

VILNIAUS UNIVERSITETAS
KAUNO HUMANITARINIS FAKULTETAS

VERSLO EKONOMIKOS IR VADYBOS KATEDRA

Verslo administravimo studijų programa

Kodas 62103S101

ADOMAS UOGINTAS

MAGISTRO BAIGIAMASIS DARBAS

REGIONO EKONOMINĖ PLĖTRA

Kaunas 2006

VILNIAUS UNIVERSITETAS
KAUNO HUMANITARINIS FAKULTETAS

VERSLO EKONOMIKOS IR VADYBOS KATEDRA

ADOMAS UOGINTAS

MAGISTRO BAIGIAMASIS DARBAS

REGIONO EKONOMINĖ PLĖTRA

Darbo vadovas

_____ (parašas)

(Darbo vadovo mokslinis laipsnis,
mokslo pedagoginis vardas,
vardas ir pavardė)

Magistrantas

_____ (parašas)

Darbo įteikimo data

Registracijos nr.

Kaunas 2006

TURINYS

LENTELIŲ SARAŠAS.....	4
PAVEIKSLŲ SARAŠAS.....	5
ĮVADAS.....	6
1. REGIONŲ EKONOMINĖS PLĖTROS TEORIJA.....	8
1.1. Visuomenės raidos etapų teorija	8
1.2. Išteklių teorija.....	10
1.3. Eksportu pagrįsta teorija.....	11
1.4. Metropolijos - periferijos teorija	12
1.5. Klasteriais grįsta ekonominės plėtros teorija	14
1.6. Endogeninė plėtros teorija.....	16
2. LIETUVOS NACIONALINĖS REGIONINĖS POLITIKOS ASPEKTAI.....	20
2.1. Regioninės politikos formavimasis Lietuvoje.....	20
2.2. Lietuvos regioninės politikos raidos apžvalga	24
2.3. Regioninės politikos vykdymo prielaidos	26
2.4. Nacionalinę regionų ekonomikos politiką reglamentuojančių teisės aktų apžvalga.....	28
2.5. Ekonomikos būklės regionuose įvertinimas.....	29
2.6. Regionų ekonomikos plėtotės komponentai	29
2.7. Regionų ekonomikos plėtotės strateginės kryptys ir prioritetai	30
2.7.1. Organizaciniai principai	30
2.7.2. Regionų ekonomikos plėtotės vizija	31
2.7.3. Valstybės misija	31
3. ELEKTRŲ VANDENS TELKINIO INFRASTRUKTŪROS SUKŪRIMO GALIMYBIŲ STUDIJA.....	32
3.1. Elektrų turizmo infrastruktūros integracija į Vilniaus ir Kauno dvimiesčio urbanistinės plėtros schemą.....	33
3.2. Elektrų turizmo objektų situacija ir perspektyva.....	38
3.3. Turizmo ir verslo plėtros Elektrėnuose sąlygos	41
3.4. Marių pakrantės teritorijų funkcinio pritaikymo infrastruktūros objektams galimybės	48
3.5. Užsienio šalių patirtis	52
3.6. „Jaunimo kranto“ komplekso vystymo galimybės.....	54
3.6. Elektrų plėtros vizija globalizacijos procesų perspektyvoje	55
3.7. „Jaunimo kranto“ komplekso sudėtinės dalys ir jų funkcijos (detalizavimas).....	62
3.8. Pakrančių infrastruktūros sukūrimas	70
IŠVADOS.....	71
PASIŪLYMAI	73
LITERATŪRA.....	74
SANTRAUKA (anglų kalba).....	76
PRIEDAI.....	77

LENTELIŲ SĄRAŠAS

1.lentelė Ekonominės plėtros teorijų esmė, savybės bei pritaikymas.....	19
2.lentelė Priemonės ir planuojamos lėšos.....	42
3.lentelė Pagrindiniai skirtumai tarp Lietuvos ir ES.....	55
4.lentelė Planuojami „Jaunimo kranto“ komplekso turistinės – edukacinės krypties objektų lankytojų srautai.....	66

PAVEIKSLŲ SĄRAŠAS

1.pav. Visuomenės raidos etapai	9
2.pav. Metropolijos – periferijos modelis	13
3.pav. „Deimanto“ modelis	15
4.pav. Elektrėnų vandens telkinys.....	48
5.pav. Elektrėnų vandens telkinio pietinė dalis.....	51
6.pav. Lietuvos teritorijos demografinis – urbanistinis stuburas	56
7.pav. Ašiniai Europos “stuburo” transporto srutai.....	57
8.pav. Urbanizuoto ruožo tarp Vilniaus ir Kauno schema	59
9.pav. Elektrėnai - “didmiesčių palydovas”	59
10.pav. “Jaunimo kranto” komplekso centrinės dalies vizualizacija	63

IVADAS

Aktualumas. Regioninės politikos klausimai Lietuvoje pradėti kelti tik pasirengimo stojimui į Europos Sąjungą (ES) metu. Tuomet ir paaiškėjo, kad Lietuvoje regioninės politikos (bent jau tokios, kokią įsivaizduoja ES) beveik nėra. Ekonominės plėtros skirtumų tarp atskirų regionų nebuvo įmanoma netgi identifikuoti, nes nebuvo renkama regioninė statistika. Regioninė politika yra reikšminga viešosios politikos sritis - nuo jos priklauso bendra šalies ekonominė plėtra.

Ryšium su tuo, jog tema „Regiono ekonominė plėtra“ yra labai plati ir norint išskirti konkrečias problemas, tam tikroje srityje, pasirinkau tyrinėti Elektrėnų, kaip regioninio vieneto (savivaldybės) strateginių raidos krypčių įgyvendinimą. Elektrėnų marių akvatorija tampa daug didesnę reikšmę, nei Lietuvos elektrinės aušinimo priemonė arba Elektrėnų gyventojų poilsio vieta, įgyjančiu objektu. Lietuvos vandens išteklių vizijoje 2025 metams pažymėta, kad „turizmo plėtra Lietuvoje tapo ypač aktuali verslu. Šalyje gausu reto grožio gamtos kampelių, kuriuos lankytojų užsienio turistai. Reikalinga tik šiuolaikinė infrastruktūra bei servisas.“

Problema. Elektrėnų marių panaudojimo galimybės tiek regiono, tiek šalies mastu nėra išvystytos, tačiau įtaka ir potencialas turizmui ir rekreacijai gali būti dideli. Iki šiol nebuvo kompleksiskai nagrinėtos Elektrėnų marių panaudojimo galimybės.

Darbo tikslas - išanalizuoti regionų ekonominės plėtros teorijas. Pateikti pasiūlymus Elektrėnų marių infrastruktūros sukūrimui ir tolimesniam potencialui didinti.

Darbo uždaviniai:

Išnagrinėti regionų ekonominės plėtros teorijas;

Apžvelgti Lietuvos nacionalinės regioninės politikos aspektus.

Įvertinti Elektrėnų marių infrastruktūros sukūrimo galimybes, Elektrėnų turizmo infrastruktūros sukūrimą, rekreacinius ir turizmo plėtros potencialo išteklius, jų vystymo galimybes, Elektrėnų laisvalaikio ir turizmo koncepciją, susiejant su projekto „Jaunimo krantas“ komplekso vystymo galimybėmis pagal parengtą detalų planą ir projekto koncepciją.

Pateikti išvadas ir pasiūlymus Elektrėnų marių infrastruktūros išvystymui.

Darbo objektas – Elektrėnų marių akvatorija ir jos infrastruktūra.

Metodai:

Mokslinės literatūros analizė;

Statistinių ir verbalinių dokumentų apžvalga ir analizė;

Istorinių duomenų analizė;

Mokslinis tiriamasis darbas (galimybių studija).

Rašant darbą nagrinėjau užsienio ir Lietuvos autorių mokslinę literatūrą, įvairius LR teisinius dokumentus, nacionalines ekonominės plėtros strategijas. Darbas susideda iš trijų dalių.

Pirmoje dalyje yra nagrinėjamos regionų ekonominės plėtros teorijos. *Antroje dalyje* apžvelgiama Lietuvos regioninė politika, jos formavimasis, strateginės kryptys ir prioritetai. *Trečiojoje* bus atlikta „Elektrėnų vandens telkinio infrastruktūros sukūrimo“ galimybių studija kuri remsis jau numatyta Elektrėnų savivaldybės vizija, strateginiu planu ir prioritetinėmis plėtros kryptimis, parengta pramogų parko - “Energolendo” galimybių studija bei plėtojimo ekonominiu pagrindu, susiejant su projekto „Jaunimo krantas“ komplekso vystymo galimybėmis pagal parengtą detalų planą ir projekto koncepciją.

1. REGIONŲ EKONOMINĖS PLĖTROS TEORIJA

Regioninės politikos klausimai Lietuvoje pradėti kelti tik pasirengimo stojimui į Europos Sąjungą (ES) metu. Tuomet ir paaiškėjo, kad Lietuvoje regioninės politikos (bent jau tokios, kokią įsivaizduoja ES) beveik nėra. Ekonominės plėtros skirtumų tarp atskirų regionų nebuvo įmanoma netgi identifikuoti, nes nebuvo renkama regioninė statistika. Taigi mūsų šalis dar tik žengia pirmuosius žingsnius regionų politikos bei ekonomikos srityje.

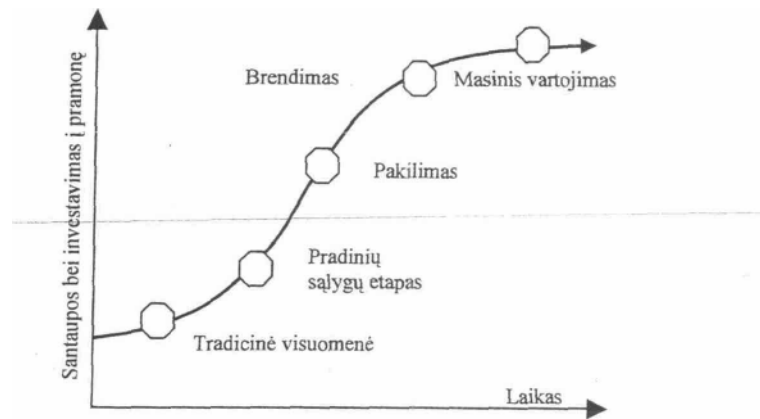
Regioninė politika yra reikšminga viešosios politikos sritis - nuo jos priklauso bendra šalies ekonominė plėtra. Planuojant efektyvią regioninę politiką bei ją įgyvendinančių priemonių sistemą, būtina taikyti klasikinės ekonomikos teorijos nuostatas, formuojančias teorinius regionų plėtros pagrindus. Todėl šioje darbo dalyje bus aptariamasi didžiausio populiarumo sulaukusios regionų plėtros teorijos. Nors modeliai ekonominį augimą aprašo supaprastintai, tačiau jie vis tiek yra labai naudingi formuluojant vystymosi strategiją. Ekonominės plėtros modelio pasirinkimą apsprendžia įvairūs veiksniai: šalies regiono tikslai, ekonomikos lygis bei vystymosi tendencijos, išorinis poveikis ir kt. Siekiant įvertinti plėtros modelių taikymo šalyje galimybes, efektyvumą bei perspektyvas, pirmiausia reikia išanalizuoti šalies (regiono) ekonomikos būklę bei kitimo tendencijas.

Visos nagrinėjamos teorijos remiasi neoklasikine ekonomikos plėtros teorija. Be to, daugelis šiuolaikinių ekonominės plėtros modelių grindžiami ekonomiškai /stipriausių šalių ekonominės plėtros teorija. Šiuo požiūriu, ekonomistai tarsi pasidalina į dvi stovyklas: vieni ieško panašumų tarp išsivysčiusių šalių praeities bei besivystančių ir pereinančių į rinką šalių, kiti tuo tarpu bando išvelgti skirtumus.

1.1. Visuomenės raidos etapų teorija

JAV istorikas W. Rostow (Mačerinskas J., Matekonienė J.; 2003) pasiūlė visuomenės raidos etapų teoriją. Ši teorija laikoma klasikiniu ekonominio vystymosi modeliu. Jis teigia, kad mažiau išsivysčiusios šalys atkartos pažengusių Vakarų šalių (V. Europos, JAV bei Kanados) vystymosi etapus. Pasak W. Rostow, ekonomika pereina penkis etapus, besivystydama nuo orientuotos į žemės ūkį iki visiškai išvystytos ekonomikos, orientuotos į paslaugas (žr. 1 pav.).

Pirmame - tradicinės visuomenės - etape ekonominė veikla vykdoma siekiant išgyventi: pagamintus produktus (daugiausia - maisto) gamintojai verčiau suvartoja patys nei parduoda. Prekiaujama nebent barterinių mainų forma. Vyraujanti ūkio šaka - žemdirbystė - imli darbo jėgai ir reikalauja mažai kapitalo.



Šaltinis: MAČERINSKAS J., MATEKONIENĖ J. (2003) *Tiltai*, Regionų ekonominės plėtros teorijos, p.1.

1.pav. Visuomenės raidos etapai

Antrajame - pradinių sąlygų - etape dėl padidėjusios specializacijos atsiranda prekių perteklius, skatinantis prekybos pagyvėjimą bei gamybos modernizavimą. Prekybos palengvinimui vystosi ir transporto infrastruktūra. Auga pajamos bei santaupos, taigi atsiranda pirmieji verslininkai. Pradeda vystytis užsienio prekyba.

Trečiasis etapas - tai pakilimo laikotarpis. Auga pramonė, darbuotojai nuo žemdirbystės sektoriaus pereina prie gamybos. Augimas koncentruojasi keliuose šalies regionuose ir vienoje - dvejose gamybos pramonės šakose. Ekonominis augimas įgyja pagreitį: iš investicijų gautas pelnas didina santaupas, kurios vėlgi yra investuojamos.

Brendimo laikotarpiu ekonomika apima vis daugiau naujų sričių. Technologinės inovacijos suteikia įvairiausių investavimo galimybių. Gaminamos labai įvairios prekės ir paslaugos, itin sustiprėja tarptautiniai ekonominiai ryšiai.

Masinio vartojimo visuomenės stadijoje paslaugų sektorius tampa dominuojančiu. Šiam etapui būdingas itin aukštas technologijų lygis, didelis urbanizacijos laipsnis bei išaugusios gyventojų pajamos.

W. Rostow (Mačerinskas J., Matekonienė J.; 2003) teigia, kad kiekvienas regionas, anksčiau ar vėliau, vis tiek pereis šias nurodytas vystymosi stadijas. Tad teoretikas siekia apibrėžti, kokios turi būti sudaromos sąlygos, kad ekonomika galėtų sėkmingai pereiti iš žemesnės pakopos į aukštesnę.

Pasak Rostow, ekonomikos vystymasis reikalauja didelių investicijų. Būtent kapitalo kaupimas bei investavimas yra ekonomikos varomosios jėgos. Todėl svarbiausias vyriausybės vaidmuo ir turėtų būti palankių sąlygų santaupų kaupimui bei investavimui sukūrimas.

1.2. Išteklių teorija

Išteklių teorijos autorius - istorikas H. A. Inns (Mačerinskas J., Matekonienė J.; 2003) - analizavo kailių prekybos bei menkių žuvininkystės įtaką Kanados ekonominiam vystymuisi. Jau pirmieji pastovūs regiono gyventojai ėmė verstis gamtinių išteklių (tokių kaip kailiai, žuvis, mediena) bei žemės ūkio produktų eksportu, ir tai padėjo tvirtus pamatus Šalies ekonomikai. Išteklių eksportas ypač spartina ekonominį augimą, ir, augant šiam sektoriui, vietinė gamyba taip pat plečiasi. Augimas priklauso nuo šalies sugebėjimo reguliuoti išteklių pasiūlą priklausomai nuo paklausos (pvz., sumažėjus kailių paklausai, išvystyti grūdinių kultūrų eksportą). Išteklių įvairovė bei gausa užtikrina nuolatinį ekonomikos augimą.

Užsienio paklausa šalies ar regiono specializuotam eksportui (t.y. tam tikroms neapdorotoms žaliavoms) gali būti varomoji vystymosi jėga. Aišku, pradinė šio vystymosi sąlyga šalims (regionams) būtų tokių žaliavų išteklių, kaip žemės ūkio, medžioklės, žvejybos ištekliai ar naudingosios iškasenos, gausa. Pirminių prekių - žaliavų eksploatavimo procese kyla paklausa darbo jėgai, kapitalui, infrastruktūroms ir mokymo įstaigoms. Jeigu vietinių išteklių ir užsienio paklausos ištekliams ryšys yra pakankamai stiprus, tai šie darbo, infrastruktūros ir kiti elementai bus perspektyvūs ir pramonė pradės augti. Jei šių elementų kainos bus per aukštos, išteklių pramonės vystymasis bus atidėtas kol susidarys palankios sąlygos. Nors iš tikrųjų svarią įtaką investicijų pritraukimui turi vietinių išteklių gausa ir jų išsidėstymas teritorijoje, tačiau labai svarbus vyriausybės, kaip reguliuotojo vaidmuo, siekiant pritraukti užsienio kapitalą, muitų ir tarifų politika. Be to, vyriausybė turėtų dėti pastangas, kad šalis išlaikytų konkurencinį pranašumą.

Išteklių teorijoje iškeliami idėja, kad gausūs regiono natūralieji ištekliai gali turėti lemiamą įtaką ekonomikos augimui. Taikant šį modelį, labai svarbu imtis priemonių, sumažinančių tarptautinės prekybos barjerus: teikti mokesčių lengvatas, vystyti transporto bei komunikacijų infrastruktūrą. Be to, naudinga sudaryti sąlygas naujų eksporto kompanijų kūrimuisi bei remti jau esančias.

Pagrindinis modelio trūkumas yra tas, kad jis labiau remiasi užsienio paklausa, nei vidaus poreikiais. Regiono ekonomika tampa visiškai priklausoma nuo išorinės, nacionalinės arba tarptautinės, ekonominės situacijos. Aišku, kadangi ši teorija yra sukurta pagal Kanados modelį, kai kurie ekonomistai abejoja jos pritaikomumu kitų šalių atvejams. Dar daugiau - išteklių teorijos oponentai teigia, kad Kanados ekonomika nebuvo homogeninė, t.y. eksportas tebuvo viena iš daugelio šalies ekonominės veiklos sričių. Tokiu atveju iškyla abejonės, ar tikrai išteklių teorija turi empirinį pagrindą. Ir vis dėlto, pagrindinė teorijos idėja - išteklių svarba ekonomikai - vargu, ar gali būti nuginčyta.

Išteklių teorija gali būti taikoma tiek regiono, tiek ir visos šalies mastu. Regionas, turtingas paklausa išorės rinkose turinčiais gamtiniais iškaisiais, gali užsitikrinti pajamas iš

eksporto. Vienas didžiausių privalumų yra tai, kad eksportuojamos neapdorotos žaliavos, vadinasi, tokios ūkinės veiklos pradžia nereikia didelio kapitalo, pvz., investicijų į gamybą. Kita vertus, pastaruoju metu tarptautinėse rinkose neapdorotos žaliavos praranda paklausą, tad minėtasis privalumas egzistuoja ne visais atvejais.

Išteklių teorijos taikymas taip pat skatina ekonominį atvirumą: intensyvesnis bendradarbiavimas tarp regionų ar šalių, užmezgami nauji kontaktai - visa tai teigiamai veikia regiono ekonomiką.

1.3. Eksportu pagrįsta teorija

Jau šimtus metų šalys eksportuoja bei importuoja prekes. Šalių vyriausybės, siekdamos įvairių tikslų (ekonominių, socialinių, politinių) dažnai stengiasi reguliuoti tarptautinę prekybą. Pavyzdžiui, siekiant sustiprinti vidaus gamintojus, importuojamoms prekėms nustatomi didesni mokesčiai. Importo apribojimais dažnai siekiama skatinti įvairesnių vidaus šakų plėtotę ir taip suteikti galimybę šaliai pačiai pasigaminti reikalingus produktus. Ši importo substitucijos strategija turėjo lemiamą įtaką Azijos Tigrų sėkmei (Armstrong H, Taylor J. 2000).

Tačiau pastaruosius pora dešimtmečių ryškėja požiūris, jog importo apribojimai daugeliu atveju nėra tokie naudingi - jie skatina neefektyvią vidaus gamybą. Vietoj to, daugelis šalių ima vadovautis eksportu pagrįsta strategija. Eksporto teorijos kūrėjai pabrėžia konkurentinių pranašumų svarbą ir teigia, kad šalys galėtų specializuotis tose ūkio srityse, kuriose, lyginant su kitomis šalimis, gali pasiekti didžiausią efektyvumą (McKinnon, 1964). Būtent šių - labiausiai išvystytų - šakų produkcija ir turėtų būti eksportuojama. Tokia strategija užtikrintų efektyviausią produkcijos gamybą bei paskirstymą. O iš eksporto gautos lėšos turėtų būti skiriamos trūkstamų prekių importui. Kuo geriau šalis sugeba eksportuoti savo specializuotą produkciją, tuo daugiau ji gauna pajamų prekių importui.

Eksportu pagrįsta teorija ignoruoja galimybę gaminti įvairių rūšių produktus ir teigia, kad net ir ilgalaikėje perspektyvoje regionas ar šalis gali augti vien dėl savo eksporto augimo. Remiantis eksportu pagrįsta teorija, ekonomika klasifikuojama į du sektorius: eksportas arba pagrindinis sektorius, kuris yra tarsi ekonomikos stuburas, ir paslaugų sektorius, kuris aprūpina eksporto sektorių ir jo darbuotojus pajėgumais. Vystymosi strategija koncentruojasi ties eksporto didėjimu kuris jau paskui save tempia ekonomiką (Štreimikienė, 1999). Eksportas daro tiesioginę įtaką ekonomikos augimui, skatindamas plėtoti prekių ir paslaugų gamybą. Be to, eksportas suaktyvina tarptautinį bendradarbiavimą, užmezgami nauji prekybiniai ryšiai. Regionui atsiveria daugiau galimybių importuoti aukštos kokybės prekes ir paslaugas, o tai vėl gi skatina šalį tobulinti savo produkciją (McKinnon, 1964). Tačiau ekonomistai iki šiol nesutaria, ar eksportas tik padeda ekonomikai augti, ar jis yra pagrindinis ekonominės plėtros variklis.

Eksportu grįsta teorija Vakarų šalyse įgijo didelį pripažinimą. Net finansinės institucijos, tokios kaip Pasaulio Bankas ar Tarptautinis valiutos fondas (TVF), eksporto išvystymo lygį laiko viena svarbiausių sąlygų teikiant paskolas ar remiant besivystančias šalis.

Eksportu pagrįsta strategija tapo standartiniu vystymosi modeliu, kurį TVF rekomenduoja savo klientams (www.imf.org). Apie 75 besivystančios šalys siekia tapti (arba jau tapo) ilgalaikių TVF programų dalyvėmis, taigi galima daryti prielaidą, kad eksportu grįsta augimo strategija tapo pasauliniu ekonomikos vystymo modeliu.

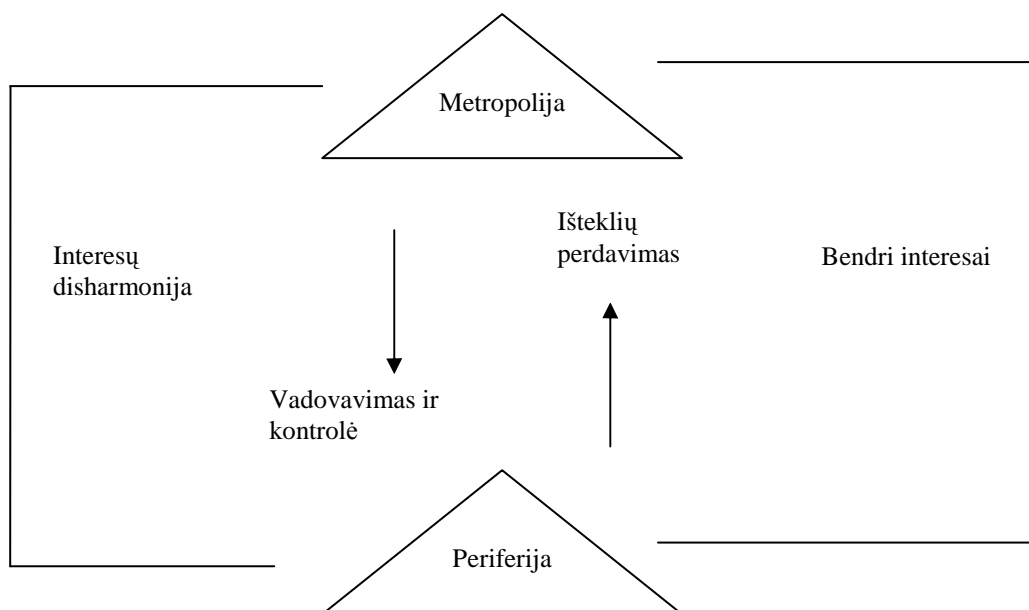
Eksportu grįsta ekonomika gali turėti ir pašalinių neigiamų efektų, dažniausiai socialinėje bei aplinkosaugos srityse.

Taigi ekonomiškai silpnos šalys, siekdamos bet kokia kaina sustiprinti ekonomiką, dažnai susiduria su dar didesnėmis problemomis. Todėl, prieš renkantis tam tikrą ekonomikos vystymo kelią, yra itin svarbu įvertinti galimus neigiamus padarinius.

1.4. Metropolijos - periferijos teorija

Metropolijos - periferijos teorija, įgijusi didžiausią populiarumą aštuntame dešimtmetyje, nagrinėja regioninį disbalansą, atsirandantį ekonominės plėtros metu. Pasak teorijos šalininkų, ekonominė veikla koncentruojasi didžiausiuose šalies miestuose, t.y. metropolijose. Metropolijai būdingas aukštas urbanizacijos bei industrializacijos laipsnis, didelis potencialas inovacijoms ir pokyčiams. Tuo tarpu periferiniai regionai tampa vis labiau apleisti, nes darbo jėga bei organizacijos juda link metropolijų. Tai veda prie regresijos ir didėjančių regioninių skirtumų atsiradimo bei periferijų nuskurdimo. Tie regionai, kurie turi sukaupę daugiau jėgos, negu kiti regionai, šią jėgą panaudoja silpnesniems regionams išnaudoti (Štreimikienė, 1999).

Metropolijos - periferijos situacija gali būti nagrinėjama vietovės, rajono, šalies ar net tarptautiniu požiūriu. Analizuojant situaciją regione, metropolijos bei periferijos nustatomos pagal prekybos bei gamybos mastus. Šiuo atveju, metropolija gali būti apibrėžiama kaip sparčios industrializacijos centras, eksportuojantis produkciją kitiems regionams. Tuo tarpu periferiniai rajonai labiau specializuojasi maisto prekių bei žaliavų eksportavime metropolijoms. Tad metropolija, kaip ekonomiškai stipresnis regionas, gali įtakoti periferijos ekonominę politiką. Metropolijos įtaka periferijai yra kartu ir teigiama (eksportuodama prekes į metropolijas, periferija gauna pajamas), ir neigiama (periferija tampa pernelyg priklausoma nuo metropolijos).



Šaltinis: MAČERINSKAS J., MATEKONIENĖ J. (2003) *Tiltai*, Regionų ekonominės plėtros teorijos, p.5.

2.pav. Metropolijos – periferijos modelis

Metropolijos - periferijos formavimasis skatina sumažėję transporto kaštai bei telekomunikacijų vystymasis, sudarydamas sąlygas pramonės koncentracijai. Išaugęs žmogiškojo kapitalo mobilumas turbūt labiausiai įtakoja metropolijos - periferijos formavimasis. Darbuotojų migracija laikoma esminiu faktoriumi, vedančiu link geografinės koncentracijos (Jacobson D., Mack R. 1995-1996).

Žmogiškasis individo kapitalas labai padidina migracijos į metropoliją tikimybę: jauni, išsimokslinę asmenys yra labiausiai linkę persikelti į ekonominius centrus. Tuo tarpu, vyresni ar žemesnį išsilavinimą turintys gyventojai paprastai lieka periferijoje. Taigi daroma prielaida, kad žmogiškasis kapitalas juda link metropolijos ir ten pasilieka.

