

VERSLO PLĖTROS PASIENIO REGIONUOSE PATRAUKLUMO VERTINIMAS INFRASTRUKTŪROS ASPEKTU

Asta Sabonienė¹, Ineta Zykiene²

¹*Kauno technologijos universitetas, Lietuva, asta.saboniene@ktu.lt*

²*Kauno technologijos universitetas, Lietuva, ineta.zykiene@ktu.lt*

crossref <http://dx.doi.org/10.5755/j01.em.17.4.3007>

Abstract

During intensive globalisation processes cross-border regions obtain a new important role in managing political and economic strategy of a country. Specifics of cross-border regions usually cause less investment flow and this process has to be stimulated by the government. Business growth promotion in cross-border regions is one of the main strategic initiatives because only successful economic activity in a region attracts residents and tourists and also assures good living conditions.

This paper analyses how economic and social infrastructure influences the attractiveness of business development in cross-border regions: authors broaden previous studies of infrastructure impact and present more detailed set of infrastructure indicators, which influence business development. Authors also expand analysis of infrastructure impact by analysing not only the direct effect but also modelling indirect impact of infrastructure development on business attractiveness in a region. Authors concluded that economic and social infrastructure determines attractiveness of a cross-border region for business development. It also directly influences behavior of investors, residents and tourists. Indirect effect of infrastructure results in local and external market demand. Analysis of Lithuania–Latvia cross-border region revealed that Klaipeda and Kurzeme border region have a well developed physical infrastructure and this is the main strength for business development. Nevertheless, infrastructure needs continuous investment and this is a threat for future development. This paper is based on the research, performed during the project „Formation of methodological framework of regional business growth promotion (LT-LV)” (LV-LT/1.1/LLIII-152/2010) implementing Lithuania–Latvia cross border cooperation programme 2007-2013.

Keywords: cross-border region attractiveness, infrastructure indicators, impact of infrastructure on business development attractiveness.

JEL Classification: O11, O18, R11.

Įvadas

Naujausioje mokslinėje literatūroje autoriai teigia, kad prieš regionui tampant konkurencingu, jis pirmiausia turėtų būti patrauklus savo turimais ištekliais, kurių efektyvus panaudojimas sukuria pranašumą kitų regionų atžvilgiu. Pasienio regionų specifika nulemia tai, kad investuotojai, gyventojai ir turistai vertina tam tikrus, būtent pasienio regionui būdingus, patrauklumo veiksnius: investicinį (siekiant pasinaudoti valstybinės sienos teikiama is privalumais, pvz. palankiu kaimyninių valstybių valiutų kursu ir kt.), turistinį (kultūriniai mainai pasienio regionuose dažnai nulemia tam tikrą turistinių išteklių išskirtinumą, nebūdingą šalies viduje esantiems regionams; galimybė vienos kelionės metu aplankyti keletą šalių ir kt.), socialinį (mobili darbo jėga pasienio regionuose dažniausiai gali pasinaudoti galimybe dirbti toje valstybėje, kurioje yra palankesnės sąlygos). Šio straipsnio autorių nuomone pasienio regionų patrauklumas yra kompleksinė sąvoka ir negali būti atskiriama kiekvienai tikslinei grupei atskirai, todėl autoriai, vertindami infrastruktūros tiesioginį ir netiesioginį poveikį verslo plėtros galimybėms, pritaria mokslinėje literatūroje skelbiamoms išvadoms (Snieska & Zykiene, 2011; Snieska & Zykiene, 2010; Bruneckiene *et al*, 2010) ir analizuoja ekonominę bei socialinę infrastruktūrą, kuri užtikrina galimybes kurti ir plėtoti verslą, sukuria gyvenimui tinkamas sąlygas bei padaro turistinius išteklius prieinamais. *Mokslinio straipsnio tikslas* yra išskirti pagrindinius infrastruktūros veiksnius, kurie lemia verslo plėtros pasienio regionuose patrauklumą bei pritaikyti išskirtus veiksnius analizuojant Lietuvos-Latvijos pasienio regioną (Klaipėdos ir Kurzemes pasienio regioną). *Mokslinio tyrimo metodai:* sisteminė, palyginamoji ir loginė mokslinės literatūros analizė; empirinis tyrimas taikant sisteminę antrinių išorinių duomenų analizę.

