

Klaipėdos regiono transporto sektoriaus potencialo ekonominis vertinimas

Jūratė Liebuviėnė*¹, Kristina Čižiūnienė²

¹Klaipėdos valstybinė kolegija, Technologijų fakultetas, Bijūnų g. 10, LT-91223 Klaipėda.

²Vilniaus Gedimino technikos universitetas, Saulėtekio al. 11, Vilnius.

El. paštas: j.liebuviene@kvk.lt; kristina.ciziuniene@vgtu.lt

(Gauta 2020 m. sausio mėn.; atiduota spaudai 2020 m. balandžio mėn.; prieiga internete nuo 2020 m. gegužės 11 d.)

Anotacija

Lietuva, tranzito šalis, turėtų virsti logistikos paslaugų šalimi. Lietuvos transporto linijos, būdamos bendro Europos transporto tinklo dalimi, kartu yra ir natūrali grandis, jungianti NVS šalis ir Aziją su Vakarų Europa. Geografinė padėtis lėmė Lietuvos, kaip tranzito šalies, patrauklumą. Transportas yra labai svarbus šalies ekonomikai ir visuomenei. Judumas turi didelės įtakos vidaus rinkai ir piliečių, besinaudojančių laisve keliauti, gyvenimo kokybei. Transportas suteikia galimybę užtikrinti ekonomikos augimą ir darbo vietų kūrimą, todėl atsizvelgiant į mums kylančius naujus uždavinius jis turi būti darnus. Klaipėda – tai trečias pagal dydį Lietuvos miestas, išsidėstęs vakarinėje Lietuvos dalyje. Klaipėda yra svarbus pramonės centras vakarų Lietuvoje. Šiame straipsnyje nagrinėja Klaipėdos apskrities transporto sektoriaus svarba ir indėlis į Lietuvos ekonomiką.

Reikšminiai žodžiai: Klaipėdos apskritis, transportas, bendrasis vidaus produktas (BVP), krovinių vežimo apimtys.

Abstract

Lithuania, as a transit country, should become a country of logistics services. Lithuanian transport lines, being part of the common European transport network, are also a natural link connecting the CIS countries and Asia with Western Europe. The geographical position made Lithuania as a transit country. Transport is very important for the country's economy and society. Mobility has a major impact on the internal market and the quality of life of citizens enjoying their freedom to travel. Transportation allows for growth of economy and jobs, and in view of the new challenges we face is to be sustainable. Klaipėda is the third largest city in Lithuania located in the western part of Lithuania. Klaipėda is an important industrial center in Western Lithuania. This article will examine the importance of the Klaipėda County transport sector and its contribution to the Lithuanian economy.

Key words: Klaipėda County, transport, gross domestic product (GDP), cargo transportation volumes

Įvadas

Lietuva yra labai patraukli šalis krovinių vežimo paslaugas teikiančioms bendrovėms. Iš Lietuvos per 3 dienas bet koku transportu įmanomas tolimesnis krovinių paskirstymas į visus Europos Sąjungos (ES) taškus. Lietuvos transporto ir logistikos sektorius efektyviai gali aptarnauti ne tik rinkas Rytų–Vakarų kryptimi, bet ir Šiaurės–Pietų kryptimi, apimant Baltarusiją, Ukrainą bei Vidurio Europos šalis (Lenkiją, Čekiją, Slovakiją ir kt.). 2018 m. krovinių visomis transporto rūšimis vežta 25,3 proc. daugiau nei buvo planuota, o palyginti su 2017 m. krovinių vežimo kriterijus padidėjo 4,1 proc.

Kelių transporto vežimų apimtis lėmė Lietuvos vežėjų, įsitvirtinusių pagrindinių Europos Sąjungos ir Rytų šalių rinkose, veiklos rezultatai.

Pagrindinių transporto sektoriaus rodiklių augimas rodo, kad Lietuvos vežėjai puikiai įvertina tarptautinės ir šalies rinkos poreikius bei geba jais pasinaudoti – investavę ir išplėtę savo transporto priemonių parkus jie įsitvirtino Europos Sąjungos rinkoje ir sėkmingai didina krovinių vežimo, krovos, transporto paslaugų eksporto apimtį. Nuolat didėjantis šių paslaugų eksportas į Vakarų Europos šalis bei atsigavęs eksportas į Rytų rinkas leidžia ir ateityje tikėtis šio sektoriaus augimo.

Daugiau nei 50 proc. visų krovinių yra vežama per Klaipėdos valstybinį jūrų uostą. Todėl labai didelę reikšmę turi modernus ir sėkmingai funkcionuojantis jūrų uoste transporto ir pramonės kompleksas, kuris užtikrina greitą ir saugų krovinių perkrovimą.

Klaipėdos valstybinio jūrų uosto infrastruktūra (krantinės, privažiuojamieji keliai, geležinkelio keliai, laivybos kanalas, bangolaužiai (molai)) yra neatsiejama Klaipėdos valstybinio jūrų uosto transporto mazgo dalis, kurios modernizavimas ir plėtra sudaro palankias sąlygas

nacionalinei ekonomikai augti, jos pridėtinei vertei kurti, esamoms įmonėms plėstis ir naujoms įmonėms steigti.

Geografinė padėtis Lietuvai suteikia išskirtinę galimybę tapti Rytų ir Vakarų logistikos punktu. Kalbant apie naujas galimybes išsiplėtusioje ES, vienas iš logistikos grandinės tobulinimo elementų – įsteigti modernius logistikos centrus ir plėsti jų tinklą Lietuvoje. Susiformavusios vežimų grandinės nesikeis labai greitai, tačiau reikia atkreipti dėmesį į tai, kad vežimo intermodaliniu transportu daugės ir jo vaidmuo transporto sistemoje didės.

Išsiplėtusioje ES regioniniais prekių paskirstymo centrais Šiaurės Rytų Europoje tapo Lietuva, Latvija ir Suomija. Svarbiausi logistikos centrai kuriasi Rytų ir Vakarų Europos sandūroje. Svarbiausias vaidmuo tenka stambiems transporto mazgams, kuriuose vieni prekių pristatymo keliai (geležinkeliai, sausumos ar vandens keliai) keičiami kitais (Kabashkin, 2008).

