

**ŠIAULIŲ UNIVERSITETAS  
SOCIALINIŲ MOKSLŲ FAKULTETAS  
EKONOMIKOS KATEDRA**

**Dovilė KARULAITIENĖ**

**TIESIOGINIŲ UŽSIENIO INVESTICIJŲ Į  
TRANSPORTĄ, SANDĖLIAVIMĄ IR NUOTOLINIUS  
RYŠIUS POVEIKIS LIETUVOS MOKĖJIMŲ  
BALANSO EINAMAJAI SĄSKAITAI 2002-2009 M.**

**Magistro darbas**

Šiauliai, 2010

**ŠIAULIŲ UNIVERSITETAS  
SOCIALINIŲ MOKSLŲ FAKULTETAS  
EKONOMIKOS KATEDRA**

**TIESIOGINIŲ UŽSIENIO INVESTICIJŲ Į  
TRANSPORTĄ, SANDĖLIAVIMĄ IR NUOTOLINIUS  
RYŠIUS POVEIKIS LIETUVOS MOKĖJIMŲ  
BALANSO EINAMAJAI SĄSKAITAI 2002-2009 M.**

**Magistro darbas**  
**Socialiniai mokslai, ekonomika (04 S)**

Aš, ..... teigiū, kad magistro  
studijų baigiamasis darbas, kurį teikiu Ekonomikos studijų programos magistro  
kvalifaciniam laipsniui įgyti, yra originalus autorinis darbas  
.....

**Magistro darbo autorė** Dovilė Karulaitienė .....

**Vadovė** prof. dr. Z. Tamašauskienė .....

**Recenzentas** .....

.....

## **SANTRAUKA**

Dovilė Karulaitienė

**Tiesioginių užsienio investicijų į transportą, sandėliavimą ir nuotolinius ryšius poveikis Lietuvos mokėjimų balanso einamajai sąskaitai 2002-2009 m.** Magistro darbas.

Magistro darbe siekiama įvertinti tiesioginių užsienio investicijų į transportą, sandėliavimą ir nuotolinius ryšius poveikį Lietuvos mokėjimų balanso einamajai sąskaitai. Šiam tikslui pasiekti atliekama teorinių aspektų bei empirinių tyrimų užsienio šalyse rezultatų apžvalga. Išskiriamos pagrindinės galimo poveikio kryptys bei pasekmės. Taikant ekonometrinius statistinius metodus (Granger priežastingumo testas, koreliacinė regresinė analizė) kiekybiškai įvertinama priklausomybė tarp tiriamų kintamųjų bei patvirtinama suformuluota hipotezė, kad analizuojamos tiesioginės užsienio investicijos tiriamu laikotarpiu darė neigiamą poveikį Lietuvos mokėjimų balanso einamosios sąskaitos saldo. Pateikiamas tiesioginių užsienio investicijų poveikio vertinimas, išskiriamos pagrindinės problemos bei pasiūlomi galimi jų sprendimo būdai.

## **SUMMARY**

Dovilė Karulaitienė

**Foreign Direct Investments in Transportation, Storage and Remote Connections Effect on the Condition of the Current Account of Lithuania's Balance of Payments During the Period of 2002-2009 Years.** Master's work.

This master's final paper seeks to evaluate the effect of foreign direct investments in transportation, storage and remote connections on the current account of Lithuania's balance of payments. In order to reach this goal, a survey of the results of theoretical aspects and empirical investigations in foreign countries is performed. The main trends and consequences of possible effect are distinguished. Applying econometric statistical methods (Granger causality test, correlation regression analysis), dependence among investigated variables is quantitatively evaluated and formulated hypothesis, that analysed foreign direct investments during the period had a negative impact on the current account of Lithuania's balance of payments. Evaluation of foreign direct investment effect is presented, the main problems and ways of their possible solutions are distinguished.