Pasienio regiono išskirtinumas

Pasienio regionų situacijos akcentavimas pastaruoju metu yra susijęs su globalizacijos tendencijomis, kurios nulėmė aktyvų prekių, paslaugų ir darbo jėgos judėjimą skirtingose valstybėse. Tarpvalstybinis ekonominis ir politinis bendradarbiavimas bei suinteresuotumas plėtoti veiklą pasienio regionuose nulėmė įvairių iniciatyvų ir programų, skatinančių ekonominės ir kultūrinės veiklos plėtrą, atsiradimą. Didėjantis

dėmesys pasienio regionams paskatino mokslininkus analizuoti bei tyrinėti galimus šių regionų patrauklumo didinimo būdus, nors atliktų išsamių tyrimų ir nėra daug.

Pasienio regionų analizė skiriasi nuo kitų regionų analizės, kadangi visuotinai pripažįstama, jog šalies pasienio regionai skiriasi nuo šalies vidaus regionų dėl objektyvių aplinkybių, kurios dažniausiai yra nepalankios vietos gyventojams (Melluma, 2003). Pasienio zona yra dalis valstybės teritorijos, esanti šalia valstybės sienos ruožo, kuris pagal įstatymus yra nustatytas Vyriausybės taisyklėmis. Plėtos prasme, pasienio zona yra erdvėje platesnis funkcinis regionas, kurio teritorijos ar jų dalys tampa tam tikromis kliūtėmis, tiesiogiai veikia susijusias teritorijas, gyventojus ir infrastruktūros tinklą. Taigi, bet kokia veikla pasienio regione yra apribota tam tikrų erdvinių, socialinių, ekonominių, kultūrinių, politinių ir institucinių ypatumų. (Development of regions in Latvia, 2009).

Mokslininkai vieningai teigia, kad regionai, supantys tarpvalstybines sienas yra žemesnio išsivystymo lyginant su centriniais šalies regionais ir jie stipriau reaguoja į vykstančias ekonomines bei politines krizes. Van Gorp (2009) tyrimai atskleidžia, jog Europos vidinių sienų struktūrinių vystymosi netolygumų priežastys yra žemas darbo jėgos mobilumas dėl kultūrinių ir kalbos barjerų, žemos mokesčių ar socialinės apsaugos sistemų integracijos, žmonių socialinių ryšių su šeima ir draugais. Kita vertus mokslininkai pasienio regionus vertina ir kaip potencialias traukos teritorijas, kadangi juose nėra didelė verslo koncentracija bei yra neišnaudotų gamtinių išteklių. Be to pasiekiamumo prasme pasienio regionai yra parankesni nei nutolę regionai, tačiau itin didelį vaidmenį regiono patrauklumui daro fizinės infrastruktūros išvystymo lygis ir jos sukuriama verslo plėtos bei gyvenimo sąlygos.

Infrastruktūros svarba pasienio regiono patrauklumui

Išvystyta fizinė infrastruktūra regione yra privaloma sąlyga, kad regionas būtų patrauklus – transporto, inžineriniai, energetikos ir telekomunikacijų tinklai užtikrina, kad regionas būtų lengvai pasiekiamas, jame galėtų funkcionuoti įmonės ir namų ūkiai. Infrastruktūra atlieka ūkio funkcionavimo ir regiono gyvybingumo funkciją. Mokslinės literatūros analizės išvados leidžia teigti, kad kuo aukštesnis infrastruktūros išvystymo lygis, tuo greičiau ir lengviau į regioną atplaukia investicijos, darbo jėga, pagreitėja ekonomikos plėtra, pagerėja žmonių gyvenimas, t. y. infrastruktūros plėtra didina regionų socialinį, turistinį ir investicinį patrauklumą ir užtikrina konkurencingumą (Snieska & Zykiene, 2011; Grozea-Helmenstein *et al*, 2009; Kitson *et al*, 2009; Mbekeani, 2007; Snieska & Zykiene, 2010; Bruneckiene *et al*, 2010). Taigi fizinės infrastruktūros tiesioginis poveikis regiono patrauklumui mokslinėje literatūroje yra įrodytas, didesnės diskusijos kyla išskiriant atskirų infrastruktūros tipų bei rodiklių poveikį. Mokslininkai vieningai sutaria, kad regiono patrauklumui užtikrinti nepakanka vien turėti fizinės infrastruktūros elementus, itin svarbi yra jų kokybė (patikimumas, tiekimas laiku ir patogumas naudotis). Verslo plėtrai ženklausią poveikį daro ekonominės infrastruktūros išvystymas regione, tačiau neatsiejama ir socialinės infrastruktūros daroma įtaka. Pasienio regionams yra neabejotinai būdinga institucinė infrastruktūros rūšis, kuri apima viešąsias paslaugas teikiančias institucijas: bankus, savivaldos institucijas ir kt., kadangi būtent pasienio regionuose yra įsteigtos muitinės ir patikrinimo punktai kertant sieną.