Vos prasidėjus metropolijos formavimuisi, šis procesas įgauna pagreitį. Į sparčiai besivystančius centrus persikelia ir firmos, paprastai siekiančios būti kuo arčiau savo klientų. Plečiantis ekonomikai, atsiranda naujų darbo vietų. O ten, kur darbo pasiūla didesnė, gyventojai jaučiasi saugiau - taigi aukštas nedarbo lygis rajone ar žemi atlyginimai skatina darbuotojus judėti link ekonominės veiklos centrų (Jacobson D., Mack R. 1995-1996)

Metropolijos - periferijos teorija yra vienas iš daugelio bandymų paaiškinti sąryšį tarp išsivysčiusių ir besivystančių šalių bei regionų.

Švedų ekonomistas, vienas metropolijos - periferijos teorijos kūrėjų, G. Myrdal (Jacobson D., Mack R. 1995-1996) teigia, kad skurstančios šalys, pasirinkusios atviros ekonomikos kelią, gali augti žymiai greičiau nei išsivysčiusios valstybės. O pastarosios, nors dažnai kaltinamos

išnaudojimu, tačiau iš tikrųjų skurstantiems regionams atneša ir didelę naudą, prisidėdamos prie jų ekonominės plėtros.

Kai kurie ekonomistai neigia metropolijos teigiamą įtaką bendrai šalies (regiono) ekonomikai. Štai L. McCarthy (Jacobson D., Mack R. 1995-1996) teigia, kad metropolijų bei periferijų susiformavimas šalies viduje stabdo bendrą visos šalies ekonomikos plėtrą. Pasak ekonomistės, siekiant spartaus šalies ekonomikos augimo, reikia užkirsti kelią metropolijų - periferijų susidarymui ir dėti visas pastangas, kad būtų užtikrinta tolygi viso regiono plėtra.

1.5. Klasteriais grįsta ekonominės plėtros teorija

Klasterio koncepciją išpopuliarino amerikiečių ekonomistas M. Porter (Porter M., 1990), teigęs, kad regiono konkurencingumas remiasi pramonės konkurencingumu, kuris įgyjamas tik tada, kai įvairios ūkio šakos glaudžiai bendradarbiauja tarpusavyje. Šalyje paprastai būna keli ar keliolika klasterių, kurie yra tos šalies konkurentiškumo šaltinis ir atspindi jos ūkio išsivystymą. Klasteris suprantamas kaip geografinė įvairių pramonės šakų koncentracija.

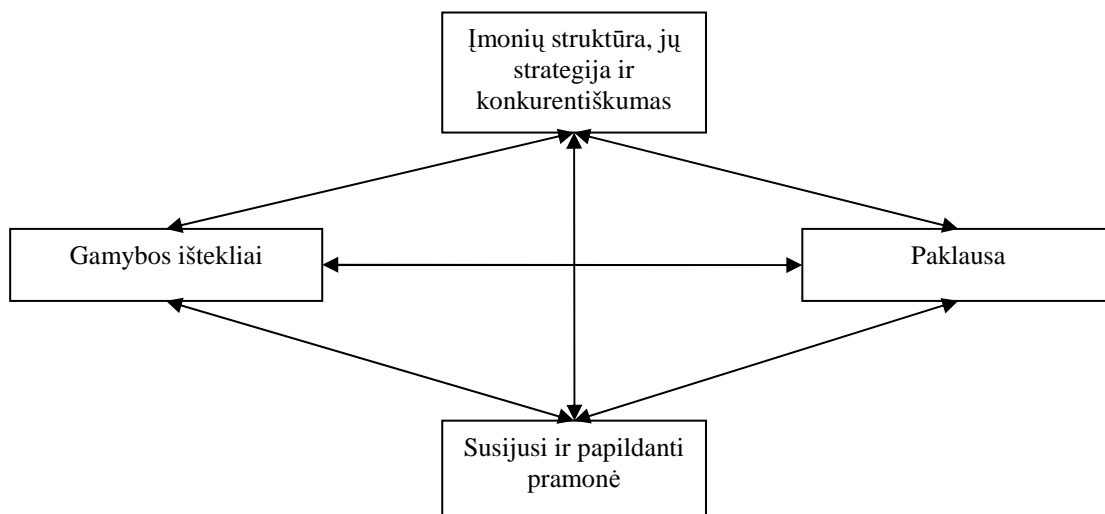
Egzistuoja du pagrindiniai klasterių tipai: a) vertikaliai integruotą klasterį sudaro pramonės šakos, susijusios pirkėjo - pardavėjo ryšiais; b) horizontaliai integruotas klasteris apima pramonės šakas, kurios dalinasi galutinių produktų rinka, naudoja analogiškas technologijas, gamtinius ar žmogiškuosius išteklius.

Klasteriai — tai dinamiškas fenomenas, ir sąveika tarp jo sudėtinių elementų yra neišvengiama. Atsižvelgdamas į pastarąją savybę; S. Rosenfeld (Mačerinskas J., Matekonienė J.; 2003) apibūdina klasterį kaip geografinę koncentraciją panašių, susijusių ar papildančių vienas kitą verslo įmonių, aktyviai bendradarbiaujančių ir besidalinančių specializuota infrastruktūra, darbo jėgos rinkomis bei paslaugomis, o kartu ir bendromis galimybėmis bei grėsmėmis.

Vertinant regiono konkurencinius pranašumus, M. Porter (Porter, 1990) siūlo naudotis „Deimanto“ modeliu. Jame išskiriami keturi pagrindiniai konkurencingumo veiksniai. Tai įmonių veiklos strategija bei jų pajėgumas varžytis; pradinių išteklių panaudojimas; paklausa, vartojimas; susijusi bei pagalbinė pramonė. Visi šie veiksniai susiję tarpusavyje, jie veikia ir stiprina vienas kitą. Jie sudaro aplinką, kurioje įmonės varžosi ir įgyja konkurencijos patirtį bei pranašumus varžovų atžvilgiu.

Gamybos ištekliai — tai būtinieji pradiniai ištekliai, be kurių neįmanoma varžytis jokiaje pramonės šakoje. Juos sudaro dirbama žemė, gamtos ištekliai, kapitalas, darbo jėga, žinių ištekliai ir infrastruktūra. Kai darbo jėga pigi, užtenka remtis vien gamybos ištekliais, kad šalis ar kuri nors pramonės šaka būtų konkurenciška tarptautinėse rinkose. Tačiau šiandieninėje ekonomikoje darosi svarbiau ne pačių gamybos išteklių turėjimas, bet jų atnaujinimo ir sukūrimo greitis. M.Porter (Porter, 1990) pažymi, kad vis svarbesni tampa žinių ištekliai, darbo jėgos

kvalifikacija. Žinių ištekliai - tai mokslo tyrimai, techninės ir rinkos žinios, kaupiamos universitetuose, mokslo tyrimo įstaigose, valstybės duomenų bazėse, mokslo ir verslo literatūroje.



Šaltinis: MAČERINSKAS J., MATEKONIENĖ J. (2003) *Tiltai*, Regionų ekonominės plėtros teorijos, p.7.

3.pav. „Deimanto“ modelis

Vietinė paklausa apibrėžia, kaip įmonės suvokia vartotojų poreikius ir į juos reaguoja. M. Porter (Porter, 1990) akcentuoja tai, kad konkurentinį pranašumą įgyja tos šalys, kurių įmonės greičiau suvokia vartotojų poreikius. Šių poreikių supratimas reikalauja nuolatinių ryšių tarp vartotojų ir įmonių personalo - tai labai sunku pasiekti dirbant su vietiniais vartotojais ir beveik neįmanoma dirbant su užsienio vartotojais. Dėl šios priežasties stipri įmonių konkurencija vidaus rinkoje yra ypač svarbi norint įgyti tarptautinį konkurentiškumą. Vietinė paklausa yra svarbi tuo, kad ji reikalauja iš vietinio gamintojo aukščiausios kokybės produkto. Be tokio poreikio vietinėje rinkoje, žymiai sunkiau varžytis tarptautinėje rinkoje.

Susijusi ir papildanti pramonė yra ypač svarbi dėl kelių priežasčių. Pirmiausia, tarptautinis konkurentiškumas šioje pramonėje suteikia galimybę kitiems gamintojams turėti nebrangius, bet kokybiškus gaminius, reikalingus jų tolesnei gamybai. Kita vertus, glaudūs ryšiai su vietos tiekėjais suteikia galimybes greičiau atsižvelgti į įvairius pokyčius. Be to, vykstant nuolatiniam pasikeitimui tarpusavio žiniomis, susidaro sąlygos inovacijoms ir patobulinimams.

Įvairiose šalyse įmonių struktūra, jų vadyba gerokai skiriasi. Įmonių tikslai, strategijos tampa svarbiomis ir konkuruojant tarptautinėje arenoje. Pavyzdžiui, Italijoje daugelis tarptautinėse rinkose pajėgių varžytis įmonių yra mažos arba vidutinio dydžio. Vokietijoje įmonėms dažnai vadovauja techninį išsilavinimą turintys žmonės, įmonių struktūra dažniausiai hierarchinė. Kartais pasaulyje būna madingas amerikietiškas, kartais japoniškas vadovavimo stiliai.

Nei vienas iš galimų vadybos modelių nėra visuotinis, labai daug kas priklauso nuo vietos sąlygų ir vietinės konkurencijos. M. Porter (Porter, 1990) atkreipia dėmesį į tai, kad jei kuri

nors įmonė yra konkurenciška tarptautiniame lygmenyje ir nekonkuruoja vidaus rinkoje, dažnai ji yra tos valstybės koku nors būdu proteguojama ar remiama.

M. Porter (Porter, 1990) akcentuoja tokią klasterių teikiamą naudą: sukuriama darbo vieta; efektyviai panaudojami riboti ištekliai; viena priemonių išlyginant ekonomikos augimą visame regione; skatinamas regiono įmonių konkurencingumą.

Savo ruožtu pramonės klasterizavimas vaidina svarbų vaidmenį didinant vietos konkurenciją. Konkurencija tiesiogiai skatina patobulinimus bei inovacijas. Atsiranda nauji konkurentai, kuriantis naujoms įmonėms; kuriami ir pritraukiami ištekliai, ypač žinių ištekliai, plėtojama vidaus paklausa, stiprinama ir plėtojama susijusi bei pagalbinė pramonė. Vyriausybė skatinama tinkama kryptimi.

Konkurenciją ypač skatina užsienio įmonių buvimas. Užsienio įmonės ne tik naudingos šalies biudžetui, bet jos atneša naujas technologijas, inovacijas ir tokiu būdu padidina konkurenciją.

Pasak M. Porter (Porter, 1990), svarbiausias Vyriausybės ūkio politikos tikslas - užtikrinti, kad valstybės ištekliai (darbo ir kapitalo) būtų panaudojami kuo efektyviau. Vyriausybės politika turi skatinti nuolatinį ūkio augimą.

Taigi vienas pagrindinių vyriausybės darbų - tai žmogiškųjų išteklių, fizinės infrastruktūros, mokslo tyrimų pagrindų paruošimas. Vyriausybė taip pat turi pasirūpinti, kad varžymosi taisyklės skatintų investuoti bei kurti inovacijas.

1.6. Endogeninė plėtros teorija

Tai gana nauja ekonominės plėtros teorija, atsiradusi tik praeitame dešimtmetyje. Botanikos terminu „endogeninis“ paprastai apibūdinamas vidinės kilmės, vidinių priežasčių nereguliariai sukeliamas procesas. Ši metafora skirta ekonominio augimo apibūdinimui: visuomenė lyginama su milžinišku organizmu, kuriame inovacijos atsiranda netikėtai ir nereguliariai. Inovacijos šiuo aspektu suvokiamos kaip antrepreneriškos vadybos instrumentas, kurio pagalba pokyčiai yra panaudojami kaip galimybė sukurti naujus verslus, produktus ir paslaugas, gauti didesnę pelną. Inovacijų dėka ekonominiai ištekliai transformuojami iš žemesnio produktyvumo lygio į aukštesnį produktyvumo lygį, sukuriama nauji ištekliai, užtikrinamas verslo institucijų ar net valstybių konkurencingumas globaliniame lygmenyje. Plačiąja prasme inovacija reiškia sėkmingą ir efektyvą bet kokių naujovių pritaikymą ir panaudojimą ekonomikoje ir socialinėje sferoje (Mačerinskas J., Matekonienė J.; 2003). Endogeninis ekonomikos augimas būtent ir remiasi inovacijomis, skatinančiomis regiono plėtrą.

Endogeninės teorijos atsiradimą sąlygojo keletas priežasčių. Pirmoji - tai, kad daugelio industrinių šalių ekonomika bei galingumas šiuo metu yra nepalyginamai didesni nei

praeito amžiaus pradžioje. Taigi ekonomikai reikėjo modelio, kuris aiškintų esamos situacijos priežastis, o technologijų vystymasis būtent ir buvo tinkamas paaiškinimas. Pasak P. Romer, šios teorijos autoriaus, „produkcija, pagaminama JAV per vieną valandą, šiuo metu yra dešimt kartų vertingesnė, nei prieš šimtą metų“ (Baldwin R.E., Forslid R., 1999) O esminės to priežastys būtent ir yra šiuolaikinių technologijų pajėgumai bei žmogiškasis kapitalas (kurio vystymuisi didelę įtaką vėlgi daro naujos švietimo technologijos).

Endogeninė plėtros teorija siūlo vystymosi alternatyvą jaunoms (industriniu požiūriu) šalims. Tradicinės plėtros teorijos tarptautinės prekybos vystymą nurodo kaip efektyviausią ekonomikos vystymo būdą. Tuo tarpu endogeninė plėtros teorija akcentuoja švietimą, kvalifikuotų specialistų ugdymą bei naujų technologijų vystymą pasaulinei rinkai.

Endogeninė teorija siekia paskatinti besivystančias šalis ieškoti ekonomikos vystymosi alternatyvų, tokių kaip švietimas, nuolatinis tobulinimasis bei tam tikros reguliavimo struktūros, galinčios padėti išgyventi bei gauti didesnes pajamas iš multinacionalinių korporacijų. Štai Romer (Baldwin R.E., Forslid R., 1999) ir siūlo modelį, kuriame ekonomikos augimo varomąją jėgą laikomas žinių kaupimas. Pasak teoretiko, žinios yra pati efektyviausia kapitalo forma. Žinios neturi konkurencijos, taigi konkurencinį pranašumą regionas gali įgyti būtent investuodamas į žinias bei tyrimus. Žinių neįmanoma atkartoti, taigi išradimai atsiperka vykdant masinę gamybą pagal tą pačią patentuotą technologiją. Be to, intelektinės nuosavybės teisių suteikimas taip pat leidžia gauti nuolatinės pajamas. Endogeninei ekonomikos plėtrai sąlygas turėtų sudaryti šalių vyriausybės, skatindamos investicijas būtent į žmogiškąjį, o ne fizinį kapitalą.

Taigi pagrindinė modelio idėja yra šalies sugebėjimas kontroliuoti savo ekonominę plėtrą. Tai modelis, leidžiantis šaliai pasikliauti savo vidiniu potencialu, o ne tikėtis išorinės pagalbos. Romer (Baldwin R.E., Forslid R., 1999) nurodo galimybę efektyviai išnaudoti turimus resursus (žinias) ekonomikai vystyti. Investicijos į žmogiškąjį kapitalą užtikrintų Šaliai sėkmingą integravimąsi į globalią žinių visuomenę.

Išvados

Prieš pasirenkant kurią nors iš ekonominės plėtros teorijų, privalu gerai išsiaiškinti jos esmę: kokiomis fundamentaliomis idėjomis teorija remiasi, kuom ji skiriasi nuo kitų, kokie jos privalumai bei trūkumai (žr. 1 lentelę).

Apibendrinant galima teigti, kad ekonominės plėtros teorijose esminiais ekonomikos augimo veiksniais laikomas santaupų kaupimas bei investavimas į įrengimus, infrastruktūrą bei žmogiškąjį kapitalą, taip pat - efektyvi valstybės politika, ekonominis atvirumas. Santaupų normos didėjimas (o kartu ir valstybės ekonomikos kilimas) priklauso nuo gyventojų skaičiaus augimo.

Regiono ekonominė plėtra - tai regiono ekonomikos augimas, sudarantis sąlygas įvairių bendruomenės gyvenimo sričių plėtrai. Regioninė ekonomikos plėtra yra pagrindinis regioninės plėtros (apimančios socialinių, aplinkosauginių, sveikatos apsaugos, technologinių, kultūrinių ir kt. aspektų vystymą) elementas.

Didžioji dalis regioninės plėtros teorijų sukurtos remiantis ekonomiškai stipriausių šalių ekonominio vystymosi istorija. Be to, plėtros teorijose atsispindi neoklasikinės ekonomikos fundamentalios idėjos. Ekonomikos augimo veiksniais nurodomi santaupų kaupimas bei investavimas į įrengimus, infrastruktūrą bei žmogiškąjį kapitalą, taip pat - efektyvi valstybės politika, ekonominis atvirumas. Pačios moderniausios, endogeninio augimo bei klasterių teorijos, akcentuoja technologinių inovacijų svarbą žinių visuomenės kūrimui.

Nėra jokio vieno metodo ar panacėjos užtikrinti plėtrą - paprasčiausiai reikia integruotos politikos bei institucinės aplinkos, skatinančios iniciatyvą, plečiančios žmonių galimybes dalyvauti veikloje ir priimti sprendimus. Vyriausybių įtaka plėtrai yra gyvybiškai svarbi bet neįmanoma nurodyti tikslų taisyklių, kuriomis jos turi vadovautis - daug kas priklauso nuo specifinių vidaus ir išorės sąlygų bei kitų veiksnių.

Ekonominės plėtros modeliai yra gana universalūs: paprastai jie gali būti taikomi tiek šalies vidiniams regionams, tiek ir visai šaliai, o kartais net ir šalių grupėms.

Ekonominės plėtros teorijų esmė, savybės bei pritaikymas

Plėtros teorijos	Fundamentas	Privalumai bei trūkumai	Taikymas
Visuomenės raidos etapų teorija	Kiekvienos šalies ekonomika pereina penkis etapus, besivystydama nuo orientuotos į žemės ūkį iki visiškai išvystytos ekonomikos, orientuotos į paslaugas. Tinkamos ekonominės priemonės bei pasiruošimas kiekvienam naujam etapui leistų šaliai greičiau pasiekti aukščiausią išsivystymo lygį.	Siūlomos jau patikrintas ekonomikos spartinimo priemonės. Tačiau teorija yra pernelyg apibendrinanti - joje nenurodomos tikslios sąlygos ekonomikos augimui kiekviename plėtros etape. Be to, teorija nėra labai tinkama mažai išsivysčiusiems šalims.	Žinant būsimą vystymosi etapą, jam nuodugnai ruošiamasi. Svarbiausia - kuo greičiau pasiekti pakilimo etapą, kurio metu ekonomikos augimas akceleruojasi. Lemiamą įtaką ekonomikos plėtrai turi tokie veiksniai kaip kapitalo kaupimas, investavimas bei efektyvus vyriausybės vaidmuo.
Išteklų teorija	Užsienio paklausa regiono specializuotam eksportui gali būti pagrindinė varomoji vystymosi jėga.	Teorija yra gana efektyvi, tačiau gali būti taikoma tik regionuose, turtinguose gamtiniais ištekliais	Vyriausybė imasi visų priemonių, kad šalis išsaugotų konkurencinį pranašumą. Eksportui bei su juo susijusioms ūkio šakoms skiriama daugiausia investicijų.
Eksportu pagrįsta teorija	Ilgalaikėje perspektyvoje regionas ar šalis gali augti vien dėl savo eksporto augimo.	Tik šalys, turinčios neblogai išvystytą infrastruktūrą, gali nesunkiai didinti pajamas gamindamos užsienyje paklausią produkciją. Tačiau eksportu pagrįstas augimas veda link paviršutiniško ekonomikos vystymo; galimi pašaliniai neigiami efektai, dažniausiai socialinėje bei aplinkosaugos srityse.	Šalys galėtų specializuotis tose ūkio srityse, kuriose gali pasiekti didžiausią efektyvumą (lyginant su kitomis šalimis). Būtent šių - labiausiai išvystytų - šakų produkcija ir turėtų būti eksportuojama.
Metropolijos – periferijos teorija	Ekonominės plėtros metu atsiranda regioninis disbalansas: ekonominė veikla koncentruojasi metropolijoje, o periferiniai regionai vystosi gerokai lėčiau.	Metropolijos, nors ir dažnai kaltinamos periferijų išnaudojimu, iš tikrųjų skurstantiems regionams atneša ir didelę naudą, prisidedamos prie jų ekonominės plėtros.	Periferijos, pasirinkusios atviros ekonomikos kelią, vis dėlto gali augti žymiai greičiau nei išsivysčiusios valstybės.
Klasteriais grįsta teorija	Valstybių ūkiai būna konkurentiški ne atskiru, izoliuotu įmonių, bet pramonės klasterių dėka.	Kiekviena valstybė turi kelias sritis, kuriose ji yra ypač konkurentiška. Tačiau tų sričių išvystymo laikas priklauso nuo daugybės išorinių ir vidinių veiksnių.	Didelį vaidmenį vaidina vyriausybė: ji turi stiprinti jėgas „Deimanto“ viduje, skatindama pradinę paklausą, inovacijas, konkurenciją. Klasterių formavimui reikalingas žmogiškųjų išteklių, infrastruktūros, mokslo tyrimų pagrindų paruošimas.
Endogeninė teorija	Akcentuojamas švietimas, kvalifikuotų specialistų ugdymas bei naujų technologijų vystymas. Taip pat svarbus ekonominis atvirumas bei efektyvus valstybinis reguliavimas.	Modernus plėtros modelis prie ekonominio augimo veiksnių priskiriantis ir technologijas. Tinkama vystymosi alternatyva jaunoms (industriniu požiūriu) šalims.	Endogeninei ekonomikos plėtrai sąlygas turėtų sudaryti šalių vyriausybės, didindamos ekonominį atvirumą, skatindamos investicijas būtent į žmogiškąjį o ne fizinį kapitalą.

Šaltinis: MAČERINSKAS J., MATEKONIENĖ J. (2003) *Tiltai*, Regionų ekonominės plėtros teorijos, p.10.

2. LIETUVOS NACIONALINĖS REGIONINĖS POLITIKOS ASPEKTAI

2.1. Regioninės politikos formavimasis Lietuvoje

Lietuvoje vis daugiau kalbama apie regioninę politiką. Juk Lietuva – nors ir nedidelė šalis, tačiau gamtos ir visuomenės teritoriniai skirtumai joje pakankamai ryškūs. Jie pasireiškia dirvožemio, reljefo, klimato, kraštovaizdžio skirtingumais, ekonominiais pasiekimais, socialiniais – kultūriniais, demografiniais, etniniais (net kalbos) skirtingumais. Valstybės politika gali šiuos skirtingumus slopinti, skatinti, ar rūšiuoti, palaikydama pozityvų gamtinį bei kultūrinį savitumą ir lygindama socialinius – ekonominius skirtumus.

Istoriškai Lietuvoje susiformavo tokia situacija, kad didžioji dalis pramonės prieškarinėje Lietuvoje buvo sukoncentruota Kauno ir Šiaulių miestuose. Tuo tarpu Klaipėda atliko transporto centro funkcijas, ir visas užsienio kapitalas, kuris buvo investuojamas šalyje, buvo nukreiptas į šios ūkio šakos plėtrą. Kitose Lietuvos vietovėse dominavo *žemės ūkis*.

Po karo situacija pasikeitė, nes regioninės plėtros pagrindu tapo *pramonė*. Jos augimas buvo planuojamas ir geografiniu aspektu. Lietuva sovietmečio laikotarpiu, kaip vienas iš Sovietų Sąjungos regionų, dažniausiai vietinius išteklius naudojo didžiosios šalies politinių ir ekonominių interesų tenkinimui, vykdydama bazinę veiklą, orientuotą didelės šalies rinkai. To pasekmėje ūkinė veikla atskiruose regionuose buvo plėtojama pagal sovietinio plano prioritetus, kurie sąlygojo atskirų miestų ir regionų specifiką bei jai atitinkančią kvalifikacinio potencialo, technologijos bei finansinių išteklių koncentraciją. Didžiuosiuose Lietuvos miestuose, kaip Vilniuje, Kaune, Klaipėdoje, buvo plėtojamos praktiškai visos pramonės šakos: maisto, lengvosios, chemijos, mašinų ir prietaisų gamybos ir kitos ūkinės veiklos, kurios būtinos miestams ir rajonams vystytis. Kiti regionai dėl specializuotos veiklos įgavo savitą pobūdį, pavyzdžiui: Druskininkai, Birštonas – kurortiniai miestai su didžiule sanatorijų baze ir šiai veiklai specializuotais ištekliais; Akmenė – statybinių medžiagų pramonės centras; Kėdainiai ir Jonava – chemijos pramonės gigantai; Radviliškis – krovinių pervežimo geležinkeliu paskirstymo vieta; Ignalina – energetinis centras ir t. t. Vos ne kiekvienas Lietuvos miestas ar rajonas turėjo bazinį ekonominį variklį, kuris suko kitas nebazines veiklas, būtinas žmogaus gyvenimui palaikyti, kaip prekybą, paslaugas kultūrą, švietimą sveikatos apsaugą ir kt.

Pasikeitus ekonominiams santykiams Lietuvoje, vyksta ūkio restruktūrizavimas ir veiklų pertvarka. Keičiantis įvežamų išteklių ir gaminamų prekių rinkoms, spartėja pramonės technologizacija, vystosi smulkus ir vidutinis verslas, įvairiuose sektoriuose stiprėja partnerystė su užsieniu. Visi šie procesai gana stipriai išbalansavo miestų, rajonų ir kaimų, kaip savarankiškos šalies atskirų teritorinių vienetų, anksčiau susiklosčiusias ir centralizuotai valdomas sistemas.

Pramonės šakų inovavimas, bendrų su užsieniu įmonių kūrimas, priėjimo prie finansinio kapitalo gerinimas sukonzentravo kvalifikuotus specialistus, ypač jaunimą, šalies centruose. Didieji Lietuvos miestai, turintys įvairiapusius išteklius, turi geresnes galimybes pritraukti investicijas bei pertvarkyti sutrikusią ūkio subjektų veiklą. Tačiau atitolę nuo didmiesčių specializuoti miestai ir rajonai pavirto bankrutuojančiais regionais ir pradeda merdėti (Bagdzevičienė, Matekonienė, 2000). Kaip pažymima “*Regionų ekonomikos plėtros strategijoje*”, atgauto valstybingumo ir jo plėtros laikotarpiu Lietuvoje nebuvo krepiama pakankamai dėmesio į didelius ir sudėtingus teritorinių transformacijų procesus, pasireiškiančius regionų lygmenyje. Susiformavo smunkančios pramonės su ilgalaikėmis neigiamomis pasekmėmis rajonai ir miestai: vietiniame ir apskričių valdymo lygmenyse per mažai dėmesio skiriama strateginiam investicijų planavimui (žemi administraciniai gebėjimai bei iniciatyvos stoka; savivaldybių biudžetų finansiniai sunkumai bei savivaldybės veiklos efektyvumo didinimo mechanizmo nebuvimas neleidžia tinkamai panaudoti žmogiškųjų išteklių), sunkiai “skinasi kelią” ilgalaikės investicijų pritraukimo programos mažiau patraukliuose investicijoms regionuose; neišnaudojama “plyno lauko” investicijų svarba.

Taigi, pereinant į rinkos ekonomiką, Lietuvoje išryškėjo regionų ekonominio ir socialinio išsivystymo diferenciacija. Ankstesnis centralizuotas planavimas užtikrino beveik vienodą visos šalies vystymąsi, tačiau atkūrus Lietuvos Respublikos nepriklausomybę, iškilo būtinybė kurti ir plėtoti savarankišką nacionalinę regioninę politiką. Siekis integruotis į ES galima sakyti, kad paspartino Lietuvos regioninės politikos formavimo procesą. Žinoma, Lietuvai, kuri tokios politikos neturėjo, jos kūrimas yra gana nelengvas, bet kita vertus, šį procesą palengvina tai, kad ji turi taikyti ES modelį.

