimo atžvilgiu

SBM-3

ETAS	Tema	Potėmė	Puslapis
E1	Klimato kaita	Klimato kaitos švelninimas ir energetikos perėjimas	32
		Prisitaikymas prie klimato kaitos	36
E2	Tarša	Vandens tarša	49
		Grunto tarša	51
S1	Paveikiamos bendruomenės	Poveikis vietos bendruomenėms	85
G1	Verslo etika	Korupcija ir kyšininkavimas	95
		Diversija ir sabotazas	98
	Valdysena	Uosto infrastruktūros kokybė ir darni plėtra	100

Šioje ataskaitoje kiekviena reikšmingiausia tema yra aprašyta atskirai, taikant jai būdingus ir reikšmingus atskleidimo reikalavimus, nurodant, kur Uosto direkcijos vertės grandinėje poveikiai, rizikos ir galimybės yra susitelkę.

## Kitų temų sąrašas: finansiniu arba poveikio aplinkai atžvilgiu

ETAS	Tema	Potėmė	Puslapis
Reikšmingos temos dėl poveikio aplinkai			
E2	Tarša	Oro tarša	54
Reikšmingos temos dėl poveikio visuomenei			
S1	Sava darbo jėga	Darbuotojų sveikata ir sauga	83
		Mokymas ir įgūdžių ugdymas	82
		Socialinis dialogas	81
		Profesinio ir asmeninio gyvenimo pusiausvyra	84
		Įvairovė	82
Reikšmingos temos dėl poveikio verslo etikai			
G1	Verslo etika	Santykių su tiekėjais valdymas	94
		Įmonės kultūra	93
Vidutiniškai reikšmingos temos dėl poveikio aplinkai			
E4	Biologinė įvairovė ir ekosistemo	Tiesioginiai poveikio biologinės įvairovės nykimui veiksniai	56
E5	Žiedinė ekonomika	Išteklių įvediniai, įskaitant išteklių naudojimą	59
Mažai reikšmingos temos			
E3	Vandens ir jūrų ištekliai	Vandens ištekliai	Neatskleista*
E5	Žiedinė ekonomika	Atliekos	60
Mažai reikšmingos temos			
S2	Vertės grandinės darbuotojai	Visos potėmės	Neatskleista
S4	Vartotojai ir galutiniai naudotojai	Visos potėmės	Neatskleista
G1	Verslo etika	Gyvūnų gerovė (neaktuali)	Neatskleista
G1	Verslo etika	Politinis angažavimas ir lobistinė veikla	Neatskleista
G1	Verslo etika	Pranešėjų apsauga	Neatskleista

\* „Neatskleista“ – tema identifikuota kaip mažai reišminga arba neaktuali; ataskaitoje atskirai neaptariama.

### 2024 ir 2025 m. reikšmingumo vertinimo rezultatų palyginamoji analizė

Siekiant užtikrinti dvejopo reikšmingumo vertinimo nuoseklumą ir palyginamumą per laiką, atlikta 2024 ir 2025 m. reikšmingiausių tvarumo temų palyginamoji analizė. Analizės tikslas – įvertinti, kurios tvarumo temos išliko reikšmingos abiem vertinimo laikotarpiais, kaip keitėsi jų turinys, struktūra ar detalizavimo lygis, taip pat identifikuoti 2024 m. reikšmingas temas, kurios 2025 m. nebuvo pakartotinai priskirtos prie reikšmingiausių dvejopo reikšmingumo atžvilgiu.

Papildomai analizėje įvertintos naujos ar detaliau išskirtos temos, kurios 2025 m. buvo identifikuotos kaip reikšmingos, atsižvelgiant į pasikeitusį veiklos kontekstą, rizikų pobūdį, suinteresuotųjų šalių lūkesčius, reguliacinę aplinką bei aktualius poveikius aplinkai, visuomenei ir Uosto direkcijos finansinei padėčiai.

Palyginamoji analizė atlikta remiantis 2024 ir 2025 m. dvejopo reikšmingumo vertinimų rezultatais, parengtais vadovaujantis Europos tvarumo atskaitomybės standartais (ETAS), taikant nuoseklią vertinimo metodiką, vidaus ir išorės duomenų šaltinius bei suinteresuotųjų šalių išvalgas. Analizės rezultatai pateikiami toliau esančiose lentelėse, atskirai išskiriant reikšmingiausias temas dvejopo reikšmingumo atžvilgiu ir kitas reikšmingas temas, tiesiogiai susijusias su Uosto direkcijos veiklos sritimis, poveikiais ir atsakomybėmis.

### Reikšmingiausių temų pagal dvejopą reikšmingumą 2024 ir 2025 m. palyginimas

2024 ir 2025 m. reikšmingumo vertinimo rezultatų palyginamoji analizė rodo bendrą reikšmingų temų tęstinumą, kartu išryškinant atskirų temų struktūrinius ir detalizavimo pokyčius. Dalis temų išliko reikšmingos abiem laikotarpiais, tačiau 2025 m. vertinime buvo patikslintos jų potemės, atsižvelgiant į pasikeitusį poveikio pobūdį, aktualias rizikas ir galimybes bei geresnį duomenų prieinamumą. Kai kurios 2024 m. reikšmingos temos 2025 m. nebuvo pakartotinai identifikuotos kaip reikšmingiausios pagal dvejopą reikšmingumą, tačiau išliko svarbios ir buvo perkeltos į kitų reikšmingų temų sąrašą. Taip pat 2025 m. vertinime išryškėjo naujos arba detaliau apibrėžtos temos, atspindinčios besikeičiančius reguliacinius reikalavimus, veiklos kontekstą ir suinteresuotųjų šalių lūkesčius.

ETAS sritis	Tema	2024 m. reikšmingos potemės	2025 m. reikšmingos potemės	Pokyčio pobūdis	Paaiškinimas
E1	Klimato kaita	Energetikos perėjimas	Klimato kaitos švelninimas ir energetikos perėjimas;  Prisitaikymas prie klimato kaitos	Išplėsta	2024 m. tema apėmė tik energetikos perėjimą, daugiausia susijusį su energijos vartojimu ir infrastruktūros sprendimais uoste. 2025 m. tema išplėsta, įtraukiant klimato kaitos švelninimą, siekiant visiškai atspindėti ŠESD emisijų mažinimą, klimato politikos tikslus ir uosto vaidmenį nacionaliniuose bei ES klimato įsipareigojimuose. Papildomai identifikuotas prisitaikymas prie klimato kaitos, atsižvelgiant į fizinę klimato rizikas.
E2	Tarša	Oro arša	Vandens tarša;  Grunto tarša	Teminės apimties patikslinimas	2024 m. vertinime taršos tema buvo vertinama apibendrintai, daugiausia akcentuojant oro taršą. 2025 m. vertinime tema patikslinta ir suskaidyta pagal pagrindines poveikio aplinkai rūšis – vandens ir grunto taršą, atsižvelgiant į jų reikšmingumą uosto veiklai ir identifikuotus konkrečius poveikio šaltinius.
S1	Sava darbo jėga	Darbo sąlygos		Perkelta į kitos reikšmingos temos sąrašą	2024 m. tema buvo įtraukta tarp reikšmingiausių pagal dvejopą reikšmingumą. 2025 m. S1 potemės nebuvo priskirtos prie reikšmingiausių temų dvejopo reikšmingumo atžvilgiu, tačiau identifikuotos kaip kitos reikšmingos temos, atsižvelgiant į jų svarbą Uosto direkcijos veiklai ir žmogiškųjų išteklių valdymui, tačiau santykinai mažesnį finansinį reikšmingumą.
S3	Paveikiamos bendruomenės	Draugiška kaimynystė su vietos bendruomene	Poveikis vietos bendruomenėms	Išlaikyta / patikslinta	Tema išlieka reikšminga abiem vertinimo laikotarpiais, atsižvelgiant į nuolatinį Uosto direkcijos veiklos poveikį vietos bendruomenėms.
G1	Valdysena	Verslo etika; Diversija ir sabotazas;  Kibernetinis saugumas	Korupcija ir kyšininkavimas;  Diversija ir sabotazas;	Detalizuota	2025 m. vertinime valdysenos tema išlieka reikšminga, tačiau buvo labiau sukonkretinta, išskiriant korupcijos ir kyšininkavimo prevenciją bei diversijos ir sabotažo rizikas. Tai atspindi didesnę dėmesį kritinės infrastruktūros saugumui, skaidrumui ir atsparumui geopolitinių bei saugumo iššūkių kontekste.
G1	Valdysena	Uosto infrastruktūros kokybė ir darni plėtra	Uosto infrastruktūros kokybė ir darni plėtra	Uosto infrastruktūros kokybė ir darni plėtra	Tema išlieka reikšminga, atsižvelgiant į nuolat vykdomus infrastruktūros plėtros projektus, strateginės uosto svarbos ekonomikai ir ilgalaikio poveikio miestui, regionui bei valstybei.

**Kitos reikšmingos temos pagal poveikio arba finansinį reikšmingumą: 2024–2025 m. palyginimas**

Žemiau pateikiama 2024 ir 2025 m. kitų reikšmingų tvarumo temų palyginamoji analizė. Ji atskleidžia, kaip, atsižvelgiant į pasikeitusį poveikių pobūdį, rizikų mastą ir valdomumą, dalis temų buvo integruotos į kitas reikšmingas sritis, perklasifikuotos arba naujai išskirtos. Analizė parodo, kad 2025 m. vertinime didesnis dėmesys skirtas temoms, kurioms būdingas ilgalaikis, sisteminis poveikis per vertės grandinę ar reikšminga reputacinė ir valdysenos rizika, o temos, kurių poveikis laikomas labiau kontroliuojamu arba neturinčiu naujų reikšmingų pokyčių, buvo vertinamos kaip mažesnio reikšmingumo arba įtrauktos į platesnių temų kontekstą. Tai leidžia nuosekliai pagrįsti reikšmingumo pokyčius ir užtikrinti vertinimo logiką laike.

ETAS sritis	Tema	2024 m. reikšmingos potėmės	2025 m. reikšmingos potėmės	Pokyčio pobūdis	Paiškinimas
E2	Tarša	Triukšmo tarša; Grunto tarša; Vandens tarša	Oro tarša	Temos prioritetų pasikeitimas	2024 m. reikšmingomis buvo laikomos triukšmo, grunto ir vandens taršos potėmės. 2025 m. vertinime prioritetas perkeltas į oro taršą, atsižvelgiant į nuolatinį faktinį ir galimą neigiamą poveikį aplinkai ir visuomenės sveikatai, kylantį iš laivybos ir kitų mobilių taršos šaltinių vertės grandinėje. Didžioji taršos dalis susijusi su uoste stovinčiais laivais, kurie energiją gamina iš iškastinio kuro, todėl tikėtina, kad poveikis išliks vidutiniu ir ilguoju laikotarpiu. O triukšmo ir grunto tarša laikomos labiau kontroliuojamomis ir nebeįtrauktos tarp reikšmingiausių potėmių.
E3	Vandens ir jūrų išteklių	Vandens išteklių		Integruota į kitas temas	Tema Vandens ir jūrų išteklių 2025 m. neidentifikuota kaip atskirai reikšminga, nes su vandeniu susiję poveikiai ir rizikos yra integruoti į kitas aplinkosaugos temas, visų pirma taršos ir biologinės įvairovės kontekste. Vandens taršos poveikis išlieka kontroliuojamas taikant esamas technines ir organizacines priemones, įskaitant aplinkos monitoringą, prevencines procedūras ir infrastruktūrinius sprendimus. 2025 m. nebuvo nustatyta naujų incidentų ar esminių veiklos pokyčių, galinčių reikšmingai padidinti poveikį ar finansinę riziką, todėl ši tema nėra išskiriama kaip savarankiška, o jos aspektai vertinami kitų reikšmingų aplinkosaugos temų sudėtyje.
E4	Biologinė įvairovė ir ekosistemos	Poveikis rūšių ir ekosistemų būklei	Tiesioginiai poveikio biologinės įvairovės nykimui veiksniai	Detalizuota ir reikšmingumas sumažinas	2024 m. tema buvo laikoma reikšminga dėl galimo poveikio rūšių ir ekosistemų būklei. 2025 m. reikšmingumas sumažintas iki vidutinio, nes neidentifikuota tiesioginio neigiamo Uosto direkcijos veiklos poveikio saugomoms teritorijoms ar biologinei įvairovei. Stebėsenos duomenys nerodo reikšmingo rūšių būklės blogėjimo, o taikomos prevencinės ir reagavimo priemonės (monitoringas, PAV procedūros, operatyvus reagavimas į taršos incidentus) leidžia valdyti galimus poveikius. Nustatyti iššūkiai daugiausia susiję su istorine tarša ir nevietinių rūšių plitimu, kurių kilmė nėra tiesiogiai siejama su Uosto direkcijos veikla.
E5	Žiedinė ekonomika	Atliekos	Išteklių įvediniai, įskaitant išteklių naudojimą; Atliekos	Pakoreguota temos apimtis	2024 m. tema buvo orientuota į atliekų poveikį aplinkai. 2025 m. vertinime akcentas perkeltas į išteklių naudojimą, kuris išlieka vidutiniškai reikšmingas dėl uosto infrastruktūros plėtros. Atliekų potėmės reikšmingumas sumažintas, nes KVJUD yra įdiegusi veikiančią atliekų surinkimo ir tvarkymo sistemą, o papildomos priemonės (atliekų surinkimas, perdavimas licencijuotiems tvarkytojams) mažina poveikį ir rizikas.
S1	Sava darbo jėga		Darbuotojų sveikata ir sauga; Mokymų ir įgūdžių ugdymas; Socialinis dialogas; Profesinio ir asmeninio gyvenimo pusiausvyra; Įvairovė	Perklasifikuota į kitos reikšmingos temos	2024 m. S1 potėmė Darbo sąlygos buvo identifikuota kaip reikšminga tema dvejopo reikšmingumo vertinimo atžvilgiu. 2025 m. darbo sąlygos ir kitos potėmės priskirta prie kitų reikšmingų temų dėl reikšmingo poveikio darbuotojams ir visuomenei, tačiau dėl santykinai mažesnio finansinio reikšmingumo nebelaikoma viena iš reikšmingiausių temų.
S2	Vertės grandinės darbuotojai	Vienodas požiūris ir lygios galimybės visiems, įskaitant fizinę ir emocinę sveikatą		Tema neidentifikuota kaip reikšminga	2024 m. tema buvo vertinama kaip vidutiniškai reikšminga. 2025 m. ji nebuvo identifikuota kaip reikšminga, nes vertės grandinėje nenustatyta aktualių faktinių ar galimų neigiamų poveikių darbuotojams. Per pastaruosius metus nebuvo fiksuota incidentų pažeidimų, susijusių su vertės grandinės darbuotojų teisėmis ar darbo sąlygomis. Papildomai rizikų valdymą užtikrina taikomas Partnerių elgesio kodeksas, kuriuo reikalaujama, kad paslaugas teikiančios įmonės užtikrintų tinkamas darbo sąlygas ir laikytųsi taikomų teisės aktų.
G1	Valdysena		Santykių su tiekėjais valdymas; Įmonės kultūra	Naujai identifikuotos reikšmingos potėmės	2024 m. santykių su tiekėjais valdymo ir įmonės kultūros potėmės nebuvo išskirtos kaip atskiros reikšmingos potėmės dvejopo reikšmingumo vertinime.  2025 m. šios potėmės identifikuotos kaip reikšmingos, atsižvelgiant į jų tiesioginį poveikį verslo etikai, skaidrioms veiklos praktikoms, sprendimų priėmimo kultūrai ir reputacinei rizikai, taip pat didėjantį dėmesį tiekimo grandinės atsakomybei ir valdysenos brandai

## Tvarumo strategija

### SBM-1

Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija tvarumo strategija yra integruota į bendrą organizacijos plėtros ir veiklos strategiją bei 2035 m. uosto vystymo viziją. Strategija nustato prioritėtines aplinkosaugos, socialines ir valdysenos kryptis, kurios leidžia valdyti reikšmingus poveikius, rizikas ir galimybes bei prisideda prie uosto konkurencingumo, atsparumo ir ilgalaikės vertės kūrimo.

Strategija parengta vadovaujantis ES žaliojo kurso kryptimis, pakartotinai atlikto dvejojo reikšmingumo vertinimo rezultatais, nacionaliniais tvarumo tikslais bei Europos tvarumo atskaitomybės standartais (ETAS), ir užtikrina, kad Uosto direkcijos veikla būtų suderinta su ilgalaikiais klimato kaitos švelninimo, socialinės atsakomybės ir skaidrios valdysenos siekiais.

Tvarumo strategija apima 2026–2029 m. laikotarpį ir yra grindžiama ilgalaikė perspektyva iki 2035 m. Strategija taikoma Uosto direkcijos valdomoms ir kontroliuojamoms veikloms, Klaipėdos uosto infrastruktūros plėtrai ir eksploatavimui, taip pat su uosto veikla susijusiems verslo santykiams tais atvejais, kai Uosto direkcija gali daryti reikšmingą poveikį aplinkosaugos, socialiniams ar valdysenos aspektams.



## Tvarumo strategijos prioritetai

Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos tvarumo strategija grindžiama aiškiai apibrėžtais strateginiais prioritetais, kurie atspindi Uosto direkcijos vaidmenį valdant uosto infrastruktūrą, darant poveikį aplinkai, visuomenei ir ekonomikai bei užtikrinant ilgalaikį veiklos atsparumą. Strategijoje išskiriami trys tarpusavyje susiję pagrindiniai tvarumo prioritetai, apimantys aplinkosaugos, socialinius ir valdysenos aspektus.

### 1. Žaliają transformaciją įgyvendinantis ir skatinantis uostas

Šiuo prioritetu siekiama reikšmingai prisidėti prie klimato kaitos švelninimo, mažinti šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijas ir skatinti energetinį perėjimą Klaipėdos uoste. Uosto direkcija prisiima lyderystės vaidmenį diegiant technologinius, infrastruktūrinius ir organizacinius sprendimus, kurie sudaro sąlygas vystyti žaliajį uostą.

Pagrindiniai tikslai:

- mažinti Klaipėdos uosto ir Uosto direkcijos CO<sub>2</sub> emisijas, nuosekliai siekiant ilgalaikių tikslų iki 2035 m.;
- skatinti atsinaujinančios energijos naudojimą uosto infrastruktūroje ir Uosto direkcijos veikloje;
- modernizuoti infrastruktūrą, sudarant sąlygas mažesnėms laivų emisijoms (pvz., elektros tiekimas nuo kranto);
- atnaujinti laivyną, diegiant elektrines, hibridines ir vandeniliu varomas technologijas;
- plėtoti vandenilio ir kitų alternatyvių degalų sprendimus uosto veikloje;

- užtikrinti nuoseklų ŠESD emisijų skaičiavimą, stebėseną ir viešą atskleidimą.

Sąsajos su JT darnaus vystymosi tikslais: 7, 9, 13, 14.

### 2. Talentus realizuojantys darbuotojai ir įgalintos vietos bendruomenės

Šis prioritetas orientuotas į socialinį tvarumą – darbuotojų gerovę, saugą, profesinį tobulėjimą bei konstruktyvų dialogą su vietos bendruomenėmis. Direkcija siekia būti patraukliu darbdaviu ir atsakingu kaimynu, kurio veikla kuria ilgalaikę vertę visuomenei.

Pagrindiniai tikslai:

- didinti darbuotojų įsitraukimą, pasitenkinimą darbu ir profesinių kompetencijų ugdymą;
- užtikrinti saugią darbo aplinką ir nulinę toleranciją nelaimingiems atsitikimams;
- stiprinti organizacinę kultūrą, grindžiamą pasitikėjimu, įtraukumu ir lygiomis galimybėmis;
- skatinti vietos bendruomenių įsitraukimą į su uosto veikla susijusius sprendimus;
- užtikrinti skaidrų ir reguliarių informacijos teikimą apie Direkcijos projektus ir jų poveikį aplinkai bei visuomenei;
- remti vietos bendruomenės ir socialines iniciatyvas.

Sąsajos su JT darnaus vystymosi tikslais: 3, 4, 5, 8, 11.

### 3. Skaidri ir etiškai veikianti organizacija bei darni infrastruktūra

Šis strateginis prioritetas apima valdysenos kokybės, organizacijos atsparumo ir atitikties užtikrinimą. Direkcija siekia stiprinti pasitikėjimą tarp suinteresuotųjų šalių, užtikrinti aukštus etikos standartus ir darniai plėtoti uosto infrastruktūrą.

Pagrindiniai tikslai:

- palaikyti korupcijai atsparią aplinką visose veiklos srityse;
- užtikrinti atitiktį sankcijų, ribojamųjų priemonių ir teisės aktų reikalavimams;
- stiprinti kibernetinį, informacinį ir asmens duomenų saugumą;
- valdyti diversijos ir sabotažo rizikas, užtikrinant uosto veiklos tęstinumą;
- integruoti žiedinės ekonomikos principus infrastruktūros plėtroje;
- vystyti darnią uosto infrastruktūrą, suderintą su aplinkosaugos, visuomenės ir ekonomiais tikslais;
- siekti atitikties ES taksonomijos reikalavimams.

Visi tvarumo strategijos prioritetai ir tikslai yra tarpusavyje susiję ir papildo vienas kitą. Aplinkosauginiai sprendimai stiprina uosto konkurencingumą, socialinė atsakomybė didina organizacijos atsparumą, o skaidri valdysena sudaro pagrindą ilgalaikiam pasitikėjimui ir tvariai plėtrai.

Sąsajos su JT darnaus vystymosi tikslais: 9, 11, 16, 17.



## Aplinkosauginė informacija

Klimato kaita: Klimato kaitos  
švelninimas ir energetika 32

Tarša 49

Biologinė įvairovė ir ekosistemos 56

Išteklių naudojimas ir žiedinė  
ekonomika 59

Informacijos atskleidimas  
pagal ES Taksonomijos reglamentą 61



## Klimato kaita: Klimato kaitos švelninimas ir energetika

Klimato kaitos švelninimas ir energetikos sektoriaus transformacija yra vienos pagrindinių priemonių, skirtų mažinti šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijas ir ilgalaikį neigiamą poveikį aplinkai. Tarptautinių organizacijų, įskaitant Tarpyvyriausybines klimato kaitos komisiją (IPCC), Tarptautinę energetikos agentūrą (IEA), vertinimai ir Jungtinių Tautų bendroji klimato kaitos konvencija (UNFCCC) rodo, kad energetikos sektorius išlieka didžiausias ŠESD emisijų šaltinis pasauliniu mastu, todėl jo dekarbonizacija yra esminė siekiant klimato neutralumo tikslų.

Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos veikla yra glaudžiai susijusi su reikšmingu energijos vartojimu ir infrastruktūros eksploatavimu, todėl energetikos ir klimato kaitos švelninimo aspektai yra integrali įmonės aplinkosaugos politikos dalis. Įmonė, vykdydama jai pavestas funkcijas ir atsižvelgdama į nacionalinius bei Europos Sąjungos klimato politikos tikslus, kryptingai siekia mažinti veiklos metu susidarancias emisijas, didinti energijos vartojimo efektyvumą ir skatinti perėjimą prie mažesnį poveikį aplinkai turinčių energijos sprendimų.

Šiame skyriuje pateikiama informacija apie įmonės taikomas klimato kaitos švelninimo priemones energetikos srityje, energijos vartojimo struktūrą, įgyvendinamus efektyvumo didinimo sprendimus bei pažangą siekiant ilgalaikių klimato kaitos mažinimo tikslų, vadovaujantis Europos tvarumo atskaitomybės standartų (ETAS) reikalavimais.

### Atskleidimų reikalavimų sąrašas

#### IRO-2

ETAS2	Bendrieji atskleidimai	Puslapiai
<b>IRO-1</b>	Reikšmingo su klimatu susijusio poveikio, rizikų ir galimybių nustatymo ir vertinimo procesų aprašymas	33
<b>SBM-3</b>	Reikšmingas poveikis, rizikos ir galimybės bei jų sąveika su strategija ir verslo modeliu	34
<b>E1-1</b>	Pertvarkos planas klimato kaitai švelninti	37
<b>E1-2</b>	Su klimato kaitos švelninimu ir prisitaikymu prie jos susijusi politika	40
<b>E1-3</b>	Su klimato kaitos politika susiję veiksmai ir išteklių	41
<b>E1-4</b>	Su klimato kaitos švelninimu ir prisitaikymu prie jos susiję uždaviniai	38
<b>E1-5</b>	Energijos suvartojimas ir jos rūšių derinys	45
<b>E1-6</b>	Bendros 1, 2 ir 3 lygių ŠESD emisijos bei bendras jų kiekis	46
<b>E1-7</b>	ŠESD absorbavimas ir ŠESD kiekio mažinimo projektai, finansuojami anglies dioksido kreditais	48
<b>E1-8</b>	Anglies dioksido įsikainojimas	48
<b>E1-9</b>	Numatomas finansinis reikšmingų su klimatu susijusių fizinių ir pertvarkos rizikų ir potencialių galimybių poveikis	37, 48



## Reikšmingas su klimato kaitos švelninimu ir energetika susijęs poveikis, rizikos ir galimybės

### IRO-1

Vadovaujantis dvejojo reikšmingumo vertinimu, klimato kaitos švelninimas ir energetikos transformacija įmonei yra reikšminga tema tiek poveikio aplinkai, tiek finansinių rizikų ir galimybių požiūriu. Uosto teritorijoje veikiančių įmonių veikla, įskaitant laivybos, krovos, logistikos ir kitas susijusias operacijas, generuoja ŠESD emisijas. Šios emisijos uosto įmonėms yra 1 ir 3 lygių, tačiau Uosto direkcijos atveju jos priskiriamos 3 lygio emisijoms, nes susidaro vertės grandinėje. Todėl Uosto direkcijos reikšmingas klimato kaitos poveikis siejamas su 3 lygio ŠESD emisijomis, atsirandančiomis uosto naudotojų ir kitų vertės grandinės dalyvių veikloje.

Didžiausias poveikis klimatui vertės grandinės kontekste kyla iš transporto priemonių ir laivų, kurie naudoja iškastinį kurą, energetinės infrastruktūros funkcionavimo, uosto teritorijoje veikiančių įmonių veiklos bei į uostą įplaukiančių laivų išskiriamų ŠESD emisijų.

Nors įmonė įgyvendina energetinės transformacijos priemones, šiuo metu visiškai iškastinio kuro atsisakymas nėra techniškai įmanomas. Vidaus uosto akvatorijoje eksploatuojami laivai gali būti palaipsniui konvertuojami į alternatyviomis energijos rūšimis varomus laivus, tačiau laivams, kurie turi saugiai veikti ir už uosto ribų, būtini dvigubo funkcionalumo varikliai. Todėl dalis ŠESD emisijų trumpuoju ir vidutiniu laikotarpiu išlieka struktūriškai neišvengiamos.

Vertės grandinės lygmeniu reikšmingą emisijų dalį sudaro į uostą atplaukiančių laivų išskiriamos 3 lygio ŠESD emisijos. Atsižvelgiant į tai, kad pasaulinis ir Baltijos jūros regiono laivynas artimiausiu laikotarpiu išliks priklausomas nuo iškastinio kuro, šių emisijų mažinimas priklausys ne tik nuo įmonės veiksmų, bet ir nuo platesnių sektoriaus transformacijos tempų bei reguliacinės aplinkos pokyčių.

Finansinio reikšmingumo požiūriu klimato kaitos švelninimas yra siejamas su reikšmingų investicijų poreikiu energetinei ir uosto infrastruktūrai modernizuoti, dekarbonizacijos technologijų diegimo sąnaudomis, galimais reguliaciniais pokyčiais (pvz., emisijų kainodara, kuro standartais), fizinėmis klimato kaitos rizikomis uosto infrastruktūrai bei reputacinio ir konkurencinio pobūdžio rizikomis. Įmonė yra įsipareigojusi prisidėti prie anglies neutralumo tikslų iki 2050 m. (Šaltinis 1), todėl klimato kaitos švelninimo ir energetikos transformacijos priemonės integruojamos į strateginį planavimą, investicijų sprendimus ir rizikų valdymo sistemą. Energetikos transformacija vertinama kaip ilgalaikė strateginė kryptis, apimanti ŠESD emisijų mažinimą, energijos vartojimo efektyvumo didinimą ir atsinaujinančių energijos išteklių integraciją.

Šiame skyriuje pateikiama išsamesnė su klimato kaitos švelninimu ir energetika susijusio reikšmingo poveikio, rizikų ir galimybių (IRO-1) analizė, detalizuojant pagrindinius ŠESD emisijų šaltinius ir įmonės įgyvendinamas ŠESD emisijų mažinimo priemones.

### Pagrindinės emisijų susidarymo sritys vertės grandinėje

Uosto direkcijos veikloje ŠESD emisijos susidaro skirtinguose veiklos etapuose ir vertės grandinės dalyse. Atsižvelgiant į emisijų šaltinių pobūdį ir kontrolės lygį, jos skirstomos į tris pagrindinius lygius: tiesiogines emisijas iš Uosto direkcijos vykdomos veiklos (1 lygis), netiesiogines emisijas iš suvartojamos energijos (2 lygis) bei vertės grandinėje susidarantias emisijas, susijusias su uosto teritorijoje veikiančių įmonių veikla (3 lygis).

Pateiktoje lentelėje apibendrintos pagrindinės emisijų susidarymo sritys ir jų šaltiniai Klaipėdos jūrų uosto direkcijos vertės grandinėje.

## ŠESD EMISIJŲ LYGIAI

Emisijos suskirstytos į 3 lygius pagal poveikio lygį ir kontrolės apimtį

EMISIJŲ LYGIS	PAGRINDINIAI ŠALTINIAI	APRAŠYMAS
<b>1</b> LYGIS	Uosto direkcijos laivai, transporto priemonės ir kita technika	Uosto direkcijos eksploatuojami laivai, transporto priemonės ir kita technika naudoja iškastinį kurą, dėl kurio susidaro tiesioginės ŠESD emisijos.
<b>2</b> LYGIS	Elektros energijos vartojimas, šiluminė energija pastatų šildymui	Nuo 2025 m. liepos mėn. Uosto direkcija savo veikloje naudoja žaliąją elektros energiją. Iki tol buvo naudojama elektros energija, pagaminta iš neatsinaujinančių energijos šaltinių, todėl emisijos buvo susijusios su elektros energijos gamyba tiekimo grandinėje.
<b>3</b> LYGIS	Uosto teritorijoje veikiančių įmonių veikla	Uosto teritorijoje veikiančių laivybos, krovos ir logistikos įmonių veikla generuoja ŠESD emisijas, susijusias su degalų naudojimu transporto priemonėse, krovos įrenginiuose ir kituose įrenginiuose bei su elektros ir šiluminės energijos vartojimu. Uosto direkcijos atžvilgiu, šios emisijos priskiriamos 3 lygio emisijoms, nes susidaro vertės grandinėje.

## Elektros energijos vartojimas uosto vertės grandinėje

2025 m. duomenimis, 22 uosto teritorijoje veikiančios įmonės iš viso suvartojo 60 298 MWh elektros energijos, iš kurių 44 806 MWh arba 74,31 proc. sudarė elektros energija iš atsinaujinančių energijos išteklių. Tai rodo nuoseklią pažangą mažinant netiesiogines ŠESD emisijas ir stiprinant uosto atsparumą klimato kaitai vertės grandinėje.

## Infrastruktūros sprendimai emisijoms mažinti

Uosto direkcija įgyvendina infrastruktūros modernizavimo priemones, skirtas alternatyviems degalams ir klimato kaitos švelninimui. Klaipėdos uoste vykdomi elektros tiekimo nuo kranto (OPS) infrastruktūros projektai, sudarantys galimybes sumažinti laivų išmetamųjų teršalų kiekį.

2025 m. buvo sumontuota elektros tiekimo nuo kranto stotelė, skirta Uosto direkcijos laivams, o jos veiklos pradžia numatoma 2026 m. antrąjį pusmetį. Tolimesnė OPS infrastruktūros plėtra numatyta 2026 m., planuojant įrengti dar keturias stoteles ro-ro ir ro-pax tipo keltams pagal strateginius planavimo dokumentus.

Lygiagrečiai plėtojama kranto elektros tiekimo infrastruktūra ir diegiami kiti žaliają transformaciją skatinantys sprendimai: atsinaujinančios energijos technologijos bei vandenilio gamybos ir viešųjų pildymo punktų infrastruktūra. Šiuo metu vyksta kruiziniams laivams skirtos kranto elektros tiekimo (OPS) infrastruktūros projektavimo paslaugų sutarties pasirašymo procesas.

### SBM-3

Reikšmingas poveikis	Aprašymas	Vertės grandinės vieta
Faktinis neigiamas poveikis	ŠESD emisijos, susidarančios visoje vertės grandinėje, prisideda prie klimato kaitos. Emisijos susijusios su uosto operacijomis, transportu, energijos vartojimu ir klientų veikla uosto teritorijoje.	Visa vertės grandinė
Galimas teigiamas poveikis	Elektros tiekimas nuo kranto (OPS), žaliosios energijos projektai, įskaitant žaliojo vandenilio gamybą ir infrastruktūros plėtrą, sudaro prielaidas mažinti emisijas, didinti energijos vartojimo efektyvumą ir skatinti perėjimą prie mažiau taršių sprendimų.	Galutinėje
Rizika	Nepakankama žaliojo vandenilio paklausa gali mažinti planuojamų investicijų ekonominį efektyvumą ir sukelti finansines pasekmes.	Tiesioginė veikla
	Nepasiekus klimato neutralumo tikslų iki 2050 m., gali kilti finansinių sankcijų, reguliacinio spaudimo ir reputacinės žalos rizika.	Tiesioginė veikla
	Nepakankamas išorinis finansavimas ar lėtesnė investicijų grąža gali apsunkinti infrastruktūros projektų, reikalingų teisės aktams įgyvendinti ir strateginiams tikslams pasiekti, vykdymą (pvz., OPS infrastruktūra).	Tiesioginė veikla
Galimybė	Žaliosios energijos projektai gali stiprinti organizacijos reputaciją, prisidėti prie Žaliojo uosto koncepcijos įgyvendinimo ir sudaryti prielaidas papildomoms pajamoms.	Tiesioginė veikla
	Efektyvus ŠESD emisijų mažinimas ir poveikio aplinkai valdymas didina galimybes pritraukti ES ir kitą išorinį finansavimą, skirtą tvarumo projektams.	Tiesioginė veikla

## Klimato kaitos analizė ir įtaka Klaipėdos uostui

Klaipėdos valstybinio jūrų uosto geografinė padėtis Baltijos jūros pakrantėje, greta Kuršių marių ir Kuršių nerijos nacionalinio parko, lemia didesnį jautrumą klimato kaitos fiziniam poveikiui. Klaipėdos valstybinis jūrų uostas yra vienas svarbiausių Lietuvos Respublikos transporto infrastruktūros objektų ir svarbi Europos transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) dalis, todėl klimato kaitos poveikis gali turėti reikšmingą įtaką tiek uosto infrastruktūros atsparumui, tiek operacinei veiklai bei platesnėms regioninėms ir tarptautinėms logistikos grandinėms.

Klimato kaitos analizė atlikta remiantis daugiamečiais hidrometeorologiniais duomenimis ir poveikio aplinkai vertinimo (PAV) ataskaitose pateikta informacija apie aplinkos būklę ir galimą veiklos poveikį aplinkai, taip pat Klaipėdos uosto Port Environmental Review System (PERS) aplinkosaugos ataskaitoje pateikta informacija apie reikšmingus aplinkos aspektus ir uosto veiklos poveikį aplinkai bei Pathways2Resilience (P2R) programos 2024–2025 m. klimato rizikos ir pažeidžiamumo vertinimu. Pastarajame analizuojami klimato scenarijai, parengti daugiamečių meteorologinių ir hidrologinių procesų duomenų analizės pagrindu, vertinami prognozuojami pokyčiai ir jų galimas poveikis uosto infrastruktūrai bei veiklai.

Remiantis atlikta klimato rizikos ir pažeidžiamumo analize, buvo identifikuoti pagrindiniai klimato veiksniai, galintys turėti reikšmingą poveikį Klaipėdos valstybinio jūrų uosto infrastruktūrai, operacinei veiklai ir logistikos grandinėms. Žemiau pateikiamoje lentelėje apibendrinti pagrindiniai klimato veiksniai, paveikiamos uosto veiklos sritys, galimas poveikis bei identifikuoti klimato rizikos scenarijai.

## Klimato rizikos Klaipėdos uoste

Klimato veiksnys	Paveikta lokacija	Pažeistas objektas ar veikla	Rizikos lygis	Blogiausias scenarijus (iki 2070 m.)	Rizikos valdytojas
Audringumas, vėjuotumas, bangavimas, srovės	Daugiausia šiaurinė uosto dalis	Navigacija ir švartavimas	Labai aukštas	5–7,5 m aukščio bangos prie uosto vartų audros metu	Uosto kapitono tarnyba
Audringumas, vėjuotumas, bangavimas	Visa uosto teritorija	Karinis mobilumas	Labai aukštas	~150 dienų per metus laivų judėjimo apribojimų	Nacionalinis lygmuo
Audringumas, vėjuotumas, bangavimas	SGD terminalas	SGD terminalo operacijos	Labai aukštas	~150 dienų per metus laivų judėjimo apribojimai	KN Energies / Nacionalinis lygmuo
Sedimentacija	Vidinė akvatorija	Navigacija, švartavimas, krovos darbai	Labai aukštas	>20 % intensyvesnis vidutinis užnešimas nuosėdomis	Infrastruktūros departamentas
Audringumas, vėjuotumas, bangavimas, srovės	Daugiausia pietinė uosto dalis	Krovos darbai	Aukštas	~55 dienos su >20 m/s vėjo greičiu per metus	Krovos kompanijos ir terminalų operatoriai
Kylantis jūros lygis	Visa uosto teritorija	Švartavimas, krovos darbai	Aukštas	2,2–3,0 m jūros lygio pakilimas akvatorijoje stiprios audros metu	Krovos kompanijos ir terminalų operatoriai



Klimato kaitos grėsmės Klaipėdos uostui dažniausiai pasireiškia ne izoliuotai, o dėl tarpusavio sąveikos, todėl jų bendras poveikis gali būti reikšmingai didesnis nei atskirų veiksnių poveikis. Pavyzdžiui, stiprių audrų epizodai, sutampantys su padidėjusiu vandens lygiu Kuršių mariose, gali reikšmingai padidinti bendrą potvynių riziką ir jų galimą poveikį uosto infrastruktūrai bei veiklai.

Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos veiklos modelis, paremtas ilgalaikę (iki 50 metų) uosto žemės nuoma privatiems terminalų operatoriams, reiškia, kad klimato kaitos keliama pavojai daro poveikį ne tik tiesiogiai KVJUD valdomai infrastruktūrai, bet ir uosto nuomininkų vykdomai komercinei veiklai bei visai uosto vertės grandinei.

Siekiant sistemingai valdyti identifikuotas klimato rizikas, 2024 m. KVJUD prisijungė prie Europos Sąjungos iniciatyvos Pathways2Resilience (P2R) programos. Klaipėdos uostas yra vienintelis jūrų uostas tarp 40 Europos regionų, dalyvaujančių šioje programoje. Įgyvendinant programos veiklas planuojama iki 2026 m. parengti ilgalaikę uosto prisitaikymo prie klimato kaitos strategiją, taip pat konkrečius veiksmų ir investicijų planus.

Prisitaikymas prie klimato kaitos KVJUD vertinamas kaip strategiškai svarbi ilgalaikė investicija, skirta užtikrinti uosto infrastruktūros atsparumą, veiklos tęstinumą ir Klaipėdos uosto vaidmens išlaikymą Lietuvos Respublikos ekonomikoje bei Europos transporto ir logistikos grandinėse.

### E1-9

Remiantis dvejojo reikšmingumo vertinimo metu atlikta klimato rizikų ir galimybių analize, nustatyta, kad klimato kaita gali turėti tiek neigiamą, tiek teigiamą finansinį poveikį Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos veiklai, infrastruktūrai ir ilgalaikiams investiciniams sprendimams. Vertinimo metu buvo analizuojamas fizinių ir pertvarkos (angl. transition) rizikų bei su klimatu susijusių galimybių pasireiškimo laikotarpis, tikimybė ir galimo finansinio poveikio mastas.

### Fizinių klimato rizikų finansinis poveikis

Reikšmingiausios fizinės klimato rizikos siejamos su audringumo, vėjuotumo, bangavimo ir jūros lygio kilimo poveikiu uosto infrastruktūrai bei operacijoms. Šios rizikos gali lemti papildomas infrastruktūros priežiūros, remonto ir pritaikymo išlaidas bei galimus operacinės veiklos sutrikimus. Vertinant galimą finansinį poveikį nustatyta, kad jis gali svyruoti nuo mažo iki vidutinio finansinio režio (iki 5 mln. Eur), priklausomai nuo klimato reiškinių intensyvumo ir infrastruktūros pritaikymo poreikio.

### Pertvarkos (transition) rizikų finansinis poveikis

Su klimato kaitos švelninimu susiję reguliaciniai ir technologiniai pokyčiai gali lemti papildomų investicijų poreikį mažo anglies dioksido kiekio energetikos infrastruktūrai ir alternatyvių degalų sprendimams uosto teritorijoje. Šių pokyčių finansinis poveikis vertinamas vidutinio režio (apie 0,5–5 mln. Eur) ir daugiausia susijęs su infrastruktūros modernizavimo ir energetikos sistemų transformacijos investicijomis.

### Su klimatu susijusių galimybių finansinis poveikis

Klimato kaitos švelninimo politika taip pat sukuria galimybių Klaipėdos uosto veiklos plėtrai. Didžiausios galimybės siejamos su žaliosios energetikos projektų plėtra, alternatyvių degalų infrastruktūros vystymu ir žaliųjų laivybos koridorių iniciatyvomis Baltijos jūros regione. Šios iniciatyvos gali turėti teigiamą finansinį poveikį, kuris gali siekti vidutinį arba didelį finansinį režį (nuo 0,5 mln. Eur iki daugiau kaip 5 mln. Eur) dėl naujų investicijų, papildomų pajamų šaltinių ir uosto konkurencingumo didėjimo.

### Finansinio poveikio vertinimui taikomi orientaciniai finansiniai režiai:

	<b>MAŽAS finansinis poveikis</b>		<b>iki 0.5 mln. Eur</b>
	<b>VIDUTINIS finansinis poveikis</b>		<b>nuo 0,5 mln. Eur iki 5 mln. Eur</b>
	<b>DIDELIS finansinis poveikis</b>		<b>daukiausiai kaip 5 mln. Eur</b>

## Pertvarkos planas klimato kaitai švelninti

### E1-9

Uosto direkcija yra įsipareigojusi nuosekliai pertvarkyti savo veiklos modelį ir infrastruktūros plėtrą, siekdama užtikrinti jų atitiktį Europos Sąjungos klimato politikos kryptims bei ilgalaikiam tikslui – iki 2050 m. pasiekti klimatui neutralų veiklos modelį.

Pertvarkos planas klimato kaitai švelninti nėra parengtas kaip atskiras dokumentas. Jo tikslai, kryptys ir priemonės yra integruotos į pagrindinius įmonės strateginio valdymo dokumentus – įmonės strategiją, strateginį veiklos planą (SVP), Žaliojo uosto koncepciją bei Žaliojo uosto įgyvendinimo veiksmų planą.

Toks integruotas planavimo principas užtikrina, kad klimato kaitos švelninimo tikslai būtų nuosekliai įtraukiami į ilgalaikius ir trumpalaikius planavimo, investicijų bei veiklos sprendimus. Strateginiuose dokumentuose numatytos technologinės, infrastruktūrinės ir organizacinės priemonės orientuotos į šiltnamio efektą sukeliančių dujų (ŠESD) emisijų mažinimą, energijos vartojimo efektyvumo didinimą ir energetinės transformacijos integravimą į pagrindinius uosto plėtros sprendimus.

Šios kryptys grindžiamos ilgalaikiai Klaipėdos uosto vizija – žaliojo, augančio ir konkurencingo uosto. Uosto plėtra siekiama įgyvendinti taip, kad ekonominis augimas būtų derinamas su klimato kaitos švelninimo tikslais ir tvariu energijos išteklių naudojimu.

#### *Klimato kaitos švelninimo kryptys ir priemonės*

Klaipėdos uosto klimato kaitos švelninimo kryptys grindžiamos technologinių, infrastruktūrinių ir organizacinių sprendimų deriniu, orientuotu į šiltnamio efektą sukeliančių dujų (ŠESD) emisijų mažinimą, energijos vartojimo efektyvumo didinimą ir energetinės transformacijos integravimą į pagrindinius uosto plėtros sprendimus.

Ilgalaikėje perspektyvoje siekiama reikšmingai sumažinti CO<sub>2</sub> emisijas tiek Uosto direkcijos, tiek viso Klaipėdos uosto mastu, integruojant energetinę transformaciją į pagrindinius uosto vystymo sprendimus ir derinant ekonominę plėtrą su aplinkosauginiais tikslais. Tokiu būdu siekiama stiprinti Klaipėdos uosto konkurencingumą ir prisidėti prie Europos Sąjungos klimato politikos tikslų įgyvendinimo.

Šių krypčių įgyvendinimui numatomos pagrindinės klimato kaitos švelninimo priemonės:

- **Elektros tiekimas nuo kranto (OPS)**

Elektros tiekimo nuo kranto infrastruktūros plėtra laikoma viena pagrindinių ilgalaikių Klaipėdos uosto dekarbonizacijos krypčių. OPS sprendimai skirti mažinti laivų stovėjimo metu susidarancias ŠESD emisijas, triukšmą ir oro taršą bei prisidėti prie efektyvesnio energijos naudojimo uosto veikloje. OPS infrastruktūros plėtra planuojama palaipsniui, apimant ro-ro/ro-pax, konteinerinius ir keleivinius terminalus, derinama su ES alternatyviųjų degalų infrastruktūros reglamento (AFIR) reikalavimais.

- **Žaliosios energijos ir alternatyviųjų degalų sprendimai**

Klaipėdos uosto pertvarkos kryptys apima žaliosios energijos gamybos ir naudojimo plėtrą, įskaitant žaliojo vandenilio gamybos, saugojimo ir tiekimo infrastruktūros vystymo galimybes uosto teritorijoje. Ši kryptis vertinama kaip vidutinio ir ilgojo laikotarpio sprendimas, skirtas mažinti iškastinio kuro naudojimą uosto veikloje ir susijusiuose transporto sektoriuose.

- **Žaliojo uosto laivyno plėtra**

Uosto direkcija atnaujinama savo valdomą laivyną, stato hibridinius, elektrinius ir alternatyviais degalais varomus laivus, skirtus atliekų surinkimo ir kitoms Uosto direkcijos veiklos funkcijoms vykdyti. Ši kryptis orientuota į tiesioginių (1 lygio) ŠESD emisijų mažinimą ir laikoma viena reikšmingiausia iš trumpalaikių bei vidutinio laikotarpio dekarbonizacijos priemonių.



### Kiekybiniai tikslai ir ŠESD emisijų mažinimas

Uosto direkcijos klimato kaitos švelninimo kryptys ir priemonės, integruotos į įmonės strateginius dokumentus, vertinamos pagal nustatytus kiekybinius CO<sub>2</sub> emisijų mažinimo tikslus. Šie tikslai atspindi Klaipėdos uosto ilgalaikę „žaliojo ir augančio uosto“ viziją ir palaipsniui integruojami į tvarumo ataskaitų teikimo praktiką.

Projekto metu pristatytoje ateities vizijoje numatyta iki 2035 m. sumažinti Klaipėdos uosto šiltnamio efektą sukeliančių dujų (ŠESD) emisijas apie 50 proc., o Uosto direkcijos veiklos ŠESD emisijas – apie 60 proc. Šie tikslai laikomi strateginėmis klimato kaitos švelninimo kryptimis, atspindinčiomis siekį reikšmingai mažinti šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijas. Tikslai orientuoti į vidutinį laikotarpį (maždaug iki 2035 m., t. y. per artimiausius apie 10 metų).