Mokslinėje literatūroje didžioji dalis autorių analizuoja tris pagrindinius infrastruktūros sektorius: komunalinis ūkis, inžineriniai įrenginiai ir transporto sektorius, kuriuos atskiri mokslininkai detalizuoja į smulkesnes dedamasias. Tačiau pripažįstama, kad susiduriama su infrastruktūros rodiklių išmatavimo problema. Didžioji mokslininkų dalis savo tyrimuose taiko infrastruktūros rodiklių fizines išraiškas, t. y. vertina kelių ilgio, vamzdynų ilgio, telefono abonentų skaičiaus ryšį ir poveikį ekonominiams rodikliams. Autorių, kurie analizuoja pinigines infrastruktūros rodiklių reikšmes, tyrimų rezultatus yra sudėtinga palyginti, kadangi naudojami įvairios duomenų taikymo ir skaičiavimo metodikos. Dėl šios priežasties straipsnio autoriai, rengdami infrastruktūros veiksmų sąrašą, rėmėsi santykiniais rodikliais, kurie pateikiami oficialiuose valstybinės statistikos dokumentuose, kadangi tik tokių duomenų prieinamumas leis palyginti skirtingus regionus.

Apibendrinus mokslinėje literatūroje taikomą infrastruktūros struktūrą bei infrastruktūros poveikio vertinimui naudojamus veiksmus, yra tikslinga papildyti autorių naudojamus modelius tam, kad pateikti kompleksinį veiksmų rinkinį, leidžiantį įvertinti vietos veiklos sąlygas, skatinančias verslo plėtrą pasienio regione (1 lentelė). Autorių nuomone tikslinga išskirti 4 pagrindinius ekonominės infrastruktūros sektorius: transportą, informacines technologijas ir telekomunikacijas, vandentiekį ir nuotekas, energetiką ir 3 socialinės infrastruktūros sektorius: švietimą, sveikatos ir socialinę apsaugą, viešąją saugumą.

1 lentelė. Ekonominės ir socialinės infrastruktūros rodikliai ir veiksniai, tiesiogiai įtakojantys regiono patrauklumą

Infrastruktūros sektorius	Rodiklis, matavimo vienetai
<i>Inžinerinė infrastruktūra</i>	
Transportas	Asfaltuotų kelių tankis, km/km ² *
	Bendras greitkelių tankis, km/km ² *
	Prekių, pervežtų sausumos keliais, kiekis, mln tkm 1000 gyventojų*
	Geležinkelių bendras tankis, km/km ² *
	Prekių, pervežtų geležinkeliu, kiekis, mln tkm 1000 gyventojų*
	Oro uostų skaičius, vnt.**
	Oro transportu pervežtų keleivių skaičius, tūkst.**
	Oro transportu pervežtų krovinių kiekis tūkst. Tonų 1000 gyventojų*
	Uostų skaičius, vnt.
	Vandens transportu pervežtų keleivių skaičius, tūkst.**
	Vandens transportu pervežtų krovinių kiekis, tūkst. tonų 1000 gyventojų*
Informacinės technologijos ir telekomunikacijos	Fiksuoto ir mobilaus ryšio abonentų skaičius, tenkantis 100 gyventojų
	Namų ūkių, turinčių kompiuterį, dalis, proc.
	Namų ūkių, kurie naudojami internetu, dalis, proc.
Vandentiekis ir nuotekos	Gyventojų, prisijungusių prie centralizuotų vandentiekio ir nuotekų sistemų, skaičius, tenkantis 1000 gyventojų.
Energetika	Bendras pagamintos elektros energijos kiekis, GWh 1000 gyventojų*
	Galutinis energijos suvartojimas, 1000 toe 1000 gyventojų*
<i>Socialinė infrastruktūra</i>	
Švietimas	Kolegijų studentų skaičius 1000 gyventojų
	Universitetų studentų skaičius 1000 gyventojų
	Gyventojų, turinčių aukštąjį išsilavinimą, dalis, proc.
Sveikatos ir socialinė apsauga	Socialines pašalpas gaunančių asmenų skaičius, 1000 gyventojų
	Ligoninės lovų skaičius tenkantis 10 000 gyventojų, vnt.
	Sergančiųjų onkologinėmis ligomis skaičius, tenkantis 100 000 gyventojų, asm.
	Socialinės rizikos šeimų skaičius, tenkantis 1000 gyventojų
Viešasis saugumas	100.000 gyventojų tenka užregistruotų nusikalstamų veikų

* - šie santykiniai rodikliai nėra pateikiami Statistikos departamento prie LRV, juos siūloma apskaičiuoti naudojantis Statistikos departamento prie LRV pateikiamais pirminiais duomenimis.