Regioninė politika – tai visos šalies vystymo planavimas, finansinių, informacinių, intelektualinių, ekologinių ir kitokių išteklių regioninis planavimas, prioritetų nustatymas, turint tikslą ugdyti visas šalies teritorijas ir jas integruoti į bendrąją šalies ir tarptautinio ūkio sistemą. Ji neatsiejamai susijusi su atskirų teritorijų specifika ir tų teritorijų ugdymo perspektyva, regionų potencialo, jo konkurencingumo vidaus ir tarptautinėje rinkoje nustatymu ir pan.

Viena pagrindinių klaidų, kuri buvo padaryta pačioje valstybės kūrimo pradžioje buvo ta, kad dauguma sprendimų valstybės valdyme nesirėmė klasikiais ekonomikos vadybos teiginiais.

Pagrindinis instrumentas harmoningam sistemos palaikymui, kuris daugiau nei šimtmetį naudojamas išvystytose šalyse, yra *planavimas*. Valstybės atkūrimo pradžioje mes gi atsisakėme šios valdymo metodologijos, pradedant pačia mažiausia organizuota visuomenės ląstele – įmone, nekalbant apie teritorinius darinius: rajonus, miestus ir net pačią šalį su atskirai ūkio sektoriais, socialine, kultūrine ir kita veikla.

Regioninės plėtros planavimo principai iki šiol mažai taikomi Lietuvoje. Strateginio planavimo principų adaptavimo regionų plėtros planavimui bei teorinių ir praktinių planavimo modelių sudarymo būtinumas stiprėja kartu su besiplečiančiu regioninės plėtros procesu. Metodinės ir mokslinės regioninio planavimo bazės sukūrimas žymiai prisidėtų prie Lietuvos regioninės plėtros klausimų sprendimo. Kvalifikuotos, atitinkančios ES reikalavimus regioninės plėtros programos ir planai gali būti paruošti, tik remiantis tinkama planavimo metodika, o planų įgyvendinimo monitoringo sistema efektyviai veiks tik tuomet, kai bus sudaryta bendrame regioninės plėtros planavimo modelio, pritaikyto Lietuvos sąlygoms, kontekste (Bagdzevičienė, Tamkus, 2000).

Dėmesys regionams – būtina Europos Sąjungos valstybių politikos dalis. Svarbiausia Europos Sąjungos idėja buvo bendros rinkos sukūrimas, tačiau valstybių ekonominės integracijos procese atsiskleidė ryškūs tiek socialiniai, tiek ekonominiai skirtumai ne vien tarp atskirų valstybių, bet ir regionų, kuriuos integracijos procesas dar labiau pagilino. Regioninės problemos tapo dar viena sritimi, kur bendri Europos Sąjungos sprendimai efektyvesni už atskirų valstybių.

Nacionalinė regionų plėtros politikos tikslas - skatinti ūkio pertvarkymą ir modernizavimą smunkančios pramonės regionuose, mažinti nedarbą didžiausios bedarbystės regionuose, plėtoti labiausiai atsilikusius kaimiškuosius regionus pertvarkant ir restruktūrizuojant jų ūkį, reformuojant žemės ūkio gamybą, apdirbamąją pramonę ir rinkodaros struktūras, skatinant naujus verslus bei paslaugų kūrimą, o taip pat skatinti užsienio, visų pirma Europos Sąjungos, investicijas į Lietuvos ūkį. Regioninė plėtros politika Lietuvoje, šiandien visų pirma orientuota į regioninių skirtumų šalies viduje mažinimą, turėtų apimti visas veiklos sritis, visus bendruomenės narius, bei visus jų interesus, kurie formuoja žmogaus gyvenimo kokybę esamoje aplinkoje ir pagal esamas galimybes. Tačiau efektyvi ji bus tik tuo atveju, jeigu jau dabar atras savo vietą nacionaliniam šalies valdymo modelyje.

Sovietų Sąjungoje Lietuva regioninės politikos požiūriu buvo vienas autonomiškas vienetas, Lietuva dėl savo dydžio nebuvo dalijama į bent kiek savarankiškesnius teritorinius-administracinius vienetus, o tai neleido vystyti įvairesnių regioninės politikos instrumentų respublikos viduje. Regioninės politikos vykdymo poreikis Lietuvoje atkūrus nepriklausomybę atsirado natūraliai dėl vidinių priežasčių ir šis procesas sutapo su Lietuvos siekimu integruotis į Europos Sąjungą. Dabartinė regioninė politika yra nukreipta Europos Sąjungos finansinių išteklių pritraukimui. Turimi galvoje ES struktūriniai fondai, kurie įstojimo į ES atveju Lietuvai regioninės politikos įgyvendinimui galėtų teikti iki 4 proc. Lietuvos BVP dydžio subsidijas. Tačiau šioms subsidijoms gauti, o kartu ir įsisavinti reikalinga gerai funkcionuojanti ir bendras ES nuostatas bei principus atitinkanti regioninė politika. Taigi Europos Sąjungos parama – tai labai palanki finansinė priemonė regioninės politikos vykdymui.

Kalbant apie regioninę politiką Lietuvoje vis dėl to esminis klausimas išlieka dėl regiono, kaip teritorinio darinio sampratos, ypač kai kalbama apie regiono kompleksiskumą. Dabartinis prilyginimas regiono apskričiai gana diskusinis.

Pažymėtina, kad nemažai diskusijų vyksta ir dėl pačios sąvokos “*regionas*” sampratos (Šimelevič, Bagdzevičienė, 2001). Regionas - pagrindinis regioninės politikos objektas. Valstybių regioninėje sąrangoje ir įvairiuose tyrimuose nurodomi labai įvairių lygių, tipų ir rūšių regionai. Išskyrimo principai ir kriterijai taip pat būna labai skirtingi. Be to, kadangi regionus tyrinėja daugelis mokslų, todėl ir pats šis terminas apibrėžiamas labai skirtingai: jis gali būti apibrėžiami *geografiškai* (tada regioną suprantame kaip teritorinį vienetą, kuris geografiniu požiūriu yra skiriamas nuo kitų vienetų tam tikru funkciniu pagrindu) bei *ekonomiškai* – didelių ir mažų pajamų teritorijos, aukšto arba žemo nedarbo lygio teritorijos. Regionai gali būti klasifikuojami pagal jų pagrindines urbanizuotas teritorijas ir jų funkcijas, pagal rinkos potencialą, pagal atitinkamos rūšies ekonominės veiklos svarbą regione. Tačiau regionas, pasižymintis gyventojų koncentracija ir pramonine veikla paprastai nesunkiai yra apibūdinamas ir geografiškai. Tokiu būdu viena ir ta pati teritorija imant skirtingus kriterijus gali priklausyti skirtingiems regionams, tuo pačiu pabrėžiant, jog regionas yra grynai intelektualinis (dirbtinis) darinys (konceptas), skirtas palengvinti įvairių reiškinių analizei (Keating, Loughlin, 1997). Mokslinėje literatūroje ir praktikoje dažnai yra naudojamos tokios sąvokos kaip: teritorija, regionas, teritorinė sistema, regioninė ekonomika, rajonas ir kt., kurios dažnai naudojamos kaip sinonimai. Galiausiai linkstama prie termino “*regionas*”, kuris pasirodė elastingesnis už kitus ir svarbiausia laisvas nuo teritorinio-administracinio prisirišimo. Pasak Perry Anderson, regiono sąvoka yra labai neapibrėžta ir svyruoja tarp specifinio teritorinio ir bendrai sektorinio apibrėžimo. Benedict Anderson teigia, kad į regioną galima žiūrėti kaip į socialinę ir politinę struktūrą, kurioje sueina žmonių tapatybės ir socialinė veikla, politinės institucijos ir ekonominės organizacijos (Anderson, 1993; Jussi, 2000). Panašų požiūrį, tik labiau iš ekonominių mokslų pusės, išreiškia toks regionų apibrėžimas: “*Regionas* – tai socialinės - ekonominės erdvės visuma, charakterizuojama visų nuosavybės formų gamybos struktūra, gyventojų, darbo vietų koncentracija, bei turinti savo teritorijos valdymo organus” (Bilčak, Zacharov, 1998). Regionai gali būti apibrėžiami kaip valstybės viduje susiformuojantys teritoriniai dariniai, o be to, taip pat ir kaip globaliniai junginiai, peržengiantys nacionalines valstybės sienas. Todėl gali būti naudojamas ir šis klasikinis regiono apibrėžimas: “*Regionas* – tai teritorija, pasižyminti tam tikromis specifinėmis gamtinėmis, demografinėmis, socialinėmis ir ekonominėmis sąlygomis, kurios jį charakterizuoja ir skiria nuo gretimų teritorijų” (Šimelevič, Bagdzevičienė, 2001). Regionalizmo teoretikai Michael Keating ir John Lauglin Europos Sąjungoje mato keturias regionų kategorijas: ekonominiai regionai, istoriniai-etniniai

regionai, administraciniai - planiniai regionai bei politiniai regionai. Daugumoje atvejų “regionas” reiškia administracinį planinį vienetą, atitinkantį ekonominį regioną.

Europos valstybėse regioninė politika vykdoma daugiau kaip 30 metų, keisdama savo pobūdį, priemones ir prioritetus. Daugiausia šioje srityje yra pažengusios Danija, Norvegija, Švedija, Vokietija. Paskutiniame dešimtmetyje regionų plėtros procesai aktyviai prasidėjo postsocialistinėse šalyse: Lenkijoje, Vengrijoje, Čekijoje, Rusijoje (Bagdzevičienė, Matekonienė, 2000).

Europos Sąjungos (ES) reikalavimai dėl regioninės politikos valstybėms – narėms yra gana griežti ir aiškiai apibrėžti. Vienas tų reikalavimų – turėti regionus ir regioninę politiką netgi nedidelėse valstybėse. Regionų buvimo ir jų ugdymo būtinumą bei efektyvumą rodo netgi mažesnių už Lietuvą Danijos, Slovėnijos, Olandijos patirtis. Sparčiai regionai kuriami Estijoje, Latvijoje, Slovakijoje. Didelės valstybės (Austrija, Vokietija, Prancūzija, Italija, Ispanija) regionų buvimą ir jų savivaldą nuo seno priima kaip valstybę stiprinantį reiškinį (Vaitekūnas, 2001). Beje, jau dabar iš Lietuvos statistikos departamento Europos statistika (Eurostat) nori gauti statistines žinias pagal regionus. Bet tokių, oficialiai pripažintų regionų, kaip minėta, Lietuva iki šiol neturi, nors mokslininkai, daugiausia geografs, šalies regionalizaciją tiria jau daug dešimtmečių.

2.2. Lietuvos regioninės politikos raidos apžvalga

Regionų plėtotė, jos planavimas yra kompleksinė problema, apimanti begalę veikiančių jėgų, institucijų ir struktūrų vietiniame, regioniniame, nacionaliniame ir tarptautiniame lygyje. Tai nėra tik ekonominė politika tam tikroje teritorijoje, ji taip pat apima socialinius ir ekonominius procesus specifiskame politiniame bei kultūriniame kontekste.

Regiono plėtotę galima apibūdinti kaip procesą, kuriuo siekiama pagerinti vietos bendruomenės gyvenimo kokybę tai atliekant tarpusavyje susijusiose bendruomenės gyvenimo srityse – socialinėje, ekonominėje, aplinkosaugos, sveikatos apsaugos, technologijos, kultūros, rekreacijos, tai yra įvertinant subalansuotosios plėtotės komponentus. Dažniausiai kalbama apie regionų ekonomikos plėtotę, kuri gali būti suprantama kaip pažangus regiono vidinės socialinės ir ekonominės struktūros keitimas. Šiuo atveju ekonomika traktuojama kaip pagrindinis plėtotės komponentas, sudarantis pagrindą kitų komponentų raidai. Glaudžiai su regionų plėtote siejasi regioninės politikos terminas. Regioninė politika, vykdoma valstybės mastu, apibrėžia šalies valdymą erdviniu, regioniniu aspektu, ji parodo ryšius tarp valstybės ir regionų bei regionų tarpusavyje. Taigi politinės aplinkos įtaka yra neatsiejama nagrinėjant regionų ekonomikos plėtotę.

Regioninę politiką Lietuvoje sudaro du komponentai: 1) nacionalinės regioninės politikos formavimas ir įgyvendinimas – pagrindinis jos tikslas yra raidos skirtumų tarp Lietuvos

regionų sumažinimas; 2) ES regioninės politikos principų įgyvendinimas. Pastarasis yra glaudžiai susijęs su pasirengimu ES Struktūrinių fondų administravimui.

Lietuvoje galima išskirti keletą regioninės politikos formavimo etapų:

Iki 1997 m. regioninė politika suprantama kaip teritorinių-administracinių vienetų funkcijų bei atsakomybės sričių nustatymas. Regioninės politikos uždaviniu laikomas šalies regionų išskyrimas, t.y. teritorinis-administracinis suskirstymas. 1997 m. Europos Komisijos dokumente Agenda 2000 konstatuojama, kad Lietuvoje regioninės politikos nėra ir ji nevykdoma (tokia, kaip suvokiama ES).

1998–2000 m. pripažįstama, kad reikia aktyvios regioninės politikos, orientuotos į ekonominių ir socialinių raidos skirtumų mažinimą. Regioninė politika suprantama horizontaliu požiūriu – kaip „valstybės įgyvendinama regionų atžvilgiu diferencijuota veikla, kuria siekiama subalansuoti visų šalies regionų socialinės ekonominės plėtotės sąlygas. Regioninė politika yra neatskiriama ūkio šakose bei socialinėje srityje vykdomos valstybės politikos dalis, ji yra koordinuojamojo pobūdžio“ (apibrėžimas pagal LR Vyriausybės 1998 07 21 nutarimą Nr. 902 „Dėl Lietuvos regioninės politikos metmenų“).

Nuo 2000 m. vidurio regioninė politika suvokiama kaip savarankiška vertikalus, intervencinio pobūdžio politika. Tai matyti iš 2001 m. liepos 20 d. priimto LR regioninės plėtros įstatymo.

Nuo 2001 m. naujai peržiūrima regioninės politikos samprata bei tikslai. Iš dalies tai susiję su ES požiūriu į paramą Lietuvos regionams pasikeitimu: nuo 2000 m. pereita prie centralizuoto PHARE 2000 programos valdymo modelio. Aišku ir tai, jog tapusi ES nare Lietuva bus laikoma vienu iš regionų, gaunančių paramą pagal I tikslo programą. Šiuo metu derinami vertikalus (regioninė politika kaip savarankiška politika) ir horizontalus (koordinuojamojo pobūdžio regioninė politika) požiūriai. Regioninę politiką siekiama vykdyti per atskirų ūkio šakų strategijas ir programas, į kurias integruotas regioninis matmuo (horizontalusis požiūris); regionines programas specifinėms regionų problemoms spręsti (vertikalus požiūris); vietines ir regionines plėtotes iniciatyvas, finansuojamas iš savivaldybių biudžetų (vertikalus požiūris).

Pagrindiniai Lietuvos regioninės politikos tikslai pateikiami LR regioninės plėtros įstatyme. Jie apibrėžiami taip:

- skatinti ūkio pertvarkymą ir modernizavimą regionuose;
- spartinti subalansuotą atskirų regionų plėtotę;
- mažinti socialinius ir ekonominius skirtumus tarp Lietuvos regionų;
- mažinti nedarbą.

Šiuo metu iš naujo formuojami regioninės politikos tikslai bei uždaviniai, atskiriamos ES regioninės bei struktūrinės politikos ir Lietuvos regioninės politikos sąvokos. Vyriausybės šiuo metu vykdomos regioninės politikos tikslus galima apibrėžti taip:

teikti nuolatinę paramą atsiliekantiems regionams, kuriuose nedarbo lygis ir (arba) gyvenimo sąlygos gerokai atsilieka nuo šalies vidurkio;

skatinti ekonomikos plėtotę regionuose, turinčiuose potencialą, leidžianti daug prisidėti prie visos šalies ekonomikos plėtotės.

2.3. Regioninės politikos vykdymo prielaidos

Regionų plėtra galima vadinti bendruomenės gyvenimo socialinio, ekonominio, aplinkosaugos, sveikatos apsaugos, technologijos, kultūros ir rekreacijos aspektų vystymą tam tikroje teritorijoje. *Regioninę plėtrą* taip pat galima traktuoti kaip visumą priemonių, skirtų skatinti ekonominę plėtrą regione, kuo efektyviau panaudojant vietinius išteklius. Šiuo atveju, siekiant galutinio tikslo – spartenio šalies ekonomikos augimo, pirmenybė teikiama *ekonominiai plėtrai*, kuri yra svarbiausia bendruomenės plėtos sudedamoji dalis, kadangi ji aprūpina bendruomenę finansiniais ištekliais, kurie yra būtini norint vystyti kitus bendruomenės plėtos aspektus. Regioninė politika taip pat gali būti pateikiama kaip visuma priemonių, užtikrinančių vienodą gyvenimo lygį ir gyvenimo sąlygas visiems piliečiams, nepriklausomai nuo to, kurioje šalies vietoje jie gyvena. Šaliai išgyvenant ekonominio smukimo laikotarpį, pirmenybė teikiama pirmajai regioninės politikos sampratai, t. y., ekonomikos augimui, o pasiekus tam tikrą ekonomikos augimo laipsnį, vis daugiau dėmesio skiriama gyvenimo lygio ir gyvenimo sąlygų šalyje suvienodinimui.

Taigi pačią *regioninę politiką* suprantame kaip teritoriškai ir taksonomiškai diferencijuotą šalies socialinės - ekonominės - ekologinės raidos ir krašto tvarkymo reguliavimą, siekiant pilniau išnaudoti vietos sąlygų ypatumus bei išlyginti gyvenimo kokybės regionines disproporcijas. Tuo pačiu ją galima traktuoti kaip visumą kryptingų priemonių, skirtų socialiniams ir ekonominiams skirtumams tarp regionų sumažinti (Bertašiūtė, 2001).

Lietuvos regioninės plėtos politikoje išskelti du pagrindiniai tikslai:

Remti ir skatinti kiekvieną Lietuvos regioną, siekiant kuo geriau išnaudoti jo potencialų indėlį į Lietuvos ūkio augimą.

Sukurti lygias galimybes kiekvienam regionui nors minimaliai naudotis bendrais Lietuvos ūkio socialinio-ekonominio vystymosi rezultatais.

Šių tikslų įgyvendinimui numatytos veiksmų kryptys bei priemonės. Siekiant padidinti kiekvieno regiono indėlį į bendrą Lietuvos ūkio plėtrą būtina įdiegti reguliarių integruoto nacionalinio regioninės plėtos planavimo mechanizmą. Taip svarbu sustiprinti nacionalinės

regioninės politikos teisinį pagrindą ir jos įgyvendinimo institucijas, apimant viešo administravimo struktūras, valstybės remiamas nevyriausybinės ir privačias struktūras.

Lietuvos regioninės politikos formavime ir įgyvendinime vadovaujamosi šiais principais:

Koordinavimo principas. Regioninės politikos įgyvendinimo sėkmė tiesiogiai priklauso nuo įvairių suinteresuotų valstybės ir savivaldybių institucijų veiklos koordinavimo - visų pirma planuojant investicijas iš viešųjų šaltinių. Institucinė koordinavimo sistema jau veikė per pirmojo Nacionalinio socialinės-ekonominės plėtros plano rengimo etapą, tačiau ji dar turi būti tobulinama, aiškiau apibrėžiant atskirų institucijų kompetenciją ir paskirstant funkcijas derinimo procese;

Partnerystės, vietos iniciatyvos principas. Reali ekonominė plėtra vykdoma regionų ir vietos lygmenimis. Privačios iniciatyvos partnerystė bei vietos valdžios iniciatyva yra vienas svarbiausių efektyvios regioninės politikos efektyvaus įgyvendinimo veiksnių;

Vietinio augimo ir laikinumo principas. Šie tarpusavyje susiję principai rodo, jog svarbiausias regioninės politikos tikslas - prisidėti prie verslo ugdymo ir plėtros vietose, kad kiekviename regione būtų sukurtas pakankamai stiprus ekonominis potencialas (šis principas neįgyvendinamas, jeigu, pvz., didžioji darbo jėgos dalis rajone / miestelyje yra priklausoma nuo darbo vietų per centrinį biudžetą finansuojamose įstaigose - ligoninėse, mokyklose ir t.t.). Regioninė politika turi būti tik laikina priemonė šiam potencialui sukurti ar paskatinti;

Koncentravimo principas. Bus remiamos tik iš anksto atrinktos sritys, nurodytos nacionaliniame socialinės-ekonominės plėtros plane, į kurį jos įtraukiamos, planuojant ateinančio laikotarpio šalies ūkio ir regionų ūkio plėtrą.

Kaip rodo regionų plėtros įvairių aspektų analizė, *svarbiausia problema*, kad strateginiai regionų, ypač jų ekonomikos ir vadybos, sprendimai pradėti priiminėti be gilesnio sisteminio teorinio pagrindo, nesukūrus šioje integruotoje srityje naujų mokslo žinių sistemos.

Regionų atskirų ekonominės veiklos sektorių plėtra mažai derinama tarpusavyje. Tiek nacionaliniame, tiek regioniniame lygmenyse labai ryškus žinybiškumas, planuojant atskirų ekonominės veiklos sektorių plėtrą. Dėl bendrosios regionų ekonomikos plėtros koncepcijos nebuvimo sektorinėse plėtros programose daug disproporcijų ir prieštaravimų. Tai pripažįsta tiek mokslininkai, tiek ir praktikai.

Tačiau iki šiol nėra galutinai suformuotos ir moksliskai pagrįstos regiono vadybai reikalingų bendrųjų ir sektorinių rodiklių sistemos.

Šiuo metu visoje Europoje aktualios regioninės valdžios ir vadovavimo problemos. Tradicinė regioninė valdžia patiria krizę dėl neefektyvių "iš viršaus į apačią" valdymo metodų ir jų nesugebėjimo patenkinti vis labiau diferencijuotus skirtingų interesų grupių poreikius. Kai kuriais

atvejais regionai ir regioninės institucijos tėra regioniniu lygiu “ištiestos valstybės rankos”. Sprendžiant regionų valdymo problemą, vietoje valdžios siūloma valdymo koncepcija. Valdymas įgalina pačius regionus organizuoti socialinę ir politinę integraciją. Lietuvoje taip pat vis daugiau kalbama apie antrojo lygio (apskričių) savivaldos sukūrimą, vykdant administracinę apskričių reformą bei apskritai reformuojant valstybės valdymo modelį. Savaiame suprantama, kad priklausomai nuo valdžios decentralizavimo laipsnio, taip pat specifinių šalies sąlygų, kurias suformuoja ir istorinės sąlygos, valdymo tradicijos, skiriasi ir regioninės politikos įgyvendinimo modelis.

Sėkmingų regioninio valdymo struktūrų ir institucinių regioninės plėtros valdymo modelių analizė bei pritaikymas šalies sąlygoms yra vieni iš esminių veiksnių, siekiant harmonizuoti šalies valdymą ir jos plėtrą (Bagdzevičienė, 2001).

2.4. Nacionalinę regionų ekonomikos politiką reglamentuojančių teisės aktų apžvalga

Kaip pažymima “Regionų ekonomikos plėtros strategijoje”, kuri yra sudėtinė dalis “Ilgalaikės Lietuvos ekonomikos plėtros strategijos”, rengiamos, vykdant Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2001-2004 metų programos (Žin., 2001, Nr.62-2244) VII skyriaus “Ūkio politika” 7.1 skirsnio “Ekonominė politika ir investicijos į ūkį” nuostatas – “sukurti sistemą, leidžiančią formuoti ilgalaikę (10-15 metų) valstybės strategiją, kurios svarbiausi sprendimai būtų pagrindu priimant trumpalaikes 3-5 metų (taip pat ir Vyriausybės) programas”, regioninės politikos formavimas Lietuvoje prasidėjo 1998 m., kuomet buvo priimtas Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1998 m. liepos 21 d. nutarimas Nr. 902 “Dėl Lietuvos regioninės politikos metmenų”. Šiuo metu teisinį regioninės politikos pagrindą sudaro 2000 m. liepos 20 d. Regioninės plėtros įstatymas (VIII-1889; “Valstybės žinios”, 2000, Nr. 66-1987). Pagrindines regioninės politikos formavimo kryptis taip pat pateikia Lietuvos pasiruošimo narystei Europos Sąjungoje programa (LPNP) bei Vidutinio laikotarpio ūkio raidos strategija (abu dokumentai patvirtinti Lietuvos Respublikos Vyriausybės). Lietuvos Respublikos Bendrojo plano projektas (teritorinio planavimo dokumentas) ir įvairių šakinių plėtros strategijų projektai taip pat turi dalis arba komponentus, orientuotus į regionų plėtrą. (Taip, galutinėje šalies generalinio plano redakcijoje regioninės politikos klausimai buvo išskirti atskira dalimi - “Regioninė politika ir planavimo pasekmės” (Devinduonis, Kavaliauskas, 1999, P.51)).

Pagrindiniai dokumentai, įgyvendinsiantys Vyriausybės regioninės politikos srityje, yra Vyriausybės programa, Nacionalinis plėtros planas bei regioninio lygmens planavimo ir programiniai dokumentai (visų pirma regionų plėtros planai).

2.5. Ekonomikos būklės regionuose įvertinimas

Lietuva – nedidelė šalis, tačiau gamtos ir visuomenės teritoriniai skirtumai joje gana ryškūs. Jie pasireiškia dirvožemio, reljefo, klimato, kraštovaizdžio skirtingumais, ekonomikos pasiekimais, socialiniais, kultūriniais, demografiniais, etniniais (net kalbos) skirtingumais. Valstybės politika gali šiuos skirtingumus slopinti, skatinti ar rūšiuoti palaikydama pozityvų gamtinį bei kultūrinį savitumą ir lygindama socialinius, ekonominius skirtumus.

2.6. Regionų ekonomikos plėtotės komponentai

Regionų plėtote galima vadinti jų bendruomenės socialinės srities, ekonomikos, aplinkosaugos, sveikatos apsaugos, technologijos, kultūros ir rekreacijos sričių plėtojimą tam tikroje teritorijoje.

Ekonomikos plėtotė yra svarbiausia bendruomenės plėtotės sudedamoji dalis, kadangi ji aprūpina bendruomenę finansiniais ištekliais, kurie yra būtini norint plėtoti kitas bendruomenės gyvenimo sritis.

Ekonomikos plėtotę galima traktuoti dvejopai:

tai procesas, kurį galime apibrėžti kaip plėtotei skiriamų žmogiškųjų, finansinių, organizacinių, fizinių ir gamtinių išteklių mobilizavimą siekiant išplėsti bendruomenei teikiamų konkurencingų paslaugų ir produktų kiekį ir kokybę;

tai veikla, kuria ekonomikos plėtotės organizatoriai stengiasi paveikti procesą visos bendruomenės labui.

Norint suprasti, kaip ekonomikos plėtotė veikia turto kūrimą, reikia suprasti pagrindinius ekonominės veiklos komponentus.

Remiantis Vakarų šalių patirtimi galima teigti, kad ekonominės veiklos pagrindą sudaro šios pagrindinės sudedamosios dalys:

- žmogiškieji ištekliai (darbo jėga ir vadovavimas);
- technologija;
- infrastruktūra;
- finansinis kapitalas.

Pastarųjų metų pokyčiai labai paveikė visus komponentus. Besivystančiose šalyse šie uždaviniai itin sunkūs, nes pakitimai yra kompleksiški atsižvelgiant į patirties stoką.

Anksčiau atlikti tyrimai leidžia apibendrinti pagrindines socialinės ir ekonominės regionų būklės Lietuvoje problemas:

Pirmoji problema – Lietuvos gyventojų realių pajamų mažėjimas, gyvenimo lygio nuosmukis, pasireiškęs esminiu vartotojų paklausos sumažėjimu; skurdo kaip stambaus socialinio reiškinio atsiradimas.

Skurdas, nedarbas, ekonominis ir socialinis nestabilumas didina nusikalstamumą, skatina elgetų sluoksniu atsiradimą.

Antroji problema – viena iš svarbiausių socialinių problemų šiuo metu – labai ribotos pagrindinės gyventojų daugumos adaptacijos prie naujų rinkos sąlygų galimybės.

Atsisakius valstybinio socialinės srities rėmimo ir atsiradus naujiems verslo sektoriams ūkyje, iš esmės pakito gyventojų ekonominio aktyvumo modeliai. Tačiau tai atsitiko sistemingai blogėjant užimtumo sąlygoms struktūrinio ir technologinio ekonomikos nuosmukio fone. Todėl anksčiau sukauptas Lietuvoje palyginti didelis profesinis ir kvalifikacinis potencialas tapo nereikalingas.

