

Klaipėdos uosto plėtros vertinimas Lietuvos ekonominės strategijos požiūriu

Aleksandras Vasiliauskas

Profesorius socialinių mokslų
habilituotas daktaras
Lietuvos mokslų akademijos
Ekonomikos institutas
Goštauto g. 12, Vilnius
Tel. (370-2) 61 76 30
El. paštas: mtc@ktl.mii.lt

Algimantas Misiūnas

Docentas socialinių mokslų daktaras
Vilniaus universiteto Ekonomikos fakulteto
Ekonomikos sisteminės analizės katedra
Saulėtekio al. 9, 2040 Vilnius
Tel. (370-2) 36 61 41
El. paštas: algism@mail.std.lt

Straipsnyje pateikiamas Klaipėdos uosto galimos plėtros vertinimas Lietuvos ekonominės strategijos aspektu, t. y. krovos darbų padidėjimo įtaka šioms šalies makroekonominiams rodikliams: mokėjimų balanso einamosios sąskaitos deficitui, nedarbo lygiui šalyje ir ypač Klaipėdos regione, valstybės biudžeto pajamoms ir bendram šalies paslaugų balansui. Galima tik ilgalaikė uosto plėtros perspektyva. Todėl atitinkami skaičiavimai orientuoti į tolesnę perspektyvą, taip pat pateikiami trys galimi ekonominio augimo scenarijai ir jų ryšys su minėtais makroekonomiiais šalies rodikliais.

Įvadas

Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste kasmet vidutiniškai iškraunama ir pakraunama 15–16 mln. tonų krovinių. Į uostą kasmet įplaukia apie 7000 laivų maždaug iš 50 šalių. Lietuvai atgavus nepriklausomybę, pirmaisiais metais dėl politinių motyvų ir ekonominio nuosmukio Rusijoje, Ukrainoje, Baltarusijoje, Kazachijoje ir kitose NVS šalyse Klaipėdos uoste sumažėjo krovinių gabenimas rytų–vakarų kryptimis. Tačiau po keleto nepriklausomybės metų krovinių srautai per Klaipėdos uostą iš rytų į vakarus bei atvirkščiai vėl pradėjo didėti. Todėl Lietuvai siekiant išlaikyti ir plėtoti savo, kaip tranzito šalies, pozicijas, strateginiu požiūriu ypač reikšmingi yra Klaipė-

dos uosto infrastruktūros modernizavimo ir jo teritorinės plėtros projektai. Susiklostė palankios sąlygos įgyvendinti šiuos projektus, kadangi Klaipėdos uostas yra plėtojamų prioritetinių transeuropinių transporto koridorių, iš kurių du kerta Lietuvos teritoriją, sudedamoji grandis.

Dabar jau įgyvendinama nemažai Klaipėdos uosto akvatorijos ir krantinių pagilimo, esamų terminalų modernizavimo ir naujų terminalų statybos, geležinkelio ir autotransporto privažiavimo kelių plėtojimo projektų. Vertinama, kad modernizuojant ir plėtojant esamos uosto akvatorijos infrastruktūrą, kasmet galima perkrauti tik 30 mln. tonų krovinių, taigi yra galimybė padidinti krovos darbų uoste

apimtį dvigubai. Todėl pradėti nagrinėti du Klaipėdos uosto teritorinės plėtros projekto variantai, leisiantys padidinti krovinių perkrovą iki 60 mln. tonų per metus: šiaurinis gilias vandens uosto prie Melnragės variantas ir pietinis variantas, įsiterpiant į žemyną ties trečiojo Klaipėdos miesto vandenviete. Paminėtini taip pat naujo antrojo Lietuvos jūrų uosto statybos Šventojoje siūlymai.

Klaipėdos valstybinio jūrų uosto plėtrą (arba naujo jūrų uosto statybą) ekonominiu požiūriu galima nagrinėti dvejopai:

- techniniu-ekonominiu aspektu, kai ekonomiškai įvertinami galimi uosto plėtros vietos parinkimo ir techninių sprendimų variantai;
- makroekonominiu aspektu – įvertinamas uosto plėtros indėlis į šalies socialinį ir ekonominį vystymąsi bei bendra ekonominė padėtis šalyje ir užsienyje, kuri lemia uosto plėtros projekto įgyvendinimo galimybes.

Šiame straipsnyje uosto plėtros vertinimas apsiriboja makroekonominiu aspektu. Nagrinėjami šie penki pagrindiniai klausimai:

- esamo pajėgumo Klaipėdos jūrų uosto įtaka Lietuvos ekonomikai;
- Klaipėdos uosto plėtros įtaka Lietuvos ekonomikai;
- ilgalaikė Lietuvos eksporto ir importo krovinių srautų per Klaipėdos uostą prognozė;
- ilgalaikė tranzito krovinių srautų per Klaipėdos uostą prognozė;
- šalies ekonominės galimybės įgyvendinti Klaipėdos uosto plėtros projektą.

Minėtų klausimų analizė gali padėti geriau įvertinti Klaipėdos valstybinio jūrų uosto plėtros (arba naujo jūrų uosto statybos) būtinumą, tikslingumą ir galimybes.

1. Klaipėdos jūrų uosto įtaka Lietuvos ekonomikai

Apie pasiektą šalies ekonominę lygį dažniausiai sprendžiama iš sukuriama šalyje bendrojo vidaus produkto (BVP). Sukuriama BVP skaičiuojant vienam gyventojui tarpvalstybiniais palyginimams pastaruju metu dažniau naudojamas apskaičiavimas pagal perkamosios galios paritetą (PGP), kuris objektyviau parodo pasiektą ekonominę potencialą, negu apskaičiavimas pagal galiojusį valiutų keitimo kursą. Naudojant PGP metodą Lietuvos rodikliai atrodo daug geriau. Pavyzdžiui, 1997 metais BVP vienam gyventojui galiojusiu valiutų keitimo kursu Lietuvoje buvo 2900 JAV dol., Latvijoje – 2611 JAV dol., Estijoje – 3591 JAV dol. Tuo tarpu pagal perkamosios galios paritetą BVP vienam gyventojui tais pačiais metais buvo Lietuvoje – 4675 JAV dol., Latvijoje – 3780 JAV dol., Estijoje – 5082 JAV dol. (Dabar Lietuva dalyvauja naujoje palyginimų programoje ir šie rodikliai bus patikslinti.)

Įvertinant Klaipėdos uosto indėlį į šalyje sukuriama BVP, nepakanka vien tiesiogiai apskaičiuoti uoste veikiančių įmonių sukurtos pridėtinės vertės lyginamąją dalį. Vakarų Europos uostų patirtis ir atlikti tyrimai patvirtina, kad viena darbo vieta uoste sukuria papildomai 5–7 darbo vietas už uosto ribų. Kartu ir dėl uosto veiklos jam tenkanti bendro šalies ekonominės veiklos rezultato dalis bus didesnė už uoste funkcionuojančių įmonių pagamintą pridėtinę vertę. Tiksliau apskaičiuoti tokią dalį šiandien galimybių nėra dėl informacijos stokos, kadangi statistiniai tarpšakiniai balansas dabar Lietuvoje neberengiami ir tik rengiamasi atnaujinti jų sudarymą. Todėl Klaipėdos uosto įtaką Lietuvos ekonomikai tenka vertinti įvairiais šalutiniiais būdais.

1 lentelė. Bendrasis vidaus produktas (BVP) pagal Lietuvos apskritis

	1996		1997		1998		BVP 1 dirb.	
	mln. Lt	proc.	mln. Lt	proc.	mln. Lt	proc.	tūkst. Lt	proc.
Iš viso Lietuvoje	31568,9	100,0	38340,3	100,0	42767,9	100,0	25,0	100,0
Alytaus	1459,3	4,6	1753,2	4,6	1890,1	4,5	22,6	90,2
Kauno	6163,0	19,5	7744,4	20,2	8482,2	20,1	25,3	101,1
Klaipėdos	3925,7	12,4	4556,1	11,9	5148,4	12,2	26,7	106,9
Marijampolės	1333,4	4,2	1635,0	4,3	1814,6	4,3	22,2	88,9
Panevėžio	2791,5	8,8	3359,1	8,8	3671,4	8,7	25,2	100,8
Šiaulių	3064,2	9,7	3635,5	9,5	3966,8	9,4	21,8	87,4
Tauragės	823,9	2,6	871,3	2,3	928,4	2,2	17,4	69,7
Telšių	1409,6	4,5	1658,0	4,3	1899,0	4,5	23,8	95,4
Utenos	1611,3	5,1	1882,1	4,9	1983,4	4,7	23,0	91,9
Vilniaus	8997,0	28,5	11245,6	29,3	12406,7	29,4	28,1	112,3

Klaipėdos uosto veiklos įtaką krašto ekonomikai netiesiogiai galima įvertinti jau nagrinėjant regioninės statistikos duomenis. 1 lentelės duomenys rodo, kad Klaipėdos apskrityje sukuriama BVP dydis maždaug atitinka gyventojų skaičiaus lyginamąją dalį. Tačiau skaičiuojant BVP vienam dirbančiajam Klaipėdos apskrityje šis rodiklis gerokai viršija šalies vidurkį ir atsilieka tik nuo Vilniaus apskrities, kuriai tenka dauguma tiesioginių užsienio investicijų (1 lentelės paskutiniame stulpelyje – proc., palyginti su šalies vidurkiu).

Šešios pagrindinės Klaipėdos uosto įmonės pakliūva į 100 stambiausių Lietuvos įmonių sąrašą pagal pardavimų ir paslaugų apimtį bei pagal sukuriama pridėtinę vertę. Vertinant stambiausių uosto įmonių veiklos efektyvumą pagal bendros pardavimų ir paslaugų apimtį pridėtinės vertės lyginamąją dalį, šis rodiklis yra maždaug lygus šalies vidurkiui, nors pridėtinės vertės dalis, tenkanti vienam dirbančiajam Klaipėdos uosto įmonėse, ir viršija šalies vidurkį.

Klaipėdos uosto įmonės 1997 metais sumokėjo į šalies biudžetą 83 862 tūkst. litų įvairių

mokesčių. Taigi vienam Klaipėdos uosto dirbančiajam tenka 7370 litų mokesčių (Klaipėdos uosto įmonėms nėra būdingi kai kurie mokesčiai – akcizai, tarptautinės prekybos ir sandorių mokesčiai – ir jie nėra mokami). Tais pačiais metais vienas nacionalinės Lietuvos ekonomikos dirbantis turėjo sumokėti 4935 litus mokesčių. Vienam dirbančiajam Klaipėdos uoste tenka apie pusantro karto daugiau sumokėtų mokesčių į šalies biudžetą. Tai ypač svarbus Klaipėdos uosto ūkinės veiklos efektyvumo rodiklis mokesčių mokėjimo į šalies nacionalinį biudžetą požiūriu.