** - šie santykiniai rodikliai taip pat įtakoja regiono turistinį patrauklumą.

Išskirti infrastruktūros veiksniai tiesiogiai susiję su regiono investiciniu patrauklumu. Regioninis patrauklumas, remiantis Snieska ir Zykiene (2011) apibūdinamas kaip regiono turimi išteklių ir regiono gebėjimas juos išlaikyti bei pritraukti naujus tokiu būdu įgyjant pranašumą kitų regionų atžvilgiu ir užtikrinant regiono plėtrą. Investicinį patrauklumą nusako transporto infrastruktūros išplėtojimo lygis, kuris nulemia regiono pasiekiamumą (kas įtakoja ir regiono žinomumą) bei galimybes susisiekti regiono viduje, vandentiekio ir nuotekų, energetikos infrastruktūra ir informacinių technologijų bei telekomunikacijų išvystymas užtikrina sąlygas verslo steigimui regione. Socialinė infrastruktūra įtakoja gyventojų pasiskirstymą pagal amžių (išplėtotą švietimo infrastruktūrą į regioną pritraukia daugiau studentų), darbo jėgos kvalifikaciją (kvalifikuoti specialistai, baigę studijas ir pasilikę gyventi regione, yra traukos veiksnys investuotojams) bei gyvenamosios aplinkos kokybę.

Netiesioginis infrastruktūros poveikis verslo plėtrai pasienio regionuose

Netiesioginis infrastruktūros poveikis verslo plėtros galimybėms pasienio regione autorių nuomone vyksta tuomet, kai infrastruktūros nulemtas regiono investicinis patrauklumas įtakoja paklausos sąlygas regione (vietinės rinkos paklausą ir išorinės rinkos paklausą). Pirkėjas ir pardavėjas yra dvi rinkoje veikiančios jėgos: pirkėjas formuoja rinkos paklausą, o pardavėjas – rinkos pasiūlą. Regiono produktą sudaro

regiono fizinių ir juridinių asmenų gaminami produktai ar teikiamos paslaugos bei pačiame regione esanti infrastruktūra, gamta, turizmo ir rekreacijos objektai, ekonominės, socialinės, politinės, technologinės sąlygos, kultūra. Taigi infrastruktūros egzistavimas sudaro sąlygas regiono produktui sukurti ir suformuoti vietinę bei tarptautinę paklausą jam.

Mokslininkai (Piliute, 2007, Sinkiene & Kromalcas, 2010, Yi *et al.*, 2011) nurodo, kad regiono įmonių veiklos sėkmė didele dalimi priklauso ir nuo rinkos struktūros. Mokslinėje literatūroje dažniausiai minimos šios regiono vartotojų grupės: gyventojai, turistai, įmonės ir investuotojai bei eksporto rinkos (Piliute, 2007, Sinkiene, Kromalcas, 2010). Autoriai nurodė, kad regiono vidaus paklausą formuoja gyventojai ir įmonės bei investuotojai, veikiantys regiono viduje, o išorės paklausą – lankytojai (įskaitant keliautojus, verslo turistus bei kitus ne regiono gyventojus), investuotojai iš kitų regionų bei eksporto rinkos (fiziniai ir juridiniai asmenys) (Snieska & Bruneckiene, 2009, Snieska & Zykiene, 2011). Regiono rinkos mastas ir jos struktūra yra nulemiami vietinių gyventojų poreikių ir jų reklumo gaminamoms prekėms ar paslaugoms. Reiklūs vartotojai skatina įmones gaminti aukštos kokybės produktus, diegti inovacijas ir veiklą orientuoti į ateitį, kad maksimaliai patenkintų vartotojų poreikius ir užtikrintų ilgalaikį įmonių konkurencingumą šalies ir tarptautiniu mastu. Vartotojų pasirinkimą didžiąja dalimi įtakoja ekonominiai veiksniai, t. y. vartotojo materialinės gerovės lygis, bei socialiniai – demografiniai veiksniai: amžius, lytis, profesija, išsilavinimas, šeimyninė padėtis, socialinė grupė, miesto/kaimo vietovė, kuriuos Snieska ir Bruneckiene (2009) vertina analizuodami regionų konkurencingumą. Snieska ir Bruneckiene (2009) teigia, kad vartotojų reiklumą netiesiogiai apibūdina išlaidų dalis, skirta ne pirmo būtinumo prekėms bei paslaugoms įsigyti, todėl autoriai daro prielaidą, kad kuo didesnė išlaidų biudžeto dalis, tuo vartotojai labiau reiklūs kokybei. Besinaudojantys internetu asmenys priskiriami prie labiau reiklių ir novatoriškesnių asmenų. Regiono žinomumą tarptautinėje rinkoje nustatyti taip pat sudėtinga, tačiau turistų srautai ir eksporto rinkos iš dalies tai atspindi. Vartotojų reiklumą ugdo jų išsilavinimas, patirtis, vertybės, žingeidumas ir domėjimasis naujovėmis. Regione sėkmingai funkcionuojant socialinei (švietimo ir kultūros įstaigoms) bei informacinių technologijų infrastruktūrai, jis taps patraukliu intelektualiams ir inovatyviems gyventojams, kurie ir įtakotų vietinės produkcijos paklausą bei didintų regiono žinomumą. Tai būdinga visiems regionams, pasienio regionų specifika šio poveikio neįtakoja.