Trečioji problema – žmonių sveikatos blogėjimas (fizinis, psichinis ir socialinis) ir gyventojų prieaugio mažėjimas. Pagrindinė mirtingumo didėjimo priežastis – bendras gyventojų sveikatos nuosmukis, daugiausia sąlygojamas gyventojų gyvenimo lygio kritimu.

2.7. Regionų ekonomikos plėtotės strateginės kryptys ir prioritetai

2.7.1. Organizaciniai principai

Regionų ekonomikos plėtotė organizuojama pagal Lietuvos ir ES regioninės politikos pagrindines nuostatas (Bartaškienė D. (1999)). Lietuvos regionų ekonomikos plėtotės yra šie pagrindiniai organizaciniai principai.

Nuoseklumas – strategijoje aiškiai išskirti du regionų ekonomikos plėtotės etapai: vienas – iki numatomo stojimo į Europos Sąjungą 2004 m., kitas – tapus ES nare.

Programavimas – kompleksiškos priemonės įgyvendinamos pagal ilgalaikes programas.

Subsidiarumas – priemonės įgyvendinamos, ištekliai paskirstomi, valdymas deleguojamas žemiausiam kompetentingam administraciniam lygmeniui.

Partnerystė – visų suinteresuotų subjektų įtraukimas į priemonių kūrimą, finansavimą ir įgyvendinimą.

Priežiūros ir įvertinimo taikymas – priemonių įgyvendinimo metu stebimas ir kontroliuojamas veiklos sričių efektyvumas.

Integralumas – priemonės sujungiamos siekiant derinti nacionalinės ir regionų ekonomikos plėtotę, regioninės politikos, sektorių strategijas.

Koncentracijos decentralizavimas – ekonominės ir apgyvendinimo koncentracijos decentralizavimas siekiant subalansuotos regionų plėtotės.

Tolydumas – regionų ekonomika plėtojama įvertinant poveikį gamtinei aplinkai.

2.7.2. Regionų ekonomikos plėtotės vizija

Regionų ekonomika plėtojama ir jų konkurencingumas didinamas atsižvelgiant į regiono turimus išteklius bei prioritетines plėtojimo kryptis, išryškinant regiono savitumą.

Sėkminga regionų plėtotė grindžiama tausojančiu ir efektyviu vietinių išteklių naudojimu.

Regionų plėtotei racionaliai naudojamos ES bei šalies finansinių šaltinių lėšos.

Transporto, komunikacijų ir kita fizinė infrastruktūra plėtojama kaip integruotas tinklas. Gyvybingos kaimo gyvenvietės: efektyvūs ūkiai; padidėjęs gyventojų mobilumas jungia miestus su kaimais.

Sukurta tinkama aplinka plėtoti turizmą ir rekreaciją.

Regionų institucijos prisideda prie tarptautinio bendradarbiavimo, ir taip įgyvendinami nacionaliniai bei ES regioninės politikos tikslai.

2.7.3. Valstybės misija

Didinti šalies regionų sanglaudą mažinant ekonominius, socialinius, išsilavinimo sąlygų ir administracinių gebėjimų skirtumus tarp jų.

Užtikrinti harmoningą regionų ekonomikos plėtotę bei didinti jų konkurencingumą atsižvelgus į regionų ypatumus.

Užtikrinti regionų bei ūkio šakų plėtotės planavimo dokumentų suderinamumą ir integraciją.

Užtikrinti racionalų regionų plėtotės finansavimą naudojant ir šalies, ir užsienio finansinių šaltinių lėšas.

Užtikrinti kaimo bendruomenių gyvybingumą ir raidą.

Pagrindinis ilgalaikis regionų ekonomikos plėtotės tikslas – užtikrinti stabilaus aukšto pragyvenimo lygio galimybes visuose šalies regionuose.

Regionų ekonomikos plėtotės II–III lygio strateginiai tikslai (uždaviniai)

- Užtikrinti palankias sąlygas investicijoms į regiono ekonomiką.
- Plėtoti regionų fizinę ir socialinę infrastruktūrą remiantis subalansuotos plėtotės principais.
- Optimizuoti centrinių valstybės institucijų, atsakingų už regioninės politikos vykdymą, funkcijas.
- Išplėsti ekonomikos plėtotės valdymo funkcijas (planavimo, įgyvendinimo, koordinavimo ir kontrolės) ir suteikti jas regionų plėtotės taryboms.
- Didinti regionų žmoniškųjų išteklių kompetenciją.
Skatinti partnerystę vietiniame, šalies ir tarptautiniame lygmenyje.
- Sukurti žinių visuomenę plėtojant regiono informacinę infrastruktūrą.

3. ELEKTRĖNŲ VANDENS TELKINIO INFRASTRUKTŪROS SUKŪRIMO GALIMYBIŲ STUDIJA

Galimybių studija (Feasibility Study) - numatomo įgyvendinti projekto analizė pagal iš anksto nustatytus kriterijus, skirta optimalaus projekto įgyvendinimo varianto parinkimui.

Tikslas – įvertinti visas projekto įgyvendinimo galimybes, parinkti optimaliausią (jeigu projektas ekonomiškai naudingas) ir ją visapusiškai pagrįsti.

Svarba:

gavus neigiamus rezultatus, atsisakoma nuo ekonomiškai nenaudingo projekto;

ekonominiu požiūriu išrenkamas optimalus variantas;

nustatomi optimalūs statybos/rekonstrukcijos ir įrengimo darbų terminai.

Galimybių studijų rengimo schema - atsakoma į klausimą, kodėl būtent šis projektas, būtent šiuo metu yra būtinas, kokios ilgalaikės ir vidutinio laikotarpio problemos bus išspręstos. Šioje fazėje turi būti trumpai aprašytas projekto poreikis, apytikriai nustatytas darbų kiekis, investicijų dydis. Atsakoma, kaip planuojamas projektas siejasi su valstybine plėtros programa; parodoma, kad siūlomas projektas yra prioritetas.

Poreikis šiai studijai kilo tiek planuojant Elektrėnų, kaip regioninio vieneto (savivaldybės) strateginių raidos kryptių įgyvendinimą, tiek analizuojant Vilniaus ir Kauno dvimiesčio perspektyvą. Abiem atvejais Elektrėnų marių akvatorija tampa daug didesnę reikšmę, nei Lietuvos elektrinės aušinimo priemonė arba Elektrėnų gyventojų poilsio vieta, įgyjančiu objektu.

Elektrėnų marių panaudojimo galimybės tiek regiono, tiek šalies mastu nėra išvystytos, tačiau įtaka ir potencialas turizmui ir rekreacijai gali būti dideli.

Lietuvos vandens išteklių vizijoje 2025 metams pažymėta, kad „turizmo plėtra Lietuvoje tapo ypač aktuali verslu. Šalyje gausu reto grožio gamtos kampelių, kuriuos lankytojų užsienio turistai. Reikalinga tik šiuolaikinė infrastruktūra bei servisas.“

Ši galimybių studija neapsiriboja tik Elektrėnų mariomis bei jų panaudojimu laivybos keliui įrengti, navigacijos tvarkos numatymu ir reglamentavimu, tačiau numato ir Elektrėnų turizmo infrastruktūros sukūrimą, rekreacinius ir turizmo plėtros potencialo išteklius, jų vystymo galimybes, Elektrėnų laisvalaikio ir turizmo koncepciją, susiejant su projekto „Jaunimo krantas“ komplekso vystymo galimybėmis pagal parengtą detalų planą ir projekto koncepciją.

„Elektrėnų vandens telkinio infrastruktūros sukūrimo“ galimybių studija remsis jau numatyta Elektrėnų savivaldybės vizija, strateginiu planu ir prioritetinėmis plėtros kryptimis, parengta pramogų parko - „Energolendo“ galimybių studija bei plėtojimo ekonominiu pagrindu.

Rengiant šią studiją buvo atsižvelgta į tai, jog tokia analizė rengiama pirmą kartą ir Elektrėnų vandens telkinyje (toliau - Elektrėnų marios) neįrengtas valstybinės reikšmės vidaus vandens kelias. Kita vertus, buvo atkreiptas dėmesys į Lietuvos elektrinės užsakymu atliktas Elektrėnų tvenkinio naudojimo priežiūros taisykles, parengtas ir patvirtintas Aplinkos ministerijos Hidrografinio tinklo tarnybos (2000 12 28).

Elektrėnai išsidėstę ant to paties vardo marių kranto. Elektrėnų tvenkinys įrengtas 1962 metais, užliejant tris ežerus: Anykščiai, Puiginas ir Jagudis. Tvenkinio paskirtis – Lietuvos elektrinės darbo procese apytakinio vandens aušinimas, žuvininkystei ir gyventojų kultūriniais ir buitiniams poreikiams. Tvenkinio plotas esant normaliam projektiniam lygiui – 1387,0ha. Vandens telkinyje yra dešimtys salų ir įlankų. Jo ilgis – 11 km, plotis – 3 km, giliausia vieta – 31 m.

3.1. Elektrėnų turizmo infrastruktūros integracija į Vilniaus ir Kauno dvimiesčio urbanistinės plėtros schemą.

Bendroji turizmo situacijos ir Elektrėnų galimybių analizė pateikta “Energolendo” – vieno iš Elektrėnų savivaldybės prioritetinių turizmo srities projektų, galimybių studijoje bei plėtojimo ekonominiame pagrindime. Todėl šiame darbe bus pateikti tik papildomi vertinimai. Kita vertus, šioje studijoje apžvelgiamos ir įvertinamos kompleksinės galimybės tiek “Energolendo”, tiek “Jaunimo kranto” projektų kontekste, numatant ir įvardinant Elektrėnų, kaip potencialaus Vilniaus ir Kauno dvimiesčio turizmo epicentro sukūrimo perspektyvą.

Turizmas yra vienas iš perspektyviausių ekonominės plėtros sektorių Europoje. Šiuo metu šiame sektoriuje sukuriama 12 proc. BVP, įdarbinta daugiau nei 6 proc. žmonių. Prognozuojama, kad per 20–25 metus jis išaugs daugiau nei 2 kartus. Numatoma, kad nuo dabar iki 2020 metų Europą aplankys apie 700 milijonų turistų. Tokia perspektyva leidžia daryti išvadą, jog „tvarus turizmas“ nėra tik vienas iš galimų variantų, bet tai yra vienintelis, kuriuo turime vadovautis.

Kita vertus, Lietuvos valstybinio Turizmo departamento pateiktoje analizėje teigiama, kad spręstinus turizmo plėtros uždavinius sąlygoja šios priežastys: nepakankamai dėmesio skiriama turizmo planavimui ir žmonių gebėjimų ugdymui savivaldybių lygiu, netobula turizmo verslo teisinė ir ekonominė aplinka, neišplėtotas susisiekimo jūra ir viešoji turizmo infrastruktūra (dėl to nepanaudojami turizmo ištekliai, neskatinama turizmo paslaugų verslo plėtra), neigiamas sezoniškumo poveikis, neįvairi pramogų pasiūla, nepakankama turizmo sektoriaus statistika ir tyrimų stoka, silpna rinkodaros veikla ir turizmo informacijos sklaida, ypač užsienio rinkose. Šių uždavinių sprendimas, neigiamų veiksmų šalinimas sudarys galimybes veiksmingiau formuoti Lietuvos turistinį įvaizdį ir panaudoti šalies turizmo potencialą, gerinti turizmo paslaugų (produktų) konkurencingumą, įvairovę ir pasiūlą, suaktyvinti atvykstantojo ir vietos turizmo

srautus. Tai, kad vis daugiau reikės turizmo paslaugų, skatins viso turizmo sektoriaus plėtrą ir padės spręsti nedarbo bei kitas socialines visuomenės problemas.

Pozityvios tendencijos sudaro prielaidas turizmo sektoriui ir Lietuvoje tapti vienu iš ES prioritetų, skatinančių regionų konkurencingumą. Šiandien priemonės, skatinančios turizmą, daugiausia siejasi su kitų sektorių, tokių kaip transportas, inžinierinė infrastruktūra, aplinkos apsauga, gamtos ir nekilnojamojo kultūros paveldo vertybių apsauga, informacinių technologijų panaudojimas, plėtra.

Tai susiję su Vilniaus ir Kauno dvimiesčio turizmo sektoriumi. Čia galime išskirti projektus, tokius kaip „4 sostinės“, miestiečių poilsiui „Ekologinis – švarus, gražus kaimo turizmas“, Tymo kvartalas, „Kaunas - Lietuvos Art Nouveau sostinė“.

Į Vilniaus ir Kauno dvimiesčio strateginį planą įtraukti ir Elektrėnų projektai „Jaunimo krantas“ bei „Energolendas“. Abiejuose tarp prioritetų įvardinti turizmo objektų kūrimas ir infrastruktūros vystymas, kaip kompleksinė ir integruota kitų sektorių visumos dalis.

Šie prioritetai pasirinkti neatsitiktinai, jie orientuoti į Lietuvos turizmo plėtros tikslus ir uždavinius laikotarpiui iki 2006 metų, jų realizavimas sudarytų galimybes prisidėti prie konkrečių nacionalinės turizmo plėtros 2003–2006 metų programos įgyvendinimo priemonėse apibrėžto tikslo – viešojo turizmo infrastruktūros, skatinančios turizmo paslaugų verslo plėtrą, kūrimo uždavinių sprendimo:

- plėtoti kultūrinio ir kito pažintinio turizmo infrastruktūrą;
- kurti vidaus vandenų turizmo infrastruktūrą;
- plėtoti aktyvaus poilsio turizmo infrastruktūrą;
- plėtoti kaimo turizmą.

Tuo pačiu „Jaunimo kranto“, Energolendo bei kiti lygiagrečiai vystomi projektai atliepia ir Dvimiesčio strateginio plano III-jame prioritete numatytus uždavinius, konkrečių infrastruktūros plėtros priemonių įgyvendinimą:

- pramogų parkų, golfo laukų ir kempingų plėtros inicijavimas;
- vandens turizmo plėtra;
- turistinės dviračių trasos „Keturių sostinės“ įrengimas.

Atsižvelgdami į įvardintas šiandienos turizmo nišas ir siekdami pagrįsti Elektrėnuose vystomų projektų kryptis, turime apžvelgti esamą regione šios srities potencialą, tendencijas ir viziją.

Elektrėnų savivaldybės strateginės plėtos pramonės, verslo ir turizmo ekonomikos sektorių SSGG analizė.¹

Stiprybės

Patogi geografinė padėtis – Elektrėnai nutolę vienodu atstumu nuo Vilniaus ir Kauno (50 km). Vilniaus ir Kauno dvimiesčio teritorijoje gyvena apie 1,6 mln. gyventojų. Patogus susisiekimas (teritoriją kerta greitkelis Vilnius – Klaipėda ir svarbus geležinkelis) Elektrėnų kraštas įsiterpęs tarp dviejų Lietuvos fizinių geografinių sričių: šiaurės rytinė dalis įeina į Pabaltijo žemumą, centrinė ir pietinė – į paskutiniojo apledėjimo moreninių aukštumų rajoną. Teritoriją puošia Nemuno vidurupiui ir Neries žemupiui būdingos plynaukštės, o pietryčiuose – pietų Lietuvos aukštumos. Gražus kraštovaizdis: daug kalvų, daubų, griovų, dėl kurių reljefo polinkio kampai svyruoja nuo 1,5 iki 6 laipsnių.

Gamtiniai ir kultūriniai turizmo ištekliai sudaro sąlygas kurti ir plėsti aktyvaus poilsio, ekologinio turizmo, kultūrinio, ir kaimo turizmo produktus.

Ekonominiai privalumai:

- Gerai išvystyta maisto pramonė: AB „Zelvė“, AB „Vievio paukštynas“, AB „Malsena – Vievio malūnas“ ir kt.
- Gerai išvystyta energetikos pramonė – veikia Lietuvos elektrinė. Yra galimybė panaudoti pigią elektros energiją.
- Santykinai nebrangi darbo jėga.
- Pagrindinės pramonės šakos naudoja vietines žaliavas.
- Išplėtotas kelių tinklas, yra geležinkelio linija, išplėtoti vandentiekio ir kanalizacijos tinklai.
- Išlikusi savivaldybės pramoninių zonų infrastruktūra.
- Pakankamas žmoniškųjų išteklių potencialas.
- Silpnybės
- Nepakankamas įdirbis pritraukiant investicijas.
- Mažas naujų smulkaus ir vidutinio verslo įmonių skaičius, silpnai diegiamos informacinės technologijos versle.
- Savivaldybėje silpnas paslaugų „verslas-verslui“ tinklas.
- Verslo įmonės stokoja apyvartinių lėšų.
- Smulkaus ir vidutinio verslo įmonių vadovai stokoja rinkodaros, vadybos, finansų valdymo žinių.
- Pasenusi turizmo infrastruktūra. Trūksta informacijos apie turizmo galimybes.

Praktiškai nėra apgyvendinimo, ypač turistų, paslaugas teikiančių objektų (viešbučių, motelių, kempingų).

¹ nuoroda į Elektrėnų savivaldybės strateginį planą.

- Dideli ekonominės veiklos apribojimai saugomose teritorijose.
- Nebaigta vykdyti žemės reforma (apribojimai žemės nuosavybės subjektams, nefunkcionuojanti žemės rinka).
- Silpna kaimo gyventojų motyvacija ir gebėjimai kurti alternatyvius verslus vietoje tradicinių žemės ūkio veiklų.
- Santykinai žemas savivaldybės gyventojų, ypač kaimo vietovėse, verslumo lygis.
- Daugeliui veiklų įtaką darantis sezoniškumas.
- Žema vartotojų perkamoji galia.
- Prastas paslaugų įmonių tinklas seniūnijose, kaimo vietovėse.
- Neefektyvus darbuotojų perkvalifikavimas.

Galimybės

- Investicijos į turizmo ir informacinių edukacinių technologijų sferos plėtrą paskatins turistų srautus, formuos aptarnavimo sektoriaus plėtrą, naujų paslaugų atsiradimą.
- Integracija į Europos Sąjungą sudarys galimybes pasinaudoti finansine ir technine pagalba.
- Investicijos į žmogiškąjį kapitalą ženkliai pagerins darbo jėgos kokybę.
- Pažangių technologijų diegimas didins įmonių konkurencingumą vidaus ir užsienio rinkose.
- Maisto produktų realizavimo rinkų plėtra skatins žemės ūkio produkcijos perdirbimo įmonių veiklą.
- Globalizacija ir ūkio internacionalizavimas padidins investicijų į verslo sektorių galimybes.
- Netradicinės žemės ūkio produkcijos gamybos skatinimas didins ūkių konkurencingumą.
- Pramonės gamybinės kooperacijos galimybių augimas.
- Kaimo turizmo paslaugas teikiančių sodybų steigimas.

Grėsmės

- Stambūs prekybos centrai išstumia iš rinkos smulkius ir vidutinius prekeivius.
- Kvalifikuotų specialistų migracija į šalies didžiuosius miestus ir užsienį.
- Silpna informacinės bei konsultacinės paramos sistema neleis verslui pasinaudoti galima parama.
- Investicinių lėšų stygius įmonėse neleis pasinaudoti ES struktūrinių fondų teikiama parama.
- Aukšti reikalavimai ir įvairios kliūtys eksporto rinkose.
- Atvira rinka aštrins vietos gamintojų konkurenciją su importuojama produkcija.

Ši analizė leidžia daryti apibendrinimus, kad regione itin dėkingos sąlygos ir potencialas turizmo plėtrai, tačiau neišvystyta informacinė, marketingo sritys, nepritraukiamos investicijos. Faktas, kad identifikuotos silpnosios pusės ir numatomos konkrečios priemonės vystymui, parodo pozityvią perspektyvą. Įsteigtas turizmo ir verslo informacijos centras gali užpildyti “Silpnųjų” grafoje įvardintas informavimo spragas – tiek panaudojant vietinius resursus,

tiek dalyvaujant kaip partneriams ir paraiškovams aplikuojant į ES struktūrinių fondų galimybes. Ši sritis yra ypač svarbi, kadangi orientuojamasi ne tik į vietinę, bet ir į dvimiesčio bei tarptautinę erdves, kurioms informacija nei apie dabartines, nei apie perspektyvos galimybes faktiškai nėra pristatomos ir informacinė dirva numatomiems lankytojų srautams nėra formuojama.

Siekiant pasiekti ambicingus tikslus tapti dvimiesčio turizmo epicentru, pradiniam etape privalu parengti informacijos sklaidos strategiją, numatyti priemones ir resursus jai realizuoti. Katalizatoriumi galėtų tapti paraiškos ES struktūrinių fondų BPD 3.4. priemonės rengimas ir teikimas pagal 3.3.4. veiklų grupę „Turizmo informacinių ir rinkodaros paslaugų plėtra, turizmo skatinimas“.

Šioje studijoje vienas iš pagrindinių nagrinėjamų aspektų yra esamos ir planuojamos infrastruktūros analizė. Žemiau pateikiama savivaldybės administracijos įsivertinta šios srities situacija.

Elektrėnų savivaldybės infrastruktūros plėtros ir aplinkos apsaugos sektoriaus dalies SSGG analizėje nurodomos:

Stiprybės

- Išvystyta automobilių transporto kelių infrastruktūra (automagistralė Vilnius – Klaipėda, asfaltuoti krašto keliai). Savivaldybės teritoriją kerta tarptautinio susisiekimo geležinkelio linija, optimalus vietinių kelių tinklas.
- Rengiamos ir taryboje tvirtinamos investicijų programos.
- Dideli kokybiško geriamojo vandens ištekliai.
- Centralizuota vandens tiekimo sistema naudojasi didesnioji savivaldybės gyventojų dalis.
- Šilumos paskirstymo sistema Elektrėnų ir Vievio miestuose pakankamai išplėtotą, tenkina esamus poreikius.
- Savivaldybėje gerai išplėtotą elektros energijos perdavimo ir skirstymo sistema, užtikrinant elektros energijos poreikius visų rūšių vartotojams.
- Gamtiniai ir kultūriniai turizmo ištekliai sudaro sąlygas plėtoti viešąjį turizmo infrastruktūrą: daug vandens telkinių, patrauklus kraštovaizdis ir aplinka.
- Gausi bioįvairovė (6 rūšys iš Raudonosios knygos).
- Planuojamos investicijos į aplinkos apsaugos technologijas.

Silpnybės

- Nėra savivaldybės bendrojo teritorinio plano, efektyviai veikiančios geoinformacinės sistemos.
- Dalis savivaldybės gyvenviečių neturi nuotėkų valymo įrenginių.
- Pasenę vandens ūkio gamybos ir perdavimo technologijos, neatnaujinti vandentiekio tinklai.
- Kaimo vietovėse yra kelių su pagerinta danga; dalį vietinio susisiekimo maršrutų sudaro žvyrkeliai. Trūksta gerų privažiavimų prie kultūros paveldo objektų.

- Nėra atlikta kelių ir gatvių bei kitų valstybės ar savivaldybės statinių inventorizacija ir teisinė registracija.
- Savivaldybėje daug nerekultivuotų sąvartynų, karjerų ir kitų kraštovaizdį darkančių elementų.

Galimybės

- Rekreacinių zonų įteisinimas.
- Saugomų teritorijų steigimas.
- Turizmo paslaugų plėtra, didėjantis turistų srautas sąlygos turizmo ir viešosios infrastruktūros plėtrą.
- Krašto kelių infrastruktūros plėtra.
- Vietinių kelių infrastruktūros plėtra.

Grėsmės

- Vandens tiekimo įrenginių ir tinklų būklės blogėjimas dėl nepakankamų investicijų, eksploatacinių išlaidų augimas.
- Perėjimas prie ES taikomų aplinkosaugos normatyvų pareikalaus didelių kapitalo investicijų į aplinkosauginių reikalavimų įgyvendinimą.
- Mažos savivaldybės investicinės galimybės projektams (tarp jų – ir struktūrinių fondų) finansuoti ir įgyvendinti, nėra aiški savivaldybių skolinimosi tvarka ir galimi limitai.
- Neaiškūs elektros vartojimo tarifų pokyčiai po Ignalinos atominės elektrinės antrojo bloko uždarymo.

Lygiavertis savo svarbumu yra ne tik projektų parengimas esamai pozityviai situacijai išsaugoti bei sukurti naujoms sąlygoms turizmo plėtrai, bet ir parengti koridorius ir priėmimo sąlygas potencialiems lankytojų srautams. Transporto ir kelių situacija pateikiama Elektrėnų savivaldybės kelių infrastruktūros vystymo priemonių schemeje bei “Jaunimo kranto” projekto apraše.

3.2. Elektrėnų turizmo objektų situacija ir perspektyva

Kaip buvo apibrėžta aukščiau pateiktoje analizėje, turizmo infrastruktūros objektų būklė patenkinama, kalbant apie susisiekimo galimybes. Siekiant tikslų ne tik vystyti turizmo sektorių, bet ir tapti moderniu turizmo epicentru, tikslinga detaliau apžvelgti konkrečių šiandien esančių su turizmo sfera susijusių objektų situaciją ir perspektyvas.

Dabartinę Elektrėnų pramogų ir turizmo bazę sudaro ledo rūmų, atrakcionų parko „Vaikų pasaulis“, vandens baseino ir jachtklubo kompleksas.

Elektrėnų ledo rūmai pastatyti 1973 metais. Šiuo metu jame telpa 1 300 žiūrovų. Ledo arenoje vienu metu gali čiuožinėti apie 200 čiuožėjų. Nuomojamos pačiūžos, ledo aikštė, organizuojami renginiai.

Atrakcionų parkas „Vaikų pasaulis“ įrengtas 1986 metais. Anksčiau objektas buvo pavaldus Lietuvos elektrinei, prieš keletą metų perduotas savivaldybei. Atrakcionų parke siūlomos įvairios pramogos vaikams ir paaugliams. Parkas dirba nuo gegužės iki spalio mėn.

Vandens baseinas įrengtas 1991 metais. Ilgą laiką dėl lėšų stokos neveikė, dar neseniai buvo naudojamas kovų menų treniruotėms. Šiuo metu vykdoma dalinė renovacija tiesioginių funkcijų atnaujinimui. Baseino pirčių kompleksas veikia ištisus metus. Nuomojamos sporto salės, biliardo ir teniso stalai, veikia žaidimų automatai. Galima pasinaudoti kavinės pokylių salės paslaugomis, rengiant įvairius pobūvius.

Jachtklubas pastatytas 1969 metais. Šiuo metu neveikia. Patalpos apleistos, reikia remontuoti.

Dabartiniai „Ledo rūmai“ turi tipinę ankstesnių laikų salę – areną sporto varžyboms ir renginiams organizuoti. Kaip jau buvo įvardinta, šis pastatas fiziškai susidėvėjęs (stogo danga, pagalbinės ir viešosios patalpos, seni ir neefektyvūs šaldymo įrengimai it t.t.) reikalinga renovacija. Tačiau esminis klausimas yra tas, ar gali dabartinės funkcijos, net ir po renovacijos bei papildomų investicijų, užtikrinti rentabilų „Ledo rūmų“ eksploatavimą?

Yra keletas argumentų leidžiančių teigti, kad be esminių pokyčių „Ledo rūmai“ dabartinės veiklos rėmuose savarankiškai išsilaikyti negalės:

Ledo ritulys, kaip pagrindinė „Ledo rūmų“ funkcijos sritis, nėra šalyje populiarus ir vien tik ši sporto šaka, nors ir koncentruota Elektrėnuose bei turinti žymių pasaulinės reikšmės „augintinių“ (D.Zubrus, D.Kasparaitis), negali pakankamai pritraukti komandų, varžybų, reklamos etc. statinio funkcionavimui užtikrinti. Dabartinė situacija patvirtina, kad dotacijos iš šios šakos sporto federacijos bei Elektrėnų savivaldybės biudžeto iš esmės situacijos pakeisti negali;

Papildomos paslaugos – čiuožykla, kultūriniai renginiai orientuoti į Elektrėnų gyventojus ir dėl ribotų poreikių sudaro menką bendrų pajamų dalį;

Naujos ir modernios sporto arenos, ypač didžiuosiuose miestuose, bei „hyper“ prekybos centrai turi ir ledo arenas, todėl buvęs Elektrėnų „Ledo rūmų“ unikalumas nebeteko savo reikšmės;

ES struktūriniai fondų BPD priemonių prioritetai skatina (bent dabartiniu metu) sporto ir sveikatingumo infrastruktūros plėtrą, todėl atsirad dar daugiau konkurencinių tokio tipo statinių. Kita vertus, ši situacija suteikia galimybę ir Elektrėnams pasinaudoti ES lėšomis „Ledo rūmų“ renovacijai, tačiau funkcinio požiūriu reikėtų ieškoti naujų sprendimų.