Aktualiausia Lietuvai (kaip ir kitoms pereinamojo laikotarpio šalims) problema dabar yra neigiamas ir vis didėjantis mokėjimų balanso einamosios sąskaitos deficitas (žr. 2 lent.). Lietuvos užsienio prekybos tendencijos ir trūkumai išryškėja lyginant su atitinkamais Latvijos ir Estijos rodikliais. Baltijos valstybių mokėjimo balansų duomenų analizė rodo, kad Lietuvoje pasiektas santykiškai žemas paslaugų eksporto lygis: paslaugų eksporto bendros eksporto apimtys lyginamoji dalis 1998 metais Lie-

2 lentelė. Lietuvos mokėjimų balanso rodikliai (milijonais litų)

		1994	1995	1996	1997	1998
Einamąjį sąskaita –	<i>kreditas</i>	10089,0	13417,9	17647,6	22166,6	22742,2
	<i>debitas</i>	-10448,7	-15875,4	-20537,9	-26092,0	-26934,5
	<i>balansas</i>	-359,7	-2457,5	-2890,3	-3925,4	-5192,5
1. Prekės –	<i>eksportas</i>	8079,0	10824,4	13652,4	16769,7	15846,3
	<i>importas</i>	-8881,0	-13616,1	-17237,2	-21359,6	-21919,7
	<i>balansas</i>	-802,0	-2791,7	-3584,8	-4590,0	-6073,4
2. Paslaugos –	<i>kreditas</i>	1281,9	1940,9	3190,1	4127,4	4436,2
	<i>debitas</i>	-1497,4	-1992,5	-2706,7	-3589,5	-3473,3
	<i>balansas</i>	-215,5	-51,6	483,4	537,9	962,8
2.1. Transporto paslaugos –	<i>kreditas</i>	826,7	1150,0	1433,7	1770,0	1735,9
	<i>debitas</i>	-783,3	-1168,7	-1195,7	-1440,6	-1063,6
	<i>balansas</i>	43,4	-18,7	238,0	330,0	672,3
2.1.1. Jūrų transporto	<i>kreditas</i>	289,4	414,0	527,7	640,7	648,1
2.1.2. Kelių transporto	<i>kreditas</i>	190,1	276,1	358,5	447,8	428,8
2.1.3. Transzito gabenimo	<i>kreditas</i>	297,6	425,5	516,2	619,5	714,5
2.1.4. Kito transporto	<i>kreditas</i>	49,6	34,3	31,2	62,5	50,6

tuvoje buvo – 19,5 proc., Latvijoje – 34,1 proc., Estijoje – 35,5 proc.

Visose trijose Baltijos valstybėse einamosios sąskaitos balansas buvo neigiamas ir 1998 m. siekė: -1298,1 mln. JAV dol. Lietuvoje, -712,7 mln. JAV dol. Latvijoje, -478,1 mln. JAV dol. Estijoje. Tačiau palyginti su 1997 m. einamosios sąskaitos deficitas padidėjo: Lietuvoje – 32,3 proc., Latvijoje – 200 proc., o Estijoje sumažėjo 13,6 proc. Einamosios sąskaitos deficito ir BVP santykis Latvijoje (-11,1 proc.) ir Estijoje (-9,2 proc.) buvo mažesnis negu Lietuvoje (-12,1 proc.). Tuo tarpu prekybos balanso deficito ir BVP santykis visose trijose šalyse mažai skyrėsi ir Lietuvoje buvo mažiausias. Lyginant šiuos du santykius situacija keičiasi todėl, kad Lietuvoje yra gerokai blogesnis paslaugų balansas.

Bendrieji Lietuvos, Latvijos ir Estijos paslaugų balansas 1998 m. buvo teigiami, tačiau apimtimi labai skyrėsi. Paslaugų balanso santykis Lietuvoje sudarė 2,2 proc., palyginti su BVP, Latvijoje – 4,4 proc. ir Estijoje – 11,0 proc. Estija ir toliau pirmauja pagal užsieniečiams suteiktų paslaugų dydį – 1480 mln. JAV dol. (28,4 proc. BVP). Gerokai aukštesnis paslaugų ne rezidentams suteikimo lygis Latvijoje ir Estijoje lėmė santykiškai mažesnį einamosios sąskaitos deficitą.

Lietuvoje paslaugų balansas buvo neigiamas tik 1993–1995 metais, o vėliau nuolat gerėjo (žr. 3 lent.). Nors Lietuva suteikia ne rezidentams daugiau negu 4,4 mlrd. Lt paslaugų, tačiau paslaugų balanso indėlis gerinant bendrą einamosios sąskaitos balansą yra nedidelis. Spartų paslaugų importo didėjimą lėmė padidėjusi

3 lentelė. Svarbiausi užimtumo rodikliai (vidutinis metinis skaičius tūkstančiais)

		1993	1994	1995	1996	1997	1998
1. Darbo jėga –	Lietuvoje	1859,3	1740,7	1752,6	1783,5	1773,7	1769,8
	Klaipėdos apskr.	213,8	201,2	200,9	203,4	197,2	200,2
	Klaipėdoje	138,9	130,8	129,3	131,8	129,4	131,6
2. Dirbantieji –	Lietuvoje	1778,2	1675,0	1643,6	1659,0	1669,2	1656,1
	Klaipėdos apskr.	204,2	192,4	187,6	189,4	187,5	189,9
	Klaipėdoje	114,5	107,9	104,3	105,3	104,5	105,7
3. Bedarbiai –	Lietuvoje	81,1	65,7	109,0	124,5	104,5	113,7
	Klaipėdos apskr.	9,568	8,877	13,349	13,982	9,741	10,3
	Klaipėdoje	3,660	3,472	5,547	6,842	5,325	5,334
4. Nedarbo lygis –	Lietuvoje	4,4	3,8	6,1	7,1	5,9	6,4
	Klaipėdos apskr.	4,5	4,4	6,6	6,9	4,9	5,1
	Klaipėdoje	2,6	2,7	4,3	5,2	4,1	4,1
5. Bedarbių įdarbinimas –	Lietuvoje	43,2	33,8	49,6	59,1	70,9	83,6
	Klaipėdos apskr.	7,263	4,635	5,421	5,713	7,706	8,952
	Klaipėdoje	4,633	2,191	2,103	2,705	4,063	5,165

transporto priemonių frachto mokesčio vertė (dėl padidėjusio prekių importo) bei ne rezidentų suteiktų statybos paslaugų apimtis (tai daugiausia susiję su Būtingės terminalo statyba). Labai neigiama tendencija, kad paslaugų eksporto sudėtyje (kreditas) transporto paslaugų lyginamoji dalis nuolat mažėja. Bendros paslaugų eksporto apimtys transporto paslaugų lyginamoji dalis sumažėjo nuo 83,8 proc. 1993 m. iki 41,7 proc. 1998 m. Todėl Lietuvai pagrindinis rezervas sumažinti einamosios sąskaitos deficitą yra didinti suteiktas paslaugas ne rezidentams (Latvijos ir Estijos pavyzdžiu), kurių sudėtyje pagrindinę dalį sudaro dabar ir sudarys ateityje krovimo ir tranzito paslaugos. Šiuo aspektu Klaipėdos uosto vaidmuo perspektyvoje ypač didės.

Nuo 1991 metų Lietuvoje pradėtas fiksuoti oficialus nedarbas. Oficialių bedarbių skaičius nuo 5,2 tūkst. 1991 m. pabaigoje padidėjo iki

114,3 tūkst. 1998 m. pabaigoje, nedarbo lygis atitinkamai nuo 0,3 iki 6,4 proc. 1998 m. sausio 1 d. iš 3703,96 tūkst. Lietuvos gyventojų 415,535 tūkst. gyveno Klaipėdos apskrityje (arba 11,2 proc. visų šalies gyventojų) ir 202,324 tūkst. – Klaipėdoje (5,4 proc.). Darbo jėga Klaipėdos apskrityje pagal 3 lentelės duomenis 1997 metais siekė 11,1 proc. ir Klaipėdoje 6,2 proc. bendro šalies darbo jėgos skaičiaus. Dirbančiųjų skaičiaus lyginamoji dalis buvo tokia pati. Bedarbių skaičiaus Klaipėdos apskrityje lyginamoji dalis (9,3 proc.) ir Klaipėdoje (4,3 proc.) buvo santykiškai mažesnė. Aktualūs ir rečiau komentuojami rodikliai yra vidutinė bedarbystės trukmė ir ilgalaikių bedarbių lyginamoji dalis. 1997 metais vidutinė bedarbystės trukmė Lietuvoje buvo 6,5 mėn., Klaipėdos apskrityje – 5,7 mėn. ir Klaipėdoje – 5,5 mėn. Tais pačiais metais ilgalaikių bedarbių bendro bedarbių skaičiaus lyginamoji dalis Lie-

tuvoje buvo 15,3 proc., Klaipėdos apskrityje – 11,7 proc. ir Klaipėdoje – 9,5 proc. Akivaizdu, kad geresnius užimtumo rodiklius Klaipėdos apskrityje ir ypač Klaipėdos mieste, palyginti su atitinkamais Lietuvos rodikliais, lemia įdarbinimo galimybės Klaipėdos jūrų uosto įmonėse. Tuo tarpu užimtųjų pasiskirstymo pagal pagrindines ūkio šakas Lietuvoje ir kitose Baltijos valstybėse analizė rodo, kad dirbančių krovinų gabenimo ir sandėliavimo sferoje Lietuvoje yra beveik du kartus mažiau negu Latvijoje.