## TURINYS

ĮVADAS.....	8
I. TIRIAMOS EKONOMINĖS VEIKLOS RŪŠIES, TIESIOGINIŲ UŽSIENIO INVESTICIJŲ IR MOKĖJIMŲ BALANSO TEORINIAI ASPEKTAI.....	11
1.1. Transporto, sandėliavimo ir nuotolinių ryšių samprata.....	11
1.2. Tiesioginių užsienio investicijų aspektai.....	15
1.2.1. Tiesioginių užsienio investicijų pritraukimas į šalį.....	19
1.2.2. Tiesioginių užsienio investicijų poveikis šalies ekonomikai.....	23
1.3. Nacionalinis mokėjimų balansas.....	28
1.3.1. Mokėjimų balanso samprata bei struktūra.....	28
1.3.3. Mokėjimų balanso einamoji sąskaita, jos kitimą įtakojo veiksniai ir pasekmės.....	30
1.4. TUI investicijų poveikio mokėjimų balansui empirinių tyrimų apžvalga.....	33
1.5. Tiesioginių užsienio investicijų į transportą, sandėliavimą ir nuotolinius ryšius poveikio Lietuvos mokėjimų balanso einamajai sąskaitai tyrimo metodologija.....	35
II. TIESIOGINIŲ UŽSIENIO INVESTICIJŲ Į TRANSPORTĄ, SANDĖLIAVIMĄ IR TELEKOMUNIKACIJŲ SEKTORIŲ POVEIKIO LIETUVOS MOKĖJIMŲ BALANSO EINAMAJAI SĄSKAITAI TYRIMAS.....	39
2.1. Tiesioginių užsienio investicijų ir einamosios sąskaitos dinamika ir tendencijos.....	39
2.2. TUI į transportą, sandėliavimą ir nuotolinius ryšius poveikis Lietuvos mokėjimų balanso einamajai sąskaitai.....	46
2.2.1. TUI į transportą, sandėliavimą ir nuotolinius ryšius poveikis pajamų sąskaitai.....	47
2.2.2. TUI į transportą, sandėliavimą ir nuotolinius ryšius poveikis užsienio prekybos prekėmis ir paslaugomis sąskaitai.....	51
2.2.2.1. TUI į transportą, sandėliavimą bei nuotolinius ryšius poveikis prekybos prekėmis balansui.....	51
2.2.2.2. TUI į transportą, sandėliavimą bei nuotolinius ryšius poveikis prekybos paslaugomis balansui.....	58
III. TUI Į TRANSPORTĄ, SANDĖLIAVIMĄ IR NUOTOLINIUS RYŠIUS POVEIKIO VERTINIMAS, PAGRINDINĖS PROBLEMOS IR GALIMI SPRENDIMO BŪDAI.....	63
IŠVADOS IR REKOMENDACIJOS.....	71
LITERATŪRA.....	74
PRIEDAI.....	83
<b>1 priedas</b> Lietuvos mokėjimų balansas 2002-2009 m. (mln. Lt).....	84
<b>2 priedas</b> TUI Lietuvoje pagal ekonominės veiklos rūšis 2002-2009 m. (mln.Lt).....	89
<b>3 priedas</b> Lietuvos tiesioginės investicijos užsienyje pagal ekonominės veiklos rūšis 2002-2009 m. (mln.Lt).....	89