Siekiant užtikrinti nuoseklų perėjimą prie ilgalaikių emisijų mažinimo tikslų, ataskaitoje nustatyti šie tarpiniai kiekybiniai tikslai:

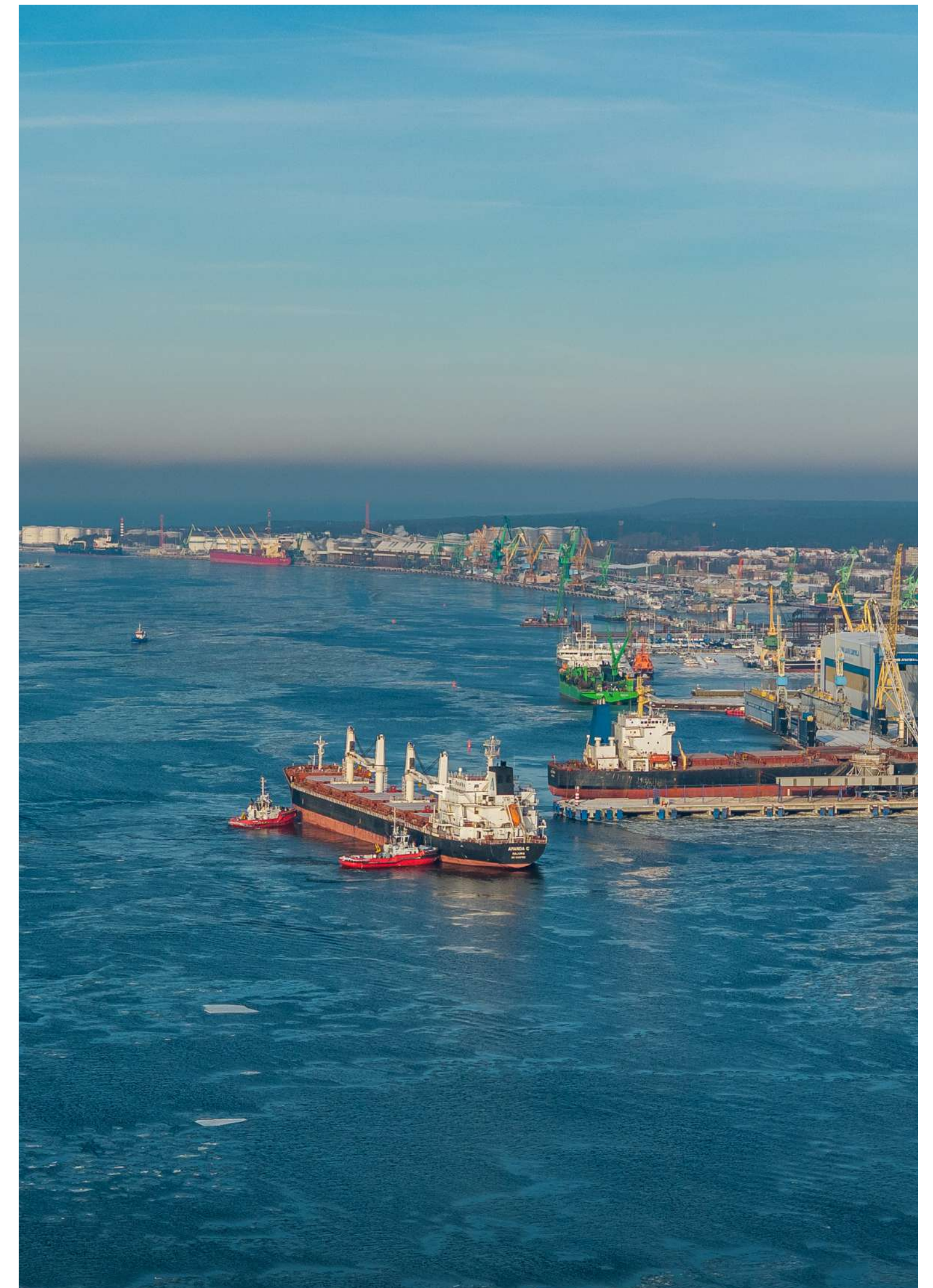
- iki 2025 m. sumažinti Uosto direkcijos veiklos CO<sub>2</sub> emisijas ne mažiau kaip 5 proc., palyginti su 2023 m. apskaičiuotu baziniu emisijų lygiu;
- iki 2025 m. sumažinti Klaipėdos uosto CO<sub>2</sub> emisijas ne mažiau kaip 5 proc., palyginti su 2022 m. apskaičiuotu baziniu emisijų lygiu.

Šių tikslų įgyvendinimo rezultatai pateikiami toliau esančioje lentelėje.

### E1-4

### Tarpiniai ŠESD emisijų mažinimo tikslai ir jų įgyvendinimo rezultatai

- 2025 m. duomenys patvirtina, kad tiek Uosto direkcijos veiklos, tiek viso Klaipėdos uosto CO<sub>2</sub> emisijų mažinimo tikslai buvo ne tik pasiekti, bet ir viršyti.
- Uosto direkcijos veiklai nustatytas tikslas iki 2025 m. sumažinti CO<sub>2</sub> emisijas ne mažiau kaip 5 proc., lyginant su 2023 m. Faktinis rezultatas siekė 6,9 proc. sumažėjimą.
- Klaipėdos uosto mastu nustatytas tikslas iki 2025 m. sumažinti CO<sub>2</sub> emisijas ne mažiau kaip 5 proc., lyginant su 2022 m. Faktinis emisijų sumažėjimas siekė 11,5 proc. (lyginant su 2022 m. baziniu lygiu).
- Pasiektų rezultatų stebėseną vykdoma kasmet, o tikslai periodiškai peržiūrimi, atsižvelgiant į faktinius emisijų pokyčius.



Tikslas	Bazinis laikotarpis	Tikslinė reikšmė	Terminas	Faktinis rezultatas	Vertinimas
Uosto direkcijos veiklos CO <sub>2</sub> emisijų mažinimas	2023 m.	≥5 % sumažinimas	iki 2025 m.	-7,0 %	Tikslas viršytas
Klaipėdos uosto CO <sub>2</sub> emisijų mažinimas	2022 m.	≥5 % sumažinimas	iki 2025 m.	-11,5 %	Tikslas viršytas

## Dekarbonizacijos priemonės

Dekarbonizacijos priemonė	Pagrindinis tikslas	Poveikis emisijoms
Elektros tiekimo nuo kranto (OPS) infrastruktūros diegimas	Diegti elektros tiekimo nuo kranto infrastruktūrą konteineriniams, keleiviniams ir ro-ro / ro-pax laivams, sudarant galimybes laivams stovėjimo metu naudoti elektros energiją vietoje iškastiniu kuru varomų generatorių.	Mažinamos CO <sub>2</sub> emisijos laivams stovėjimo metu, taip pat triukšmas ir oro tarša uosto teritorijoje.
Uosto veiklos ir infrastruktūros elektrifikavimas	Laipsniškai elektrifikuoti uosto infrastruktūrą ir operacinius procesus, apimančius uosto įrangą, techniką, mechanizmus bei administracinius ir eksploatuojamus pastatus.	Mažinamas iškastinio kuro vartojimas ir didinamas energijos vartojimo efektyvumas.
Žaliojo uosto laivyno plėtra	Atnaujinti Uosto direkcijos valdomą laivyną, įsigyjant elektrinius, alternatyviais degalais (įskaitant vandenilį) varomus ir hibridinius laivus.	Mažinamos tiesioginės (1 lygio) CO <sub>2</sub> emisijos, susijusios su uosto laivyno veikla.
Žaliojo vandenilio gamybos ir tiekimo sprendimų vystymas	Vystyti žaliojo vandenilio gamybos, saugojimo ir bunkeravimo infrastruktūrą bei sudaryti prielaidas alternatyvių degalų naudojimui uosto veikloje ir logistikos grandinėse.	Sudaromos galimybės palaipsniui pakeisti iškastinius degalus mažo anglies dioksido intensyvumo energijos šaltiniais.
Atsinaujinančių energijos išteklių integravimas	Skatinti žaliosios elektros energijos vartojimą ir vietinės elektros energijos gamybos sprendimų diegimą. 2025 m. sumontuota 30 kW galios Saulės elektrinė.	Mažinamos netiesioginės (2 lygio) ŠESD emisijos ir didinamas energetinis tvarumas.
Energijos vartojimo efektyvumo didinimas	Įgyvendinti energijos vartojimo efektyvumo didinimo priemones, apimančias pastatų modernizavimą ir technologinių procesų optimizavimą.	Mažinamas energijos poreikis ir su energijos vartojimu susijusios emisijos.
Skaitmeninė ŠESD emisijų stebėseną ir duomenimis grįstas valdymas	Diegti skaitmeninius ŠESD emisijų stebėsenos sprendimus, leidžiančius analizuoti emisijų duomenis ir juos taikyti sprendimų priėmimui.	Sudaromos prielaidos tiksliau vertinti dekarbonizacijos priemonių poveikį ir planuoti emisijų mažinimą.
Bendradarbiavimas su suinteresuotomis šalimis	Bendradarbiauti su uosto naudotojais, laivybos bendrovėmis ir partneriais, skatinant OPS infrastruktūros naudojimą ir mažo anglies dioksido intensyvumo sprendimus.	Mažinamos emisijos visoje uosto veiklos vertės grandinėje.

Visos išvardytos dekarbonizacijos priemonės šiuo metu yra skirtingose brandos stadijose vystomos ir detalizuojamos, atsižvelgiant į ŠESD emisijų stebėsenos duomenis, technologijų raidą ir investicijų planavimo sprendimus.

Šios priemonės yra integruotos į įmonės strategiją, politiką ir žaliojo uosto koncepciją, patvirtintos vadovybės ir nuosekliai įgyvendinamos įmonės veikloje.



## Tvarumo politika ir jos įgyvendinimas

### E1-2

Uosto direkcijos veikloje aplinkos apsauga išlieka viena iš prioritetinių strateginių krypčių, siekiant užtikrinti tvarią uosto plėtrą, mažinti neigiamą poveikį aplinkai ir prisidėti prie Paryžiaus susitarimo, Europos žaliojo kurso tikslų ir nacionalinių klimato politikos tikslų įgyvendinimo. Šios politikos įgyvendinimą koordinuoja Tvarumo ir aplinkosaugos skyrius, tvarumo atskaitomybės procesuose teisės aktų nustatyta tvarka dalyvaujant Audito ir rizikos komitetui. Už politikos įgyvendinimą pagal kuruojamas sritis yra atsakingi departamentų vadovai. Už politikos įgyvendinimo priežiūrą atsakingi priežiūros organai. Uosto direkcijoje taikomas trijų linijų modelis padeda užtikrinti veiksmingą tvarumo politikos įgyvendinimą, rizikų valdymą ir atskaitomybę.

Siekdama didinti skaidrumą ir atskaitomybę, Uosto direkcija tvarumo prioritetus reguliariai peržiūri ir atnaujina (ne rečiau kaip kartą per metus), atlikdama dvejojo reikšmingumo vertinimus ir įtraukdama suinteresuotąsias šalis ar jų atstovus, taip pat viešina poveikio aplinkai vertinimus, taikydama Europos tvarumo atskaitomybės standartus (ETAS).

Uosto direkcijos Tvarumo politika patvirtinta Stebėtojų tarybos 2025 m. balandžio mėn., apibrėžia darnios veiklos principus ir nustato pagrindines kryptis, kaip valdoma su klimato kaitos švelninimu ir prisitaikymu prie jos susijusi įmonės veikla, poveikiai, rizikos ir galimybės. Politika taikoma visoms Uosto direkcijos veiklos sritims – nuo uosto infrastruktūros valdymo ir plėtros iki kasdienių operacijų ir bendradarbiavimo su uosto ekosistemos dalyviais.

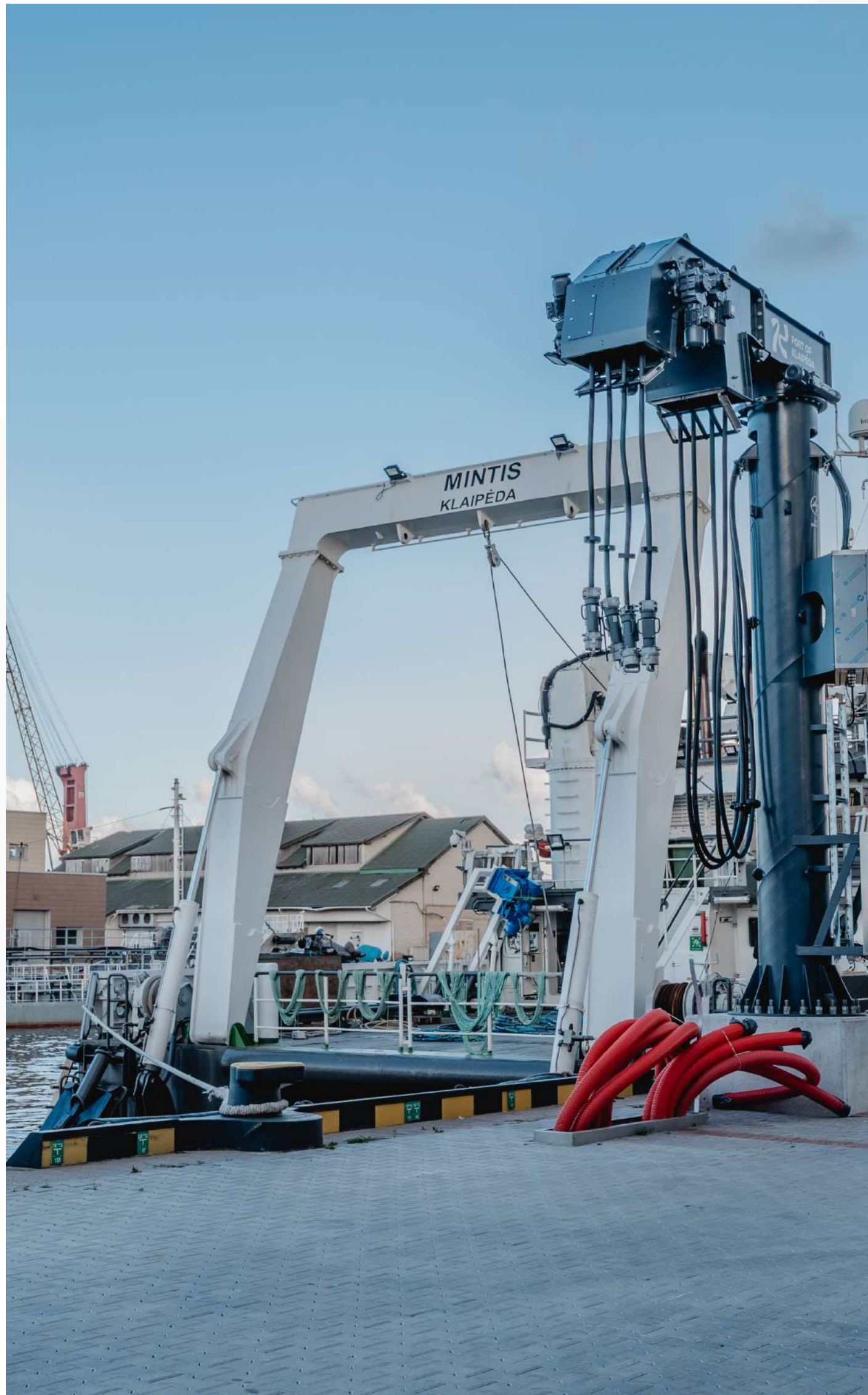
Aplinkosaugos politika yra integruota į Uosto direkcijos tvarumo politiką. Ji grindžiama Jungtinių Tautų Pasaulinio susitarimo principais ir Darnaus vystymosi tikslais bei įgyvendinama remiantis uosto sektoriui pritaikyta aplinkosaugos vadybos sistema PERS (angl. Port Environmental Review System). Ši sistema parengta pagal Europos jūrų uostų organizacijos (ESPO) rekomendacijas ir atsižvelgia į pagrindinius tarptautiniu mastu pripažintų

aplinkosaugos vadybos standartų, įskaitant ISO 14001, reikalavimus bei uosto veiklos specifiką.

Aplinkosaugos politika įgyvendinama per Uosto direkcijos strateginius dokumentus, veiklos planavimą ir vidaus valdymo procesus. Ji taip pat suderinta su kitomis organizacijoje taikomomis politikomis, pvz., Rizikų valdymo politika, Atsparumo korupcijai politika, Elgesio kodeksu ir kitais valdysenos dokumentais, taip užtikrinant nuoseklų ir visapusišką požiūrį į tvarų uosto valdymą.

Tvarumo politikoje nustatyta bendra Uosto direkcijos darnumo principų įgyvendinimo kryptis – aplinkosauga. Tikslas – skatinti žaliają transformaciją, mažinant uosto veiklos poveikį aplinkai ir prisidedant prie klimato kaitos švelninimo. Įsipareigojimai:

- plėtoti atsinaujinančių energijos šaltinių, pvz., vėjo, saulės energija, bei žaliojo vandenilio naudojimą uosto infrastruktūroje ir operacijose;
- skatinti ir diegti geriausią valdymo praktiką ir technologijas, kurios mažina laivų ir sausumos transporto emisijas, įskaitant elektros tiekimo nuo kranto į jūrų ir vidaus vandenų transporto infrastruktūrą;
- saugoti Baltijos jūros ekosistemą, užtikrinant efektyvų taršos valdymą ir atliekų perdirbimą pagal žiedinės ekonomikos principus.



## Su klimato kaitos švelninimu ir prisitaikymu susiję veiksmai ir ištekliai

### E1-3

Uosto direkcija aktyviai įgyvendina klimato kaitos švelninimo veiksmus, siekdama sumažinti savo veiklos poveikį aplinkai ir skatinti tvarias iniciatyvas.

2025 m. Uosto direkcija faktiškai įgyvendino 76,01 mln. Eur investicijų, iš kurių dalis buvo skirta klimato kaitos švelninimo ir prisitaikymo priemonėms, įgyvendinant žaliosios transformacijos kryptis. Iš jų:

- 3,45 proc. – ES fondų lėšos,
- 13,07 proc. – nuosavos įmonės lėšos,
- 83,48 proc. – paskolų lėšos.

Tvarumo ataskaitoje yra įvertintos visos suplanuotos investicijos, skirtos tvarumo priemonėms įgyvendinti ir turinčios reikšmingą poveikį aplinkai bei visuomenei.

Rengiant įmonės veiklos strategijos planą, dalis tvarumo iniciatyvų, kurios turi dvigubą paskirtį ir prisideda prie dviejų tikslų – tiek infrastruktūros plėtros, tiek aplinkosaugos ar socialinės naudos kūrimo – buvo priskirtos infrastruktūros vystymo investicijoms. Toks klasifikavimas leidžia aiškiai matyti, kaip tvarumo aspektai integruojami į pagrindinius įmonės plėtros projektus ir ilgalaikį uosto vystymą.



## Pagrindinės priemonės klimato kaitai švelninti, atsakingi asmenys ir investicijų dydžiai

Priemonė	Atsakingas	Laikotarpis ir apimtis	CapEx, mEur
<b>1. Infrastruktūros modernizavimas laivų emisijoms mažinti (Klaipėdos uosto emisijų mažinimas)</b>			
1.1. Elektros tiekimo nuo kranto infrastruktūros ro-ro / ro-pax terminaluose įrengimas (baigtumas % ir stotelių kiekis, vnt.)	Projektų valdymo skyriaus vadovas	2026 m. – 4 vnt. (100 % įgyvendinimas)	6,24
1.2. Elektros tiekimas nuo kranto, vykdoma veikla, vnt.	Ūkio priežiūros skyriaus vadovas	2025–2035 m. – 1 vnt.	—
1.3. Sukurti eFTI Elektroniniai vartai ir elektroninių dokumentų apsikeitimo sprendiniai (integracija į KIPIS), vnt.	Informacinių sistemų skyriaus vadovas	2027 m. – 1 vnt.	Projekto vertė – 1,16. Įgyvendinimas: 2026 m. – 0,73 Vėliau – 0,04 kasmet.
1.4. Uosto skaitmeninio dvynio sukurtų skaitmeninių sprendinių tobulinimas juos pritaikant žaliajam perėjimui, %	Informacinių sistemų skyriaus vadovas	2026 m. – 50 % 2027 m. – 50 %	Projekto vertė 0,30. Panaudojimas 2027–2029 m. po 0,10
<b>2. Atsinaujinančios energijos naudojimo skatinimas (Klaipėdos uosto ir Uosto direkcijos emisijų mažinimas)</b>			
2.1. Galimybių studija „KVJUD elektros tinklo modernizavimas įrengiant lokalų elektros skirstymo tinklą“, vnt.	Strateginių projektų vadovas	2026 m. – 1 vnt.	Projekto vertė 0,168. Pasiskirstymas: 2026 m. – 0,028 2027 m. – 0,129
2.2. Galimybių studija „Elektros vartojimo KVJUD prognozavimo simuliacinė analitika lokaliniame skirstymo tinkle“, vnt.	Strateginių projektų vadovas	2027 m. – 1 vnt.	0,06
2.3. Sudaryta žaliosios energijos pirkimo paslaugų sutartis, vnt.	Ūkio priežiūros skyriaus vadovas	2025–2029 m. – 1 vnt.	—
2.4. Saulės elektrinės įrengimas ant Laivyno bazės stogo, saulės elektrinės galia, kW 30	Uosto kapitonas	2026 m. – 1 vnt.	0,01
<b>3. Laivyno atnaujinimas (Uosto direkcijos emisijų mažinimas)</b>			
3.1. Vandeniui ir elektra varomo laivo vandenilio įrangos sumontavimas, vnt.	Laivyno skyriaus vadovas	2026 m. – 1 vnt.	12,09
3.2. Elektros tiekimo stotelės atliekų surinkimo laivui eksploatacija, vnt.	Laivyno skyriaus vadovas	2025–2035 m. – 1vnt.	—
3.3. Rinkos analizė ir paslaugos (vandenilis) kainodaros sukūrimas, vnt.	Komercijos projektų vadovas	2026 m. – 1 vnt.	—
3.4. Atliekų surinkimo, tvarkymo bei perdirbimo paslaugų kokybės tiekimas, vykdoma veikla, vnt.	Uosto priežiūros skyrius	2026–2035 m. – 1 vnt.	0,05
3.5. Hibridinių locmanų katerių eksploatacija, pakeičiant senus taršius katerius Dangė ir Mingė bei apribojant katerio „Smiltė“ naudojimą vnt.	Laivyno skyriaus vadovas	2026–2035 m. – 2 vnt.	—

Priemonė	Atsakingas	Laikotarpis ir apimtis	CapEx, mEur
<b>4. Vandens plėtos skatinimas (Klaipėdos uosto emisijų mažinimas)</b>			
4.1. Žaliųjų degalų (vandenilio) gamybos įrangos įrengimo baigtumas, %	Strateginių projektų vadovas	2026 m. – 100 % įgyvendinimas	7,70
4.2. Žaliųjų degalų (vandenilio) viešųjų pildymo punktų įrengimo baigtumas, %	Strateginių projektų vadovas	2026 m. – 100 %	2,99
4.3. Žaliųjų degalų tiekimas, vykdoma veikla, vnt.	Komercijos grupės vadovas	2026–2035 m. – 1 vnt.	—
<b>5. Tarnybinių automobilių parko atnaujinimas (Uosto direkcijos emisijų mažinimas)</b>			
2.1. Įsigyti elektromobiliai, vnt.	Ūkio priežiūros skyriaus vadovas	2026 m. – 2 vnt.	—
2.2. Įrengti elektromobilių įkrovimo stoteles, vnt.	Ūkio priežiūros skyriaus vadovas	2026 m. – 1 vnt. 2027 m. – 2 vnt.	Bendras – 0,13. 2026 m. – 0,050 2027 m. – 0,080
2.3. Įsigyti hibridinį (elektra-benzinas) automobilį, vnt.	Ūkio priežiūros skyriaus vadovas	2026 m. – 1 vnt.	—
<b>6. Klaipėdos uosto laivybos ir transporto ŠESD emisijų skaičiavimas ir duomenų atskleidimas (Klaipėdos uosto emisijų mažinimas)</b>			
3.1. Atliktas Klaipėdos uosto ŠESD emisijų skaičiavimas ir vykdomas atskleidimas visuomenei.	Tvarumo ir aplinkosaugos skyrius	Nuo 2025 m. kasmet	—
3.2. Strateginių priemonių ir veiksmų plano atnaujinimas pagal gautus ŠESD duomenis.	Tvarumo ir aplinkosaugos skyrius	Nuo 2025 m. kasmet	—
3.3. Oro kokybės matavimo stočių įrengimas, vnt.	Tvarumo ir aplinkosaugos skyrius	2026 m. – 3 vnt.	2026 m. – 0,20
3.4. Tvarumo informacijos ataskaitos pateikimas Komunikacijos ir rinkodaros skyriui viešinti, duomenis atskleidžiant visuomenei internetinėje svetainėje adresu: <a href="https://portofklaipeda.lt/uosto-direkcija.vnt./metus">https://portofklaipeda.lt/uosto-direkcija.vnt./metus</a> .	Komunikacijos ir rinkodaros skyrius	2026–2035 m. – 1 vnt.	—
<b>7. Žaliąją transformaciją įgyvendinančio ir skatinančio uosto iniciatyvos</b>			
7.1. PERS (Uosto aplinkosaugos vadybos sistema) sertifikato pratęsimas	Tvarumo ir aplinkosaugos skyrius	Nuo 2026 m. kas dvejus metus	—
7.2. Prisitaikymo prie klimato kaitos arba švelninimo strategija, veiksmų planas, investicinis planas	Tvarumo ir aplinkosaugos skyrius	2026 m. – 1 vnt.	—
7.3. Žaliųjų koridorių formavimas KVJUD (dalyvavimas programoje BalticSea-GSC)	Tvarumo ir aplinkosaugos skyrius	2026 m. – 1 vnt.	—

Aplinkosaugos politika įgyvendinama per Uosto direkcijos strateginius dokumentus, veiklos planavimą ir vidaus valdymo procesus. Ji taip pat suderinta su kitomis organizacijoje taikomomis politikomis, pvz., Rizikų valdymo politika, Atsparumo korupcijai politika, Elgesio kodeksu ir kitais valdysenos dokumentais, taip užtikrinant nuoseklų ir visapusišką požiūrį į tvarų uosto valdymą.

Tvarumo politikoje nustatyta bendra Uosto direkcijos darnumo principų įgyvendinimo kryptis – aplinkosauga. Tikslas – skatinti žaliąją transformaciją, mažinant uosto veiklos poveikį aplinkai ir prisidedant prie klimato kaitos švelninimo. Įsipareigojimai: Uosto direkcijos veikloje aplinkos apsauga išlieka viena iš prioritetinių strateginių kryptių, siekiant užtikrinti tvarią uosto plėtrą, mažinti neigiamą poveikį aplinkai ir prisidėti prie Paryžiaus susitarimo, Europos žaliojo kurso tikslų ir nacionalinių klimato politikos tikslų įgyvendinimo. Šios politikos įgyvendinimą koordinuoja Tvarumo ir aplinkosaugos skyrius, tvarumo atskaitomybės procesuose teisės aktų nustatyta tvarka dalyvaujant Audito ir rizikos komitetui. Už politikos įgyvendinimą pagal kuruojamas sritis yra atsakingi departamentų vadovai. Už politikos įgyvendinimo priežiūrą atsakingi priežiūros organai. Uosto direkcijoje taikomas trijų linijų modelis padeda užtikrinti veiksmingą tvarumo politikos įgyvendinimą, rizikų valdymą ir atskaitomybę.

Siekdama didinti skaidrumą ir atskaitomybę, Uosto direkcija tvarumo prioritetus reguliariai peržiūri ir atnaujina (ne rečiau kaip kartą per metus), atlikdama dvejetainio reikšmingumo vertinimus ir įtraukdama suinteresuotąsias šalis ar jų atstovus, taip pat viešina poveikio aplinkai vertinimus, taikydama Europos tvarumo atskaitomybės standartus (ETAS).

Uosto direkcijos Tvarumo politika patvirtinta Stebėtojų tarybos 2025 m. balandžio mėn., apibrėžia darnios veiklos principus ir nustato pagrindines kryptis, kaip valdoma su klimato kaitos švelninimu ir prisitaikymu prie jos susijusi įmonės veikla, poveikiai, rizikos ir galimybės. Politika taikoma visoms Uosto direkcijos veiklos sritims – nuo uosto infrastruktūros valdymo ir plėtros iki kasdienių operacijų ir bendradarbiavimo su uosto ekosistemos dalyviais.

Aplinkosaugos politika yra integruota į Uosto direkcijos tvarumo politiką. Ji grindžiama Jungtinių Tautų Pasaulinio susitarimo principais ir Darnaus vystymosi tikslais bei įgyvendinama remiantis uosto sektoriui pritaikyta aplinkosaugos vadybos sistema PERS (angl. Port Environmental Review System). Ši sistema parengta pagal Europos jūrų uostų organizacijos (ESPO) rekomendacijas ir atsižvelgia į pagrindinius tarptautiniu mastu pripažintų aplinkosaugos vadybos standartų, įskaitant ISO 14001, reikalavimus bei uosto veiklos specifiką.

#### *Prisitaikymo prie klimato kaitos priemonės*

Be klimato kaitos švelninimo priemonių, Uosto direkcija taip pat įgyvendina priemones, skirtas prisitaikyti prie klimato kaitos poveikio ir didinti uosto infrastruktūros atsparumą. Šios priemonės apima energetinio efektyvumo didinimą, oro taršos mažinimą ir infrastruktūros pritaikymo projektus. Bendradarbiaujant su uosto teritorijoje veiklą vykdančiomis įmonėmis, patobulinta paviršinių nuotekų surinkimo, išleidimo ir perdavimo nuotekų tvarkytojui sistema, taip pat įgyvendinamos kitos uosto ekosistemos apsaugos ir infrastruktūros atsparumo didinimo priemonės.

#### **1. Klimato kaitos prognozių integravimas į infrastruktūros planavimą**

Planuojant ir atnaujinant uosto infrastruktūrą atsižvelgiama į ateities klimato sąlygas – didėjančius kritulių kiekius, vandens lygio kilimą ir stiprėjančius vėjus. Klimato kaitos vertinimas taip pat bus integruojamas į ruošiamą Veiklos tęstinumo valdymo sistemą, kuri atitiks ISO 22301:2019 standarto reikalavimus.

#### **2. Uosto infrastruktūros atsparumo vertinimas ir stiprinimas**

Atliekamos esamos infrastruktūros pažeidžiamumo klimato kaitai analizės ir planuojamos priemonės, didinančios atsparumą potvyniams, audroms ir kitiems ekstremaliems meteorologiniams reiškiniams.

#### **3. Hidrometeorologinių parametrų stebėseną**

Uosto akvatorijoje vykdoma vandens lygio stebėseną, o uosto teritorijoje įrengti hidrometeorologiniai jutikliai, matuojantys vėjo greitį, kryptį, gūsius, temperatūrą ir matomumą. Nuo 2025 m. kovo 23 d.

pradėti bangų matavimai išorinėje uosto akvatorijoje naudojant automatinį bangų matavimo plūdūrą OBS-Buoy400. Surinkti duomenys realiuoju laiku perduodami į Uosto direkcijos duomenų portalą PortGIS.

#### **4. Pakrančių ir ekosistemų apsauga**

Uosto direkcija įgyvendina užteršto grunto tvarkymo sprendimus, užtikrinančius aplinkos taršos mažinimą ir saugų grunto panaudojimą uosto teritorijoje. Užterštas gruntas iškasamas, transportuojamas į specialiai įrengtą technologinę grunto tvarkymo aikštelę ir stabilizuojamas taikant savaime susitankinančio modifikuoto grunto technologiją (SSMG). Sutvarkytas gruntas naudojamas formuojant naujas sausumos teritorijas uosto infrastruktūros plėtrai.

Mažiau užterštas gruntas taip pat gali būti panaudojamas paplūdimių papildymui, taip prisidedant prie krantų erozijos mažinimo. Taikomi sprendimai leidžia reikšmingai sumažinti aplinkos taršos riziką.

#### **5. Ekstremalių situacijų valdymo plano peržiūra ir atnaujinimas**

Uosto ekstremalių situacijų valdymo planas yra periodiškai peržiūrimas ir papildomas su klimatu susijusių pavojų valdymo priemonėmis. Šių veiksmų tikslas – užtikrinti efektyvesnę reagavimą į ekstremalius meteorologinius reiškinis, tokius kaip stiprios audros, potvyniai ar kiti klimato kaitos sąlygoti incidentai.

#### **6. Erozijos padarinių mažinimas**

Siekiant mažinti klimato kaitos poveikį krantams ir Kuršių marių ekosistemai, numatomos ir įgyvendinamos krantų stabilizavimo bei erozijos prevencijos priemonės. Tai apima įvairius infrastruktūrinius sprendimus, tokius kaip povandeninių sienučių įrengimas, pietinių uosto vartų stiprinimas ir kitas krantų apsaugos priemones.

#### **7. Klimato kaitos rizikų analizė**

Atliekama išsami Klaipėdos uosto klimato kaitos rizikų analizė, kurios rezultatus planuojama pateikti 2026 m. antrąjį pusmetį. Šios analizės pagrindu bus atnaujintos uosto tvarumo strateginės kryptys, veiksmų planai ir prisitaikymo prie klimato kaitos priemonės, siekiant didinti infrastruktūros atsparumą ir užtikrinti veiklos tęstinumą.

## Energijos sunaudojimas

### E1-5

	2025	2024	2023	Pokytis 2024-2025	Pokytis 2023-2024
<b>Elektros energijos sunaudojimas, MWh</b>					
Administracija, J. Janonio g. 24-1	506,4	493,1	473,7	2,7 %	6,9 %
Kitos funkcijos (infrastruktūra, gatvės apšvietimai, ryšių antenos, siurblinės)	561,6	488,1	487,5	15,0 %	15,2 %
<b>Bendras elektros energijos kiekis</b>	<b>1068</b>	<b>981,2</b>	<b>961,2</b>	<b>8,89%</b>	<b>11,1 %</b>
<b>Šilumos energijos sunaudojimas, MWh</b>					
Administracija, šildymas, J. Janonio g. 24-1	689,1	726,3	663,6	-5,1 %	3,8 %

Bendro elektros energijos kiekio suvartojimo analizė: 2023 m. siekė 961,2 MWh, 2024 m. – 981,2 MWh, o 2025 m. padidėjo iki 1068 MWh. Tai yra 8,85 proc. daugiau nei 2024 m. ir 11,1 proc. daugiau nei 2023 m. Elektros sąnaudų padidėjimas yra susijęs su energetiniu perėjimu, automobilių parko atnaujinimu, nuosekliai įsigyjant elektromobilius bei hibridinius automobilius.

Prie administracinio pastato įrengtose elektromobilių įkrovimo stotelėse ir augant elektromobilių bei hibridinių automobilių kiekiui, jų įkrovimui suvartojamos elektros energijos kiekis proporcingai didėjo, kadangi elektros energija yra naudojama iš administracinio pastato vidaus elektros tinklo: nuo 473,7 MWh 2023 m. padidėjo iki 493,1 MWh 2024 m. ir iki 506,4 MWh išaugo sąnaudos 2025 m. Metinis augimas sudarė 2,7 proc. Kitų funkcijų – infrastruktūros, gatvių apšvietimo, ryšių antenų ir siurblinių – elektros energijos sunaudojimas 2023–2024 m. iš esmės išliko stabilus (487,5 MWh ir 488,1 MWh) dėl diegiamų patobulinimų (tokių kaip judesio davikliai su fotorelėmis ir kt. ), tačiau 2025 m. padidėjo iki 561,6 MWh, t. y. 15,05 proc. daugiau nei 2024 m. dėl naujai pastatyto laivyno bazės pastato, kurio paskirtis sandėliavimo, ir kitų funkcinių išaugusių paslaugų apimtys (galimybė švartuoti galingą KU mokslinį laivą „Mintis“, kurio elektros poreikio sąnaudos daro reikšmingą įtaką elektros sunaudojimui).

Energijos suvartojimo intensyvumo rodiklis atskirai nėra pateikiamas, nes įmonė nepriklauso didelį poveikį klimato kaitai darantiems sektoriams.

Šilumos energijos sunaudojimas administracinėms patalpoms šildyti per palyginamąjį laikotarpį svyravo. 2023 m. šilumos energijos sunaudojimas

sudarė 663,6 MWh, 2024 m. padidėjo iki 726,3 MWh, o 2025 m. sumažėjo iki 689,1 MWh, t. y. 5,1 proc. mažiau nei 2024 m. Remiantis Lietuvos hidrometeorologijos tarnybos (LHMT) duomenimis, nustatyta, kad vidutinė metinė oro temperatūra 2025 m. siekė 8,4 °C, o 2024 m. – 9,5 °C. Tai reiškia, kad 2025 m. buvo šaltesni metai (vidutinė temperatūra buvo 1,1 °C žemesnė), tačiau, nepaisant to, šilumos energijos sunaudojimas sumažėjo.

Siekiant mažinti poveikį aplinkai ir šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijas, nuo 2025 m. liepos mėn. Uosto direkcija pradėjo naudoti elektros energiją, pagamintą iš atsinaujinančių energijos išteklių (žr. „Pagrindinės priemonės, atsakingi asmenys ir investicijų dydžiai“).

Iki 2025 m. liepos mėn. visa elektros energija buvo perkama iš UAB „Ignitis“ ir pagaminta iš neatsinaujinančių energijos šaltinių. Uosto direkcija papildomai įgyvendina energijos efektyvumo iniciatyvas, siekdama sumažinti energijos sunaudojimą:

- Gatvių apšvietimas:** uosto teritorijos gatvių apšvietimui naudojami šviesos davikliai, kurie automatiškai įjungia apšvietimą sutemus ir išjungia išaušus, taip optimizuodami apšvietimo veikimo laiką. Toks apšvietimo valdymo būdas, lyginant su rankiniu valdymu ar paprastais laikmačiais, gali padėti sumažinti elektros energijos sąnaudas iki 20 proc. Gatvių apšvietimo atramos senas natrio ir metalo halogenų lempas palaipsniui keičiamos moderniais LED prožektoriais.
- Laivyno bazės infrastruktūra:** laivyno bazė pastatyta 2025 m., nuo balandžio mėnesio pradėta eksploatuoti. Visame objekte – tiek patalpų viduje, tiek lauko teritorijoje – įrengtas LED apšvietimas. Vidaus apšvietimas sureguliuotas taip, kad įsijungtų esant judesiui, o lauko apšvietimas valdomas šviesos daviklių su fotorelių sistema. Toks automatizuotas apšvietimo valdymas leidžia sumažinti elektros energijos sunaudojimą apytiksliai 15 %.



## Šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos

### E1-6

Nuo 2024 m. Uosto direkcija, vykdydama kasmetinę šiltnamio efektą sukeliančių dujų (ŠESD) apskaitą, skaičiuoja 1 ir 2 lygių ŠESD emisijas, vadovaudamasi GHG protokolo (angl. Greenhouse Gas Protocol) metodika.

Nuo 2025 metų pateikiamos ir uosto transporto, laivų ir krovos veiklos sukeltos emisijos Uosto direkcijos apskaitoje, kurios priskiriamos 3 lygio ŠESD emisijoms ir apskaičiuojamos vadovaujantis EMEP/EEA oro teršalų emisijų skaičiavimo metodika (angl. EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook, 2023). Šių emisijų duomenų rinkimui, stebėsenai ir analizei naudojama GISGRO emisijų skaičiavimo platforma, leidžianti nuosekliai kaupti ir vizualizuoti emisijų duomenis realiuoju laiku.

Laivybos emisijos skaičiuojamos taikant Tier 3 tikslumo lygį, naudojant AIS (angl. Automatic Identification System – laivų siunčiamą navigacinę informaciją, naudojamą saugiam laivybos eismui užtikrinti) duomenis, o uosto transporto emisijos – taikant Tier 2 tikslumo lygį pagal EMEP/EEA metodiką.

## Tier metodika nusako emisijų skaičiavimo tikslumo lygį:

- Tier 1 – bendras emisijų vertinimas naudojant standartinius emisijų faktorius ir apibendrintus veiklos duomenis;
- Tier 2 – detalesnis skaičiavimas, naudojant sektoriaus ar šalies specifinius emisijų faktorius ir tikslesnius veiklos duomenis;
- Tier 3 – aukščiausio tikslumo lygis, kai emisijos skaičiuojamos remiantis detaliais veiklos duomenimis, realiais veikimo parametrais ar modeliavimu (pvz., AIS duomenimis pagrįstas laivų judėjimo modeliavimas).

Iki 2024 m. Uosto direkcijos ŠESD apskaita apėmė tik 1 ir 2 lygių emisijas, tačiau 2025 metais, integravus istorinius 3 lygio duomenis į GISGRO platformą, prieinami 3 metų emisijų duomenys, leidžiantys atlikti palyginamąją analizę.

2025 m. Uosto direkcijos 1 lygio ŠESD emisijos sudarė 542,9 t CO<sub>2</sub> ekv. (apie 58,4 %), o 2 lygio – 386,9 t CO<sub>2</sub> ekv. (apie 41,6 %). Bendras 1 ir 2 lygių rodiklis – 929,8 t CO<sub>2</sub> ekv. Lyginant su 2024 m. (1 209,6 t CO<sub>2</sub> ekv.), bendras emisijų kiekis sumažėjo 23,1 proc., o lyginant su 2023 m. (998,7 t CO<sub>2</sub> ekv.) – 6,9 proc.

Reikšmingą bendro Klaipėdos uosto emisijų balanso dalį sudaro 3 lygio ŠESD emisijos, susijusios su laivybos, uosto krovos įrangos ir transporto veikla. 2025 m. jos sudarė 78 406,9 t CO<sub>2</sub> ekv., t. y. 1,6 proc. mažiau nei 2024 m. (79 672,0 t CO<sub>2</sub> ekv.).

	Retrospektyviniai duomenys						Laikotarpis ir apimtis	
	2025	2024	2023	Pokytis, % (2024–2025)	Pokytis, % (2023–2025)	Pokycio paaiskinimas	2025	2025
<b>1 lygio ŠESD išmetimas</b>								
Bendras išmestas 1 lygio ŠESD, t CO <sub>2</sub> ekv.	542,9	515,3	494,8	5,4	8,9	Padidėjo dyzelinių degalų sunaudojimas dėl intensyvesnio katerio „Mingė“ eksploatavimo ir pasikeitė / padidėjo emisijų faktoriai		
<b>2 lygio ŠESD išmetimas</b>								
2 lygio ŠESD, t CO <sub>2</sub> ekv. (rinkos metodas)	386,9	694,3	504,0	-44,3	-30,3	Sumažėjimui reikšmingą poveikį turėjo elektros energija, perkama iš atsinaujinančių energijos išteklių, kurios konversijos faktorius lygus 0. Taip pat aukštesnė oro temperatūra lėmė mažesnes šilumos energijos sąnaudas 2025 m.		
2 lygio ŠESD, t CO <sub>2</sub> ekv. (vietos metodas)	121,4	233,8	289,5	-48,1	-58,1			
2 lygio ŠESD, % nuo bendro	41,6	57,4	50,5	-27,5	-21,3			
<b>Bendras 1 ir 2 lygio ŠESD išmetimas</b>								
Bendras ŠESD kiekis, t CO <sub>2</sub> ekv.	929,8	1 209,6	998,7	-23,1	-6,9		-50 %	-60 %
<b>Reikšmingas išmestas 3 lygio ŠESD kiekis</b>								
Bendras netiesiogiai išmestas (3 lygio) ŠESD kiekis, t CO <sub>2</sub> ekv.	78 406,9	79 672,0	83 405,0	-1,6	-6,0		-15 %	-50 %

## Tiesioginės ŠESD emisijos (1 lygis)

Tiesioginės ŠESD emisijos (1 lygis) susidaro iš sausumos transporto priemonių (automobilių, specialiosios technikos) ir vandens transporto priemonių, priklausančių ar eksploatuojamų Uosto direkcijos, naudojančių benzina, dyzeliną ar dujas. Taip pat šiam lygiui priskiriamos emisijos, susidarančios dėl šaltnešių dujų nuotėkio iš aušinimo sistemų, įrengtų įmonei priklausančiuose ar jos eksploatuojamuose pastatuose bei transporto priemonėse. Šios emisijos daro tiesioginį poveikį klimato kaitai.

2025 m. Uosto direkcijos tiesioginės (1 lygio) ŠESD emisijos, palyginti su 2024 m., padidėjo 5,4 proc., o palyginti su 2023 m. – 9,7 proc., kas rodo nuoseklų 1 lygio emisijų didėjimą per pastaruosius dvejus metus.

Emisijų augimą lėmė padidėjęs dyzelinių degalų sunaudojimas uosto veikloje naudojamoje laivybos technikoje, ypač eksploatuojant locmanų katerį „Mingė“. Taip pat įtakos turėjo 2025 m. atnaujinti ir padidėję CO<sub>2</sub> emisijų faktoriai dyzeliniams degalams (pagal Greenhouse Gas Reporting: Conversion Factors 2025, GOV.UK), taikomi skaičiuojant degalų deginimo metu susidarančias emisijas. Šie veiksniai lėmė bendrą 1 lygio ŠESD emisijų padidėjimą.

## Netiesioginės ŠESD emisijos iš energijos vartojimo (2 lygis)

Netiesioginės šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos (2 lygis) apima emisijas, susidarančias iš išorės tiekėjų perkamos elektros ir šilumos energijos, naudojamos administracinėms patalpoms, uosto infrastruktūrai, gatvių apšvietimui ir kitoms įmonės veiklos reikmėms.

Vadovaujantis ESRS E1-6 reikalavimais bei Uosto direkcijos ŠESD apskaitos metodika, 2 lygio emisijos ataskaitoje atskleidžiamos taikant abu apskaitos

metodus – rinkos metodą (angl. market-based) ir vietos metodą (angl. location-based).

2025 m. Uosto direkcijos 2 lygio ŠESD emisijos, apskaičiuotos taikant rinkos metodą (angl. market-based), sudarė 386,9 t CO<sub>2</sub> ekv., t. y. 44,3 proc. mažiau nei 2024 m. (694,3 t CO<sub>2</sub> ekv.). Palyginti su 2023 m. (504,0 t CO<sub>2</sub> ekv.), emisijos sumažėjo 23,2 proc.

Taikant vietos metodą (angl. location-based), 2025 m. 2 lygio ŠESD emisijos sudarė 121,4 t CO<sub>2</sub> ekv., t. y. 48,1 proc. mažiau nei 2024 m. (233,8 t CO<sub>2</sub> ekv.) ir 58,1 proc. mažiau nei 2023 m. (289,5 t CO<sub>2</sub> ekv.). Reikšmingą 2 lygio ŠESD emisijų sumažėjimą lėmė elektros energijos iš atsinaujinančių energijos išteklių naudojimas, kuriam taikomas nulinis emisijų faktorius pagal rinkos metodą, taip pat mažesnis centralizuotos šilumos energijos suvartojimas dėl aukštesnės vidutinės oro temperatūros 2025 m.

### Pastaba dėl 1 ir 2 lygio emisijų faktorių tikslumo

Ataskaitoje pateikti ŠESD 1 ir 2 lygio emisijų faktoriai nėra absoliučiai tikslūs ar vienareikšmiai, nes jų apskaičiavimas turi neišvengiamų neapibrėžtumų. Nors vidinėje įmonės metodikoje naudojami patikimų šaltinių faktoriai (STR 2.01.02:2016, DEFRA, Carbon Footprint Ltd.), jie yra apskaičiuoti pagal vidurkius ir mokslinius modelius, o ne visada išmatuoti konkrečioje situacijoje. Pasirinkus kitą emisijų faktorių (pvz., iš kitos duomenų bazės) arba taikant kitą skaičiavimo metodą, pateikti emisijų dydžiai galėtų reikšmingai skirtis.

## Netiesioginės ŠESD emisijos (3 lygis)

Siekdama gerinti ŠESD apskaitos tikslumą ir stiprinti emisijų valdymą, Uosto direkcija nuo 2024 m. pradėjo diegti išplėstines emisijų stebėsenos ir analizės sistemas visoje uosto teritorijoje. Šis procesas yra tęstinis ir orientuotas į ilgalaikį tikslą – sudaryti sąlygas

realiuoju laiku stebėti uosto teritorijoje veikiančių subjektų bei transporto priemonių sukuriamas emisijas, analizuoti jų pokyčius ir efektyviau valdyti su klimato kaita susijusias rizikas.

Šiems tikslams įgyvendinti naudojama Suomijos įmonės „Gisgro Ltd“ sukurta uostų emisijų valdymo platforma, kuri užtikrina duomenų rinkimą, modeliavimą ir analitinį vertinimą. 2025 m. Uosto direkcija pirmą kartą atliko 3 lygio ŠESD emisijų skaičiavimus, į vertinimą įtraukdama uosto teritorijoje veikiančių įmonių mobilių taršos šaltinių ir krovos įrenginių išmetamų ŠESD emisijų duomenis, taip pat laivybos veiklos duomenis, renkamus realiuoju laiku. Šie duomenys į vertinimą įtraukiami pasibaigus ataskaitiniams metams.

Sistema apskaičiuoja ir vizualiai pateikia laivų, operuojančių Klaipėdos uoste, bei uosto transporto, įskaitant krovos įrangą, išmetamų teršalų ir šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijas. Vertinamos oro teršalų emisijos apima anglies monoksidą (CO), azoto oksidus (NO<sub>2</sub>), sieros dioksidą (SO<sub>2</sub>), kietąsias daleles (KD), nemetaninius lakiuosius organinius junginius (NMLOJ) ir kitas skaičiavimo metodikose numatytas medžiagas, taip pat šiltnamio efektą sukeliančias dujas (ŠESD).