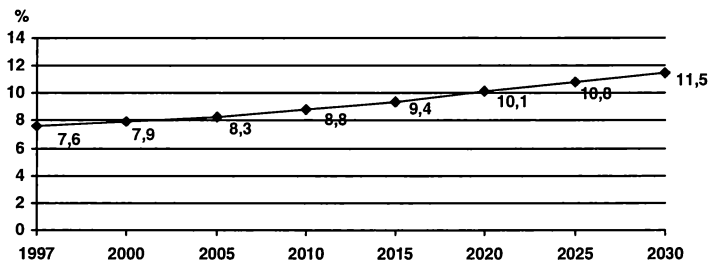
Vidutinis darbo užmokestis Klaipėdos apskrityje ir ypač Klaipėdos mieste viršija šalies vidurkį ir taip yra dėl Klaipėdos uosto įtakos (žr. 4 lent.). 1998 metais Lietuvos nacionalinėje ekonomikoje buvo sukurta 37 433,3 mln. litų pridėtinė vertė ir dirbančiųjų darbo užmokestis sudarė 14 815,8 mln. litų. Šešiose stambiausiose Klaipėdos uosto įmonėse tais pačiais metais sukurta 418,1 mln. litų pridėtinės vertės, o darbo užmokestis sudarė 183,87 mln. litų. Taigi vienam darbo užmokesčio litui Lietuvos nacionalinėje ekonomikoje tenka 2,1 lito naujai sukurtos pridėtinės vertės, o vienam darbo užmokesčio litui Klaipėdos uoste – 2,5 lito pridėtinės vertės. Šis skirtumas yra todėl, kad Klaipėdos uoste vidutinis darbo užmokestis yra

4 lentelė. Vidutinio darbo užmokesčio rodikliai (litas)

	1994	1995	1996	1997	1998
Lietuvoje	335	502	618	778	930
Klaipėdos apskrityje	354	524	654	801	950
Klaipėdoje	417	583	748	891	1044

didesnis negu šalyje. Darbo efektyvumas Klaipėdos uoste yra aukštesnis už Lietuvos vidurkį: 1998 metais vienam dirbančiajam Lietuvos nacionalinėje ekonomikoje teko 22 603 litai naujai sukurtos pridėtinės vertės, o vienam dirbančiajam Klaipėdos uoste – 40 865 litai pridėtinės vertės. Šis dviejų kartų skirtumas akivaizdžiai parodo darbo efektyvumo pranašumus Klaipėdos uoste.

Lietuvos ekonomikos augimo ir jo įtakos krovinų srautams per Klaipėdos uostą ilgalaikė prognozė pateikiama šiame skyrelyje. Atsižvelgiant į galimus tris ekonominio augimo scenarijus (pesimistinį, vidutinį ir optimistinį) galima įvertinti didėjančio krovinų srauto įtaką įvairiems šalies ekonominiams rodikliams: šakinei ūkio struktūrai, nacionalinio biudžeto pajamoms, užimtumo rodikliams, mokėjimų balanso pokyčiams.



1 pav. Galimas transportavimo ir sandėliavimo lyginamosios dalies augimas sukuriant bendrąją pridėtinę vertę Lietuvos ekonomikoje (%)

Padidėjęs krovininių gabenimas per Klaipėdos uostą turėtų didelę įtaką Lietuvos ūkio šakinei struktūrai. Jau pastebėjome, kad krovininių gabenimo ir sandėliavimo ekonominė veikla Lietuvoje sukuria pridėtinės vertės (arba BVP) dvigubai mažiau negu Latvijoje ir šiek tiek mažiau negu Estijoje. Didėjantis krovininių srautas per Klaipėdos uostą turėtų įtaką visai transportavimo ir sandėliavimo infrastruktūrai Lietuvoje. Taikant eksperimentinio tarpšakinio balanso schemą 1 pav. pateiktas vertinimas apima tik Klaipėdos uosto krovininių srauto galimą įtaką, tačiau neįvertina kitų galimų srautų poveikio, pavyzdžiui, Būtingės terminalo panaudojimo (kadangi naftos ir jos produktų transportavimas vamzdynais irgi priklauso transporto šakai), galimo krovininių srauto per Lietuvą į Kaliningradą didėjimo ir t. t.

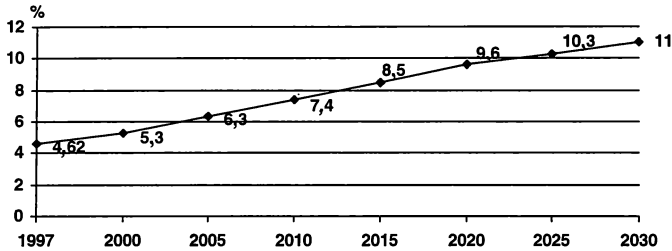
Sprendžiant aktualią Lietuvai mokėjimų balanso einamosios sąskaitos deficito problemą taip pat svarbią reikšmę gali įgauti spartus krovininių srauto per Klaipėdos uostą didėjimas. Jau pastebėjome, kad geriausias būdas pagerinti bendrą šalies užsienio prekybos balansą – di-

dinti paslaugų eksportą. 5 lentelėje pateikiami Lietuvos mokėjimų balanso skaičiavimai (iš trijų augimo variantų – pesimistinio, vidutinio ir optimistinio – pateiksime skaičiavimus tiksliai pagal vidutinį scenarijų) įvertinant galimą ekonominį augimą, didėjantį šalies ekonomikos atvirumą bei vežimo ir tranzito paslaugų augimą; 2 paveiksle pateikti galimi transporto paslaugų eksporto pokyčiai mokėjimų balanse. Augimas nuo 4,6 proc. 1997 metais iki 11 proc. 2030 metais, palyginti su BVP, iš pirmo žvilgsnio gali atrodyti per daug optimistinis. Tačiau lyginant tas pačias apimtis su bendra paslaugų apimtimi pastebime, kad bendros paslaugų kredito apimtys transporto paslaugų lyginamoji dalis padidėtų tik nuo 43 proc. iki 50 proc. Šis palyginimas rodo, kad toks augimas yra realus.

Didėjant krovininių apyvartai Klaipėdos uoste neišvengiamai daugės darbuotojų, iš jų dokerių (žr. 6 lent.). Visuose trijuose scenarijuose įvertintas dokerių ir visų darbuotojų išdirbio (skaičiuojant tonomis vienam žmogui) didėjimas, kuris turi įvykti dėl geresnio techninio aprūpinimo ir tobulesnio darbo organizavimo. Krovi-

5 lentelė. Lietuvos mokėjimų balanso prognozė (vidutinis scenarijus, mlrd. Lt)

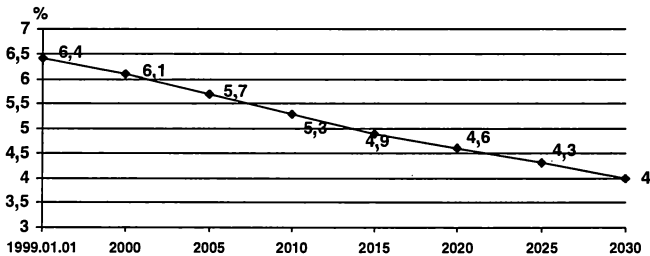
	2000	2005	2010	2015	2020	2025	2030
Einamoji sąskaita –							
<i>kreditas</i>	29,0	48,0	77,5	119,7	177,9	242,9	323,4
<i>debetas</i>	-36,8	-54,0	-79,6	-113,6	-161,2	-223,2	-298,8
<i>balansas</i>	-7,8	-6,0	-2,1	+6,1	+16,7	+19,7	+24,6
<i>% nuo BVP</i>	-15,0	-8,0	-2,0	+4,0	+8,0	+7,0	+7,0
Paslaugos –							
<i>kreditas</i>	6,2	10,5	17,5	27,6	41,9	57,9	77,4
<i>% nuo BVP</i>	12,0	14,0	16,0	18,0	20,0	21,0	22,
<i>debetas</i>	-5,7	-9,0	-14,2	-21,5	-31,4	-44,2	-59,8
<i>% nuo BVP</i>	-11,0	-12,0	-13,0	-14,0	-15,0	-16,0	-17,0
<i>balansas</i>	0,5	1,5	3,3	6,1	10,5	13,7	17,6
<i>% nuo BVP</i>	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	5,0	5,0
Transporto paslaugos –							
<i>kreditas</i>	2,7	4,7	8,1	13,0	20,1	28,4	38,7
<i>% nuo BVP</i>	5,3	6,3	7,4	8,5	9,6	10,3	11,0
<i>% nuo visų paslaugų</i>	44,0	45,0	46,0	47,0	48,0	49,0	50,0



2 pav. Galimi transporto paslaugų eksporto pokyčiai Lietuvos mokėjimų balanse (% nuo BVP)

6 lentelė. Klaipėdos uosto darbuotojų prognozė

	2000	2005	2010	2015	2020	2025	2030
Vidutinis scenarijus							
Dokerių skaičius	1090	1170	1530	1940	2500	2940	3330
Uosto darbuotojų skaičius	4550	4860	6220	7500	9300	11050	12000
Susietų su uostu darbuotojų skaičius	22720	24300	31100	37500	46500	55200	60000



3 pav. Galimas oficialaus nedarbo lygio Klaipėdos apskrityje sumažėjimas išplėtus Klaipėdos uostą (%)

nių apyvartos ir kartu darbuotojų skaičiaus augimas Klaipėdos uoste turėtų svarbų vaidmenį sprendžiant nedarbo problemą, kuri yra ne tiek aktuali Klaipėdos mieste, kiek kituose aplinkiniuose rajonuose. Klaipėdos apskrities rajonai dabar pasižymi ypač aukštu bedarbių lygiu Lietuvos mastu. Tuo tarpu kiekviena aktyvi ekonominė veikla (pramonės gamybos, krovininių gabenimo ar su jais susijusių paslaugų sferos galimybių) duoda teigiamą impulsą didėti užimtu-

mui. Minėjome, kad viena darbo vieta uoste sukuria 5–7 darbo vietas šalies ekonomikoje. Pasirinkus žemiausią ir atsargiausią įvertinimą (5 papildomos darbo vietos), krovininių apyvartos Klaipėdos uoste padidėjimas perspektyvoje iki 55–65 mln. tonų leistų sukurti Lietuvos ekonomikoje nuo 37 iki 48 tūkst. naujų darbo vietų, kartu sumažinti dabartinį oficialų nedarbo lygį Klaipėdos regione nuo 6,4 proc. iki 4,4–3,8 proc. (žr. 3 pav.).

2. Ilgalaikė Lietuvos eksporto ir importo krovinų srautų per Klaipėdos uostą prognozė

Klaipėdos valstybinio jūrų uosto plėtra yra ilgalaikės perspektyvos projektas. Prognozuojant Lietuvos eksporto ir importo krovinų srautus per Klaipėdos uostą, pirmiausia reikia apibrėžti ilgalaikės perspektyvos periodo trukmę. Uoste pastaraisiais metais iškraunama ir pakraunama kasmet apie 15 mln. tonų krovinų, o esamos akvatorijos pagrindu krovos darbus galima padidinti iki 30 mln. tonų. Pesimistiniai vertinimai, vidutiniškai kasmet krovinų perkrovą uoste galima didinti 5 proc. ir maksimaliai esama Klaipėdos uosto akvatorija bus išnaudojama jau apie 2015 metus. Siūloma uosto plėtra leistų padidinti metinę krovos darbų apimtį iki 60 mln. tonų. Jei vidutiniškai kasmet krovos darbų uoste didės apie 5 proc., toks lygis bus pasiektas apie 2030 metus. Taigi prognozuojant Lietuvos eksporto ir importo krovinų srautus per Klaipėdos uostą, pasirenkamas prognozavimo horizontas – 2030 metai, apimantis pesimistinį, vidutinį ir optimistinį scenarijus.