<b>4 priedas</b>	Lietuvos TUI į transportą, sandėliavimą ir telekomunikacijas dalis visoje TUI struktūroje 2002-2009 m. (mln.Lt) .....	90
<b>5 priedas</b>	Tiesioginių užsienio investicijų į transportą, sandėliavimą ir nuotolinius ryšius Lietuvoje kitimo tempai 2002-2009 m. (mln.Lt) .....	90
<b>6 priedas</b>	Lietuvos tiesioginių investicijų užsienyje į transportą, sandėliavimą ir nuotolinius ryšius kitimo tempai 2002-2009 m. (mln.Lt) .....	91
<b>7 priedas</b>	Lietuvos mokėjimų balanso einamosios sąskaitos balanso kitimo tempai 2002-2009 m. (mln.LT) .....	91
<b>8 priedas</b>	Pradiniai faktorinės analizės duomenys.....	92
<b>9 priedas</b>	Lietuvos mokėjimų balanso pajamų sąskaitos struktūra 2002-2009 m. (procentais) .....	94
<b>10 priedas</b>	Lietuvos importo ir eksporto apimtis pagal standartinę tarptautinę prekybos klasifikaciją (SITC) 2002-2009 m. (mln.Lt) .....	95
<b>11 priedas</b>	Lietuvos importo ir eksporto apimtis pagal standartinę tarptautinę prekybos klasifikaciją (SITC) perskaičiuota FOB kainomis 2002-2009 m. (mln.Lt) .....	96
<b>12 priedas</b>	Lietuvos importo ir eksporto apimtis pagal makroekonomikos kategorijų klasifikaciją (BEC) 2002-2009 m. (mln.Lt) .....	97
<b>13 priedas</b>	Lietuvos importo ir eksporto apimtis pagal makroekonomikos kategorijų klasifikaciją (BEC) perskaičiuota FOB kainomis 2002-2009 m. (mln.Lt) .....	98
<b>14 priedas</b>	Lietuvos mokėjimų balanso paslaugų sąskaitos struktūra 2002-2008 m. (mln.Lt) .....	99
<b>15 priedas</b>	Papildomi tiesiogines užsienio investicijas skatinantys veiksniai .....	100
<b>16 priedas</b>	Rudytė D., Karulaitienė D., Reizgevičienė R. (2009). Naujų Europos sąjungos valstybių makroekonominių rodiklių pokyčiai integruotoje rinkoje. <i>Ekonomika ir vadyba: aktualijos ir perspektyvos</i> , 1 (14), p. 238-247. ....	101
<b>17 priedas</b>	Karulaitienė D. (2010). Tiesioginių užsienio investicijų į transportą, sandėliavimą ir nuotolinius ryšius poveikis Lietuvos mokėjimų balanso einamajai sąskaitai 2002-2009 m. <i>Ekonomikos ir vadybos aktualijos</i> . ....	102

## LENTELĖS

<b>2.1 lentelė</b> Lietuvos mokėjimų balanso einamosios sąskaitos struktūra 2002-2009 m. (mln.LT).....	44
<b>2.2 lentelė</b> TUI į transportą, sandėliavimą ir nuotolinius ryšius bei TUI pajamų Granger priežastingumo testo rezultatai.....	48
<b>2.3 lentelė</b> TUI į transportą, sandėliavimą ir nuotolinius ryšius Lietuvoje ir TUI pajamų (bei jų struktūrinių dalių) tarpusavio ryšių nustatymo analizės rezultatai (2002-2009 m.).....	48
<b>2.4 lentelė</b> TUI į transportą, sandėliavimą ir nuotolinius ryšius bei tarptautinės prekybos prekėmis balanso sudedamųjų dalių Granger priežastingumo testo rezultatai .....	51
<b>2.5 lentelė</b> TUI į tam tikrą sritį ir Lietuvos užsienio prekybos balanso (pagal konkrečias prekių grupes) tarpusavio ryšių nustatymo analizės rezultatai (2002-2009 m.).....	52
<b>2.6 lentelė</b> TUI į transportą, sandėliavimą ir nuotolinius ryšius bei tarptautinės prekybos paslaugomis balanso sudedamųjų dalių Granger priežastingumo testo rezultatai .....	58
<b>2.7 lentelė</b> TUI į tam tikrą sritį ir Lietuvos užsienio prekybos balanso (pagal konkrečias paslaugų grupes) tarpusavio ryšių nustatymo analizės rezultatai (2002-2009 m.).....	59