Analizuojant išorinės rinkos paklausą, infrastruktūra ženkliai įtakoja eksporto apimtį. Eksportas regionams yra svarbus, kadangi vietinės rinkos produkcija ir paslaugos pilnai negali patenkinti vartotojų ir investuotojų kintančių poreikių (Ramanathan & Muyltermans, 2010). Regionų importo ir eksporto apimtys atspindi regiono atvirumą. Regiono ekonomikos atvirumas, žmogiškojo kapitalo kvalifikacija ir infrastruktūros panaudojimo efektyvumas yra pradiniai veiksniai, užtikrinantys regiono pranašumą kitų regionų atžvilgiu. Mokslininkų darbuose (Kilijonienė *et al.*, 2010; Navickas & Malakauskaitė, 2009; Sabonienė, 2009; Meilienė & Snieska, 2005, 2010) tarptautinis konkurencingumas tapatinamas su eksportu. Taigi galima apibendrinti, kad ekonominės ir socialinės infrastruktūros poveikis verslo plėtrai ir yra jos įtaka regiono eksporto apimtims, kuris apima gamybos potencialo išnaudojimą, darbo jėgos kompetenciją, kas nulemia regiono žinomumą prekybiniu aspektu.

Regiono žinomumą tarptautinėse rinkose didele dalimi atspindi turizmo verslo išplėtojimas regione. Turizmas dažnai įvardinamas kaip „nematomas eksportas“. Mokslinėje literatūroje autoriai sutaria, kad kiekvienas regionas, norėdamas sudominti ir pritraukti turistus, privalo remtis tam tikrais turizmo išteklių. Sąvoka „turizmo išteklių“ suprantama kaip vertybių, sukurtų gamtos ir žmonijos, kompleksas, kuris yra tinkamas sukurti turizmo produktą: gamta, kultūra, socialiai ar ekonomiškai susijusios ir galinčios patenkinti turistų poreikius. Prie pagrindinių turizmo išteklių priskiriami: gamtos resursai (vandens telkiniai ir jų pakrantės, fauna, parkai, poilsio ir saugomos teritorijos, saugomi kraštovaizdžio objektai) ir kultūriniai išteklių (archeologija, istorija, menas, mokslas ir technologija, miesto paveldas, folkloras, tradicijos, liaudies rankdarbiai, šiuolaikinio meno darbai, moksliniai pasiekimai ir kiti kultūros objektai ir saugomos teritorijos), vertybės, kurios sudaro galimybes panaudoti jas profesionaliam, pažintiniam ir poilsiniam turizmui. Tačiau turistams patrauklus regionas be pagrindinių turizmo išteklių neišvengiamai turi turėti ir „papildomus“ išteklius, atliekančius aptarnavimo funkcijas: turizmo eismo infrastruktūra (prie jos priskiriami automobilių ir geležinkelių eismas, oro ir vandens uostai, vandens keliai, kelionės dviračiais); apgyvendinimo ir maitinimo infrastruktūra; turistų kultūriniai ir komunaliniai patarnavimai; komunikacijos ir kitų poreikių tenkinimas.