7 lentelėje pateikiami duomenys apie Klaipėdos uoste perkraunamus Lietuvos eksporto ir importo, taip pat tranzito krovinus 1997 metais. Remiantis duomenimis, 1997 metais Lietuvos eksporto kroviniai sudarė 21,7 proc. bendros Klaipėdos uosto krovinų apyvartos, o importo kroviniai – 10,7 proc. Iš visų eksportuojamų per Klaipėdos uostą krovinų tenka: Vokietijai – 34,7 proc., Švedijai – 13,3 proc., Anglijai – 12,1 proc., Prancūzijai – 8,5 proc., Olandijai – 6,2 proc., Belgijai – 5,9 proc., Ispanijai – 5,2 proc., Danijai – 5,2 proc. Lietuvos importo per Klaipėdos uostą Vokietijos dalis sudaro 55,4 proc., Danijos – 8,8 proc., Olandijos –

6,3 proc., Švedijos – 6,2 proc., Ekvadoro – 4,6 proc., JAV – 3,5 proc., Anglijos – 3,3 proc.

Pateiksime Lietuvos eksporto ir importo krovinų srauto per Klaipėdos uostą prognozę iki 2030 metų, kuri priskirtina genetinių prognozių tipui. Genetinė prognozė tiesiogiai numato prognozuojamų eksporto ir importo krovinų srauto per Klaipėdos uostą apimtis prognozuojamu periodu, įvertinami veiksniai, darantys įtaką prognozuojamiems rodikliams. Šiuo atveju Lietuvos eksporto ir importo krovinų perkrovimo Klaipėdos uoste apimčių augimą tiesiogiai lemia eksporto ir importo plėtojimas, kurį savo ruožtu sąlygoja ekonominis augimas (BVP lyginamosiomis kainomis augimo tempai) ir šalies ekonomikos atvirumo didėjimas. Atlikus eksporto ir importo rodiklių prognozę ir įvertinus, kad tarp šių rodiklių ir krovos darbų uoste yra tam tikras santykiškai stabilus ryšys, eksporto ir importo krovinų krovos rodikliai perspektyviniu periodu apskaičiuojami tiesiogiai. Lietuvos ūkio pagrindinių makroekonominių rodiklių, kuriais remiantis bus įvertinami importo ir eksporto krovinų srautai per Klaipėdos uostą, prognozė pateikiama 8 lentelėje.

Skiriami trys prognozės scenarijai: pesimistinis (P), vidutinis (V) ir optimistinis (O). Šie scenarijai gaunami pasirenkant tris skirtingus ekonominio augimo tempų kaitos variantus. Prognozuojant BVP (lyginamosiomis kainomis) absoliutinius rodiklius, padaryta prielaida, kad po šitokio ženklus ekonominio nuosmukio percinamuju į rinkos ekonomiką periodu prognozuojamo periodo pradžioje tikėtini aukštesni ekonominio augimo tempai, kurie toliau pamažu mažėja. BVP (faktinėmis kainomis) prognozuoti visiems trims scenarijams panaudoti analogiški, taip pat tolydžio mažėjantys, BVP defliatoriai. Lietuvos eksporto ir importo apim-

7 lentelė. Krovinių eksportas, importas ir tranzitas per Klaipėdos uostą 1997 metais (tūkstančiai tonų)

Šalis	Pakrauta			Iškrauta		
	iš viso	eksportas	tranzitas	iš viso	importas	tranzitas
Iš viso	12440	3494	8946	3691	1718	1973
1. Vokietija	1671	1212	459	1635	952	683
2. Olandija	2051	217	1834	197	109	88
3. Anglija	915	421	494	72	57	15
4. JAV	2894	3	2891	163	60	103
5. Švedija	554	465	89	166	106	60
7. Belgija	307	205	102	133	24	109
8. Kinija	380	–	380	–	–	–
9. Ispanija	265	185	80	30	9	21
10. Šveicarija	161	–	161	–	–	–
11. Prancūzija	434	296	138	7	1	6
12. Tailandas	85	–	85	–	–	–
13. Lenkija	306	3	303	3	2	1
14. Norvegija	290	40	250	99	10	89
15. Suomija	266	91	175	20	20	–
16. Malazija	132	–	132	–	–	–
17. Taiwanis	554	–	554	–	–	–
18. Ekvadoras	35	–	35	98	80	18
19. Kanada	50	–	50	2	–	2
20. Kuba	5	–	5	135	–	135
21. Airija	76	7	69	–	–	–
22. Brazilija	29	21	8	213	–	213

8 lentelė. Lietuvos ūkio plėtros prognozė iki 2030 metų

Rodikliai	2000	2005	2010	2015	2020	2025	2030
BVP (faktinėmis kainomis), mlrd. Lt	51,9	75,0	109,1	153,6	209,3	276,0	352,0
BVP (lyginamosiomis 1995 metų kainomis), mlrd. Lt	29,6	36,8	47,0	58,6	71,3	84,7	98,2
BVP vienam gyventojui JAV dol.	3500	5070	7370	10400	14100	18600	23800
Eksportas, mlrd. Lt	22,8	37,5	60,0	92,1	136,0	185,0	246,0
Importas, mlrd. Lt	31,1	45,0	65,4	92,1	129,8	179,0	239,0
Užsienio prekybos saldo (+, -), mlrd. Lt	-8,3	-7,5	-5,4	0	+6,2	+6,0	+7,0

tims prognozuoti visiems trimis scenarijams panaudoti analogiški šalies ekonomikos atvirumo didėjimo rodikliai. Šalies ekonomikos atvirumo lygį išreiškia eksporto ir importo santykio su BVP (faktinėmis kainomis) koeficientai. Tai-

gi šalies eksporto ir importo augimą lemia trys veiksniai: ekonominio augimo tempas, kainų pokyčiai (BVP defliatorius) ir ekonomikos atvirumo didėjimas. Pastaruoju aspektu padaryta prielaida, kad eksporto ir importo santykio su

9 lentelė. Ekonomikos augimo tempo, BVP defliatoriaus ir ekonomikos atvirumo rodikliai (procentais)

	Vidutinis metinis augimo tempas			Penkmečio augimo tempas			BVP defliatorius	Eksporto ir BVP santykis	Importo ir BVP santykis
	P	V	O	P	V	O			
2001–2005	3,7	4,5	5,5	19,9	24,6	30,7	16,0	50,0	60,0
2006–2010	4,0	5,0	6,0	21,7	27,6	33,8	14,0	55,0	60,0
2011–2015	3,8	4,5	5,5	20,5	24,6	30,7	13,0	60,0	60,0
2016–2020	3,5	4,0	5,0	18,8	21,7	27,6	12,0	65,0	62,0
2021–2025	3,0	3,5	4,5	15,9	18,8	24,6	11,0	67,0	65,0
2026–2030	2,7	3,0	4,0	14,2	15,9	21,7	10,0	70,0	68,0

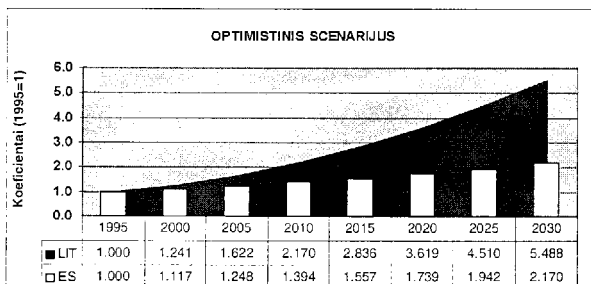
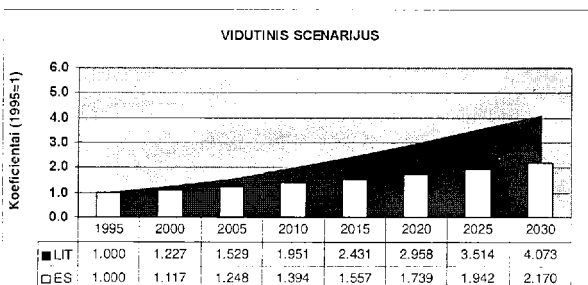
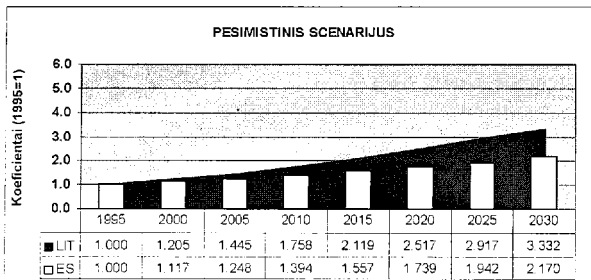
BVP (faktinėmis kainomis) rodikliai Lietuvoje 2030 metais pasieks 70 proc. lygį, tačiau eksporto ir importo artėjimo prie šio lygio trajektorijos bus skirtingos. Eksporto minėto koeficiento artėjimas prie 70 proc. lygio yra numatomas spartesnis negu importo. Be to, pasirenkant nurodytas artėjimo trajektorijas, numatyti neigiamo ir teigiamo užsienio prekybos saldo periodai. Patogumo dėlei visų trijų scenarijų minėti ekonominio augimo tempo rodikliai, BVP defliatorius ir Lietuvos ekonomikos atvirumo rodikliai sujungiami vienoje 9 lentelėje.

4 paveiksle pasirinkti Lietuvos ekonominio augimo prognozės scenarijai palyginti su galimu ekonomikos augimu Europos Sąjungoje. ES ekonomikos augimo rodikliai apskaičiuoti darant prielaidą, kad joje ekonomika iki 2030 metų plėtosis pagal 1986–1997 metų periodo vidutinius metinius augimo tempus, kurie siekė 2,5 proc. Diagramos rodo, kad pagal pesimistinį scenarijų iki 2030 metų Lietuva sumažintų 1995 metais turėtą ekonominį atsilikimą nuo ES šiek tiek daugiau kaip pusantro karto. Pagal vidutinį scenarijų Lietuvos atsilikimas nuo ES 1996–2030 metais sumažėtų 1,9 karto, o pagal optimistinį scenarijų – 2,5 karto. Šie skaičiai rodo, kad net optimistinio scenarijaus pasirinkti Lietuvos ekonominio augimo tempai gali tapti realybe, siekiant ženkliai priartėti prie eko-

nomiškai išsivysčiusių Europos Sąjungos šalių.