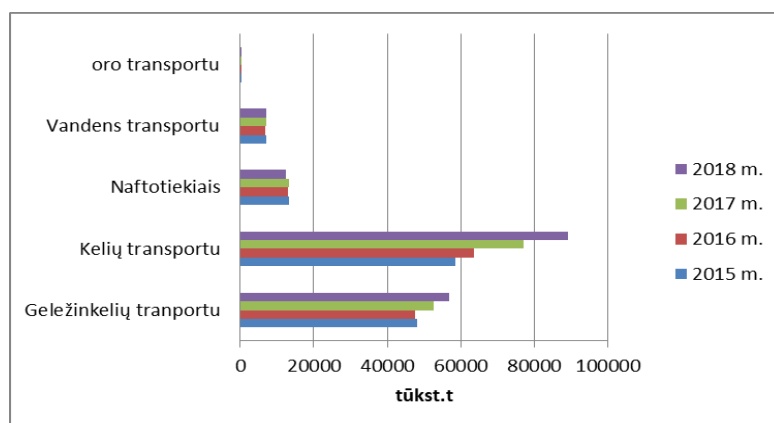
Tyrimo ir straipsnio tikslas – atlikti Klaipėdos apskrities transporto sektoriaus ekonominių rodiklių analizę.

Tyrimo metodika

Dėl didėjančių transporto srautų Europos Komisija rodo vis didesnę susirūpinimą aplinkos užterštumu ir skatina vežti krovinius labiau aplinką tausojančiomis transporto priemonėmis. Vis labiau ryškėja skatinimas mažinti automobilių kelių apkrovą, siūloma krovinius vežti geležinkeliais. Todėl skatinamos investicijos ne tik į geležinkelio transporto infrastruktūrą, bet ir į viešųjų logistikos centrų kūrimą, siekiant sukurti bendrą ES transporto sistemą (Jaržemskis ir Burchacz, 2010, 3 p.).

Geografinė padėtis Lietuvai suteikia išskirtinę galimybę tapti Rytų ir Vakarų logistikos punktu.

Kasmetinio krovinų vežimo visomis transporto rūšimis dinamika pateikiama 1 pav. Apie 70 proc. visų gabenamų krovinų sudaro tarptautiniai pervežimai, kuriuos daugiausiai lemia kaimyninių šalių politika pervežimų klausimais, ekonominiai pokyčiai regione, pasaulinių rinkų tendencijos ir kt.



1 pav. Krovinų vežimas visų rūšių transportu tūkst. tonų
Fig. 1. Freight transport by all modes of transport, thousand tons

Sausumos transportas Lietuvoje, vykdant krovinų vežimus, užima pirmaujančią poziciją. 53,9 proc. visų krovinų yra vežami kelių transportu, o 34,4 proc. geležinkelių transportu – kartu tai sudaro 91,9 proc., o tai yra daugiau kaip trys ketvirtadaliai visos krovinų rinkos. 2018 m., palyginti su 2017 m., daugiau krovinų vežta kelių transportu – 15,8 proc., vidaus vandenų transportu – 9,4 proc., geležinkelių transportu – 7,9 proc.

Tarptautinis krovinų vežimas 2018 m., palyginti su 2017 m., padidėjo 11,5 proc. Augo tarptautinis krovinų vežimas kelių transportu – 18,9 proc., o geležinkelių transportu – 12,3 proc.

Vidaus krovinių vežimas taip pat padidėjo 8,2 proc. Tačiau kelių transporte labiau dominuoja vidaus vežimai, o geležinkelių transporte – tarptautiniai (Statistikos departamentas, 2019).

Klaipėda – tai trečias pagal dydį Lietuvos miestas, išsidėstęs vakarinėje Lietuvos dalyje. Klaipėdos apskritis užima 5 209 m² plotą, tai sudaro 7,97 proc. Lietuvos teritorijos ploto. Apskirtyje gyvena 317 471 gyventojų, tai sudaro 11,29 proc. Lietuvos gyventojų. Apskritis centras Klaipėda yra svarbus vakarų Lietuvos pramonės centras ir stambus Lietuvos transporto mazgas, kuriame susijungia jūrų, autotransporto, oro ir geležinkelių keliai tarp Rytų ir Vakarų.

Klaipėdos regiono geografinė padėtis yra ypač palanki intermodalumui plėtoti. Taip pat regione yra intermodalumui užtikrinti svarbūs objektai: Klaipėdos uostas, Klaipėdos „Draugystės“ geležinkelio stotis, šis geležinkelio mazgas yra didžiausias Lietuvoje. Vos 20 km atstumu nuo Klaipėdos yra Palangos oro uostas bei regioną kertantys transporto koridoriai (Klusas, 2008, 56 p.).

Klaipėdos jūrų uostas yra Europos Sąjungos regioninių prioritetinių uostų sąrašė. Per pastaruosius metus krovos darbai uoste itin išaugo.

Tiesioginės užsienio investicijos (toliau TUI) Klaipėdos mieste, 2018 m. sausio 1 d. duomenimis, sudarė 932 137 tūkst. eurų (2017 m. – 947 597 tūkst. eurų). Klaipėdos miesto ekonominio patrauklumo veiksnys – TUI vienam gyventojui (Lentelė). Klaipėdos apskritį lenkia tik Vilnius. Nepaisant to, kad 2016–2017 metų laikotarpiu Klaipėdos apskritis augo sparčiau nei Vilnius ir Kaunas pagal TUI vienam gyventojui (9,1 proc.) ir bendrai (7,9 proc.) (Statistikos departamentas, 2019).