## PAVEIKSLAI

<b>1.1 pav.</b> Transporto skirstymas .....	11
<b>1.2 pav.</b> Pagrindiniai motyvai, dėl kurių TUI yra naudingos priimančiai šaliai .....	17
<b>1.3 pav.</b> TUI patrauklumo sąlygų (OLI) plėtros teorijos struktūra .....	21
<b>1.4 pav.</b> Teigiamas ekonomikos vystymosi ciklas .....	26
<b>1.5 pav.</b> Neigiamas ekonomikos vystymosi ciklas .....	27
<b>2.1 pav.</b> Tiesioginės užsienio investicijos Lietuvoje pagal ekonominės veiklos rūšis .....	40
<b>2.2 pav.</b> Lietuvos tiesioginės užsienio investicijos užsienyje pagal ekonominės veiklos rūšis .....	43
<b>2.3 pav.</b> Lietuvos mokėjimų balanso pajamų sąskaitos struktūra, įvertinus vidutinius procentinius lyginamuosius svorius (2002-2009 m.) ir TUI poveikio įvertinimas .....	1
<b>2.4 pav.</b> Lietuvos užsienio prekybos prekėmis balanso struktūra (naudojant vidutinius dydžius) pagal standartinę tarptautinės prekybos klasifikaciją SITC 2002-2009 m. ir TUI poveikio įvertinimas. ....	55
<b>2.5 pav.</b> Lietuvos užsienio prekybos prekėmis balanso struktūra (naudojant vidutinius dydžius) pagal makroekonomikos kategorijų klasifikaciją BEC 2002-2009 m. ir TUI poveikio įvertinimas. ....	56
<b>2.6 pav.</b> Lietuvos mokėjimų balanso tarptautinės prekybos paslaugomis sąskaitos struktūra, įvertinus vidutinius procentinius lyginamuosius svorius (2002-2009 m.) ir TUI poveikio įvertinimas. ....	60

## ĮVADAS

Vystantis ir nuolat tobulėjant technologijoms, šiuolaikinis pasaulis tiesiog neišvairduojamas be kompiuterių, interneto, mobiliojo ryšio bei telefonų, televizijos, taip pat įvairių susisiekimo priemonių (greitaeigių traukinių, lėktuvų ir pan.). Kiekviena šalis norėdama išlikti konkurencinga turi stengtis žengti koją su nuolat tobulėjančiomis techninėmis naujovėmis. Ūkio subjektai, siekdami sėkmingai konkuruoti tarptautinėje arenoje privalo nuolat siekti padidinti veiklos efektyvumą, taupyti laiką bei pinigus, būti mobiliais ir pasiekiamais bet kurioje pasaulio vietoje bet kuriuo metu. Šiandieniniame beprotišku greičiu besisukančiame pasaulyje šalis tampa sąlyginai izoliuota, jei neturi tinkamos bei nuolat plėtojamos infrastruktūros. Į šią sąvoką įeina tiek sausumos susisiekimo sistema, jūrų keliai, aviacija, tiek nuotolinių ryšių sfera (pradedant galimybe susisiekti mobiliuoju telefonu ir baigiant galimybe patį verslą vykdyti virtualioje erdvėje). Todėl investicijos į šią sritį yra skatinamos ir siektinos.

**Problema.** Analizuojant tiesioginių užsienio investicijų į konkrečią sritį įtaką einamajai sąskaitai, pirmiausia, reikia smulkiai išnagrinėti patį mokėjimų balansą bei jo struktūrą. Tiesioginės užsienio investicijos einamąją sąskaitą gali veikti per prekių, paslaugų bei pajamų sąskaitas tiek teigiama, tiek neigiama linkme. Tiriant transporto, sandėliavimo bei nuotolinių ryšių sektorių, kuris susideda iš gana skirtingų ekonominės veiklos sričių, būtina analizuoti galimus ryšius labai įvairiais aspektais tam, kad būtų galima įvertinti tiesioginių užsienio investicijų įtaką atskiriems einamosios sąskaitos straipsniams bei jų sudėtinėms dalims. Dėl nepakankamo duomenų kiekio ypač sudėtinga nustatyti ryšį tarp tiesioginių užsienio investicijų į analizuojamą sritį bei pajamų sąskaitos balanso. Todėl tyrimo rezultatais atskleidžiamas įtakos egzistavimas ir jos veikimo kryptis, tačiau poveikio mastai konkrečiomis skaitinėmis išraiškėmis negali būti tiksliai įvertinti.