Lietuva 2030 metais pagal BVP (faktinėmis kainomis) vidutiniškai vienam gyventojui pagal pesimistinį scenarijų beveik pasiektų 1996 metais turėtą D. Britanijos lygį, pagal vidutinį scenarijų – Olandijos tų pačių metų lygį ir pagal optimistinį scenarijų – beveik priartėtų prie Danijos 1996 metų lygio. Tačiau jeigu minėtose šalyse 1997–2030 metais BVP vienam gyventojui ir toliau didėtų panašiu tempu kaip 1981–1996 metais, 2030 metais Lietuva pagal nagrinėjamą rodiklį net pagal optimistinį scenarijų atsiliktų nuo D. Britanijos apie 2,8 karto, Olandijos – 3,8 karto, Danijos – 7,7 karto. Pagal vidutinį scenarijų šie koeficientai būtų atitinkamai 3,8; 5,1; 10,3, pagal pesimistinį scenarijų – 4,6; 6,2; 12,6. Atkreipsime dėmesį, kad 1996 metais Lietuvos atsilikimas pagal BVP vienam gyventojui rodiklį sudarė nuo D. Britanijos 10,2 karto, Olandijos – 13,3 karto, Danijos – 17,4 karto. Realu tikėtis, kad BVP vidutiniškai vienam gyventojui ES ir ypač kai kuriose šalyse (pavyzdžiui, Danijoje, Švedijoje) didės 1997–2030 metais mažesniu tempu negu 1986–1997 metais.

Tačiau Lietuvos ekonomikai plėtojantis pagal kiekvieną scenarijų (pesimistinį, vidutinį arba optimistinį), atsilikimas nuo ES išliktų akivaizdus, nors ir būtų ekonominio išsivystymo lygių artėjimas. Visa tai rodo, kad numatyti šio-



4 pav. Lietuvos ir ES ekonominio augimo palyginimas

je prognozėje Lietuvos ekonominio augimo scenarijai yra pakankamai realūs.

Lietuvos eksporto ir importo apimtis tiesiogiai lemia krovinų srautus per Klaipėdos uostą. 8 lentelės duomenimis, Lietuvos eksporto ir

importo augimo tempas yra beveik du kartus didesnis už BVP (lyginamosiomis kainomis) augimo tempą. Šie tempai lenkia ir BVP (faktinėmis kainomis) augimo tempą, nors ir ne tiek ženkliai. Eksporto augimo tempas labiau ski-

10 lentelė. Lietuvos eksporto ir importo apimčių ir krovinių krovos darbų Klaipėdos uoste rodikliai

Rodikliai	1993	1994	1995	1996	1997
I. EKSPORTAS					
<i>Apimtis, mln. Lt</i>	8707	8087	10820	13420	15441
<i>Pakrauta krovinių, tūkst. t</i>	1987	2688	3186	2957	3494
<i>Krovinių kiekis 1 mln. t eksporto, tūkst. t</i>	0,228	0,332	0,294	0,220	0,226
II. IMPORTAS					
<i>Apimtis, mln. Lt</i>	9798	9355	14594	18235	22577
<i>Iškrauta krovinių, tūkst. t</i>	613	716	1224	1353	1718
<i>Krovinių kiekis 1 mln. t importo, tūkst. t</i>	0,063	0,077	0,084	0,074	0,076

11 lentelė. Lietuvos vienam mln. litų eksporto ir importo tenka Klaipėdos uoste pakraunamų ir iškraunamų krovinių iki 2030 metų

Rodikliai	1997	2000	2005	2010	2015	2020	2025	2030
<i>1. BVP defliatoriaus indeksas</i>	1,00	1,16	1,16	1,14	1,13	1,12	1,11	1,10
<i>2. Krovinių kiekis vienam mln. litų eksporto, tūkst. t</i>	0,254	0,219	0,189	0,166	0,147	0,131	0,118	0,107
<i>3. Krovinių kiekis vienam mln. t importo, tūkst. t</i>	0,076	0,066	0,056	0,050	0,044	0,039	0,035	0,032

riasi nuo importo augimo tempo pradinėje prognozuojamo periodo stadijoje ir suartėja periodo pabaigoje. Šių tendencijų priežastis minėjome aptardami prognozavimo scenarijų pasirinkimą.

Siekdami įvertinti eksporto ir importo krovinių srautų per Klaipėdos uostą apimtis iki 2030 metų, palyginkime faktinius Lietuvos užsienio prekybos ir Klaipėdos uosto krovos darbų rodiklius 10 lentelėje. Iš lentelės duomenų analizės matyti, kad per 1993–1997 metus susiformavo gana stabilus Klaipėdos uosto eksporto ir importo krovinių apimties ir Lietuvos eksporto ir importo apimčių santykis. Tai leidžia apskaičiuoti koeficientus, pagal kuriuos remiantis Lietuvos eksporto ir importo prognozėmis galima gauti eksporto ir importo krovinių krovos Klaipėdos uoste prognozę. Šie koeficientai pateikiami 11 lentelėje.

10 lentelėje nurodyti 1997 metais pakrautų ir iškrautų Klaipėdos uoste krovinių kiekio vie-

nam mln. litų eksporto ir importo vidurkiai per 1993–1997 metus. Daroma prielaida, kad nuo 1997 metų pakraunamų ir iškraunamų uoste eksporto ir importo krovinių kiekviena tona „brangsta“ pagal BVP defliatoriaus koeficientus, tai yra pagal šiuos koeficientus mažėja pakraunamų ir iškraunamų Klaipėdos uoste krovinių kiekis, vidutiniškai tenkantis vienam mln. litų Lietuvos eksporto ir importo. 2000-iesiems nurodytas BVP defliatorius už 1998–2000 metus, o nuo 2005 iki 2030 metų – BVP defliatoriai buvusiam penkmečiui. Pakraunamų ir iškraunamų Klaipėdos uoste eksporto ir importo krovinių tona gali „brangti“ ne tik dėl rinkos kainų augimo pagal BVP defliatoriaus koeficientus, bet ir dėl technikos pažangos tobulėjant produkcijai, gerėjant jos kokybei ir t. t. Tačiau galimi ir priešingi veiksniai, kurie gali didinti 16 lentelėje pateiktus koeficientus.

12 lentelė. Eksporto krovinų Klaipėdos uoste rodikliai iki 2030 metų

Metai	Pakrauta eksporto krovinų (mln. t)			Augimo tempas penkmečiui (proc.)			Vidutinis metinis augimo tempas (proc.)		
	P	V	O	P	V	O	P	V	O
2000	4,9	5,0	5,1	...	...	...	...	...	...
2005	6,7	7,1	7,5	36,4	41,9	48,7	6,4	7,3	8,3
2010	9,0	10,0	11,1	34,2	40,0	47,2	6,1	7,0	8,0
2015	11,8	13,5	15,8	31,4	35,9	42,7	5,6	6,3	7,4
2020	15,2	17,8	21,8	28,5	31,6	38,0	5,1	5,6	6,7
2025	18,1	21,8	28,0	19,4	22,5	28,4	3,6	4,1	5,1
2030	21,6	26,3	35,5	19,0	20,6	26,9	3,5	3,8	4,9

13 lentelė. Importo krovinų Klaipėdos uoste rodikliai iki 2030 metų

Metai	Iškrauta importo krovinų (mln. t)			Augimo tempas penkmečiui (proc.)			Vidutinis metinis augimo tempas (proc.)		
	P	V	O	P	V	O	P	V	O
2000	2,0	2,0	2,1	...	...	...	...	...	...
2005	2,4	2,5	2,7	17,8	22,8	28,5	3,3	4,2	5,1
2010	3,0	3,3	3,6	23,9	29,8	36,3	4,4	5,3	6,4
2015	3,5	4,1	4,7	19,8	23,9	29,9	3,7	4,4	5,4
2020	4,3	5,1	6,2	21,9	24,9	30,9	4,0	4,5	5,5
2025	5,2	6,3	8,0	21,0	23,8	30,0	3,9	4,4	5,4
2030	6,3	7,6	10,3	20,1	22,0	28,0	3,7	5,4	5,1

Remiantis minėtais koeficientais gautos pakraunamų ir iškraunamų Klaipėdos uoste eksporto ir importo krovinų kiekio prognozės iki 2030 metų rezultatai pateikiami 12 ir 13 lentelėse. Prognozės duomenys rodo, kad 30 mln. tonų krovinų ribą, kurią galima pasiekti esamos Klaipėdos uosto akvatorijos pagrindu, bus galima užpildyti vien Lietuvos eksporto ir importo kroviniais prognozuojamo periodo pabaigoje pagal pesimistinį scenarijų, 2025–2030 metais – pagal vidutinį scenarijų ir 2020–2025 metais – pagal optimistinį scenarijų. Taigi ir nepelčiamas Klaipėdos uostas gali tapti ne tik tranzito, bet ir užsienio prekybos plėtros rimtu stabdžiu prognozuojamo periodo trečiajame dešimtmetyje (2021–2030 metai). Atkreipsime dėmesį, kad pakraunamų ir iškraunamų Klaipėdos uoste Lietuvos eksporto ir importo krovinų augimo tem-

pai pagal visus tris scenarijus yra beveik 1 proc. didesni už BVP (lyginamosiomis kainomis) augimo tempą. Be to, eksporto krovinų augimo tempas viršija importo krovinų augimo tempą.

3. Ilgalaikė tranzito krovinų srauto per Klaipėdos uostą prognozė

Apskaičiuoti tiesiogiai tranzitinių krovinų tarp rytų ir vakarų srautą per Klaipėdos uostą perspektyviam periodui panašiai kaip ir Lietuvos eksporto ir importo krovinų srautus galimybės nėra. Lietuvos eksporto ir importo krovinis, gabenamus jūrų transportu, daugiausia pakrauna ir iškrauna tik Klaipėdos uostas (arba galima valstybės ekonominės politikos priemonėmis skatinti tokį krovos darbų atlikimą), o gabenant tranzitinius krovinis tarp Vakarų Eu-

14 lentelė. Eksporto, importo ir tranzito krovinių Klaipėdos uoste rodikliai iki 2030 metų

Metai	Pakrauta krovinių (mln. t)			Augimo tempas penkmečiui (proc.)			Vidutinis metinis augimo tempas (proc.)		
	P	V	O	P	V	O	P	V	O
2000	14,0	15,0	16,0	...	...	...	...	...	...
2005	15,0	17,0	20,0	7,1	13,3	25,0	1,4	2,5	4,6
2010	20,0	23,0	30,0	33,3	35,3	50,0	5,9	6,2	8,4
2015	25,0	30,0	42,0	25,0	30,4	40,0	4,6	5,5	7,0
2020	32,0	40,0	55,0	28,0	33,3	31,0	5,1	5,9	5,5
2025	42,0	50,0	60,0	31,2	25,0	9,1	5,6	4,6	1,8
2030	55,0	60,0	65,0	31,0	20,0	8,3	5,5	3,7	1,6

15 lentelė. Tranzito krovinių Klaipėdos uoste rodikliai iki 2030 metų

Metai	Pakrauta krovinių (mln. t)			Augimo tempas penkmečiui (proc.)			Vidutinis metinis augimo tempas (proc.)		
	P	V	O	P	V	O	P	V	O
2000	7,1	7,9	8,8	...	...	...	...	...	...
2005	5,9	7,4	9,8	-16,9	-6,9	11,1	-3,6	-1,4	2,1
2010	8,0	9,7	15,3	35,6	31,1	56,1	6,3	5,6	9,3
2015	9,7	12,4	21,5	21,3	27,8	40,5	3,9	5,0	7,0
2020	12,5	17,1	27,0	28,9	37,9	25,6	5,2	6,6	4,7
2025	18,7	21,9	24,0	49,6	28,1	-11,1	8,4	5,1	-2,3
2030	27,1	26,1	19,2	44,9	19,2	-20,0	7,7	3,6	-4,4

ropos ir Rytų šalių konkuruoja trys transporto koridoriai:

- Geležinkelių ir autokelių transporto koridorius Vakarų Europa (Ruro baseinas) – Rytų Europa (per Vokietiją, Lenkiją, Baltarusiją, iš dalies per Lietuvą) – Rusija.
- Mišrus jūrų, geležinkelių ir autokelių transporto koridorius Vakarų Europa – rytinės Baltijos jūros uostai (Rusijos, Lietuvos, Latvijos ir Estijos uostai) – Rusija.
- Mišrus jūrų, geležinkelių ir autokelių transporto koridorius Vakarų Europa – Suomijos uostai – Rusija.