Lentelė. Klaipėdos, Kauno ir Vilniaus apskričių TUI vienam gyventojui

Table. FDI per capita in Klaipėda, Kaunas and Vilnius counties

TUI vienam gyventojui, EUR.	2015 m.	2016 m.	2017 m.	2016-2017 metų skirtumas, proc.
Klaipėdos apskritis	3199	3474	3790	9,1
Vilniaus apskritis	3378	12282	12984	5,7
Kauno apskritis	2033	2610	2775	6,3
Iš viso Lietuvoje	2380	4890	5275	7,9

Vidutiniškai vienam Klaipėdos gyventojui 2017 m. teko 3790 eurų TUI, arba 9,1 procentais daugiau nei 2016 m. (3474 EUR). Pagal šį rodiklį Klaipėda lenkia Kauno m. (2775 EUR TUI vienam šalies gyventojui), Lietuvos vidurkis 5275 EUR TUI vienam gyventojui.

Reikia pažymėti, kad 76 proc. visų TUI Klaipėdos apskrityje sudaro Klaipėdos miesto sav. investicijos iš Danijos, Kipro ir Vokietijos. Daugiausia TUI tenka šiems sektoriams: gamyba, logistika, naftos perdirbimas ir laivyba. Klaipėdos apskrityje investavo Kipro (330,6 mln. EUR arba 27,5 proc.), Danijos (217,8 mln. EUR arba 18,12 proc.) ir Vokietijos (123 mln. EUR arba 10,3 proc.) investuotojai.

Klaipėdos apskrityje yra nemaža dalis logistikos ir transporto sektoriaus įmonių. Ši sritis viena iš didžiausių, kuriai tenka TUI, todėl svarbu yra įvertinti, koks šios apskrities transporto vaidmuo ir indėlis Lietuvos ekonomikai.

Atsižvelgiant į tai, kad ekonominiai rodikliai – tai statistinės priemonės, leidžiančios pažvelgti į ekonomiką įvairiais pjūviais ir supaprastinti jos stebėjimą bei analizę (<https://www.finansistas.net/ekonomika.html>). Klaipėdos apskrities transporto sektoriaus ekonominė analizė bus atlikta remiantis Statistikos departamento prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės skelbtais dokumentais (Lietuvos statistikos metraštis, 2019), taikant statistinių duomenų analizės ir sintezės metodą.

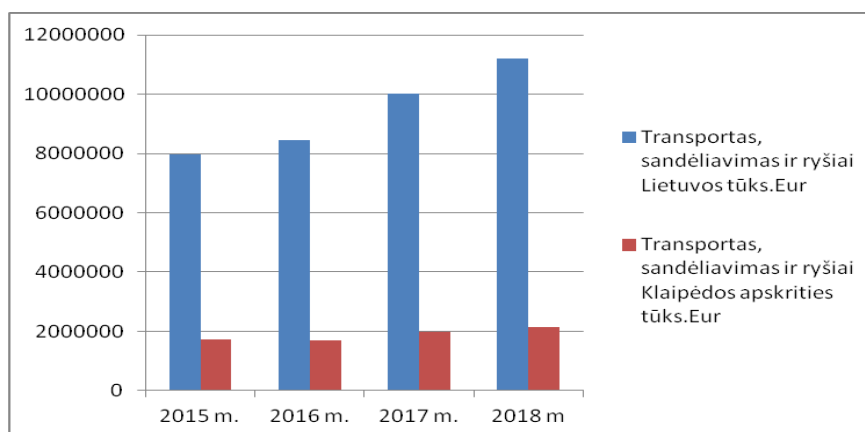
Įvertinus tai, kad ekonominių rodiklių įvairovė tikrai didelė: kainų indeksai, gamybos rodikliai, atsargų rodikliai, užsakymų rodikliai, prekybos rodikliai ir kt., tačiau, kompleksiškesniai visą valstybės ekonomiką atspindi BVP (bendrojo vidaus produkto) rodiklis (<https://www.finansistas.net/ekonomika.html>). Todėl šiame kontekste bus vertinamas ir Klaipėdos apskrities transporto sektorius, papildomai bus vertinami krovinių srautai, importas bei eksportas.

Taip pat bus nustatinėjama minėtų statistinių duomenų tarpusavio priklausomybė naudojant koreliacinę analizę. Statistinio ryšio stiprumas tarp stebėtų kintamųjų bus išreiškiamas koeficientu (https://www.lidata.eu/index.php?file=files/mokymai/kiek2/kiek2.html&course_file=kiek2_3_5.html). Šio straipsnio pabaigoje bus įvertinti pagrindiniai koreliacijos koeficientai: Pirsono (Pearson) koeficientas, kuris nusako tiesinio ryšio stiprumą bei Spearman'o ir Kendall'o, kurie yra ranginės koreliacijos koeficientai.

Klaipėdos apskrities transporto sektoriaus ekonominė apžvalga

2018 metais apyvarta Klaipėdos apskrities veikloje – Transportas ir saugojimas siekė 2133947 tūkstančius eurų, tokių įmonių Klaipėdos apskrityje įregistruota apie 2369. Pagrindinės Klaipėdos apskrities transporto sektoriaus įmonės yra šios: UAB „Klaipėdos Transekspedicija“, UAB „TNT“, UAB „Maritina“, AB „Lietuvos geležinkeliai“, UAB „Klaipėdos konteinerių terminalas“, AB „Klasco“, UAB „AD REM“, A. Griciaus autotransporto įmonė, UAB „Vitransa“, UAB „Vlantana“, UAB „Arijus“, UAB „Autoverslas“, UAB „Balthana“, UAB „Gedlito transportas“, UAB „Lekpas“, UAB „Gelma“, UAB „Gollner Spedition“, UAB „Autovesta“, UAB „INTRA Balticum“, UAB „Baltijos pervežimai“, UAB „Jungtinė Ekspedicija“, UAB „Vingės Logistika“, UAB „VPA Logistika“.

2018 metais Lietuvos susisiekimo sektoriaus — transporto, sandėliavimo, logistikos ir ryšių — sukuriama bendroji pridėtinė vertė sudarė apie 14 proc. visos šalyje sukuriamos bendrosios pridėtinės vertės. Klaipėdos apskrities transporto ir sandėliavimo įmonių sukuriama pridėtinė vertė nuo 2016 m. iki 2018 m. nuolat augo (2 paveikslas).