Kokios galėtų būti „Ledo rūmų“ vystymo perspektyvos?

Planuojant, kad tai galėtų likti respublikinės reikšmės objektas, integruotas į „Jaunimo kranto“ ir Energolendo projektų kompleksą, reikėtų įvertinti dvi ateities perspektyvas - „Ledo“ ir bendrojo pobūdžio renginių arenos viziją. Pastaruoju atveju galimybių lyg ir daugiau, jos

įvairesnės bei lengviau rasti nišas, kurių dar nėra Lietuvoje ir aplinkinėse šalyse. Tai gali būti auto šou, stacionaraus cirko, senovinių riterių turnyrų, kečo kovų ir kt. specializuoto ar universalaus pobūdžio arena. Kiekvienu atveju investicijos renovacijai, programų parengimas, marketingo programos skirtusi investicijų apimtimis ir jų pritraukimo galimybėmis, tačiau dabartinio statinio transformacija neturėtų būti itin kardinali. Kitas klausimas, kiek šios naujos veiklos atitiktų potencialių lankytojų ir paties Elektrėnų miesto poreikius.

Pastarasis rodiklis gana svarbus, kadangi “Ledo rūmų” samprata sietina su paties miesto kūrimu ir vystymusi, jo identitetu bei per kelis dešimtmečius susiklosčiusiomis tradicijomis.

Detalesnei gyventojų nuomonės analizei reikėtų atlikti tyrimus, tačiau bendrojo pobūdžio galimybėms įvertinti pakanka analitinių duomenų.

“Ledo rūmų” funkcija turėtų išlikti patraukliausia, įvertinant turimus ledo ritulio srities pasiekimus ir galimus praradimus, jei ji būtų panaikinta.

Kokios naujos nišos ir galimybės galėtų rasti “Ledo rūmuose”?

Rūmai galėtų tapti moderniu, universaliu žiemos sporto šakų ir pramoginės veiklos kompleksu bei kurti tikrą “Ledo rūmų” viziją. Nors Lietuva priskiriama prie vidutinio ir šiauresnio klimato tipo šalių, tačiau žiemos sporto ir laisvalaikio vystymo galimybės ribotos dėl nepastovaus klimato ir trumpalaikių sąlygų joms. Įvertinant per keliolika pastarųjų metų vyraujančias žiemos poilsio tendencijas galima pastebėti, kad tapo populiarūs kalnų slidinėjimo maršrutai, tapus ES nariais “esame arčiau” populiarėjančių karlingo, snieglenčių, rogučių ir kitų atraktyvių žiemos “smagumų”. Daugelį šių užimtumo ir sporto sričių galima perkelti po stogu, bent jau aktyvaus laisvalaikio praleidimui. Sunku būtų rasti galimybes ir perspektyvas įrengti dengtoms greitojo nusileidimo ar slalomo trasoms, kaip Japonijoje, tačiau kiek paprastesnio komplekso įkūrimas, įtraukiant minėtas veiklas, gali būti visai realus. “Ledo rūmai” galėtų tapti ledo pramogų zona su mokomosiomis dirbtinio sniego dangos kalvomis ir mini trasomis, treniruokliais, ledo kavinėmis, išlaikant ir vystant ledo ritulio bei dailiojo čiuožimo (parodomųjų programų, cirko etc) sritis. Konkurenciniu aspektu tokio tipo objektas būtų perspektyvus tiek Lietuvos, tiek aplinkinių šalių požiūriu bei galėtų tapti papildoma traukos dalimi, ypač šiltesniojo ir pereinamojo sezono metu “Jaunimo kranto” ir Energolendo aplinkoje.

Šis vertinimas nepretenduoja į išsamią “Ledo rūmų” veiklos perspektyvos analizę, tai daugiau esamos probleminės situacijos įvardijimas. Kuriant visą Elektrėnų marių aplinkos infrastruktūros kompleksą šio klausimo sprendimas yra aktualus ir neturėtų būti atidėliojamas. Iki šiol rengtuose planuose ir vizijose šis elementas mažiausiai paliestas ir yra viena silpnusių planavimo struktūros grandžių.

3.3. Turizmo ir verslo plėtros Elektrėnuose sąlygos

Papildant apžvelgtas SSGG analizes, reikia įvertinti numatomus konkrečius savivaldybės žingsnius ir numatomus išteklius užsibrėžtiems tikslams pasiekti.

Elektrėnų savivaldybės taryba 2004 m. patvirtino Strateginės plėtros iki 2010m. priemonių planą. Jame numatyti tikslai, uždaviniai bei priemonės, galintys iš esmės įtakoti bendrą situaciją bei šioje studijoje aptariamas sritis.

Siekiant, kad Elektrėnai taptų modernus pramogų ir turizmo centras regione, parengtas kompleksas priemonių kurti ir plėtoti turizmo infrastruktūrą bei ekonomiką, gerinti turizmo paslaugų kokybę, mažinti sezonų įtaką, sukurti informacinę turizmo produktų bazę, plėtoti turizmo rinkodarą, gerinti sąlygas amatams bei smulkiam ir vidutiniam verslui kaimo vietovėse.

Jau kuris laikas žiniasklaidos priemonėse netyla diskusijos apie sąvartyno Kazokiškėse kūrimą, padangų perdirbimo įmonę Elektrėnuose. Rengiami ir kiti ekonominiai – ūkiniai projektai – logistikos centrų statyba, Lietuvos elektrinės technologinių procesų modernizavimas etc.

Planuojant intensyviai vystyti turizmo sektorių, svarbu suderinti ekonominius, socialinius ir ekologinius aspektus, t.y. remtis darnios (subalansuotos) plėtros principais. Kadangi šioje studijoje daugiausiai kalbame apie patį Elektrėnų miestą bei marias ir jų aplinkoje kuriamą “Jaunimo kranto” kompleksą, didžiausią įtaką jų neigiamam įvaizdžiui bei konkrečiai veiklai gali turėti Lietuvos elektrinės taršos padariniai.

2004 m. pabaigoje buvo aptartos galimybės, bei pasiekti susitarimai dėl Lietuvos elektrinės atnaujinimo su Švedijos konsultacinės kompanijos "SwedPower International" atstovais, numatant aplinkosaugos ir Lietuvos elektrinės techninio atnaujinimo projekto įgyvendinimą ir perspektyvas.

Buvo suderintos konkurso techninės sąlygos ir reikalavimai, gautas Švedijos konsultantų pritarimas. Lietuvos elektrinė šias priemones turėtų vykdyti remdamasi Europos rekonstrukcijos ir plėtros banko, administruojančio Tarptautinio Ignalinos AE eksploatacijos nutraukimo paramos fondo lėšas, finansavimo schema.

Žemiau pateikiamoje lentelėje įvardintos priemonės bei numatyti finansiniai resursai įgyvendinti.

Priemonės ir planuojamos lėšos

Priemonės	Planuojamos lėšos (tūkst. Lt)
Kurti ir plėtoti turizmo infrastruktūrą, gerinti turizmo paslaugų kokybę	500
Įgyvendinti projektą „Elektrėnų rekreacinės turistinės zonos („Energolendo“) plėtra“	35 000
Įrengti turistinius dviračių takus	200
Įrengti turistinius pėsčiųjų takus.	100
Inicijuoti pakelės poilsio aikštelių įrengimą autoturistams	50
Pastatyti viešbutį Elektrėnuose	2 000
Prie upių bei ežerų įrengti bei prižiūrėti stovyklavietes ir poilsia vietas	1 500
Įrengti agroturizmo maršrutą Elektrėnai –Kietaviškės –Jagėlonys – Bežionys – Velnio duobė – Aukštadvaris	40
Įrengti etnografinį muziejų Bežionių seniūnijoje	60
Remti privačių sporto, pramogų ir turizmo objektų statybą: golfo aikštyno įrengimą Pipiriškių kaime, kaimo turizmo sodybų ir kt.	
Iš viso	39 450
Įgyvendinti projektą „Jaunimo krantas“	100500
Iš viso	100500
Pritraukti privatų kapitalą esamų bazių renovacijai, sukurti informacinę turizmo produktų bazę, plėtoti turizmo rinkodarą	100
Įkurti verslo ir turizmo informacijos centrą	250
Bendradarbiauti su Turizmo informacijos centru Elektrėnuose reklamos srityje	12
Sudaryti verslininkams palankias sąlygas naudingai investuoti į vaikų ir jaunimo sportą	10
Sukurti turizmo maršrutų, paslaugų, rezervavimo duomenų bazę ir skelbti Elektrėnų savivaldybės interneto tinklalapyje	5
Iš viso	377
Gerinti inžinerinės infrastruktūros įrenginius	1 000
Atnaujinti urbanistinės reikšmės turinčius kaimus ir miestelius, įrengti paplūdimius ir rekreacines zonas paežerėse ir kitose didelės turistinės traukos vietovėse, tai derinant su kaimo turizmo, pramogų ir poilsio paslaugų plėtra	2 000
Kurti ir tobulinti transporto infrastruktūrą kaime	350
Pagrindinių paslaugų gyventojams plėtra	100
Skatinti amatų plėtrą	40
Iš viso	3490

Šaltinis: www.elektrenai.lt

Kaip buvo minėta, kelių ir transporto infrastruktūra yra vienas svarbiausių faktorių tiek atskirų projektų, tiek Elektrėnų miesto – kaip dvimiesčio epicentro – vystymui.

Geležinkelis. Geležinkelio aspektai apibrėžiami “Jaunimo kranto” apraše prof. J. Vanago apžvalgoje.

Aerouostas. Jo atsiradimas iš esmės įtakotų Elektrėnų miesto vystymąsi. Žemiau pateikiami svarstomi variantai ir prielaidos, kodėl jis galėtų atsirasti būtent Elektrėnuose.

Atsižvelgiant į Susisiekimo ministerijos kolegijos 2004 m. balandžio 16 d. nutarimą Nr. 14-40, buvo sudaryta darbo grupė pateikti pasiūlymus dėl naujo oro uosto statybos vietos ir tikslingumo. Darbo grupės tikslas - pateikti pasiūlymus dėl naujo oro uosto statybos vietos ir tikslingumo. Žemiau pateikiama darbo grupės preliminarių vertinimų dėl aerouostų perspektyvų santrauka.

Darbo grupė identifikavo 3 variantus:

Tarptautinio Vilniaus oro uosto plėtra;

Naujo oro uosto statyba Elektrėnų arba Kaišiadorių savivaldybių teritorijoje;

Kauno oro uosto plėtra.

Naujo oro uosto statybos galimybės Elektrėnų arba Kaišiadorių savivaldybių teritorijoje.

Buvo organizuoti du darbo grupės ir Elektrėnų bei Kaišiadorių savivaldybių vadovų susitikimai. 1975-1985 metais buvo analizuota galimybė (galimi iniciatoriai- Ministrų Taryba arba Plano komitetas) statyti naują oro uostą dabartinės Elektrėnų savivaldybės teritorijoje, nutolusioje nuo Vilniaus 40-60 km. Tačiau šie dokumentai Lietuvos centriniame valstybės archyve nesaugomi.

Kaišiadorių rajono savivaldybė identifikavo, kad naujo oro uosto statybai reikalingo daugiau kaip 600 hektarų laisvos žemės ploto nėra, todėl tokį plotą galima paimti visuomenės poreikiams tik tariantis su žemės savininkais.

Elektrėnų savivaldybė, kaip galimas oro uosto statybos vietas, atsižvelgiant į tai, kad reikia virš 600 ha ploto, pasiūlė analizuoti šias alternatyvas: Semeliškės, Vievis, Kazokiškės-Kernavė ir vietovę ties Elektrėnų ir Kaišiadorių riba (suderinta su Kaišiadorių savivaldybe).

Vertinant kiekvieną potencialią teritoriją atskirai, buvo nustatyta, kad:

Vietovė ties Elektrėnų ir Kaišiadorių savivaldybių riba – arti geležinkelio, nuo automagistralės nutolusi apie 3 km., daug negražintos žemės, landšaftas – lyguma, apie 100 ha užima miškas, Elektrėnų savivaldybės teritorijoje yra apie 7 sodybos, privačių sklypų skaičius- apie 40.

Energetinį naujo oro uosto aprūpinimą galėtų užtikrinti AB “Lietuvos elektrinė” (karšto vandens, garo, elektros tiekimas).

Preliminariai vertinant, geriausia vieta tiek komunikacijų, tiek landšafto atžvilgiu yra 4 variantas (vietovė ties Elektrėnų ir Kaišiadorių savivaldybių riba). Kitos vietovės taip pat galėtų

būti vertinamos, tačiau neturint geodezinių duomenų (pvz., gruntinio vandens lygis, grunto sudėtis), sunku daryti išvadas dėl žemės ploto tinkamumo aerodromo statybai.”

Naujo oro uosto statyba Elektrėnų savivaldybės teritorijoje yra patraukli tuo, kad būtų pusiaukelėje tarp Vilniaus ir Kauno, todėl efektyviai aptarnautų tiek Vilniaus, tiek Kauno ar kitus Lietuvos regionus; išspręstų tolimesnius Vilniaus ir Kauno oro uostų klausimus (jų plėtra būtų ribojama arba išvis pakeista paskirtis), yra galimybė sukurti vieną stambų intermodalinį centrą (Vilniaus ir Kauno intermodalinių centrų steigimas turėtų būti ribojamas).

Pagrindinis trūkumas – neatlikti geodeziniai ir geologiniai tyrimai, todėl vietos parinkimas yra teorinis.

Europos Sąjunga numato, kad prioritetas ES finansavimui yra skiriamas geležinkelio transportui, kaip mažiausiai žalojančiam aplinką. Vertinant Kauno ir Elektrėnų oro uostų statybą, juos jungiant su multimodalinių centro, Europinės vėžės geležinkelio bei greitojo traukinio koncepcijomis, dalis lėšų, reikalingų privažiavimo keliams tiesti, būtų gauta iš Europos fondų. Oro uostų statybos investicijų poreikis yra milžiniškas, tačiau dauguma valstybių neturi pakankamai lėšų finansuoti milžiniškiems projektams bei yra spaudžiamos ES riboti išlaidas ir mažinti vidaus skolą. Dauguma vyriausybių finansavimo prioritetus kreipia socialinei sferai, todėl reikia prognozuoti, kad valstybės investicijos naujo oro uosto statybai/modernizavimui bus nedidelės.

Stebima praktika, kad infrastruktūros objektus finansuoja privatūs investitoriai. Oro uostai yra patrauklūs investicijoms iš privataus sektoriaus.

Kauno ar Elektrėnų oro uostų statybos darbai turi būti glaudžiai susiję su multimodalinių centrų ir Europinės vėžės geležinkelio statyba.

Dabartiniu metu išryškėja tendencija prioritetą skirti Kauno oro uosto vystymui (*remtasi 2005 kovo mėn. 3 d. "Kauno dienos" informacija*)

Vilniaus ir Kauno savivaldybės nutarė siūlyti, kad abiejų miestų oro uostai būtų sujungti į vieną, bendrai valdomą įmonę. Tikimasi, kad tai padės efektyviau tvarkyti keleivių srautus, modernizuoti oro uostus, užtikrinti greitesnio susisiekimo tarp Vilniaus ir Kauno sistemos įvedimą.

Vilniaus ir Kauno merams pristatant idėjas, kaip reikėtų modernizuoti dvimiesčio oro uostų sistemą, buvo teigta, kad dėl neefektyvumo ir brangumo atsisakoma pasiūlymų statyti naują oro uostą tarp Vilniaus ir Kauno, ties Elektrėnais. Jo statyba pareikalautų 1,5-3 milijardų litų.

Todėl siūloma pertvarkyti arba plėsti dabartinius Vilniaus ir Kauno oro uostus, ateityje sujungiant juos šiuolaikine autostrada ir geležinkeliu, kuriais iš vieno punkto į kitą galima būtų nuvykti per 30-50 minučių.

Šalia šio naujojo greitkelio nuo Kauno oro uosto galėtų būti nutiesta greitoji europinė vėžė, kuria traukiniai galėtų skrieti dideliu greičiu ir per pusvalandį galėtų atgabenti keleivius iš vieno oro uosto ar miesto į kitą.

Naujų kelių statyba truktų ne vienerius metus, tačiau keleivių pervažiavimo iš Vilniaus į Kauno oro uostus problemą siūloma spręsti kuo greičiau. Tam planuojama pastatyti naują kelią iš Kauno oro uosto iki magistralės į Vilnių, aplenkiant Karmėlavos miestelį.

Igyvendinant visus šiuos projektus, dvimiesčio strateginio planavimo komisijos nuomone, būtų tikslinga abu oro uostus sujungti. Tai galėtų būti vieningai valdomas Lietuvos tarptautinis oro uostas su terminalais Vilniuje ir Kaune. Pastarasis, būdamas arčiau šalies centro, galėtų būti įvardytas pagrindiniu tarptautiniu terminalu su neribotomis plėtros galimybėmis. Vilniaus oro uostui būtų paliktas miesto terminalo statusas, apribojant keleivių pervežimą iki 2,5 milijono per metus, tai yra maždaug pustrėčio karto daugiau, nei aptarnaujama dabar.

Dvimiestis numato kreiptis į Susisiekimo ministeriją su pasiūlymu įsteigti tokią bendrai ministerijos, abiejų oro uostų ir abiejų miestų savivaldybių valdomą įmonę.

Ministerijai taip pat bus siūloma plėtoti ir modernizuoti oro uostų keleivių terminalus Kaune ir Vilniuje, nutiesti naują transporto jungtį iš Kauno oro uosto iki automagistralės į sostinę. Tolimesnėje ateityje - nutiesti visiškai naują greitkelių ir europinės vėžės geležinkelio "Rail Baltica" atšaką Vilniaus link. Beje, "Rail Baltica" tiesimas nuo sienos su Lenkija iki Kauno jau yra numatytas.

Elektrėnų plėtrai šie planai taip pat sudaro teigiamas plėtros galimybes, kadangi Vilniaus ir Kauno sujungimas greitkelio bei geležinkelio linija neišvengiamai eis greta Elektrėnų.

Tačiau planavimo stadijoje būtina rodyti iniciatyvą ir siekti, kad būtų numatyti viadukai, privažiavimo keliai nuo greitkelio bei traukinių sustojimo ir susisiekimo su Elektrėnų miestu terminalai. Be abejo, tai priklausys ir nuo Elektrėnuose vykdomų projektų eigos sėkmės. Tuo labiau, kad Susisiekimo ministerija šiame etape neparėmė Vilniaus ir Kauno savivaldybių siūlomo varianto ir nacionalinio aerouosto vietos ir klausimas bus sprendžiamas, įvertinus aplinkybes, kurios buvo įvardintos Susisiekimo ministerijos darbo grupės žemiau pateiktose išvadose.

Įvertinant, kad esamo Vilniaus oro uosto pajėgumai po 2015-2020 m. netenkins visuomenės poreikių ir atsižvelgiant, kad oro uosto infrastruktūra turi būti planuojama 30 m. ir daugiau metų į priekį, būtina priimti sprendimą dėl Lietuvos oro uostų sistemos plėtros.

Atsižvelgiant į preliminarinius vertinimus, siūlytina toliau analizuoti Vilniaus oro uosto plėtrą.

Patogus variantas yra oro uostas Elektrėnuose, tačiau jo statyba turi būti glaudžiai susijusi su Rail Baltica atkarpa, kurią reikėtų tiesiti Šeštokai – Elektrėnai, greitaeigiu traukiniu ir

intermodalinio transporto centro steigimu. Naujo oro uosto infrastruktūros kaina gali siekti apie 800 mln.Lt.

Kitas patrauklus variantas – Kauno oro uosto plėtra, projektuojant veiklą pietinėje pusėje, plėtrą derinant su LEZ, multimodalinių centro, Europinės vėžės geležinkelio bei greitojo traukinio koncepcijos įgyvendinimu. Kauno oro uosto modernizacijos kaina – apie 400 mln litų.

Siekiant detaliai įvertinti naujo oro uosto statybos vietas ir jų tikslingumą, siūlytina skelbti konkursą galimybių studijai atlikti, kurioje ekspertai išanalizuotų galimas technines-statybines charakteristikas, reikalingas perspektyviam oro uostui, esant reikalui – parinktą statybos vietą, taip pat įvertintų privažiavimo kelių (geležinkelio, automobilių kelių) statybos galimybes.”

Naują oro uostą Lietuvoje statyti ragina ir asociacija "Lietuvos investuotojų forumas", teigianti, kad Vilniaus oro uostas yra per mažas ir gadina Lietuvos įvaizdį.

Reikia pažymėti, kad jeigu būtų nuspręsta kurti naująjį aerouostą Elektrėnuose, Elektrėnų projektai dėl planuojamo didelės traukos zonos sukūrimo būtų abipusiai naudingi tiek aerouostams – ženkliai keleivių srautų išplėtimui, tiek Elektrėnams, kadangi aerouosto bei intermodalinio centro atsiradimas taip pat padidintų kuriamų centrų lankytojų srautus.

Kadangi būtent šiuo metu vyksta diskusijos ir tyrimai dėl aerouosto vietos, reikėtų aktyviai vystyti informacijos sklaidą apie Elektrėnuose vykstančius procesus ir projektus bei stengtis įtakoti pozityvaus sprendimo galimybes aktyvia pozicija ir galimybių aerouosto atsiradimui sukūrimu.

Dviračiai. Lietuvai tapus ES nare ir išnykus vidinėms sienoms tarp ES valstybių, vis daugiau turistų atvyksta nuosavu transportu. Populiarus ir įprastas kelionių ir poilsio būdas – atvykus į pasirinktą patrauklią ir strategiškai patogią vietą, apsistoti keletui dienų ir skirti laiką aktyviam susipažinimui su vietos objektais, panaudojant dviračius ar vandens transportą. Šiuo požiūriu Elektrėnai itin patogi vieta. Esant vienoje iš dvimiesčio turizmo vystymo krypčių - 4S (Keturių sostinių) viduryje bei turint idealias landšaftines galimybes, reikia dėti visas pastangas sukurti palankiai “bemotorio” susisiekimo infrastruktūrai, įrengti ir su kitomis trasomis sujungi dviračių bei vandens kelius, įrengti motelius ir kempingus, išplėsti viešbučių tinklą.

Įvertinant 2002 parengtoje projekto ataskaitoje ir realizavimo galimybių studijoje “Dviračių turizmas Lietuvoje” numatytas trasas ir kitą medžiagą, galima orientuotis į sąlyginai didelių sąnaudų nereikalaujantį plano parengimą ir dviračių takų įrengimą, atsižvelgiant į jau esamą įdirbį šioje srityje.

"Eurovelo-11" turėtų eiti nuo Trakų Europos geografinio centro link Neries slėniu, pro Vilniaus centrą ir kartu jungti daugelį sostinės gamtos ir kultūros paminklų. Vilniaus miesto

teritorijoje ši trasa sutaps su "Keturių sostinių" nacionaline dviračių trasa. Ši trasa taip pat yra vienas iš prioritетinių Vilniaus ir Kauno dvimiesčio projektų.

Antrasis dviračių projektas jungs esamus dviračių takus į bendrą tinklą bei integruos miesto dviračio takų tinklą į tarptautines dviračių trasas. Šiuo projektu tikimasi padidinti dviratininkų saugumą.

2005-2007 metais sostinėje planuojama įrengti 8,6 mln. litų vertės tarptautinę dviračių turizmo trasą "Eurovelo-11".

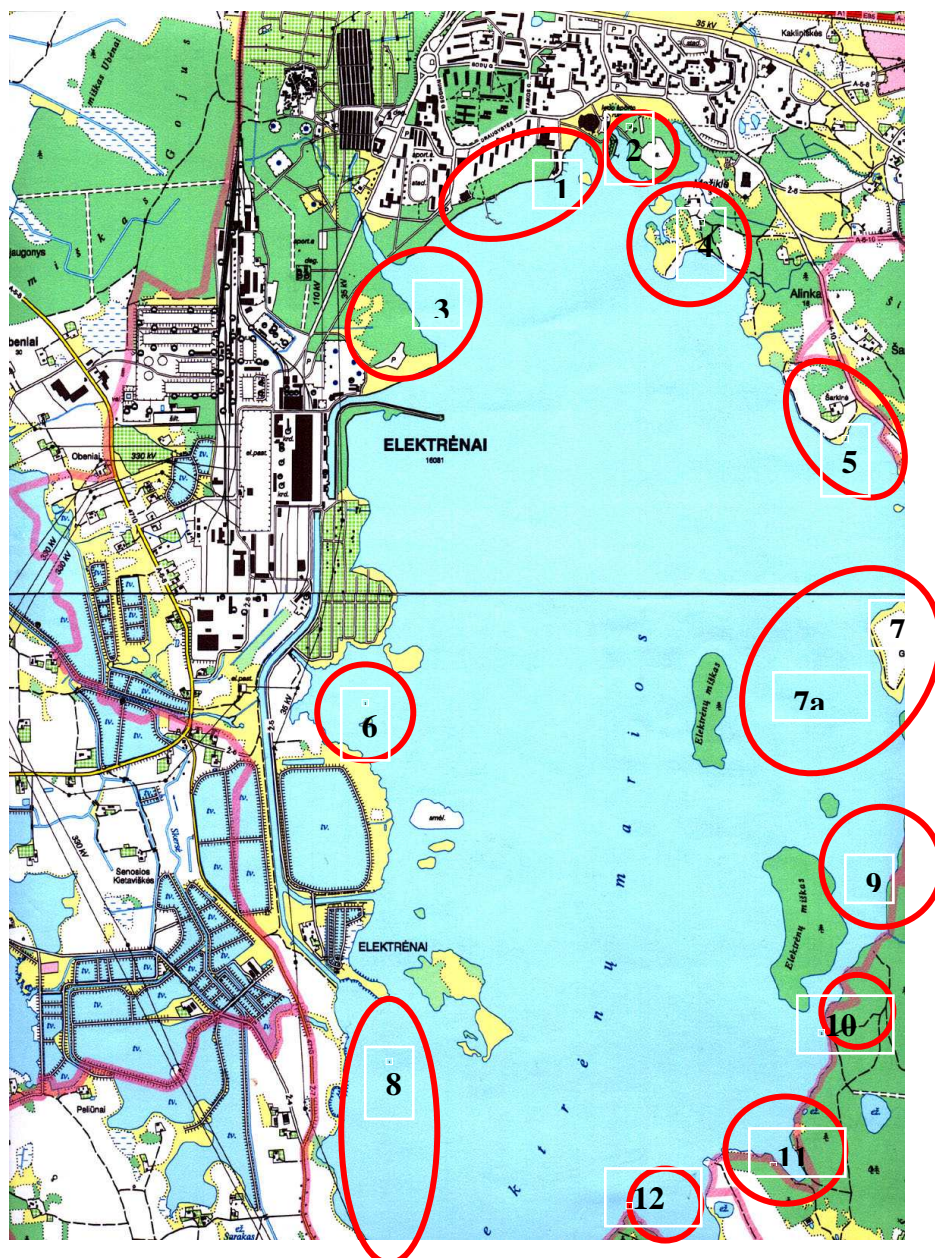
Vilniaus miesto savivaldybė prašys 11,74 mln. litų Europos Sąjungos (ES) fondų paramos dviračių turizmo bei susisiekimo dviračiais trasoms Vilniuje įrengti.

Elektrėnų dviračių trasos dalis galėtų būti vystoma kartu su Vilniaus miesto savivaldybe, bendrai teikiant paraišką ES fondams, kas buvo pažymėta ir Elektrėnuose vykusios konferencijos "Elektrėnai – Vilniaus ir Kauno dvimiesčio centras" metu.

Šiai daliai turėtų būti parengta atskira galimybių studija ir finansiniai apskaičiavimai. Kaip pažymima aukščiau pateiktoje "Turizmo ir verslo plėtros Elektrėnuose" sąlygų lentelėje, šiai sričiai yra numatytas savivaldybės finansavimas.