**Tyrimo aktualumas ir naujumas.** Ilgą laiką Lietuvos mokėjimų balanso einamosios sąskaita buvo deficitinė ir siejama su neigiamu tarptautinės prekybos balansu, kurio didžiąją dalį sudaro prekybos prekėmis deficitas. Tokią situaciją priimtina spręsti į šalį pritraukiant tiesiogines užsienio investicijas, kurių efektyvus panaudojimas teoriškai turėtų teigiamai veikti einamosios sąskaitos deficito būklę. Užsienio autorių atlikti empiriniai tyrimai rodo, jog tarptautinio kapitalo atėjimas gali padidinti šalies konkurencingumą tarptautinėje arenoje ir taip išaugtų užsienio prekybos mastai. Tačiau retai, o lietuvių mokslininkų darbuose visai nekeliamas klausimas, kaip skirtingos tiesioginių užsienio investicijų rūšys veikia einamąją sąskaitą bei atskiras jos dalis. Lietuva gauna nemažas injekcijas tiesioginių užsienio investicijų pavidalu į telekomunikacijų sritį, bet tuo pačiu metu stipriai išauga poreikis importuoti atitinkamus įrenginius (kompiuterius, programinę įrangą, mobiliuosius telefonus ir



pan.). Kadangi Lietuvos ūkio subjektai beveik neinvestuoja užsienyje į šį sektorių, atsitinka taip, kad gaunamos lėšos yra suvartojamos šalies viduje, nesukuriamas naujas produktas, o tai neigiamai atsiliepia einamosios sąskaitos būklei.

**Tyrimo objektas** – tiesioginės užsienio investicijos į analizuojamą sritį bei Lietuvos mokėjimų balanso einamoji sąskaita.

**Tyrimo dalykas** – analizuojamų tiesioginių užsienio investicijų poveikio einamosios sąskaitos saldo vertinimas.

**Tyrimo tikslas** – nustatyti tiesioginių užsienio investicijų į transportą, sandėliavimą ir nuotolinius ryšius (telekomunikacijas) poveikį Lietuvos mokėjimų balanso einamajai sąskaitai tiriamu laikotarpiu.

Tyrimo tikslui pasiekti iškelti šie **uždaviniai**:

1. Apibūdinti tiriamą ekonominės veiklos rūšį, tiesiogines užsienio investicijas bei mokėjimų balansą ir apžvelgti tiesioginių užsienio investicijų poveikio mokėjimų balansui empirinius tyrimus.
2. Išnagrinėti tiesioginių užsienio investicijų į transportą, sandėliavimą ir nuotolinius ryšius bei Lietuvos mokėjimų balanso einamosios sąskaitos dinamiką 2002-2009 metais ir nustatyti jos pokyčius nulėmusius veiksnius.
3. Nustatyti analizuojamų investicijų ir einamąją sąskaitą sudarančių straipsnių tarpusavio ryšius.
4. Įvertinti tiesioginių užsienio investicijų į transportą, sandėliavimą ir nuotolinius ryšius poveikį bendrai Lietuvos mokėjimų balanso einamosios sąskaitos būklei, išskirti pagrindines problemas bei pasiūlyti galimus jų sprendimo būdus.

**Mokslinė hipotezė:** tiesioginės užsienio investicijos į transportą, sandėliavimą ir nuotolinius ryšius analizuojamu laikotarpiu darė neigiamą poveikį Lietuvos mokėjimų balanso einamajai sąskaitai.

**Tyrimo atsiribojimai.** Darant prielaidą, jog tarp užsienio investicijų ir einamųjų pervedimų straipsnio balanso priežastinio ryšio nėra, tiesioginių užsienio investicijų poveikis einamųjų pervedimų balansui netiriamas.