2 pav. Transporto, sandėliavimo ir ryšių pridėtinė vertė tūkst. Eur

Fig. 2. Value added of transport, warehousing and communication in thousand EUR

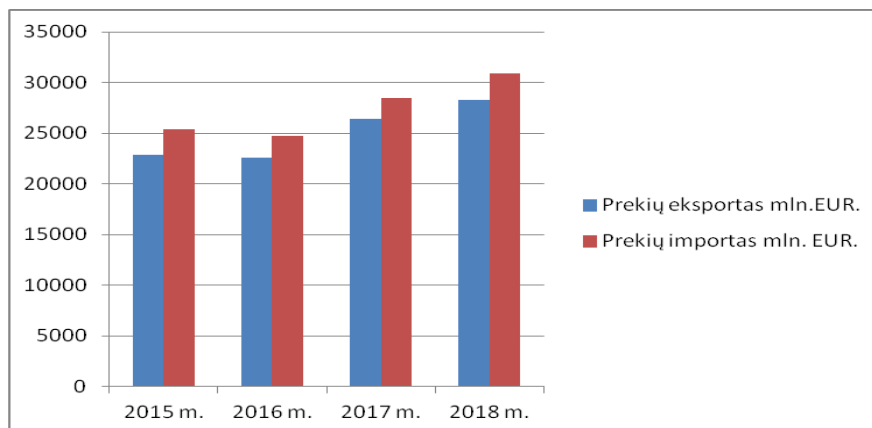
2 paveiksle pateiktas Klaipėdos apskrities transporto ir sandėliavimo įmonių sukuriamos pridėtinės vertės augimas ir jo procentas nuo visos Lietuvos transporto ir sandėliavimo įmonių sukuriamos pridėtinės vertės. 2017 m. transporto ir saugojimo veiklos lyginamoji dalis sudarė 12,1 proc. bendrosios pridėtinės vertės, telekomunikacijų veiklos – 1,3 proc. Transporto ir saugojimo įmonių sukurta bendroji pridėtinė vertė to meto kainomis siekė 4 mlrd. EUR, telekomunikacijų įmonių – 0,5 mlrd. EUR. Transporto ir saugojimo įmonių sukurta bendroji pridėtinė vertė, palyginti su 2016 m., padidėjo 12,3 proc.

Klaipėdos apskrityje labiausiai išvystyta alaus, mėsos ir mėsos subproduktų, medienos smulkiųjų plokščių, popieriaus ir kartono, durpių, kombinuotųjų pašarų, prekinio betono mišinio, kačių ir šunų ėdalo, silikatinių plytų ir blokelių, baldų, plastiko granulių gamyba.

2018 metais lietuviškos kilmės prekių daugiausiai eksportuota į Lenkiją (9,3 proc.), Vokietiją (9,1 proc.), Latviją (7,6 proc.), Jungtines Valstijas (7,6 proc.) ir Švediją (7,2 proc.) (Statistikos departamentas, 2019). Iš lietuviškos kilmės prekių daugiausia eksportuota naftos produktų (20,3 proc.), įvairių pramonės dirbinių (11,2 proc.), paruoštų maisto produktų, nealkoholinių ir

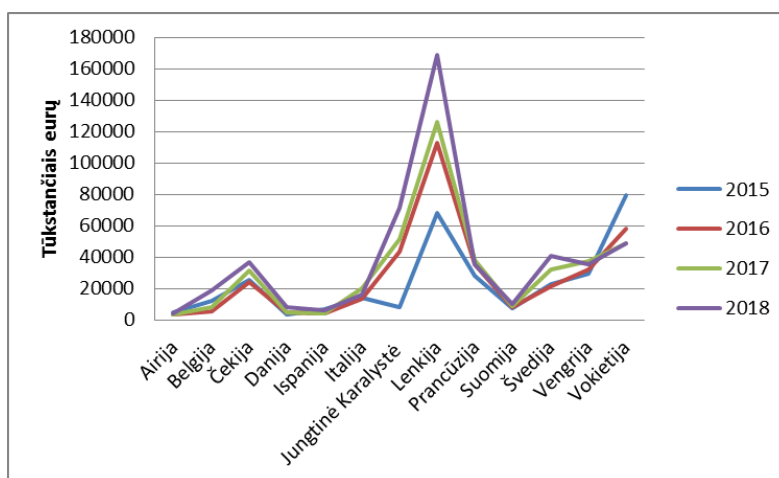
alkoholinių gėrimų, tabako ir perdirbtų tabako pakaitalų (9,2 proc.), chemijos pramonės ir jai giminingų pramonės šakų produkcijos (8 proc.).

Bendras Lietuvos eksportas (3 paveikslas), įskaitant reeksportą, 2018 m. siekė 28,271 mlrd. eurų, importas – 30,943 mlrd. eurų, arba atitinkamai 7 proc. bei 8,5 proc. daugiau nei 2017 metais. Lietuvos užsienio prekybos deficitas 2018 metais išaugo 26,9 proc. iki 2,672 mlrd. eurų.



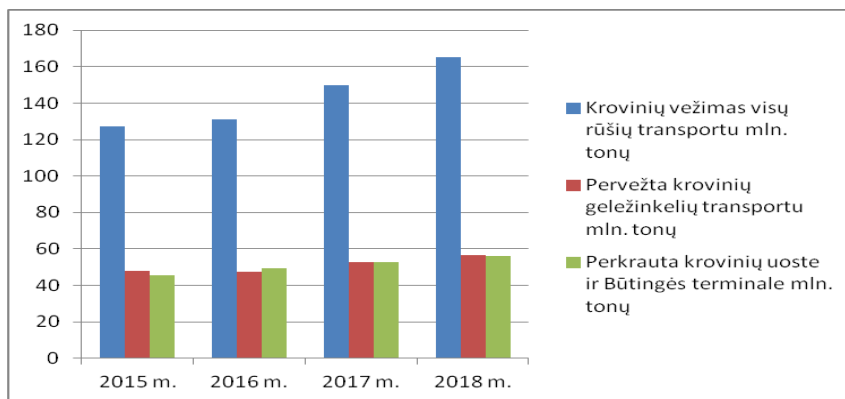
3 pav. Prekių eksportas ir importas mln. Eur
Fig. 3. Export and import of goods in million EUR