3.4. Marių pakrantės teritorijų funkcinio pritaikymo infrastruktūros objektams galimybės

Schemoje pažymėtos teritorijos (sektoriai), kuriose, atsižvelgiant į akvatorijos batimetrinius duomenis, kranto landšaftinius ypatumus, susisiekimo ir inžinerinių tinklų prieigos galimybes būtų tikslinga vystyti rekreacinę infrastruktūrą, taip pat turizmo, laisvalaikio ir pramogų objektų kūrimą bei veiklą.



Šaltinis: Elektrėnų savivaldybės medžiaga

4.pav. Elektrėnų vandens telkinys

1. “Jaunimo kranto” kompleksas, krantinės, prieplauka visoms mariose numatytų plaukiojimo priemonių rūšims.

2. Energolendas.

3. Plaukiojimo priemonių aptarnavimo zonos, motelio ir autokempingo, mažųjų ir turistinių plaukiojimo priemonių (baidarių, burlenčių, vandens motociklų etc) bazė Elektrėnų marių šiaurės – vakarų zonoje.

Pažymėta teritorija labiausiai atitinka bazinės zonos plaukiojimo priemonių aptarnavimui, moteliui ir autokempingui, mažųjų ir turistinių plaukiojimo priemonių (baidarių, burlenčių, vandens motociklų etc) reikmėms. Tai lemia keli faktoriai:

- Patogi geografinė padėtis;
- Kelių ir privažiavimo galimybės;
- Greta esantis inžinerinių tinklų mazgas;
- Neužstatyta teritorija;
- Šalia esanti “Jaunimo kranto” komplekso teritorija;
- Valstybinė žemės priklausomybė.

Vystant šią teritoriją, derėtų atsižvelgti į greta esančio strateginio šalies objekto – Lietuvos elektrinės ypatumus.

Šioje, apie 15ha teritorijoje, galima įkurti svarbius Elektrėnų marių infrastruktūros ir turizmo, vandens sporto šakų ir rekreacinius objektus – plaukiojančių priemonių priežiūros, aptarnavimo ir administravimo pastatus ir įrengimus apie (apie 4 ha), dviejų žvaigždučių 50-ies aikštelių kempingą (~6 ha), orientacinė įrengimo kaina pagal sustambintus rodiklius sudarytų apie 558 945 Lt (pagal Vakarų Lietuvos autokempingų plėtros galimybių studijos bendruosius duomenis), 50 vietų motelį (~2 ha), mažųjų laivų prieplaukos ir aptarnavimo įrenginius (~2 ha). Čia taip pat galėtų rasti buriavimo, baidarių (sportinių ir turistinių), povandeninio sporto mėgėjų bazės ir įrenginiai. Detalesni skaičiavimai turėtų būti parengti, atliekant teritorijos detalų planą.

4. Pusiasalis, esantis greta pietinės Energolendo zonos gali būti natūrali tąsa Energolende planuojamų laisvalaikio ir pramogų objektų, jame galėtų būti realizuoti turistų apgyvendinimo ir paslaugų sferos objektai. Pontoninė krantinė (prieplauka) į pusiasalio pietvakarių pusę sudarytų sąlygas iš dalies apsaugoti krantą nuo bangų įtakojamos šlaito erozijos bei išplėstų poilsiautojų ir turistų prieigos prie marių galimybes, išorinėje krantinės dalyje taip pat galėtų būti švartuojamos motorinės plaukiojimo priemonės.

Pusiasalio krantų aplinkoje (100m ribose) reikėtų riboti savaeigių motorinių transporto priemonių judėjimą ir greitį.

Nuo pusiasalio į pietus einantis marių krantas galėtų išlaikyti esamą pliažo ir aktyvaus poilsio zonos funkciją.

5. Kranto teritorija palanki poilsiaviečių kūrimui, įlanka ir prieiga prie kelio bei į pietų pusę esanti automobilių stovėjimo aikštelė sudaro prielaidas krantinės ir mažos prieplaukos

įrengimui. Tinkama akvatorija plaukiojančių vasarnamių dislokavimui. Plaukiojančių priemonių greitis lygiagrečiai kranto linijai (100m atstumu) turėtų būti ribojamas.

6. Šioje, vakarinio marių kranto vidurio ir LE aplinkoje susiformavusiam sodo namelių ir vasarnamių kompleksui susikuria natūralus gyventojų poreikis mažųjų plaukiojimo priemonių eksploatacijai ir jų švartavimo galimybėms. Siekiant išlaikyti kranto linijos laikinųjų statinių architektūrinį vientisumą siūloma keletas tipinių (pagal plotą) lieptų variantų, kuriuos galėtų pasirinkti greta marių esančių sklypų bei mažųjų plaukiojimo priemonių savininkai. Lieptų įrengimas turėtų būti derinamas su marių akvatorijos priežiūrą užtikrinančia institucija (pagal poreikį turimoms plaukiojimo priemonėms švartuoti) bei Elektrėnų savivaldybės architektūros skyriumi.

Įlankos teritorijoje gali būti dislokuojami plaukiojantys vasarnamiai - iki 10 vnt. vidutinio dydžio (iki 40 kv. m) platformų, formuojant jų švartavimosi vietą atokiau (100m) nuo ištekamojo kanalo, švartavimosi vietoms ir komunikacijoms įrengiant pontonines prieplaukas. Kadangi įlankos teritorija sąlyginai nėra didelė, reikėtų joje ir prieigose apriboti motorinių plaukiojimo priemonių plaukiojimą. Tai sąlygoja ir įlankos aplinkoje esanti vasarnamių teritorija bei galimas neigiamas variklių triukšmo faktorius. Motorinių plaukiojimo priemonių savininkams rekomenduojama marių akvatorijoje įrengti kelias atskiras švartavimo vietas, įvertinant privažiavimo, degalų užpylimo, saugumo, aplinkos jautrumo triukšmui, kranto ir dugno reljefo faktorius. Tam tikslui galėtų būti įrengtos švartavimosi vietos 3,5, 1 ir 4 (nuo pontoninių krantinių), iš dalies 8 sektoriuose.

7. Šis sektorius, esantis vaikų sanatorijos aplinkoje, dėl pakankamai išvystytos infrastruktūros turi dėkingas rekreacinės veiklos plėtros galimybes. Dėl esamos struktūros veiklos specifikos marių akvatorijoje reikėtų apriboti motorinių plaukiojimo priemonių navigaciją.

7a. Palanki plaukiojančių vasarnamių dislokacijai vieta, apribota nuo vyraujančių vakarų vėjų sala, pontoninių švartavimosi vietų (prieplaukos) modulis galėtų apimti 100 – 150 vnt. įvairaus dydžio pontoninių platformų.

8. Kuriamai gyvenamųjų namų ir vasarnamių teritorijai, kaip ir 6 sektoriuje, atsiranda gyventojų poreikis mažųjų plaukiojimo priemonių eksploatacijai ir jų švartavimo galimybėms. Kadangi kranto linija pakankamai ilga, šiame sektoriuje, atsižvelgiant į batimetrinius duomenis ir kranto teritorijos užstatymo schemą, galima planuoti ir motorinių plaukiojimo priemonių prieplauką. Tiek šiame, tiek kituose sektoriuose rengiamų prieplaukų įrengimas turi būti derinamas su navigaciją mariose koordinuojančiomis institucijomis bei tvirtinamas pagal Vidaus vandenų kodekse numatytą tvarką.

9. Salų panaudojimo rekreacijai ir turizmui galimybės įvardintos skyrelyje „Salų vizija“ . Šiame sektoriuje taip pat dėkingos galimybės plaukiojančių vasarnamių dislokavimui. Pagal esamas erdves galima įrengti iki 100 vnt. įvairaus dydžio pontoninių platformų.

10. Kranto teritorija ties „didžiąja“ Elektrėnų marių sala dėkinga aktyvaus poilsio, vasaros stovyklų jaunimui ir turistams organizavimui. Šios teritorijos vystymui būtų tikslinga parengti koncepciją ir vystymo planą bei atspindėti šias dalis specialiajame plane.

11. Viena iš šio sektoriaus galimybių – panaudoti dalį pusiasalio masinių renginių, švenčių, muzikos festivalių organizavimui, sukuriant atitinkamą infrastruktūrą.

12. Šis sektorius dėl patogios geografinės padėties galėtų orientuotis į poilsia vietės aktyvaus poilsio ir turizmo mėgėjams (burlentininkams, buriuotojams, baidarininkams) įkūrimą. Taip pat tikslinga įrengti prieplauką mažosioms plaukiojimo priemonėms.

13. Galimybė įrengti kempingą pietinėje Elektrėnų marių dalyje:

- 9 ha teritorija – 45 vietų aikštelių autokempingas, Elektrėnų marių vandens kelio pietinė prieplauka, motelis.
- Dviračių trasos 4S mazgas
- Trūkumai – pačioje teritorijoje nėra inžinerinių tinklų. Privedimo galimybės geros, atstumai nedideli.



○ Šaltinis: Elektrėnų savivaldybės medžiaga

5.pav. Elektrėnų vandens telkinio pietinė dalis

3.5. Užsienio šalių patirtis

Viena įdomesnių praeito šimtmečio architektūrinių ir laivybinių inovacijų yra gyvenamųjų kvartalų ant vandens statyba.

Žmonių poreikis gyventi kuo arčiau vandens telkinių visais laikais ir visose šalyse buvo dominuojantis, tačiau tokias galimybes sąlygoja riboti žemės sklypų išteklių, įvairūs gamtiniai reiškiniai (potvyniai ir atoslūgiai, galimi stichiniai padariniai, ekologiniai reikalavimai ir t.t.). Kita vertus, anksčiau turimos technologinės priemonės nesudarė tinkamų prielaidų rasti kitokio tipo, nei tradiciniai laivai, saugiams ir patogiams plaukiojantiems įrenginiams. Prieš kelis dešimtmečius buvo parengtos naujos plaukiojančių priemonių koncepcijos ir pradėti plačiai statyti įvairios paskirties plaukiojantys įrenginiai. Reikia pažymėti, kad plaukiojantys namai ir ištiesos gyvenvietės turi ilgąmetes tradicijas kai kuriuose šiltojo klimato kraštuose, ypač Indokinijos regionuose. Tačiau modernios, ekologiškos ir naudojančios šiuolaikines medžiagas, aprūpintos būtinomis inžinerinėmis sistemomis (šildymas, vanduo, kanalizacija, dujos, internetas) plaukiojančios pontoninės sistemos pradėtos plačiai diegti tik apie 1970 metus.

Sekant amerikiečių, kanadiečių ir kai kurių Europos šalių (Olandija, Norvegija, Švedija, Suomija ir kt.) patirtimi, Elektrėnų mariose būtų galima įgyvendinti šią unikalią viziją – įrengti įvairiapusės paskirties plaukiojančių priemonių parką su atitinkama infrastruktūra. Naujausios technologijos bei modernios inžinerinės koncepcijos jau leidžia svajones paversti realybe. Pasaulyje gaminamos plūduriuojančios platformos yra patikimos, ilgai tarnaujančios, neskęstančios, nedegančios ir nereikalaujančios didesnės priežiūros. Ant jų galima tiesti kelius, įrengti mašinų stovėjimo aikšteles bei statyti įvairaus dydžio pastatus. Plūduriuojantys statiniai aprūpinami ekologinėmis inžinerinėmis sistemomis, nutekamųjų vandenų surinkimo mechanizmais. Krantinėse ir nuolatinio švartavimosi vietose įrengtos inžinerinių ir aprūpinimo tinklų sistemos, leidžiančios eksploatuoti pontonines plaukiojimo priemones ištiesus metus (ledas pontonams neturi neigiamo poveikio).

Žemiau pateikiami pavyzdžiai, atspindintys plūduriuojančių pontoninių konstrukcijų įvairovę ir pritaikymo galimybes.



Betoninis pontonas – prielauka arba krantinės dalis, gali būti vasarnamio platforma



Betoninių platformų konstrukcijos - bangolaužiai ir švartavimo pirsai



Pontoniniai bangolaužiai ir švartavimo pirsai



Betoninė plaukiojanti prielauka



Namai ant platformų



Elektrėnuose būtų tikslinga panaudoti šią pažangią pasaulinę patirtį turizmo ir rekreacijos poreikiams. Tokiu būdu vandens plotai galėtų būti paverčiami įdomia, patogia rekreacijos ir turizmo zona, turistiniais kempingais ant vandens, maitinimo įstaigomis, mažųjų plaukiojimo priemonių “garažais” ir t.t. Lietuvoje jau pradeda rasti pavienės šio tipo plaukiojančios priemonės (pirtis Zarasų rajone, bei viešbutis-restoranas netoli Rusnės ir pan.), tačiau platesnio masto projekto įgyvendinimui būtina atsižvelgti į tarptautinę patirtį, parengti ir įgyvendinti kompleksą priemonių.

Plaukiojančių vasarnamių idėja yra reali ir taikytina, ypač poilsio ant vandens mėgėjams, buriavimo entuziastams, kurie pageidautų savo jachtas matyti šalia savo poilsiaviečių ar jachtų angaruose, atvykstantiems Dvimesčio turistams, norintiems atostogas praleisti ant vandens ir nepageidaujantiems vykti toli nuo miesto, savaitgalio poilsiui ir žvejybai “pro miegamojo langą”, pobūvių ir dalykinių seminarų organizavimui, užsienio turistų poilsiui (kombinuojant su kitų Elektrėnų objektų aplankymu, dviračių 4S bei vietiniais maršrutais).

Tokio tipo projekto įgyvendinimui būtinos kelios sąlygos: atitinkamos pakrančių infrastruktūros sukūrimas, saugių ir tarptautinius standartus atitinkančių plūduriuojančių plaukiojimo priemonių pastatymas, tokių priemonių eksploatavimo atitinkamuose vandens telkiniuose (šiuo atveju – Elektrėnų mariose) reglamentavimas pagal galiojančius norminius aktus ir vietos savivaldos numatytą tvarką, priežiūros, aptarnavimo struktūrų sukūrimas.

3.6. „Jaunimo kranto“ komplekso vystymo galimybės

„Jaunimo kranto“ komplekso projektas yra vienas pagrindinių objektų Elektrėnų marių akvatorijos aplinkoje, todėl pateikiamas detalesnis jo vystymo galimybių aprašas.

„Jaunimo kranto“ projekto sumanymas kilo analizuojant neformaliojo švietimo ir žinių visuomenės raidos procesus Europos sąjungos šalyse bei lankantis Europos šalių mokslo ir technologiniuose parkuose (Austrijoje, Danijoje, Prancūzijoje, Olandijoje, Belgijoje), orientuotuose į švietimą ir pramogas. Projekto sumanymo vystymo eigoje jis buvo teiktas Litexpo parodose „Mokslas 2002“, „Miestas 2002“, 2003 rugpjūčio mėnesį Vilniuje vykusiame pasaulio Informacinių technologijų forume (WITFOR), pristatytas šalies ministerijų ir departamentų vadovams, 2004 kovo mėnesį tarptautinėje nekilnojamojo turto ir investicijų mugėje “MIPIM” Kanuose (Prancūzija), 2004 birželio mėnesį Mokslo centrų akademijoje Briuselyje (Belgija), kartu su Lietuvos penkių didžiųjų miestų investiciniais projektais pateikiamas MIPIM’05 .

Dabartinė projekto vizija apima koncentruotos edukacinės (neformaliojo švietimo), žinių branduolio (atraktyvaus mokslo ir technologijų centro), originalios laisvalaikio ir pramogų, turizmo ir rekreacijos, modernaus būsto veiklos funkcijas, kurios padėtų regioniniu ir šalies lygiu iš esmės spręsti svarbias informacinės visuomenės raidos, socialines, užimtumo, gyvenimo kokybės problemas ir turėtų didelį traukos efektą.

„Jaunimo kranto“ kompleksas, greta Lietuvos elektrinės ir kitų Elektrėnų savivaldybės teritorijoje veikiančių ir planuojamų ekonominės, ūkio veiklos objektų, būtų svarbus veiksnys, orientuotas į žmogiškųjų išteklių plėtrą ir tikslingai integruotąsi į bendrą ekonominę – socialinę erdvę.

Projekto vystymas tampriai siejamas su Vilniaus ir Kauno dvimesčio vizijos raida.

Projektui “Jaunimo krantas” buvo pritarta 2003 12 12 Elektrėnuose vykusiam bendrame Vilniaus ir Kauno miesto tarybų posėdyje, projektas įtrauktas į dvimiesčio strateginį planą. Įsteigta ir vystoma organizacinė struktūra (viešoji įstaiga), rengiama bazė, kurioje būtų įgyvendinamas projektas, tariamasi su šalies ir tarptautiniais partneriais dėl bendradarbiavimo ir koordinuotos veiklos, realizuojant sumanymą. Įsteigta tarpinstitucinė projekto koordinacinė taryba, atstovaujama Vilniaus, Kauno ir Elektrėnų savivaldybių, Vilniaus apskrities viršrinko administracijos, VU, VGTU ir KTU bei visuomeninių institucijų, kitų organizacijų.

3.6. Elektrėnų plėtros vizija globalizacijos procesų perspektyvoje

Reikėtų įvertinti Elektrėnų, tame tarpe ir komplekso “Jaunimo krantas” kūrimo Elektrėnuose prasmingumą Baltijos jūros regiono, Lietuvos Respublikos teritorijos ir Vilniaus-Kauno dvimiesčio kontekste.

ES regioninės plėtros politikos kryptyse Lietuva įvardijama kaip vieno tikslo regionas, smarkiai atsiliekantis pagal BVP nuo išsivysčiusių ES narių.

3. lentelė

Pagrindiniai skirtumai tarp Lietuvos ir ES

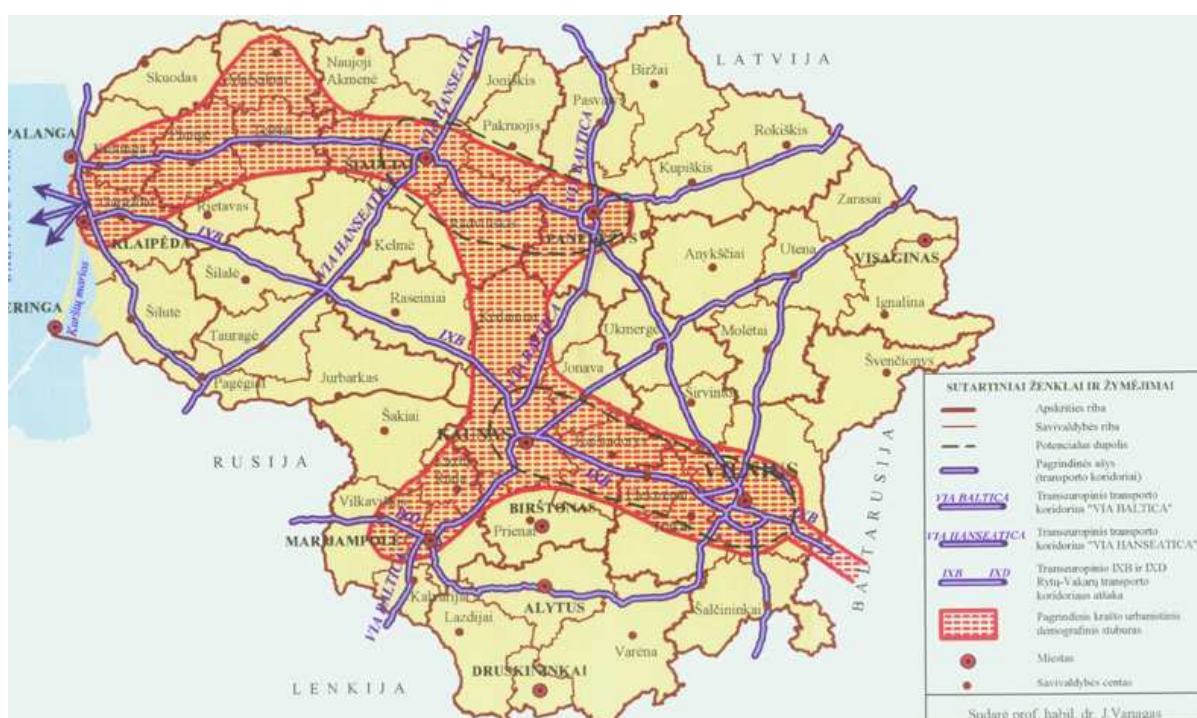
<i>Indikatorius</i>	<i>Metai</i>	<i>Lietuva</i>	<i>ES vidurkis</i>	<i>Skirtumo įvertinimas</i>
Užimtumas	2000	60,1%	63,4%	mažas
Užimtumo didėjimas (pokytis)	2001	- 4%	1,3 %	didelis
Infliacija	2002	0,4 %	2,1%	didelis (bet teigiamas)
Darbo jėgos vieneto kaštų	2002	6,36%	0,3%	didelis
Darbo jėgos produktyvumas	2000	38,65	100	didelis
Bedarbystė	2002	13,5%	7,1%	didelis
Bendras vidaus produktas, mln. Lt	2002	38,14	38,14	didelis

Šaltinis: EUROSTAT (2005)

Viena iš šios padėties priežasčių – europiniu mastu išvystyto metropolinio centro stoka Lietuvoje. Todėl krašto teritorinio vystymo programose tikslinga pirmiausia siūlyti tas programas bei projektus, kurie didina regiono konkurencingumą ir yra potencialūs būti finansuojami iš ES fondų, arba galėtų pritraukti privataus kapitalo investicijas.

Šiuolaikinės miestų sandaros ir jų tinklo raidos tendencijos

Visuotinė globalizacija, transporto priemonių gausėjimas, aktyvėjanti informacijų, kapitalo, gamybos, investicijų, paslaugų sąveika, apyvarta ir centralizacija, - visa tai yra nenumaldomo ir spartaus šiuolaikinės urbanizacijos vyksmo priežastys. Kinta miestų sandara ir forma. Anksčiau buvusios atskirtos, "taškinės" miestų planų formos, veikiamos aglomeracinių jėgų, pamažu persitransformuoja į miestų grandines, urbanizuotas ašis, besidriekiančias palei intensyvaus transporto magistrales. Ekonomikos globalizacija, jos generuojamas verslų aktyvėjimas, nauja organizacinė jų valdymo struktūra, tapdama vis mažiau "pririšta" prie vietos vidiniais, įcentriniais geografiniais ryšiais, didžia dalimi veda į tai, kad įprastas krašto informacinis centras ima nesutapti su metropolinio miesto teritorijos centru. Šie nauji miesto sandaro persitvarkymų procesai praauga valstybių ribas, juos vis labiau diktuoja transnacionalinės urbanistinės struktūros, kurių hinterlandas nepaiso kraštų administracinių sienų. Gimsta nauja "besienė" transakcijų "miestas-miestas" ir jų tinklo sistema ("system of cross-border city-to-city transactions and networks"). Anksčiau įprastus "miestus-židinius" ima keisti intensyvios veiklos mazgų tinklas, o tai, savo ruožtu, iš esmės keičia nusistovėjusią "centralumo" ir "pakraščių" sampratą. Vakarų teritorinio planavimo literatūroje tai įvardijama nauju, perspektyviu terminu "koncentruota dekoncentracija".



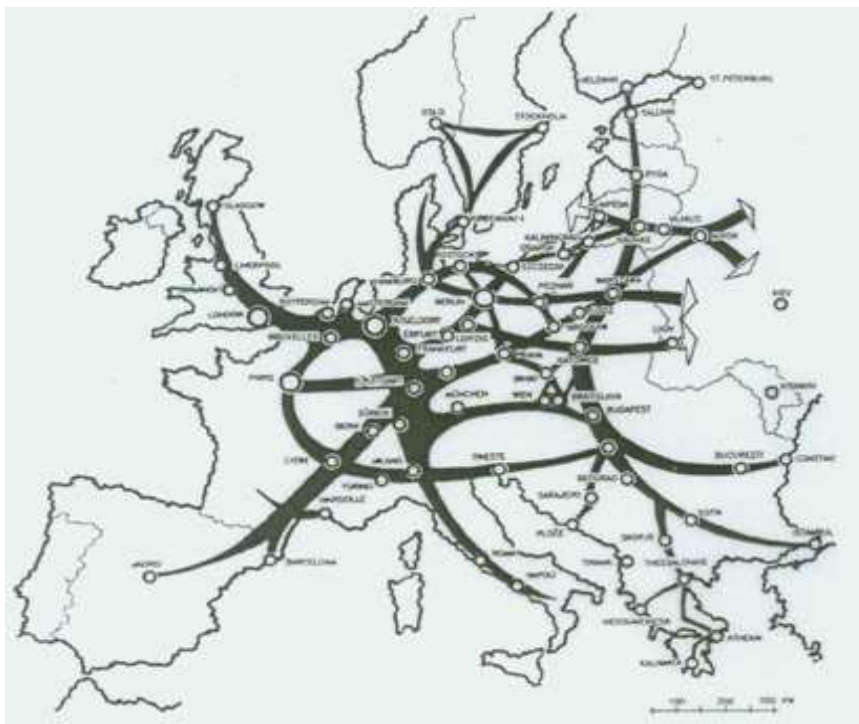
Šaltinis: Elektrėnų savivaldybės medžiaga

6.pav. Lietuvos teritorijos demografinis – urbanistinis stuburas

Kaip tipinis reiškinys XX-ame amžiuje anksčiau buvę atskiri, izoliuoti, "taškiniai" miestai ima tarpusavyje jungtis, suaugti į sudėtingus darinius – aglomeracijas ir konurbacijas. Iš

tarpmiestinių magistralių-svarbiausių traktų, ypač tarptautinių transporto koridorių su intensyviais keleivių, krovinių, energijos ir informacijos srautais formuojasi kraštų teritorijų urbanistiniai griaučiai -- “karkasas”. Taip besiplečiančių miestų ataugos ėmė priminti palydovinių miestų ir miestelių, stambių gyvenamųjų kompleksų vėrinius su savo centrais, darbovietėmis (Kopenhaga, Stokholmas, Vašingtonas). Tankiau apgyvendintuose kraštų arealuose formuojasi miestų sąaugos – dvimiesčiai, trimiesčiai. Prognozuojama, kad 2010 metais vien Baltijos jūros regione tokių sąaugų bus net 17 - trylika iš dviejų miestų, trys iš trijų, vienas net iš keturių. Lietuvai artimiausias miestų junginys yra Lenkijoje: tai Gdansko-Gdynės-Sopoto trimiestis (“tro’jmiasto”). Miestų potencialų junginiams nedaro kliūčių net valstybių sienos – ryškėja Vienos-Bratislavos konglomeratas, pastačius tiltą per Oresundo sąsiaurį tarp Danijos ir Švedijos formuojasi Kopenhagos-Malmės miestų tandemas.

Globali XXI-ojo amžiaus visuomenė ir ekonomika – tai anaipol ne paprasta tautų, valstybių ir nacionalinių ekonomikų samplaika, bet veikiau daugiasluoksnis tinklas, kuriame persipina, susikryžiuoja nacionalinių ir tarptautinių interesų “jėgų laukai”, nusistovi pastovios miestų jungtys ir jų susikirtimo taškai – metropoliniai regionai ir jų židiniai – metropoliniai miestai. Vakarų šalyse metropoliniai regionai ir jų centrai – aglomeracijos vaidina ypatingai svarbų vaidmenį globalinėje ekonomikoje ir tarptautiniame miestų tinkle. Visiems jiems būdingas didelis demografinis potencialas, ekonominis pajėgumas, koncentruota moderni gamyba, šiuolaikinių mokslo centrų su didele įcentrine gravitacija funkcionavimas, aukštas politinių bei ekonominių sprendimų priėmimo lygmuo.