**Tyrimo metodologija.** Rengiant magistro darbą panaudota įvairi ekonominės tematikos knygų, mokslinių straipsnių bei konferencijų medžiaga, cituojant bei referuojant autorių mintis ir teiginius. Tiriant tiesioginių užsienio investicijų į transportą, sandėliavimą ir nuotolinius ryšius poveikį Lietuvos mokėjimų balanso einamajai sąskaitai daugiausia remtasi Lietuvos statistikos departamento bei Lietuvos banko pateikiamais statistiniais duomenimis. Surinkti ir susisteminti duomenys analizuoti įvairiais aspektais. Atliktas dinaminis tyrimas analizuojant jų kitimo tempus. Darbo tikslui pasiekti

buvo atliekama teorinių aspektų bei empirinių tyrimų užsienio šalyse rezultatų apžvalga, išskirtos pagrindinės galimo poveikio kryptys bei pasekmės. Taikant ekonometrinius statistinius metodus (Granger priežastingumo testas, koreliacinė regresinė analizė) kiekybiškai įvertinama priklausomybė tarp tirtų kintamųjų. Atliktų skaičiavimų duomenys apibendrinti, naudotas jų abstrahavimas, konkretizavimas, sintezė bei grafinis modeliavimas.

**Tyrimo strategija.** Magistro darbą sudaro trys pagrindiniai skyriai. Pirmame darbo skyriuje, siekinat apibrėžti pagrindinius darbo objekto specifinius požymius ir pagrįsti atliekamo tyrimo reikšmingumą bei svarbą, pateikiama Lietuvos ir užsienio autorių literatūros analizė, atliekama empirinių tyrimų užsienio šalyse rezultatų apžvalga, pateikiamas išsamus tyrimo metodologijos aprašymas. Antrame darbo skyriuje, naudojant 2002-2009 metų statistinius duomenis atliekamas įvairiais matematiniais metodais bei skaičiavimais pagrįstas tiesioginių užsienio investicijų į transportą, sandėliavimą ir nuotolinius ryšius poveikio Lietuvos mokėjimų balanso einamajai sąskaitai nustatymas. Trečiame darbo skyriuje pateikiamas tiesioginių užsienio investicijų poveikio vertinimas, išskiriamos pagrindinės problemos bei pasiūlomi galimi jų sprendimo būdai.

**Tyrimo rezultatai.** Atlikus tyrimą nustatyta, kad tiesioginės užsienio investicijos į transportą, sandėliavimą bei nuotolinius ryšius turi įtakos Lietuvos mokėjimų balanso einamajai sąskaitai, tačiau dėl nedidelės tiriamų investicijų dalies visoje tiesioginių užsienio investicijų struktūroje daromas poveikis nėra itin žymus. 2002-2009 metų laikotarpiu analizuojamų investicijų srautas į Lietuvą didžiausią poveikį darė prekybos prekėmis balanso saldo, nes ateinantis didelis užsienio investicijų kiekis į nuotolinių ryšių sektorių skatino telekomunikacinių prekių importą. Taip pat pastebėta, jog tiesioginės užsienio investicijos į transportą neigiamai veikia einamosios sąskaitos būklę per paslaugų balansą, konkrečiai – kelionių importą. Ištirti įtaką pajamų sąskaitos būklei ypač sudėtinga dėl tam tikrų duomenų trūkumo, todėl gauti rezultatai yra abstraktūs, kuriais remiantis nustatyta, jog tiesioginės užsienio investicijos tiriamu laikotarpiu turėjo įtakos pajamų balanso deficitui per dividendų ir reinvesticijų straipsnius (šis poveikis nebuvo žymus). Tyrimas atskleidė nepakankamai neefektyvaus TUI į transportą, sandėliavimą ir nuotolinius ryšius panaudojimo problemą, kurią būtina spręsti šias TUI nukreipiant inovacijų kūrimo bei eksporto skatinimo linkme, nes transportas bei telekomunikacijos tebėra sparčiai besiplėtojanti ūkio šaka, kuri užtikrina efektyvų šalies vidaus rinkos funkcionavimą, užsienio prekybos bei tranzito paslaugų teikimą, keleivių aptarnavimą bei turizmo plėtrą.