Tarp šių koridorių vyksta aštri tarpusavio konkurencija. Be to, konkuruoja to paties transporto koridoriaus dalys, pavyzdžiui, antrame koridoriuje konkuruoja Rusijos, Lietuvos, Latvijos ir Estijos uostai. Minėtų transporto koridorių ir

Baltijos uostų tarpusavio konkurencija yra vienas iš didžiausių pavojų plečiant Klaipėdos uostą, kadangi šie koridoriai jau egzistuoja. Uostų rinkliavų ir tarifų pokyčiai, geležinkelių ir autokelių transporto paslaugų tarifų kaita, naujų terminalų Rytų Baltijos uostuose statyba ir t. t. lems tranzito krovinių per Klaipėdos uostą apimtį. Situacijai transporto koridoriuose daro įtaką ir politiniai, ir ekonominiai pokyčiai Rytų šalyse (Rusijoje, Baltarusijoje, Ukrainoje, Kazachstane, Uzbekijoje). Kiekvienas politinis sprendimas gali ženkliai pakeisti situaciją transporto koridoriuje arba jo dalyje. Be abejo, tranzitinių krovinių srauto per Klaipėdos uostą masą nulems paties uosto patrauklumas, kuris priklausys nuo uosto pajėgumo, infrastruktūros techninio lygio, rinkodaros efektyvumo ir t. t.

16 lentelė. BVP (lyginamosiomis kainomis) vidutinio metinio augimo Rusijoje prognozės iki 2030 metų scenarijai (procentais penkmečiui prieš atitinkamus metus)

	2000	2005	2010	2015	2020	2025	2030
<i>Pesimistinis</i>	-3,0	-2,0	4,0	5,0	4,5	4,0	3,5
<i>Vidutinis</i>	-2,0	2,0	6,0	6,0	5,5	5,0	4,5
<i>Optimistinis</i>	-1,5	3,0	7,0	7,0	6,0	5,5	5,0

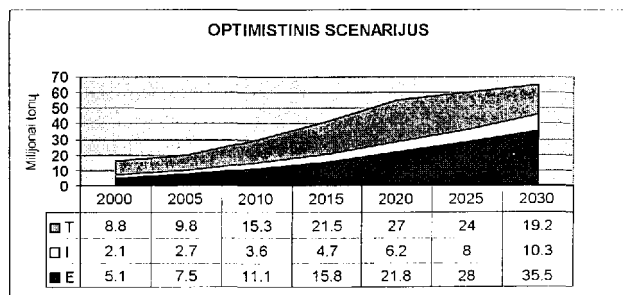
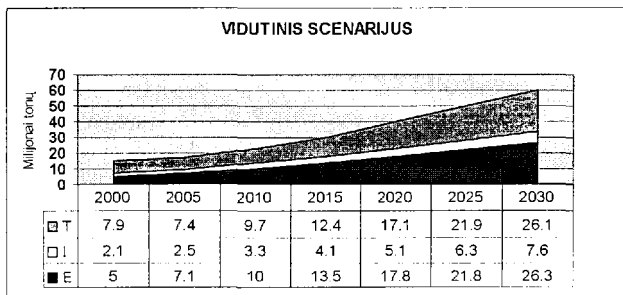
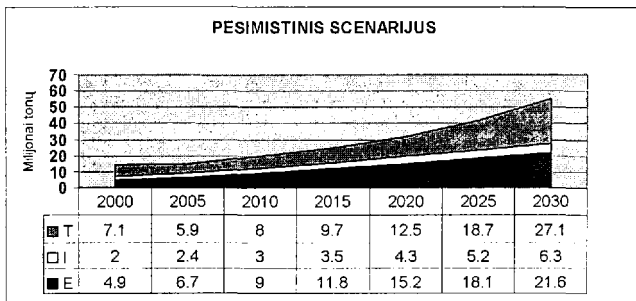
Įvertinant minėtas aplinkybes, galima ne gėtinė, o normatyvinė (tikslinė) tranzitinių krovinių tarp rytų ir vakarų srauto per Klaipėdos uostą prognozė. Šiuo atveju pasirinkami pageidaujami (tiksliniai) bendro krovinių srauto per Klaipėdos uostą perspektyvinių pokyčių scenarijai, įvertinamos galimybės ir sąlygos tuos scenarijus įgyvendinti. Pasirinkti šios normatyvinės prognozės scenarijai pateikiami 14 lentelėje.

Lentelės duomenimis, iki 2006 metų pagal visus tris scenarijus numatomas labai neženklius krovinių srautų per Klaipėdos uostą didėjimas. Daugiausia tokių atsargų vertinimą lemiantis veiksnys yra labai sudėtinga ekonominė (o galbūt labiau net politinė) padėtis Rusijoje ir kitoje NVS šalyse. Pesimistinio scenarijaus prognozuojamo periodo pradinėje stadijoje krovos darbų apimtis gali net mažėti. Po 2005 metų nurodyti scenarijai labiau skiriasi vienas nuo kito. Vidutinis scenarijus išsiskiria tolydesniu tiesiniu augimo pobūdžiu. Pagal pesimistinį scenarijų krovos darbų Klaipėdos uoste augimo tempai didesni prognozuojamo periodo pabaigoje. Tuo tarpu pagal optimistinį scenarijų didžiausi augimo tempai tikėtini 2006–2020 metais. Įvertinant Lietuvos eksporto ir importo krovinių krovos darbų Klaipėdos uoste prognozę (12–13 lentelės), tranzito krovinių krovos darbų apimtį apibūdina 15 lentelė. Eksporto, importo ir tranzito krovinių apimčių ir lygina-

mosios dalies rodikliai grafiškai vaizduojami 5–6 paveiksluose.

Normatyvinio (tikslinio) tranzito krovinių per Klaipėdos uostą srauto užtikrinimo galimybės priklausys nuo užsienio prekybos tarp Rytų ir Vakarų augimo. Šiuo aspektu pagrindinę įtaką padarys ekonominis augimas Rusijoje laikotarpiu iki 2030 metų, kuris lems ekonominio augimo tendencijas ir Baltarusijoje, Ukrainoje, Kazachijoje ir Uzbekijoje. Prognozuoti ekonomikos augimą Rusijoje, esant sudėtingai šalies politinei ir ekonominei padėčiai (kuri ypač paštrėjo dėl Balkanų krizės ir karo su Čėčenija) yra nepaprastai sudėtinga. Šiam tyrimui pasirinkami 16 lentelėje pateikiami trys Rusijos ekonomikos augimo scenarijai.

Pagal visus tris pasirinktus scenarijus prognozuojamas iki šio penkmečio pabaigos ekonominis nuosmukis Rusijoje, tačiau skirtingi vidutiniai metiniai šio nuosmukio tempai. Nuosmukį kitą penkmetį numato tik pesimistinis scenarijus, o kiti du scenarijai prognozuoja ekonominį augimą (tiesa, dar neženklių augimo tempų). Tolesniu periodu, lentelės duomenimis, ekonominis augimas Rusijoje spartės (2006–2015 metais), vėliau augimo tempas mažės (2016–2030 metais). Taigi ekonominio augimo Rusijoje galimybės iki 2006 metų vertinamos labai atsargiai. Vėliau numatomas palyginti platus pesimistinio ir optimistinio scenarijų augimo tempo diapazonas,

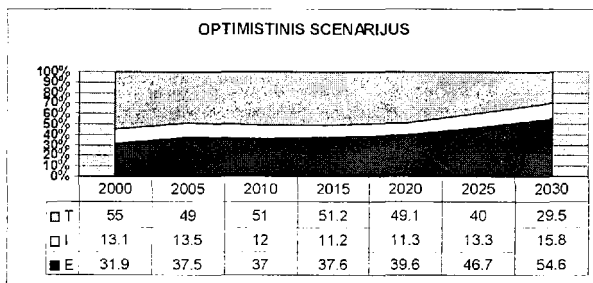
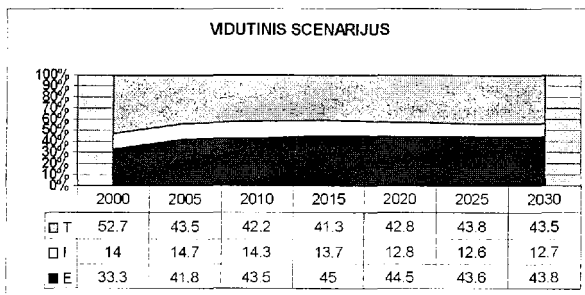
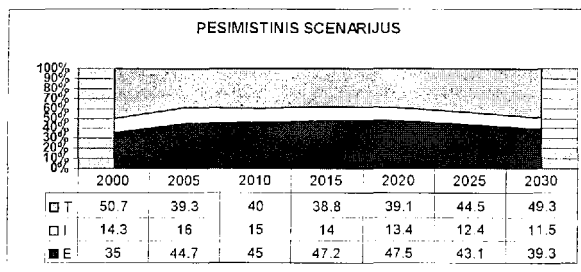


Spav. Eksporto, importo ir tranzito krovinių apimtys Klaipėdos uoste

siekiant „apčiuopti“ šiuo diapazonu realiai galimą augimo trajektoriją.