Klaipėdos apskrityje plastikų ir jų dirbinių, tabako, baldų, patalynės reikmenų ir čiužinių gamybos pramonės kartu generuoja daugiau negu 50 proc. viso apskrities eksporto. Iš šių veiklų, didžiausią dalį apskrities užsienyje parduodamos produkcijos sudaro plastikų ir jų dirbinių eksportas – jo dalis 21,3 proc. (4 pav.) viso apskrities eksporto, baldai, patalynės reikmenys, čiužiniai (16,1 proc.), tabakas ir perdirbti tabako gaminiai (17,0 proc.). Taip pat gana reikšmingą eksporto dalį sudarė maisto pramonės liekanos, paruošti pašarai gyvūnams (5,3 proc.), geležis ir plienas (4,3 proc.). Klaipėdos mieste labiausiai išvystyta chemijos pramonė. Čia gaminamos polietileno tereftalato (PET) granulės, biokuras (dyzelinių degalų pakaitalas), tepimo priemonės ir tepalinės alyvos. Klaipėdoje remontuojami ir statomi laivai, gaminami baldai ir medienos gaminiai, popierius ir kartonas, uždegimo sistemų laidų rinkiniai, surenkamieji geležies ar plieno ir mediniai statiniai, cigaretės ir gintaro dirbiniai. Klaipėdoje gaminamos šios statybinės medžiagos: plytelės, šaligatvio plytelės ir panašūs dirbiniai iš cemento, taip pat prekiniai betono mišiniai. Apie 9 proc. visos Klaipėdos pramonės sudaro maisto gamyba: duonos ir pyrago gaminiai, ledai, saldainiai, margarinas, žuvies gaminiai. Pagrindinė eksporto rinka Klaipėdos apskrityje pagamintai produkcijai yra ES, kur parduodama 72,6 proc. užsienio rinkoms skirtos produkcijos.



4 pav. Lietuviškos kilmės plastiko ir jų gaminių eksportas tūkstančiais eurų
Fig. 4. Export of plastic and products from them of Lithuanian origin in thousands of EUR

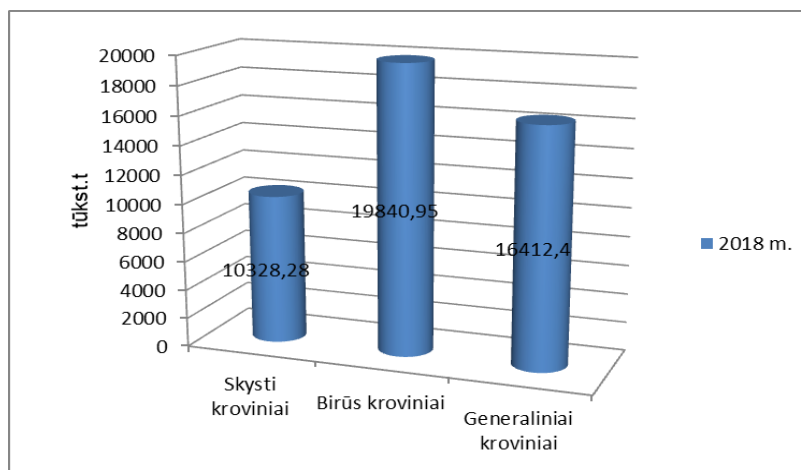
Palyginti su 2017 m., 2018 geležinkelių transportu pervežta 7,9 proc. daugiau krovinių (56,8 mln. t) ir 11 proc. daugiau keleivių (5,17 mln.). Geležinkelių transportu vežami tranzitiniai krovinių srautai (kai vežami kroviniai geležinkelių transportu iš kitų šalių į Klaipėdos uostą išgabavimui / atgabavimui laivais apskaitomi tranzitiniais) sudarė 56,8 proc. visų vežamų krovinių. Krovinių vežimas kelių transportu išaugo 8 proc. (iki 83,1 mln. t), oro transportu – 23 proc. (iki 15,9 tūkst. t), krova Klaipėdos uoste padidėjo 7,3 proc. (iki 46,3 mln. t) (5 paveikslas).



5 pav. Krovinių srautų judėjimas
Fig. 5. Movement of cargo flows

Klaipėdos uostas pagal konteinerių krovą ir jos augimo tempus pernai gerokai pralenkė artimiausius Baltijos jūros uostus – Rygą, Taliną ir Kaliningradą. Tokie rezultatai pasiekti uoste pradėjus veikti konteinerių paskirstymo centrui, kuriame priimami okeaniniai laivai, gabenantys konteinerius, skirtus plukdyti mažesniais laivais į gretimų šalių uostus. Krovą uoste didino nuosekliai auganti biriųjų krovinių ir generalinių krovinių krova – konteineriai, ro-ro kroviniai bei geležies ir plieno konstrukcijos.

2018 m. Klaipėdos uoste ir Būtingės terminale krauta 56,2 mln. t krovinių, t. y. 6,1 proc. daugiau palyginti su 2017 m. (6 pav.).



6 pav. Krovinių apimtys Klaipėdos uoste tūkst. tonų 2018 m.
Fig. 6. Cargo volumes handled at Klaipėda port, thousand tons in 2018

Klaipėdos uoste krauta 46,6 mln. t, t. y. 7,9 proc. daugiau, Būtingės terminale – 1,6 proc. mažiau krovinių (viso 9,66 mln. t žalios naftos). Krovinių augimas Klaipėdos uoste pasiektas dėl išaugusios konteinerių (+50,6 proc. viso 8,57 mln. t), geležies ir plieno konstrukcijų (+52 proc. viso 1,49 mln. t) krovos.