Turizmo aspektu pasienio regionai yra dažnai lankomi dėl tam tikrų konkrečių, ne pažintinių ar poilsinių tikslų: tai gali būti apsipirkimo sumetimai. Pastaruoju metu itin paplito „degalų“ ir „pirkinių“ turizmas kai pasienio regiono gyventojai, nepaisydami valiutos keitimo veiksnio ar prieraišumo nacionalinei

produkcijai, vyksta į kitos šalies pasienio regioną palankiomis kainomis įsigyti degalų, maisto ar buitinių prekių. Turizmo srantai tiesiogiai priklauso nuo prekių kainų lygio skirtumų bei valiutų kurso svyravimų. Tai dažniausiai būna vienadienis turizmas, didžiausią naudą duodantis pasienio regionų maitinimo įstaigoms, prekybos centrams bei degalinėms. Patraukliu tampa tik regiono geografinė padėtis bei ekonominė situacija jame.

Straipsnio autorių nuomone, prie regioninių patrauklumą nusakančių rodiklių tikslinga priskirti patrauklumą turistams nusakančius veiksnius, kurie, anot jų, yra: regiono geografinė padėtis, įtakojanti jo pasiekiamumą, ekonominės ir socialinės infrastruktūros išvystymo lygis, gyvenamosios aplinkos kokybė (inžinerinių tinklų išvystymo lygis, nusikalstamumo lygis, užterštumas, gamtiniai išteklių), turizmo infrastruktūros išvystymo lygis, kultūrinis/istorinis išskirtinumas, IT išvystymas, politinis stabilumas, turizmo paslaugų kokybė. Taigi siekiant išskirti veiksnius, nulemiančius regiono patrauklumą turistų atžvilgiu, būtina apimti visus aukščiau išvardintus aspektus. Bruneckiene, Guzavicius, Cincikaite (2010) parengė miestų konkurencingumo vertinimo modelį, kuriame įtraukė ir miesto patrauklumą turistams bei patrauklumą nusakančius veiksnius. Tačiau, autorių nuomone, šis modelis turizmo aspektu turėtų būti papildytas. Turizmo reikšmę regiono ekonomikai apibūdina turizmo būklės vertinimo rodikliai: atvykstamojo turizmo srautų, turistų išlaidų ir buvimo trukmės rodikliai; kiekybinį turizmo verslo išsivystymo lygį nurodo apgyvendinimo įmonių skaičius, užimtumo procentas, gamtinių išteklių, transporto infrastruktūros, turizmo ir kelionių veiklos organizavimų užsiimančių įmonių skaičius bei aptarnautų atvykstamojo ir išvykstamojo turizmo vartotojų srautų rodikliai (žr. 2 lentelę).

2 lentelė. Veiksniai, įtakojantys regiono turistinį patrauklumą

Rodiklių tipas	Rodiklis, matavimo vienetai
Bendrieji turizmo rodikliai	Atvykstamojo turizmo apimtis, turistų sk.
	Vidutinis turistų buvimo laikas, nakvynių skaičius
	Turistų išlaidos, piniginis vnt.
	Tiesioginių investicijų į turizmo sektorių apimtis, piniginis vnt. 1000 gyventojų*
Gamtiniai išteklių	Miško plotas, tenkantis vienam gyventojui, ha
	Saugomų teritorijų skaičius
Pasiekiamumas	Skrydžių iš oro uosto kryptų skaičius
	Kelių su asfaltuota dangą ilgis, km 1000 gyventojų*
	Valstybinės svarbos kelių ilgis, km 1000 gyventojų*
	Geležinkelio kelių ilgis, km 1000 gyventojų*
	Jūros/upių uostų skaičius
Kultūrinis išskirtinumas	Kultūros objektų skaičius
	Muziejų skaičius
	Teatrų skaičius
Turizmo paslaugos	Apgyvendinimo įstaigų skaičius, tenkantis 10 000 gyventojų
	Apgyvendintų svečių skaičius apgyvendinimo įstaigose, tenkantis 1000 gyventojų.
	Viešbučių užimtumo lygis, proc.
	Pramogų parkų skaičius
	Sanatorijų/SPA centrų skaičius
	Kelionių agentūrų ir kelionių organizatorių skaičius
	Vidutinis vieno muziejaus lankytojų skaičius per metus
	Kelionių agentūrų ir kelionių organizatorių aptarnautų atvykstamojo ir išvykstamojo turizmo vartotojų skaičius
	Lankytojų skaičius turizmo informacijos centruose, 1000 gyventojų per metus
Informacinių centrų skaičius	
Bendrasis regiono patrauklumas	Į orą išmestų teršalų kiekis, tenkantis vienam gyventojui, tonomis

* - šie santykiniai rodikliai nėra pateikiami Statistikos departamento prie LRV, juos siūloma apskaičiuoti naudojantis Statistikos departamento prie LRV pateikiamais pirminiais duomenimis.