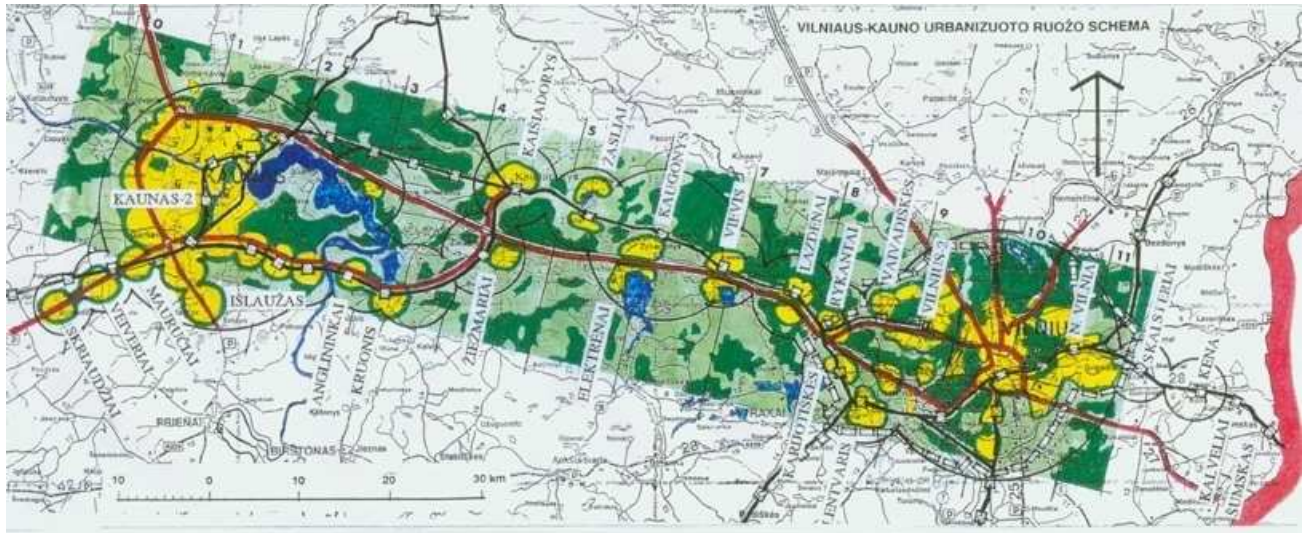
Šaltinis: Elektrėnų savivaldybės medžiaga

7.pav. Ašiniai Europos “stuburo” transporto srautai

Šiuolaikinių pasaulio urbanizacijos procesų požiūriu mūsų kraštui, turinčiam labai kompaktišką valdymo įstaigų telkinį sostinėje, išsidėsčiusioje pernelyg ekscentriškai krašto masyvo atžvilgiu, šio telkinio išskleidimas, konkrečiai, jo slinktis į krašto teritorijos vidurį, pagrindinių BJR tarptautinių transporto koridorių mazgo ir antrojo pagal dydį miesto link reikštų ne tik sėkmingą abiejų miestų potencialų suartėjimą ir susijungimą, patogesnius vidinius valdymo ir aptarnavimo ryšius, periferinių arealų socialinį bei ekonominį aktyvinimą, bet ir labai efektyvų integravimąsi į tarptautinį BJR ir Europos urbanistinį tinklą.

Kaip tik tokią Lietuvos urbanistinės sistemos optimizavimo programą – Vilniaus ir Kauno dvimiesčio kūrimą numato Lietuvos Respublikos teritorijos Bendrasis planas, patvirtintas LR Seimo 2002m. spalio 29 d. nutarimu. Skyriuje "1. Urbanistinės sistemos optimizavimas" teigiama: Vilniui ir Kaunui " , atskirai paėmus, kiekvienam trūksta ir trūks ateityje potencialo (ypač demografinio), kad būtų pripažinti europinio masto (Euro City) centrais. Tokio centro buvimas svarbus šaliai integruojantis į ES .Bendrasis planas numato formuoti europinio lygmens centrą kaip Vilniaus-Kauno urbanistinį dipolį, sujungiant dabar esamus šių metropolinių centrų potencialus. Tai sudarytų pagrindą atsirasti europinių institucijų ir kitų darinių šioje apie milijoną gyventojų turinčioje jungtinėje zonoje bei tiesiogiai prisijungtų prie plėtojamo Europos urbanistinio karkaso."

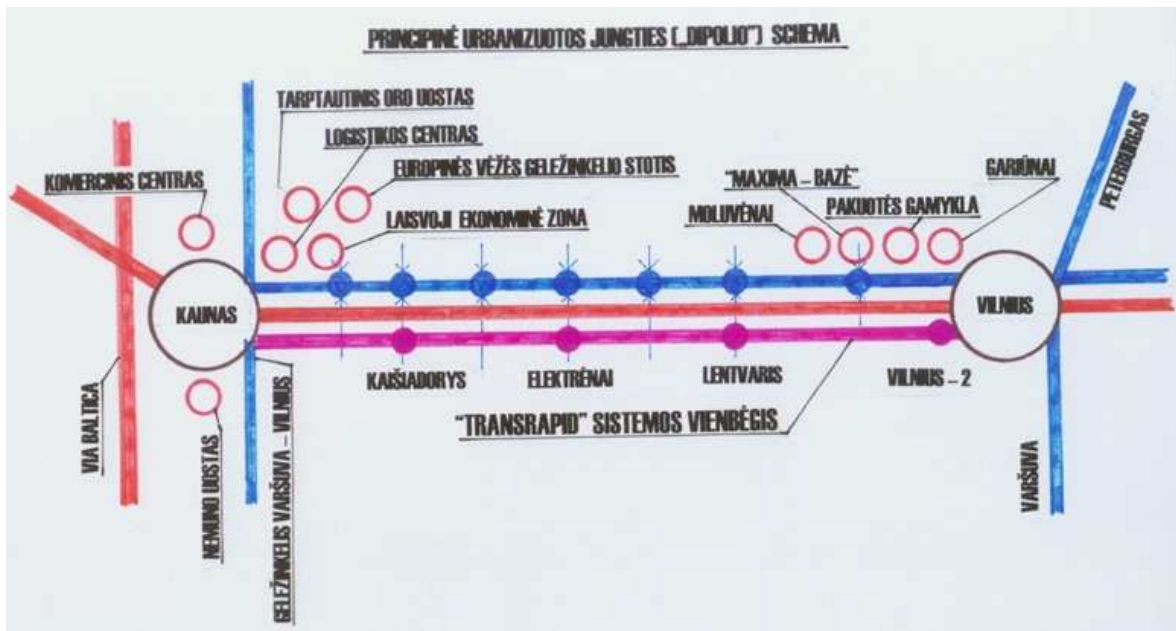
Elektrėnai, kuriuose planuojama kurti atraktyvaus žinių branduolio, neformaliojo švietimo ir pramogų kompleksą "Jaunimo krantas", yra itin patogioje padėtyje, formuojamame Vilniaus ir Kauno dvimiesčio darinyje. Tai – pats dvimiesčio vidurys, jo epicentras, šiandien lengvai pasiekiamas automagistrale, o ateityje ir greituoju geležinkeliu. Tai tankiausiai apgyvendinta Lietuvos teritorija. Miestiškesniausiai įrengti būstai, gyventojai kultivuoja labiau intelektualizuotą, labiau nei kitur persipynusią miestišką-kaimišką gyvenimą su gausiais kasdieniais interesais tiek išilgai ruožo, tiek ir dvimiesčio galuose – Vilniuje ir Kaune. Dvimiesčio ašimi vyksta intensyvūs priešpriešiniai švytuokliniai darbo, buitinių, socialinių, kelionių ir studentų srautai. Dėl patogaus susisiekimo vietos gyventojų periodiniai ir epizodiniai interesai tenkinami dvimiesčio galuose Vilniuje, Kaune ir jo viduryje – Elektrėnuose.



Šaltinis: Elektrėnų savivaldybės medžiaga

8.pav. Urbanizuoto ruožo tarp Vilniaus ir Kauno schema

Kaip jau buvo akcentuota, geografiniu požiūriu projekto vykdymo vieta itin patogi – planuojamos Kauno ir Vilniaus dvimiesčio ekonominės zonos epicentras, patogus susisiekimas, kurio perspektyvos dar labiau išryškėja planuojamos dvimiesčio transporto infrastruktūros plėtros kontekste.



Šaltinis: Elektrėnų savivaldybės medžiaga

9.pav. Elektrėnai - “didmiesčių palydovas”

Dvimiestis gali traktuoti Elektrėnus kaip naudingą palydovą teigiama prasme - kur kas ramesnė atmosfera, švaresnė aplinka, netolimas kelias ir sukurta infrastruktūra bei planuojami projektai skatina pažvelgti į Elektrėnus kitomis akimis.

Planuojamos dvimiesčio proveržio kryptys 2005 metais bei galimas Elektrėnų vaidmuo: Dvimiesčio idėjos identifikavimas skirtingose visuomenės grupėse:

- Investuotojai/verslas,
- Politikai,
- Miestelėnai (!jaunimas!).

Veiklos kryptys 2005 metams :

- Veikiančios dvimiesčio veiklos valdymo ir priežiūros struktūros sukūrimas ir palaikymas;
- Virtualiųjų dvimiesčio vartų sukūrimas;
- „Dvimiesčio draugų“ programos startavimas;
- Vilniaus – Kauno strateginiame plane numatytų projektų startavimas.

Didelis dėmesys turi būti skiriamas susisiekimo tarp Vilniaus ir Kauno per Elektrėnus tobulinimui, greitasis traukinys – Vilnius – Elektrėnai – Kaunas sudarytų palankesnes sąlygas gyventojų judėjimui iš didžiųjų miestų į Elektrėnus (Vakarų Europos, JAV pavyzdžiu).

„Jaunimo kranto“ komplekso vizija ir struktūra

Kompleksą sudaro keli autonomiškai dariniai, papildantys vienas kitą savo veiklomis ir funkcinėmis paskirtimis.

Kompleksas kuriamas 18 ha teritorijoje pagal parengtą detalų planą, šioje studijoje įvertinant ir jo plėtros galimybes plaukiojančių priemonių dislokacijos ir aptarnavimo zonoms, apžvelgiant potencialias motelių ir autokempingų, prieplaukų ir rekreacinių pramoginių zonų marių salose teritorijas.

Kūrimo ir veiklos biudžeto formavimas orientuotas tiek į atskirų komplekso dedamųjų specifiką, tiek į kompleksines finansavimo sritis – savas lėšas, valstybinį finansavimą, struktūrinius Europos sąjungos ir visuomeninius fondus, šalies ir tarptautinius investuotojus.

Atraktinis žinių branduolys (Mokslo ir technologijų parkas). Objektai:

- Mokslo ir technologijų centras – naujas “ilgasis” pastatas, baseino pastatas, lauko ekspozicijų zona;
- “Žaidimų muziejus”;
- Modernaus būsto zona;

“Jaunimo akademija” (neformaliojo švietimo kompleksas). Objektai:

- “Profesariumas” – užimtumo ir verslumo kompetencijų ugdymo centras -
- “Kidstown’as” – vaikų neformaliojo švietimo centras
- “Jaunimo kaimelis” – seminarų centras “Jachtklubo” aplinkoje

Rekreacinis - turizmo kompleksas (Elektrėnų aplinkos vandens baseinas). Objektai:

- Kranto kompleksas– rekreacinės veiklos administravimo ir priežiūros centras ,
krantinės, komunikacijos;
- Plaukiojančių priemonių parkas, aptarnavimo kompleksas;
- Laisvalaikio kompleksas – viešbutis, motelis, kempingas, kultūrinė pramogų zona.

“Jaunimo kranto” komplekso dalių funkcinė paskirtis pagal teritorijas:

- **MOKSLO IR TECHNOLOGIJŲ CENTRAS, ŽAIDIMŲ MUZIEJUS, MODERNAUS BŪSTO KOPMPLEKSAS**

Veiklos tikslai - populiariai pristatyti naujų mokslo ir technologijų pasiekimų, gamtos ir gyvenimo aplinkos reiškinų ekspozicijas visuomenei

Tarpininkauti adaptuojant įvairių mokslo sričių pasiekimų pritaikymą versle ir verslo poreikių technologijoms paiešką

Įtraukti jaunimą į ateities kūrimo procesus

Per žaidimus (“nuo akmenukų ir virtualios realybės”) ir pramogas vystyti adaptavimosi gyvenime kompetencijas

Pristatyti modernias būsto technologijas, šiuolaikišką ir kokybišką gyvenamąją aplinką

- **UNIVERSALUS LAISVALAIKIO IR PRAMOGŲ KOMPLEKSAS**

Fontanai, lazerių šou, boulingas, pirčių kompleksas,

Laisvalaikio klubas, koncertų centras

Rekreacinė zona, meno instaliacijos

Viešbutis, maitinimo kompleksas

- **NEFORMALIOJO ŠVIETIMO IR JAUNIMO PROJEKTŲ CENTRAS
“JAUNIMO AKADEMIJA”**

Skirtas suaugusiųjų švietimui ir neįgaliųjų integravimui, konkurentabilumui darbo rinkoje skatinimui, mokymosi visą gyvenimą principų populiarinimui

“PROFESARIUMAS” – užimtumo ir verslumo kompetencijų ugdymo centras, apimantis įvairių profesijų ir kompanijų atstovybių kompleksą, jaunimo darbinio užimtumo centras, kuriantis neformaliojo švietimo programas ir diegiantis distancinius modulius, vystantis savanorišką veiklą. KIDSTOWN’as - vaikų (4-12m.) neformaliojo švietimo centras, vystantis sąmoningos veiklos sritis ir suteikiantis ankstyvą supratimą apie profesijų įvairovę.

- **REKREACINIS – TURIZMO KOMPLEKSAS**

”Jaunimo kranto” teritorijos – pakrantės zonos, Elektrėnų marių akvatorijos, salų komplekso pritaikymas turizmo infrastruktūros vystymui, rekreacijos ir turizmo reikmėms.

Planuojamo atrakcinio technologijų parko, neformaliojo švietimo ir pramogų komplekso analogų Lietuvoje, tuo labiau Elektrėnuose nėra, tačiau panašūs analogai veikia visose Europos sąjungos “senbuvėse” šalyse.

3.7. “Jaunimo kranto” komplekso sudėtinės dalys ir jų funkcijos (detalizavimas)

Koncentruoti technologijų centrai yra vieni iš efektyviausių inovacijų, technologijų plėtros variklių, tuo pačiu sukuria atitinkamą ekonomikos “traukos lauką”. Lietuvoje egzistuoja ir kuriami nauji į pramonę ir mokslą orientuoti technologiniai parkai (“slėniai”), susieti su šių sričių akademinėmis ir gamybinėmis institucijomis ar atskiromis technologinėmis sritimis, tačiau juose dažniausiai tik kaip papildomas elementas naudojami mokslo pasiekimų komercializavimo, specialaus “parodomojo” parengimo ir populiaraus pateikimo potencialiems vartotojams - verslo struktūroms ir plačiajai visuomenei modeliai. Tą akivaizdžiai galime stebėti tik per šalyje vykstančias metines specializuotas mokslo ir technologines parodas (“Mokslas”, “Infobalt” etc).

Pasaulyje itin populiarūs technologiniai centrai – stacionarios ekspozicijos, orientuotos į naujausių technologijų pristatymą ne vien “išmanančiajai” visuomenės daliai ir atskirų sričių specialistams, bet orientuotoms į visuomenę ir veikiančias principu “pamatyk ir išbandyk”. Kaip taisyklė, jie kuriami ir veikia savarankiškai bei nepriklausomai nuo mokslo ir pramonės “gigantų”, tačiau aktyviai su jais bendradarbiaudami ir atlikdami tarpininko, pasiekimų ir išradimų populiarintojo ir išmoningo pateikimo potencialiam vartotojui funkciją. Lygiagrečiai kuriamos ir vykdomos originalios ir efektyvios edukacinės programos, kuriomis naudojasi didelė dauguma šalies arba regiono gyventojų. Tokių parkų veika išplečia ir papildo bendrųjų švietimo programų turinį ir sudaro galimybes jaunimui, ypač moksleiviams efektyviau įsisavinti žinias, išmokti jomis operuoti, suvokti ir taikyti moderniausias technologijas gyvenime.

Kuriamas atraktyvus technologijų centras “Jaunimo krantas” atliktų būtent tokias funkcijas. Tam yra pakankamai geros prielaidos – pragmatiška valstybės pozicija ir prioritetas žinių visuomenės kūrimui, šalies ekonominės veiklos ir BVP augimas, poreikis kvalifikuotiems žmoniškiesiems ištekliams. Iš kitos pusės, kylantis gyvenimo kokybės lygmuo skatina modernių technologijų taikymą įvairiose kasdienės veiklos srityse.

“Jaunimo kranto” komplekso kūrimas Elektrėnuose, šio miesto vystymas turėtų katalizuojantį poveikį tolygiai aplinkinio regiono plėtrai, o tai savo ruožtu sureikšmintų prielaidas Kauno ir Vilniaus dvimiesčio bei “Euro City” statuso konglomerato radimuisi.

Kuriamo atraktyvaus technologijų centro esminiai elementai – informacinių ir telekomunikacinių technologijų, priemonių ir įrangos panaudojimas kuriant ekspozicijų bazę, projekto išvystymo stadijoje formuojant marketinginę ir projektinę veiklą bei pateikiant ekspozicijų produktus lankytojų srautams.

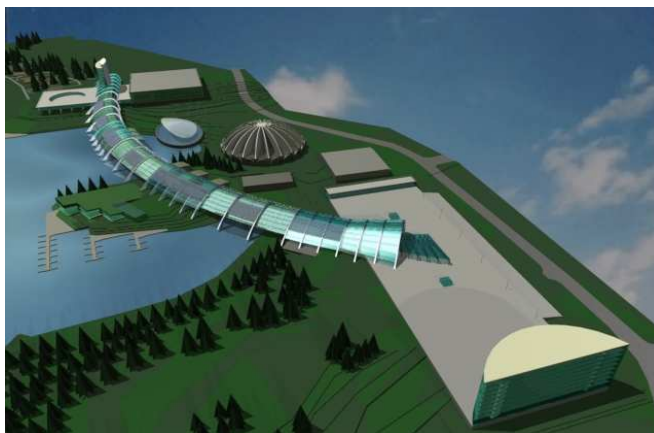
Teikiamas komplekso projektas sudarytų kelis pakankamai savarankiškus darinius, kuriuos jungtų bendra koncepcija ir veiklos aspektai.

„Jaunimo kranto“ tikslas – sukurti ir įdiegti kompleksą priemonių, parengti metodikas ir tęstinumo priemones, kurios įgalintų efektyviai paspartinti visuomenės, ypač jaunimo priėjimą prie naujausių technologijų, pademonstruoti jų galimybes ir teikiamą naudą, skatinti informacinių technologijų naudojimą naudingos informacijos susiradimui, supažindinti su aktualiaisiais tiek artimiausioje aplinkoje, tiek šalyje ir tarptautiniame lygmenyje vykstančiais technologijų ir žinių visuomenės plėtros procesais ir stimuliuoti tapti aktyviais šių procesų dalyviais. Per pramogas, naujas technologijas ir žaidimus, taikant įvairias neformaliojo švietimo formas efektyviai pateikti jaunimui informaciją apie įvairius reiškinius, kurie skatintų tobulėjimą ir žinių įgijimą.

Siekiant optimizuoti komplekso funkcionavimą ir administravimą, dalis patalpų atskirose komplekso dalyse skirtos bendram naudojimui (konferencijų ir video salės, viešbutis, sandėliavimo ir ūkinių patalpų kompleksas, parkingai, komunikacijos priemonės, „Jaunimo kaimelis“ ir kt.). Administracinė dalis taikoma viso „Jaunimo kranto“ komplekso reikmėms, susiejant su kitais Elektrėnų ir dvimiesčio strateginės plėtros poreikiais. Ši dalis architektūriškai jungiama prie „Jaunimo akademijos“ komplekso, jame numatoma vykdyti tiek administracines, tiek akademinės – edukacines funkcijas.

Projekto tikslinė grupė – šalies jaunimas, tačiau jo rezultatais bus skatinami naudotis visi šalies šalies gyventojai. Pagal prognozuojamus vartotojų srautus planuojama, kad per metus projekto (sukurto technologijų parko) ekspozicijas galės aplankyti 300 – 500 tūkst. šalies gyventojų. Numatomos priemonės ir programos, skirtos užsienio šalių piliečiams, kurių per metus tikimasi sulaukti 40 – 70 tūkst.

Atraktyvų mokslo ir technologijų centrą sudarytų nuolatinė bei kintamoji ekspozicijos, išdėstytos futuristinės architektūros statinyje, simbolizuojančiame „tiltą į ateitį“:



Šaltinis: Elektrėnų savivaldybės medžiaga

10.pav. „Jaunimo kranto“ komplekso centrinės dalies vizualizacija

„Jaunimo kranto“ (mokslo ir technologijų centro) veikloje lygia greta funkcionuos technologinės bei pramoginės – edukacinės dalys, kurios sąlyginai būtų suskirstytos į keturias zonas:

Pirma zona - stacionari ekspozicija, skirta įvairių gamtinių ir kasdieniniame gyvenime mus supančių reiškinių ir procesų perteikimui naudojant populiarias, pramogines formas ir šiuolaikines technologijas bei praplečiant bendrojo lavinimo mokyklų ugdymo programose taikomas priemones. Ekspozicijų dalys, priemonės, medžiaga ir metodika būtų derinamos su atskirų ikimokyklinio ir mokyklinio amžiaus grupių ir mokomųjų dalykų programomis, kviečiant organizuotas klasių grupes atvykti „pramoginėms pamokoms“. Ekspozicijos įrengimui, priemonėms ir metodikai rengiamas lokalus techninis projektas, orientuojantis į kitose šalyse veikiančių panašių centrų („Technopolis“ Belgijoje, „Ars electronica center“ Austrijoje, „Experimentarium“ Danijoje, „Heureka“ Suomijoje ir kt.) patirtį.

Antra zona - naujų technologijų – lazerinių, robotronikos, mechatronikos, biotechnologijų, optinių, telekomunikacinių ir kt. veikiančių modelių zona, veikianti principu „pačiupinėk ir išbandyk“ ir skirta visoms amžiaus grupėms. Šias ekspozicijas numatoma formuoti bendradarbiaujant su projekto partneriais ir kitomis įvardintose srityse veiklą vykdančiomis institucijomis – institutais, universitetais, laboratorijomis, įmonėmis etc., parengiant lokalų techninį projektą. Vienas esminių ekspozicijos uždavinių – pateikiamų priemonių ir procesų komercializacija ir populiarinimas. Šios parodos dalies tikslas būtų padėti akademinėms, mokslinėms ir kūrybinėms institucijoms populiarinti jų kuriamas technologijas, priartinti inovacinius procesus ir naujai sukurtus produktus tiek prie potencialaus investuotojo, tiek prie vartotojo.

Trečioji - kintamųjų („keliaujančių“) ekspozicijų zona, skirta kituose pasaulio ir Europos centruose sukurtoms „kilnojamoms“ parodoms demonstruoti. Vienas iš pirmų šio projekto žingsnių šalyje ir konkrečių „pramoginio švietimo“ pavyzdžių gali būti bendras Lietuvos vaikų ir jaunimo laisvalaikio organizatorių asociacijos ir Britų tarybos 2003 lapkričio mėnesį Lietuvos vaikų ir jaunimo bei Klaipėdos jaunimo centruose vykęs projektas – kilnojamoji paroda, skirta DNR atradimo 50 –čiui.

Panašių tipų parkuose vyksta ne tik demonstraciniai, bet ir kūrybiniai procesai tiek kuriant stacionarių ekspozicijų atnaujinimo modelius, tiek formuojant temines kintamąsias parodas, kuriomis keičiamasi su kitais panašią veiklą vykdančiais centrais. Tokiu būdu išplečiamas ekspozicijų ir temų laukas, vyksta technologijų inovacijų „mainų“ procesas. Tai apsimoka ir finansiškai – pigiau yra nuomoti (arba keistis barteriniu būdu) ir transportuoti parodas, negu jas sukurti. Svarbus ir laiko faktorius – vykstant itin dinamiškam technologijų pokyčių ir raidos procesui, ekspozicijos greitai sensta, tampa nebeaktualios arba neatitinka laikmečio dvasios ir

tendencijų. Į šiuos procesus būtina atsižvelgti ir technologijų parko ekspozicijų projektavimo etape, kadangi darbams užsitęsęs arba žvelgiant nepakankamai toli į priekį įdiegtos ekspozicijos gali nebebūti modernios ir įdomios, arba tokiomis būti tik trumpą laikotarpį.

Šiam tikslui „Jaunimo krante“ numatoma „projektų laboratorijos“ dalis, kurioje vyks nuolatinis ekspozicijų kūrimo ir atnaujinimo procesas.

Ketvirtoji - „Žaidimų muziejaus“ zona, lokalizuojama tarp atrakcinio mokslo ir technologijų parko (renovuoto baseino) ir modernaus būsto zonos. Tai principu „žaisk ir mokykis“ suformuotas plotas, kurį sudaro ekspozicija su pusiau atviromis erdvėmis (skirta lauko ir pan. žaidimų ekspozicijai). Šią zoną sudaro kelios dalys (žaidimai klasifikuojami pagal pobūdį, istoriniu, geografiniu, kultūriniu, perėjimo prie technologijų ir kt. aspektais) – senųjų laikų žaidimai, bendroji žaidimų erdvė (galvosūkių, stalo žaidimai ir pan.), tarpkultūrinė erdvė (kitų šalių žaidimai). Atskira erdvė skirta šiuolaikiniams ir virtualiems žaidimams, simulatoriams.

„Žaidimų muziejus“ veiktų kaip interaktyvus traukos centras, orientuotas į aktyvų laisvalaikio praleidimą ir sudarantis jaunimui galimybes įgyti papildomų žinių, mokytis ir tobulėti panaudojant žaidybines priemones, situacijas ir modelius, naudojant atestuotą metodiką „žaidimas mokantis ir mokymasis žaidžiant“, skirtą efektyviam įvairiapusių žinių įgijimui ir įtvirtinimui, taip pat kitas edukacines formas. Visas ekspozicijoje pateiktas priemones galima „išbandyti“ pavieniui arba mokantis veikti komandoje (pateikiamos taisyklės ir aprašymai, gidų konsultavimas, lankstinukai etc). Kaip papildomos priemonės organizuojami įvairūs renginiai - turnyrai, konkursai. Dalyje ekspozicijos įrengiamos dengtos ir pusiau atviros kintančios konfigūracijos aikštelės.

Vienas iš panašios ekspozicijos veiklos pavyzdžių gali būti „Litexpo“ parodų centre organizuojamos metinės parodos „Vaikų šalis“ (Baby land). Tokios parodos – „ateik ir žaisk“ pritraukia didelę lankytojų auditoriją ir turi nemažą populiarumą. Skirtumas „Jaunimo kranto“ projekte būtų tas, kad šioje, nuolat veikiančioje ekspozicijoje taikomos žaidimų formos būtų kaip priemonė edukaciniams – kultūriniais tikslams siekti.

Planuojama, kad dalis „Jaunimo kranto“ administracinio ir aptarnaujančio personalo (IT specialistai, projektų vadovai ir koordinatoriai, ekspozicijų gidai) galėtų būti kitų šalių jaunimas ir studentija, kurie turėtų galimybę stažuotis ar atlikti praktiką. Dalis jų būtų apgyvendinti modernaus būsto zonoje, tuo pačiu atlikdami gidų funkcijas. Tokiu būdu būtų vystomi tarpkultūriniai ryšiai, skatinamas jaunimo mobilumas bendroje europinėje erdvėje ir modernaus Lietuvos įvaizdžio formavimas.

Vienas pagrindinių technologijų parko aspektų – virtuali ekspozicija, programinis blokas bei informacinė duomenų bazė, sudaranti galimybę nuolat palaikyti kontaktą ir teikti

informaciją „savam” lankytojų laukui ir potencialiems klientams. „Jaunimo kranto” modeliui, remiantis pasaulinių centrų virtualios terpės analize, yra parengta šios srities vystymo schema.

Interneto tinklapyje http://www.heureka.fi/portal/englanti/the_futures_project/ pateikiama informacija apie tiek forma, tiek turiniui, tiek aplinka panašaus komplekso kūrimo Suomijoje, Vantaa mieste, eigą.

4. lentelė

Planuojami „Jaunimo kranto“ komplekso turistinės – edukacinės krypties objektų lankytojų srautai

„JK” komplekso objektai	Plotas kv.m.	Lankytojai/metams
MOKSLO IR TECHNOLOGIJŲ CENTRAS	9000	400 000 (7 d/sav)
„ŽAIDIMŲ MUZIEJUS”	2500	100 000 (7 d/sav)
MODERNAUS BŪSTO ZONA	2000	20 000 (6d/sav)
„PROFESARIUMAS”	2000	40 000 (6d/sav),
„KIDSTOWN’as”	2500	100 000 (300/d)

Šaltinis: „Energolendo“ galimybių studija

Šie tikėtini lankytojų srautų dydžiai orientuoti į pilnai veikiančio komplekso visumą, skaičiuojami remiantis užsienio analogų patyriminiais duomenimis, lygiagrečiai įvertinant lankytojų pasiskirstymą ir dalinį srautų „persidengimą”.