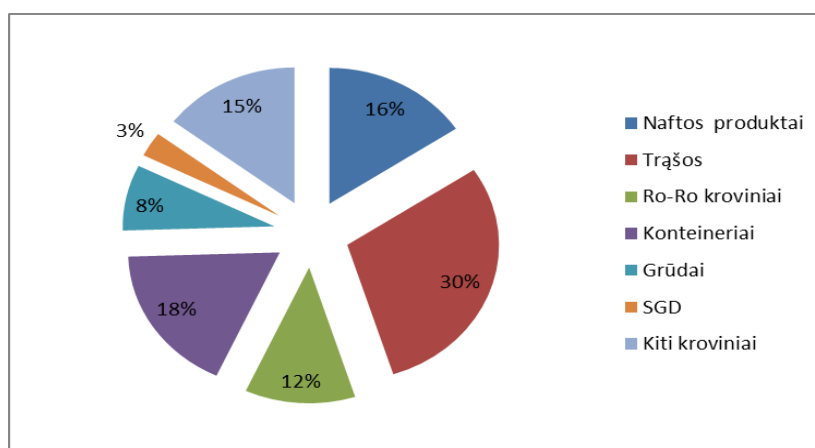
Analizuojamu laikotarpiu didžiausias augimas stebimas generalinių krovinių grupėje – ši šuolį iš esmės lėmė pradėtos konteinerių krovos iš laivo į laivą operacijos. Biriųjų krovinių grupėje

prieaugis pasiektas dėl birių trąšų ir rūdų krovos. Krova skystųjų krovinių grupėje mažėjo dėl sumenkusios naftos produktų ir suskystintųjų gamtinių dujų apimtys.

Klaipėdos uosto krovos rodiklių augimą užtikrino 51 proc. (7 pav.) išaugusi konteinerių krova, trąšų krova didėjo 4,1 proc., sumažėjo naftos produktų (-11 proc.), grūdų (-38,4 proc.), suskystintųjų gamtinių dujų (-27,4 proc.) krova.

Biriųjų krovinių rezultatus lėmė sumažėjusi grūdų krova (-38,4 proc.), bendrą krovinių grupės augimą išlaikė trąšos (+3,8 proc.). Generalinių krovinių šuolį lėmė pagrindinių šio krovinio rūšies segmentų – konteinerių (+50,6 proc.), ro-ro krovinių (+6,6 proc.), geležies ir plieno gaminių, metalo konstrukcijų (+52 proc.) krovos rezultatai. Tiek konteinerių, tiek krovinių keltuose srautų didėjimą iš esmės lėmė naujos palankesnės uosto rinkliavų taikymo laivybos linijoms ir konteineriniams laivams sąlygos. Tai leido pagerinti konkurencines sąlygas bei daugiau pritraukti naujų krovinių ir keleivinių keltų laivybos linijų ir konteinerinių laivų į Klaipėdos uostą, efektyviau naudoti uosto infrastruktūrą.

Lyginant Klaipėdos uostą su kitais uostais, jame, kaip ir ankstesniais metais, buvo gana tolygus įvairių tipų krovinių pasiskirstymas. 2018 metais birūs ir suverstiniai kroviniai sudarė 42,6 proc., generaliniai – 35,4 proc., skysti kroviniai sudarė 22 proc. visos uosto krovos.

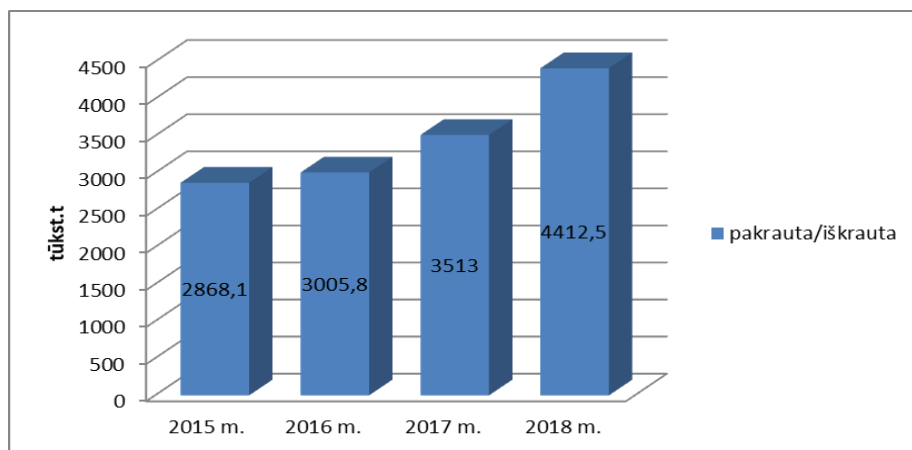


7 pav. Krovinių struktūra Klaipėdos uoste 2018 m. procentais
 Fig. 7. Cargo structure at Klaipėda port in percent in 2018

Vienas svarbiausių uosto konkurencingumo veiksnių – galimybė priimti ir pakrauti kuo didesnės grimzlės laivus, nesukeliant pavojaus laivybos saugumui. Klaipėdos uostas nuolat gilinimas ir užtikrinami garantiniai krantinių gyliai (15,5 metro grimzlės laivai yra didžiausi, kurie gali įplaukti į Baltijos jūrą). Uosto konkurencingumo veiksnys – investicijos į uosto plėtrą. 2013 m. pasiektas visų laikų rekordas – investuota 95,57 mln. eurų. Ši investicija iki šiol didina Klaipėdos uosto konkurencingumą ir sudaro dar geresnes sąlygas krovinių srautų judėjimui.