Lietuvos – Latvijos pasienio regiono (Klaipėdos ir Kurzemės regionų) esamos situacijos įvertinimas

Klaipėdos ir Kurzemės regionas apima vakarinę Lietuvos ir Latvijos valstybių teritorijos dalį bei pietrytinę Baltijos jūros dalį. Šis pasienio regionas pasižymi itin patogia Europos turizmo tranzitui Rytų –

Vakarų ir Šiaurės – Pietų kryptimis geografinė padėtimi – nesunkiai pasiekiamos ir Rytų, ir Vakarų rinkos bei Šiaurės valstybės. Kaimynės – Baltijos jūros regiono valstybės, Rusija – svarbiausios verslo partnerės, su kuriomis Lietuva palaiko glaudžius verslo ryšius. Pasienio regionas yra transporto centras, kadangi jame susijungia jūros, sausumos ir geležinkelio keliai iš Rytų ir Vakarų, iš Šiaurės ir Pietų. Klaipėdos ir Kurzemes regione egzistuoja įvairių transporto rūšių pasirinkimo galimybė – išvystyta automobilių, geležinkelio, jūrų, oro, vidaus vandenų transporto infrastruktūra, jungianti Pasienio regioną su pagrindinėmis šalies ir tarptautinėmis magistralėmis. Tai išskirtinai teigiamas Pasienio regiono Lietuvos dalies bruožas, nes asfaltuotų kelių tankis Pasienio regiono padidėjo ir ši tendencija turėtų išsilaikyti artimiausioje ateityje, kadangi Europos Sąjungos parama yra skiriama žvyrkelių mažinimui – kelių infrastruktūros gerinimui, kurią svarbu efektyviai įsisavinti. Tiek Klaipėdos, tiek ir Kurzemes regionuose veikia oro uostai, todėl šis regionas atlieka svarbų vaidmenį keleivių ir krovinių pervežime oro transportu. Pasienio regione veikia tarptautinės reikšmės jūrų uostai, kurie daro ženklų poveikį šalių ekonomikai, kadangi didėjantis Pasienio regionų uostų pajėgumas didina ir viso šalyje sukuriama BVP apimtis. Klaipėdos ir Kurzemes pasienio regionas išsiskiria itin palankia geografinė padėtimi ir šį potencialą išnaudojančia sukurta fizine infrastruktūra. Šios regiono savybės patvirtina teorines išvadas, kad išvystyta regiono ekonominė infrastruktūra suformuoja jo pranašumą kitų regionų atžvilgiu bei daro didelę įtaką visos šalies sukuriama vidaus produktui.

Pasienio regiono specifika įtakoja, kad kvalifikuota darbo jėga dažniau renkasi šalių centrinius regionus, tačiau neefektyvus socialinės infrastruktūros potencialo išnaudojimas šiuo atveju menkina regiono patrauklumą – Klaipėdos universiteto žinomumo didinimas sudarytų sąlygas pritraukti daugiau gabių studentų.

Klaipėdos ir Kurzemes pasienio regionas išsiskiria dideliu turistiniu potencialu, kuris vėlgi nėra pilnai išnaudotas. Naujų turizmo šakų plėtra bei geresnis gamtinių ir kultūrinių išteklių išnaudojimas nuolat atnaujinant turizmo infrastruktūrą paskatintų turistų srautų didėjimą abiejose sienos pusėse. Lietuvos – Latvijos atveju pastebima tendencija, kad latviai dažnai naudojasi apsipirkimo turizmo teikiamomis galimybėmis (tačiau vyksta ne į pasienio regionus, bet į didmiesčius, pvz. Panevėžį), o lietuviai į Latviją vyksta pažintinio ir poilsinio turizmo sumetimais (taip pat į tolimesnius nei pasienio regionus). Taigi Lietuvos – Latvijos atveju apsipirkimo turizmas nėra būdingas pasienio regionams.

Didžiausia grėsmė analizuojamam regionui – neefektyviai išnaudoti Europos Sąjungos paramą, skirtą ekonominės, socialinės ir turizmo infrastruktūros palaikymui, atnaujinimui ir kūrimui. Kokybiška infrastruktūra pritrauktų daugiau investuotojų, gerintų gyvenimo kokybę bei taptų vienu iš patrauklumo kriterijų turistams.