Minėta, kad nėra galimybės tiesiogiai (kaip funkcines priklausomybes) įvertinti Rusijos ekonominio augimo ir tranzito krovinių srauto per

Klaipėdos uostą augimo ryšį. Remiantis 7 pav. duomenimis, galima netiesiogiai analizuoti Rusijos ekonominio augimo įtaką tranzito krovinių per Klaipėdos uostą normatyviniam (tiksliniam) srautui užtikrinti. Analizuojant skirtingi atvejai:



6 pav. Klaipėdos uosto krovinių struktūra

- Rusijos ekonomikos augimas ir tranzito krovinių srauto per Klaipėdos uostą didėjimas yra vienodi. Šiuo atveju Klaipėdos uostui, siekiant turėti normatyvinį (tikslinį) tranzitinių krovinių srautą, pakanka išlaikyti jau turimą tarp rytinės Baltijos jūros pakrantės uostų santykinę krovinių krovos darbų rinkos dalį.
- Rusijos ekonomikos augimas yra didesnis už tranzito krovinių srauto per Klaipėdos uostą didėjimą. Esant tokiai padėčiai, normatyvinį

(tikslinį) krovinių srautą galima užtikrinti net mažinant dabar turimą santykinę krovinių perkrovimo rytinėje Baltijos jūros pakrantėje rinkos dalį.

- Rusijos ekonomikos augimas yra mažesnis už tranzito krovinių srauto per Klaipėdos uostą didėjimą. Pastaruoju atveju užsitikrinti normatyvinį (tikslinį) tranzitinių krovinių srautą Klaipėdos uostas gali tik didindamas dabar turimą santykinę krovinių krovos darbų rytinėje Baltijos jūros pakrantėje rinkos dalį.

Šie trys atvejai atitinka skirtingas konkurencines situacijas, kuriomis gali atsidurti Klaipėdos uostas. Pirmas atvejas – tai normali konkurencinė situacija, kai uostas plečia savo veiklą, išlaikydamas jau pasiektą santykinę rinkos dalį. Antruoju atveju konkurencinė situacija rinkoje yra dar palankesnė, nes uostas savo tikslinę veiklos augimo trajektoriją gali užsitikrinti net mažindamas turimą santykinę rinkos dalį. Trečiuoju atveju konkurencinė situacija yra aštriausia, kadangi uosto veiklos plėtrai reikia didinti pasiektą santykinę rinkos dalį.

7 pav. vaizdžiai parodoma, kokia galima Klaipėdos uosto padėtis pagal pesimistinį, vidutinį ir optimistinį scenarijus. Geriausia konkurencinė situacija pagal vidutinį scenarijų, kadangi praktiškai per 1996–2030 metus Rusijos ekonomikos augimas yra ne mažesnis už normatyvinio (tikslinio) tranzito krovinių srauto augimą. Rusijos ekonomikai plėtojantis pagal pesimistinį scenarijų, konkurencinė situacija gana ženkliai paaštrėtų paskutinį prognozuojamo periodo dešimtmetį (2021–2030 metais). Normatyvinio (tikslinio) tranzito krovinių srauto užtikrinimas pagal optimistinį variantą, jeigu Rusijos ekonomikos augimas realizuotųsi irgi pagal optimistinį scenarijų, susidurtų su aštresne konkurencine situacija per 2006–2020 me-

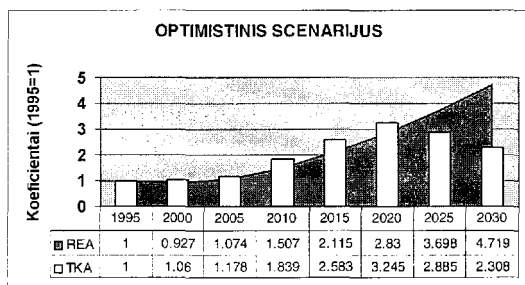
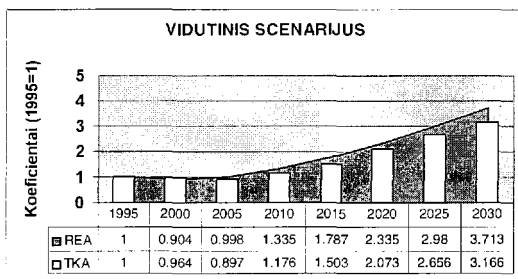
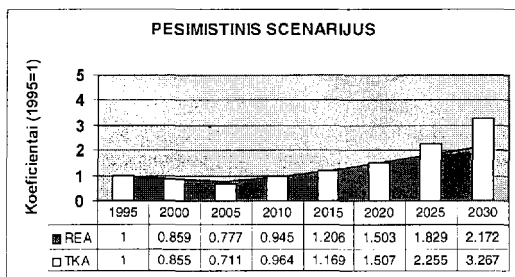
tus, kuri vėliau vėl ženkliai pasikeistų teigiama linkme.

Ekonominių Rytų ir Vakarų ryšių plėtra lemia ne tik Rusijos (kartu ir Baltarusijos, Ukrainos, Kazachijos ir Uzbekijos) ekonomikos augimo tempai, bet ir (panašiai kaip ir nagrinėjant Lietuvos atvejį) Rusijos ekonomikos atvirumo didėjimas. Pasaulinės prekybos augimo tempai beveik dvigubai yra didesni už pasaulinės ekonomikos augimo tempus. Viena iš pagrindinių šio gana ženklaus augimo tempų skirtumo priežasčių – šalių ekonomikos atvirumo didėjimas Rusijos, turinčios milžinišką išteklių potencialą, užsienio prekybos apyvartos bendros pasaulio prekybos apyvartos lyginamoji dalis mažiau negu 1,5 proc. Todėl realu, kad Rusijos užsienio prekybos augimo tempai bus gerokai didesni už jos ekonomikos augimo tempus. Kuo intensyviau Rusijoje bus įgyvendinamos ekonominės reformos ir likviduojamas šalies ekonomikos uždarumas, tuo didesnis bus jos ekonomikos augimo tempų ir užsienio prekybos augimo tempų skirtumas. Ši tendencija tik palengvins minėtas aštresnes Klaipėdos uosto konkurencines situacijas, kurios gali iškilti pesimistinio ir optimistinio scenarijų atvejais.

Apibendrinant galima padaryti išvadą, kad pagal visus tris nagrinėtus Lietuvos ir Rusijos ekonominio augimo scenarijus (pesimistinį, vidutinį ir optimistinį) yra prielaidų pasiekti iki 2030 metų bendrą eksporto, importo ir tranzito krovinių Klaipėdos uoste apimtį 60 mln. tonų.

4. Šalies ekonominių galimybių įgyvendinti Klaipėdos uosto plėtros projektą įvertinimas

Preliminariais vertinimais, kuriuos atliko UAB „Pramprojektas“, Klaipėdos uosto šiaurinės da-



7 pav. Rusijos ekonomikos augimo (REA) ir tranzito krovinių per Klaipėdos uostą augimo (TKA) palyginimas

lies plėtros projekto kaina būtų apie 3,3 mlrd. litų. Šio projekto įgyvendinimo ekonomines galimybes lems Lietuvos vidiniai investicijų finansavimo šaltiniai ir šalies skolinimosi užsienyje galimybės.

Makroekonominio požiūriu pagrindinis investicijų lėšų šaltinis yra šalies bendrasis vidaus

produktas (BVP). Teigiamai galima vertinti, kad pastaraisiais metais mažėjo BVP vartojimo išlaidų dalis ir didėjo bendrųjų vidaus investicijų (tarp jų – pagrindinio kapitalo formavimo) lyginamoji dalis. Bendrųjų vidaus investicijų lyginamoji dalis BVP išaugo nuo 24,2 proc. 1994 m.

iki 28,2 proc. 1998 metais. Atitinkami pagrindinio kapitalo formavimo tais pačiais metais rodikliai buvo 22,8 proc. ir 25,8 proc. Galima tikėtis, kad bendrojo vidaus produkto bendrųjų vidaus investicijų lyginamoji dalis nuolat didės. Tai yra būdinga visoms valstybėms, kai ekonomika stiprėja ir atsiranda galimybių skirti daugiau lėšų ne vartojimui, o investicijoms. Išvystytoms industrinėms valstybėms būdinga, kad investicijoms jos gali skirti 40–45 proc. BVP. Tuo tarpu Lietuvai dar reikia sukurti stiprią ekonomiką ir bendroji vidaus investicijų lyginamoji dalis BVP palaipsniui didėdama išaugs nuo 28,2 proc. 1998 m. iki 42 proc. 2030 metais. Pastarųjų metų Lietuvos investicijų politikoje transportavimo ir sandėliavimo ūkio šakai buvo teikiamas prioritetas, palyginti su kitomis ūkio sferomis, ir todėl investicijų lyginamoji dalis padidėjo nuo 15,2 proc. 1993 m. iki 23,1 proc. 1998 metais. Iki 2030 m. ši lyginamoji dalis gali išaugti iki 32 proc. Įvertinant minėtas tendencijas ir BVP augimo prognozės duomenis (žr. 8 lent.), yra galimi 17 lentelėje pateikti investicijų rodikliai iki 2030 metų.

Tam tikra, nors ir nedidelė šalies nacionalinio biudžeto lėšų dalis skiriama investicijoms (iš jų transportavimo ir sandėliavimo ūkio šakai). 1997 metais pagrindiniam kapitalui įsigyti skirta 10,9 proc. nacionalinio biudžeto lėšų.

Taigi nacionalinio biudžeto vykdymas, t. y. lėšų surinkimas, teikia galimybių didinti investicijas. Bendra mokesčių politikos kryptis ateityje, stiprėjant ekonomikai, – mažinti mokesčių našą. Tačiau skirtingi ekonominio augimo tempai pagal atskirus scenarijus suteiks skirtingas galimybes surinkti nacionali o biudžeto mokesčius: spartesnis ekonominis augimas (optimistinis scenarijus) suteikia galimybę mažinant mokesčių našą spartesniu tempu surinkti daugiau mokesčių. Ir atvirkščiai, esant lėtesniam ekonominiam augimui netgi didesnė mokesčių našta leis nacionaliniam biudžetui gauti mažesnes pajamas. Nacionalinio biudžeto galimybės finansuoti investicinius procesus visada buvo ribotos ir tokios, matyt, bus ir toliau. Vyriausybės, kokios politinės orientacijos bebūtų, visada susidurs su sociali o pobūdžio problemomis ir jas finansuos prioritetiškai. Todėl variantas, kad investicijoms iš nacionalinio biudžeto skirtų lėšų dalis gali išaugti nuo dabartinių 10,9 proc. iki 18 proc., laikytinas optimistiniu. Įvertinant minėtas tendencijas ir BVP augimo prognozės duomenis (žr. 8 lent.), yra galimi 18 lentelėje pateikti investicijų, finansuojamų iš nacionalinio biudžeto, rodikliai iki 2030 metų.