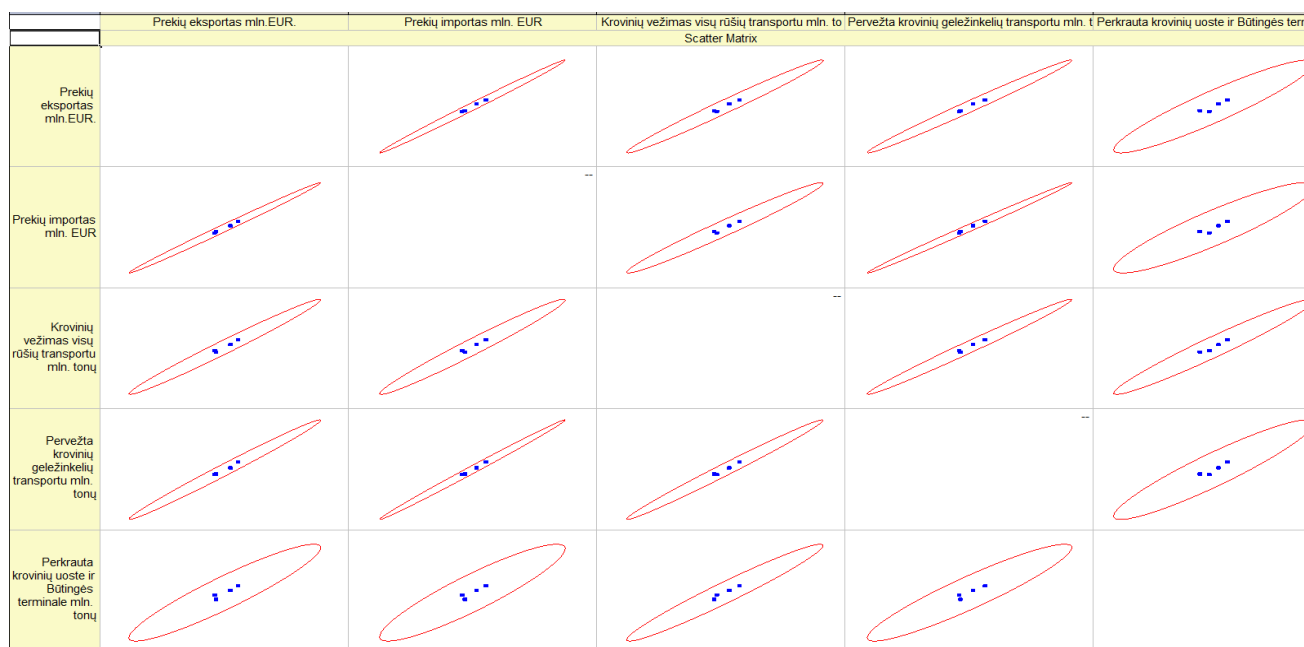
Kalbant apie investicijų kryptis siekiant numatytų uždavinių, pastebima, jog didžioji investicijų dalis bus nukreipta į vidinio uosto vystymo kryptį. Pagrindinis investicijų poreikis numatomas ties krantinių statyba bei rekonstrukcija, taip pat ties akvatorijos gilinimu. Šioms veikloms numatoma skirti daugiau kaip 93 procentus 2018–2027 metais numatytų lėšų. Apskritai vidinio uosto vystymui numatyta skirti 1,089 mln. EUR.

Klaipėdos apskrityje vykdant krovinių vežimus pirmaujančias pozicijas užima jūrų transportas 56 proc., visų vežamų krovinių, 24 proc. geležinkelių transportu, o trečioje pozicijoje kelių transportas 10,1 proc. Lietuvoje 2018 m. kelių transporte pakrauta ir iškrauta krovinių 43334,9 tūkst.t., o Klaipėdos apskrityje tik 4412,5 tūkst. t (10 proc.) (8 paveikslas).



8 pav. Kelių transporte krovinių pakrauta / iškrauta Klaipėdos apskrityje
 Fig. 8. Loaded / unloaded cargo of road transport in Klaipėda county

Apibendrinant galima teigti, kad atlikta Klaipėdos apskrities, transporto sektoriaus statistinių duomenų analizė parodė, kad tarp nagrinėjamų duomenų didžiaja dalimi egzistuoja tiesioginės priklausomybės (9 paveikslas).



9 pav. Statistinių duomenų tarpusavio priklausomybių analizė
 Fig. 9. Analysis of statistical data interdependencies

Atlikta koreliacija pagal Pirsono (Pearson), Spearman`o ir Kendall`o koeficientus parodė, kad:

- pagal Pirsono (Pearson) koreliacijos koeficientą didžiausia koreliacija yra tarp: prekių eksporto ir importo (0,99593), prekių importo ir pervežtų krovinių geležinkelių transportu (0,99634), krovinių vežimo visomis transporto rūšimis ir pervežtų krovinių geležinkelių transportu (0,99071), perkrautų krovinių uoste ir Būtingės terminale ir krovinių vežimo visomis transporto rūšimis (0,97142);
- pagal Spearman`o ir Kendall`o koreliacijos koeficientus didžiausia koreliacija (lygi 1) yra tarp: prekių importo ir eksporto, prekių eksporto ir pervežtų krovinių geležinkelių transportu, prekių importo ir pervežtų krovinių geležinkelių transportu, krovinių vežimo visomis transporto rūšimis ir perkrautų krovinių uoste ir Būtingės terminale.

Apibendrinant galima teigti, kad tiek Pirsono (Pearson), tiek Spearman'o, tiek Kendall'o koreliacijos koeficientai parodė vienodus rezultatus, kurie leidžia pagrįsti Klaipėdos apskrities transporto sektoriaus svarbą ir jo indėlį į Lietuvos šalies ekonomiką.

Išvados

1. Klaipėda – stambus Lietuvos transporto mazgas, kuriame susijungia jūrų, autotransporto, oro ir geležinkelių keliai tarp Rytų ir Vakarų. Išvystyta infrastruktūra sukuria tinkamas sąlygas transporto sektoriaus veiklai ir plėtrai, pasinaudojant geriausiomis įvairių transporto rūšių savybėmis, patobulinti transporto grandines bei formuojamų krovinių srautus.
2. Išanalizavus Klaipėdos regiono ekonominę situaciją, galima teigti, kad šis regionas sukuria bendrą vidaus produktą, kuris neatsilieka nuo šalies vidurkio ir sudaro 12,1 proc. bendrosios pridėtinės vertės.
3. Klaipėdos apskrityje vykdant krovinių vežimus, pirmaujančias pozicijas užima jūrų transportas – 56 proc. visų vežamų krovinių, 24 proc. – geležinkelių transportu, o trečioje pozicijoje yra kelių transportas – 10,1 proc. Lietuvoje 2018 m. kelių transporte pakrauta ir iškrauta krovinių 43334,9 tūkst. t, o Klaipėdos apskrityje tik 4412,5 tūkst. t (10 proc.).
4. Klaipėdos apskrityje krovinių vežimo srityje pirmauja jūrų transportas, juo pervežame 56 % visų vežamų krovinių.
5. Atlikta koreliacija pagal Pirsono (Pearson), Spearman'o ir Kendall'o koeficientus parodė, kad nagrinėtų statistinių duomenų tarpusavio priklausomybė ir Klaipėdos apskrities transporto sektoriaus rezultatų įtaka bendriems Lietuvos ekonomikos rezultatams yra didelė. Didžiausią koreliacijos koeficientą visais atvejais turi: prekių eksportas ir importas, prekių importas ir pervežti kroviniai geležinkelių transportu, taip pat krovinių vežimas visomis transporto rūšimis ir perkrautų krovinių uoste ir Būtingės terminale.