Pagal atliktus skaičiavimus, 2025 m. bendras netiesiogiai išmestas (3 lygio) ŠESD emisijų kiekis sudarė 78 406,9 t CO<sub>2</sub> ekv., palyginti su 79 672,0 t CO<sub>2</sub> ekv. 2024 m. Tai rodo, kad 2025 m., palyginti su 2024 m., 3 lygio ŠESD emisijos sumažėjo 1,6 proc. 2023 m. 3 lygio ŠESD emisijos sudarė 83 405,0 t CO<sub>2</sub> ekv., t. y. nuo 2023 m. sumažėjo 6,0 proc.

## Iš kur kyla ŠESD emisijos

Laivybos ir krovos veikla

**98,8%**

3 apimtis

**78 406,9 t CO<sub>2</sub> ekv.**

**Laivyba**

Laivai uosto akvatorijoje

EMEP/EEA metodika

**Krovos įranga**

Kranai ir technika

**Uosto transportas**

Transporto priemonės uoste



Uosto direkcijos veikla

**<1,2%**

1+2 apimtys

**929,8 t CO<sub>2</sub> ekv.**

**Transporto priemonės**

Sausumos ir vandens

GHG Protocol metodika

**Šaltnešiai ir energija**

Nuotėkis ir piršta energija

## ŠESD intensyvumas

Šiltnamio efektą sukeliančių dujų (ŠESD) intensyvumas parodo, koks ŠESD emisijų kiekis tenka vienam Uosto direkcijos ekonominės veiklos vienetui, ir leidžia įvertinti emisijų pokyčius atsižvelgiant į veiklos mastą. Kadangi 1–2 lygio ir 3 lygio ŠESD emisijos apskaičiuojamos taikant skirtingas metodikas ir skirtingas duomenų apimtis, ŠESD intensyvumo rodiklis apskaičiuojamas remiantis bendromis 1 ir 2 lygių ŠESD emisijomis, siekiant užtikrinti rodiklio nuoseklumą ir palyginamumą tarp ataskaitinių laikotarpių.

2025 m. Uosto direkcijos grynosios pajamos sudarė 63,31 mln. Eur, t. y. 4,96 proc. daugiau nei 2024 m. (60,32 mln. Eur) ir 8,09 proc. daugiau nei 2023 m. (58,57 mln. Eur).

ŠESD intensyvumas 2025 m. sudarė 14,69 t CO<sub>2</sub> ekv./mln. Eur, palyginti su 20,05 t CO<sub>2</sub> ekv./mln. Eur 2024 m. ir 17,05 t CO<sub>2</sub> ekv./mln. Eur 2023 m. Lyginant su 2024 m., ŠESD intensyvumas sumažėjo 26,76 proc., o palyginti su 2023 m. – 13,87 proc.

ŠESD intensyvumo sumažėjimą lėmė bendras 1 ir 2 lygių ŠESD emisijų sumažėjimas kartu su augusiomis Uosto direkcijos pajamomis. Šis rodiklis ir toliau naudojamas kaip svarbus emisijų valdymo ir veiklos efektyvumo stebėsenos indikatorius, vertinant pažangą siekiant ilgalaikių klimato kaitos švelninimo tikslų.

### E1-7

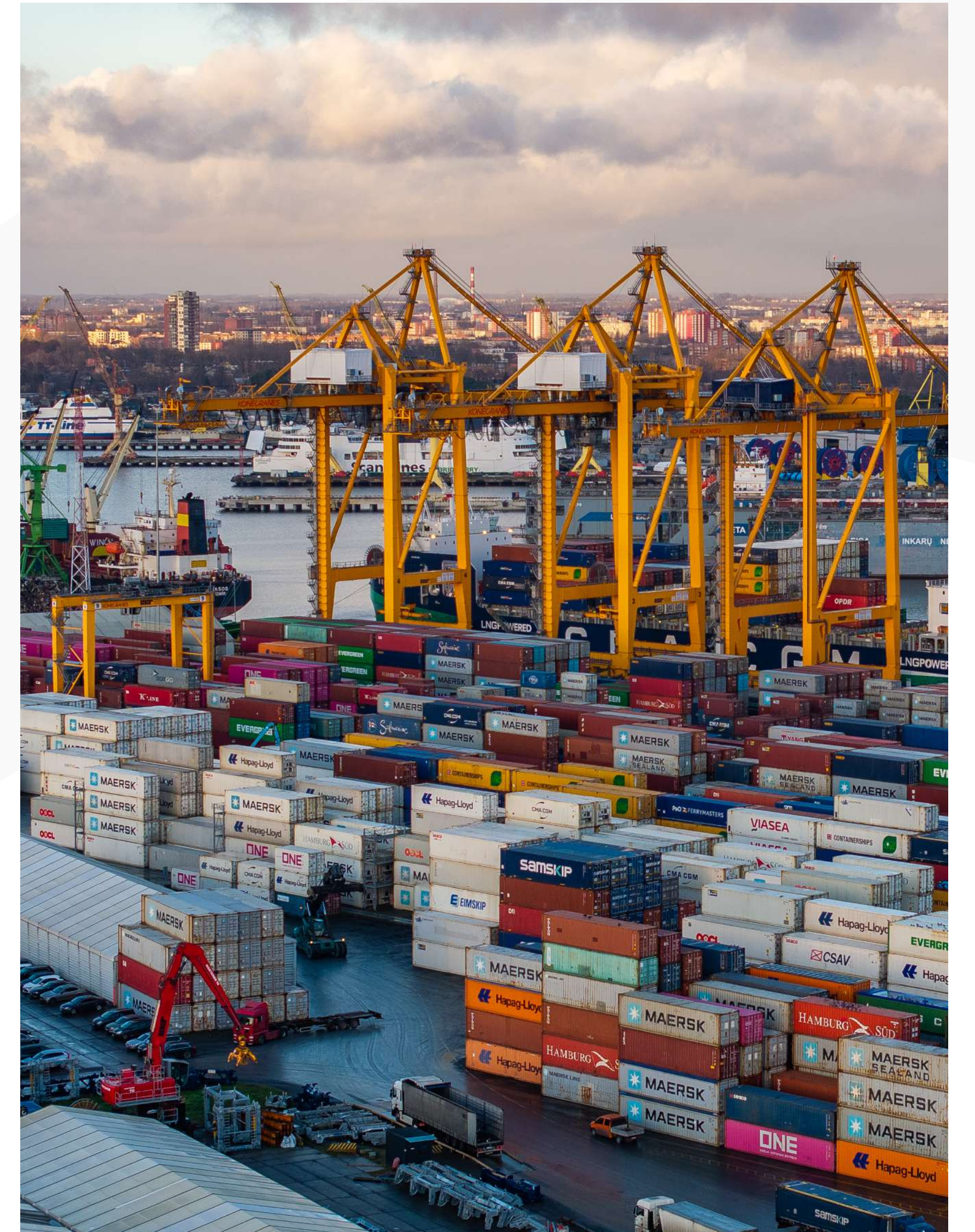
Ataskaitiniu laikotarpiu Uosto direkcija nevykdė anglies dioksido absorbuavimo ar saugojimo veiklos, nefinansavo ŠESD kiekio mažinimo projektų anglies dioksido kreditais.

### E1-8

Uosto direkcija netaiko anglies dioksido įkainojimo sistemos.

Rodiklis	Matavimo vnt.	2025	2024	2023	Pokytis (2024–2025)	Pokytis (2023–2025)
Grynosios pajamos	mEur	63,31	60,32	58,57	4,96 %	8,09 %
ŠESD intensyvumas	tCO <sub>2</sub> ekv. / mEur	14,69	20,05	17,05	–26,76	–13,87

Pastaba: ŠESD intensyvumas apskaičiuotas remiantis 1 ir 2 lygių ŠESD emisijomis.



## Tarša

Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos veikla yra susijusi su įvairiais aplinkos taršos valdymo aspektais, susijusiais su uosto teritorijoje vykdoma krovos, laivybos, energetikos ir transporto infrastruktūros veikla. Atsižvelgiant į tai, kad uostas veikia ekologiškai jautrioje teritorijoje – Kuršių marių priekrantėje ir Klaipėdos sąsiauryje – taršos prevencija, kontrolė ir mažinimas yra svarbi įmonės aplinkosaugos valdymo sistemos dalis.

Įmonė, vadovaudamasi nacionaliniais, Europos Sąjungos ir tarptautiniais aplinkosaugos reikalavimais, nuosekliai įgyvendina priemones, skirtas taršos prevencijai, stebėsenai ir galimo neigiamo poveikio aplinkai mažinimui.

Šiame skyriuje pateikiama informacija apie pagrindinius su įmonės veikla susijusius taršos aspektus: oro, vandens ir grunto taršą bei jų sąsajas aplinkai jautrioje teritorijose. Informacija parengta vadovaujantis Europos tvarumo atskaitomybės standarto ESRS E2 „Tarša“ reikalavimais.



## Atskleidimų reikalavimų sąrašas

### IRO-2

ETAS 2	Bendrieji atskleidimai	Puslapiai
<b>IRO-1</b>	Reikšmingo su klimatu susijusio poveikio, rizikų ir galimybių nustatymo ir vertinimo procesų aprašymas	49
<b>SBM-3</b>	Reikšmingas poveikis, rizikos ir galimybės bei jų sąveika su strategija ir verslo modeliu	50, 56
<b>E2-1</b>	Su tarša susijusi politika	52
<b>E2-2</b>	Su tarša susiję veiksmai ir išteklių	52
<b>E2-3</b>	Su tarša susiję uždaviniai	53
<b>E2-4</b>	Oro tarša	54
<b>E2-5</b>	Susirūpinimą keliančios medžiagos ir labai didelį susirūpinimą keliančios medžiagos	55
<b>E2-6</b>	Numatomas su tarša susijusių reikšmingų rizikų ir galimybių finansinis poveikis	55

## Reikšmingo su tarša susijusio poveikio, rizikų ir galimybių nustatymo ir vertinimo procesų aprašymas

### IRO-1

Remiantis dvejojo reikšmingumo vertinimu, tarša Įmonei yra reikšminga tema tiek poveikio aplinkai, tiek finansinių rizikų požiūriu. Uosto teritorijoje koncentruojasi įvairių taršos šaltinių veikla, susijusi su laivybos, krovos, transporto ir infrastruktūros operacijomis. Pagrindiniai poveikio aspektai apima oro taršą iš laivybos sektoriaus emisijų, paviršinių vandens telkinių taršą dėl nuotekų ar galimų taršos incidentų bei istoriškai susikaupusią grunto taršą akvatorijoje.

Šie poveikiai yra tarpusavyje susiję – oro tarša gali nusėsti ant vandens paviršiaus, vandens tarša gali kauptis dugno nuosėdose, o grunto teršalai gali būti pakeliami atgal į vandens srautą gilimo darbų ar audrų metu. Todėl taršos poveikio valdymas uosto teritorijoje reikalauja sisteminio ir integruoto požiūrio.

Taršos poveikio, rizikų ir galimybių vertinimo metodika ir principai išsamiai atskleisti tvarumo ataskaitos dvejojo reikšmingumo vertinimo metodologinėje dalyje. Taršos tema Įmonei yra reikšminga pagal tris potemes: oro taršą, vandens taršą ir grunto taršą. Kiekviena iš jų vertinta atskirai pagal poveikio reikšmingumo ir finansinio reikšmingumo kriterijus, atsižvelgiant į Uosto direkcijos veiklos specifika ir geografinį kontekstą.

Poveikių, rizikų ir galimybių identifikavimui naudoti šie pagrindiniai šaltiniai: Klaipėdos valstybinio jūrų uosto Žaliojo uosto koncepcija, PERS ataskaita, Klaipėdos valstybinio jūrų uosto aplinkos monitoringo ataskaita (2025 m.) bei poveikio aplinkai vertinimų ataskaitos. Papildomai vertinimą papildė dvejojo reikšmingumo vertinimo metu vykdytų suinteresuotųjų šalių apklausų įžvalgos, patvirtinusios, kad oro kokybė yra vienas svarbiausių vietos bendruomenių rūpesčių, o vandens ir grunto taršos incidentų valdymas yra jautri reputacinė sritis tiek klientų, tiek priežiūros institucijų požiūriu.

### SBM-3

#### Oro tarša

Oro tarša yra viena reikšmingiausių su Klaipėdos uosto veikla susijusių aplinkosaugos temų, atsižvelgiant į intensyvią laivybą, krovos operacijas ir kelių transporto veiklą uosto teritorijoje bei jo priegose. Ši veikla daro tiesioginį poveikį uosto ir miesto oro kokybei bei bendram aplinkos būklės vertinimui.

Didžiausi oro teršalų kiekiai susidaro dėl į uostą įplaukiančių, jame stovinčių ir išplaukiančių laivų veiklos, kai energija gaminama deginant iškastinį kūrą. Šių procesų metu į aplinką išmetami sieros ir azoto oksidai ( $SO_2$  ir  $NO$ ), kietosios dalelės (KD) bei kiti oro teršalai. Atsižvelgiant į pasaulinio ir Baltijos jūros laivyno struktūrą, dalis laivų artimiausiu laikotarpiu negalės būti pritaikyti mažiau taršioms sprendimams, todėl poveikis oro kokybei gali išlikti tiek vidutiniu, tiek ilguoju laikotarpiu.

Reikšmingas poveikis oro kokybei fiksuojamas Klaipėdos uosto vertės grandinėje, o su oro tarša susijusi rizika vertinama kaip vidutinė, atsižvelgiant į taršos mastą ir poveikį suinteresuotosioms šalims. Dėl šių priežasčių tema įtraukta į reikšmingų aplinkosaugos temų registrą.

Kartu oro taršos mažinimas sudaro galimybes modernizuoti uosto veiklą, diegti alternatyvius degalus, elektros tiekimo nuo kranto (OPS) sprendimus ir stiprinti emisijų stebėseną. Šios priemonės gali prisidėti prie ilgalaikio poveikio mažinimo, atitikties aplinkosaugos reikalavimams ir uosto konkurencingumo stiprinimo.

#### Vandens tarša

Vandens tarša laikoma reikšminga tema dėl nuolatinio poveikio Kuršių marių ir Baltijos jūros vandens ekosistemoms. Taršos rizika siejama su nuotekų išleidimu, galimais taršos incidentais

uosto teritorijoje bei vertės grandinės veikla. Nors paviršinių nuotekų indėlis į bendrą Kuršių marių užterštumą yra santykinai nedidelis, dėl nuolatinio poveikio ir jautrios aplinkos vandens taršos tema vertinama kaip reikšminga.

Uoste periodiškai fiksuojami taršos incidentai, dažniausiai susiję su naftos produktų išsiliejimais. Nors stebėsenos duomenys rodo, kad teršalų koncentracijos dažniausiai neviršija ribinių verčių, incidentų dažnis rodo, kad tema išlieka aktuali. Vandens tarša taip pat gali sukelti reputacines ir finansines rizikas, susijusias su taršos likvidavimo ir aplinkos atkūrimo išlaidomis.



### Grunto tarša

Remiantis dvejojo reikšmingumo vertinimu, Uosto direkcija identifikavo keturias su tarša susijusias rizikas: oro taršos viršijimus, vandens taršą, taršos incidentus ir aplinkos apsaugos reikalavimų nesilaikymą rangos bei žemės nuomos sutartyse.

Visų keturių rizikų galimas finansinis poveikis šiuo metu vertinamas kaip labai mažas (iki 100 000 Eur per metus) – tai atspindi veikiančią aplinkos stebėsenos programą, prevencines investicijas (incidentų aptikimo įranga, reguliarūs mokymai) ir sutartines apsaugos priemones.

Didžiausias nustatytas neapibrėžtumas – poveikis veiklos tęstinumui ir strateginių tikslų pasiekimui taršos incidentų bei rangos sutarčių pažeidimų srityje, kuris ilguoju laikotarpiu (5–10 m.) vertinamas kaip mažas (100 000 – 1 mln. Eur). Vandens taršos srityje tikimybė vidutiniu ir ilguoju laikotarpiu vertinama kaip labai didelė, todėl išlaikomas aukštas stebėsenos ir prevencinių investicijų lygis.

Šiuo metu Uosto direkcija nėra identifikavusi taršos rizikų, galinčių turėti reikšmingą finansinį poveikį, viršijantį turimas draudimo ir prevencijos priemones.

### E2-6

Uosto direkcija, pasinaudodama galimybe palaipsniui atskleisti informaciją, nenurodo finansinio poveikio.

Potėmė	Reikšmingas poveikis	Aprašymas	Vertės grandinės vieta
<b>Oro tarša</b>	Faktinis neigiamas poveikis	Oro tarša, kurią skleidžia įplaukiantys, stovintys ir išplaukiantys laivai (SO <sub>2</sub> , CO, HC, NOX, kietosios dalelės (KD <sub>2,5</sub> , KD <sub>10</sub> ), BC, NMVOC), uosto ūkinė veikla, (pvz., krovos operacijos), kelių transportas, naujos uosto teritorijos plėtra.	Pradinė ir galutinė vertės grandinė
	Galimas teigiamas poveikis	Elektros tiekimas nuo kranto laivams uoste, kuris prisidės prie oro taršos sektoriuje mažinimo.	Galutinė grandis
	Faktinis neigiamas poveikis	Oro tarša (SO <sub>2</sub> , CO, HC, NOX, kietosios dalelės, PM <sub>2.5</sub> , BC, NMVOC), kurią išskiria savoje veikloje naudojamos transporto priemonės, laivai.	Tiesioginė veikla
	Galimas teigiamas poveikis	Oro kokybės stebėsenos sistemų diegimas, emisijų skaičiavimas ir uosto įmonių informavimas leidžia operatyviai reaguoti į taršą ir prisideda prie geresnio oro taršos valdymo.	Tiesioginė veikla ir galutinė grandis
<b>Vandens tarša</b>	Faktinis neigiamas poveikis	Vandens tarša, susijusi su laivų veikla ir uosto teritorijoje vykdomomis operacijomis (pvz., naftos produktų ar kitų teršalų išsiliejimai iš laivų, krovos operacijų likučiai, atviras birių produktų (pvz., trąšų, grūdų ir kt.) sandėliavimas, užterštų nuotekų išleidimas), dėl kurios teršalai gali patekti į Kuršių marias ir Baltijos jūrą.	Galutinė grandis
<b>Grunto tarša</b>	Faktinis neigiamas poveikis	Grunto tarša, susijusi su uosto akvatorijos dugno nuosėdose susikaupusių teršalų pakėlimu gilinimo ir valymo darbų metu, dėl ko teršalai gali pasklisti vandens aplinkoje.	Pradinė ir galutinė vertės grandinė
	Faktinis neigiamas poveikis	Grunto tarša, susijusi su uosto teritorijoje vykdoma ūkine veikla ir uosto įmonių operacijomis, dėl kurių teršalai gali patekti į gruntą ir dugno nuosėdas.	Galutinė grandis
<b>Vandens ir grunto tarša</b>	Rizika	Nepakankamas taršos incidentų valdymas ir prevencinių priemonių trūkumas gali lemti pasikartojančius taršos incidentus ir neigiamą poveikį uosto reputacijai.	Tiesioginė veikla
	Rizika	Aplinkosaugos reikalavimų, susijusių su vandens ir grunto apsauga bei higienos normomis, nesilaikymas rangos ar žemės nuomos veikloje gali sukelti reputacines ir finansines pasekmes įmonei.	Tiesioginė veikla

## Su tarša susijusi politika

### E2-1

Uosto direkcijos aplinkosaugos politika, tvarumo politikos dalis, išdėstyta E1-2 atskleidime, taip pat apima taršos prevencijos ir kontrolės principus. Daugiau apie tvarumo politiką ir taikomus įsipareigojimus skaityti skyriuje „Tvarumo politika ir jos įgyvendinimas“.

## Su oro tarša susiję uždaviniai, veiksmai ir ištekliai

### E2-2

Įmonė įgyvendina priemones, skirtas oro, vandens ir grunto taršos prevencijai, mažinimui ir kontrolei. Veiksmai orientuoti į reikšmingiausius poveikius, nustatytus dvejoje reikšmingumo vertinimo metu, ir apima tiek tiesioginę veiklą, tiek vertės grandinėje veikiančių įmonių veiklos priežiūrą.

Aplinkosaugos valdymas grindžiamas sistemingu aplinkos monitoringu, kurio metu vertinama vandens, dugno nuosėdų, biologinių komponentų ir kitų aplinkos elementų būklė, identifikuojami pagrindiniai taršos šaltiniai ir planuojamos poveikio mažinimo priemonės. Monitoringo rezultatai naudojami vertinant taršos mastą, nustatant prioritėtines veiklos sritis ir planuojant taršos mažinimo priemones (Šaltinis x).

Žemiau pateiktoje lentelėje išvardinti su tarša susiję veiksmai ir ištekliai. Informacija apie finansinius išteklius, skirtus taršos prevencijai ir mažinimui, detaliau pateikiama Taksonomijos ataskaitos dalyje, kurioje atskleidžiamos su aplinkos tikslais suderintos investicijos.

Taršos sritis	Pagrindiniai veiksmai	Skiriami ištekliai
<b>Oro tarša</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Elektros tiekimo nuo kranto (OPS) infrastruktūros diegimas ir plėtra</li> <li>— Sertifikuotų oro kokybės matavimo stotelių įsigijimas ir diegimas, užtikrinant atitiktį keliamiems aplinkos monitoringo kokybės standartams</li> <li>— Mažiau taršių technologijų ir sprendimų skatinimas uosto teritorijoje</li> <li>— Bendradarbiavimas su uosto naudotojais dėl emisijų mažinimo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Investicijos į OPS infrastruktūrą</li> <li>— Oro kokybės monitoringo sistemos</li> <li>— Aplinkosaugos specialistų kompetencijos</li> <li>— Duomenų valdymo ir analizės sistemos</li> </ul>
<b>Vandens tarša</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Taršos incidentų prevencijos ir reagavimo priemonių stiprinimas</li> <li>— Paviršinių nuotekų ir taršos šaltinių kontrolė</li> <li>— Krovos operacijų priežiūra, mažinant taršos sklaidą</li> <li>— Reguliarus vandens kokybės monitoringas</li> <li>— Aplinkosauginių reikalavimų laikymosi kontrolė vertės grandinėje</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Investicijos į taršos prevencijos infrastruktūrą</li> <li>— Monitoringui skirti resursai</li> <li>— Incidentų valdymo sistemos</li> <li>— Aplinkosaugos kontrolės procesai</li> </ul>
<b>Grunto tarša</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Pažangių gilinimo technologijų taikymas</li> <li>— Užteršto grunto tvarkymo sprendimų taikymas</li> <li>— Grunto būklės stebėseną</li> <li>— Taršos prevencijos priemonių integravimas į infrastruktūros projektus</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Investicijos į technologinius sprendimus</li> <li>— Projektų valdymo ir aplinkosaugos ekspertizė</li> <li>— Monitoringas ir duomenų analizė</li> <li>— Aplinkosaugos kontrolės procesai</li> </ul>



## Su tarša susiję uždaviniai

### E2-3

Įmonė nustato su tarša susijusius uždavinius, orientuotus į oro, vandens ir grunto taršos mažinimą, aplinkos būklės gerinimą ir atitiktis aplinkosauginiams reikalavimams užtikrinimą. Uždaviniai nustatomi atsižvelgiant į reikšmingiausius poveikius, identifikuotus dvejopo reikšmingumo vertinimo metu, bei remiantis strateginiais dokumentais, aplinkos monitoringo rezultatais ir aplinkosaugos valdymo praktika.

### Oro tarša

Pagrindiniai uždaviniai:

- mažinti oro teršalų (NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub>, kietųjų dalelių ir kt.) emisijas uosto teritorijoje;
- gerinti oro kokybę ir mažinti neigiamą poveikį visuomenės sveikatai;
- skatinti mažiau taršių technologijų ir alternatyvių energijos sprendimų taikymą;
- plėtoti elektros tiekimo nuo kranto (OPS) infrastruktūrą;
- stiprinti oro kokybės stebėseną ir duomenimis grįstą sprendimų priėmimą.

Kiekybiniai tikslai:

- iki 2025 m. sumažinti Uosto direkcijos veiklos CO<sub>2</sub> emisijas ne mažiau kaip 5 proc., palyginti su 2023 m. baziniu lygiu;
- iki 2025 m. sumažinti Klaipėdos uosto CO<sub>2</sub> emisijas ne mažiau kaip 5 proc., palyginti su 2022 m. baziniu lygiu.

### Vandens tarša

Pagrindiniai uždaviniai:

- mažinti vandens taršos poveikį Kuršių marioms ir Baltijos jūrai;
- mažinti taršos incidentų tikimybę ir jų poveikį aplinkai;
- užtikrinti paviršinių nuotekų ir taršos šaltinių kontrolę uosto teritorijoje;
- gerinti aplinkosauginių reikalavimų laikymąsi vertės grandinėje;
- stiprinti vandens kokybės monitoringą ir ankstyvo reagavimo į taršą mechanizmus.

Kiekybiniai tikslai:

- užtikrinti, kad vandens kokybės rodikliai neviršytų teisės aktuose nustatytų ribinių verčių.

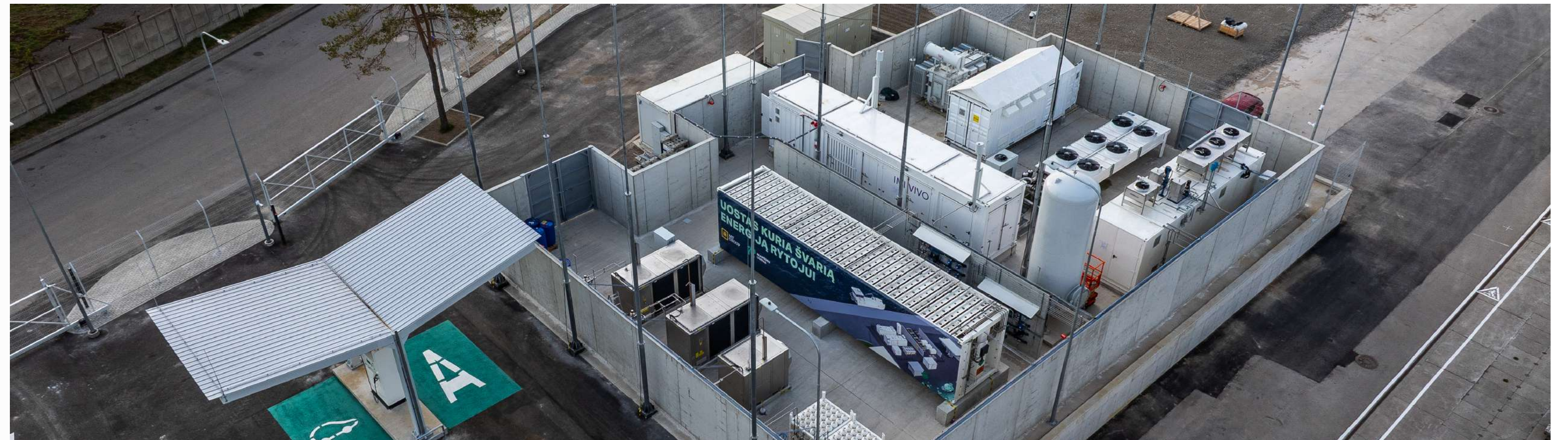
### Grunto tarša

Pagrindiniai uždaviniai:

- mažinti grunto užterštumo lygį uosto akvatorijoje;
- mažinti taršos sklaidos riziką vykdant gilinimo ir infrastruktūros darbus;
- užtikrinti saugų užteršto grunto tvarkymą;
- integruoti taršos prevencijos sprendimus į infrastruktūros plėtrą;
- stiprinti grunto būklės stebėseną ir ilgalaikį poveikio vertinimą.

Kiekybiniai tikslai:

- užtikrinti, kad grunto taršos rodikliai neviršytų nustatytų ribinių verčių bei būtų mažinami ilgalaikėje perspektyvoje.



## Oro, vandens ir grunto tarša

### E2-4

Uosto direkcija vertina oro, vandens ir dirvožemio taršą remdamasi PERS (Port Environmental Review System) ataskaita, aplinkos monitoringo programa bei KPI rodiklių sistema. Taršos vertinimas apima pagrindinius veiklos šaltinius – laivybą, krovos operacijas, uosto įrangos naudojimą ir su tuo susijusius procesus.

Pagrindiniai taršos aspektai nustatyti kaip reikšmingi aplinkosaugos požiūriu, ypač dėl jų poveikio oro kokybei, vandens ekosistemoms ir dirvožemio būklei.

### Oro tarša

Lentelėje pateikiami pagrindinių oro teršalų kiekiai, apskaičiuoti remiantis GISGRO emisijų apskaitos sistema ir PERS metodologija. Duomenys apima laikotarpį nuo 2022 iki 2025 metų ir yra išreiškiami absoliučiomis emisijomis tonomis per metus (t/metus).

Apskaita apima pagrindinius su uosto veikla susijusius emisijų šaltinius, įskaitant laivų judėjimą, uosto darbo įrangos naudojimą ir sausumos transportą. Į lentelę įtraukti reikšmingiausi oro teršalai – azoto oksidai (NO<sub>x</sub>), kietosios dalelės (PM10 ir PM2,5) bei šiltnamio efektą sukeliančios dujos (CO<sub>2</sub>), kurie daro didžiausią poveikį oro kokybei ir klimato kaitai.

Duomenys rodo, kad analizuojamu laikotarpiu daugumos oro teršalų emisijos mažėjo. Mažėjimo tendencijos siejamos su veiklos efektyvinimu, technologinių sprendimų diegimu ir perėjimu prie mažiau taršių energijos šaltinių.

Emisijų skaičiavimai atliekami vadovaujantis tarptautiniais standartais, įskaitant EMEP/EEA metodiką, užtikrinančia duomenų patikimumą ir palyginamumą.

Teršalas	Matavimo vnt.	2023 m.	2024 m.	2025 m.
<b>Oro tarša</b>				
CO <sub>2</sub> (Scope 1)	t/metus	494,8	515,3	542,9
CO <sub>2</sub> (Scope 2)		504,0	694,3	386,9
NO <sub>2</sub>		1232,25	1157,55	1157,55
PM10		42,71	39,98	37,92
PM2,5		42,66	39,93	37,87
SO <sub>2</sub>		37,81	35,59	34,24

### Grunto tarša

Uosto teritorijoje vykdoma veikla daro poveikį dirvožemiui ir gruntiniam vandeniui, ypač teritorijose, kur vykdomas krovinių sandėliavimas, pramoninė veikla ir infrastruktūros plėtra.

Grunto tarša siejama su istoriškai susikaupusiomis nuosėdomis, užteršto grunto tvarkymu bei su tuo susijusia infrastruktūra, įskaitant užteršto grunto aikšteles. Šiose teritorijose vykdomas nuolatinis aplinkos monitoringas, leidžiantis vertinti galimą taršos sklaidą į aplinką.

Grunto tarša gali pasireikšti ne tik dirvožemyje, bet ir per teršalų patekimą į paviršinius ir gruntinius vandenis, todėl šių aplinkos komponentų būklė yra glaudžiai susijusi.

Vienas iš pagrindinių grunto taršos vertinimo būdų yra užteršto grunto aikštelės išleidžiamų nuotekų analizė, kuri leidžia įvertinti galimą teršalų patekimą į vandens aplinką. Remiantis aplinkos monitoringo duomenimis, nustatyti metiniai teršalų kiekiai. Duomenys surinkti vykdant aplinkos monitoringą pagal galiojančių teisės aktų reikalavimus.

Teršalas	Matavimo vnt.	Metinis kiekis
Arsenas	t/metus	0,00003816
BDS7		0,034
Bendrasis azotas		0,0348
Bendrasis fosforas		0,0022
ChDS		0,383
Cromas		0,00002071
Nikelis		0,00000284
Skendinčios medžiagos		0,1475
Tributilavas		0,00000003
Varis		0,00002312

Papildomai nustatyta, kad kai kurių teršalų (pvz., cinko, švino, kadmio, naftos produktų) nebuvo aptikta arba jų buvo žemiau aptikimo ribos.

Didžiausi teršalų kiekiai nustatyti:

- cheminio deguonies suvartojimo (ChDS),
- skendinčių medžiagų,
- azoto junginių.

Šie duomenys rodo, kad pagrindinė tarša susijusi su organinėmis medžiagomis ir suspenduotomis dalelėmis, kurios gali susidaryti tvarkant užterštą gruntą.

Nors įmonė nėra tiesioginis taršos šaltinis, užteršto grunto aikštelės monitoringas leidžia vertinti galimą taršos sklaidą ir užtikrinti, kad vykdoma veikla nedarytų reikšmingo neigiamo poveikio aplinkai.

**E2-5**

Įmonės veikla nėra tiesiogiai susijusi su susirūpinimą keliančių ar ypač didelį susirūpinimą keliančių medžiagų (SVHC) naudojimu ar gamyba. Tačiau tokios medžiagos gali būti aptinkamos aplinkos monitoringo metu ir siejamos su istorine tarša, uosto teritorijoje vykdoma veikla ar vertės grandinės procesais. Aplinkos monitoringo duomenys rodo, kad aplinkoje gali būti nustatomi tam tikri teršalai, pavyzdžiui, sunkieji metalai (chromas, nikelis, varis) ar organiniai junginiai (pvz., tributilalavas).

Duomenys apie šias medžiagas renkami vykdant aplinkos monitoringą pagal teisės aktų reikalavimus, o jų kiekiai pateikiami E2-4 skyriuje „Oro, vandens ir dirvožemio tarša“. Atskiros susirūpinimą keliančių ar SVHC medžiagų kiekių suvestinės nėra sudaromos, kadangi šios medžiagos nėra tiesiogiai naudojamos įmonės veikloje, tačiau jų buvimas vertinamas per bendrą taršos stebėsenos sistemą.

**E2-6**

Remiantis dvejojo reikšmingumo vertinimu, KVJUD identifikavo keturias su tarša susijusias rizikas: oro taršos viršijimus, vandens taršą, taršos incidentus ir aplinkos reikalavimų nesilaikymą rangos sutartyse.

Visų keturių rizikų galimas finansinis poveikis šiuo metu vertinamas kaip labai mažas (iki 100 000 € per metus) – tai atspindi veikiančią aplinkos stebėsenos programą, prevencines investicijas (incidentų aptikimo įranga, reguliarūs mokymai) ir sutartines apsaugos priemones.

Didžiausias nustatytas neapibrėžtumas – reputacinis poveikis taršos incidentų ir rangos sutarčių pažeidimų srityje, kuris vidutiniu laikotarpiu (2–5 m.) vertinamas kaip mažas (100 000 € – 1 mln. €). Vandens taršos srityje tikimybė vidutiniu ir ilguoju laikotarpiu vertinama kaip labai didelė, todėl išlaikomas aukštas stebėsenos investicijų lygis.

Šiuo metu KVJUD nėra identifikavusi taršos rizikų, galinčių turėti reikšmingą finansinį poveikį, viršijančių turimas draudimo ir prevencijos priemones.



## Biologinė įvairovė ir ekosistemos

Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos veikla vykdoma teritorijoje, kuri tiesiogiai susijusi su Baltijos jūros ir Kuršių marių ekosistemomis, todėl biologinės įvairovės apsauga ir ekosistemų būklės stebėseną yra svarbi įmonės aplinkosaugos valdymo dalis. Uosto direkcija vykdo aplinkos monitoringo programas ir taiko priemones, skirtas mažinti veiklos poveikį vandens ekosistemoms bei pakrančių aplinkai.

Šiame skyriuje pateikiama informacija apie biologinės įvairovės ir ekosistemų apsaugos aspektus, susijusius su įmonės veikla, vadovaujantis Europos tvarumo atskaitomybės standarto ETAS E4 „Biologinė įvairovė ir ekosistemos“ reikalavimais.

### Atskleidimų reikalavimų sąrašas

#### IRO-2

ETAS 2	Bendrieji atskleidimai	Puslapiai
IRO-1	Reikšmingo su biologine įvairove ir ekosistemomis susijusio poveikio, rizikų ir galimybių aprašymas	20
SBM-3	Reikšmingas poveikis, rizikos ir galimybės bei jų sąveika su strategija ir verslo modeliu	56
E2-2	Su biologine įvairove ir ekosistemomis susijusi politika	57
E2-3	Su biologine įvairove ir ekosistemomis susiję veiksmai ir ištekčiai	57
E2-4	Su biologine įvairove ir ekosistemomis susiję uždaviniai	57
E2-5	Su biologinės įvairovės ir ekosistemų pokyčiais susiję poveikio rodikliai	58

## Reikšmingas su biologine įvairove ir ekosistemomis susijęs poveikis, rizikos ir galimybės

### SBM-3

Remiantis dvejojo reikšmingumo vertinimu, biologinė įvairovė ir ekosistemos yra reikšminga tema dėl Klaipėdos uosto veiklos masto ir jo geografinės padėties šalia ekologiškai jautrių teritorijų. Uosto infrastruktūros plėtra, akvatorijos gilinimo darbai ir krantinių formavimas gali sukelti triukšmą ir vibraciją, krantinių eroziją, vandens druskingumo bei hidrodinaminių sąlygų pokyčius, todėl poveikis vandens ekosistemoms gali pasireikšti tiek trumpuoju, tiek ilgesniu laikotarpiu.

Uosto kaimynystėje esančios saugomos teritorijos – Smeltės botaninis draustinis, Kuršių nerijos nacionalinis parkas ir Kuršių marių biosferos poligonas (Natura 2000 teritorija) – lemia poreikį skirti ypatingą dėmesį biologinės įvairovės apsaugai. Nors šiuo metu nėra nustatyta įrodymų, kad uosto veikla būtų turėjusi reikšmingą neigiamą poveikį saugomoms rūšims, tam tikrų rūšių, pavyzdžiui, druskinio astruolio, populiacijos mažėjimas siejamas su platesniais buveinių pokyčiais ir invazinių rūšių plitimu.

Papildoma rizika gali kilti dėl uosto teritorijoje veiklą vykdančių įmonių poveikio, ypač susijusio su paviršinių nuotekų išleidimu ar istoriškai grunte susikaupusiais teršalais. Nors šių veiksmų poveikis ekosistemoms nėra iki galo nustatytas, taršos incidentų tikimybė ir jautrių ekosistemų buvimas lemia nuolatinį poreikį stebėti aplinkos būklę ir taikyti prevencines aplinkosaugos priemones.

Kartu Uosto direkcija įgyvendina veiklas, kurios gali turėti teigiamą poveikį vietos ekosistemoms, pavyzdžiui, organizuoja teritorijų šienavimo ir aplinkos tvarkymo iniciatyvas, prisidedančias prie jautrių buveinių priežiūros ir biologinės įvairovės palaikymo.

Reikšmingas poveikis	Aprašymas	Vertės grandinės vieta
Galimas neigiamas poveikis	Uosto infrastruktūros eksploatavimas ir priežiūra, įskaitant laivybos veiklą, gilinimo darbus ir krantinių tvarkymą, gali sukelti triukšmą ir vibraciją, krantinių eroziją, vandens druskingumo ir srovių pokyčius bei kitus aplinkos veiksnius, galinčius turėti poveikį vietos ekosistemoms. Atsižvelgiant į tai, kad uostas ribojasi su Kuršių nerijos nacionaliniu parku (UNESCO) ir Kuršių marių biosferos poligonu (Natura 2000), biologinės įvairovės apsauga laikoma reikšmingu aplinkosaugos aspektu.	Tiesioginė veikla
Faktinis teigiamas poveikis	Uosto direkcija vykdo teritorijų priežiūros ir aplinkos tvarkymo veiklas, įskaitant šienavimo ir aplinkos švarinimo iniciatyvas, kurios prisideda prie jautrių ekosistemų būklės palaikymo ir biologinės įvairovės išsaugojimo.	Tiesioginė veikla
Faktinis neigiamas poveikis	Poveikis biologinei įvairovei gali kilti dėl nuomininkų ir kitų uosto veiklos dalyvių vykdomos veiklos, ypač susijusios su galimu teršalų patekimu į aplinką, kuris gali turėti įtakos vandens ir pakrančių ekosistemų būklei.	Galutinė grandis

## Su biologine įvairove ir ekosistemomis susijusi politika

### E4-2

Įmonė šiuo metu neturi atskiros biologinės įvairovės ir ekosistemų apsaugai skirtos politikos. Aplinkosaugos įsipareigojimai, susiję su ekosistemų apsauga, yra įtvirtinti 2025 m. balandžio mėn. patvirtintoje Tvarumo politikoje, kurioje nustatytas įsipareigojimas saugoti Baltijos jūros ekosistemą, užtikrinant efektyvų taršos valdymą ir atliekų tvarkymą pagal žiedinės ekonomikos principus.

Praktinės biologinės įvairovės apsaugos priemonės įgyvendinamos per Klaipėdos valstybinio jūrų uosto aplinkos monitoringo programą, kuria sistemingai stebima uosto akvatorijos, Kuršių marių ir Klaipėdos sąsiaurio ekologinė būklė. Infrastruktūros projektai vykdomi vadovaujantis Planuojamos ūkinės veiklos poveikio aplinkai vertinimo įstatymo reikalavimais, o Smeltės botaninio draustinio būklė prižiūrima vykdant nuolatinį monitoringą ir remiant buveinių tvarkymo darbus.

## Su biologine įvairove ir ekosistemomis susiję veiksmai ir ištekliai

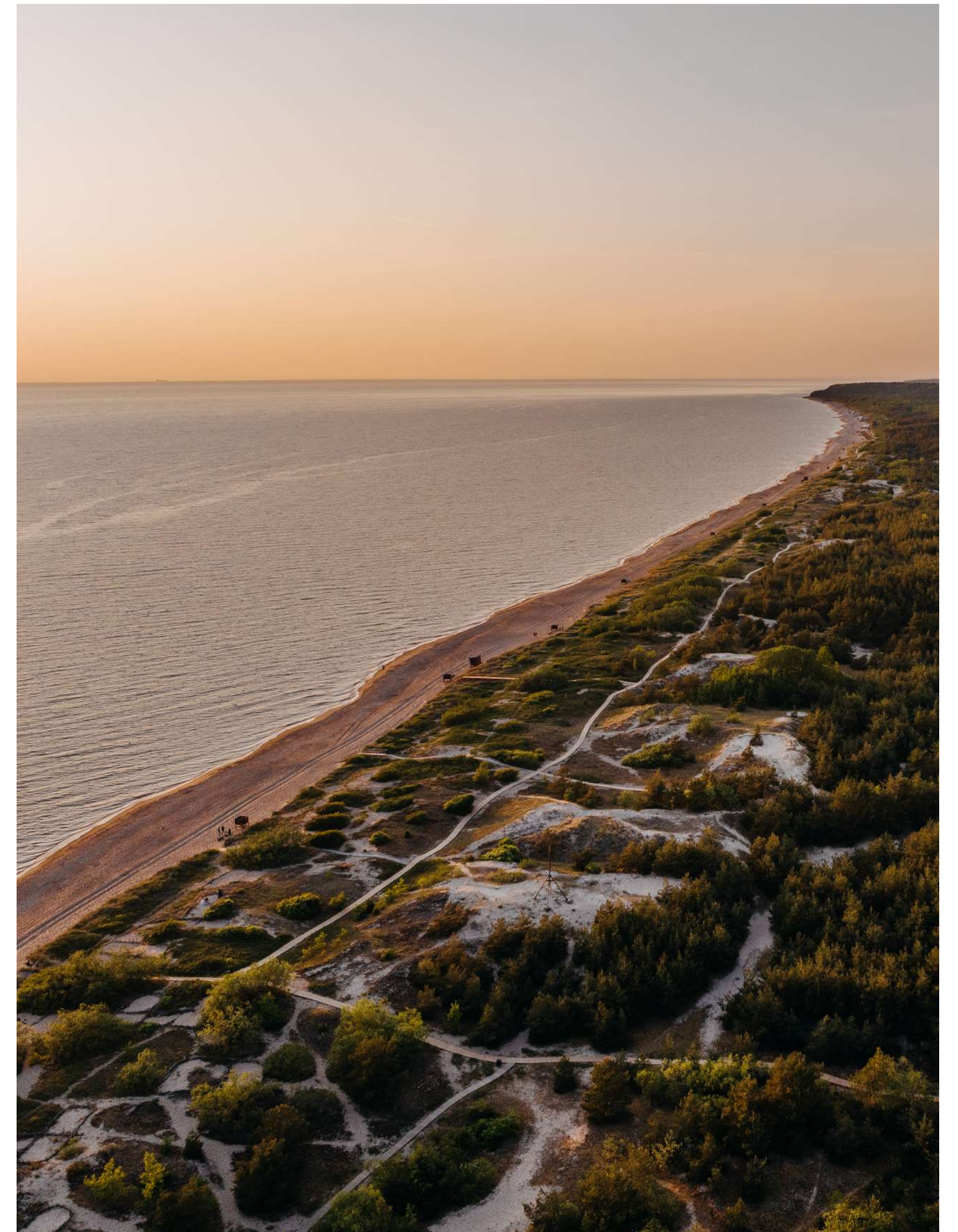
### E4-3

Biologinės įvairovės ir ekosistemų būklė Klaipėdos valstybinio jūrų uosto teritorijoje ir gretimose teritorijose vertinama vykdant Klaipėdos valstybinio jūrų uosto aplinkos monitoringo programą. Monitoringo programa numato sistemingą aplinkos ir jos komponentų būklės stebėseną uosto akvatorijoje, sąvartų rajone jūroje ir pakrantės zonoje. Monitoringo metu renkami ir analizuojami duomenys apie aplinkos būklę, kurie naudojami vertinant aplinkos komponentų pokyčius ir galimą uosto veiklos poveikį aplinkai.

Uosto direkcija taiko kompleksines priemones biologinės įvairovės apsaugai ir ekosistemų poveikio valdymui. Visi infrastruktūros projektai ir gilinimo darbai vykdomi vadovaujantis poveikio aplinkai vertinimo reikalavimais, įgyvendinant poveikį mažinančias ir kompensacines priemones. Biologinės įvairovės ir ekosistemų apsaugai įgyvendinamos kompensacinės priemonės, įskaitant povandeninių sienučių įrengimą, taip pat planuojamas pietinių uosto vartų projektas.

Žuvų migracijų stebėseną leidžia laiku stabdyti darbus ir išvengti trikdymo jautriais laikotarpiais, o uosto aplinkos monitoringas sudaro sąlygas stebėti geomorfologinius ir hidrologinius pokyčius. Smeltės botaninis draustinis prižiūrimas vykdant nuolatinį monitoringą ir finansuojant šienavimo darbus, kurie prisideda prie saugomų augalų rūšių išsaugojimo.

Taršos incidentų valdymui veikia operatyvaus reagavimo sistema, o paviršinių nuotekų kokybė nuolat tirama siekiant mažinti galimą poveikį Kuršių marioms. Nors ne visus uosto teritorijoje veikiančių įmonių sukeltamus taršos šaltinius galima tiesiogiai kontroliuoti, Uosto direkcija taiko priežiūros priemones ir įgyvendina veiksmus, skirtus istorinės taršos mažinimui. Šios priemonės prisideda prie biologinės įvairovės ir ekosistemų būklės išsaugojimo uosto teritorijoje ir aplinkinėse teritorijose.



## Su biologine įvairove ir ekosistemomis susiję uždaviniai

### E4-4

Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija vykdo veiklą, susijusią su biologinės įvairovės ir ekosistemų apsauga bei jų būklės stebėseną. Šių veiklų įgyvendinimas grindžiamas Klaipėdos valstybinio jūrų uosto aplinkos monitoringo programa, pagal kurią sistemingai stebima aplinkos komponentų būklė uosto akvatorijoje, Kuršių marių ir Baltijos jūros priekrantės teritorijose.

Vykdam šią programą siekiama užtikrinti aplinkos būklės pokyčių stebėseną, vertinti uosto veiklos poveikį ekosistemoms bei identifikuoti galimus aplinkos pokyčius. Monitoringo duomenys naudojami planuojant aplinkos apsaugos priemones ir vertinant infrastruktūros projektų bei uosto gilinimo darbų poveikį aplinkai.

Papildomai įgyvendinamos priemonės, skirtos jautrių ekosistemų ir saugomų teritorijų priežiūrai, įskaitant Smeltės botaninio draustinio augalijos ir saugomų halofitų populiacijų būklės stebėseną pagal monitoringo programą. Uosto direkcija taip pat remia draustinio priežiūros darbus – šienavimą ir kitas buveinių tvarkymo priemones, skirtas saugomų rūšių augavietėms išsaugoti. Paviršinių vandenių kokybės stebėseną ir taršos incidentų prevencijos bei reagavimo priemonės, skirtos mažinti galimą poveikį Kuršių marių ekosistemoms, įgyvendinamos vadovaujantis Žaliojo uosto koncepcija (Klaipėdos valstybinio jūrų uosto Žaliojo uosto koncepcija, 2022).