Išvados

Atlikus mokslinį ir praktinį tyrimą straipsnio autoriai nustatė, kad ekonominės ir socialinės infrastruktūros išvystymo lygis lemia verslo plėtros pasienio regione patrauklumą. Infrastruktūros išvystymas ir jos plėtros tendencijos tiesiogiai įtakoja investuotojų, gyventojų ir turistų pasirinkimą. Netiesioginis infrastruktūros poveikis pasireiškia per vidinės ir išorinės paklausos apimtis, kadangi ji apima visas tris tikslines grupes. Klaipėdos ir Kurzemes pasienio regiono esamos situacijos analizė parodė, kad regione puikiai išvystyta ekonominė infrastruktūra, kuri efektyviai išnaudoja palankią regiono geografinę padėtį, tačiau neefektyvus socialinės infrastruktūros išnaudojimas lemia, kad kvalifikuota darbo jėga ir jaunimas dažnai renkasi centrinius šalių regionus. Jeigu regione bus neefektyviai įsisavinama Europos Sąjungos parama, skirta infrastruktūros palaikymui ir kūrimui, tai gali tapti pagrindine grėsme sėkmingai ekonominei regiono plėtrai.

Literatūra

1. Bruneckiene, J., Guzavicius, A., & Cincikaite, R. (2010). Measurement of urban competitiveness in Lithuania. *Inžinerine Ekonomika-Engineering Economics*(5), 493-508.
2. Grozea-Helmenstein, D., Helmenstein, C., & Slavova, T. (2009). Who is the best? Insights from the benchmarking of border regions. *TRAMES-Journal of the humanities and social sciences*, 13 (3), 285-302.
3. Yi, H., Hare, D. & Zhang, L. (2011). Does the provision of public goods correspond to local demand? *Contemporary economic policy* 29 (1), 115-137.
4. Kilijonienė, A., Simanaviciene, Z., & Simanavicius, A. (2010). The evaluation of social and economic development of the region. *Inžinerine Ekonomika-Engineering Economics*(1), 68-79.
5. Kitson, M., Martin, R., & Tyler, P. (2009). The regional competitiveness debate. Program of regional innovation.

6. Mbekeani, K. K. (2007). The Role of Infrastructure in Determining Export Competitiveness: Framework Paper.
7. Meilienė, E., & Snieska, V. (2010). Lietuvos pramonės konkurencingumo veiksniai eksporto politikos nuostatose. Viešoji politika ir administravimas-Public policy and administration, 31, 119-132.
8. Meilienė, E., & Snieska V. (2005). Lietuvos ekonominės politikos ir eksporto skatinimo strategijos sąveika. Viešoji politika ir administravimas, Nr.11, p. 48-54.
9. Melluma, A. (2003). Latvijas pierobeža. Kāda tā ir? Latvijas Vēstnesis.
10. Navickas, V., & Malakauskaite A. (2009). The Possibilities for the Identification and Evaluation of Tourism Sector Competitiveness Factors. *Inžinerine Ekonomika-Engineering Economics*(1), 37-44.
11. Piliutyte, J. (2007). Miestų konkurencingumo koncepcija ir analizės lygmenys. Viešoji politika ir administravimas-Public policy and administration, 19, 81-89.
12. Ramanathan, U., & Muyldermans, L. (2010). Identifying demand factors for promotional planning and forecasting: A case of a soft drink company in the UK. *Production Economics*, 128, 538-545.
13. Sabonienė, A. (2009). Lithuanian Export Competitiveness: Comparison with other Baltic States. *Inžinerine Ekonomika-Engineering Economics*(2), 49-57.
14. Sinkienė, J., & Kromalca, S. (2010). Concept, Directions and Practice of City Attractiveness Improvement. Viešoji politika ir administravimas-Public policy and administration, 31, 147-154.
15. Snieska, V., & Bruneckienė, J. (2009). Measurement of Lithuanian Regions by Regional Competitiveness Index. *Inžinerine Ekonomika-Engineering Economics*(1), 45-57.
16. Snieska, V., & Zykiene, I. (2010). Viešoji infrastruktūra: poveikio regioniniam vystymuisi vertinimo aspektai. *Ekonomika ir vadyba 2010-Economics and management 2010*, 241-247.
17. Snieska, V., & Zykiene, I. (2011). Fizinės infrastruktūros įtaka regioniniam patrauklumui. *Ekonomika ir vadyba 2011-Economics and management 2011*, 465-471.
18. State Regional Development Agency (2009). Development of Regions in Latvia, 2008, <http://www.vraa.gov.lv/uploads/BSR%20INNOREG/Regionu%20attistiba%20Latvija%202008%20ENG.pdf>
19. Van Gorp, N. (2009). Backwardness Of Border Regions. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie. Royal Dutch Geographical Society KNAG*, vol. 100(3), pages 358-364, 07.