Literatūra

1. Jaržemskis, A., M. Burchacz, M. (2010). *Logistics Centre Concept in Lithuania – Benefits vs. Bottlenecks*, 9-35p.
2. Europos komisija. (2011). *Baltoji knyga*. Briuselis.
3. Finansistas.net. (2020). Prieiga internete: <https://www.finansistas.net/ekonomika.html>
4. Klusas, M. (2008). Klaipėdos logistikos centras: ilgas kelias per bruzgynus. Vilnius: VŠĮ Transporto media centras. *Transportas*, Nr.1. 52-60 p.
5. Klaipėdos valstybinio jūrų uosto statistikos archyvas. Prieiga internete: http://www.portofklaipeda.lt/2018ms_lt
6. Kabashkin, I. (2008). Logistics Centers Development in Latvia. *Transport and Telecommunication* Vol.6, No 5.
7. Lietuvos statistikos departamentas. *Transportas ir ryšiai*. Vilnius. (2020). Prieiga internete: <https://osp.stat.gov.lt/> Bendri transporto rodikliai: Geležinkelių transporto rodikliai; Jūrų transporto rodikliai; Kelių transporto rodikliai.
8. Lietuvos statistikos departamentas. Užsienio prekyba. Vilnius (2020). Prieiga internete: <https://osp.stat.gov.lt/Uzsienio-prekybos-rodikliai>.
9. Lietuvos statistikos departamentas. Ūkis ir finansai. Vilnius (2020). Prieiga internete: <https://osp.stat.gov.lt/Nacionalines-saskaitos-bendrasis-vidaus-produktas>.
10. Lietuvos statistikos departamentas. Verslo statistika. Vilnius (2020). Prieiga internete: <https://osp.stat.gov.lt/Pramone>.
11. Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerija. (2019). 2018 metų veiklos ataskaita. Vilnius.
12. Lietuvos bankas. Eurosisistema. (2019). Lietuvos ekonomikos apžvalga. Vilnius.
13. LiDA. Lietuvos HSM duomenų archyvas. (2020). Prieiga internete: (https://www.lidata.eu/index.php?file=files/mokymai/kiek2/kiek2.html&course_file=kiek2_3_5.html).
14. Vėlius, P., Spiriajevas, E. (2016). Klaipėdos uosto ekonominio geografinio konkurencingumo veiksniai rytų Baltijos uostų kontekste. *Regional Formation and Development Studies*, No. 1 (18) ISSN 2029-9370 (Print), ISSN 2351-6542 (Online)
15. VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija (2018). Atnaujinta Klaipėdos uosto plėtros, pastatant išorinį uostą, galimybių studija. Vilnius, Smart Continent LT.

Economic Assessment of the Potential of the Transport Sector of Klaipeda Region

(Received in January, 2020; Accepted in April, 2020; Available Online from 11th of May, 2020)

Summary

Lithuania, as a transit country, should become a country of logistics services. Lithuanian transport lines, being part of the common European transport network, are also a natural link connecting CIS countries and Asia with Western Europe. The geographical position made Lithuania as a transit country. Transport is very important for the country's economy and society. Mobility has a major impact on the internal market and the quality of life of citizens enjoying their freedom to travel. Transportation allows for growth of economy and jobs, and in view of the new challenges we face is to be sustainable. Klaipeda is a major transport hub of Lithuania, which connects sea, road, air and railway roads between East and West.

The geographical position of the Klaipėda region is particularly favorable for the development of intermodality. There are also important objects in the region for ensuring intermodality: Klaipeda port, Klaipeda's Draugyste railway station, this railway junction is the largest in Lithuania. Klaipeda seaport is on the list of European Union regional priority ports. Over the past year, cargo handling at the port increased dramatically. More than 2369 transport and storage companies are registered in Klaipeda county. Increased transit flows and modernization of the port continue to improve the investment environment in Klaipeda. The center of the Lithuanian port and the seaside area surrounding it are like magnets attracting foreign investors and being the second city after the capital Vilnius, attracting domestic investments. Klaipeda Seaport makes a significant contribution to the growth and development of the city in cooperation with the free economic zone.

Maritime transport occupies the leading position in cargo transportation in Klaipeda county with 56%, in total 24% rail transport and third place road transport 10.1%. In Lithuania (2018), 43334,9 thousand tons were loaded and unloaded in road transport, but in Klaipeda county only 4,412,5 thousand tons (10 percent).

Correlations made by Pearson, Spearman, and Kendall showed that:

- The Pearson correlation coefficient has the highest correlation between: exports and imports of goods (0.99593), imports of goods and rail freight avoidance (0.99634), freight transport by all modes of transport and freight transported by rail (0.99071), and cargo handled at the port and Butinge terminal and freight by all modes of transport (0.97142).

- According to the Spearman and Kendall correlation coefficients, the highest correlation (equal to 1) is between: import and export of goods, export of goods and freight transported by rail, import of goods and freight transported by rail, as well as freight transport by all modes of transport and transhipped cargo at the Port and Butinge Terminal.

In conclusion, Pearson's, Spearman's, and Kendall's correlation coefficients mimicked the same results, which justify the importance of the Klaipeda County transport sector and its contribution to the Lithuanian economy.