Šiuo metu konkrečių kiekybinių biologinės įvairovės tikslų nėra nustatyta – biologinės įvairovės būklė vertinama vykdam aplinkos monitoringą ir jo duomenų pagrindu planuojamos tolesnės apsaugos priemonės.

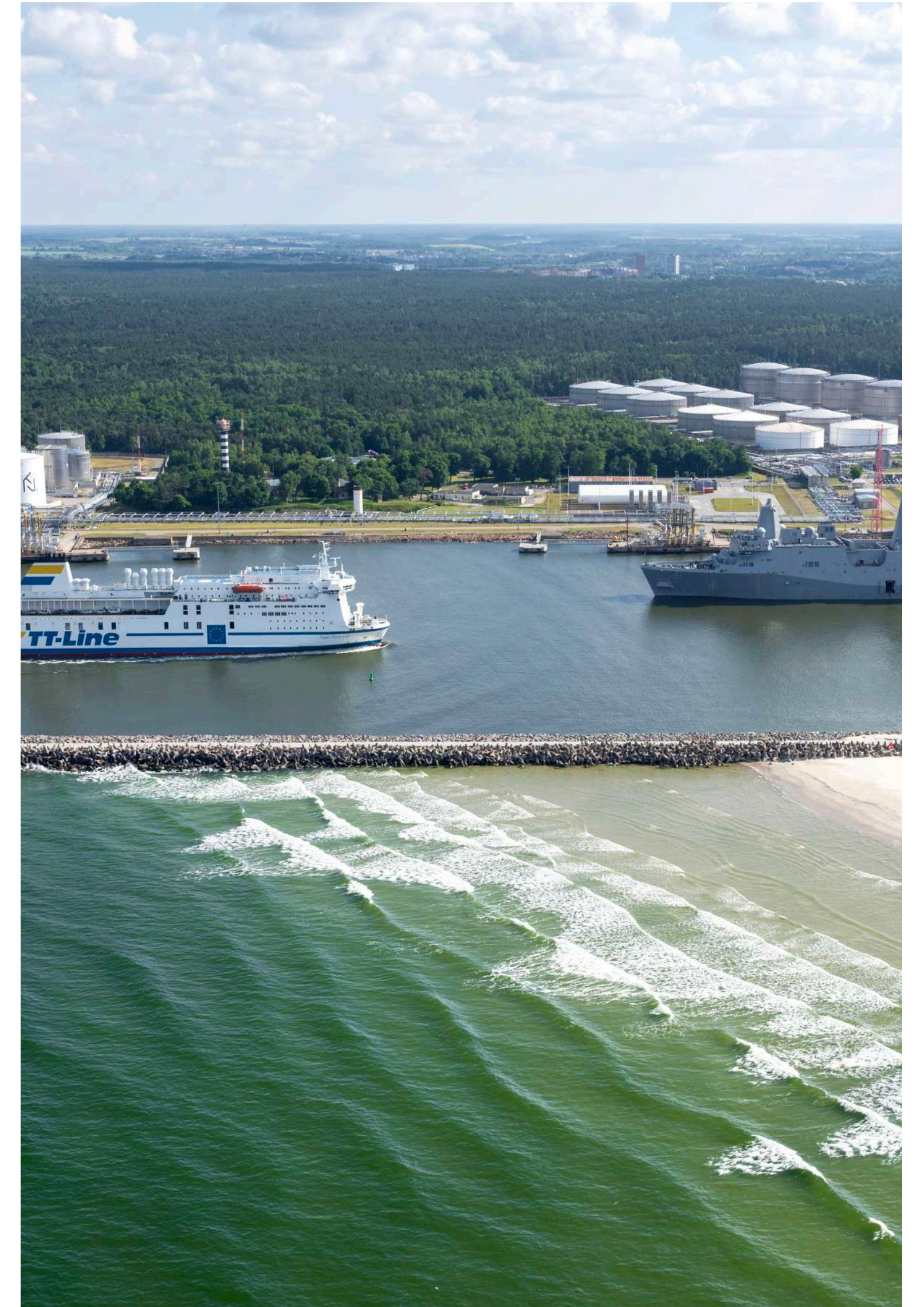
## Su biologinės įvairovės ir ekosistemų pokyčiais susiję poveikio rodikliai

### E4-5

Biologinės įvairovės ir ekosistemų pokyčiai Klaipėdos valstybinio jūrų uosto teritorijoje ir gretimose vandens ekosistemose vertinami remiantis aplinkos monitoringo metu renkamais duomenimis. Monitoringo metu analizuojami biologiniai ir aplinkos būklę apibūdinantys rodikliai, leidžiantys stebėti vandens ekosistemų būklę ir galimus jos pokyčius.

Vertinant biologinės įvairovės būklę analizuojami biologinių bendrijų ir aplinkos komponentų rodikliai, įskaitant žuvų rūšinę sudėtį ir populiacijų būklę, dugno makrobenturių bendrijų struktūrą ir pokyčius, invazinių rūšių paplitimą vandens ekosistemose, chlorofilo-a koncentraciją kaip eutrofikacijos ir vandens ekologinės būklės rodiklį, sunkiųjų metalų kaupimąsi žuvų audiniuose bei augalijos ir saugomų halofitų populiacijų būklę Smeltės botaniniame draustinyje. Šie duomenys naudojami nustatant galimus ekologinės būklės pokyčius ir vertinant aplinkos komponentų būklę uosto akvatorijoje ir gretimose teritorijose. Biologinės įvairovės ir ekosistemų būklės stebėsenos rodikliai pateikiami žemiau esančioje lentelėje.

Rodiklis	Aprašymas	Poveikis emisijoms
Žuvų bendrijų būklė	Vertinama žuvų rūšinė sudėtis ir populiacijų būklė uosto akvatorijoje ir gretimuose vandens telkiniuose	Ichtiologiniai tyrimai
Makrozoobentosos būklė	Analizuojama dugno bestuburių bendrijų struktūra ir jų pokyčiai	Makrozoobentosos monitoringas
Invazinių rūšių paplitimas	Vertinamas invazinių rūšių pasiskirstymas ir paplitimas vandens ekosistemose	Biotos monitoringas
Chlorofilo-a koncentracija	Rodiklis naudojamas vertinti fitoplanktono kiekį ir vandens ekologinę būklę	Chlorofilo-a tyrimai
Biotos cheminė sudėtis	Tiriamas teršalų kaupimasis biologiniuose organizmuose	Biotos cheminiai tyrimai
Augalijos būklė saugomose teritorijose	Vertinama Smeltės botaninio draustinio augalijos būklė	Augalijos monitoringas



## Išteklių naudojimas ir žiedinė ekonomika

Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos veikla yra glaudžiai susijusi su reikšmingu statybinių ir eksploatacinių išteklių vartojimu.

Pagrindiniai išteklių poreikiai kyla iš nuolatinės uosto infrastruktūros priežiūros ir plėtros projektų, kuriems reikalingi betono, plieno, asfalto, užpildų ir kitų statybinių medžiagų kiekiai. Kadangi Uosto direkcijos pagrindinė veikla yra infrastruktūros valdymas, o ne tiesioginis gamybos procesas, didžioji dalis išteklių į uosto veiklą įtraukiama per rangovus. Papildomai įmonė tiesiogiai naudoja elektrą, vandenį, degalus ir ryšių bei valdymo sistemas.

Šiame skyriuje pateikiama informacija apie įmonės išteklių naudojimo struktūrą, taikomus efektyvumo principus ir žiedinės ekonomikos sprendimų diegimą, vadovaujantis Europos tvarumo atskaitomybės standarto E5 reikalavimais.

### Atskleidimų reikalavimų sąrašas

ETAS 2	Bendrieji atskleidimai	Puslapiai
<b>IRO-1</b>	Reikšmingo su išteklių naudojimu ir žiedine ekonomika susijusio poveikio, rizikų ir galimybių aprašymas	59
<b>SBM-3</b>	Reikšmingas poveikis, rizikos ir galimybės bei jų sąveika su strategija ir verslo modeliu	59
<b>E5-1</b>	Su išteklių naudojimu ir žiedine ekonomika susijusi politika	59
<b>E5-2</b>	Su išteklių naudojimu ir žiedine ekonomika susiję veiksmai ir ištekliai	60

## Reikšmingas su išteklių naudojimu ir žiedine ekonomika susijęs poveikis, rizikos ir galimybės

### IRO-1

Vadovaujantis dvejojo reikšmingumo vertinimu, išteklių naudojimas Uosto direkcijos veikloje yra reikšminga tema, daugiausia susijusi su uosto infrastruktūros palaikymu ir plėtra. Uosto infrastruktūros projektams reikalingas reikšmingas statybinių medžiagų kiekis, įskaitant betoną, plieną, asfaltą, užpildus, dirvožemį ir smėlį. Šių išteklių naudojimas daugiausia vyksta per rangovus, kurie vykdo statybos darbus ir tiekia infrastruktūros projektams reikalingas medžiagas, todėl poveikis pasireiškia vertės grandinės pradžioje.

Nors pagrindinė Uosto direkcijos veikla yra paslaugų teikimas ir uosto infrastruktūros valdymas, išteklių naudojimas yra neišvengiamai susijęs su infrastruktūros projektų įgyvendinimu. Direkcijos tiesiogiai naudojami ištekliai daugiausia apima elektros energiją, vandenį, degalus, ryšio paslaugas ir įrangą, reikalingą uosto operacijų valdymui.

Išteklių naudojimo poveikis daugiausia siejamas su infrastruktūros plėtros projektais, kurių metu naudojamos statybinės medžiagos. Atsižvelgiant į tai, kad projektų įgyvendinimas vykdomas laikantis nustatytų techninių reikalavimų ir taikoma griežta išteklių kiekių apskaita bei naudojimo kontrolė, poveikio mastas vertinamas kaip ribotas. Vis dėlto tema išlieka aktuali vidutiniu ir ilguoju laikotarpiu dėl tęstinės uosto infrastruktūros plėtros ir su tuo susijusių medžiagų poreikio.

### SBM-3

Reikšmingas poveikis	Aprašymas	Vertės grandinės vieta
Galimas neigiamas poveikis	Uosto infrastruktūros plėtra yra susijusi su reikšmingu statybinių ir gamtinių išteklių naudojimu, įskaitant betoną, plieną, asfaltą, užpildus, dirvožemį ir smėlį, todėl infrastruktūros projektų įgyvendinimas gali didinti šių išteklių poreikį	Tiesioginė veikla

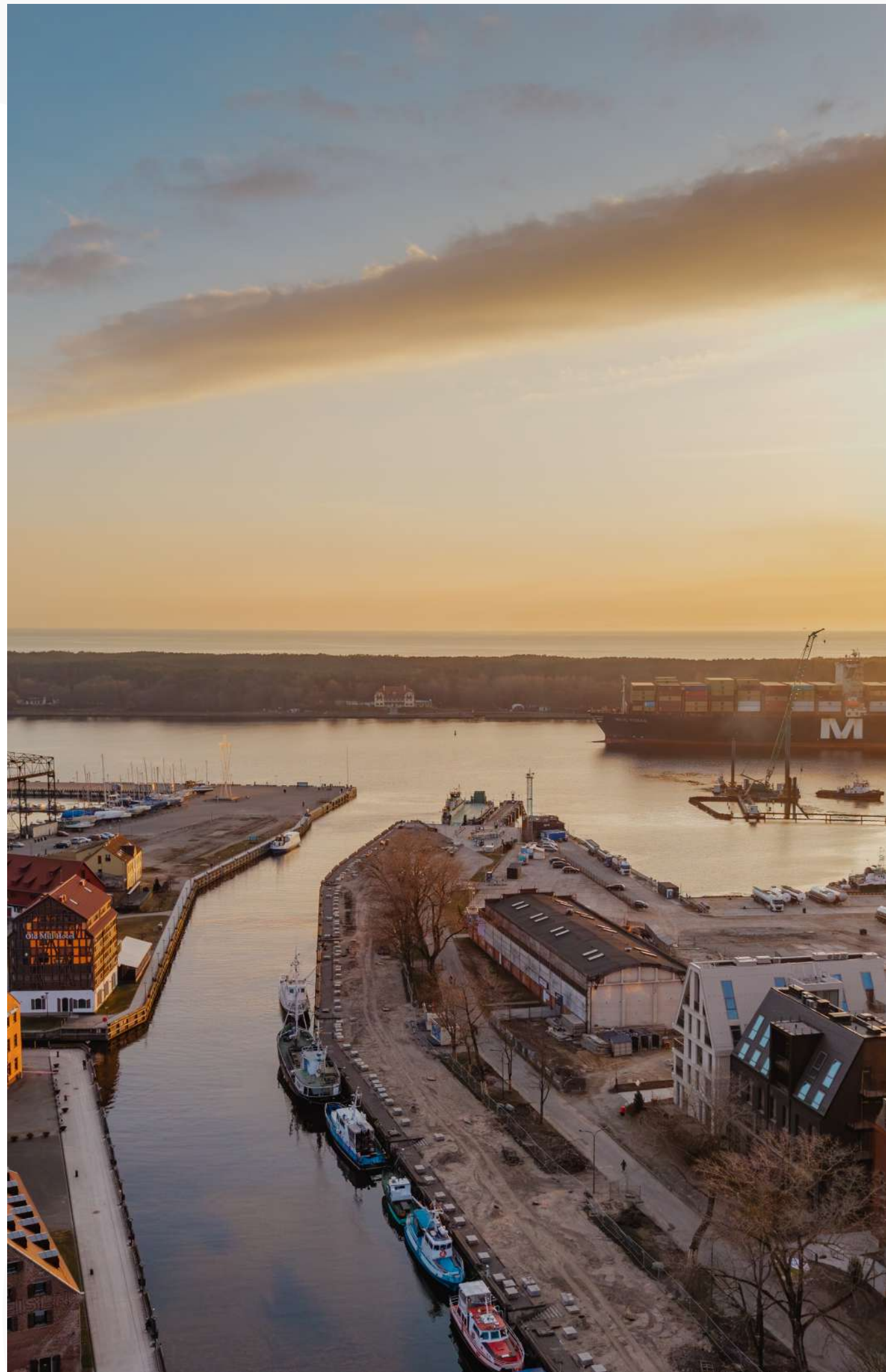
## Su išteklių naudojimu ir žiedine ekonomika susijusi politika

### E5-1

Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos požiūris į išteklių naudojimą ir žiedinės ekonomikos principų įgyvendinimą grindžiamas 2025 m. balandžio mėn. patvirtinta Tvarumo politika, kuri nustato įsipareigojimą atliekų tvarkymą ir perdirbimą vykdyti pagal žiedinės ekonomikos principus, taip pat plėtoti infrastruktūrą, atitinkančią darnios plėtros principus ir ES taksonomijos reikalavimus. Tvarumo politika taikoma visai Uosto direkcijos veiklai, apimant infrastruktūros valdymą, plėtrą ir bendradarbiavimą su suinteresuotosiomis šalimis.

Praktiniai išteklių naudojimo valdymo principai įgyvendinami per statybos ir infrastruktūros projektų priežiūros procesus. Rangovai privalo valdyti išteklius pagal numatytas apimtis, o sutartyse nustatyta sąlyga, kad ne mažiau kaip 70 proc. (pagal svorį) tinkamų perdirbti nepavojingų statybinių atliekų būtų išrūšiuotos, paruoštos pakartotiniam naudojimui, perdirbtos ar kitaip panaudotos (išskyrus atitinkamas grunto ir akmenų atliekas), ir tai patvirtinantys dokumentai būtų pateikti Užsakovui.

Gilino darbo metu iškastas smėlis, atitinkantis kokybės reikalavimus, naudojamas paplūdimių papildymui, taip mažinant pirminių išteklių poreikį. Uosto direkcija taip pat plėtoja atliekų surinkimo iš laivų infrastruktūrą, prisidedama prie tvaresnio išteklių naudojimo vertės grandinėje.



## Su išteklių naudojimu ir žiedine ekonomika susiję veiksmai ir ištekliai

### E5-2

Įmonė įgyvendina su išteklių naudojimu ir žiedinės ekonomikos principais susijusius veiksmus per infrastruktūros valdymo, statybos priežiūros ir atliekų tvarkymo procesus. Šių veiksmų tikslas – mažinti pirminių išteklių suvartojimą, didinti atliekų pakartotinio panaudojimo dalį ir integruoti žiedinės ekonomikos principus į uosto veiklą bei vertės grandinę.

Statybos ir infrastruktūros projektuose taikomas reikalavimas, kad ne mažiau kaip 50–70 procentų nepavojingų statybinių atliekų būtų perduota antriniam panaudojimui. Metalų atliekos perduodamos perdirbėjams, o veikloje susidariusios atliekos tvarkomos pagal atliekų tvarkytojų sutartis. Šios priemonės įgyvendinamos nuolat per visus infrastruktūros projektus.

### *Iškasto grunto pakartotinis panaudojimas*

Gilavimo ir valymo darbų metu iškastas smėlis, atitinkantis kokybės reikalavimus, naudojamas paplūdimių papildymui, taip sumažinant pirminių užpildų poreikį. IV klasės užterštumo gruntas, kurio negalima gramzdinti jūroje, saugomas specialiai įrengtose aikštelėse arba tvarkomas pagal atliekų teisės aktus, siekiant išvengti papildomos aplinkos taršos.

### *Atliekų surinkimas iš laivų*

Uosto direkcija plėtoja atliekų surinkimo iš laivų infrastruktūrą. Artimiausiu metu planuojama pradėti eksploatuoti savą atliekų surinkimo laivą, kuris užtikrins didesnę atliekų srautų kontrolę ir prisidės prie tvaresnio išteklių naudojimo valdymo vertės grandinėje. Ši priemonė taip pat sumažins riziką, kad laivų atliekos pateks į uosto akvatoriją.

### *Išteklių naudojimo kontrolė vertės grandinėje*

Rangovai, vykdantys statybos ir infrastruktūros darbus, privalo valdyti medžiagas tiksliai pagal numatytas apimtis, o Direkcija vykdo šių procesų priežiūrą. Veiklos partnerių elgesio kodeksas nustato aplinkosauginius reikalavimus tiekėjams ir rangovams, įskaitant tausų išteklių naudojimą ir atliekų tvarkymą. Žaliųjų pirkimų reikalavimai, įgyvendinami pagal teisės aktų nuostatas ir ISO standartus, skatina tvaresnių medžiagų ir paslaugų pasirinkimą.

### *Skiriami ištekliai*

Išteklių naudojimo valdymui ir žiedinės ekonomikos priemonių įgyvendinimui ištekliai skiriami per infrastruktūros plėtros biudžetus, aplinkosaugos priežiūros programas ir Tvarumo ir aplinkosaugos skyriaus veiklą. Konkrečių atskirtų finansinių išteklių šiai sričiai šiuo metu nėra nustatyta – išlaidos integruotos į projektinius ir operacinius biudžetus.

## Informacijos atskleidimas pagal ES Taksonomijos reglamentą

Naudojamų trumpinių paaiškinimas

Kategorija	Kodas	Paaiškinimas
Svaraus prisidėjimo kriterijai	T	Taip – kriterijus atitinkanti taksonominė veikla, kuria siekiama atitinkamo aplinkos tikslo
	N	Ne – kriterijų neatitinkanti taksonominė veikla, kuria siekiama atitinkamo aplinkos tikslo
	NTA	Atitinkamo tikslo atžvilgiu netaksonominė veikla
Reikšmingos žalos nedarymo kriterijai ir būtiniausios apsaugos priemonės	T	Taip
	N	Ne
Tikslas	KKŠ*	Klimato kaitos švelninimas
	PKK**	Prisitaikymas prie klimato kaitos

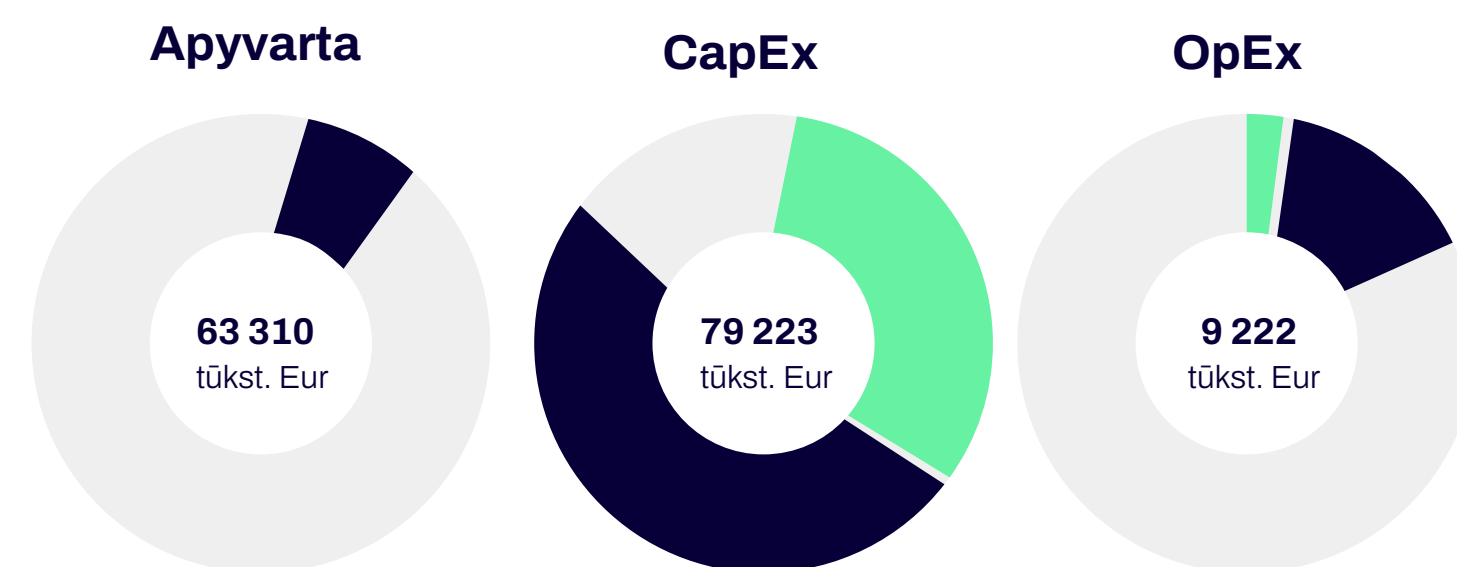
\* Aplinkos deleguotasis aktas (2023/2486)

\*\* Klimato deleguotasis aktas (2021/2139)

Savanoriškai rengdama tvarumo informaciją pagal Europos tvarumo atskaitomybės standartus (ETAS) ir vadovaudamasi Europos Sąjungos taksonomijos reglamento reikalavimais, Įmonė atskleidžia pagrindinių veiklos rezultatų rodiklių (PVRR) duomenis bei su jais susijusią informaciją. Šis informacijos atskleidimas parengtas siekiant užtikrinti aukštą skaidrumo, atskaitomybės ir palyginamumo lygį, sudaryti sąlygas suinteresuotosioms šalims objektyviai vertinti Bendrovės veiklų aplinkosauginį tvarumą bei jų atitiktį ES taksonomijos kriterijams, taip pat nuosekliai pasirengti privalomam tvarumo informacijos atskleidimui pagal Įmonių tvarumo atskaitomybės direktyvą (CSRD).

2025 m. taksonomijos rodiklių santrauka pagal tris pagrindinius finansinius rodiklius – apyvartą, kapitalo ir veiklos išlaidas – pateikiama žemiau esančioje diagramoje.

### ES taksonomijos rodikliai 2025 m.



Kategorija	%	Suma (tūkst. Eur)	Kategorija	%	Suma (tūkst. Eur)
Atitinkanti	0,07%	43	Atitinkanti	33,07%	26 275
Taksonominė neatitinkanti kriterijų	11,00%	6 983	Taksonominė neatitinkanti kriterijų	52,92%	41 926
Netaksonominė	88,93%	56 285	Netaksonominė	13,91%	11 022

Kategorija	%	Suma (tūkst. Eur)
Atitinkanti	1,40%	130
Taksonominė neatitinkanti kriterijų	10,54%	971

Diagrama iliustruoja, kad didžiausia pažanga pasiekta kapitalo išlaidų srityje: 33,07 % (26 275 tūkst. Eur) visų investicijų visiškai atitinka ES Taksonomijos reikalavimus, o taksonomijai tinkamų investicijų dalis siekia net 86,09 %. Veiklos išlaidų ir apyvartos atitinkančių veiklų dalys išlieka mažesnės, tačiau rodo augimo tendenciją, palyginti su 2024 m.

Išsamios finansinių rodiklių (Apyvartos, CapEx ir OpEx) lentelės, parengtos pagal Deleguotojo reglamento (ES) 2021/2178 II priedo reikalavimus, apimančios veiklų klasifikavimą pagal aplinkosaugos tikslus, Svaraus prisidėjimo (TSC) bei Reikšmingos žalos nedarymo (DNSH) kriterijų matricas, pateikiamos ataskaitos 2 priede.

### ES Taksonomijos reglamento pagrindas

ES Taksonomijos reglamentas (ES) 2020/852 nustato tvarios ekonominės veiklos klasifikavimo sistemą ir bendrus terminus, apibrėžiančius aplinkos atžvilgiu tvarias veiklas. Pagrindinis šio reglamento tikslas – padėti nukreipti investicijas į tvaresnes veiklas, pateikiant investuotojams, įmonėms ir įstatymų leidėjams tikslus aplinkos atžvilgiu tvarių ekonominių veiklų apibrėžimus, taip prisidedant prie Europos Žaliojo kurso įgyvendinimo.

Klaipėdos valstybinis jūrų uostas palaiko siekį kreipti investicijas į tvarius projektus ir infrastruktūrą. Pagal Reglamento 8 straipsnį, KVJUD atskleidžia informaciją apie savo ekonominių veiklų atitiktį aplinkosaugos tvarumo kriterijams. 2025 ataskaitiniais metais vertinimas buvo atliekamas remiantis Klimato deleguotuoju aktu (Reglamentas (ES) 2021/2139) ir Aplinkos deleguotuoju aktu (Reglamentas (ES) 2023/2486).

## Teisinis pagrindimas ir metodologija

Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija (KVJUD) pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2020/852 (Taksonomijos reglamento) 8 straipsnį atskleidžia informaciją apie savo ekonominių veiklų atitiktį aplinkosaugos tvarumo kriterijams. Ataskaitiniais 2025 metais vertinimas buvo atliekamas remiantis Klimato deleguotuoju aktu (Reglamentas (ES) 2021/2139) ir Aplinkos deleguotuoju aktu (Reglamentas (ES) 2023/2486).

Vertinimas apima tris aplinkosaugos tikslus, kurie yra aktualūs KVJUD vykdomai veiklai:

- Klimato kaitos švelninimas (KKŠ) – projektai, mažinantys transporto sektoriaus ŠESD emisijas (elektros tiekimas iš kranto, nulinės emisijos laivai, atsinaujinančioji energija).
- Prisitaikymas prie klimato kaitos (PKK) – infrastruktūra, didinanti uosto atsparumą hidrometeorologiniams reiškiniams (krantosaugos sienutės, bangų matavimo įranga, pontoniniai lieptai).
- Taršos prevencija ir kontrolė (TPK) – aplinkos valymo veiklos (naftos teršalų likvidavimas uosto akvatorijoje).

Kad veikla būtų pripažinta atitinkančia Taksonomiją (Taxonomy-aligned), ji turi:

Reikšmingai prisidėti prie bent vieno aplinkosaugos tikslo (TSC);

Nedaryti reikšmingos žalos kitiems tikslams (DNSH);

Atitikti minimalias socialines apsaugos priemones (MSS).

## Pagrindiniai apskaitos principai

Rengiant 2025 m. ataskaitą, buvo taikomi šie principai:

- **Dvejopo skaičiavimo prevencija:** kiekviena išlaidų ar pajamų eilutė priskirta tik vienai taksonominei veiklai ir tik vienam aplinkosaugos tikslui.
- **Griežtas OpEx apibrėžimas (siauroji bazė):** į OpEx vardiklį įtrauktos tik tiesioginės išlaidos, susijusios su ilgalaikio turto priežiūra, remontu ir aptarnavimu (Deleguotojo reglamento (ES) 2021/2178 I priedo 1.1.3.2 punktas).
- **Konservatyvus atitikties vertinimas be materialumo išimčių:** veiklos, neišlaikančios TSC reikalavimų pirmajame etape (pvz., iškastiniu kuru varomas laivynas, pastatai be A energinės klasės), automatiškai klasifikuojamos kaip Tinkamos, bet neatitinkančios (Taxonomy-eligible but not aligned).
- **Netaksonominės išlaidos:** akvatorijos gilinimo sąnaudų, baudos ir kompensacijos neįtrauktos.

## Finansinių rodiklių suvestinė (2025)

Žemiau pateikiama finansinių rodiklių, susietų su Taksonomijai tinkamomis ir atitinkančiomis veiklomis, suvestinė (tūkst. Eur ir procentinė dalis nuo bendros sumos).

Finansinis rodiklis	Bendra suma (tūkst. Eur)	Tinkama suma (Eligible) tūkst. Eur / %	Atitinkanti suma (Aligned) tūkst. Eur	Atitinkanti suma (Aligned) tūkst. Eur
Apyvarta (turnover)	63 310,28	7 025,16 / 11,10 %	42,62	0,07 %
Kapitalo išlaidos (CapEx)	79 223,14	68 201,64 / 86,09 %	26 275,44	33,07 %
Veiklos išlaidos (OpEx)	9 221,77	1 100,66 / 11,94 %	129,53	1,40 %

**Pastaba:** Žaliame fone paryškintos taksonomijai atitinkančios (Aligned) sumos. Mėlyname fone – bendros ir taksonomijai tinkamos (Eligible) sumos.



## Pagrindinės identifikuotos Taksonomijai tinkamos (Eligible) veiklos

Uosto direkcija, atlikusi savo vykdomos ekonominės veiklos bei investicinių projektų peržiūrą, identifikavo šias Europos Sąjungos Taksonomijai tinkamas veiklas, tiesiogiai prisidedančias prie KVJUD veiklos užtikrinimo bei plėtros.

### 6.16. Vandens transporto infrastruktūra

Esminė KVJUD veiklos kategorija, apimanti didžiąją dalį uosto investicijų (CapEx) ir pajamų: krantinių statybą, rekonstrukciją ir nuomą (pvz., Kr. Nr. 21–23A); klimato atsparumo sprendimus – krantosaugos sienučių projektavimą, bangų matavimo įrangą bei pontoninius lieptus (PKK); uosto valdymo sistemų (KIPIS, SCADA, GISGRO) ir eismo saugumo įrangos investicijas bei plėtrą; elektros tiekimo iš kranto (OPS) infrastruktūrą, įskaitant hibridinių katerių kolonėles.

### 6.10. Krovinių jūrų ir pakrančių vandens transportas, uosto operacijoms ir pagalbinei veiklai skirti laivai

Pagalbinio laivyno (locmanų katerių, hidrografinių ir narų laivų, atliekų surinkimo laivų) įsigijimas, modernizavimas, eksploatacinis remontas ir darbuotojų išlaikymas.

### 3.10. Vandens gamyba

Žaliųjų degalų gamybos ir pildymo stotelių infrastruktūros plėtra uoste.

### 2.4. Užterštų vietų ir teritorijų valymas

Operacinės išlaidos ir atitinkamos pajamos, skirtos atsitiktinės taršos (naftos produktų) likvidavimui uosto akvatorijoje, naudojant specializuotą valymo įrangą (bonas).

### 7.1. Naujų pastatų statyba

Administracinių (N. Uosto g. 3) ir laivyno bazės pastatų statybos bei projektavimo investicijos.

### 7.7. Pastatų įsigijimas ir nuosavybė

KVJUD valdomų pastatų eksploatacinės priežiūros išlaidos (OpEx) ir pajamos iš patalpų (valgyklos) nuomos.

### 6.14. Geležinkelių transporto infrastruktūra

Uosto teritorijoje esančių geležinkelių ir privažiuojamųjų kelių remontas.

Uosto teritorijos elektros oro linijų (110 kV) rekonstrukcijos parengiamieji darbai.

### 4.9. Elektros energijos perdavimas ir skirstymas

Uosto teritorijos elektros oro linijų (110 kV) rekonstrukcijos parengiamieji darbai.

### 7.6. Atsinaujinančiųjų išteklių energijos technologijų įrengimas

Saulės fotovoltinių elektrinių diegimas ant KVJUD valdomų pastatų.

### 6.5. Vežimas motociklais, keleiviniais automobiliais ir lengvosiomis komercinėmis transporto priemonėmis

Elektromobilių įsigijimas (CapEx) bei tarnybinio transporto eksploatacinės sąnaudos (OpEx).

### 3.4. Kelių ir greitkelių priežiūra

Uosto teritorijų, privažiavimų ir kelių atnaujinimo bei kapitalinio remonto paslaugos (Žiedinės ekonomikos tikslas).

### 8.1. Duomenų apdorojimas, priegloba ir susijusi veikla

Informacinių sistemų (KIPIS licencijų, skaitmeninių žemėlapių) palaikymo ir kūrimo investicijos, susijusios su serverių nuoma ir debesijos paslaugomis.



## Apyvartos (Turnover) atskleidimas

### Metodologija ir skaičiavimo principai

Apyvartos rodiklis apskaičiuojamas vadovaujantis Deleguotojo reglamento (ES) 2021/2178 I priedo nuostatomis ir susideda iš dviejų dalių:

**Vardiklis** – gryniosios pardavimo pajamos pagal TFAS/VAS. Bendra KVJUD apyvarta 2025 m. sudarė 63 310,28 tūkst. Eur.

**Skaitiklis** – pajamų dalis, gaunama iš taksonomiją atitinkančių veiklų, t. y. veiklų, kurios: (1) reikšmingai prisideda prie bent vieno aplinkosaugos tikslo (TSC); (2) nedaro reikšmingos žalos kitiems tikslams (DNSH); (3) atitinka minimalias socialines apsaugos priemones (MSS).

### 2025 m. rezultatų apibendrinimas

11,10 % (7 025,16 tūkst. Eur) visų pajamų priskiriama taksonomijai tinkamoms (Eligible) veikloms – didžiausią dalį sudaro žemės nuomos pajamos už infrastruktūrą (krantines) pagal veiklą 6.16.

Taksonomiją atitinkančios (Aligned) pajamos sudaro 0,07 % (42,62 tūkst. Eur) – tai išimtinai mažųjų žvejybos laivų prieplaukos pajamos (veikla 6.16), reikšmingai prisidedančios prie prisitaikymo prie klimato kaitos (PKK) tikslo.

Pagrindinė krantinių nuomos pajamų dalis (6 700,29 tūkst. Eur) pripažinta tinkama (Eligible), tačiau klasifikuojama kaip neatitinkanti (Not Aligned): dėl įvairialypio infrastruktūros naudojimo KKS techninės patikros kriterijus nėra tenkinamas, todėl vadovaujantis konservatyvaus vertinimo principu ši suma apskaitoma kaip „tinkama, bet neatitinkanti“ (Taxonomy-eligible but not aligned) be jokių materialumo išimčių.

Ekonominės veiklos pavadinimas	Taksonomijos kodas	Pajamos (tūkst. Eur)	Pajamų dalis (%)	Tinkama (eligible)	Atitinka (Aligned)
Žemės nuomos dalis už infrastruktūrą (krantines)	6.16	6 700,29	10,58%	Taip	Ne
Mažųjų žvejybos laivų prieplaukos pajamos	6.16	42,62	0,07%	Taip	Taip
KIPIS naudojimosi paslaugos	8.1	219,01	0,35%	Taip	Ne
Valgyklos nuoma	7.7	31,92	0,05%	Taip	Ne
Taršos likvidavimo darbai	2.4	31,33	0,05%	Taip	Ne
Bendra taksonomijai tinkamų veiklų suma (Eligible)		7 025,16	11,10%		
Bendra taksonomiją atitinkančių veiklų suma (Aligned)		42,62	0,07%		
Visos organizacijos pajamos (Vardiklis)		63 310,28	100,00%		

## Kapitalo išlaidų (CapEx) atskleidimas

### Metodologija ir skaičiavimo principai

CapEx rodiklis apskaičiuojamas vadovaujantis Deleguotojo reglamento (ES) 2021/2178 nuostatomis ir susideda iš dviejų dalių:

- **Vardiklis** – materialiojo ir nematerialiojo turto įsigijimai, kapitalizuotos išlaidos ir pripažintos naudojimo teisių (nuomos) vertės. Bendros KVJUD kapitalo investicijos 2025 m. sudarė 79 223,14 tūkst. Eur.
- **Skaitiklis** – kapitalo išlaidos, tiesiogiai susijusios su taksonomiją atitinkančiu turtu ar procesais, taip pat investicijos, sudarančios patvirtinto CapEx plano dalį siekiant išplėsti atitinkančią veiklą arba paversti tinkamą veiklą atitinkančia.

### 2025 m. rezultatų apibendrinimas

86,09 % (68 201,64 tūkst. Eur) visų kapitalo išlaidų nukreipta į taksonomijai tinkamas (Eligible) veiklas – tai itin aukštas įtraukties lygis, atspindintis plataus masto uosto infrastruktūros modernizavimą.

Taksonomiją atitinkančios (Aligned) investicijos sudaro 33,07 % (26 275,44 tūkst. Eur). Didžiausią atitinkančio CapEx dalį sudaro:

- vandens transporto infrastruktūra ir krantinių rekonstrukcija, sudaranti sąlygas mažataršiam transportui – 21,22 %;
- atliekų surinkimo laivo su elektrine jėgaine įsigijimas – 7,53 %;
- žaliųjų degalų (vandenilio) gamybos infrastruktūros plėtra – 4,32 %.

### Krantinių Nr. 21–23A projekto klasifikavimo logika (išlaidų atskyrimas)

Krantinių Nr. 21–23A (Kruizinių laivų terminalo) statybos ir rekonstrukcijos projektas ataskaitiniu laikotarpiu vertinamas kaip mišrios paskirties investicija. Siekiant užtikrinti atitiktį ES Taksonomijos reikalavimams, projekto išlaidos buvo suskaidytos į dvi logines dalis:

Taksonomiją atitinkanti dalis (Aligned): priskirtos investicijos išskirtinai į elektros energijos tiekimo iš kranto (OPS) infrastruktūrą, hibridinių katerių kolonėles ir kitas mažataršį transportą įgalinančias komponentes (atitinka KKŠ 6.16 „sąlygas sudaranti veikla“).

Tinkama, bet neatitinkanti dalis (Eligible but Not Aligned): priskirtos išlaidos, susijusios su bendra krantinių ir kruizinio terminalo infrastruktūra, skirta priimti visus laivus, įskaitant naudojančius tradicinį iškastinį kūrą. Pagal techninės patikros kriterijus (TSC) ši infrastruktūra negali būti vertinama kaip išskirtinai įgalinanti mažataršį transportą.

Šis atskyrimas atliktas remiantis projekto techninio dokumentavimo etapinėmis sąmatomis ir darbų sąrašu.

### Neeksploatuojamų projektų susiejimas su patvirtintu investiciniu (CapEx) planu

Vadovaujantis Deleguotojo reglamento (ES) 2021/2178 I priedo 1.1.2.2 (b) punkto reikalavimais, taksonomiją atitinkančios kapitalo išlaidos (Aligned CapEx) projektams, kurie dar nėra pradėti eksploatuoti ataskaitiniu laikotarpiu, yra pripažįstamos tik tuo atveju, kai jos yra oficialiai patvirtinto investicinio (CapEx) plano dalis. Šis planas užtikrina, kad vykdoma veikla atitiks techninės patikros kriterijus per maksimalų 5 metų įgyvendinimo laikotarpį.

Uosto direkcijos 2026–2029 m. strateginiame veiklos plane (SVP), apimančiame 733 mln. Eur investicijas, yra numatytas pagrindinių taksonomiją atitinkančių, bet dar neeksploatuojamų projektų įgyvendinimas. Žemiau esančioje lentelėje detalizuojamas šių

įgyvendinimas. Žemiau esančioje lentelėje detalizuojamas šių projektų susiejimas su investiciniu planu ir numatytais įgyvendinimo grafikai:

Projektas ir taksonomijos kodas	Patvirtintas investicinis planas	Įgyvendinimo laikotarpis	Pagrindiniai projekto etapai
Atliekų surinkimo laivas su elektrine jėgaine (KKŠ 6.10, perėjimo veikla)	KVJUD 2026–2029 m. SVP, patvirtintas	2024–2027 m.	2025 m.: laivas užsakytas ir statomas;  2026 m. I pusm.: laivas „Rasa“ pastatytas, atvykęs į uostą, atliekami atliekų surinkimo testavimo darbai (naudojant elektrą);  2026 m. II pusm.: planuojama pilnos eksploatacijos, naudojant vandenilį, pradžia.
Žaliųjų degalų gamybos infrastruktūra (PKK / KKŠ 3.10)	KVJUD 2026–2029 m. SVP, patvirtintas	2025–2026 m.	2025 m.: vykdomi infrastruktūros įrengimo darbai;  2026 m. kovas: pradeda elektros energijos gamybą jėgainėje;  2026 m. birželis: numatomas vandenilio gamybos atidarymas.
Krantinių Nr. 21, 22, 23 rekonstravimas ir Nr. 21A, 22A, 23A statyba (KKŠ / PKK 6.16)	KVJUD 2026–2029 m. SVP, patvirtintas	Iki 2028 m.	2026 m.: rekonstrukcijos ir statybos darbai (I–IV ketv.);  2027–2028 m.: baigiamieji darbai ir eksploatacijos pradžia.
Elektros energijos tiekimo laivams nuo kranto (OPS) infrastruktūra (KKŠ 6.16)	KVJUD 2026–2029 m. SVP, patvirtintas	2026–2029 m.	2026 m.: parengiamieji darbai ir pirkimai;  2027–2029 m.: rangos darbai, įrangos diegimas ir eksploatacijos pradžia.

Pateikiamas detalus 2025 m. kapitalo išlaidų išskaidymas pagal ES Taksonomijos veiklas. Lentelėje kapitalo išlaidos sugrupuotos pagal pagrindines ES Taksonomijos veiklas. Detalus išskaidymas pagal pavienius projektus ir investicinius objektus kaupiamas įmonės vidiniame Taksonomijos vertinimo registre.

Dalis stambių investicijų – administracinio pastato statyba ir krantinių rekonstrukcija be oficialiai patvirtinto CapEx plano (pvz., dėl kranto elektros tiekimo infrastruktūros) – ataskaitiniu laikotarpiu konservatyviai apskaityta kaip „tinkama, bet neatitinkanti“ (Taxonomy-eligible but not aligned).

Investicijos (CapEx) pavadinimas	Taksonomijos kodas	CapEx (tūkst. eur)	CapEx dalis (%)	Tinkama (eligible)	Atitinka (Aligned)
Vandens transporto infrastruktūra (Krantinių rekonstravimas, statyba, elektros tiekimas ir kt.)	KKŠ 6.16	38 431,95	48,51%	Taip	Iš dalies
Vandens transporto infrastruktūra (Krantinių, bangolaužių pritaikymas klimato kaitai)	PKK 6.16	7 179,85	9,06%	Taip	Iš dalies
Krovininis jūrų ir pakrančių vandens transportas (Locmanų katerių ir kt. specialiujų laivų įsigijimas, remontas)	KKŠ 6.10, PKK 6.10	6 030,62	7,61%	Taip	Iš dalies
Geležinkelių transporto infrastruktūra (Remontas)	KKŠ 6.14	461,97	0,58%	Taip	Ne
Vežimas motociklais, lengvaisiais automobiliais (Elektromobilių įsigijimas)	KKŠ 6.5	65,70	0,08%	Taip	Taip
Vandenilio gamyba (Žaliųjų degalų gamybos plėtra)	PKK 3.10	3 456,37	4,32%	Taip	Taip
Mažo anglies dioksido kiekio transporto technologijų gamyba (Laivyno statyba)	KKŠ 3.3	4 117,34	5,20%	Taip	Ne
Elektros energijos perdavimas ir skirstymas (Tinklų išvystymas)	KKŠ 4.9	0,03	0,00%	Taip	Ne
Atsinaujinančiųjų išteklių energijos technologijų įrengimas (Saulės elektrinės)	KKŠ 7.6	0,03	0,00%	Taip	Ne
Naujų pastatų statyba (Administracinių pastatų statyba)	KKŠ 7.1	8 439,78	10,65%	Taip	Ne
Duomenų apdorojimas, priegloba ir susijusi veikla (IT sistemų modernizavimas)	KKŠ 8.1	48,01	0,06%	Taip	Ne
Bendra taksonomiją atitinkančių veiklų suma (Aligned)Bendra taksonomijai tinkamų veiklų suma (Eligible) (A.1 + A.2)		68 201,64	86,09%		
Bendra taksonomiją atitinkančių veiklų suma (Aligned) (Tik A.1)		26 275,44	33,07%		
Bendra taksonomijai netinkamų veiklų suma (Non-eligible) (B)		11 021,50	13,91%		
<b>Visas CAPEX (Vardiklis)</b>		79 223,14	100,00%		

Kapitalo išlaidų (CapEx) lentelė (tūkst. Eur)

## Veiklos išlaidų (OpEx) rodiklio skaičiavimas

### Metodologija ir skaičiavimo principai

OpEx rodiklis apskaičiuojamas griežtai vadovaujantis Deleguotojo reglamento (ES) 2021/2178 I priedo 1.1.3.2 punkto nuostatomis ir susideda iš dviejų dalių:

- **Vardiklis** – tiesioginės nekapitalizuojamos išlaidos, susijusios su MTEP, pastatų renovacija, trumpalaikė nuoma, techninė priežiūra ir remontu bei kitomis išlaidomis, būtinomis ilgalaikio turto funkcionavimui užtikrinti. Bendras KVJUD OpEx vardiklis 2025 m. sudarė 9 221,77 tūkst. Eur. Nusidėvėjimas, amortizacija ir bendrosios administracinės išlaidos į vardiklį neįtrauktos.

- **Skaitiklis** – veiklos sąnaudų dalis, susijusi su taksonomiją atitinkančiu turtu ar procesais, įskaitant tiesioginius turto priežiūros poreikius.

### 2025 m. rezultatų apibendrinimas

11,94 % (1 100,66 tūkst. Eur) visų OpEx sąnaudų priskiriama taksonomijai tinkamoms (Eligible) veikloms.

Taksonomiją atitinkančios (Aligned) sąnaudos sudaro 1,40 % (129,53 tūkst. Eur). Jas sudaro išimtinai dvi veiklos:

- Vandens transporto infrastruktūros palaikymas (6.16 veikla) – 110,63 tūkst. Eur;
- Užterštų teritorijų valymo darbai (2.4 veikla) – 18,90 tūkst. Eur.

Likusi tinkamų sąnaudų dalis apskaityta kaip „tinkama, bet neatitinkanti“ (Taxonomy-eligible but not aligned) dėl dviejų objektyvių priežasčių: esamo dyzelinio pagalbinio laivyno eksploatacijos išlaidos neatitinka nulinės ar žemos emisijos TSC reikalavimų; geležinkelių infrastruktūros priežiūros išlaidoms trūksta formalių DNSH atitikties įrodymų. Vertinimas atliktas be jokių materialumo išimčių.

Sąnaudų pavadinimas	Taksonomijos kodas	OpEx (tūkst. eur)	OpEx dalis (%)	Tinkama (eligible)	Atitinka (Aligned)
Geležinkelių remontas ir priežiūra	KKŠ 6.14	468,84	5,08%	Taip	Ne
Vandens transporto infrastruktūra (Krantinių remontas, aplinkosaugos ir meteorologinės sąnaudos, interneto paslaugos)	KKŠ 6.16, PKK 6.16	272,23	2,95%	Taip	Iš dalies
Krovininis jūrų ir pakrančių vandens transportas (Locmanų katerių eksploatacija, remontas, mechanikų darbo užmokestis, gelbėjimo sąnaudos)	KKŠ 6.10	119,74	1,30%	Taip	Ne
Duomenų apdorojimas, priegloba ir susijusi veikla (Kompiuterių tinklų ir priežiūra)	KKŠ 8.1	113,52	1,23%	Taip	Ne
Uosto teritorijų ir kelių aptarnavimas (Priežiūra ir remontas)	ŽE 3.4	49,08	0,53%	Taip	Ne
Pastatų įsigijimas ir nuosavybė (Patalpų eksploatacinės ir remonto sąnaudos)	KKŠ 7.7	36,65	0,40%	Taip	Ne
Vežimas motociklais, keleiviniiais automobiliais ir lengvosiomis komercinėmis transporto priemonėmis (Automobilių remontas)	KKŠ 6.5	21,71	0,24%	Taip	Ne
Užterštų vietų ir teritorijų valymas (Išsiliejusių teršalų rinkimas)	TPK 2.4	18,90	0,20%	Taip	Taip
Bendra taksonomijai tinkamų veiklų suma (Eligible)		1 100,66	11,94%		
Bendra taksonomiją atitinkančių veiklų suma (Aligned)		129,53	1,40%		
Bendra taksonomijai netinkamų veiklų suma (Non-eligible)		8 121,11	88,06%		
Visas OPEX (Vardiklis)		9 221,77	100,00%		

Veiklos išlaidų (OpEx) lentelė (tūkst. Eur)

## Branduolinė ir iškastinio kuro veikla

Vadovaujantis Taksonomijos reglamento reikalavimais, atskleidžiama informacija apie veiklą, susijusią su branduoline energetika ir iškastiniu dujomis kuru.