Papildomai vertinami ir sezoniniai „Energolendo” lankytojai bei viso kuriamos turistinės – rekreacinės Elektrėnų marių aplinkos potencialo galimybes.

Tuo būdu optimalus bendras potencialių lankytojų skaičius turėtų siekti apie 1 mln. per metus. Šis skaičius gerokai viršytų šiuo metu atskirų regionų ar populiariausių Lietuvos viešųjų turizmo objektų – Trakų pilies, nacionalinių parkų, muziejų lankytojų srautus.

Vandens pramogos, turizmas (baidarės, burlentės, dviračiai, kiti objektai)

Pasaulinė turizmo ir kelionių taryba, įvertinusi investicijas, teigia, kad 2004 metais pajamos iš turizmo Lietuvoje turėjo siekti 1,9 proc. bendrojo vidaus produkto (BVP). Tyrimas parodė, kad investicijoms nemažėjant 2014 metais pajamos iš turizmo Lietuvoje galėtų sudaryti 10 proc. BVP, arba panašiai kaip šiuo metu Ispanijoje.

2003 metais Lietuva iš atvykstamojo turizmo gavo 1,735 mlrd. litų. Skaičiuojama, jog 2004 m. šios pajamos turėjo siekti 2 mlrd. litų.

Turizmo departamento Informacijos, analizės ir kontrolės skyrius pateikia prognozę, kad "turizmas Lietuvai yra viena iš perspektyviausių šakų, kadangi tai sritis, kurioje greičiausiai sukuriama darbo vietos ir uždirbama daugiausiai pinigų",

Pasak šio skyriaus analitikės Rimos Jakytės, didelės investicijos į Lietuvos turizmo sektorių atėjo per PHARE projektus, o artimiausiu metu jos bus pasiekiamos per Europos Sąjungos struktūrinius fondus. Tačiau ji įspėja, kad šiemet sparčiai augantis turizmo sektorius jau 2005

metais gali patirti skaudų nuosmukį, jei valdžios institucijos nesiims priemonių, kad mūsų šalis būtų labiau pasiekiamą užsienio keliautojams.

"Kitąmet, jei nebus sprendžiama Lietuvos pasiekiamumo problema, Lietuva gali patirti ir nuosmukį. Trūksta gero susisiekimo geležinkeliu, o transeuropinis geležinkelis planuojamas tik 2006 metais. Susisiekimas keliais dėl blogų Lenkijos kelių, ypač nuo Varšuvos, ganėtinai prastas. Be to, kol Lietuva neapsisprendžia dėl pigių skrydžių - Latvija jau mus pralenkė, o Estija tariasi, - gali būti, kad į Lietuvą pigūs skrydžiai visai neateis", - teigia R. Jakytė.

Pasaulio kelionių ir turizmo tarybos duomenimis, iki 2010 metų Lietuvoje, Latvijoje, Estijoje, Kipre, Čekijoje, Vengrijoje, Maltoje, Lenkijoje, Slovakijoje ir Slovėnijoje potencialiai galima sukurti net 3 mln. su turizmu susijusių darbo vietų.

Europos Taryba teigia, kad naujosios ES narės turėtų 2005-2010 m. įvykdyti savo planus, kad iš turizmo sektoriaus uždirbtų 46 mlrd. eurų.

Be prieš tai įvardintų pagrindinių dvimiesčio epicentro traukos objektų – "Jaunimo kranto" ir Energolendo, svarbią reikšmę sudaro bendrieji laisvalaikio ir rekreacijos objektai bei veikla.

Viena iš labiausiai tiesiogiai su Elektrėnų mariomis susijusių, populiariausių ir nusistovėjusių laisvalaikio ir rekreacijos formų yra burlenčių sportas. Šios veiklos entuziastai yra susibūrę į organizaciją, yra gausiai atstovaujami bei nuolat vykdo įvairius renginius.

Elektrėnų marios - nuolatinė ir nuo senų laikų itin populiari vieta žūklės mėgėjams, povandeninio sporto entuziastams. Žiemos metu tik čia kultivuojamos ledo rogių, šunų kinkinių varžytuvės, randasi naujos laisvalaikio ir užimtumo formos.

Kaip savotiškos „razinos“ visame Elektrėnų marių akvatorijos turizmo komplekse gali būti salų panaudojimas poilsiautojams ir turistams pritraukti. Kadangi salos yra pakankamai atskiri, ganėtinai uždari teritoriniai vienetai, jose būtų tikslinga formuoti „teminius“ traukos elementus, orientuotus į pagrindinius poilsiautojų lūkesčius atostogų metu ir sukuriant patrauklią, masinančią ir egzotišką atmosferą. Kadangi salos neturi susiformavusių pavadinimų, jas būtų galima pavadinti pagal kiekvienoje iš jų vykdomą „temą“.

Pagrindinėse salose turėtų būti sukurta minimali infrastruktūra, atvestos būtinos komunikacijos – vanduo ir elektra, įrengti biologiniai nutekamųjų vandenių šalinimo (surinkimo) įrenginiai, įrengtos priplaukimo ir švartavimosi, keleivių išlaipinimo vietos, panaudojant pontonines prieplaukas. Pastarosios neturėtų būti didelės, kadangi lankytojų skaičius salose turėtų būti ribojamas, siekiant maksimaliai užtikrinti gamtinės aplinkos išsaugojimą bei saugumo, priešgaisrinius reikalavimus, suteikti numatytas tikslines paslaugas bei garantuoti lankytojų lūkesčius, patogumą, jaukumą etc.

Kiekvienos iš salų veiklos modelį ir eksploatacines sąlygas reikėtų parengti atskirai, tai galėtų detaliau atsispindėti specialiajame plane. Žemiau pateikiami preliminarios salų „temos“ ir galimi pagrindiniai funkciniai aspektai:

Temos (salų pavadinimai):	Dabartiniai „atitikmenys“
Meilės	Kormoranų
Nuotykių	Didžioji
Paslapčių	Mažoji
Draugų	Plokščioji
Azarto (dirbtinė?)	
Ramybės	Viena iš nuošalesnių
Poilsio (kitos)	Likusios mažos salelės

Stilius, pagrindiniai akcentai. Kiekviena iš aktyviai veiklai numatytų salų turėtų atitikti skirtingą stilių bei funkcijas (paslaugų lankytojams formas), orientuotą į salos pavadinimą. Pavyzdžiui, dabartinei kormoranų perimviete tiktų „Meilės“ salos pavadinimas, joje būtų galima ne tik įrengti pažintinius takus prie saugojamos paukščių populiacijos perimviečių, bet ir įkurti jaukius kampelius išsimylėjėlių poroms (gal būt ir specialiai jaunavedžiams), įrengti jaukią nedidelę užėigą su atitinkamu interjeru, suformuoti tautinių arba klasikinių mitologinių dievybių galeriją su vaizdinėmis – meninėmis instaliacijomis etc.

„Nuotykių“ saloje galima įkurti aktyvaus poilsio zoną su įvairiais kliūčių ruožais, skirtą įvairaus amžiaus grupėms. Čia galėtų būti įrengti ir laikino apgyvendinimo tipo „vigvamai“, rengiamos mini varžybos poilsiautojų grupėms, tikslinės stovyklos vaikams ir t.t.

„Paslapčių“ saloje galima įrengti menines instaliacijas, akcentuoti gamtinius ir paslaptinius reiškinius, įrengti „tipinius“ įvairiose turistinėse vietovėse taikomus „burtų“ akcentus (palietus kokį akmenį ar statulą „išsipildo norai“ ir pan.)

„Draugų“ sala galėtų būti skirta švęsti gimtadieniams, draugų susitikimams, renginiams.

Pasauliniame turizmo „lauke“ yra daug pavyzdžių, kai azartinių žaidimų vietos įkuriamos salose, laivuose. Galima būtų sukurti nedidelę pontoninę „salą“ (plaukiojanti vasarnamį), skirtą azartinių žaidimų mėgėjams.

Likusios, mažesnės salos galėtų būti skirtos organizuotiems ir pavieniams turistams (keliaujantiems baidarėmis, valtimis ar burlentininkams) su įrengtomis laužavietėmis, miško baldais, vietomis palapinėms, informaciniais ženklais.

Kaip buvo minėta, salų statiniai, techniniai įrenginiai ir komunikacijos, prieigų vietos, o taip pat veiklos organizavimas, aptarnavimas, lėšų pritraukimas bei investicijų forma turėtų būti detalizuoti atskirai, pvz. specialiajame plane.

Finansavimo principai. Dauguma didesnės apimties projektų vystoma naudojant viešojo sektoriaus bei privačias, bankų ir investicinių fondų lėšas. Šiuo atveju kaip papildomas finansavimo šaltinis gali būti ES struktūrinių fondų lėšos. Kitas investicijų šaltinis – savivaldybės finansavimas, pagrinde skirtinas infrastruktūros vystymui, taip pat iš gautų mokesčių ar tikslinių rinkliavų finansuojant kitus komplekso projektus.

“Jaunimo kranto” komplekso finansavimo schema planuojama orientuojantis į Viešojo ir privataus sektoriaus partnerystės (VPSP) principus. Privačių investuotojų dalyvavimo “Jaunimo kranto” komplekso vystymo veikloje formos:

Jungtinės veiklos sutartys – numatant valdymo ir operatyviosios veiklos pasiskirstymo funkcijas;

Koncesija – galima vidutinė ar ilgalaikė nuoma, pasirenkant vieną ar kelis variantus, priklausomai nuo investuotojų finansavimo intensyvumo į visą kompleksą ar atskiras jo dalis:

Statyba, eksploatacija, gražinimas (angl. Build, operate, transfer) – kuomet subjektas įgauna teisę statyti ir eksploatuoti objektą, t.t. ir žemę bei statinius, o pasibaigus nuomos laikui - gražina savininkui;

Statyba, perdavimas, eksploatacija (angl. Build, transfer, operate) – kuomet privatus subjektas projektuoja, finansuoja ir stato objektą, baigus statybas, perduodamas pirminiam valdytojui, o po to privatus subjektas jį nuomojasi ir eksploatuoja;

Statyba, valdymas, eksploatacija (angl., Build, own, operate) - kuomet subjektas įgauna teisę projektuoti, statyti ir eksploatuoti objektą ir žemę bei statinius, visą laiką.

Dalies (nekontrolinio) akcijų paketo pardavimas – pagrindinis privalumas yra proceso etapiškumas, atsižvelgiant į vietines sąlygas, t.y. galima per laiko periodą pardavinėti po dalį akcinio paketo;

Valdymo ir kontrolės perdavimas: kontrolinis akcijų paketas ar visos akcijos perduodamos privačiam subjektui su visais įsipareigojimais ir esamomis ar galimomis skolomis.

Šios formos turėtų būti aptariamoms po parengiamojo “Jaunimo kranto“ investicijų pritraukimo etapo, pasitelkiant profesionalius konsultantus – teisinių paslaugų kompanijas:

Detaliojo komplekso pagrindinės dalies plano patvirtinimo;

Potencialių investuotojų identifikavimo;

Preliminarių komplekso ir atskirų objektų funkcijų apibrėžimo ir pateikimo potencialiems investuotojams;

Gautų pasiūlymų įvertinimo.

3.8. Pakrančių infrastruktūros sukūrimas

Elektrėnų marių prielaukų įrengimo galimybės nagrinėtos, atsižvelgiant į potencialių lankytojų srautų kryptis ir apimtis pagal projektų “Jaunimo krantas” koncepciją ir “Energolendas” galimybių studiją, taip pat naudojant bendro pobūdžio informaciją apie vietos gyventojų poreikius.

Numatoma prielaukų vieta – Elektrėnų marių šiaurinėje dalyje, prie kuriame “Jaunimo kranto” komplekso (pagal detalųjį planą). Elektrėnų marių pietinėje dalyje taip pat numatoma įrengti mobiliąją prielauką. Prielaukos sudarys dalį rekreacinio komplekso. Nagrinėtos prielaukos pagal jų naudojimo pobūdį:

Pėsčiųjų krantinė marių krante;

Mažų laivų ir jachtų švartavimo krantinė marių krante;

Pirsas į marių akvatoriją, pritaikytas laivų švartavimui su dvipusiu eismu;

Pėsčiųjų pirsas į marių akvatoriją.

Esamas šiaurinis Elektrėnų marių krantas nėra urbanizuotas, bet naudojamas neorganizuotam žmonių poilsiui. Privažiavimas prie šiaurinio kranto yra geras, nes šalia yra ledo rūmai. Komunikacijų privedimas prie prielaukų nesudėtingas, nes visos reikalingos komunikacijos yra atvestos prie ledo rūmų.

Techninių sprendimų motyvacija paremta tuo, kad krantinių marių krante ir pirsų į marių akvatoriją sistema būtų galima sudaryti uždarus uostelius, kuriuose būtų galima saugiai švartuoti mažus laivus, katerius, jachtas ir valtis, taip pat ir plaukiojančias platformas, pritaikytas žmonėms gyventi. Šios platformos ir jachtos būtų aptarnaujami privestomis visomis komunikacijomis ir automobiline transportu. Poilsiautojams taip pat numatyti pėsčiųjų pirsai į marių akvatoriją, kuriais galėtų naudotis ir trumpai besilankantys turistai. Krantinių ir prielaukų konfigūracija plane gali būti bet kokia. (žr. prieduose Nr.1, Nr.2, Nr.3)

IŠVADOS

Regiono ekonominė plėtra - tai regiono ekonomikos augimas, sudarantis sąlygas įvairių bendruomenės gyvenimo sričių plėtrai. Regioninė ekonomikos plėtra yra pagrindinis regioninės plėtros (apimančios socialinių, aplinkosauginių, sveikatos apsaugos, technologinių, kultūrinių ir kt. aspektų vystymą) elementas.

Didžioji dalis regioninės plėtros teorijų sukurtos remiantis ekonomiškai stipriausių šalių ekonominio vystymosi istorija. Plėtros teorijose atsispindi neoklasikinės ekonomikos fundamentalios idėjos. Ekonomikos augimo veiksniais nurodomi santaupų kaupimas bei investavimas į įrengimus, infrastruktūrą bei žmogiškąjį kapitalą, taip pat - efektyvi valstybės politika, ekonominis atvirumas. Pačios moderniausios, endogeninio augimo bei klasterių teorijos, akcentuoja technologinių inovacijų svarbą žinių visuomenės kūrimui.

Nėra jokio vieno metodo užtikrinti plėtrą - reikia integruotos politikos bei institucinės aplinkos, skatinančios iniciatyvą, plečiančios žmonių galimybes dalyvauti veikloje ir priimti sprendimus. Vyriausybių įtaka plėtrai yra gyvybiškai svarbi, bet neįmanoma nurodyti tikslų taisyklių, kuriomis jos turi vadovautis - daug kas priklauso nuo specifinių vidaus ir išorės sąlygų bei kitų veiksnių.

Ekonominės plėtros modeliai yra gana universalūs: paprastai jie gali būti taikomi tiek šalies vidiniams regionams, tiek ir visai šaliai, o kartais net ir šalių grupėms.

Elektrėnų marių akvatorijos ir aplinkinių teritorijų tikslingas išvystymas, teisingai pasirinkti finansavimo ir investicijų modeliai, apibrėžti ir suderinti instituciniai ryšiai gali sudaryti realias prielaidas Elektrėnams tapti patraukliu ir rentabiliu Vilniaus ir Kauno dvimiesčio turizmo traukos centru.

Tarpinstituciniai ryšiai, valstybinio, viešojo ir privataus sektorių veiklos pasiskirstymas yra viena iš kertinių sėkmingo užsibrėžtų tikslų ir iškeltų uždavinių įgyvendinimo sąlygų.

Siekiant integruotis į bendrą Vilniaus ir Kauno dvimiesčio erdvę svarbu koordinuoti veiksmus, dinamiškai įvertinti konkurencinius aspektus bei identifikuoti palankiausias vystymui sritis aplinkinių regionų atžvilgiu. Tam tikslui Elektrėnų savivaldybė galėtų aktyvinti veiklą pagal atskiras sritis konsultuodamasi ir koordinuodama veiklą su gretimų rajonų savivaldybėmis.

Elektrėnų marių akvatorijos vystymo proceso pradžioje, vykdant atskirus projektus ne visuomet tikslinga ir būtina rengti pakankamai ilgai užtrunkančius dokumentų paketus arba laukti visuminio reglamento (pvz. specialiojo plano) parengimo. Dalis procesų ir veiksmų gali būti vykdomi lygiagrečiai.

Pagal parengtą Elektrėnų savivaldybės strateginis planas, veikia bendrieji vandens telkinių priežiūros, inspektavimo, aplinkosaugos ir kt. normatyviniai aktai, kurie leidžia jau šiandien pradėti atskirus projektus ar jų elementus.

Atsiradus suinteresuotoms struktūroms yra galimybės vystyti mažųjų plaukiojimo priemonių (pvz. baidarių, valčių) platesnį pritaikymą Elektrėnų marių ir susisiekiančiuose vandens telkiniuose, pradėti plaukiojančių vasarnamių statybos ir eksploatavimo veiklą. Tiesa, pastaroji veikla dėl savo specifikos neturėtų būti iškart vystoma plačiai. Tokiose plaukiojimo priemonėse turėtų būti įrengti autonominiai elektros energijos šaltiniai, nutekamųjų vandenų surinktuvai. Pradžioje, kaip bandomuosius pavyzdžius turizmui ir poilsiui, būtų galima pastatyti ir eksploatuoti iki 10 vnt. (rekomenduojamas ne ilgesnis kaip 10m ilgio platformos modelis) plaukiojančių vasarnamių. Toks kiekis leistų užtikrinti jų aptarnavimą (vienas iš svarbesnių elementų – surinktų nutekamųjų vandenų lokaliuose plaukiojančių priemonių tankuose išsiurbimas specialiomis autotransporto priemonėmis), švartavimą prie esančių krantinių arba inkaravimą. Platesniam plaukiojančių vasarnamių parko išplėtimui reikėtų išvystyti studijoje apibrėžtą reikalingą infrastruktūrą .

Remiantis turimais duomenimis, esamos gelmės jau šiuo metu leidžia vystyti turistinę – pramoginę laivybą.

Lietuvos elektrinės darbo režimas Elektrėnų marių vandens lygiui neturės ir neįtakos navigacinių sąlygų.

PASIŪLYMAI

Tuo tikslu reikėtų tęsti šioje studijoje įvardintų galimybių realizavimą, išskiriant ir detalizuojant atskiras veiklos sritis ir objektus, parengiant jiems investicinius projektus bei verslo planus.

Siekiant vykdyti tolygią ir koordinuojamą galimybių studijoje apžvelgtos teritorijos ir veiklos sričių plėtrą, viena iš optimaliausių priemonių būtų specialiojo plano parengimas, numatantis konkrečias sąlygas bei apibrėžiantis galimybių realizavimo aspektus.

Elektrėnų savivaldybė, būdama procesų iniciatore ir/arba dalyvaudama koordinavimo procese, turėtų sudaryti optimalias sąlygas verslo ir visuomeninio (ne pelno) sektorių veiklai. Svarbu, kad tiek visuminis, tiek lokalūs projekto rezultatai būtų siejami iš anksto numatant ir įvardinant savivaldybės, kaip aptarnaujančios ir koordinuojančios institucijos, vaidmenį. Organizuojantis ir valdantis vaidmuo sumažintų procesų efektyvumą ir realizavimo galimybes. Viena iš būtinų naujų procesų sėkmės sąlygų – savalaikės konsultacijos su šiuos procesus (verslo konsultavimo, inovacijų diegimo, juridinėmis etc) vykdančiomis profesionalios struktūromis. Efektyviau būtų pavesti šiuos konsultacinius procesus vykdyti (kaip užsakovams) bendroms su savivaldybe ne pelno įstaigoms, reikalinguose etapuose įjungiant atskirų savivaldybės padalinių atsakingus asmenis.

Remiantis preliminariais paskaičiavimais siūloma Elektrėnų mariose kranto infrastruktūrą kurti naudojant plaukiojančias (pontonines) priemones.

Palankiausios sąlygos infrastruktūros kūrimui yra Elektrėnų marių šiaurinė dalis (Elektrėnų miesto pusėje), nes šioje vietoje jau yra nutiestos inžinerinės komunikacijos.

Sukūrus ir visapusiškai išvysčius Elektrėnų marių akvatorijos infrastruktūrą, maksimaliai leistinas plaukiojančių priemonių skaičius turėtų būti numatomas atsižvelgiant į saugios laivybos sąlygas. Šie dydžiai galėtų būti apibrėžiami navigaciją Elektrėnų mariose koordinuojančios institucijos aktu ir patvirtinti Elektrėnų savivaldybės tarybos nutarimu.

LITERATŪRA

1. ARMSTRONG H, TAYLOR J. (2000), Regional economics and policy. 3rd Editon. Oxford.
2. ANDERSON C.H. (1993). Retailing: concepts, strategy and information. -West publishing company. 653 p.
3. BAGDZEVIČIENĖ R. (2001). Respubl. konf. Regionų plėtra-2001 pranešimų medžiaga. KTU. K: Technologija . P. 16-21;
4. BAGDZEVIČIENĖ R., MATEKONIENĖ J. (2000). Regioninės politikos formavimas Lietuvoje. Lietuvos mokslas ir pramonė naujo tūkstantmečio akivaizdoje. Regionų plėtros problemos. Respubl. konf. pranešimų medžiaga. KTU. K: Technologija . P. 19-22;
5. BAGDZEVIČIENĖ R., TAMKUS A. (2000). Regioninės plėtros strateginio planavimo metodologiniai aspektai. Respublikinė mokslinė konferencija. Regionų plėtros problemos. Respubl. konf. medžiaga. KTU. K: Technologija. p. 48 – 53;
6. BAGDZEVIČIENĖ R., RIMAS J; VENCKUS A. (2002) Regionų ekonomikos plėtros strategija // Regionų plėtra-2002: tarptautinės konferencijos pranešimų medžiaga, [Kaunas, 2002 m. spalio 3, 4 d.]. Kaunas: Technologija, 2002. ISBN 9955-09-275-0. p. 30-35;
7. BALDWIN R.E., FORSLID R. (1999) The core - periphery model and endogenous growth: stabilizing and destabilizing integration, www.nber.org, National Bureau of Economic Research, January 1999, Massachusetts;
8. Бильчак В.С., Захаров В.Ф. (1998). Региональная экономика. – Калининград: Янтарный сказ. 314 стр;
9. BARTAŠKIENĖ D. (1999). Lietuvos regioninės politikos uždaviniai. Regionų ekonomika ir plėtra: Tarptautinės konferencijos pranešimų medžiaga 1999-10-21, Kaunas, p.12;
10. BERTAŠIŪTĖ D. (2001). Regioninio valdymo tobulinimas kaip aktuali viešojo administravimo problema. Respubl. konf. Regionų plėtra - 2001 pranešimų medžiaga. KTU. K: Technologija . p. 46-51;
11. BRAZAS A. (1999). Europos Sąjunga: struktūriniai fondai ir regioninė politika. / LR valdymo reformų ir savivaldybių ministerija. Vilnius: Pradai. P. 15 p;
12. DEVINDUONIS R., KAVALIAUSKAS P. (1999). Regioninės politikos formavimas šalies bendrajame plane. *Regionų ekonomika ir plėtra*: Tarptautinės konferencijos pranešimų medžiaga 1999 m. spalio 21-22 d. Kaunas, p.51-53;
13. ELEKTRŪNŲ SAVIVALDYBĖ www.elektrenai.lt;
14. JACOBSON D., MACK R. (1995-1996) Core - Peryphery Analysis: A Tale of Two Nations. Research paper No.8. Dublin City University Business School www.dcu.ie/business/research_papers/no8.html;

15. KEATING M., LOUGHLIN J. (1997). "Introduction". The Political Economy of Regionalism. Portland: Frank Cass & Co. Ltd. p.1-5;
16. Lietuvos ūkio (ekonomikos) plėtros iki 2015 metų ilgalaikė strategija. Long-term economic development strategy of Lithuania until 2015. Lietuvos Respublikos ūkio ministerija, Lietuvos mokslų akademija, 2003;
17. LR VIDAUS VANDENŲ TRANSPORTO KODEKSAS, (1996-09-24);
18. MAČYS G. (2005), Regionų ekonomika, politika ir valdymas Lietuvoje, ISBN 9955-19-009-4;
19. MAČERINSKAS J., MATEKONIENĖ J. (2003) Regionų ekonominės plėtros teorijos. *Tiltai*, Nr.2 (23), ISSN 1392-3137;
20. MCKINNON Ronald (1964), Foreign Exchange Constraints and Economic Development;
21. NAKROŠIS V. (2003). Europos Sąjungos regioninė politika ir struktūrinių fondų valdymas, Vilnius, Eugrimas;
22. NEVEDOMSKAS M., ŽYGELYTĖ J., Europos lėšos ir patirtis – šansas kiekvienam regionui. Vilnius, Europos komitetas prie LR vyriausybės, 2000;
23. PETKEVIČIUS A. (2001). Regional Policy. Vilnius: Spauda;
24. PORTER MICHAEL E. (1990). Clusters and the New Economics of Competition, Harvard University;
25. ŠAKALYS A. (1999). Development of Lithuanian transport sector in the context European transport policy. MA: "Lietuvos mokslas", kn. 22, 1999;
26. ŠIMELEVIČ K., BAGDZEVIČIENĖ R. (2001). Kas yra regionas. Regioninės plėtros agentūrų veiklos analizės ypatumai. Respubl. konf. Regionų plėtra-2001 pranešimų medžiaga. KTU. K: Technologija . p. 274-278;
27. ŠTREIMIKIENĖ D. Regionų plėtros teorijos ir politika. *Regionų plėtra – 2001*, Kaunas, Technologija, p. 279-283;
28. VAITEKŪNAS S. (2001). Lietuvos regionų problema Europos Sąjungos kontekste. Regioninės plėtros agentūrų veiklos analizės ypatumai. Respubl. konf. Regionų plėtra-2001 pranešimų medžiaga. KTU. K: Technologija . p. 306-317;
29. WHITE PAPER (2005). European transport policy for 2010: time to decide. Brussels, COM (2005-2006). http://ec.europa.eu/transport/white_paper/index_en.htm;
30. VALSTYBĖS ILGALAIKĖS RAIDOS STRATEGIJA (2002-11-12), Ūkio ministerija, <http://www.ukmin.lt/lt/strategija/>;
31. VIDAUS VANDENŲ TRANSPORTO TEISINĖ BAZĖ, Susisiekimo ministerija, www.transp.lt.

SUMMARY

Uogintas, Adomas. (2006) *Region Economical Development. MBA Graduation Paper*, Kaunas: Kaunas Faculty of Humanities, Vilnius University. 76 p.

Aim of the Paper – to analyze the theories of region economical development. To give proposals for. development of Elektrenai water's infrastructure.

Tasks of the Paper:

To analyze the theories of region economical development;

To assess potentials of Elektrėnai Lagoon infrastructure development, creation of tourism infrastructure, resources for developing recreation and tourism potentials.

The subject of the Paper – Waters and infrastructure of Elektrėnai Lagoon.

Economists give several different and interrelated answers to the questions, what factors bring influence on different rates of economic growth across countries. Regional growth theories present a number of ideas that are important for understanding growth processes in developing countries. In this paper six the most popular modern theories of regional economic development and growth are assessed and systematized: a) theory of the stages of economic development; b) staple theory; c) export led growth theory; d) core - periphery theory; e) clusters led growth theory; f) endogenous growth theory.

The Paper is composed of three parts. *The first part* analyses scientific literature and theoretical descriptions of region economical development theories, their concept and strategies. *The second part* gives theoretical analysis of region economical policy in Lithuania, methods, their objectives and assumptions for their selection. *The third part* – Feasibility study of the “Development of Elektrenai Water's Infrastructure” is based on the vision of Elektrenai development, strategic planning and priority guidelines, that have been already set by Elektrenai Municipality, as well as economically substantiated feasibility study of entertainment park “Energoland”.

PRIEDAI