Labai riboja šalies investicines galimybes vidaus ir užsienio skolos dydis ir būtinumas tas skolas gražinti. Valstybės skolinimosi poreikiai

17 lentelė. Investicijų rodikliai periodo penkmečiais (mlrd. Lt)

	2001–2005	2006–2010	2011–2015	2016–2020	2021–2025	2026–2030
Vidutinis scenarijus						
<i>Bendrosios vidaus investicijos</i>	98,9	152,7	231,0	337,0	474,7	645,5
<i>Bendros ūkinės veiklos investicijos</i>	55,7	89,0	139,0	209,5	304,8	427,0
<i>iš jų į transportavimo ir sandėliavimo šaką</i>	14,0	24,2	39,8	61,9	93,0	134,7

18 lentelė. Lietuvos nacionalinio biudžeto investicinės galimybės (mlrd. Lt)

	2001–2005	2006–2010	2011–2015	2016–2020	2021–2025	2026–2030
Vidutinis scenarijus						
<i>Biudžeto pajamos paskutiniais periodo metais</i>	16,5	22,9	29,2	39,8	49,7	63,4
<i>% nuo BVP</i>	22,0	21,0	19,0	19,0	18,0	18,0
<i>Investicijos paskutiniais periodo metais</i>	2,1	3,2	4,4	6,4	8,5	11,4
<i>Investicijos per penkmečio periodą</i>	9,2	13,6	19,4	27,7	38,1	50,9

19 lentelė. Valstybės skolos iki 2030 m. prognozė (mlrd. litų)

	2000	2005	2010	2015	2020	2025	2030
Vidutinis scenarijus							
<i>Visa valstybės skola, mln. Lt</i>	11,9	16,5	22,9	30,7	39,7	49,7	56,3
<i>% nuo BVP</i>	23,0	22,0	21,0	20,0	19,0	18,0	16,0
<i>Valstybės užsienio skola, mln. Lt</i>	8,3	11,2	15,3	19,9	25,1	30,4	35,2
<i>% nuo BVP</i>	16,0	15,0	14,0	13,0	12,0	11,0	10,0

pagal kiekvieną augimo scenarijų skirtingi: esant aukštesniems augimo tempams (optimistinis scenarijus) bendra valstybės skola BVP atžvilgiu turės galimybę mažėti sparčiau, ir atvirkščiai. Be to, optimistiniame scenarijuje numatoma daugiau galimybių skolinis šalis viduje ir mažiau užsienyje, o pereinant prie vidutinio ir pesimistinio scenarijų skolos lyginamoji dalis BVP atžvilgiu išlieka aukštesnė ir skolinimosi struktūra keičiasi skolos užsienyje didėjimo kryptimi. Įvertinant minėtas tendencijas ir BVP augimo prognozės duomenis (žr. 8 lent.), yra galimi 19 lentelėje pateikti valstybės skolos rodikliai iki 2030 metų.

Pateikti Lietuvos nacionalinio biudžeto formavimo, valstybės skolinimosi ir šalies investavimo galimybių prognozės duomenys patvirtina, kad yra ekonominių prielaidų įgyvendinti Klaipėdos uosto šiaurinės dalies plėtros projektą.

Išvados

Apibendrinant atliktos studijos rezultatus, galima suformuluoti bendrąją išvadą, kad ekonominiu požiūriu Klaipėdos uosto plėtra yra tikslinga ir būtina, prisidėtų prie bendro socialinio ir ekonominio krašto plėtojimo, yra prielaidų, kad pavyks išlaikyti iki 2030 metų bendrą eksporto, importo ir tranzito krovinių Klaipėdos uoste 60 mln. tonų apimtį. Uosto plėtra yra įgyvendinama atsižvelgiant į Lietuvos nacionalinio biudžeto formavimo, valstybės skolinimosi ir investavimo galimybes. Šią bendrąją išvadą patvirtina tokie argumentai:

1. Didėjant krovinių apyvartai uoste neišvengiamai daugėtų darbuotojų, iš jų dokerių. Užimtumas didėtų ne tik uoste, bet ir visoje nacionalinėje ekonomikoje. Vakarų Europos uostų patirtis ir atlikti tyrimai rodo, kad viena darbo vieta uoste sukuria 5–7 darbo vietas šalies ekonomikoje. Tarkime, kad žemiausias ir atsargiausias

įvertinimas (5 papildomos darbo vietos), tada krovininių apyvartai Klaipėdos uoste padidėjus iki 55–65 mln. tonų, būtų surkurta Lietuvos ekonomikoje nuo 37 iki 48 tūkst. naujų darbo vietų.

2. Didėjantis krovininių srautas per Klaipėdos uostą turėtų įtaką visai transportavimo ir sandėliavimo infrastruktūrai Lietuvoje bei ūkio šakinei struktūrai. Galimas transportavimo ir sandėliavimo lyginamosios dalies augimas sukuriant bendrąją pridėtinę vertę Lietuvos ekonomikoje (pagal vidutinį scenarijų nuo 7,6 proc. 1997 metais iki 11,5 proc. 2030 metais). Vežimo ir tranzito paslaugų didinimas yra efektyviausia kryptis mažinti einamosios sąskaitos deficitą. Galimi transporto paslaugų eksporto pokyčiai mokėjimų balanse, t. y. augimas nuo 4,62 proc. 1997 metais iki 11 proc. 2030 metais, palyginti su BVP.

3. Vieno dirbančiojo Klaipėdos uoste sumokėti į šalies biudžetą mokesčiai 1,5 karto viršija vidutinį šalies rodiklį. Tai ypač svarbus Klaipėdos uosto ūkinės veiklos efektyvumo rodiklis mokesčių mokėjimo į šalies nacionalinį biudžetą požiūriu. Vienam dirbančiajam Klaipėdos uoste tenka dvigubai didesnė naujai surkurta pridėtinė vertė negu vidutiniškai vienam dirbančiajam Lietuvos nacionalinėje ekonomikoje. Šis skirtumas akivaizdžiai rodo darbo efektyvumo pranašumus Klaipėdos uoste. Vienam darbo užmokesčio litui naujai surkurta pridėtinė vertė Lietuvos nacionalinėje ekonomikoje ir Klaipėdos uoste beveik vienoda: nors darbo efektyvumas Klaipėdos uoste ir yra aukštesnis už Lietuvos vidurkį, Klaipėdos uoste vidutinis darbo užmokestis yra didesnis, palyginti su vidutiniu darbu užmokesčiu šalyje.

4. Prognozės duomenimis, 30 mln. tonų krovininių ribą, kurią galima pasiekti esamos Klaipėdos uosto akvatorijos pagrindu, bus galima

užpildyti vien Lietuvos eksporto ir importo kroviniais prognozuojamo periodo pabaigoje pagal pesimistinių scenarijų, 2025–2030 metais – pagal vidutinį scenarijų ir 2020–2025 metais – pagal optimistinių scenarijų. Taigi nepelčiamas Klaipėdos uostas gali tapti ne tik tranzito, bet ir užsienio prekybos plėtros rimtu stabdžiu prognozuojamo periodo trečiajame dešimtmetyje (2021–2030 metais). Atkreipsime dėmesį, kad Klaipėdos uoste Lietuvos eksporto ir importo krovininių augimo tempai pagal visus tris scenarijus yra beveik 1 proc. didesni už BVP (lyginamosiomis kainomis) augimo tempą. Be to, eksporto krovininių augimo tempai viršija importo krovininių augimo tempus.

5. Numatomo normatyvinio (tikslinio) tranzito krovininių per Klaipėdos uostą srauto užtikrinimo galimybės priklausys nuo Rytų ir Vakarų užsienio prekybos augimo. Šiuo aspektu pagrindinę įtaką darys ekonominis augimas Rusijoje iki 2030 metų, kuris lems ir ekonominio augimo tendencijas Baltarusijoje, Ukrainoje, Kazachijoje ir Uzbekijoje. Atsižvelgiant į tai, kad Rusijos užsienio prekybos augimo tempai bus gerokai didesni už jos ekonomikos augimo tempus, pagal visus tris nagrinėtus Lietuvos ir Rusijos ekonominio vystymosi scenarijus (pesimistinių, vidutinį ir optimistinių) yra prielaidų pasiekti iki 2030 metų bendrą eksporto, importo ir tranzito krovininių Klaipėdos uoste apimtį – 60 mln. tonų.

6. Lietuvos nacionalinio biudžeto formavimo, valstybės skolinimosi ir šalies investavimo galimybių prognozės duomenys patvirtina, kad yra ekonominių prielaidų įgyvendinti Klaipėdos uosto plėtros projektą. Tikėtina, kad ateityje auganti ekonomika leis bendrųjų vidaus investicijų lyginamąją dalį padidinti nuo 26,8 proc. 1997 m. iki 42 proc. 2030 m. ir tokiu būdu nag-

rinėjamo periodo paskutiniame penkmeteje investicijų apimtys gali siekti nuo 111 mlrd. litų (pesimistinis scenarijus) iki 178 mlrd. litų (optimistinis scenarijus). Jeigu būsimos vyriausybės

skirtų prioritetinę reikšmę efektyvios transportavimo ir sandėliavimo šakos plėtrai, šios šakos lyginamoji dalis turėtų padidėti mažiausiai iki 32 procentų.

THE ESTIMATION OF THE EXPANSION OF KLAIPĖDA SEAPORT FROM THE ECONOMIC POINT OF VIEW

Summary

The estimation of the expansion of Klaipėda seaport in this paper is carried out only from the macroeconomic point of view: there are estimated the influence of the expansion of Klaipėda seaport on the social and economic development of Lithuania and the common economic situation in Lithuania and abroad that determines possibilities of the realization of the expansion of Klaipėda seaport. The following main questions are examined:

- the influence of the existing Klaipėda seaport on the economy of Lithuania;
- the influence of the expansion of Klaipėda seaport on the economy of Lithuania;
- long-termed forecast of the Lithuanian export and import cargo flow through Klaipėda seaport;

long-termed forecast of the transit cargo flow through Klaipėda seaport;

- financial possibilities of Lithuania for the realization of the expansion of Klaipėda seaport.

The common conclusion is formulated that the expansion of Klaipėda seaport is purposive and necessary from the economic point of view and will make significant influence on the social and economic development of Lithuania. There are all prerequisites till 2030 year to ensure 60 million ton common flow of export, import, and transit cargo through Klaipėda seaport and financial possibilities to realise the expansion of Klaipėda seaport.

Įteikta 2000 m. vasario mėn.