Veiklos aprašymas	Taikoma (Taip/Ne)
Įmonė finansuoja branduolinių įrenginių mokslinius tyrimus, plėtrą ir demonstravimą.	Ne
Įmonė vykdo ar finansuoja naujų branduolinių įrenginių statybą ar eksploatavimą.	Ne
Įmonė vykdo ar finansuoja esamų branduolinių įrenginių saugų eksploatavimą.	Ne
Įmonė vykdo ar finansuoja elektros energijos gamybą naudojant iškastinį dujinį kurą.	Ne
Įmonė vykdo ar finansuoja kombinuotų šilumos/vėsinimo ir elektros gamybos įrenginių statybą ar eksploatavimą.	Ne
Įmonė vykdo ar finansuoja šilumos gamybos įrenginių, naudojančių iškastinį dujinį kurą, statybą ar eksploatavimą.	Ne

## Pokyčiai, palyginti su 2024 m.

Siekiant užtikrinti ataskaitos tęstinumą ir suteikti suinteresuotosioms šalims išsamią informaciją apie įmonės taksonominio vertinimo dinamiką, žemiau pateikiama lyginamoji 2024–2025 m. analizė, apimanti finansinių rodiklių pokyčius, veiklų sudėties pasikeitimus ir metodologines naujoves.

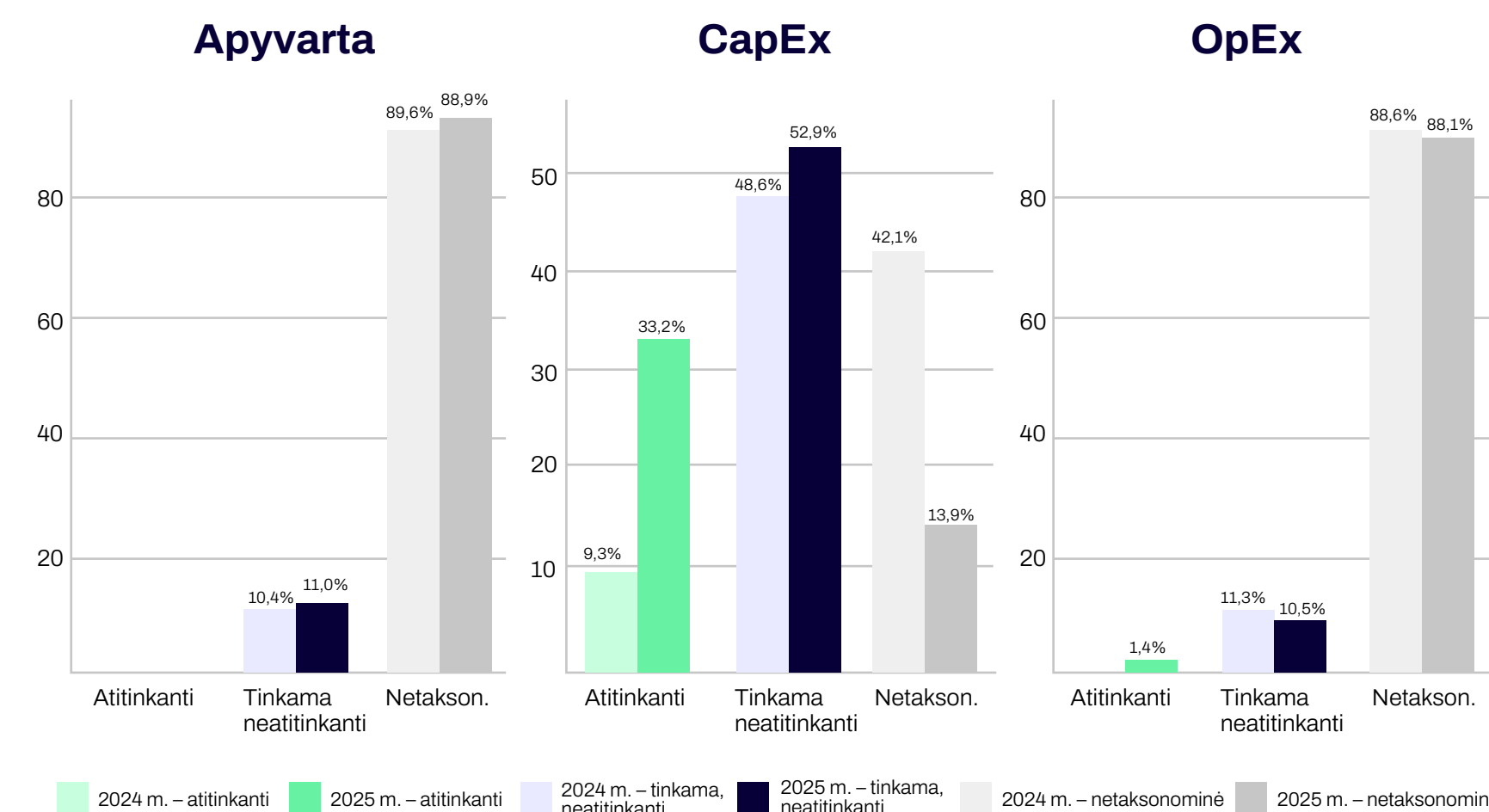
### Finansinių rodiklių dinamika

Lyginant 2025 m. taksonomiją su 2024 m., pastebimos šios pagrindinės tendencijos:

Rodiklis	2024	2025	Pokyčio priežastis
Apyvarta (Eligible)	10,44 %	11,10 %	Nuoseklus tinkamų pajamų augimas; didesnė krantinių nuomos bazė
Apyvarta (Aligned)	0,00 %	0,07 %	Mažųjų žvejybos laivų prieplaukos pajamos – naujai atitinkančios (PKK)
CapEx tinkamų dalis	57,58 %	86,09 %	Krantinių Nr. 21–23A rekonstrukcija ir atliekų surinkimo laivo įsigijimas
CapEx atitinkančių dalis	9,40 %	33,07 %	Nauji projektai su dokumentuotais taksonomijos atitikties įrodymais
OpEx atitinkančių dalis	0,17 %	1,40 %	Tikslesnė sąnaudų atribucija pagal siaurąjį OpEx apibrėžimą

Žemiau esančioje diagramoje pateikiamas visų trijų finansinių rodiklių – apyvartos, CapEx ir OpEx – palyginimas tarp 2024 ir 2025 m. pagal taksonomijos kategorijas.

### Taksonomijos rodiklių palyginimas: 2024 m. ir 2025 m.



Reikšmingiausias pokytis užfiksuotas CapEx srityje: taksonomijai tinkamų investicijų dalis išaugo nuo 57,58 % (24,90 mln. Eur) iki 86,09 % (68,20 mln. Eur), o atitinkančių (Aligned) investicijų dalis – nuo 9,40 % iki 33,07 %. Netaksonominė dalis atitinkamai sumažėjo nuo 42,42 % iki 13,91 %. Šiuos pokyčius lėmė didesnio masto krantinių Nr. 21–23A rekonstrukcija ir atliekų surinkimo laivo su elektrine jėgaine įsigijimas, kurie jau turi aiškiai dokumentuotus taksonomijos atitikties įrodymus. Apyvartos tinkamų pajamų rodiklis išlieka stabilus (2024 m. – 10,44 %, 2025 m. – 11,10 %), o atitinkančių pajamų dalis pirmą kartą atsirado 2025 m. (0,07 %) – dėl mažųjų žvejybos laivų prieplaukos pajamų klasifikavimo pagal PKK tikslą. OpEx atitinkančių veiklų dalis padidėjo nuo 0,17 % iki 1,40 %, atspindint tikslesnį sąnaudų susiejimą su atitinkančiomis veiklomis pagal siaurąjį OpEx apibrėžimą.

Veiklos, buvusios 2024 m., bet nebetaikomos arba nebeturinčios finansinių sąnaudų 2025 m.:

Taksonominės veiklos pavadinimas	Taksonomijos kodas	Atitinkamos Uosto direkcijos veiklos	Pastaba
Mikromobilumo infrastruktūra, dviračių transporto logistika	KKŠ 6.13	Perkėlos gatvės, Klaipėdoje, dalies rekonstrukcija (pėsčiųjų ir dviračių tako statyba)	Projektas užbaigtas 2023 m., 2024 m. nebeturėjo finansinių sąnaudų. 2025 m. šios veiklos nebėra taksonominiame veiklų sąraše.
Infrastruktūra, sudaranti sąlygas nedidelį CO <sub>2</sub> kiekį išskiriančiam vandens transportui	KKŠ/PKK 6.16	Elektros įkrovimo stotelė Uosto direkcijos laivams, krantinėje Marių gatvėje	2023 m. užbaigta įkrovimo stotelės infrastruktūra. 2025 m. ši veikla integruota į platesnę OPS (elektros tiekimo iš kranto) infrastruktūros plėtros programą.
Vandens transporto infrastruktūra	KKŠ/PKK 6.16	Bangolaužių (molų) rekonstrukcija ir gamtosauginių priemonių įgyvendinimas	Reikšmingas daugiamečių projektas (2023 m. – 31,32 mln. Eur, 2024 m. – 5,70 mln. Eur CapEx) baigtas. 2025 m. su šia veikla susijusių kapitalo išlaidų nebefiksuojama.
Naujų pastatų statyba	KKŠ 7.1	Laivyno bazės pastato statyba	Laivyno bazės pastato statybos investicijos 2024 m. buvo taksonominės, tačiau neatitiko kriterijų (energinės klasės reikalavimų). 2025 m. šios veiklos finansinės sąnaudos nebeidentifikuojamos atskirai – jos integruotos į bendrą pastatų portfelio vertinimą.

## 2024 m. pasiektos svarbiausios taksonomijos veiklų išvados

2024 m. ataskaitoje identifikuotos trys veiklos, atitikusios tiek svaraus prisidėjimo, tiek reikšmingos žalos nedarymo (DNSH) kriterijus pagal klimato kaitos švelninimo tikslą:

- 6.10 veikla** – atliekų surinkimo laivas su elektrine jėgaine ir vandenilio kuro cela (nulinės CO<sub>2</sub> emisijos). 2025 m. ši veikla tęsiama – laivas užsakytas ir jo įsigijimo investicijos sudaro reikšmingą 2025 m. CapEx dalį (5 967,63 tūkst. Eur, klasifikuojama kaip perėjimo veikla).
- 6.15 veikla** – elektromobilių įkrovimo stotelių įrengimas. 2025 m. ši veikla tęsiama, papildant vandenilio pildymo punktų infrastruktūros plėtra.
- 6.16 veikla** – krantinių Nr. 77 ir 78 (Smiltynės perkėla) remontas ir rekonstrukcija. 2025 m. pagrindinis atitinkantis 6.16 veiklos investicijų objektas – krantinių Nr. 21–23A rekonstrukcija (Kruizinių laivų terminalo plėtra), kuri pakeičia 2024 m. dominuojančius objektus.

## Pirmą kartą 2025 m. identifikuotos naujos taksonominės veiklos

Atlikus išsamesnę įmonės veiklų ir investicinių projektų peržiūrą 2025 m., į taksonominių veiklų sąrašą pirmą kartą įtrauktos šios kategorijos:

Taksonominės veiklos pavadinimas	Taksonomijos kodas	Atitinkamos Uosto direkcijos veiklos	Įtraukimo priežastis
Elektros energijos perdavimas ir skirstymas	KKŠ 4.9	110 kV elektros oro linijų rekonstrukcijos parengiamieji darbai uosto teritorijoje	Nauja investicija, susijusi su uosto elektrifikavimo programa ir OPS infrastruktūros vystymu. Ankstesniais metais šios kategorijos išlaidos nebuvo identifikuotos.
Atsinaujančiųjų išteklių energijos technologijų įrengimas	KKŠ 7.6	Saulės fotovoltinės elektrinės (30 kW) diegimas ant laivyno bazės pastato stogo	Nauja atsinaujinančios energijos gamybos iniciatyva, pirmą kartą patenkanti į taksonominę apskaitą.
Duomenimis grindžiami išmetamo ŠESD kiekio mažinimo sprendimai	KKŠ 8.2	Skaitmeninės skaičiuoklės, skirtos transporto ŠESD emisijų stebėsenai ir valdymui, sukūrimas	Nauja skaitmeninės dekarbonizacijos priemonė, atitinkanti Klimato deleguotojo akto 8.2 veiklos kriterijus.



## Socialinė informacija

Sava darbo jėga:  
darbo sąlygos 71

Paveikiamos bendruomenės:  
draugiška kaimynystė su vietos  
bendruomene 85

## Sava darbo jėga: darbo sąlygos

Darbo sąlygos Uosto direkcijoje yra vienas iš esminių veiksnių, darančių tiesioginę įtaką darbuotojų gerovei, motyvacijai ir ilgalaikiams organizacijos veiklos rezultatams. Vertindama savo darbuotojus, Uosto direkcija užtikrina stabilias ir pagarba paremtas darbo sąlygas, kad visi darbuotojai jaustųsi vertinami ir motyvuoti. Tai yra strateginė investicija į ilgalaikę organizacijos vertę, nes tik įsitraukę, patenkinti ir iniciatyvūs darbuotojai siekia aukščiausių veiklos rezultatų ir išlieka konkurencingi.



## Atskleidimų reikalavimų sąrašas

### IRO-2

Reikšmingų informacijos atskleidimo reikalavimų sąrašas		Puslapiai
<b>SBM-2</b>	Suinteresuotųjų subjektų interesai ir nuomonės	73, 86
<b>SBM-3</b>	Reikšmingas poveikis, rizikos ir galimybės bei jų sąveika su strategija ir verslo modeliu	73
<b>S1-1</b>	Su sava darbo jėga susijusi politika	74
<b>S1-2</b>	Savos darbo jėgos ir darbuotojų atstovų įtraukimo sprendžiant klausimus dėl poveikio procesai	75
<b>S1-3</b>	Neigiamo poveikio ištaisymo procesai ir kanalai, kuriais sava darbo jėga gali išreikšti susirūpinimą	75
<b>S1-4</b>	Veiksmai, kurių imamasi dėl reikšmingo poveikio savai darbo jėgai, su sava darbo jėga susijusių reikšmingų rizikų valdymo ir pasinaudojimo reikšmingomis galimybėmis metodai ir tų veiksmų veiksmingumas	77
<b>S1-5</b>	Uždaviniai, susiję su reikšmingo neigiamo poveikio valdymu, teigiamo poveikio didinimu ir reikšmingų rizikų ir galimybių valdymu	79
<b>S1-6</b>	Įmonės samdomųjų darbuotojų savybės	80
<b>S1-8</b>	Kolektyvinių sutarčių aprėptis ir socialinis dialogas	81
<b>S1-9</b>	Įvairovės rodikliai	82
<b>S1-10</b>	Deramas darbo užmokestis	82, 84
<b>S1-11</b>	Socialinė apsauga	82
<b>S1-12</b>	Neįgalieji	80
<b>S1-13</b>	Mokymo ir įgūdžių ugdymo rodikliai	82
<b>S1-14</b>	Sveikatos ir saugos rodikliai	83
<b>S1-15</b>	Profesinio ir asmeninio gyvenimo pusiausvyros rodikliai	84
<b>S1-16</b>	Atlygio rodikliai (užmokesčio skirtumas ir bendras atlygis)	84
<b>S1-17</b>	Incidentai, skundai ir stiprus poveikis žmogaus teisėms	85

### SBM-2

Visa informacija atskleista skyriuje „2 ETAS SBM-2 Suinteresuotųjų subjektų interesai ir nuomonės“.

## Reikšmingas poveikis, rizikos ir galimybės bei jų sąveika su strategija ir verslo modeliu

### SBM-3

Uosto direkcijos verslo modelis grindžiamas uosto infrastruktūros valdymu, locmanavimo, laivų eismo valdymu, akvatorijos priežiūra ir susijusių paslaugų teikimu. Šių veiklų vykdymui būtini kvalifikuoti, motyvuoti bei saugioje aplinkoje dirbantys darbuotojai, ypač einantys pareigas, kurioms taikomi specifiniai techniniai ir saugos reikalavimai (narai, laivyno darbuotojai, locmanai ir kt.). Dvejopo reikšmingumo vertinimo rezultatai patvirtino, kad nuosavos darbo jėgos valdymas yra reikšminga socialinė tema, tiesiogiai susijusi su Uosto direkcijos strateginiais tikslais – užtikrinti veiklos tęstinumą, aukštą paslaugų kokybę ir darnų organizacijos vystymąsi.

Uosto direkcijos strategijoje nuosavos darbo jėgos valdymas atsispindi per kelias prioritetas: saugios ir sveikatai palankios darbo aplinkos užtikrinimą, nuolatinį darbuotojų kompetencijų stiprinimą, įtraukios organizacinės kultūros kūrimą bei darbdavio reputacijos palaikymą konkurencingoje darbo rinkoje. Šie prioritetai yra neatsiejami nuo Uosto direkcijos gebėjimo pritraukti ir išlaikyti aukštos kvalifikacijos specialistus, užtikrinti veiklos saugumą ir atitikti augančius tvarumo atskaitomybės reikalavimus.

Faktinis neigiamas poveikis identifikuotas socialinio dialogo srityje – šiuo metu dialogas tarp padalinių yra ribotas, trūksta vidinės komunikacijos, o tai gali mažinti darbuotojų pasitenkinimą ir emocinę gerovę. Sveikatos ir saugos srityje taip pat nustatytas faktinis neigiamas poveikis: jis pasireiškia specifinėmis darbo sąlygomis tam tikrose pareigybėse bei struktūrinių organizacinių pokyčių keliama įtampa, darančia neigiamą įtaką darbuotojų psichologinei gerovei.

Galimi neigiami poveikiai apima sveikatos ir saugos incidentų riziką specifinėse pareigybėse (narai, laivyno darbuotojai), taip pat struktūrinių darbo rinkos veiksnių lemiamą ribotos lyčių įvairovės išlikimą tam tikrose profesijose (pvz., tarp locmanų). Finansinio reikšmingumo požiūriu identifikuota darbo jėgos trūkumo rizika, galinti kelti grėsmę veiklos tęstinumui, esant nepakankamam kertinių pareigybių pakeičiamumui.

Reikšminga strateginė galimybė – teigiama Uosto direkcijos darbdavio reputacija, sudaranti palankias sąlygas pritraukti ir išlaikyti aukštos kvalifikacijos darbuotojus, tiesiogiai prisidedančius prie organizacijos vertės kūrimo ir ilgalaikės veiklos kokybės.

Reikšmingi poveikiai pasireiškia visoms Uosto direkcijos darbuotojų grupėms, tačiau ypatingas dėmesys skiriamas pareigybėms, kurių veikla susijusi su padidėjusia profesine rizika (laivyno darbuotojai, narai, locmanai), ir pareigybėms, kuriose dėl specifinių profesinių tradicijų bei darbo rinkos struktūros stebima ribota lyčių įvairovė. Išsamūs savos darbo jėgos srityje identifikuoti poveikiai, rizikos ir galimybės (IRO) pateikiami žemiau esančioje lentelėje.

Tema	Potėmė	Reikšmingas poveikis	Aprašymas	Vertės grandinės vieta
S1 Sava darbo jėga	<b>Socialinis dialogas, darbo tarybų egzistavimas, darbuotojų informavimo, konsultavimosi su jais ir jų dalyvavimo teisės</b>	Faktinis neigiamas poveikis	Nepakankamas dialogas (tarp padalinių) ir vidinės komunikacijos spragos sukelia darbuotojų emocinį nuostolį ir mažesnę pasitenkinimą darbo aplinka	Tiesioginė veikla
		Faktinis neigiamas poveikis	Įmonėje veikia DSS komitetas, darbuotojų profsajunga, Locmanų brolija ir kolektyvinės sutartys, užtikrinančios geresnes darbo sąlygas ir stipresnę darbuotojų balsą	
	<b>Profesinio ir asmeninio gyvenimo pusiausvyra</b>	Faktinis teigiamas poveikis	Papildomos atostogos, lankstus darbo pradžios ir pabaigos laikas, nuotolinio darbo galimybė, vaikų kambarys, sporto salė ir kitos infrastruktūros priemonės teigiamai veikia darbuotojų gerovę ir motyvaciją	
	<b>Sveikata ir sauga</b>	Galimas neigiamas poveikis	Narų ir laivyno darbuotojų pareigybėse kyla didesnė profesinė rizika – galimi kritimai, lūžiai ar kiti incidentai	
		Faktinis teigiamas poveikis	Darbuotojams teikiamos papildomos naudos: sveikatos ir nelaimingų atsitikimų draudimas bei edukacinės veiklos, orientuotos į emocinės gerovės skatinimą. Papildomo sveikatos draudimo lėšomis darbuotojai gali apmokėti psichologinių konsultacijų, odontologijos, optometrijos ir kitas sveikatos priežiūros paslaugas.	
		Faktinis teigiamas poveikis	Darbo sąlygų specifika ir struktūriniai organizaciniai pokyčiai daro neigiamą poveikį darbuotojų psichologinei gerovei	
	<b>Profesinio ir asmeninio gyvenimo pusiausvyra</b>	Faktinis teigiamas poveikis	Papildomos atostogos, lankstus darbo pradžios ir pabaigos laikas, nuotolinio darbo galimybė, vaikų kambarys, sporto salė ir kitos infrastruktūros priemonės teigiamai veikia darbuotojų gerovę ir motyvaciją	
	<b>Lyčių lygybė ir vienodas užmokestis už vienodos vertės darbą</b>	Rizika	Dėl nepakankamai užtikrinamos lyčių lygybės aukščiausios vadovybės sudėtyje galimos reputacinės pasekmės	
	<b>Įvairovė</b>	Galimas neigiamas poveikis	Tam tikrose profesijose (pvz., locmanai) dominuoja viena lytis dėl ilgalaikių profesinių tradicijų, stereotipų ir ribotos kandidatų pasiūlos darbo rinkoje	
	<b>Mokymas ir įgūdžių ugdymas</b>	Faktinis teigiamas poveikis	Reikšmingos lėšos skiriamos mokymams, kvalifikacijos kėlimui, studijų daliniam finansavimui ir mokymosi atostogoms; ypatingas dėmesys dirbtinio intelekto, kompiuterinio raštingumo ir lyderystės įgūdžiams	
<b>Darbdavio reputacija</b>	Galimybė	Klaipėdos uosto direkcijos teigiamas darbdavio įvaizdis darbo rinkoje sudaro palankias sąlygas pritraukti ir išlaikyti aukštos kvalifikacijos darbuotojus, prisidedančius prie organizacijos vertės kūrimo		
<b>Darbo jėgos trūkumas</b>	Rizika	Nepakankamas kertinių pareigybių darbuotojų pakeičiamumas ir pavadavimas gali daryti poveikį veiklos tęstinumui ir kritinių funkcijų vykdymui		

## Su sava darbo jėga susijusi politika ir įsipareigojimai

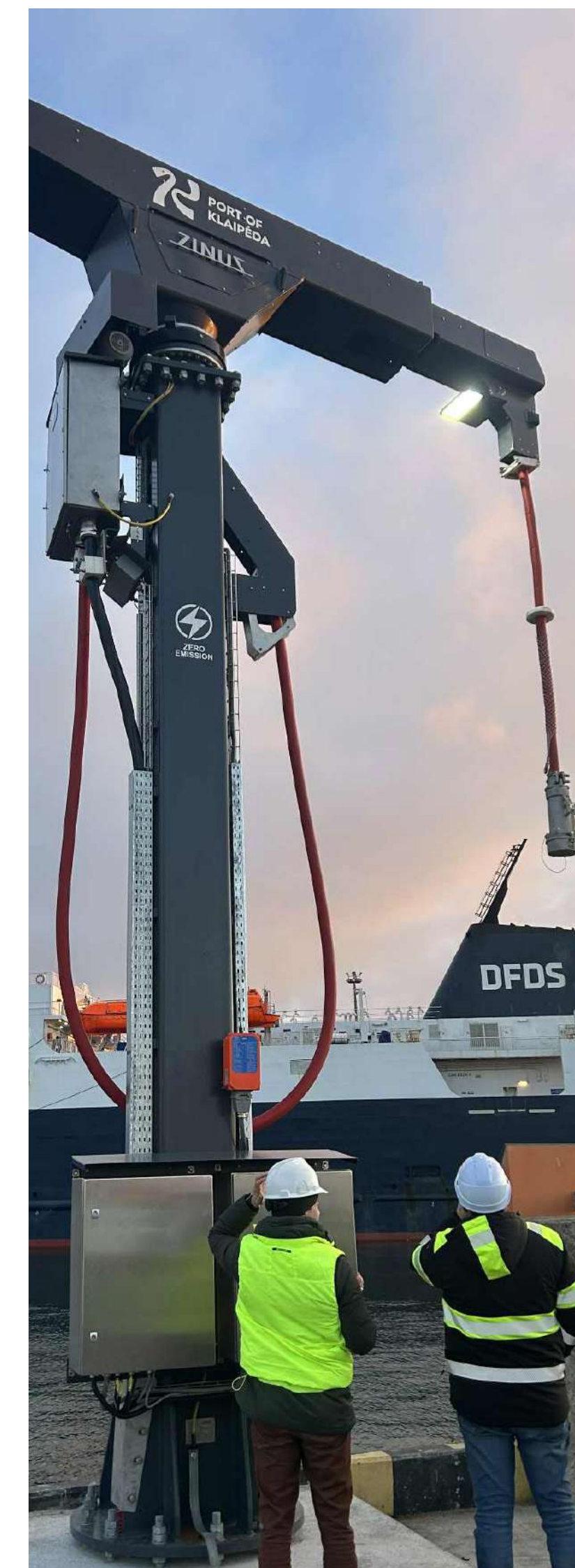
### S1-1

Uosto direkcija reikšmingus poveikius, rizikas ir galimybes (IRO), susijusius su nuosava darbo jėga, valdo pasitelkdama patvirtintų politikų, kodeksų ir vidaus tvarkų sistemą. Šios politikos apima dvejopo reikšmingumo vertinimo metu identifikuotas reikšmingas temas – darbuotojų sveikatą ir saugą, lygias galimybes, kompetencijų ugdymą, socialinį dialogą, darbo ir asmeninio gyvenimo pusiausvyrą bei darbdavio reputaciją – ir yra taikomos visiems samdomiems darbuotojams, nepriklausomai nuo jų pareigų ar darbo pobūdžio.

Šiomis politikomis siekiama užtikrinti teisingą ir pagarbų elgesį su darbuotojais bei skatinti įtraukią darbo kultūrą, kurioje kiekvienas darbuotojas jaučiasi saugus, gerbiamas ir vertinamas. Žmogaus teisių apsauga užtikrinama įgyvendinant tarptautinius ir Lietuvos Respublikos norminius teisės aktus, Uosto direkcijoje parengtų vidinių teisės aktų reikalavimus, taip pat laikantis JT verslo ir žmogaus teisių pagrindinių principų bei Tarptautinės darbo organizacijos (TDO) deklaracijos dėl pagrindinių principų ir teisių darbe standartų.

Uosto direkcija neturi atskirų politikų, kuriose būtų konkrečiai sprendžiami prekybos žmonėmis, priverčiamojo ar privalomojo darbo arba vaikų darbo klausimai, nes šiuos klausimus reglamentuoja Lietuvos Respublikos teisės aktai ir Uosto direkcijai privalomos tarptautinės normos. Pagrindinės politikos ir įgyvendinimo tvarkos, reglamentuojančios Uosto direkcijos IRO nuosavos darbo jėgos srityje, pateikiamos toliau esančioje lentelėje.

Rodiklis	Aprašymas	Taikymas
<b>Darbuotojų saugos politika</b> (patvirtinta ST 2024-12-13 sprendimu; skelbiama viešai)	Nustato pagrindinius darbuotojų saugos ir sveikatos kultūros principus, apimančius saugios darbo aplinkos užtikrinimą, nelaimingų atsitikimų prevenciją ir rizikų valdymą. Ypatingas dėmesys skiriamas pareigybėms su padidėjusia profesine rizika, kurioms taikomi papildomi saugos reikalavimai.	Visi darbuotojai
<b>Atlygio politika</b> (patvirtinta 2024-12-13, STP-18; skelbiama viešai)	Reglamentuoja darbo užmokesčio ir priedų skyrimą pagal darbuotojų kompetencijas ir atliekamas funkcijas, užtikrinant skaidrias, vienodas ir teisingas atlygio sąlygas visiems darbuotojams.	Visi darbuotojai
<b>Lygių galimybių politika</b> (generalinio direktoriaus 2018-01-22 įsakymas Nr. V-17; viešai neskelbiama)	Užtikrina lygias galimybes ir nediskriminavimą visiems esamiems darbuotojams ir kandidatams, nepaisant lyties, rasės, tautybės, amžiaus, negalios ar kitų asmens požymių. Numato pozityvius veiksmus įvairovei didinti ir įtraukčiai užtikrinti, įskaitant specialias priemones asmenims su negalia (darbo vietų pritaikymas, pagalba atrankos metu). Veikia anoniminis skundų teikimo mechanizmas. Atsakingas asmuo – Personalo skyriaus vadovas.	Visi darbuotojai ir kandidatai
<b>Prieš smurtą ir bauginimą darbe nukreipta politika</b> (generalinio direktoriaus 2022-03-04 įsakymas Nr. V-73, peržiūrėtas 2024-03-08; viešai neskelbiama)	Skirta sukurti saugią ir darbuotojų orumą saugančią darbo aplinką, kurioje skatinamas bendradarbiavimas, atvirumas ir pasitikėjimas. Nustato prevencines priemones ir veiksmų planą psichologinio smurto, patyčių ir priekabiavimo atvejais. Atsakingas asmuo – Darbuotojų saugos ir sveikatos specialistas.	Visi darbuotojai
<b>Darbuotojų elgesio kodeksas</b> (patvirtintas ST 2025-01-23 sprendimu Nr. KT-2025-10; skelbiamas viešai)	Nustato etikos ir elgesio standartus, grindžiamus teisingumo, sąžiningumo ir pagarbos principais. Įpareigoja darbuotojus vienodai ir pagarbiai bendrauti su visais asmenimis, efektyviai bei etiškai naudoti darbo laiką ir laikytis organizacijos vertybių.	Visi darbuotojai
<b>Veiklos partnerių elgesio kodeksas</b> (skelbiamas viešai)	Nustato elgesio standartus, taikomus Uosto direkcijos veiklos partneriams ir rangovams, apimančius aplinkosaugos, socialinės atsakomybės ir valdysenos principus. Užtikrina atsakingą ir etišką bendradarbiavimą visoje vertės grandinėje.	Veiklos partneriai ir rangovai
<b>Tvarumo politika</b> (patvirtinta 2025-03-20; skelbiama viešai)	Apima socialinius įsipareigojimus darbuotojų gerovei, įtraukios ir etiškos organizacinės kultūros kūrimui bei atsakingo darbdavio principų laikymuisi. Nustato tvarumo valdymo kryptis, susijusias su nuosavos darbo jėgos poveikių valdymu.	Visi darbuotojai



## Savos darbo jėgos ir darbuotojų atstovų įtraukimo sprendžiant klausimus dėl poveikio procesai

### S1-2

Atliekant Įmonės veiklos analizę, nustatyti šie reikšmingi darbuotojų įtraukimo procesai:

- **Darbuotojų pasitenkinimo apklausos ir mikroklimate analizės**

Uosto direkcija kartą per metus organizuoja darbuotojų apklausas, kuriomis vertinamas pasitenkinimas darbo sąlygomis, atlygio sistema ir bendru organizacijos mikroklimate. Remiantis apklausų rezultatais, sudaromi veiksmų planai, orientuoti į nustatytų problemų sprendimą ir darbo aplinkos gerinimą.

- **Darbuotojų saugos ir sveikatos komitetas**

Įmonėje veikiantis Darbuotojų saugos ir sveikatos komitetas konsultuojasi su darbuotojais darbo sąlygų ir saugos priemonių klausimais, dalyvauja jų organizavimo, kontrolės ir gerinimo planavimo procesuose. Komitetas teikia rekomendacijas dėl darbo aplinkos gerinimo ir stebi priimtų sprendimų įgyvendinimą.

- **Komisija nelaimingiems atsitikimams tirti**

Įmonėje veikia komisija, tirianti nelaimingus atsitikimus, įtraukiant darbdavio ir darbuotojų atstovus. Komisija užtikrina objektyvų ir išsamų incidentų vertinimą bei prevencinių priemonių taikymą.

- **Profesinės sąjungos**

Įmonėje veikia Uosto direkcijos darbuotojų profesinė sąjunga ir Klaipėdos lozmanų brolija, atstovaujanti darbuotojų interesams ir dalyvaujanti dialoge su darbdaviu.

- **Bendrieji įtraukimo mechanizmai**

Kartą per savaitę darbuotojams siunčiamas įmonės naujienlaiškis su aktualia įmonės informacija, o du kartus per metus rengiami darbuotojų susirinkimai, kurių metu generalinis direktorius pristato įmonės veiklos rezultatus, įgyvendintus projektus bei numatytus tikslus. Susirinkimų metu diskutuojama darbuotojams aktualiomis temomis, dalijamasi informacija. Veiklos aptarimo susirinkimai šaukiami esant poreikiui. Įmonės viduje veikia „idėjų bankas“, kuriame darbuotojai skatinami siūlyti savo idėjas, pasiūlymus ir pastebėjimus el. paštu [idejos@port.lt](mailto:idejos@port.lt) arba internetinėje platformoje „Trello“. Už idėjų surinkimą ir jų perdavimą vadovams atsakingas generalinio direktoriaus patarėjas.

## Neigiamo poveikio ištaisymo procesai ir kanalai, kuriais sava darbo jėga gali išreikšti susirūpinimą

### S1-3

Uosto direkcija užtikrina, kad visi darbuotojai turėtų galimybę saugiai, konfidencialiai ir be atsakomųjų veiksmų baimės išreikšti susirūpinimą, pranešti apie galimus pažeidimus ar neigiamą poveikį darbo sąlygoms. Šiam tikslui įdiegti keli vienas kitą papildantys kanalai ir mechanizmai.

#### Pranešimų teikimo kanalai

Darbuotojai gali teikti prašymus, skundus ir pranešimus – įskaitant anoniminius – per reglamentuotus pranešimų kanalus. Pranešimų registravimo ir nagrinėjimo tvarka apibrėžta generalinio direktoriaus 2025-10-17 įsakymu Nr. V-254 patvirtintame tvarkos apraše. Pranešėjų apsauga užtikrinama vadovaujantis Informacijos pagal Lietuvos Respublikos pranešėjų apsaugos įstatymą teikimo tvarkos aprašu (generalinio direktoriaus 2021-09-06 įsakymas Nr. V-152 su

pakeitimais). Darbuotojai taip pat gali kreiptis tiesiogiai į tiesioginį vadovą bei darbuotojus, atsakingus už personalo valdymą. Pranešimus apie galimus pažeidimus galima teikti šiais kanalais:

- elektroniniu paštu: [pranesimas@port.lt](mailto:pranesimas@port.lt);
- paliekant įrašą autoatsakiklyje: tel. +370 46 499 653;
- tiesiogiai antikorupcinės atitikties funkcijos vykdytojui;
- tiesiogiai Uosto direkcijos Stebėtojų tarybos Audito ir rizikų komiteto pirmininkui elektroniniu paštu: [SeaportofKlaipeda@gmail.com](mailto:SeaportofKlaipeda@gmail.com).



### Idėjų bankas

Uosto direkcijoje veikia „Idėjų bankas“ – darbuotojams skirta platforma, kurioje jie skatinami siūlyti idėjas, pasiūlymus ir pastebėjimus elektroniniu paštu idejos@port.lt arba internetinėje platformoje. 2025 m. idėjos buvo renkamos per „Trello“ platformą, o nuo 2026 m. „Idėjų bankas“ perkeltas į įmonės intranetą. Už idėjų surinkimą ir perdavimą vadovams atsakingas generalinio direktoriaus patarėjas. Ši priemonė suteikia darbuotojams galimybę neformalioje aplinkoje išreikšti pastebėjimus, susijusius su darbo sąlygomis, procesais ar organizacine kultūra.

### Komisija nelaimingiems atsitikimams tirti

Įmonėje veikia komisija, tirianti nelaimingų atsitikimų darbe atvejus, įtraukiant tiek darbdavio, tiek darbuotojų atstovus. Komisija užtikrina objektyvų ir išsamų incidentų vertinimą bei prevencinių priemonių taikymą, siekiant išvengti pasikartojančių atvejų ir pagerinti darbo sąlygų saugumą.

### Darbuotojų saugos ir sveikatos komitetas

DSS komitetas, sudarytas iš vienodo skaičiaus darbdavio ir darbuotojų atstovų, konsultuojasi su darbuotojais dėl darbo sąlygų ir saugos priemonių, jų organizavimo, kontrolės bei gerinimo planavimo. Komitetas teikia rekomendacijas dėl darbo aplinkos gerinimo ir stebi priimtų sprendimų įgyvendinimą, taip suteikdamas darbuotojams struktūrizuotą galimybę kelti su sauga susijusius klausimus.

### Profesinės sąjungos

Uosto direkcijoje veikiančios profesinės sąjungos – Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos darbuotojų profesinė sąjunga ir Klaipėdos locmanų brolija – sudaro papildomą kanalą, per kurį darbuotojai gali kolektyviai išreikšti susirūpinimą ir inicijuoti klausimų sprendimą su darbdaviu.

### Smurto ir diskriminacijos prevencijos mechanizmai

Darbuotojai, patiriantys psichologinį smurtą, priekabiavimą, diskriminaciją ar lygių galimybių pažeidimą, gali kreiptis remdamiesi įmonėje patvirtintomis tvarkomis, kurios numato anoniminio skundų teikimo mechanizmą diskriminacijos atvejais:

- **Prieš smurtą ir bauginimą darbe nukreiptos politikos ir prevencinių veiksnių aprašas** (generalinio direktoriaus 2022-03-04 įsakymas Nr. V-73, peržiūrėtas 2024-03-08) – atsakingas asmuo – darbuotojų saugos ir sveikatos specialistas.
- **Lygių galimybių politika** (įsakymas Nr. V-17) – atsakingas asmuo – darbuotojas, atsakingas už personalo valdymą. Darbuotojas, norėdamas pranešti apie diskriminaciją ar lygių galimybių pažeidimą, gali kreiptis į savo padalinio vadovą arba darbuotoją, atsakingą už personalo valdymą, ir nurodyti asmenį, kuris galimai pažeidžia jo teises. Įmonė garantuoja kiekvieno pateikto pranešimo konfidencialumą. Esant poreikiui, darbuotojas turi galimybę pranešti apie lygių galimybių pažeidimą ir anonimiškai.

### Kasmetinis įsitraukimo tyrimas

Kartą per metus organizuojamas darbuotojų pasitenkinimo ir mikroklimato tyrimas leidžia sistemingai identifikuoti darbuotojų susirūpinimą darbo sąlygomis, atlygio sistema ir bendru organizaciniu klimatu. Remiantis tyrimo rezultatais sudaromi veiksnių planai, orientuoti į konkrečių problemų sprendimą, o jų įgyvendinimas stebimas vadovybės lygmeniu.

### Kanalų veiksmingumo užtikrinimas

Antikorupcinės atitikties funkcijos vykdytojas kaupia, sistemina ir analizuoja pranešimų kanalu gautus pranešimus ir jų nagrinėjimo rezultatus bei kiekvienų metų pabaigoje parengia ataskaitą. Kanalų veiksmingumas taip pat vertinamas kasmetinio mikroklimato tyrimo metu, o gauti rezultatai naudojami tobulinti esamus įsitraukimo ir pranešimų teikimo procesus.



### Veiksmai, kurių imamasi dėl reikšmingo poveikio sava darbo jėgai, su sava darbo jėga susijusių reikšmingų rizikų valdymo ir pasinaudojimo reikšmingomis galimybėmis metodai ir tų veiksmų veiksmingumas

#### S1-4

Uosto direkcija sistemingai įgyvendina priemones, skirtas valdyti reikšmingus poveikius nuosavai darbo jėgai, mažinti su ja susijusias rizikas ir realizuoti identifikuotas galimybes. Veiksmai apima darbo sąlygų gerinimą, darbuotojų gerovės stiprinimą, kompetencijų ugdymą, saugios darbo aplinkos užtikrinimą ir įtraukios organizacinės kultūros kūrimą.

Atsižvelgiant į Uosto direkcijos veiklos specifiką ir pareigybių, lemiančių padidėjusią profesinės rizikos tikimybę (pareigybių sąrašas patvirtintas generalinio direktoriaus 2023-11-13 įsakymu Nr. V-243 „Akcinės bendrovės Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos darbuotojų, dirbančių toleruotinos profesinės rizikos sąlygomis, pareigybių sąrašas“), pobūdį, efektyvus darbo sąlygų valdymas ir darbuotojų gerovės užtikrinimas yra laikomi esminiais organizacijos prioritetais. Uosto direkcijos veiklos rezultatai yra tiesiogiai susiję su darbuotojų fizine ir emocine gerove, todėl investicijos į saugią darbo aplinką vertinamos kaip strategiškai būtinos, o ne tik kaip atitiktis reikalavimas.

Pagrindinės 2025 m. įgyvendinamos priemonės ir jų rezultatai pateikiami lentelėje:

Priemonė	Atsakingas	Laikotarpis ir apimtis	Įgyvendinimo būseną 2025 m.
<b>1. Darbuotojų įsitraukimo skatinimas</b>			
1.1. Darbuotojų užmokesčio politikos parengimas, vnt.	Organizacijos vystymo departamento direktorė	2025 m. – 1 vnt.	Įvykdyta – Atlygio politika patvirtinta 2024-12-13 (STP-18).
1.2. Darbuotojų pasitenkinimo apklausos vykdymas, vnt.	Organizacijos vystymo departamento direktorė	Kartą per metus	Įvykdyta – 2025 m. tyrimas atliktas, dalyvavimas 91 % (196 darbuotojai), bendras įvertinimas 92/100.
1.3. Nuolatinio mokymosi aplinkos sukūrimas, daugiausia dėmesio skiriant tvarumui, inovacijų ir lyderystės kompetencijų ugdymui, darbuotojų sk.	Organizacijos vystymo departamento direktorė	Bent 10 darbuotojų per metus	Vykdoma – 2025 m. ≥10 darbuotojų dalyvavo tvarumo, inovacijų ir lyderystės kompetencijų ugdymo veiklose. „Organizacijos veiklos meistriškumas“ dalyvavo 52 darbuotojai.
1.4. Talentų pritraukimas ir išlaikymas, Uosto direkcija vykdo pritraukimo iniciatyvas, vnt.	Komunikacijos ir rinkodaros skyriaus vadovas	Kartą per metus bent po vieną iniciatyvą	Įgyvendinta talentų pritraukimo iniciatyva – surengtas tarptautinis uosto technologijų hakatonas „Portathon 2025“, skirtas jūrinio sektoriaus inovacijoms ir globalių iššūkių sprendimams.
<b>2. Saugumo užtikrinimas</b>			
2.1. Laivų avarijų, saugos incidentų uosto sausumoje, vnt.	Uosto kapitonas	0 avarijų per metus	Įvykdyta – 2025 m. užfiksuota 0 avarijų.
2.2. Nelaimingų atsitikimų skaičius darbe, vnt.	Darbuotojų saugos ir sveikatos specialistas	0 nelaimingų atsitikimų per metus	Įvykdyta – 2025 m. užfiksuota 0 nelaimingų atsitikimų.
2.3. Darbuotojų saugos ir sveikatos mokymai, val. sk.	Darbuotojų saugos ir sveikatos specialistas	2025 m. – 2 500 val.	Įvykdyta – 2025 m. darbuotojų saugos ir sveikatos mokymams skirta 2 844 val., viršijant planuotą apimtį.



## Priemonių veiksmingumo vertinimas

Siekiant sistemingai ir objektyviai vertinti darbuotojų patirtį bei stebėti įgyvendinamų priemonių veiksmingumą, Uosto direkcijoje kasmet organizuojamas darbuotojų įsitraukimo ir organizacinio mikroklimato tyrimas. 2025 m. tyrime dalyvavo 91 proc. darbuotojų (196 asmenys), o 2024 m. dalyvavimo rodiklis sudarė 85 proc. (185 asmenys). Augantis atsako lygis vertintinas kaip teigiamas organizacinio pasitikėjimo ir darbuotojų įsitraukimo rodiklis.

2025 m. bendras darbuotojų pasitenkinimo ir įsitraukimo vertinimas siekė 92 balus iš 100, t. y. 4 balais viršijo ankstesnio vertinimo rezultata. Gautas įvertinimas reikšmingai lenkia tiek Lietuvos įmonių vidurkį (69 balai), tiek pasaulio įmonių vidurkį (54 balai). Šie rezultatai patvirtina teigiamą Uosto direkcijos valdymo praktikos poveikį darbo sąlygoms ir darbuotojų gerovei. Tyrimo metu vertintos keturios pagrindinės dimensijos:

- **Įsitraukimo kultūra (83/100 balai).** Rodiklis atspindi organizacijos kultūros brandą, išreikštą per pagarbą darbuotojams, jų motyvavimą ir sudaromas sąlygas priimti profesinius iššūkius. Nors rezultatas fiksuoja teigiamą pokytį, jis kartu identifikuoja tobulinimo galimybes darbuotojų įsitraukimo stiprinimo srityje, į kurias bus reaguojama tikslinėmis priemonėmis.
- **Strateginė darna (94/100 balai).** Rezultatas atskleidžia sėkmingą strateginės krypties komunikaciją. Darbuotojai gerai supranta Uosto direkcijos strateginius tikslus, suvokia savo vietą juos įgyvendinant ir aiškiai mato savo asmeninio indėlio ryšį su bendrais organizacijos siekiais.
- **Motyvavimas ir santykiai (94/100 balai).** Rodiklis atskleidžia stiprų vadovų gebėjimą motyvuoti darbuotojus, puoselėti tarpusavio santykius ir kurti darnią komandą. Aukštas balas patvirtina egzistuojantį pasitikėjimą vadovybe bei bendrą teigiamą organizacinę atmosferą. Šią išvadą sustiprina ir klientų pasitenkinimo tyrimo (NPS) duomenys: apklausti

laivų kapitonai locmanų kompetenciją įvertino 9,7 balo iš 10, o locmanų įrangą – 9,6 balo, kas rodo tiesioginę sąsają tarp darbuotojų profesionalumo ir klientų patirties kokybės.

- **Įgyvendinimas (98/100 balai).** Šis aukščiausias įvertinimas parodo, kad Uosto direkcijoje vadovai aiškiai apibrėžia tikslus, užtikrina darbuotojų atsakomybę už prisiimtus įsipareigojimus ir sistemingai siekia apčiuopiamų veiklos rezultatų. Tai liudija efektyviai funkcionuojantį vadovavimo ir organizavimo procesą, kuris tiesiogiai atsispindi klientų vertinimuose: NPS tyrime laivų kapitonai uosto paslaugų aspektus vidutiniškai įvertino 9,4 balo, laivų eismo tarnybos paslaugų kokybę – 9,5 balo iš 10.

Papildomai atliktas darbuotojų rekomendavimo indekso (eNPS) vertinimas parodė, kad 2025 m. šis rodiklis siekė +25, patvirtindamas, jog darbuotojai yra linkę rekomenduoti įmonę kaip darbdavį. Atsakymų pasiskirstymas fiksuoja augančią įsitraukusių darbuotojų dalį ir mažėjantį neįsitraukusių darbuotojų skaičių, palyginti su ankstesniais laikotarpiais.



## Identifikuotos tobulinimo sritys ir planuojami veiksmai

Atvirų klausimų analizė identifikavo pagrindines darbuotojų įvardytas tobulinimo sritis: vidinė komunikacija, procesų ir organizacinės struktūros aiškumas, vadovavimo stilius, atlygio politika bei lankstesni darbo organizavimo sprendimai. Į nurodytas sritis Uosto direkcija reaguoja kryptingomis organizacinėmis priemonėmis, apimančiomis komunikacijos kanalų stiprinimą, procesų peržiūrą, atlygio politikos vertinimą ir strategines vadovų sesijas.

## Sąsaja su veiklos rezultatais

Pažymėtina, kad aukštas darbuotojų įsitraukimas turi tiesioginę įtaką teikiamų paslaugų kokybei. 2025 m. atliktas klientų pasitenkinimo tyrimas pagal grynojo rekomendavimo indekso (NPS) metodiką parodė, kad bendras Uosto direkcijos NPS indeksas siekė 75 %, reikšmingai viršydamas strateginiame plane 2025 m. nustatytą siektinąją ribą (≥ 55 %). Bendras NPS rodiklis nuo 48 % (2019 m.) nuosekliai augo iki 75 % (2025 m.), kas pagrindžia ilgalaikę organizacinės kultūros ir darbo sąlygų gerinimo vertę bei patvirtina, jog investicijos į darbuotojų gerovę tiesiogiai prisideda prie aukštesnės paslaugų kokybės ir stipresnio klientų lojalumo.

## Stebėseną ir įgyvendinimo mechanizmai

Priemonių veiksmingumas vertinamas kasmetinio darbuotojų įsitraukimo ir mikroklimato tyrimo būdu, leidžiančiu nuolat stebėti įgyvendinamų priemonių poveikį darbuotojų gerovei ir laiku identifikuoti sritis, kuriose reikalingi papildomi veiksmai. Strategijos efektyvumui užtikrinti Audito ir rizikų komitetas (ARK) 2025 m. kiekviename mėnesiniame posėdyje svarstė tvarumo progresą ir sprendė aktualius klausimus, užtikrindamas nuoseklų uždavinių įgyvendinimą. Nuo 2026 m. tvarumo progreso apžvalga ARK posėdžiuose planuojama ne mažiau kaip kartą per ketvirtį, o aktualios temos ir sprendimai esant poreikiui aptariami dažniau – skyriaus viduje ir derinami su generaliniu direktoriumi per Tvarumo ir aplinkosaugos skyriaus vadovę.

Apibendrinant, 2025 m. gauti rezultatai patvirtina nuosekliai teigiamą Uosto direkcijos valdymo praktikos poveikį darbo sąlygoms, mažina su darbuotojų pasitenkinimu ir įsitraukimu susijusias organizacines rizikas bei sudaro prielaidas ilgalaikiai organizacijos vertei ir veiklos tvarumui.

## Tvarumo strategija, tikslai, veiksmai ir uždaviniai, susiję su sava darbo jėga

### S1-5

Uosto direkcijoje socialiniai aspektai yra neatsiejama tvarumo strategijos dalis, glaudžiai susijusi su vidine organizacijos kultūra bei darbuotojais. Siekdama užtikrinti ilgalaikį socialinį atsakingumą, Uosto direkcija yra iškelusi strateginį tikslą – tapti įgalinančia organizacija, skatinančia darbuotojų profesinį augimą, įsitraukimą ir gerovę.

Tiksliui pasiekti išskeltas strateginis uždavinys – talentus realizavę darbuotojai – apimantis priemonės, skirtas darbuotojų pasitenkinimui didinti, jų įsitraukimui skatinti bei profesiniams gebėjimams ugdyti. Tikslas bus matuojamas kiekybiniu rezultatu: darbuotojų įsitraukimo rodiklis palaipsniui turi būti didinamas iki 70 proc. (2035 m.), o pridėtinės vertės, tenkančios vienam darbuotojui, augimas turi siekti ne mažiau kaip 15 proc.

Siekiant šio uždavinio, 2026–2029 m. laikotarpiui numatytos šios konkrečios priemonės:

- **Darbuotojų įsitraukimo skatinimas:** kasmet vykdoma darbuotojų apklausa eNPS tyrimo metodika (1 vnt. per metus), leidžianti sistemingai stebėti darbuotojų pasitenkinimo dinamiką ir laiku identifikuoti tobulintinas sritis.
- **Nuolatinio mokymosi aplinkos kūrimas:** kasmet į tikslines tvarumo, inovacijų ir lyderystės kompetencijų ugdymo programas įtraukiama ne mažiau kaip 10 darbuotojų, formuojant kultūrą, kurioje mokymasis tampa kasdiene veikla.

- **Talentų pritraukimas ir darbdavio įvaizdžio formavimas:** kasmet vykdoma ne mažiau kaip 1 talentų pritraukimo iniciatyva, skirta Uosto direktorijai pozicionuoti kaip patraukliam darbdaviui regione.
- **Saugios darbo aplinkos užtikrinimas:** siekiama nulio laivų avarių bei saugos incidentų uosto sausumoje, nulio nelaimingų atsitikimų darbe, taip pat nuosekliai vykdomi darbų saugos ir sveikatos mokymai (2026 m. – 300 val., 2027 m. – 160 val., 2028 m. – 1 700 val., 2029 m. – 300 val.).

Uosto direkcijos strateginiai tikslai formuojami remiantis keturių lygių procesu, kuris užtikrina, kad ir darbuotojai būtų tiesiogiai įtraukiami į strateginių uždavinių formavimą:

- **Akcininko lūkesčiai:** strateginius tikslus formuoja akcininkas, kuris teikia lūkesčių raštą, nustatantį ilgalaikius įmonės veiklos prioritetus;
- **Teisinis reguliavimas:** Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatyme įtvirtintos esminės Uosto direkcijos funkcijos ir veiklos paskirtis, kurių įgyvendinimui būtina tikslų integracija į įmonės strategiją;
- **Valdymo organų vaidmuo:** Stebėtojų taryba ir valdyba aktyviai dalyvauja strateginių tikslų formavimo procese, atsižvelgdamos į aktualias rinkos, sektoriaus ir geopolitinės aplinkos tendencijas;
- **Darbuotojų įsitraukimas:** kasmet vykstančių strateginių sesijų metu aukščiausios ir vidurinės grandies vadovai bei dalis nevadovaujančių darbuotojų formuoja įmonės strateginių tikslų ir uždavinių gaires. Šių gairių pagrindu rengiamas ketverių metų strateginis veiklos planas, kuris derinamas su visais įmonės padaliniais. Tik suderinus su organizacijos vidine struktūra, strateginiai tikslai ir uždaviniai yra oficialiai įtvirtinami veiklos strategijoje.

Tvarumo pažangą darbo jėgos srityje reguliariai stebi Audito ir rizikų komitetas (ARK) – tvarumo temos nagrinėjamos kiekviename posėdyje, užtikrinant nuosekliai pažangą ir efektyvų priimtų sprendimų įgyvendinimą.

## Įmonės samdomų darbuotojų savybės

### S1-6

Uosto direkcijos darbuotojai dirba pagal darbo sutartis – tiek neterminuotas, tiek terminuotas, garantuojančias tinkamą darbo valandų skaičių. 2025 m., 2024 m. ir 2023 m. bendras darbuotojų skaičius buvo atitinkamai 225, 225 ir 222, įskaitant esančius nėštumo, gimdymo ir vaiko priežiūros atostogose. 2023 ir 2024 m. įmonėje dirbo 1 asmuo su negalia, o 2025 m. ataskaitinio laikotarpio pabaigoje taip pat dirbo 1 asmuo su negalia (per metus buvo įdarbinti 3 asmenys su negalia) (S1-12). Statistiniai duomenys buvo apskaičiuoti kaip bendras darbuotojų skaičius laikotarpio pabaigoje ir atitinka vadovybės ataskaitoje nurodytus duomenis.

Įmonės darbuotojų kaitos rodiklis apima savanoriškai įmonę palikusius bei atleistus darbuotojus ir yra skaičiuojamas kaip darbuotojų, savanoriškai palikusių ar atleistų per ataskaitinį laikotarpį, įskaitant atleidimus dėl ligos, mirties, darbuotojui sulaukus pensinio amžiaus ar pasibaigus terminuotos darbo sutarties laikotarpiui, dalis nuo visų darbuotojų. 2025 m. įmonę paliko 33 darbuotojai, tai sudaro 14,6 proc. visų darbuotojų, 2024 m. – 14 darbuotojų (6,3 proc.), o 2023 m. – 21 darbuotojas (9,4 proc.).

Pažymėtina, kad 2025 m. tvarumo ataskaitoje papildomai atskleidžiamas savanoriškos kaitos rodiklis, kuris apima visus savo noru įmonę palikusius darbuotojus ir kuris siekė 7,11 proc. Šis rodiklis leidžia tiksliau įvertinti darbuotojų išėjimą savo iniciatyva ir geriau suprasti darbuotojų išlaikymo bei organizacijos patrauklumo aspektus.

Statistiniai duomenys rodo, kad nepaisant padidėjusios kaitos 2025 m., Uosto direkcijos kolektyvas išlieka stabilus, o darbuotojų struktūra pagal pagrindinius demografinius rodiklius iš esmės nekinta.

Rodiklis	2025	2024	2023
Bendras nuolatinių samdomųjų darbuotojų skaičius	225	225	222
Moterys	59	62	59
Moterys, esančios vaiko priežiūros atostogose	2	4	5
Vyrai	164	159	158
Bendras samdomųjų darbuotojų, palikusių įmonę, skaičius	33	14	21
Bendras kaitos rodiklis, %	14,6%	6,3%	9,4%
Savanoriška kaita (darbuotojo iniciatyva išėjusių sk.)	16	neatskleista	neatskleista
Savanoriškos kaitos rodiklis, %	7,11%	neatskleista	neatskleista
Bendras neįgaliųjų samdomųjų darbuotojų skaičius	1*	1	1
Samdomieji darbuotojai: iki 30 m.	5	3	3
Samdomieji darbuotojai: 30–50 m.	107	107	111
Samdomieji darbuotojai: nuo 50 m.	113	115	108

\*Per 2025 m. ataskaitinį laikotarpį iš viso buvo įdarbinti 3 neįgalieji, tačiau metų gale liko 1.

### Apskaičiavimo gairės

Rodikliai apskaičiuoti remiantis įmonės personalo valdymo duomenimis, naudojant ataskaitinio laikotarpio pabaigos darbuotojų skaičių. Bendras darbuotojų skaičius apima visus samdomus darbuotojus, įskaitant esančius nėštumo ir gimdymo bei vaiko priežiūros atostogose.

Bendras darbuotojų kaitos rodiklis apskaičiuojamas kaip per ataskaitinį laikotarpį įmonę palikusių darbuotojų (įskaitant savanoriškai išėjusius ir atleistus darbuotojus) dalis nuo bendro darbuotojų skaičiaus.

Savanoriškos kaitos rodiklis apskaičiuojamas kaip darbuotojų, palikusių įmonę savo iniciatyva, dalis nuo bendro darbuotojų skaičiaus.

Darbuotojų pasiskirstymas pagal lytį, amžių ir kitus demografinius rodiklius nustatomas pagal faktinę darbuotojų sudėtį ataskaitinio laikotarpio pabaigoje.



## Kolektyvinių sutarčių aprėptis ir socialinis dialogas

### S1-8

Darbuotojų darbo sąlygos yra reglamentuotos individualiomis darbo sutartimis. Kolektyvine sutartimi, galiojančia nuo 2023 m. sausio 1 d., susitarta dėl darbuotojams palankesnių darbo, socialinių ir ekonominių sąlygų bei garantijų, viršijančių Lietuvos Respublikos teisės aktuose nustatytus reikalavimus. Bendrovė užtikrina teisingas ir nediskriminacines darbo sąlygas visiems darbuotojams, laikydamosi Lietuvos Respublikos darbo kodekso bei kitų galiojančių teisės aktų reikalavimų.

Uosto direkcijoje veikia darbuotojų atstovavimo ir socialinio dialogo struktūra, apimanti darbuotojų saugos ir sveikatos (DSS) komitetą, Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos darbuotojų profesinę sąjungą bei Klaipėdos locmanų broliją. DSS komitete sistemingai analizuojami darbuotojų saugos ir sveikatos klausimai, nagrinėjami nelaimingi atsitikimai ir jų priežastys, planuojamos prevencinės priemonės bei užtikrinamas nuolatinis darbo sąlygų gerinimas.

Darbuotojų atstovai aktyviai dalyvauja priimant sprendimus ir prisideda prie darbuotojų teisių apsaugos, saugių darbo sąlygų užtikrinimo bei konstruktyvaus socialinio dialogo organizacijoje. Šias funkcijas atlieka iš viso 14 darbuotojų atstovų:

- Darbuotojų saugos ir sveikatos (DSS) komitetas – 2 atstovai;
- Darbuotojų profesinė sąjunga – 9 atstovai;
- Klaipėdos locmanų brolija – 3 atstovai.

Bendras darbuotojų atstovų skaičius Uosto direkcijoje – 14 (iš 225 darbuotojų) ir sudaro 6,22 proc. visų darbuotojų.

Uosto direkcijos darbuotojai taip pat aktyviai dalyvauja tarptautinėse organizacijose, įskaitant:

- Baltijos uostų organizaciją (BPO) – 4 atstovai;
- Europos jūrų uostų organizaciją (ESPO) – 12 atstovų;
- Europos kruizų asociaciją (CE) – 1 atstovas; tarptautinę asociaciją „Baltijos kruizai“ – 1 atstovas;
- Hamburgo uosto marketingo asociaciją (HM) – 2 atstovai;
- Vėjo (energetikos) asociaciją (VZW) – 2 atstovai.

Bendras darbuotojų atstovų skaičius tarptautinėse organizacijose – 13 (iš 225 darbuotojų) ir sudaro 5,78 proc. visų darbuotojų. Įmonėje dirba 4 darbuotojai, kurie atstovauja įmonei dvejose ar daugiau tarptautinių organizacijų.

Socialinis dialogas Uosto direkcijoje grindžiamas konstruktyviu bendradarbiavimu tarp vadovybės, darbuotojų atstovų ir kitų suinteresuotųjų šalių. Jis prisideda prie darbuotojų įtraukimo, darbo sąlygų gerinimo ir organizacijos veiklos efektyvumo, taip užtikrinant tvarų ir atsakingą organizacijos vystymąsi.

### Papildomos darbuotojų gerovės priemonės

Uosto direkcija sistemingai rūpinasi darbuotojų fizine, emocine ir socialine gerove, įgyvendindama įvairias papildomas naudas ir iniciatyvas, kurios prisideda prie darbuotojų pasitenkinimo, įsitraukimo bei darbo ir asmeninio gyvenimo pusiausvyros užtikrinimo.

#### Papildomos atostogų ir darbo sąlygų lankstumas:

- suteikiamos papildomos mokamos atostogų sudaryti santuoką, netekus artimojo, mokymosi ar kitais kolektyvinėje sutartyje numatytais atvejais;
- taikomos ilgesnės apmokamų atostogų trukmės nei numatyta LR darbo kodekse;
- skiriami priedai prie atostogų;
- sudaromos galimybės derinti darbą ir asmeninį gyvenimą, esant poreikiui, taikomas nuotolinis darbas ir lankstus darbo laikas.

#### Finansinės ir socialinės naudos darbuotojams:

- išmokos darbuotojams svarbių gyvenimo įvykių atvejais (gimus vaikui, santuokos, jubilieju, nelaimių ar artimųjų netekčių atvejais);
- sveikatos ir nelaimingų atsitikimų draudimas;
- naujoko ir išėjimo iš darbo paketai, kasmetiniai šventiniai rinkiniai.

#### Darbo aplinka ir bendruomeniškumas:

- įrengtos darbuotojų gerovei skirtos erdvės (poilsio zonos, bendros erdvės, infrastruktūra darbuotojų poreikiams);
- organizuojami įvairūs renginiai darbuotojams ir jų šeimoms nariams (pvz., kalėdiniai renginiai, edukacinės veiklos, vasaros iniciatyvos, ekskursijos);
- skatinamas bendruomeniškumas per kultūrinės, sportinės ir socialines veiklas bei dalyvavimą viešuose renginiuose;
- įgyvendinamos vidinės iniciatyvos, skirtos darbuotojų įsitraukimui ir komunikacijai gerinti.

#### Švietimas, ugdymas ir įsitraukimas:

- dalinai kompensuojamos studijos ir suteikiamos mokymosi atostogos;
- organizuojami mokymai, susitikimai su įvairių sričių specialistais, atsižvelgiant į aktualias temas ir darbuotojų poreikius;
- skatinamas darbuotojų įsitraukimas į savanorystės veiklas ir socialines iniciatyvas (pvz., paramos akcijos, aplinkos tvarkymo iniciatyvos, bendruomeninės veiklos);
- vykdomos edukacinės veiklos, bendradarbiavimas su švietimo įstaigomis, mentorystės ir praktikos programos.

## Aukščiausios vadovybės įvairovė

### S1-9

Rodiklis	2025	2024	2023
Bendras administracijos, valdymo ir priežiūros organų narių skaičius	11	11	10
Samdomi darbuotojai: moterys	1	1	0
Samdomi darbuotojai: vyrai	4	4	4
Samdomieji darbuotojai: iki 30 m.	0	0	1
Samdomieji darbuotojai: 30–50 m.	1	1	3
Samdomieji darbuotojai: nuo 50 m.	4	4	1

## Darbo užmokestis

### S1-10

Įmonėje patvirtinta darbo užmokesčio politika apima darbo užmokesčio ir priedų skyrimą pagal kompetencijas ir atliekamas funkcijas. Visiems samdomiems darbuotojams yra mokamas deramas darbo užmokestis, atitinkantis taikytinus lyginamuosius indeksus.

## Socialinė apsauga

### S1-11

Visiems darbuotojams užtikrinama socialinė apsauga nuo pajamų praradimo dėl esminių gyvenimo įvykių: ligos, nedarbo (prasidedančio darbuotojui dirbant įmonėje), nelaimingo atsitikimo darbe ir įgytos negalios, vaiko priežiūros atostogų bei išėjimo į pensiją.

Papildomai įmonė stiprina darbuotojų socialinę apsaugą, taikydama papildomas priemones, įskaitant sveikatos ir nelaimingų atsitikimų draudimą, taip pat finansines išmokas darbuotojams svarbių gyvenimo įvykių atvejais (pvz., gimus vaikui, sudarius santuoką, netekus artimųjų ar patyrus nelaimę).

Šios priemonės papildo teisės aktuose numatytas garantijas ir prisideda prie darbuotojų finansinio saugumo, gerovės bei socialinio stabilumo užtikrinimo.

## Įgūdžių ugdymas, sveikata, sauga ir darbo sąlygos

### S1-13

Uosto direkcija nuosekliai investuoja į darbuotojų profesinį tobulėjimą, siekdama užtikrinti nuolatinės galimybes kelti kvalifikaciją, stiprinti kompetencijas ir prisitaikyti prie kintančios veiklos aplinkos. Klaipėdos uostas veikia dinamiškoje ir technologiškai pažangioje aplinkoje, todėl organizacijoje nuolat diegiami nauji sprendimai, gerinami procesai ir stiprinamos darbuotojų kompetencijos.

Visi darbuotojai dalyvauja reguliariose veiklos rezultatų ir karjeros raidos peržiūrose, kurios vyksta kasmetinių pokalbių metu. Šių pokalbių metu aptariami pasiekti rezultatai, nustatomi tobulėjimo tikslai bei peržiūrimas darbo užmokestis.

Įmonė skiria reikšmingas investicijas darbuotojų mokymams ir kvalifikacijos kėlimui, organizuoja įvairius mokymus, dalyvavimą seminaruose, konferencijose bei kitose profesinio tobulėjimo veiklose. Taip pat skatinama darbuotojų iniciatyva studijuoti – įmonė dalinai finansuoja studijas bei suteikia mokamas mokymosi atostogas.

Darbuotojų sveikata ir sauga yra prioritetinga sritis. Įmonėje veikia darbuotojų saugos ir sveikatos (DSS) sistema, apimanti reguliarius mokymus, instruktavimą bei profesinės rizikos vertinimą. Nelaimingų atsitikimų prevencijai įgyvendinamos tikslinės priemonės, analizuojamos incidentų priežastys ir nuosekliai gerinamos darbo sąlygos.

Darbo sąlygų gerinimas taip pat apima organizacines iniciatyvas, skirtas darbuotojų įsitraukimui ir gerovei, pvz., vidinės komunikacijos stiprinimas, procesų tobulinimas ir darbuotojų įtraukimas į sprendimų priėmimą, kuriant motyvuojančią ir įtraukią darbo aplinką.



## Sveikatos ir saugos rodikliai

### S1-14

Darbuotojų sveikata ir sauga užtikrinama laikantis Lietuvos Respublikos darbo kodekso, darbuotojų saugos ir sveikatos bei kitų darbo santykius reglamentuojančių teisės aktų nuostatų. Papildomai įgyvendinami Uosto direkcijos parengti vidiniai norminiai aktai, kurie yra prieinami dokumentų valdymo sistemoje „Avilyš“ ir bendrai naudojamoje sistemoje „Saugykla“.

Įmonėje veikia Darbuotojų saugos ir sveikatos komitetas, kuris užtikrina nuolatinį darbuotojų konsultavimą ir informavimą visais darbuotojų saugos ir sveikatos klausimais, planuoja ir įgyvendina sveikatos gerinimo bei nelaimingų atsitikimų prevencijos priemones.

Vertinant Uosto direkcijos darbų saugos lygį, taikomas tarptautinis TRCF (angl. Total Recordable Case Frequency) rodiklis, kuris leidžia objektyviai įvertinti su darbu susijusių incidentų dažnį. Mažesnė TRCF reikšmė rodo geresnę darbų saugos praktiką. 2023 ir 2024 m. TRCF rodikliai siekė atitinkamai 2,55 ir 2,53, o 2025 m. šis rodiklis sumažėjo iki 0, kas rodo, jog per ataskaitinį laikotarpį nebuvo užregistruota su darbu susijusių incidentų.

Registruojami atvejai apima su darbu susijusius incidentus, dėl kurių darbuotojas patyrė traumą arba sveikatos sutrikimą, kuriems prireikė medicininės pagalbos, nedarbingumo ar kitų veiksmų. 2023–2024 m. laikotarpiu buvo registruojama po vieną nelaimingą atsitikimą per metus, o 2025 m. savų darbuotojų nelaimingų atsitikimų, su darbu susijusių sveikatos sutrikimų bei prarastų darbo dienų neužregistruota.

Per visą 2023–2025 m. laikotarpį Uosto direkcijoje išvengta mirčių tarp savų darbuotojų. Tačiau 2025 m. užfiksuoti du atvejai, susiję su kitais asmenimis, dirbusiais įmonės veiklos vietose: vienas atvejis – įmonės veiklos teritorijoje, kitas – prekių tiekimo į laivą „Regina Seaways“ metu, kai asmuo nukrito iš pagrindinio denio į laivo triumą. Abu atvejai buvo tinkamai užregistruoti ir apie juos pranešta atsakingoms institucijoms.

Visi Uosto direkcijos darbuotojai yra apdrausti papildomu sveikatos draudimu bei draudimu nuo nelaimingų atsitikimų, kuris galioja visą parą visame pasaulyje (išskyrus aukštos rizikos teritorijas).

Rodiklis	2025	2024	2023
Savų darbuotojų mirčių dėl su darbu susijusių sužalojimų ir su darbu susijusių sveikatos sutrikimų skaičius	0	0	0
Kitų darbuotojų, dirbančių įmonės veiklos vietose, mirčių dėl su darbu susijusių sužalojimų ir su darbu susijusių sveikatos sutrikimų skaičius	2	1	1
Registruotų nelaimingų atsitikimų skaičius	0	1	1
TRCF rodiklis	0	2,53	2,55
Registruotų su darbu susijusių sveikatos sutrikimų skaičius (samdomi darbuotojai)	0	0	0
Prarastų samdomų darbuotojų darbo dienų skaičius, susijęs su darbu susijusių sužalojimų ir mirčių dėl nelaimingų atsitikimų darbe, su darbu susijusių sveikatos sutrikimų ir mirčių dėl sveikatos sutrikimų	0	0	0
Nelaimingas atsitikimas pakeliui į darbą / iš darbo	0	1	1

## Profesinio ir asmeninio gyvenimo pusiausvyros rodikliai

### S1-15

Visi įmonės darbuotojai turi teisę į atostogas dėl šeiminių priežasčių, kaip tai numatyta LR darbo kodekse ir įmonės kolektyvinėje sutartyje. Siekdama užtikrinti darbuotojų profesinio ir asmeninio gyvenimo pusiausvyrą, įmonė taiko papildomas priemones, kurios skatina darbuotojų gerovę ir užtikrina lyčių lygybę.

Uosto direkcija sudaro sąlygas darbuotojams derinti profesinį ir asmeninį gyvenimą, užtikrindama lankstų darbo organizavimą, atsižvelgdama į individualius darbuotojų poreikius. Esant poreikiui, darbuotojams sudaromos galimybės dirbti nuotoliniu būdu, taip pat taikomas lankstus darbo laikas, leidžiantis efektyviau derinti darbo ir asmeninius įsipareigojimus.

Darbuotojų gerovei stiprinti įmonė, vadovaudamasi kolektyvinėje sutartyje numatytais nuostatomis, taiko papildomas priemones, įskaitant papildomas atostogas, finansines išmokas svarbių gyvenimo įvykių atvejais bei kitas socialines naudas. Šios priemonės prisideda prie darbuotojų emocinės gerovės, mažina su darbu susijusį stresą ir skatina ilgalaikį darbuotojų įsitraukimą.

Svarbus dėmesys skiriamas darbuotojų įsitraukimui ir organizacinei kultūrai. Įmonėje diegiamos vidinės komunikacijos ir įsitraukimo iniciatyvos skatinančios darbuotojų iniciatyvumą ir dalyvavimą organizacijos tobulinime.

Papildomai organizuojamos įvairios socialinės, kultūrinės ir sportinės veiklos, kurios stiprina bendruomeniškumą ir prisideda prie darbuotojų gerovės bei darbo ir asmeninio gyvenimo pusiausvyros užtikrinimo.

Rodiklis	2025	2024	2023
Bendras darbuotojų, kurie išėjo atostogų dėl šeiminių priežasčių (t. y. nėštumo ir gimdymo, vaiko priežiūros ir tėvystės atostogų), skaičius per metus	8	7	6
Moterys	4	6	4
Vyrai	4	1	1

## Deramas darbo užmokestis

### S1-10

Įmonėje patvirtinta darbo užmokesčio politika apima darbo užmokesčio ir priedų skyrimą pagal kompetencijas ir atliekamas funkcijas. Visiems samdomiems darbuotojams yra mokamas deramas darbo užmokestis, atitinkantis taikytinus lyginamuosius indeksus.

## Atlygio rodikliai (užmokesčio skirtumas ir bendras atlygis)

### S1-16

Nuo 2023 m. įmonėje stebimas nuoseklus bendro atlyginimo mėnesio vidurkio augimas. Per analizuojamą dvejų metų laikotarpį (2023–2025) jis padidėjo 21,72 proc., o vidutinis metinis augimo tempas siekia apie 10,33 proc. (2023–2024 m. augimas sudarė 14,98 proc., 2024–2025 m. – 5,86 proc.). Taip pat fiksuojamas lyčių darbo užmokesčio skirtumo mažėjimas: per analizuojamą laikotarpį jis sumažėjo 3,22 proc. punktais – nuo 12,97 proc. 2023 m. iki 9,75 proc. 2025 m. Skirtumas vis dar egzistuoja dėl skirtingų darbuotojų užimamų pareigybių ir jų pobūdžio.

Bendras skirtumas tarp didžiausią darbo užmokestį gaunančio asmens ir vidutinio samdomo darbuotojo metinio atlygio (neįtraukiant didžiausias pajamas gaunančio asmens) apskaičiuotas remiantis ESRS reikalavimais. 2024 m. santykis sumažėjo 0,27 vieneto (nuo 3,77 iki 3,50), tačiau 2025 m. vėl padidėjo iki 3,85, viršydamas 2023 m. lygį.

2025	2024	2023	Rodiklis
4 340,85	4 100,41	3 566,25	Bendras samdomų darbuotojų atlyginimo mėnesinis vidurkis, Eur
4 013,29	3 703,89	3 211,41	Moterys, Eur
4 445,14	4 240,02	3 691,16	Vyrai, Eur
2 008	2 001	2 002	Metinė darbo valandų norma, nustatyta LRV
25,94	24,59	21,38	Bendras samdomųjų darbuotojų vidutinis valandinis darbo užmokestis, Eur
23,98	22,21	19,25	Moterys, Eur
26,57	25,43	22,12	Vyrai, Eur
9,75	12,66	12,97	Vyrų ir moterų užmokesčio skirtumas, proc.
198 062,14	170 385,81	159 561,89	Metinis bendras atlygis įmonės didžiausią darbo užmokestį gaunančio asmens, Eur
51 440,04	48 667,71	42 275,97	Vidutinis samdomų darbuotojų bendras metinis atlygis, neskaičiuojant didžiausio darbo užmokesčio, Eur
3,85	3,50	3,77	Bendras atlygio skirtumas, kartais
3,85	3,50	3,77	<b>Bendras atlygio skirtumas, kartais</b>

Uosto direkcija atlygį apskaičiuoja remdamasi Valstybės duomenų agentūros generalinio direktoriaus 2024 m. spalio 2 d. įsakymu Nr. DJ-200 „Darbo užmokesčio statistinių rodiklių rengimo metodika“. Ši metodika užtikrina skaičiavimo nuoseklumą ir leidžia palyginti darbo užmokesčio duomenis su kitomis įmonėmis bei sektoriais. Vidutinio darbo užmokesčio skaičiavimo tvarka:

1. mėnesinio atlyginimo vidurkis: apskaičiuojamas visų darbuotojų mėnesinio darbo užmokesčio vidurkis;
2. metinis darbo užmokestis: gautas vidutinis mėnesinis darbo užmokestis dauginamas iš 12 mėnesių, siekiant nustatyti bendrą metinį darbo užmokestį;
3. darbo valandų norma: metinis darbo užmokestis padalijamas iš metinės darbo valandų normos, nustatytos pagal Lietuvos Respublikos Vyriausybės teisės aktus.

### S1-17

Įmonė nuosekliai stebi ir valdo su darbu susijusių diskriminacijos bei žmogaus teisių pažeidimų rizikas, užtikrindama skaidrius procesus ir prevencines priemones. Per pastaruosius ketverius metus (2022–2025) neužfiksuota nė vieno incidento ar skundo, susijusio su diskriminacija darbo vietoje, taip pat nebuvo skiriama baudų, nuobaudų ar kompensacijų už padarytą žalą. Nei vienas atvejis nebuvo susijęs su priverčiamuoju darbu, prekyba žmonėmis ar vaikų darbu.

Pateikti rezultatai rodo, jog įmonė užtikrina saugią ir pagarbią darbo aplinką, kurioje nuosekliai laikomasi JT verslo ir žmogaus teisių pagrindinių principų, Tarptautinės darbo organizacijos (TDO) deklaracijos dėl pagrindinių principų ir teisių darbe bei EBPO rekomendacijų tarptautinėms įmonėms.

## Paveikiamos bendruomenės: draugiška kaimynystė su vietos bendruomene

Santykiai su aplinkinėmis bendruomenėmis yra reikšmingas nematerialusis išteklius, darantis tiesioginę įtaką Uosto direkcijos veiklos tvarumui, socialiniam priimtinumui ir reputacinei vertei. Klaipėdos uosto veikla vykdoma greta gyvenamųjų teritorijų, todėl konstruktyvus ir nuoseklus dialogas su bendruomenėmis, jų lūkesčių supratimas ir įtraukimas į sprendimų priėmimą yra esminės ilgalaikio veiklos tęstinumo prielaidos.

Uosto direkcija įsipareigoja ieškoti sprendimų, atliepančių skirtingus bendruomenių ir suinteresuotųjų šalių poreikius, aktyviai dalyvauti sprendžiant socialines problemas bei kurti pasitikėjimu grįstus santykius. Tikslas – sėkmingai vykdyti veiklą ir būti atsakingais kaimynais, prisidedančiais prie bendruomenių gerovės ir regioninio klestėjimo.



### Atskleidimų reikalavimų sąrašas

#### IRO-2

Reikšmingų informacijos atskleidimo reikalavimų sąrašas		Puslapiai
<b>SBM-2</b>	Suinteresuotųjų subjektų interesai ir nuomonės	86
<b>SBM-3</b>	Reikšmingas poveikis, rizikos ir galimybės bei jų sąveika su strategija ir verslo modeliu	86
<b>S3-1</b>	Su paveikiamomis bendruomenėmis susijusi politika	88
<b>S3-2</b>	Paveikiamų bendruomenių įtraukimo sprendžiant klausimus dėl poveikio procesai	88
<b>S3-3</b>	Neigiamo poveikio ištaisymo procesai ir kanalai, kuriais paveikiamos bendruomenės gali išreikšti susirūpinimą	88
<b>S3-4</b>	Veiksmai, kurių imamasi dėl reikšmingo poveikio paveikiamoms bendruomenėms, su paveikiamomis bendruomenėmis susijusių reikšmingų rizikų valdymo ir pasinaudojimo reikšmingomis galimybėmis metodai ir tų veiksmų veiksmingumas	89
<b>S3-5</b>	Uždaviniai, susiję su reikšmingo neigiamo poveikio valdymu, teigiamo poveikio didinimu ir reikšmingų rizikų ir galimybių valdymo	89

## Suinteresuotųjų subjektų interesai ir nuomonės

### SBM-2

Dvejopo reikšmingumo vertinimo proceso metu įtraukiamos paveikiamos bendruomenės – tai vietos gyventojai ir jų atstovai, kuriems Klaipėdos uosto veikla daro arba gali daryti tiesioginį ar netiesioginį poveikį per triukšmą, dulkėtumą, infrastruktūros plėtrą ir naujų projektų vystymą. Vietos bendruomenės ir Klaipėdos miesto savivaldos organai buvo identifikuoti kaip viena iš pagrindinių suinteresuotųjų šalių grupių ir aktyviai įtraukti į dvejopo reikšmingumo vertinimo (DRV) procesą.

Bendruomenių atstovai dalyvavo tikslinėse suinteresuotųjų šalių apklausose vertinimo metu. Apklausų rezultatai identifikavo pagrindinius vietos bendruomenių rūpesčius, susijusius su oro tarša ir saugumu, taip pat su numatomais naujais projektais – vandenilio gamybos iniciatyva ir pietinės dalies plėtra. Gautos įžvalgos buvo konsoliduotos ir naudojamos ne tik nustatant esamus ir galimus poveikius, bet ir vertinant jų reikšmingumą. Visa apklausų metu surinkta informacija buvo dokumentuota, nurodant vertinimo pagrindimą.

Nuolatinis dialogas su bendruomenėmis palaikomas ne tik DRV metu – 2025 m. buvo surengti 9 susitikimai su gyventojų bendruomenių atstovais, kurių metu pristatyti planuojami ir įgyvendinami infrastruktūros projektai, atsakyta į gyventojų klausimus ir ieškota kompromisinių sprendimų. Bendruomenės tiesiogiai prisideda prie Uosto direkcijos sprendimų dėl poveikio valdymo priemonių – triukšmo slopinimo, rangovų darbo laiko koregavimo ir komunikacijos planų rengimo.

Išsamesnė informacija apie bendruomenių įtraukimo procesus, kanalus ir poveikio valdymo priemones pateikiama skyriuose S3-1 ir S3-2.

Statistiniai duomenys rodo, kad nepaisant padidėjusios kaitos 2025 m., Uosto direkcijos kolektyvas išlieka stabilus, o darbuotojų struktūra pagal pagrindinius demografinius rodiklius iš esmės nekinta.

## Reikšmingas poveikis, rizikos ir galimybės, susijusios su paveikiamomis bendruomenėmis

### SBM-3

Klaipėdos uosto veikla vykdoma greta gyvenamųjų teritorijų, todėl santykiai su aplinkinėmis bendruomenėmis yra neatsiejama Uosto direkcijos veiklos dalis ir reikšmingas veiksnys, lemiantis tiek reputacinę vertę, tiek socialinę licenciją veikti. Dvejopo reikšmingumo vertinimo rezultatai patvirtino, kad poveikis vietos bendruomenėms yra reikšminga socialinė tema, turinti tiesioginę sąsają su Uosto direkcijos strateginiais tikslais – užtikrinti ilgalaikį veiklos tęstinumą, atsakingą infrastruktūros plėtrą ir konstruktyvius santykius su vietos bendruomenėmis. Uosto direkcijos strategijoje bendruomenių valdymas atspindimas per aktyvų socialinį dialogą, skaidrią komunikaciją apie planuojamus projektus, dalyvavimą bendruomeninėse iniciatyvose ir tikslingas poveikio mažinimo priemones.

Reikšmingiausias faktinis neigiamas poveikis susijęs su uosto veiklos keliamu triukšmu ir dulkėtumu, kuris neigiamai veikia vietos gyventojus. Nors triukšmo normos gyvenamojoje teritorijoje neviršijamos, bendruomenės jautriai reaguoja į vykdomus statybos ir krovos darbus, ypač nakties metu. Papildomai identifiкуotas faktinis neigiamas poveikis, susijęs su naujų projektų – vandenilio gamybos iniciatyvos, pietinės dalies vystymo ir administracinio pastato statybos – keliamu visuomenės susirūpinimu dėl oro kokybės, triukšmo ir bendrai gyvenimo kokybės pokyčių.

Kartu identifikuoti reikšmingi faktiniai teigiami poveikiai – Uosto direkcijos aktyvus dalyvavimas bendruomenių renginiuose ir teikiama parama stiprina socialinį ryšį, prisideda prie vietos iniciatyvų plėtros ir gerina gyvenimo kokybę. Papildomai identifiкуotas galimas teigiamas poveikis bendruomenių ekonomikai ir užimtumui – dėl Uosto direkcijos ir uosto teritorijoje veikiančių įmonių veiklos potencialiai kuriamos naujos darbo vietos ir stiprinamas regioninis ekonominis aktyvumas.

Finansinio reikšmingumo požiūriu identifikuotos dvi rizikos. Pirma – neigiamas poveikis bendruomenėms gali skatinti gyventojų

nepasitenkinimą ir visuomenės pasipriešinimą projektams, kas gali lemti laikinus projektų sustabdymus, terminų pratęsimą ir neigiamas pasekmes Uosto direkcijos reputacijai. Antra – nepalankios visuomenės nuomonės formavimasis gali sudaryti kliūčių vandenilio gamybos projekto įgyvendinimui ir potencialiai sulėtinti jo eigą.

Reikšmingi poveikiai pirmiausia pasireiškia Klaipėdos miesto gyventojams, gyvenantiems greta uosto teritorijos – ypač Vitės, Melnragės ir kitų artimiausių mikrorajonų bendruomenėms. Platesnė regioninė bendruomenė patiria netiesioginį poveikį per ekonominio aktyvumo ir užimtumo pokyčius. Išsamūs identifikuoti poveikiai, rizikos ir galimybės pateikiami toliau esančioje lentelėje.



Tema	Potėmė	Reikšmingas poveikis	Aprašymas	Vertės grandinės vieta
<b>S1 Paveikiamos bendruomenės</b>	<b>Bendruomenių ekonominės, socialinės ir kultūrinės teisės</b>	Faktinis neigiamas poveikis	Uosto veiklos keliamas triukšmas ir dulkėtumas, kuris neigiamai veikia vietos gyventojus.	Tiesioginė veikla ir galutinė grandis
		Faktinis neigiamas poveikis	Nauji projektai (pvz., vandenilio gamyba, pietinės dalies vystymas, administracinio pastato statyba) kelia visuomenės susirūpinimą ir galimą neigiamą poveikį (oro kokybei, triukšmui, aplinkos taršai ir bendrai gyvenimo kokybei).	Tiesioginė veikla
		Faktinis teigiamas poveikis	Įmonės dalyvavimas bendruomenių renginiuose ir teikiama parama teigiamai veikia aplinkinių teritorijų gyventojus – stiprina socialinį ryšį, prisideda prie vietos iniciatyvų plėtros ir gerina gyvenimo kokybę.	Tiesioginė veikla
		Galimas teigiamas poveikis	Uosto direkcijos ir uosto teritorijoje veikiančių įmonių veikla gali daryti teigiamą poveikį vietos ekonomikai ir užimtumui – potencialiai kurdamas naujas darbo vietas ir stiprindama regioninį ekonominį aktyvumą.	Tiesioginė veikla ir galutinė grandis
		Rizika	Uosto veiklos keliamas triukšmas ir dulkėtumas gali sukelti vietos gyventojų nepasitenkinimą ir visuomenės pasipriešinimą įgyvendinamiems projektams. Tai gali lemti laikinus projektų sustabdymus, terminų pratęsimą ir neigiamas pasekmes Uosto direkcijos reputacijai.	Pradinė grandis ir tiesioginė veikla
		Rizika	Nepalankios visuomenės nuomonės formavimasis gali sudaryti kliūčių vandenilio gamybos projekto įgyvendinimui, kelti papildomų koordinavimo iššūkių ir potencialiai sulėtinti projekto eigą.	Tiesioginė veikla



## Su paveikiamomis bendruomenėmis susijusi politika

### S3-1

Uosto direkcija poveikį vietos bendruomenėms valdo vadovaudamasi Tvarumo politika, patvirtinta 2025 m. kovo 20 d. ir skelbiama viešai (skelbiama viešai). Politika apima įsipareigojimus vietos bendruomenių gerovei, glaudaus dialogo su Klaipėdos regiono gyventojais palaikymą ir prisidėjimą prie jų socialinės bei kultūrinės plėtros. Šie įsipareigojimai yra neatsiejama Uosto direkcijos tvarumo strategijos dalis ir tiesiogiai susiję su dvejojo reikšmingumo vertinimo metu identifikuotais reikšmingais poveikiais bendruomenėms. Daugiau informacijos pateikta skyriuose „Tvarumo politika ir jos įgyvendinimas“ (E1-2) ir „Įmonės politika ir įsipareigojimai“ (S1-1).

## Paveikiamų bendruomenių įtraukimo būdai ir etapai

### S3-2

Uosto direkcija sistemingai įtraukia vietos bendruomenes į veiklos planavimą ir projektų įgyvendinimą, siekdama mažinti galimus neigiamus poveikius ir didinti kuriamą vertę regionui. Dialogas su bendruomenėmis, projektų naudų pristatymas bei nuolatinė komunikacija per žiniasklaidą ir oficialią uosto svetainę sudaro pagrindą skaidriam ir efektyviam įsitraukimui. Bendruomenės įtraukiamos šiais pagrindiniais etapais ir būdais:

- **Informavimas ir supažindinimas**

Bendruomenės informuojamos apie planuojamus ir vykdomus projektus, jų tikslus bei galimą poveikį. Informacija viešinama oficialioje uosto svetainėje, socialiniuose tinkluose ir žiniasklaidoje, užtikrinant jos prieinamumą ir skaidrumą. Gyventojams taip pat teikiami Uosto direkcijos dispečerinės, veikiančios visą parą, ir projektus įgyvendinančių rangovų kontaktai, kad esant probleminėms situacijoms būtų galima operatyviai reaguoti.

- **Konsultacijos per struktūruotus susitikimus**

2025 m. surengti 9 susitikimai su gyventojų bendruomenių atstovais, bendruomeninių organizacijų vadovais ir seniūnaičiais. Jų metu pristatyti Klaipėdos uosto planai, vykdomi projektai bei aptartas jų poveikis bendruomenėms. Gyventojų atstovai detalai supažindinami su projektų eiga, atsakoma į keliamus klausimus ir esant poreikiui ieškoma kompromisinių sprendimų, kad laikinas poveikis gyventojams būtų kuo mažesnis. 2026 m. numatyta surengti ne mažiau kaip 6 tokius susitikimus.

- **Reagavimas į konkrečius poreikius**

Papildomi susitikimai organizuojami pagal poreikį, kai kyla konkretūs bendruomenių klausimai ar susirūpinimas dėl projektų poveikio – triukšmo, dulkėtumo, taršos ar infrastruktūros plėtros. Tai užtikrina operatyvų reagavimą ir leidžia laiku numatyti priemones, kad gyventojai patirtų kuo mažiau nepatogumų.

- **Tiesioginis dialogas ir problemų sprendimas**

Bendruomenių nariams sudaryta galimybė tiesiogiai bendrauti su atsakingais Uosto direkcijos darbuotojais ir projektų vadovais. Gyventojai gali susisiekti susitikimų metu pateiktais kontaktais arba per viešai skelbiamą informaciją įmonės svetainėje. Iškelti klausimai pavedami kuruoti Uosto direkcijos atstovui pagal kompetenciją, kuris tęsia bendravimą su bendruomenės atstovais, iki kol klausimas išsprendžiamas.

- **Tęstinė komunikacija ir stebėseną**

Užtikrinamas nuolatinis informacijos teikimas apie projektų eigą ir rezultatus, palaikant ryšį su bendruomenėmis ir vertinant jų lūkesčius bei grįžtamąjį ryšį. Siekiant objektyvaus grįžtamojo ryšio, 2025 m. dvejojo reikšmingumo vertinimo metu bendruomenės, kurioms uosto veikla daro reikšmingą įtaką, buvo įtrauktos į tikslines apklausas. Šių apklausų rezultatai tiesiogiai lėmė reikšmingų poveikių vertinimą ir valdymo priemonių planavimą.

Aukščiausia atsakomybė už bendruomenių įtraukimo procesų užtikrinimą tenka generaliniam direktoriui, kuris formuoja organizacijos strateginius tikslus ir prižiūri jų įgyvendinimą.

## Neigiamo poveikio ištaisymo procesai bei kanalai, kuriais galima išreikšti susirūpinimą

### S3-3

Uosto direkcija užtikrina, kad vietos bendruomenės turėtų aiškius ir prieinamus kanalus susirūpinimui išreikšti bei neigiamam poveikiui spręsti. Susitikimų su bendruomenių atstovais metu išklausiama jų nuomonė ir pastebėjimai. Į neigiamus aspektus reaguojama operatyviai, ieškant bendrų sprendimų. Tais atvejais, kai bendruomenių poreikių patenkinti nėra galimybės, stengiamasi pateikti svarias priežastis ir aptarti kompromisinius variantus. Iškeltos problemos sprendžiamos kompetentingų Uosto direkcijos darbuotojų, o dialogas tęsiamas tarp įmonės ir bendruomenių atstovų, iki kol klausimas išsprendžiamas.

Formalių pranešimų teikimo galimybę užtikrina Asmenų prašymų, skundų ir pranešimų – įskaitant anoniminius – teikimo ir nagrinėjimo tvarkos aprašas, patvirtintas generalinio direktoriaus 2025-10-17 įsakymu Nr. V-254. Šis mechanizmas prieinamas ne tik darbuotojams, bet ir išorės suinteresuotosioms šalims, įskaitant vietos bendruomenių narius. Pranešimų procesų efektyvumas užtikrinamas stebėsenos ir grįžtamojo ryšio mechanizmais. Išsamiau apie pranešimų teikimo mechanizmą skaityti skyriuje „Pranešimų kanalai ir pranešėjų apsaugos politika“.

2025 m. ataskaitiniu laikotarpiu nebuvo užfiksuota didelių problemų ar incidentų žmogaus teisių srityje, susijusių su paveikiamomis bendruomenėmis, taip pat nebuvo asmenų, kuriems būtų taikytas Lietuvos Respublikos pranešėjų apsaugos įstatymas. Plačiau apie pranešimų teikimo mechanizmą skaityti G1 temai skirtame skyriuje „Pranešimų kanalai ir pranešėjų apsaugos politika“ (žr. 95 puslapyje). Uosto direkcijoje nebuvo asmenų, kuriems būtų taikomas Pranešėjų apsaugos įstatymas.

## Priemonės ir veiksmai, skirti uždaviniams pasiekti

### S3-4

Uosto direkcija pripažįsta, kad vietos bendruomenių įtraukimas yra būtinas siekiant užtikrinti socialiai atsakingą ir darnų uosto vystymąsi. Įmonė sistemingai įtraukė uždavinius į tvarumo strategiją ir skatina dialogą bei partnerystę su bendruomenėmis, siekdama kurti abipusiai naudingus sprendimus. 2026–2029 m. laikotarpiu, siekiant didesnio skaidrumo ir aktyvesnio bendradarbiavimo, papildomai įtvirtinta nauja priemonė – reguliarius informacijos teikimas apie Uosto direkcijos įgyvendinamus projektus, darančius įtaką vietos bendruomenėms. Įmonė pabrėžia, kad nebuvo pranešta apie dideles problemas ir incidentus žmogaus teisių srityje, susijusius su paveikiamomis bendruomenėmis.

Priemonė	Atsakingas	Laikotarpis ir apimtis
<b>1. Vietos bendruomenių įsitraukimo skatinimas</b>		
1.1. Paramos politikos įgyvendinimas	Komunikacijos ir rinkodaros skyriaus vadovas	2026 m. – 1 vnt.
1.2. Paramos skyrimas vietos bendruomenėms, tūkst. Eur	Komunikacijos ir rinkodaros skyriaus vadovas	2026 m. – 30 tūkst. Eur, o nuo 2027 m. – 40 tūkst. Eur
1.3. Reguliarių susitikimų su vietos bendruomenėmis organizavimas	Komunikacijos ir rinkodaros skyriaus vadovas	Ne mažiau nei 6 susitikimai per metus.
1.4. Reguliarus informacijos teikimas apie Uosto direkcijos įgyvendinamus projektus, darančius įtaką vietos bendruomenėms	Komunikacijos ir rinkodaros skyriaus vadovas	Ne mažiau nei 6 susitikimai per metus.

### Poveikio bendruomenėms valdymas ir veiksmingumo stebėseną

Uosto direkcija atsižvelgia į poveikį bendruomenėms per susitikimus, reguliarių informavimą, grįžtamojo ryšio mechanizmus ir socialinių iniciatyvų vertinimus. Siekiama užtikrinti, kad parama būtų skiriama strategiškai ir efektyviai, o bendruomenių poreikiai būtų tinkamai įtraukti į uosto plėtros planus.

Į Tvarumo strategijos įgyvendinimą yra įtrauktas Audito ir rizikų komitetas, kuris kartą per mėnesį aptaria tvarumo progresą ir užtikrina, kad bendruomenių įtraukimo priemonės būtų įgyvendinamos skaidriai bei atitiktų strateginius tikslus.

## Tvarumo strategija, tikslai, uždaviniai ir priemonės, susijusios su paveikiamomis bendruomenėmis

### S3-5

Siekiant užtikrinti ilgalaikį socialinį atsakingumą, Uosto direkcija yra iškelusi strateginį tikslą – skatinti tvarumo iniciatyvas ir tapti įgalinančia organizacija. Šis tikslas apima ne tik aplinkosauginius uždavinius, bet ir aktyvų bendruomenių įtraukimą, siekiant užtikrinti, kad uosto veikla būtų vystoma atsakingai, atsižvelgiant į socialinius, ekonominius ir aplinkosauginius veiksnius.

Šio strateginio tikslo įgyvendinimas grindžiamas pagrindiniu uždaviniu – skaidri ir etiškai valdoma organizacija. Tai ne tik stiprina organizacijos reputaciją ir skaidrumą, bet ir padeda Uosto direkcijai atsakingai veikti paveikiamų bendruomenių atžvilgiu. Įgyvendinimas grindžiamas Darbuotojų elgesio kodekso ir Veiklos partnerių elgesio kodekso nuostatomis. Kiekybinis siektinas rezultatas – gerosios valdysenos indekso įvertinimas: 2026–2027 m. siekiama įvertinimo A, o nuo 2028 m. – A+. Valdymo koordinavimo centras kasmet atlieka VVĮ gerosios valdysenos indekso vertinimą. Aukščiausią įvertinimą (A+) gauna įmonės, kurios užtikrina skaidrią, atsakingą ir tvarią veiklą.

Kuriant strategiją atsižvelgta į akcininko lūkesčius, teisinius reguliavimus bei tendencijas veiklos ir tvarumo srityse, tačiau paveikiamos bendruomenės nebuvo tiesiogiai įtrauktos į tikslų nustatymą, jų įgyvendinimo rezultatų stebėseną ar patobulinimų nustatymą. Daugiau informacijos pateikta prie SBM-2 atskleidimo skyriuje „Reikšmingas poveikis, rizikos ir galimybės, susijusios su paveikiamomis bendruomenėmis“.



## Valdysenos informacija

Verslo etika	91
Diversija ir sabotžas	98
Kibernetinis saugumas	99
Uosto infrastruktūros kokybė ir darni uosto infrastruktūros plėtra	100

Skaidri ir etiškai valdoma organizacija – vienas svarbiausių Uosto direkcijos prioritetų, užtikrinantis ekonominės vertės kūrimą ir tvarų Klaipėdos uosto veiklos vystymą. Vadovaudamasi aukščiausiais veiklos skaidrumo ir tarptautiniais antikorpuciniais standartais bei etikos ir elgesio principais, Uosto direkcija siekia užkirsti kelią korupcijai, konkurencijos ribojimui, kibernetinio pobūdžio grėsmėms ir diversijoms, taip pat užtikrina skaidrų santykių su tiekėjais valdymą ir tvarią infrastruktūros plėtrą.

Įmonė yra įdiegusi antikorpucinę vadybos sistemą, patvirtinusi darbuotojų ir veiklos partnerių elgesio kodeksus, taikanti nulinę dovanų politiką bei užtikrinanti pranešimų kanalų ir pranešėjų apsaugą. Uosto direkcijoje atliekamas sistemingas rizikų vertinimas, sudaromas rizikų registras, užtikrinamas viešųjų ir privačių interesų deklaravimas, o darbuotojai reguliariai dalyvauja mokymuose, skatinančiuose etišką elgesį ir skaidrią veiklą.

Atlikus dvejojo reikšmingumo vertinimą, verslo etika buvo išskirta kaip itin reikšminga Uosto direkcijos veiklos tema. Vertinimo rezultatai patvirtino, kad skaidri valdysena yra glaudžiai susijusi tiek su Uosto direkcijos reputacija ir socialine licencija veikti, tiek su finansiniais rezultatais – korupcijos, kibernetinių incidentų ar infrastruktūros valdymo trūkumų rizikos gali turėti tiesioginį poveikį veiklos tęstinumui. Šiame skyriuje apžvelgiamos keturios esminės temos:

1. Įmonės kultūra ir verslo etika, įskaitant korupcijos ir kyšininkavimo prevenciją, santykių su tiekėjais valdymą bei mokėjimo praktiką.
2. Diversija ir sabotazas.
3. Kibernetinis saugumas.
4. Darnus infrastruktūros vystymas.

Šios temos atskleidžia, kaip siekiama užtikrinti aukštus etikos standartus, stiprinti suinteresuotųjų šalių pasitikėjimą ir palaikyti organizacijos atsparumą išorinėms bei vidinėms grėsmėms.

## Verslo etika

### Atskleidimų reikalavimų sąrašas

#### IRO-2

Reikšmingų informacijos atskleidimo reikalavimų sąrašas		Puslapiai
<b>SBM-3</b>	Reikšmingas poveikis, rizikos ir galimybės bei jų sąveika su strategija ir verslo modeliu	92
<b>IRO-1</b>	Reikšmingo poveikio, rizikų ir galimybių nustatymo ir vertinimo procesų aprašymas	92
<b>GOV-1</b>	Valdymo ir priežiūros organų vaidmuo	97
<b>G1-1</b>	Verslo etikos politika ir įmonės kultūra	93
<b>G1-2</b>	Santykių su tiekėjais valdymas	94
<b>G1-3</b>	Korupcijos ir kyšininkavimo prevencija ir aptikimas	95
<b>G1-4</b>	Korupcijos ir kyšininkavimo incidentai	98
<b>G1-5</b>	Politinės įtakos darymas ir lobistinė veikla	97
<b>G1-6</b>	Mokėjimo praktika	97



## Tvarumo politika ir įsipareigojimai valdymo srityje

Uosto direkcija Stebėtojų tarybos 2025 m. balandžio 16 d. sprendimu Nr. STP-8 (protokolo data 2025 m. balandžio 4 d.) priėmė tvarumo politiką, apimančią reikšmingiausių temų įsipareigojimus ir tikslus. Tvarumo politikoje nustatyta bendra Uosto direkcijos darnumo principų įgyvendinimo kryptis – valdymas: skaidrumas ir etika. Tikslas: užtikrinti aukščiausius skaidrumo, verslo etikos ir valdysenos standartus. Įsipareigojimai:

- laikytis antikorupcinių principų ir stiprinti organizacijos atsparumą rizikoms;
- plėtoti infrastruktūrą, atitinkančią darnios plėtros principus ir ES taksonomijos reikalavimus;
- garantuoti kibernetinį saugumą ir duomenų apsaugą visose veiklos srityse;
- užtikrinti Klaipėdos uosto saugumą, vykdant diversijų ir sabotažo prevenciją bei stiprinant reagavimo priemones.

Kryptis: kurti pasitikėjimą tarp suinteresuotųjų šalių, demonstruojant etišką ir atsakingą valdymą. Daugiau apie tvarumo politiką skaityti prie E1-2 atskleidimo, skyriuje „Tvarumo politika ir jos įgyvendinimas“.

## Reikšmingo poveikio, rizikų ir galimybių nustatymo ir vertinimo procesų aprašymas

### IRO-1

Išsami informacija apie Įmonės dvejopo reikšmingumo vertinimą ir reikšmingų poveikių, rizikų bei galimybių, susijusių su verslo etika, nustatymo bei vertinimo procesą pateikta skyriuje „2 ETAS IRO-1 Reikšmingumo vertinimo procesas“.

## Reikšmingas poveikis, rizikos ir galimybės bei jų sąveika su strategija ir verslo modeliu

### SBM-3

Uosto direkcijos verslo modelis grindžiamas valstybinės jūrų uosto infrastruktūros valdymu ir su uosto veikla susijusių paslaugų teikimu. Šių veiklų vykdymas reikalauja aukšto skaidrumo ir etiško elgesio tiek vidaus procesuose, tiek santykiuose su verslo partneriais. Dvejopo reikšmingumo vertinimas patvirtino, kad verslo etika yra reikšminga valdysenos tema, tiesiogiai susijusi su Uosto direkcijos strateginiais tikslais – išlaikyti patikimo valstybinio subjekto statusą, sėkmingai įgyvendinti infrastruktūros ir žaliojo uosto transformacijos projektus bei atitikti augančius tvarumo atskaitomybės reikalavimus vertės grandinėje.

Galimas neigiamas poveikis identifikuotas korupcijos ir kyšininkavimo srityje – galimi incidentai galėtų turėti reikšmingų

finansinių, reputacinių ir socialinių pasekmių, nors pastarąjį dešimtmetį tokių atvejų Įmonėje nefiksuota. Faktinis teigiamas poveikis nustatytas organizacinės kultūros srityje: socialinės iniciatyvos, atsparumo mokymai ir įsitraukimo kultūros priemonės jau dabar kuria apčiuopiamą teigiamą poveikį darbuotojams. Santykių su tiekėjais srityje identifikuotas galimas teigiamas poveikis per Veiklos partnerių elgesio kodekso taikymą ir tvarumą skatinančią pirkimų praktiką pradinėje vertės grandinės grandyje.

Išsamūs G1 srityje identifikuoti poveikiai, rizikos ir galimybės pateikiami žemiau esančioje lentelėje.

Tema	Potėmė	Reikšmingas poveikis	Aprašymas	Vertės grandinės vieta
G1 Verslo etika	Korupcija ir kyšininkavimas	Galimas neigiamas poveikis	Galimi korupcijos incidentai, galintys neigiamai paveikti darbuotojus, suinteresuotąsias šalis ir plačiąją visuomenę.	Tiesioginė veikla
		Rizika	Korupcijos ir kyšininkavimo rizika, susijusi su galimomis finansinėmis ir reputacinėmis pasekmėmis, nepaisant taikomų prevencijos, aptikimo ir mokymų priemonių.	Tiesioginė veikla
	Įmonės kultūra	Faktinis teigiamas poveikis	Įmonėje įgyvendinamos papildomos priemonės, puoselėjančios etišką organizacinę kultūrą, įskaitant socialines iniciatyvas, paramos veiklas, atsparumo stiprinimo mokymus ir darbuotojų įsitraukimo kultūros skatinimą.	Tiesioginė veikla
	Santykių su tiekėjais valdymas, įskaitant mokėjimų praktiką	Galimas teigiamas poveikis	Tvarumą skatinančios pirkimų praktikos, grindžiamos Veiklos partnerių elgesio kodekso taikymu, apimančiu aplinkosauginius ir socialinius aspektus santykiuose su tiekėjais.	Pradinė grandis

## Verslo etikos politika ir įmonės kultūra

### G1-1

Įmonė vadovaujasi darbuotojų ir partnerių elgesio kodeksais, atsparumo korupcijai politika ir rizikų vertinimo gairėmis, kurios padeda užtikrinti skaidrų santykių su tiekėjais valdymą bei veiklos tęstinumą. Pateikiamas aktualių dokumentų sąrašas:

- Darbuotojų elgesio kodeksas (patvirtintas Stebėtojų tarybos 2025 m. sausio 23 d. sprendimu);
- Veiklos partnerių elgesio kodeksas (patvirtintas Stebėtojų tarybos 2024 m. gruodžio 13 d. sprendimu);
- Atsparumo korupcijai politika (patvirtinta Stebėtojų tarybos 2024 m. gruodžio 13 d. sprendimu);
- Atitiktį patvirtinantis ISO 37001:2016 sertifikatas;
- Asmenų prašymų, skundų, pranešimų, taip pat ir anoniminių, gaunamų pranešimų kanalu, teikimo ir nagrinėjimo tvarkos aprašas (patvirtintas generalinio direktoriaus 2018 m. spalio 8 d. įsakymu Nr. V-242, su vėlesniais pakeitimais);
- Interesų konfliktų vengimo politika (patvirtinta Stebėtojų tarybos 2024 m. gruodžio 13 d. sprendimu);
- Korupcijos rizikų registras ir korupcijos rizikos mažinimo planas (2025-08-21 dok. Nr. AVS 34) – vidiniuose Įmonės dokumentuose;
- Darbuotojų mokymai (2026-02-06 įsakymas Nr. V-29) – vidiniuose Įmonės dokumentuose;
- Sankcijų įgyvendinimo ir kontrolės politika (patvirtinta AB Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos Stebėtojų tarybos 2024 m. rugsėjo 19 d. sprendimu).

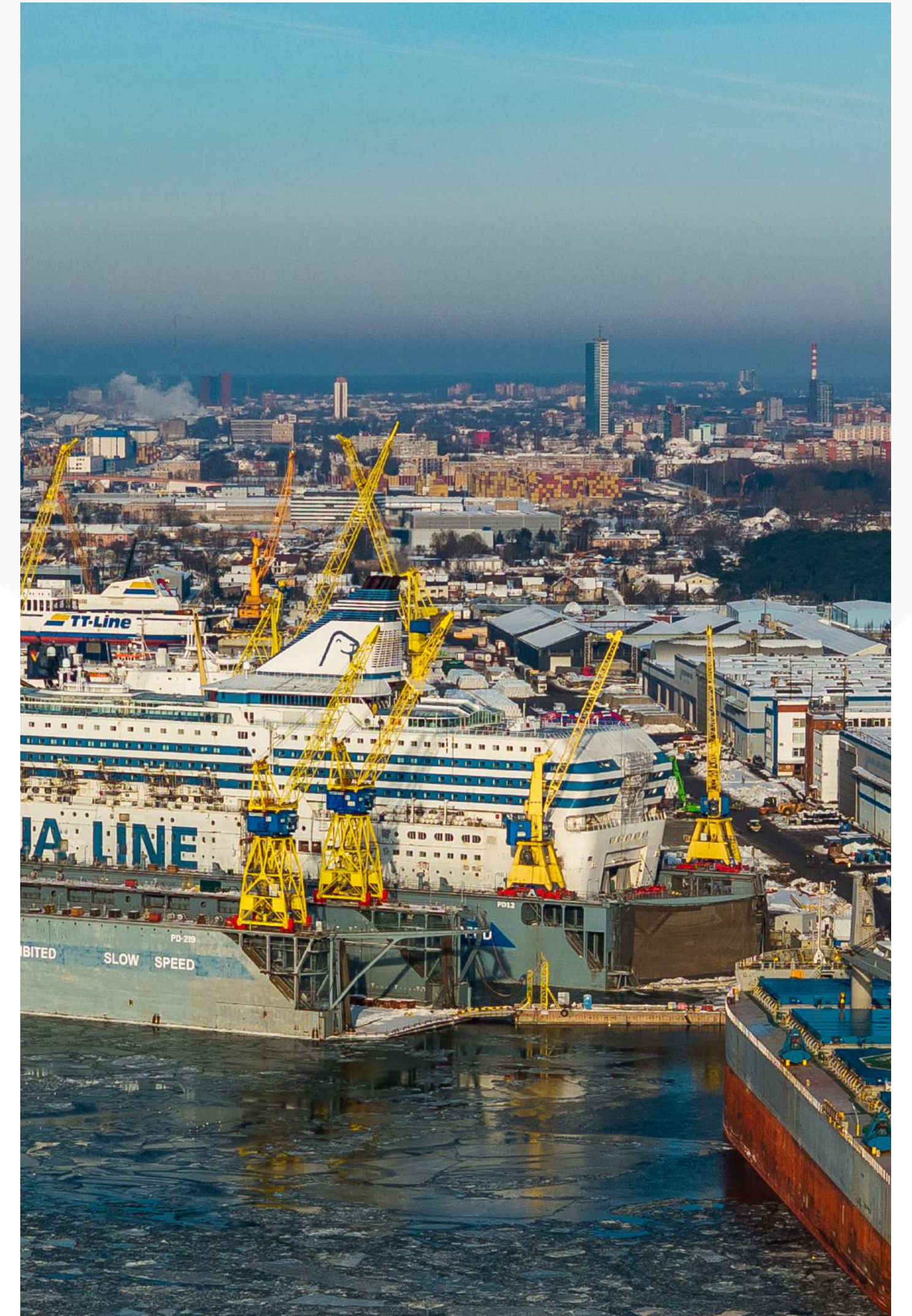
Darbuotojų elgesio kodeksas tiesiogiai įtvirtina draudimą teikti finansinę paramą politinėms partijoms, valstybės politikams, politinei reklamai ar politinėms kampanijoms tiek tiesiogiai, tiek netiesiogiai. Įmonė nevykdo lobistinės veiklos.

Siekiant valdyti sankcijų ir kitų ribojamųjų priemonių pažeidimus, Įmonė įsigijo specializuotų duomenų bazių prieigą, kuri, kaskart į Lietuvos ekonominę zoną įplaukus padidintos rizikos laivui arba nurodžius Klaipėdos uostą kaip maršruto tikslą, Uosto kapitono tarnybai siunčia įspėjamuosius pranešimus el. paštu. Taip pat bendradarbiaujama su kriminaline muitine; Įmonė į tipines sutartis įtraukė nuostatas dėl sankcijų įgyvendinimo kontrolės.

Elgesio kodeksas ir kiti verslo etikos dokumentai yra peržiūrimi ir atnaujinami atsižvelgiant į teisės aktų pakeitimus, o darbuotojai supažindinami su elgesio kodeksu bei atsakomybėmis per įvairius mokymus ir Įmonės mokymų platformą. Elgesio kodeksas yra viešai prieinamas Įmonės svetainėje ir dokumentų valdymo sistemoje. 2025 m. už etikos pažeidimus drausminės nuobaudos nebuvo taikytos.

Verslo etikos principų įgyvendinimą papildė kryptingos organizacinės kultūros puoselėjimo priemonės. Įmonė sistemingai taiko priemones, skirtas kurti ir palaikyti etišką, įtraukią ir vertybėmis grįstą organizacinę kultūrą: vykdomos socialinės atsakomybės iniciatyvos, aukojimo ir bendruomenių palaikymo programos, atsparumo mokymai bei darbuotojų gerovę skatinantys projektai. Organizuojami renginiai ir vidinės veiklos, skatinančios darbuotojų įsitraukimą ir stiprinančios kolektyvo ryšius. Reguliarus dialogas su darbuotojais ir skaidrūs valdymo principai palaiko pasitikėjimą ir sudaro sąlygas etiškai elgtis.

Organizacinės kultūros ir etikos klimato brandą Įmonė vertina naudodama periodines apklausas, rizikų vertinimo ir audito priemones. Etikos kultūros stiprinimas užtikrinamas per mokymus, elgesio kodeksų sistemą, pranešimų kanalų veikimą ir kitas antikorporcinės vadybos priemones.



## Santykių su tiekėjais valdymas

### G1-2

Uosto direkcija siekia užtikrinti skaidrius ir tvarius santykius su tiekėjais, laikantis aukščiausių socialinių, aplinkosaugos ir verslo etikos standartų.

Stebėtojų tarybos 2024 m. gruodžio 13 d. sprendimu patvirtintas Veiklos partnerių elgesio kodeksas apibrėžia esminius reikalavimus tiekėjams ir partneriams. Šis dokumentas apima nuostatas, susijusias su sąžiningumu, atsakomybe bei tvarumu, ir yra privalomas tiekėjams bei jų pasitelktiems partneriams. Tipinėse sutartyse numatyta, jog tiekėjai privalo laikytis elgesio kodekso ir užtikrinti reikalavimų taikymą visiems į sutarties vykdymą įtrauktiems asmenims. Pirkimų vykdymo tvarka aprašoma šiuose dokumentuose:

- generalinio direktoriaus 2018-04-04 įsakymu Nr. V-81 patvirtintose Akcinės bendrovės Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos mažos vertės pirkimų taisyklėse;
- generalinio direktoriaus 2018-04-25 įsakymu Nr. V-103 patvirtintame Akcinės bendrovės Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos pirkimų organizavimo ir vykdymo tvarkos apraše.

Šiuo metu Įmonė tiesiogiai neaudituoja tiekėjų dėl jų atitikties Veiklos partnerių elgesio kodekso reikalavimams. Atitiktis užtikrinama sutartiniu būdu – tipinėse sutartyse įtvirtinta nuostata, pagal kurią tiekėjai ir verslo partneriai privalo laikytis kodekso reikalavimų ir užtikrinti jų taikymą visiems į sutarties vykdymą įtrauktiems asmenims. Tiesioginio audito galimybių plėtojimas išlieka tobulinimo prioritetu vidutiniu laikotarpiu.

2025 m. ataskaitiniu laikotarpiu Uosto direkcijoje nenustatyta viešųjų pirkimų politikos pažeidimų ar konfliktų su tiekėjais.

## Mokėjimų praktika (pirkimai)

Mokėjimų tiekėjams tvarka reglamentuota generalinio direktoriaus 2025-04-17 įsakymu Nr. V-111. Sąskaitos apmokamos laikantis nustatytų terminų, tačiau ne anksčiau nei likus savaitei iki mokėjimo termino pabaigos; anksčiau termino – tik gavus generalinio direktoriaus nurodymą. Standartiniai atsiskaitymo terminai nustatyti generalinio direktoriaus 2013-04-18 įsakymu Nr. V-111 „Dėl pirkimo sutarčių apmokėjimo terminų“: paslaugų sutartims taikomas 30 dienų terminas nuo sąskaitos faktūros pateikimo, didelės apimties darbų ir rangos sutartims – mokėjimai etapais pagal atliktų darbų priėmimo–perdavimo aktus, taip pat 30 dienų terminu. Mokėjimo sąlygos sutartyse gali būti tikslinamos pagal konkrečias projekto aplinkybes.

2025 m. ataskaitiniu laikotarpiu pavėluotų mokėjimų tiekėjams neužfiksuota. Vykdoma politika ir įdiegti procesai padeda palaikyti skaidrią ir patikimą santykių su tiekėjais sistemą, prisidedančią prie Įmonės reputacijos gerinimo ir tvarumo tikslų įgyvendinimo.

## Žalieji pirkimai

Nuo 2023 m. Uosto direkcija aktyviai vykdo žaliuosius pirkimus, vadovaudamasi Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimu Nr. 1133 „Dėl žaliųjų pirkimų tikslų nustatymo ir įgyvendinimo“. Žaliųjų pirkimų reikalavimai nustatomi vadovaujantis Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2011 m. birželio 28 d. įsakymu Nr. D1-508 patvirtintais aplinkos apsaugos kriterijais.

2025 m. lapkritį Aplinkos ministerija įvertino Uosto direkcijos žaliojo vandenilio gamybos ir tiekimo stotelės viešąjį pirkimą – Įmonė buvo pripažinta šių metų žaliųjų pirkimų lydere. Tai pirmasis tokio pobūdžio projektas Lietuvoje: perkama nestandartinė gamybos ir pildymo punkto įranga, kuri nėra plačiai gaminama. Projekto viešasis pirkimas išsiskyrė inovatyvumu ir sudėtingumu, o konkursą laimėjo bendrovė „MT Group“. Žaliojo vandenilio gamybos stotelė Klaipėdos uosto teritorijoje planuojama pradėti eksploatuoti 2026 m. pavasarį; bendra projekto vertė siekia apie 12 mln. Eur, iš kurių apie 6 mln. Eur finansuojama ES fondų ir Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo plano „Naujos kartos Lietuva“ lėšomis.



Žaliųjų pirkimų lyderis 2025

## Korupcijos ir kyšininkavimo prevencija ir aptikimas

### G1-3

Uosto direkcijoje yra nulinė tolerancija korupcijai ir kyšininkavimui. Antikorupcinė vadybos sistema padeda užtikrinti skaidrumą ir sąžiningumą organizacijos veikloje. Sistema apima:

- dovanų politiką, draudžiančią bet kokius neleistinus ar neetiškus dovanų mainus;
- privačių interesų deklaravimą;
- korupcinių rizikų vertinimą ir didžiausios rizikos pareigybių identifikavimą, kurių dalis sudaro 16 proc. visų organizacijos pareigybių.

Korupcijos rizikos yra vertinamos integruotai – korupcijos rizikų valdymas yra neatsiejama Įmonės periodiškai atliekamo Veiklos rizikų vertinimo dalis, o identifiкуotos rizikos perkeliamos į dvejetainį reikšmingumo vertinimo procesą, užtikrinant nuoseklų ir sisteminių jų stebėjimą.

Uosto direkcija įgyvendina strateginį uždavinį – skaidri ir etiškai valdoma organizacija, užtikrinanti antikorupcinių ir skaidrumo standartų laikymąsi visose veiklos srityse. Siekiant sukurti korupcijai atsparią aplinką, numatytos konkrečios priemonės, kurios apima nuolatinį skaidrumo stiprinimą organizacijos viduje:

1. Siekiama išlaikyti nulinį korupcinių incidentų skaičių, užtikrinant, kad nebūtų atvejų, kai baudžiamoji byla būtų perduota nagrinėti teismui dėl Uosto direkcijos darbuotojų galimai įvykdytų korupcinių nusikalstamų veiklų.
2. 2025 m. rugsėjį Uosto direkcijai trečią kartą nuo 2019 metų išduotas tarptautinis antikorupcinės vadybos sistemos sertifikatas ISO 37001:2016, patvirtinantis, kad korupcijos prevencijos mechanizmai atitinka aukščiausius tarptautinius standartus.

3. Reguliariai, kartą per metus, vykdomos darbuotojų tolerancijos korupcijai apklausos, skirtos korupcijai atsparios aplinkos kūrimo priemonių įdiegimo kokybei ir praktiniam pritaikomumui įvertinti.

### Pranešimų kanalai ir pranešėjų apsaugos politika

Organizacijoje veikia vidiniai pranešimų kanalai, skirti pranešti apie galimus teisės aktų pažeidimus, neteisėtą elgesį ar etikos normų nesilaikymą. Šiuos kanalus gali naudoti vidiniai darbuotojai ir išorės suinteresuotieji asmenys įvairiais klausimais. Pranešimų nagrinėjimo tvarka reglamentuota šiais dokumentais:

- Asmenų prašymų, skundų, pranešimų, taip pat ir anoniminių, gaunamų Įmonės pranešimų kanalu, teikimo ir nagrinėjimo tvarkos aprašas (patvirtintas 2018-10-08 įsakymu Nr. V-242);
- Informacijos pagal Lietuvos Respublikos pranešėjų apsaugos įstatymą teikimo tvarkos aprašas (patvirtintas 2021-09-06 įsakymu Nr. V-152);
- Lietuvos Respublikos pranešėjų apsaugos įstatymas (2017-11-28 Nr. XIII-804), užtikrinantis anonimiškumą ir apsaugą nuo atsakomųjų veiksmų.

### Pranešimai priimami:

- konfidencialiai per Uosto direkcijos internetinę svetainę (speciali skiltis);
- elektroninio pašto adresu [pranesimas@port.lt](mailto:pranesimas@port.lt);
- telefono numeriu +370 46 499 653;
- tiesiogiai antikorupcinės atitikties funkcijos vykdytojui;
- užpildant pranešimo formą oficialiame Bendrovės internetiniame puslapyje „[portofklaipeda.lt](http://portofklaipeda.lt)“.

## Korupcijos ar kyšininkavimo incidentai

### G1-4

Per 2025 ataskaitinius metus negauta nė vieno pranešimo iš suinteresuotųjų šalių, veiklos partnerių ar Įmonės darbuotojų, įskaitant anoniminius pranešimus. Korupcinio pobūdžio veikų nenustatyta. Pranešimų kanalo administravimo tvarka atnaujinta generalinio direktoriaus 2025-10-17 įsakymu Nr. V-254. Įmonė nuolat stebi pranešimų kanalų veiksmingumą ir užtikrina pranešėjų teisių apsaugą laikantis teisės aktų reikalavimų.

Siekiant veiksmingai įgyvendinti Pranešėjų apsaugos įstatymo nuostatas, Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2018 m. lapkričio 14 d. nutarimu Nr. 1133 „Dėl Lietuvos Respublikos pranešėjų apsaugos įstatymo įgyvendinimo“ yra patvirtinti:

- Atlyginimo pranešėjams už vertingą informaciją tvarkos aprašas;
- Kompensavimo pranešėjams už patiriamą neigiamą poveikį ar galimus padarinius dėl pateikto pranešimo tvarkos aprašas;
- Vidinių informacijos apie pažeidimus teikimo kanalų įdiegimo ir jų funkcionavimo užtikrinimo tvarkos aprašas.

## Darbuotojų ugdymas ir mokymai

Antikorupciniai mokymai Bendrovėje vykdomi reguliariai, ne rečiau kaip 1–2 kartus per metus, ir yra privalomi visiems darbuotojams. 2025 m. įgyvendinti šie mokymai:

- Antikorupciniai mokymai Įmonėje vykdomi reguliariai, ne rečiau kaip 1–2 kartus per metus, ir yra privalomi visiems darbuotojams. 2025 m. įgyvendinti šie mokymai:
- Antikorupciniai mokymai Įmonėje vykdomi reguliariai, ne rečiau kaip 1–2 kartus per metus, ir yra privalomi visiems darbuotojams. 2025 m. įgyvendinti šie mokymai:
- 2025 m. birželio 19 d. visiems darbuotojams organizuoti antikorupciniai mokymai tema „Antikorupcinės aplinkos kūrimas įstaigoje“. Dalyvių skaičius – 184. Mokymuose aptartos esminės Įmonės antikorupcinės politikos nuostatos, darbuotojų pareigos ir antikorupcinės vadybos sistemos palaikymo principai.
- 2025 m. rugsėjo 11 d. projektų vadovams, Uosto kapitono tarnybos darbuotojams ir pirkimų procese dalyvaujantiems asmenims organizuoti mokymai tema „Tarptautinių sankcijų įgyvendinimas. Uosto direkcijos sankcijų įgyvendinimo tvarka“. Dalyvių skaičius – 174.
- 2025 m. spalio–gruodžio mėn. darbuotojams, privalantiems deklaruoti privačius interesus, organizuoti VTEK mokymai tema „Privačių interesų deklaravimas“. Mokymus baigė 140 darbuotojų.

2025 m. rugsėjo–spalio mėn. atlikta atsparumo korupcijai lygio nustatymo apklausa, kurioje dalyvavo 111 Įmonės darbuotojų. Apklausos rezultatai patvirtino, kad Įmonės atsparumo korupcijai lygis yra labai aukštas.

Uosto direkcijos korupcijos prevencijos sistema rodo Įmonės įsipareigojimą veikti skaidriai, efektyviai ir etiškai, užtikrinant aukščiausius verslo standartus ir darbuotojų bei suinteresuotųjų šalių pasitikėjimą.

Mokymų rodikliai, susiję su G1 rizikomis	Pareigos, dėl kurių kyla rizika – vadovai	Administracijos, valdymo ir priežiūros organai	Kiti savi darbuotojai
<b>Mokymų aprėptis</b>			
Iš viso (darbuotojų skaičius)	36	15	174
Iš viso, kurie dalyvavo (darbuotojų skaičius)	25	7	138
<b>Mokymų metodas ir trukmė</b>			
Mokymai kompiuteriu (val.)	6	6	6
Dažnumas (kartai per metus)	2	2	2
<b>Apimamos temos</b>			
Korupcija	x	x	x
Korupcijos politika	x	x	x
Procedūros dėl įtarimo	x	x	x
Sankcijos	x	x	x

Veiklos atsparumo departamento darbuotojai papildomai dalyvavo specializuotuose mokymuose: „Finansinių nusikaltimų visos veiklos rizikos vertinimas iš ISO 31000 perspektyvos“ ir „Korupcijos rizikos ir interesų konfliktai: praktiniai patarimai, kaip nustatyti ir valdyti rizikas bei išvengti klaidų ir atsakomybės“.

## Politinė įtaka ir lobistinė veikla

### G1-5

Įmonė nevykdo lobistinės veiklos ir neteikia politinių aukų ar finansinių įnašų politinėms partijoms ar politikams. Ataskaitiniu laikotarpiu G1-5 standarto reikalaujama informacija nėra taikoma.

## Mokėjimo praktika

### G1-6

Uosto direkcijoje galioja griežta finansų kontrolės sistema, siekiant užtikrinti laiku vykdomus mokėjimus tiekėjams. Vadovaujantis 2025-04-17 generalinio direktoriaus įsakymu Nr. V-107 „Dėl sąskaitų priėmimo ir apmokėjimo tvarkos nustatymo“, apibrėžiamos atsakomybės už teisingus ir laiku vykdomus mokėjimus. Papildomai taikomos Finansų kontrolės taisyklės, patvirtintos 2022 m. įsakymu Nr. V-188, užtikrina griežtą visų finansinių operacijų priežiūrą.

Uosto direkcijoje mokėjimų terminai nustatyti generalinio direktoriaus 2025-04-17 įsakymu Nr. V-111 „Dėl asmenų, turinčių teisę pasirašyti apmokėti Uosto direkcijai pateiktas sąskaitas bei priėmimo ir perdavimo aktus“, kuriame reglamentuojama apmokėjimo tvarka: pirkimams pagal darbų, prekių, paslaugų, išskyrus tęstines eksploatacines paslaugas ir akvatorijos gilinimo ir (ar) valymo darbus, kurių sutarčių vertė su PVM didesnė nei 145 tūkst. Eur, nustatomas 60 dienų apmokėjimo terminas; kitiems pirkimams pagal sutartis nustatomas 30 dienų apmokėjimo terminas. Įmonės taikomi mokėjimo terminai yra vienodi visiems tiekėjams, nepriklausomai nuo to, ar jie priskiriami mažoms ir vidutinėms įmonėms (MV), ar didelėms bendrovėms.

Remiantis 2025 m. ataskaitinio laikotarpio duomenimis:

- 100 % visų sąskaitų apmokamos laikantis nustatytų terminų.
- Išimtiniais atvejais, gavus generalinio direktoriaus nurodymą, sąskaitos gali būti apmokamos anksčiau nei numatyta.
- Sąskaitos, nesusietos su sutartimis (apmokamos pagal paraiškas), vidutiniškai apmokamos per 10 dienų.

Sąskaitos pagal sutartis apmokamos pagal sutarčių sąlygas:

- Darbų, prekių ir paslaugų (išskyrus tęstines eksploatacines paslaugas bei akvatorijos gilinimo ir (ar) valymo darbus), kurių sutarčių vertė su PVM viršija 145 tūkst. Eur, sąskaitos vidutiniškai apmokamos per 60 dienų, o kitų pirkimų – vidutiniškai per 30 dienų.

## Valdymo ir priežiūros organų vaidmuo, susijęs su verslo etika

### GOV-1

Uosto direkcijos valdymo ir priežiūros organai aktyviai dalyvauja formuojant ir įgyvendinant organizacijos verslo etikos politiką. Aukščiausiasis Įmonės valdymo organas yra Visuotinis akcininkų susirinkimas. Kolegialų priežiūros organą – Stebėtojų tarybą – sudaro 5 nariai. 2025 m. kovo 31 d. iš Stebėtojų tarybos atsistatydino narys Eligijus Kajieta. Kolegialų valdymo organą – valdybą – taip pat sudaro 5 nariai. 2025 m. iš valdybos narių atsistatydino Ela Žemaitienė.

Stebėtojų taryba yra atsakinga už verslo etikos ir skaidrumo strategijų priežiūrą, įskaitant periodinį antikorupcinės politikos, pranešėjų apsaugos ir etikos elgesio kodeksų vertinimą. Prie Stebėtojų tarybos veikia du komitetai: Audito ir rizikų komitetas, teikiantis objektyvias ir nešališkas išvadas dėl vidaus ir išorės audito, rizikų valdymo ir kontrolės sistemų veikimo, bei Atlygio ir skyrimo komitetas. Verslo etikos klausimais Stebėtojų tarybai ir Audito ir

rizikų komitetui atsiskaitoma pagal patvirtintą posėdžių planą – tvarumo progreso apžvalga buvo pristatoma kiekviename 2025 m. posėdyje.

2025 m. Įmonės struktūra buvo atnaujinta – vietoje prevencijos skyriaus įsteigtas Veiklos atsparumo departamentas, kurio vadovas, vykdamas antikorupcinės atitikties funkciją, yra tiesiogiai pavaldus generaliniam direktoriui ir turi teisę tiesiogiai pranešti Stebėtojų tarybos pirmininkui apie pastebėtus neteisėtus veiksmus ar kilusius įtarimus dėl korupcijos.

Valdybos nariai, būdami Įmonės darbuotojais, bendra tvarka dalyvauja visuose antikorupciniuose mokymuose pagal patvirtintą mokymų planą. Stebėtojų tarybos nariams atskiri antikorupciniai mokymai nėra organizuojami. Išsamesnė informacija apie mokymų aprėptį ir turinį pateikiama skyriuje G1-4.

Įmonės valdysenos brandą patvirtina 2024/2025 m. VVI gerosios valdysenos indekso vertinimas – A- pagal atnaujintą vertinimo metodiką (pagal ankstesnę metodiką vertinimas atitiktų A+).

## Diversija ir sabotžas

### Su diversija ir sabotžu susijęs reikšmingas poveikis, rizikos ir galimybės

#### IRO-1

Diversijos ir sabotžo rizika Klaipėdos uoste vertinama kaip reikšminga ir gali turėti esminį poveikį įmonės reputacijai bei veiklos tęstinumui. Rizikos analizė apima galimų grėsmių, tokių kaip neteisėtas patekimas, saugos pažeidimai, sabotžas ir nelegali migracija, valdymą. Šis poveikis yra aktualus trumpuoju, vidutiniu ir ilguoju laikotarpiais. Šiam tikslui parengti planai, patvirtinti įvairiais Lietuvos Respublikos teisės aktais, kurie užtikrina uosto saugumą ir partnerių patikimumą tarptautiniu mastu.

#### SBM-3

Klaipėdos uostas yra kritinės svarbos nacionalinė infrastruktūra, kurios veiklos sutrikimas turėtų tiesioginį sisteminių poveikį šalies ekonomikai, energetiniam saugumui ir tarptautinei prekybai. Dvejopo reikšmingumo vertinimas patvirtino, kad diversija ir sabotžas yra reikšminga tema – nors incidento tikimybė vertinama kaip labai maža, potencialus poveikio mastas yra labai didelis, todėl tema išlieka prioritetinga visais laikotarpiais.

Identifikuota galimo neigiamo poveikio rizika – nepakankamas uosto saugos užtikrinimas galėtų sukelti sisteminių poveikį suinteresuotosioms šalims, aplinkinėms bendruomenėms ir plačiai visuomenei, įskaitant grėsmę pavojingiems objektams uosto teritorijoje. Finansinio reikšmingumo požiūriu sabotžo ir diversijų aktai galėtų sukelti reikšmingų veiklos tęstinumo sutrikimų bei finansinių ir reputacinių pasekmių įmonei.

Diversijos ir sabotžo prevencija yra neatsiejama įmonės strateginio valdymo dalis, tiesiogiai susijusi su įsipareigojimais užtikrinti nepertraukiamą uosto veiklą ir vykdyti valstybei svarbios infrastruktūros apsaugą. Išsamūs identifikuoti poveikiai, rizikos ir galimybės pateikiami žemiau esančioje lentelėje.

Tema	Potėmė	Reikšmingas poveikis	Aprašymas	Vertės grandinės vieta
Kitos temos	Diversija ir sabotžas	Galimas neigiamas poveikis	Nepakankamas uosto saugos ir saugumo užtikrinimas gali sukelti sisteminių riziką, darančią poveikį suinteresuotosioms šalims, aplinkinėms bendruomenėms ir plačiai visuomenei, įskaitant grėsmę pavojingiems objektams uosto teritorijoje.	Tiesioginė veikla



## Diversijos ir sabotažo valdymo priemonės

Uosto direkcija taiko nuoseklias ir daugiasluoksnes saugumo priemones, skirtas mažinti diversijų ir sabotažo grėsmes. Vykdomi neeiliniai uosto įrenginių apsaugos patikrinimai ir metiniai apsaugos vertinimai, užtikrinantys nuolatinę kontrolę ir procedūrų atnaujinimą. Saugumo valdymas grindžiamas šiais teisės aktais patvirtintais planais:

- Kompleksinis saugos planas, patvirtintas Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimu Nr. 490, 2001 m. balandžio 30 d.
- Uosto direkcijos saugumo planas, patvirtintas Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymu Nr. 3-34;
- Uosto apsaugos planas, patvirtintas Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymu Nr. 5S-1RN;
- Uosto ekstremaliųjų situacijų planas, patvirtintas generalinio direktoriaus 2024-04-08 įsakymu Nr. V-82;
- Tvarumo strategijoje patvirtinta, kad uosto žemės naudotojai ir infrastruktūros nuomininkai nuo 2025 m. dėl vidaus avarinių ir ekstremaliųjų situacijų planų parengimo bei atnaujinimo tikrinami bent 3 kartus per metus. Už šiuos patikrinimus atsakingas civilinės saugos specialistas;
- Tvarumo strategijoje patvirtinta, kad bent 5 kartus per metus nuo 2025 m. rengiamos uosto apsaugos ir civilinės saugos pratybos. Atsakingas Uosto priežiūros skyriaus vadovas.

Visi Klaipėdos uosto žemės naudotojai, pavojingų objektų valdytojai ir terminalai privalo reguliariai atnaujinti savo apsaugos ir ekstremaliųjų situacijų planus, derinamus su Uosto direkcija ir Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija. Bendradarbiavimas su nacionalinėmis ir tarptautinėmis institucijomis užtikrina saugumo strategijos efektyvumą.

## Kibernetinis saugumas

### Poveikiai, rizikos ir galimybės, kylančios dėl kibernetinio saugumo

#### IRO-1

Kibernetinis saugumas yra esminis Uosto direkcijos prioritetas, atsižvelgiant į nuolat augančias grėsmes ir bandymus paveikti įmonės informacines sistemas. 2025 m. ataskaitiniu laikotarpiu organizacijoje nebuvo užfiksuota kibernetinių incidentų, kurie būtų turėję reikšmingą poveikį tinklų ir informacinių sistemų veiklai, prieinamumui, vientisumui ar duomenų konfidencialumui.

Organizacijoje taikomos automatinės kibernetinio saugumo priemonės efektyviai nustato ir apiboja nuolatinį standartinį interneto „triukšmą“ – nepageidaujamus ir sukčiavimo elektroninius laiškus bei pavienius neteisėtus bandymus prisijungti prie internete pasiekiamų įmonės informacinių sistemų. Šie atvejai buvo suvaldyti įprastinėmis saugumo kontrolės priemonėmis ir nelaikytini incidentais, turėjusiais poveikį sistemų veikimui. Vidiniai ir išoriniai auditai vykdomi nuolat, siekiant užtikrinti tinkamą prevenciją ir apsaugą.

#### SBM-3

Klaipėdos uostas yra kritinės svarbos nacionalinė infrastruktūra, kurios valdymui būtinos nuolat veikiančios informacinės ir

technologinės sistemos. Uosto direkcijos verslo modelis – infrastruktūros valdymas, navigacinės paslaugos ir uosto veiklos koordinavimas – tiesiogiai priklauso nuo informacinių sistemų nepertraukiamumo, duomenų apsaugos ir technologinio atsparumo. Šiame kontekste kibernetinis saugumas yra neatsiejama įmonės strateginio valdymo dalis.

Dvejopo reikšmingumo vertinimas patvirtino, kad kibernetinis saugumas yra reikšminga valdysenos tema. Identifikuotos dvi rizikos: neefektyvaus reagavimo į kibernetinius incidentus rizika, vertinama kaip didelio reikšmingumo, bei kibernetinių incidentų, turinčių didelės įtakos Uosto direkcijos veiklai, rizika. Abiejų rizikų šaltinis – išorės grėsmių augimas ir dabartinis kibernetinio saugumo funkcijos paskirstymas tarp skirtingų IT darbuotojų kaip papildoma funkcija, o ne kaip atskira centralizuota atsakomybė. Nors didelės įtakos incidentų tikimybė vertinama kaip labai maža dėl taikomų techninių ir organizacinių priemonių, augančios geopolitinės įtampos ir kibernetinių grėsmių kontekstas didina šios temos aktualumą vidutiniu ir ilguoju laikotarpiu.

2025 m. Uosto direkcija žengė svarbų žingsnį technologinio atsparumo stiprinimo kryptimi – Klaipėdos uoste įjungtas pirmasis privatus 5G tinklas šalyje, kuris sustiprina uosto atsparumą ir pasirengimą ateities iššūkiams. Taip pat rasti efektyvūs sprendimai rizikoms, susijusioms su GNSS trikdžiais, valdyti – tai papildomas patvirtinimas, kad įmonė aktyviai reaguoja į technologines grėsmes.

Išsamūs kibernetinio saugumo srityje identifikuoti poveikiai, rizikos ir galimybės (IRO) pateikiami žemiau esančioje lentelėje.

Tema	Potėmė	Reikšmingas poveikis	Aprašymas	Vertės grandinės vieta
Kitos temos	Kibernetinis saugumas	Rizika	Neefektyvus reagavimas į kibernetinius incidentus dėl centralizuotos kibernetinio saugumo funkcijos trūkumo gali lemti sistemas paveikiančių incidentų valdymo vėlavimus ir didesnę žalą.	Tiesioginė veikla
		Rizika	Kibernetiniai incidentai gali sutrikdyti Uosto direkcijos informacines sistemas ir operacinę veiklą, sukeldami reikšmingų finansinių, reputacinių ir veiklos tęstinumo pasekmių.	Tiesioginė veikla

## Kibernetinio saugumo rizikos valdymo priemonės

Kibernetinis saugumas apima technologijas ir žmonių priimamus sprendimus bei elgesį. Pasaulinė praktika rodo, jog didžioji dalis saugumo incidentų nutinka esant žmogiškoms klaidoms – neapdairus duomenų ar įtartinų laiškų tvarkymas, žemo saugumo lygio slaptažodžiai. Siekiama, jog kiekvienas darbuotojas suvoktų atsakomybę užtikrinant įmonės skaitmeninės erdvės saugumą.

Siekiant užtikrinti kibernetinio saugumo tęstinumą ir efektyvumą, įmonėje taikomos šios priemonės:

- Kibernetinio saugumo rizikos valdymo priemonės diegiamos vadovaujantis šiais teisės aktais ir standartais: Kibernetinio saugumo įstatymu; Lietuvos Respublikos valstybės informacinių išteklių valdymo įstatymu; Lietuvos standartu LST ISO/IEC 27001:2023 „Informacijos saugumas, kibernetinis saugumas ir privatumo apsauga. Informacijos saugumo valdymo sistemos. Reikalavimai“; Lietuvos standartu LST ISO/IEC 27002:2023 „Informacijos saugumas, kibernetinis saugumas ir privatumo apsauga. Informacijos saugumo kontrolės priemonės“; 2016 m. balandžio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2016/679 (Bendrasis duomenų apsaugos reglamentas).
- Informacinės saugos dokumentų rinkinys, patvirtintas Nacionalinio kibernetinio saugumo centro 2024-06-17 įsakymu Nr. V-133, užtikrinantis atitiktį nacionaliniams saugumo standartams.
- Kasmet organizuojami tiek vidiniai, tiek išoriniai auditai, leidžiantys stebėti ir vertinti informacinių sistemų saugumą.
- Reguliarūs darbuotojų mokymai, skirti didinti sąmoningumą apie kibernetinio saugumo rizikas, testuoti žinias ir skatinti saugios elgsenos praktiką kasdienėje veikloje. Siektinas rezultatas – ne mažiau nei 72 proc. darbuotojų išklaustų

kibernetinio saugumo rizikos mokymus. Atsakingas Veiklos atsparumo departamento vadovas.

- Siekiant centralizuoti kibernetinio saugumo funkcijos valdymą, numatoma steigti papildomą etatą, atsakingą už sisteminį saugumo procesų valdymą, incidentų prevenciją ir reagavimą.

2025 m. Klaipėdos uoste įjungtas pirmasis privatus 5G tinklas šalyje, kuris sustiprina uosto technologinį atsparumą ir pasirengimą ateities iššūkiams. Įmonė, kaip kibernetinio saugumo subjektas, tiesiogiai taiko Kibernetinio saugumo įstatymo reikalavimus, kurie perkelia ES NIS2 direktyvos nuostatas į nacionalinę teisę. ISO 27001 standartas naudojamas kaip metodinis orientyras vidiniams neatitikimų vertinimams, tačiau jo sertifikuoto diegimo įmonė neplanuoja. Uosto direkcija nuolat stiprina kibernetinio saugumo strategiją, siekdama užtikrinti sistemų patikimumą ir saugumą.



## Uosto infrastruktūros kokybė ir darni uosto infrastruktūros plėtra

### Reikšmingas poveikis, rizikos ir galimybės dėl uosto infrastruktūros

#### IRO-1

Klaipėdos uosto infrastruktūros kokybė ir darnus jos vystymas yra viena pagrindinių įmonės funkcijų, numatytų Lietuvos Respublikos Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatyme, tiesiogiai prisidedančių prie Lietuvos ekonomikos konkurencingumo, energetinio saugumo ir regiono patrauklumo.

Įmonė kasmet investuoja į esamų įrenginių palaikymą ir naujų infrastruktūros objektų vystymą, siekdama užtikrinti aukštą paslaugų kokybę bei pritaikyti infrastruktūrą naujiems poreikiams. 2025 m. užbaigti svarbūs projektai – bangolaužių rekonstrukcija, gilinimo darbai ties bangolaužiais ir Kiaulės Nugara, pastatyta nauja Laivyno bazė. Pagreitį įgavo vandenilio gamybos ir elektros tiekimo laivams nuo kranto projektai; tęsiama kruizinių laivų krantinės statyba ir krantinių rekonstrukcija. Atlikti parengiamieji pietinės uosto dalies plėtros darbai ir pradėti pietinių uosto vartų statybos darbų pirkimo procesai. Žengti pirmieji žingsniai gaivinant upinį Jurbarko uostą. Vidutiniu laikotarpiu numatoma inžinerinės pramonės plėtra uoste, o ilguoju laikotarpiu tęsiamas strateginis Pietinės uosto dalies plėtros projektas.

Išsamiau apie vykdomas darnios infrastruktūros iniciatyvas aprašyta IRO-1 atskleidime skyriuje „Klimato kaitos analizė ir įtaka Klaipėdos uostui“.

### ISBM-3

Uosto direkcijos verslo modelis grindžiamas valstybinės jūrų uosto infrastruktūros valdymu, plėtra ir su uosto veikla susijusių paslaugų teikimu. Infrastruktūros kokybė yra tiesioginis Įmonės konkurencingumo, paslaugų lygio ir gebėjimo pritraukti tarptautinius klientus veiksnys, todėl darni infrastruktūros plėtra yra neatsiejama Įmonės strategijos dalis.

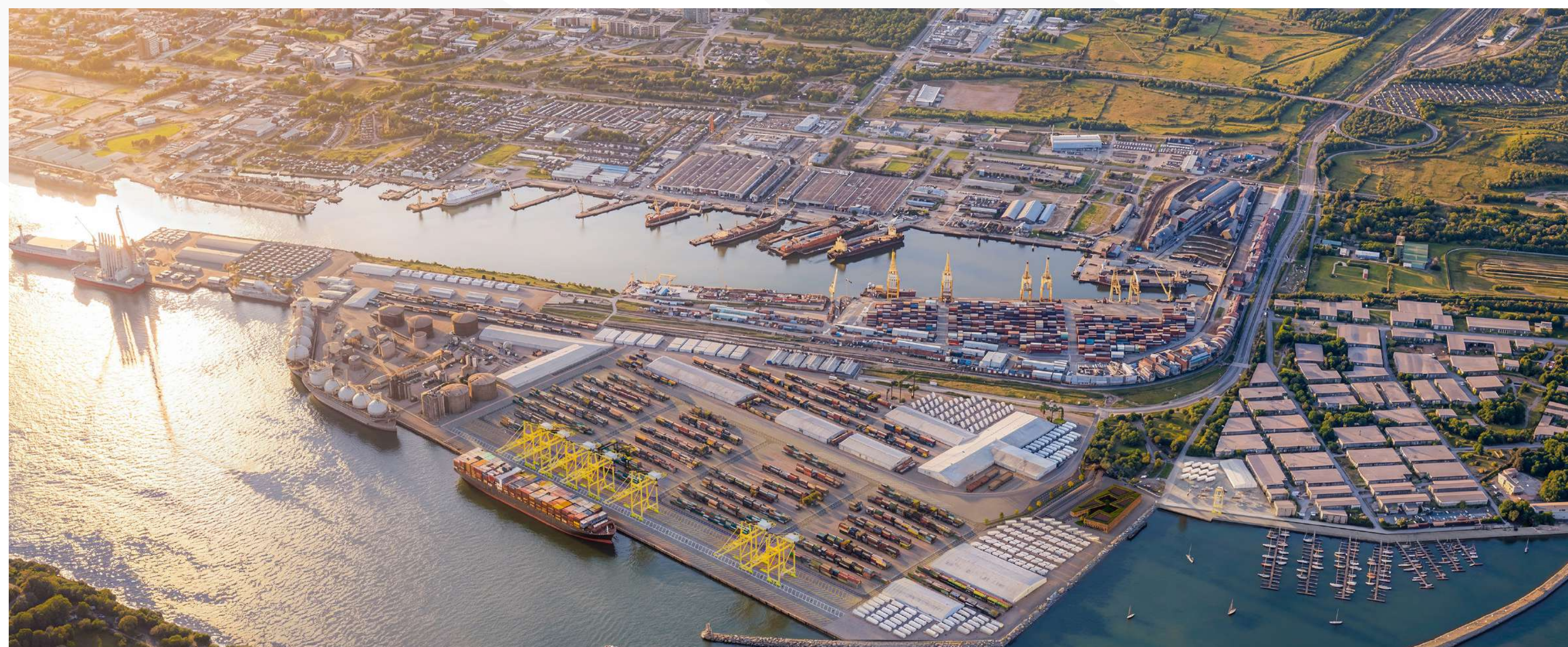
Dvejopo reikšmingumo vertinimas patvirtino, kad uosto infrastruktūros kokybė ir darni plėtra yra reikšminga valdysenos tema. Identifikuotas faktinis teigiamas poveikis – darni infrastruktūros plėtra skatina miesto ir valstybės patrauklumą bei ekonomiką, tiesiogiai prisidedant prie Lietuvos konkurencingumo ir regiono pozicijų stiprinimo. Reikšminga strateginė galimybė – investicijos į inovatyvius ir tvarius sprendimus, tokius kaip skaitmenizuoti uosto procesai ir elektrifikuotos krantinės, leidžia išlaikyti aukštą paslaugų kokybę, pritraukti tarptautinius klientus bei didesnius krovinių srautus, didinti operacijų efektyvumą ir mažinti sąnaudas.

Finansinio reikšmingumo požiūriu identifikuota rizika – nepakankamas finansavimas arba investicijų nukreipimas į kitas sritis gali lemti infrastruktūros objektų atnaujinimo vėlavimą ar jų būklės prastėjimą, o tai neigiamai paveiktų uosto operacijų efektyvumą ir paslaugų kokybę. Siekiant valdyti šią riziką, stebima ES reikalavimų ir fondų dinamika bei planuojamos priemonės reikalavimų įgyvendinimui užtikrinti.

Infrastruktūros plėtra taip pat tiesiogiai sąveikauja su klimato kaitos švelninimo strategija – elektrifikuotos krantinės ir žaliųjų koridorių kūrimas yra neatsiejami nuo bendro dekarbonizacijos plano įgyvendinimo. Šia prasme infrastruktūros investicijos yra dvigubos vertės: jos stiprina uosto konkurencingumą ir kartu prisideda prie Įmonės įsipareigojimų aplinkosaugos srityje.

Išsamūs uosto infrastruktūros kokybės ir darnios plėtros srityje identifikuoti poveikiai, rizikos ir galimybės (IRO) pateikiami žemiau esančioje lentelėje.

Tema	Potėmė	Reikšmingas poveikis	Aprašymas	Vertės grandinės vieta
Kitos temos	Uosto infrastruktūros kokybė ir darni plėtra	Faktinis teigiamas poveikis	Darni infrastruktūros plėtra stiprina miesto ir valstybės patrauklumą, prisideda prie ekonomikos augimo ir Lietuvos konkurencingumo regione.	Tiesioginė veikla
		Rizika	Nepakankamas finansavimas arba investicijų nukreipimas gali lemti infrastruktūros atnaujinimo vėlavimą, neigiamai paveikiant operacijų efektyvumą ir paslaugų kokybę.	Tiesioginė veikla
		Galimybė	Investicijos į skaitmenizuotus procesus, elektrifikuotas krantines ir žaliuosius koridorių leidžia pritraukti tarptautinius klientus, didinti efektyvumą ir įgyvendinti dekarbonizacijos įsipareigojimus.	Tiesioginė veikla



## Valdymo priemonės, siekiant darnios infrastruktūros

Uosto direkcija aktyviai įgyvendina darnios plėtros projektus, užtikrinančius aukštą uosto infrastruktūros kokybę ir modernizavimą. 2025 m. Įmonės investicijos sudarė 59,7 mln. Eur. Investiciniai sprendimai priimami vadovaujantis aiškiais gražos principais – krovos ir kelevių aptarnavimo infrastruktūros investicijos įgyvendinamos, kai prognozuojama ne mažesnė kaip 5 proc. vidinė gražos norma (IRR).

Įgyvendinamos šios pagrindinės infrastruktūros plėtros kryptys:

- **Žalioji infrastruktūra** – kuriama elektros tiekimo laivams nuo kranto (OPS) infrastruktūra, plėtojama pirmoji šalyje žaliojo vandenilio gamybos stotelė, įsigijami netaisūs locmanų kateriai ir žaliuoju vandeniliu varomas atliekų surinkimo laivas.
- **Krantinių modernizavimas** – tęsiama kruizinių laivų krantinės statyba, rekonstruojamos krantinės, vykdomi jūrinio vėjo parko statybai reikalingos infrastruktūros parengiamieji darbai.
- **Strateginė plėtra** – atlikti parengiamieji pietinės uosto dalies plėtros darbai, pradėti pietinių uosto vartų statybos darbų pirkimo procesai; žengti pirmieji žingsniai plėtojant Jurbarko uosto infrastruktūrą.
- **Skaitmenizacija ir saugumas** – įjungtas pirmasis privatus 5G tinklas šalyje, plėtojama Krovinių ir prekių informacinė sistema (KIPIS), atnaujinama radiolokacinė sistema.

2026–2029 m. laikotarpiui planuojamos 733 mln. Eur investicijos, kurių didžiąją dalį (~80 %) sudarys pietinės uosto dalies išvystymas, kruizinių laivų terminalo statyba, jūrinio vėjo parko infrastruktūros statyba ir krantinių rekonstrukcija. Valdymo praktikoje stebima ES reikalavimų ir fondų dinamika bei planuojamos priemonės finansavimo rizikoms valdyti, jei reikalavimai būtų atidėti.

Infrastruktūros plėtros projektai įgyvendinami laikantis poveikio aplinkai vertinimo reikalavimų, taikant atsakingus viešųjų pirkimų principus ir orientuojantis į tvarumo kriterijus atitinkančių rangovų atranką.





**Atskleidimo reikalavimų sąrašas pagal ETAS**

Kodas	Pavadinimas, nuoroda į ataskaitos dalį	Puslapis
<b>ETAS 2 – Bendrieji atskleidimai</b>		
2 ETAS	Bendroji atskleistina informacija	8 psl.
BP-1	Bendras tvarumo ataskaitos rengimo pagrindas	8 psl.
BP-2	Su ypatingomis aplinkybėmis susijusios informacijos atskleidimas	8 psl.
GOV-1	Administracinių, valdymo ir priežiūros organų vaidmuo	8 psl.
GOV-2	Įmonės administraciniam, valdymo ir priežiūros organams teikiama informacija ir jų sprendžiami tvarumo klausimai	8 psl.
GOV-3	Su tvarumu susijusių veiklos rezultatų integravimas į paskatų sistemas	8 psl.
GOV-4	Pareiškimas dėl išsamaus patikrinimo	8 psl.
GOV-5	Tvarumo atskaitomybės rizikos valdymas ir vidaus kontrolė	8 psl.
SBM-1	Strategija, verslo modelis ir vertės grandinė	8 psl.
SBM-2	Suinteresuotų subjektų interesai ir nuomonės	8 psl.
SBM-3	Reikšmingas poveikis, rizikos ir galimybės bei jų sąveika su strategija ir verslo modeliu	8 psl.
IRO-1	Reikšmingo poveikio, rizikų ir galimybių nustatymo ir vertinimo proceso aprašymas	8 psl.
IRO-2	ETAS atskleidimo reikalavimai, įtraukti į įmonės tvarumo ataskaitą	8 psl.

Kodas	Pavadinimas, nuoroda į ataskaitos dalį	Puslapis
<b>E1 · Klimato kaita: Energetika</b>		
E1	Klimato kaita: Klimato kaitos švelninimas ir energetika	32 psl.
2 ETAS GOV-3-E1	Su tvarumu susijusių veiklos rezultatų integravimas į paskatų sistemas	–
IRO-1	Reikšmingo su klimatu susijusio poveikio, rizikų ir galimybių nustatymo ir vertinimo proceso aprašymas	33 psl.
SBM-3	Reikšmingas poveikis, rizikos ir galimybės bei jų sąveika su strategija ir verslo modeliu	34 psl.
2 ETAS SBM-3-E1	Reikšmingas poveikis, rizikos ir galimybės bei jų sąveika su strategija ir verslo modeliu	34 psl.
E1-1	Pertvarkos planas klimato kaitai švelninti	37 psl.
E1-2	Su klimato kaitos švelninimu ir prisitaikymu prie jos susijusi politika	40 psl.
E1-3	Su klimato kaitos politika susiję veiksmai ir ištekliai	41 psl.
E1-4	Su klimato kaitos švelninimu ir prisitaikymu prie jos susiję uždaviniai	38 psl.
E1-5	Energijos suvartojimas ir jos rūšių derinys	45 psl.
E1-6	Bendros 1, 2 ir 3 lygių ŠESD emisijos bei bendras jų kiekis	46 psl.
E1-7	ŠESD absoravimas ir ŠESD kiekio mažinimo projektai, finansuojami anglies dioksido kreditais	48 psl.
E1-8	Anglies dioksido įsikainojimas	48 psl.
E1-9	Numatomas finansinis reikšmingų su klimatu susijusių fizinių ir pertvarkos rizikų ir potencialių galimybių poveikis	37, 48 psl.

Kodas	Pavadinimas, nuoroda į ataskaitos dalį	Puslapis
<b>E2 – Tarša: Oro tarša</b>		
E2	Tarša: Oro tarša	49 psl.
IRO-1	Reikšmingo su tarša susijusio poveikio, rizikų ir galimybių nustatymo ir vertinimo proceso aprašymas	49 psl.
SBM-3	Reikšmingas poveikis, rizikos ir galimybės bei jų sąveika su strategija ir verslo modeliu	50, 56 psl.
E2-1	Su tarša susijusi politika	52 psl.
E2-2	Su tarša susiję veiksmai ir ištekliai	52 psl.
E2-3	Su tarša susiję uždaviniai	53 psl.
E2-4	Oro tarša	54 psl.
E2-5	Susirūpinimą keliančios medžiagos ir labai didelį susirūpinimą keliančios medžiagos	55 psl.
E2-6	Numatomas su tarša susijusių reikšmingų rizikų ir galimybių finansinis poveikis	55 psl.

Kodas	Pavadinimas, nuoroda į ataskaitos dalį	Puslapis
<b>E4 – Biologinė įvairovė ir ekosistemos</b>		
E4	Biologinė įvairovė ir ekosistemos	32 psl.
IRO-1	Reikšmingo su biologine įvairove ir ekosistemomis susijusio poveikio, rizikų ir galimybių aprašymas	–
SBM-3	Reikšmingas poveikis, rizikos ir galimybės bei jų sąveika su strategija ir verslo modeliu	33 psl.
E4-1	Pertvarkos planas ir atsižvelgimas į biologinę įvairovę bei ekosistemas strategijoje ir verslo modelyje	34 psl.
E4-2	Su biologine įvairove ir ekosistemomis susijusi politika	34 psl.
E4-3	Su biologine įvairove ir ekosistemomis susiję veiksmai ir ištekliai	37 psl.
E4-4	Su biologine įvairove ir ekosistemomis susiję uždaviniai	40 psl.
E4-5	Su biologinės įvairovės ir ekosistemų pokyčiais susiję poveikio rodikliai	41 psl.
<b>E5 – Žiedinė ekonomika</b>		
E5	Žiedinė ekonomika	56 psl.
IRO-1	Reikšmingo su išteklių naudojimu ir žiedine ekonomika susijusio poveikio, rizikų ir galimybių aprašymas	33, 49, 62 psl.
SBM-3	Reikšmingas poveikis, rizikos ir galimybės bei jų sąveika su strategija ir verslo modeliu	50 psl.
E5-1	Su išteklių naudojimu ir žiedine ekonomika susijusi politika	52 psl.
E5-2	Su išteklių naudojimu ir žiedine ekonomika susiję veiksmai ir ištekliai	52 psl.
E5-3	Su išteklių naudojimu ir žiedine ekonomika susiję uždaviniai	53 psl.
E5-5	Išteklių išvediniai	54 psl.
E5-6	Numatomas su išteklių naudojimu ir žiedine ekonomika susijusių reikšmingų rizikų ir galimybių finansinis poveikis	55 psl.

Kodas	Pavadinimas, nuoroda į ataskaitos dalį	Puslapis
<b>S1 – Sava darbo jėga: Darbo sąlygos</b>		
S1	Sava darbo jėga: Darbo sąlygos	71 psl.
SBM-2	Suinteresuotų subjektų interesai ir nuomonės	73, 86 psl.
SBM-3	Reikšmingas poveikis, rizikos ir galimybės bei jų sąveika su strategija ir verslo modeliu	73 psl.
S1-1	Su sava darbo jėga susijusi politika	74 psl.
S1-2	Savos darbo jėgos ir darbuotojų atstovų įtraukimo sprendžiant klausimus dėl poveikio procesai	75 psl.
S1-3	Neigiamo poveikio ištaisymo procesai ir kanalai, kuriais sava darbo jėga gali išreikšti susirūpinimą	75 psl.
S1-4	Veiksmai, kurių imamasi dėl reikšmingo poveikio sava darbo jėgai, su sava darbo jėga susijusių reikšmingų rizikų valdymo ir pasinaudojimo reikšmingomis galimybėmis metodai ir tų veiksmų veiksmingumas	77 psl.
S1-5	Uždaviniai, susiję su reikšmingo neigiamo poveikio valdymu, teigiamo poveikio didinimu ir reikšmingų rizikų ir galimybių valdymu	79 psl.
S1-6	Įmonės samdomųjų darbuotojų savybės	80 psl.
S1-8	Kolektyvinių sutarčių aprėptis ir socialinis dialogas	81 psl.
S1-9	Įvairovės rodikliai	82 psl.
S1-10	Deramas darbo užmokestis	82, 84 psl.
S1-11	Socialinė apsauga	82 psl.
S1-12	Neįgalieji	82 psl.
S1-13	Mokymo ir įgūdžių ugdymo rodikliai	82 psl.
S1-14	Sveikatos ir saugos rodikliai	83 psl.
S1-15	Profesinio ir asmeninio gyvenimo pusiausvyros rodikliai	84 psl.
S1-16	Atlygio rodikliai (užmokesčio skirtumas ir bendras atlygis)	84 psl.
S1-17	Incidentai, skundai ir stiprus poveikis žmogaus teisėms	85 psl.

Kodas	Pavadinimas, nuoroda į ataskaitos dalį	Puslapis
<b>S2 – Vertės grandinės darbuotojai</b>		
S2	Vertės grandinės darbuotojai	–
S2-1	Su vertės grandinės darbuotojais susijusi politika	Nereikšminga
S2-4	Problemos ir incidentai žmogaus teisių srityje, susiję su vertės grandinės grandimis	Nereikšminga
<b>S3 – Paveikiamos bendruomenės: Draugiška kaimynystė su vietos bendruomene</b>		
S3	Paveikiamos bendruomenės: Draugiška kaimynystė su vietos bendruomene	85 psl.
SBM-2	Suinteresuotų subjektų interesai ir nuomonės	86 psl.
S3-1	Su paveikiamomis bendruomenėmis susijusi politika	88 psl.
S3-2	Paveikiamų bendruomenių įtraukimo sprendžiant klausimus dėl poveikio procesai	88 psl.
S3-3	Neigiamo poveikio ištaisymo procesai ir kanalai, kuriais paveikiamos bendruomenės gali išreikšti susirūpinimą	88 psl.
S3-4	Veiksmai, kurių imamasi dėl reikšmingo poveikio paveikiamoms bendruomenėms, su paveikiamomis bendruomenėmis susijusių reikšmingų rizikų valdymo ir pasinaudojimo reikšmingomis galimybėmis metodai ir tų veiksmų veiksmingumas	89 psl.
S3-5	Uždaviniai, susiję su reikšmingo neigiamo poveikio valdymu, teigiamo poveikio didinimu ir reikšmingų rizikų ir galimybių valdymu	89 psl.
<b>S4 – Vartotojai ir galutiniai naudotojai</b>		
S4	Vartotojai ir galutiniai naudotojai	–
S4-1	Su vartotojais ir galutiniais naudotojais susijusi politika	Nereikšminga
S4-4	Problemos ir incidentai žmogaus teisių srityje	Nereikšminga

Kodas	Pavadinimas, nuoroda į ataskaitos dalį	Puslapis
<b>G1 – Verslo etika</b>		
G1	Verslo etika	91 psl.
SBM-3	Reikšmingas poveikis, rizikos ir galimybės bei jų sąveika su strategija ir verslo modeliu	92, 98, 101 psl.
IRO-1	Reikšmingo poveikio, rizikų ir galimybių nustatymo ir vertinimo proceso aprašymas	92, 98-100 psl.
GOV-1	Administracinių, valdymo ir priežiūros organų vaidmuo	97 psl.
G1-1	Verslo etikos politika ir įmonės kultūra	93 psl.
G1-2	Santykių su tiekėjais valdymas	94 psl.
G1-3	Korupcijos ir kyšininkavimo prevencija ir aptikimas	95 psl.
G1-4	Korupcijos ir kyšininkavimo incidentai	98 psl.
G1-5	Politinės įtakos darymas ir lobistinė veikla	97 psl.
G1-6	Mokėjimo praktika	97 psl.

## PRIEDAS. ES Taksonomijos KPI lentelės (2025 m.)

Reglamento (ES) 2021/2178 II priedo pagrindinių veiklos rezultatų rodikliai (KPI) – apyvarta, kapitalo išlaidos (CapEx) ir veiklos išlaidos (OpEx), pateikiami pagal aplinkosaugos tikslus su Svaraus prisidėjimo (SC) ir Reikšmingos žalos nedarymo (DNSH) kriterijų įvertinimu.

### 1. Pajamų (Apyvartos) procentinė dalis pagal Taksonomijos reglamentą

2025 finansiniai metai | Bendra apyvarta: 63 310,28 tūkst. Eur

Ekonominės veiklos pagal taksonomijos reglamentą	Kodai	Pajamos	Pajamos dalis	Svaraus prisidėjimo kriterijai						Reikšmingos žalos nedarymo (DNSH) kriterijai						Kriterijus atitinkančių ar taksonominių veiklų dalis, 2024 m.	Sąlygas sudaranti veikla / Perėjimo veikla	
				Klimato kaitos švelninimas	Prisitaikymas prie klimato kaitos	Vanduo	Žiedinė ekonomika	Taršos prevencija	Biologinė įvairovė	Klimato kaitos švelninimas	Prisitaikymas prie klimato kaitos	Vanduo	Žiedinė ekonomika	Taršos prevencija	Biologinė įvairovė			
				T; N; NTA	T; N; NTA	T; N; NTA	T; N; NTA	T; N; NTA	T; N; NTA	T; N	T; N	T; N	T; N	T; N	T; N			
<b>A. TAKSONOMINĖS VEIKLOS</b>																		
<b>A.1. Aplinkos atžvilgiu tvari veikla (kriterijus atitinkanti taksonominė veikla)</b>																		
Vandens transporto infrastruktūra	PKK 6.16	42,617	0.1%	T	T	T	NTA	NTA	T	T	T	T	T	T	T	T	0.0%	S
<b>Aplinkos atžvilgiu tvarios veiklos pajamos (A.1.)</b>		<b>42,62</b>	<b>0,07%</b>															
Iš jų: sąlygas sudaranti veikla (S)		42,62	0,07%															
Iš jų: perėjimo veikla (P)			0,00%															
<b>A.2. Taksonominė, bet aplinkos atžvilgiu netviri veikla (kriterijų neatitinkanti taksonominė veikla)</b>																		
Infrastruktūra, sudaranti sąlygas nedidelį anglies dioksido kiekį išskiriančiam vandens transportui; Vandens transporto infrastruktūra	KKŠ 6.16, PKK 6.16 (1)	6 700,29	10,58%	N	T	T	T	T	T	N	T	T	T	T	T	T	10,01%	
Pastatų įsigijimas ir nuosavybė	KKŠ 7.7	31,92	0.05%	N	N	NTA	NTA	NTA	NTA	N	N	T	T	T	T	T	0.05%	
Duomenų apdorojimas, priegloba ir susijusi veikla	KKŠ 8.1	219,01	0,35%	N	N	N	N	NTA	NTA	T	T	N	N	T	T	T	0.34%	
Užterštų vietų ir teritorijų valymas	TPK 2.4	31,33	0.05%	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	0.02%	
<b>Taksonominės, bet aplinkos atžvilgiu netviri veikla – neatitinkančios pajamos (A.2.)</b>		<b>6 982,55</b>	<b>11,03%</b>															
<b>Taksonominės veiklos pajamos (A.1. + A.2.)</b>		<b>7 025,16</b>	<b>11,10%</b>															
<b>B. NETAKSONOMINĖS VEIKLOS</b>																		
Netaksonominės veiklos pajamos		56 285,12	88,90%															
<b>Iš viso (A+B)</b>		<b>63 310,28</b>	<b>100,00%</b>															

## 2. Veiklos išlaidų (OpEx) procentinė dalis pagal Taksonomijos reglamentą

2025 finansiniai metai | Bendras OpEx: 9 221,77 tūkst. Eur

Ekonominės veiklos pagal taksonomijos reglamentą	Kodai	Pajamos	Pajamos dalis	Svaraus prisidėjimo kriterijai						Reikšmingos žalos nedarymo (DNSH) kriterijai						Kriterijus atitinkančių ar taksonominių veiklų dalis, 2024 m.	Sąlygas sudaranti veikla / Perėjimo veikla
				Klimato kaitos švelninimas	Prisitaikymas prie klimato kaitos	Vanduo	Žiedinė ekonomika	Taršos prevencija	Biologinė įvairovė	Klimato kaitos švelninimas	Prisitaikymas prie klimato kaitos	Vanduo	Žiedinė ekonomika	Taršos prevencija	Biologinė įvairovė		
				T; N; NTA	T; N; NTA	T; N; NTA	T; N; NTA	T; N; NTA	T; N; NTA	T; N	T; N	T; N	T; N	T; N	T; N		
<b>A. TAKSONOMINĖS VEIKLOS</b>																	
<b>A.1. Aplinkos atžvilgiu tvari veikla (kriterijus atitinkanti taksonominė veikla)</b>																	
Infrastruktūra, sudaranti sąlygas nedidelį anglies dioksido kiekį išskiriančiam vandens transportui; Vandens transporto infrastruktūra	KKŠ 6.16, PKK 6.16 (1)	110,63	1,20%	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	0,0%	S
Užterštų vietų ir teritorijų valymas	TPK 2.4 (1)	18,90	0,20%	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	0,00%	S
<b>Aplinkos atžvilgiu tvarios veiklos OpEx (A.1.)</b>		<b>129,53</b>	<b>1,40%</b>														
Iš jų: sąlygas sudaranti veikla (S)		129,53	1,40%														
Iš jų: perėjimo veikla (P)			0,00%														
<b>A.2. Taksonominė, bet aplinkos atžvilgiu netviri veikla (kriterijų neatitinkanti taksonominė veikla)</b>																	
Krovininis jūrų ir pakrančių vandens transportas, uosto operacijoms ir pagalbinei veiklai skirti laivai	KKŠ 6.10	9,88	0,11%	N	N	N	T	T	T							0,18%	
Krovininis jūrų ir pakrančių vandens transportas, uosto operacijoms ir pagalbinei veiklai skirti laivai	KKŠ 6.10, PKK 6.10	109,86	1,19%	N	N	T	T	T	T							4,10%	P
Geležinkelių transporto infrastruktūra	KKŠ 6.14	468,84	5,08%	T	N	N	N	N	N							2,96%	S
Infrastruktūra, sudaranti sąlygas nedidelį anglies dioksido kiekį išskiriančiam vandens transportui; Vandens transporto infrastruktūra	KKŠ 6.16, PKK 6.16	161,58	1,75%	N	N	N	N	N	N							1,36%	S
Vežimas motociklais, keleiviniais automobiliais ir lengvosiomis komercinėmis transporto priemonėmis	KKŠ 6.5	21,71	0,24%	N	N	T	N	N	T							0,21%	
Pastatų įsigijimas ir nuosavybė	KKŠ 7.7	36,65	0,40%	N	T	NTA	NTA	NTA	NTA							0,15%	
Duomenų apdorojimas, priegloba ir susijusi veikla	KKŠ 8.1	113,52	1,23%	N	N	N	N	T	T							1,10%	
Kelių ir greitkelių priežiūra	ŽE 3.4	49,08	0,53%	N	N	N	N	N	N							1,20%	
<b>Taksonominės, bet aplinkos atžvilgiu netviri veikla – neatitinkantis OpEx (A.2.)</b>		<b>971,13</b>	<b>10,53%</b>														
<b>Taksonominės veiklos OpEx (A.1. + A.2.)</b>		<b>1 100,66</b>	<b>11,94%</b>														
<b>B. NETAKSONOMINĖS VEIKLOS</b>																	
Netaksonominės veiklos OpEx		8 121,11	88,06%														
<b>Iš viso (A+B)</b>		<b>9 221,77</b>	<b>100,00%</b>														

### 3. Kapitalo išlaidų (CapEx) procentinė dalis pagal Taksonomijos reglamentą

2025 finansiniai metai | Bendras CapEx: 79 223,14 tūkst. Eur

Ekonominės veiklos pagal taksonomijos reglamentą	Kodai	Pajamos	Pajamos dalis	Svaraus prisidėjimo kriterijai						Reikšmingos žalos nedarymo (DNSH) kriterijai						Kriterijus atitinkančių ar taksonominių veiklų dalis, 2024 m.	Sąlygas sudaranti veikla / Perėjimo veikla
				Klimato kaitos švelninimas	Prisitaikymas prie klimato kaitos	Vanduo	Žiedinė ekonomika	Taršos prevencija	Biologinė įvairovė	Klimato kaitos švelninimas	Prisitaikymas prie klimato kaitos	Vanduo	Žiedinė ekonomika	Taršos prevencija	Biologinė įvairovė		
				T; N; NTA	T; N; NTA	T; N; NTA	T; N; NTA	T; N; NTA	T; N; NTA	T; N	T; N	T; N	T; N	T; N	T; N		
<b>A. TAKSONOMINĖS VEIKLOS</b>																	
<b>A.1. Aplinkos atžvilgiu tvari veikla (kriterijus atitinkanti taksonominė veikla)</b>																	
Krovininis jūrų ir pakrančių vandens transportas, uosto operacijoms ir pagalbinei veiklai skirti laivai	KKŠ 6.10, PKK 6.10	5 967,63	7,53%	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	7,06%	P
Infrastruktūra, sudaranti sąlygas nedidelį anglies dioksido kiekį išskiriančiam vandens transportui; Vandens transporto infrastruktūra	KKŠ 6.16, PKK 6.16	15 338,42	19,36%	T	T	T	T	T	NTA	T	T	T	T	NTA	T	0,06%	S
Vandens transporto infrastruktūra	PKK 6.16	1 477,32	1,86%	T	T	T	T	T	NTA	T	T	T	T	NTA	T	0,00%	S
Vežimas motociklais, keleiviniiais automobiliais ir lengvosiomis komercinėmis transporto priemonėmis	KKŠ 6.5	65,70	0,08%	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	0,0%	
Vandenilio gamyba	PKK 3.10	3 426,37	4,32%	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	0,00%	P
<b>Aplinkos atžvilgiu tvarios veiklos OpEx (A.1.)</b>		<b>26 275,44</b>	<b>33,07%</b>														
Iš jų: sąlygas sudaranti veikla (S)		16 815,74	21,23%														
Iš jų: perėjimo veikla (P)		9 394,00	11,86%														
<b>A.2. Taksonominė, bet aplinkos atžvilgiu netvari veikla (kriterijų neatitinkanti taksonominė veikla)</b>																	
Mažo anglies dioksido kiekio transporto technologijų gamyba	KKŠ 3.3 (1)	4 117,34	5,20%	N	N	N	N	N	N							0,00%	
Elektros energijos perdavimas ir skirstymas	KKŠ 4.9, PKK 4.9 (1)	0,03	0,00%	N	T	T	T	T	T							0,00%	
Krovininis jūrų ir pakrančių vandens transportas, uosto operacijoms ir pagalbinei veiklai skirti laivai	KKŠ 6.10, PKK 6.10 (1)	62,99	0,08%	N	N	N	T	T	N							0,00%	
Geležinkelių transporto infrastruktūra	KKŠ 6.14 (1)	461,97	0,58%	T	N	N	N	N	N							0,00%	
Infrastruktūra, sudaranti sąlygas nedidelį anglies dioksido kiekį išskiriančiam vandens transportui; Vandens transporto infrastruktūra	KKŠ 6.16, PKK 6.16 (1)	23 093,53	29,15%	N	N	N	N	N	N							0,00%	S
Naujų pastatų statyba	KKŠ 7.1 (1)	8 439,78	10,65%	T	N	N	N	N	T							0,00%	
Atsinaujinančiųjų išteklių energijos technologijų įrengimas	KKŠ 7.6 (1)	0,03	0,00%	T	T	T	T	T	T							0,00%	
Duomenų apdorojimas, priegloba ir susijusi veikla	KKŠ 8.1 (1)	48,01	0,06%	N	N	N	N	T	T							0,00%	
Vandens transporto infrastruktūra	PKK 6.16 (1)	5 702,53	7,20%	T	T	T	T	T	T							0,00%	
Užterštų vietų ir teritorijų valymas	TPK 2.4 (1)		0,00%	N	N	N	N	N	N							0,00%	
<b>Taksonominės, bet aplinkos atžvilgiu netvari veikla – neatitinkantis OpEx (A.2.)</b>		<b>41 926,20</b>	<b>52,92%</b>													<b>48,62%</b>	
<b>Taksonominės veiklos OpEx (A.1. + A.2.)</b>		<b>68 201,64</b>	<b>86,09%</b>													<b>57,94%</b>	
<b>B. NETAKSONOMINĖS VEIKLOS</b>																	
Netaksonominės veiklos OpEx		11 021,50	13,91%													42,06%	
<b>Iš viso (A+B)</b>		<b>79 223,14</b>	<b>100,00%</b>													<b>100,00%</b>	

## Sutrumpinimų ir ženklų paaiškinimai

Kategorija	Kodas	Paaiškinimas
Svaraus prisidėjimo kriterijai	T	Taip (kriterijų atitinkanti taksonominė veikla)
	N	Ne (kriterijų neatitinkanti taksonominė veikla)
	NTA	Atitinkamo tikslo atžvilgiu netaksonominė veikla
Reikšmingos žalos nedarymo (DNSH) kriterijai ir būtinausios apsaugos priemonės	T	Taip
	N	Ne
Tikslas	KKŠ	Klimato kaitos švelninimas
	PKK	Prisitaikymas prie klimato kaitos
	VND	Vanduo ir jūrų ištekliai
	ŽE	Žiedinė ekonomika
	TP	Taršos prevencija ir kontrolė
	BIO	Biologinė įvairovė ir ekosistemos
Veiklos tipas	S	Sąlygas sudaranti veikla (enabling activity)
	P	Perėjimo veikla (transition activity)

*Pastaba: DNSH kriterijų įvertinimas (T/N) pateikiamas tik A.1 – aplinkos atžvilgiu tvarių (atitinkančių) veiklų eilutėse. A.2 (neatitinkančių) veikloms DNSH vertinimas formaliai netaikomas, nes veikla neįvykdė pirminiame Svaraus prisidėjimo (SC) vertinimo etape.*

## **NEPRIKLAUSOMO PRAKTIKUOJANČIO ASMENS RIBOTO UŽTIKRINIMO ATASKAITA DĖL AB KLAIPĖDOS VALSTYBINIO JŪRŲ UOSTO DIREKCIJOS TVARUMO ATASKAITOS**

AB Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos akcininkui:

### **Riboto užtikrinimo išvada**

Mes atlikome riboto užtikrinimo užduotį dėl AB Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos (toliau – Bendrovė) 2025 metų Tvarumo ataskaitos (toliau – Tvarumo ataskaita), parengtos taikant Europos tvarumo atskaitomybės standartus (ETAS), nustatytus Europos Komisijos deleguotuoju reglamentu (ES) 2023/2772, bei atsižvelgiant į Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos (ES) 2022/2464 dėl įmonių informacijos apie tvarumą teikimo (IITTD / CSRD) ir Lietuvos Respublikos teisės aktų, įgyvendinančių minėtos direktyvos nuostatas, reikalavimus (toliau – Tvarumo ataskaitos rengimo pagrindas).

Remdamiesi atliktomis procedūromis ir gautais įrodymais, nepastebėjome nieko, kas verstų mus manyti, kad Bendrovės 2025 metų Tvarumo ataskaita visais reikšmingais atžvilgiais nėra parengta pagal taikomą Tvarumo ataskaitos rengimo pagrindą.

Mūsų riboto užtikrinimo išvada apima:

- atitiktį Europos tvarumo atskaitomybės standartams (ETAS), įskaitant tai, kad Bendrovės vykdytas procesas, skirtas Tvarumo ataskaitoje pateikiamos informacijos identifikavimui, atitinka Tvarumo ataskaitos skyriaus „Bendroji informacija“ poskyryje „Dvejopo reikšmingumo vertinimo rezultatai“ pateiktą aprašymą; ir
- Tvarumo ataskaitos skyriaus „Aplinkosauginė informacija“ poskyryje „Informacijos atskleidimas pagal ES Taksonomijos reglamentą“ pagal Reglamento (ES) 2020/852 (Taksonomijos reglamento) 8 straipsnio reikalavimus pateiktą informaciją.
- Lietuvos Respublikos teisės aktų, reglamentuojančių tvarumo atskaitomybę, reikalavimų laikymąsi.

Mūsų išvada dėl Tvarumo ataskaitos neapima jokios kitos informacijos, pateikiamos kartu su Tvarumo ataskaita.

### **Išvados pagrindas**

Riboto užtikrinimo užduotį atlikome vadovaudamiesi Tarptautinių audito ir užtikrinimo standartų valdybos išleistu 3000-uoju Tarptautiniu užtikrinimo užduočių standartu (TUUS) (persvarstytu) „Užtikrinimo užduotys, išskyrus istorinės finansinės informacijos auditus ar peržvalgas“ (toliau – 3000-asis TUUS (persvarstytas)). Mūsų atsakomybė pagal šį standartą išsamiau aprašyta šios ataskaitos dalyje „Praktikuojančio asmens atsakomybė“.

Mes laikėmės nepriklausomumo ir kitų etikos reikalavimų, nustatytų Tarptautinių apskaitos specialistų etikos standartų valdybos išleistame Tarptautiniame apskaitos profesionalų etikos kodekse (įskaitant Tarptautinius nepriklausomumo reikalavimus), kartu su etikos reikalavimais, taikytiniais mūsų teikiamai Tvarumo ataskaitos riboto užtikrinimo paslaugai Lietuvoje.

Mūsų įmonė vadovaujasi 1-uoju Tarptautiniu kokybės valdymo standartu (TKVS 1) „Audito įmonių, atliekančių finansinių ataskaitų auditą ir peržiūras ar kitas užtikrinimo ir susijusių paslaugų užduotis, kokybės valdymas“, kuriame nustatytas reikalavimas įmonei sukurti, įdiegti ir palaikyti kokybės valdymo sistemą, įskaitant politikas ir procedūras, susijusias su etikos reikalavimų, profesinių standartų bei taikomų teisinių ir priežiūros reikalavimų laikymusi.

Manome, kad mūsų gauti įrodymai sudaro pakankamą ir tinkamą pagrindą mūsų riboto užtikrinimo išvadai pareikšti.

### **Kiti dalykai**

Bendrovės 2024 metų Tvarumo ataskaitos, apimančios 2024 m. gruodžio 31 d. pasibaigusius metus, riboto užtikrinimo užduotį atliko kitas praktikuojantis asmuo, kuris 2025 m. gegužės 14 d. pateikė nemodifikuotą riboto užtikrinimo išvadą dėl šios Tvarumo ataskaitos.

Mūsų atlikta riboto užtikrinimo užduotis neapėmė Tvarumo ataskaitoje pateiktos 2024 metų lyginamosios informacijos. Mūsų išvada dėl šio dalyko nėra modifikuota.

### **Vadovybės atsakomybė už Tvarumo ataskaitą**

Bendrovės vadovybė yra atsakinga už Tvarumo ataskaitoje pateikiamos informacijos identifikavimo proceso sukūrimą ir įgyvendinimą pagal ETAS bei šio proceso aprašymo pateikimą Tvarumo ataskaitos skyriaus „Bendroji informacija“ poskyryje „Dvejopo reikšmingumo vertinimo rezultatai“.

Ši atsakomybė apima:

- supratimo apie Bendrovės vykdomos veiklos, verslo santykių ir paveiktų suinteresuotųjų subjektų kontekstą įgijimą;
- faktinio ir galimo poveikio, rizikų bei galimybių, susijusių su tvarumo klausimais, nustatymą;
- nustatyto poveikio, rizikų ir galimybių reikšmingumo įvertinimą, parenkant ir taikant tinkamas ribas;
- metodikų sukūrimą bei esamomis aplinkybėmis pagrįstų prielaidų formulavimą.

Be to, Bendrovės vadovybė yra atsakinga už Tvarumo ataskaitos parengimą pagal Tvarumo ataskaitos rengimo pagrindą, įskaitant:

- Tvarumo ataskaitos skyriaus „Aplinkosauginė informacija“ poskyryje „Informacijos atskleidimas pagal ES Taksonomijos reglamentą“ pateikiamos informacijos parengimą pagal Reglamento (ES) 2020/852 8 straipsnio reikalavimus;

- tokių vidaus kontrolės priemonių sukūrimą, įgyvendinimą ir palaikymą, kurios, vadovybės vertinimu, yra būtinos Tvarumo ataskaitai parengti be reikšmingų iškreipimų dėl apgaulės ar klaidos;
- tinkamų metodų, prielaidų ir įvertinimų parinkimą bei taikymą;
- sprendimų ir įvertinimų, pagrįstų esamomis aplinkybėmis, atlikimą;
- apgaulės prevenciją ir nustatymą;
- Tvarumo ataskaitos turinio parinkimą, įskaitant numatomų vartotojų identifikavimą ir jų informacijos poreikių įvertinimą;
- tikslų, uždavinių ir veiklos rodiklių nustatymą bei atitinkamų veiksmų įgyvendinimą;
- kitų darbuotojų, dalyvaujančių rengiant Tvarumo ataskaitą, priežiūrą.SD

Už valdymą atsakingi asmenys yra atsakingi už Bendrovės Tvarumo ataskaitos rengimo proceso priežiūrą.

### **Būdingi apribojimai rengiant Tvarumo ataskaitą**

Teikdama į ateitį orientuotą informaciją pagal ETAS, Bendrovės vadovybė remiasi prielaidomis apie galimus būsimus įvykius ir galimus Bendrovės veiksmus. Faktiniai rezultatai gali reikšmingai skirtis nuo prognozuojamų rezultatų, kadangi būsimi įvykiai dažnai klostosi kitaip nei tikėtasi.

Nustatydamas Tvarumo ataskaitoje pateikiamus atskleidimus, Bendrovės vadovybė interpretuoja teises ir kitas sąvokas, kurioms būdingas neapibrėžtumas. Dėl to galimos skirtingos šių sąvokų interpretacijos.

Kaip aprašyta Tvarumo ataskaitos skyriaus „Aplinkosauginė informacija“ poskyryje „Klimato kaita: Energetika“, šiltnamio efektą sukeliančių dujų (toliau – ŠESD) emisijų kiekybiniam įvertinimui būdingas neišvengiamas neapibrėžtumas. Emisijų faktoriai yra įverčiai, imami iš pripažintų šaltinių ir grindžiami vidurkiais bei moksliniais modeliais, o ne tiesioginiais konkrečios situacijos matavimais. Pasirinkus kitus priimtinius emisijų faktorius ar skaičiavimo metodus, pateikti emisijų dydžiai galėtų reikšmingai skirtis.

### **Praktikuojančio asmens atsakomybė**

Mūsų tikslas yra suplanuoti ir atlikti užtikrinimo užduotį taip, kad gautume ribotą užtikrinimą, jog Tvarumo ataskaitoje nėra reikšmingų iškreipimų dėl apgaulės ar klaidos, ir pateikti riboto užtikrinimo išvadą.

Iškreipimai gali atsirasti dėl apgaulės ar klaidos ir laikomi reikšmingais, jei pagrįstai galima tikėtis, kad jie, atskirai arba kartu, turės įtakos vartotojų sprendimams, priimamiems remiantis Tvarumo ataskaita.

Atlikdami riboto užtikrinimo užduotį pagal 3000-ąjį TUUS (persvarstyta), mes taikėme profesinį skepticizmą ir priėmėme profesinius sprendimus visos užduoties metu.

Mūsų atsakomybė, susijusi su Tvarumo ataskaitoje pateikiamos informacijos identifikavimo procesu, apėmė:

- supratimo apie šį procesą įgijimą, tačiau ne siekiant pareikšti išvadą apie jo efektyvumą;
- įvertinimą, ar identifikuota informacija atitinka ETAS atskleidimo reikalavimus;
- procedūrų atlikimą siekiant įvertinti, ar Bendrovės vykdytas procesas atitinka Tvarumo ataskaitoje pateiktą jo aprašymą.

Kita mūsų atsakomybė dėl Tvarumo ataskaitos apėmė:

- supratimo apie Bendrovės kontrolės aplinką, procesus ir informacines sistemas, susijusias su Tvarumo ataskaitos rengimu, įgijimą;
- sričių, kuriose gali būti reikšmingų iškraipymų dėl apgaulės ar klaidos, nustatymą;
- užtikrinimo procedūrų atlikimą, reaguojant į nustatytas rizikingas sritis.

### **Atlikto darbo santrauka**

Riboto užtikrinimo užduoties metu atliekamos procedūros, skirtos gauti įrodymų apie Tvarumo ataskaitą. Riboto užtikrinimo procedūrų pobūdis, atlikimo laikas ir apimtis skiriasi nuo pakankamo užtikrinimo užduoties procedūrų, todėl riboto užtikrinimo lygis yra gerokai mažesnis nei pakankamo užtikrinimo lygis.

Dėl to mes neišreiškiame pakankamo užtikrinimo išvados apie Tvarumo ataskaitą.

Pasirinktų procedūrų pobūdis, atlikimo laikas ir apimtis priklausė nuo mūsų profesinio sprendimo, įskaitant sritis, kuriose tikėtini reikšmingi iškraipymai dėl apgaulės ar klaidos.

Atlikdami riboto užtikrinimo užduotį:

- teikėme paklausimus Bendrovės darbuotojams;
- peržiūrėjome vidaus dokumentus;
- atlikome analitines procedūras;
- atlikome atrankos pagrindu pasirinktos informacijos detalaus testavimo procedūras;
- vertinome Tvarumo ataskaitos atitiktį ETAS;

- vertinome metodus, prielaidas ir reikšmingus įvertinimus;
- vertinome ES taksonomijos atskleidimus;
- atlikome pasirinktos ŠESD informacijos patikrinimo procedūras;
- atlikome kitas procedūras, kurias laikėme reikalingomis konkrečiomis aplinkybėmis.

TaxLink auditas, UAB  
Įmonės audito pažymėjimo Nr. 001494

Arūnas Užbalis  
Atestuotas auditorius  
Auditoriaus pažymėjimo Nr. 000543  
Tvarumo atskaitomybės užtikrinimo specialisto registracijos Nr. T000095

Vilnius, Lietuva  
2026 m. birželio 1 d.

*Elektroniniu auditoriaus parašu pasirašoma tik Riboto užtikrinimo ataskaita*