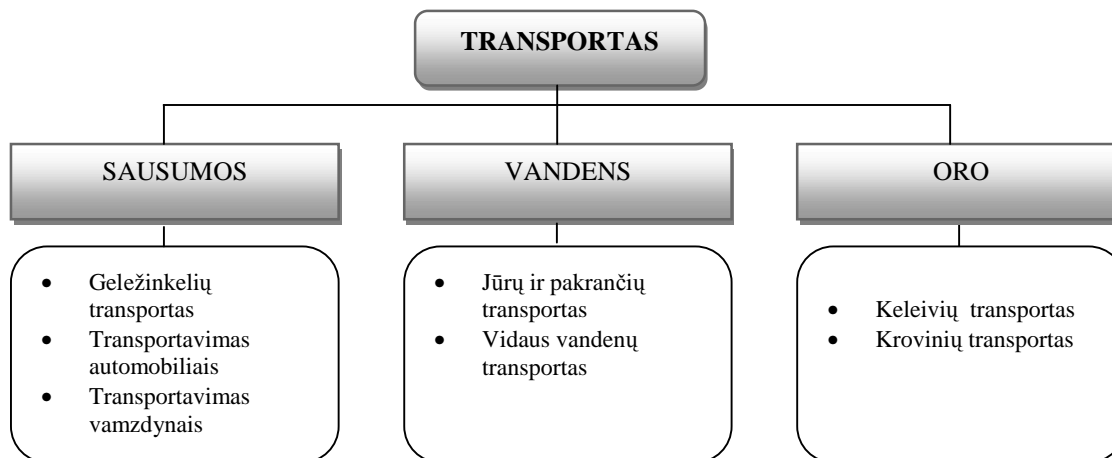
# I. TIRIAMOS EKONOMINĖS VEIKLOS RŪŠIES, TIESIOGINIŲ UŽSIENIO INVESTICIJŲ IR MOKĖJIMŲ BALANSO TEORINIAI ASPEKTAI

Siekiant įgyvendinti šio darbo tikslą – nustatyti tiesioginių užsienio investicijų (toliau TUI) į transportą, sandėliavimą ir nuotolinius ryšius (telekomunikacijas) poveikį Lietuvos mokėjamų balanso einamajai sąskaitai – būtina atlikti tiriamų sričių analizę, remiantis įvairia ekonominės tematikos literatūra bei teorijomis. Šiame skyriuje siekiama apibrėžti pagrindinius darbo objekto specifinius požymius ir pagrįsti atliekamo tyrimo reikšmingumą bei svarbą.

## 1.1. Transporto, sandėliavimo ir nuotolinių ryšių samprata

Transporto, sandėliavimo bei nuotolinių ryšių (telekomunikacijų) poveikis visų šalių raidai yra didelis. Pirmiausiai, šių sričių būklė bei plėtojimas turi įtakos šalies tarptautinei prekybai, jos konkurencingumui bei patrauklumui užsienio investuotojų atžvilgiu.

Tiriama ekonominės veiklos rūšis susideda iš 3 dalių, kurios yra glaudžiai tarpusavyje susijusios ir viena kitą papildo. Pirmoji sudėtinė dalis yra **transportas**. Transportavimas – tai žmonių bei krovinių pervežimas keliais, geležinkeliais, laivais bei oro transportu (Oksfordo ekonominių terminų žodynas). Transportas yra viena pagrindinių šiuolaikinio ūkio sudėtinių dalių. Kadangi transporto poreikis auga – visuomenei reikia didelio mobilumo bei aukštos transporto paslaugų kokybės [96]. Pagal Lietuvos statistikos departamento pateikiamas temines lenteles galima pateikti tokį transporto skirstymą (žr.1.1 pav.):



1.1 pav. Transporto skirstymas

Šaltinis: sudaryta darbo autorės remiantis Lietuvos statistikos departamento duomenimis [71, 92]

Visomis transportavimo priemonėmis, išskyrus vamzdynus, gali būti vežami keleiviai arba kroviniai. Krovinių gabenimas yra viena esminių tarptautinės prekybos ir apskritai prekybos sąlygų. Jei prekės negalėtų keliauti iš vienos vietos į kitą, prekybos procesą būtų labai sunku įsivaizduoti. Taigi krovinių gabenimo galimybės bei sąlygos turėtų tiesiogiai įtakoti šalies importo bei eksporto apimtį. Apskritai, tiek krovinių, tiek keleivių transportavimas yra paslaugos, kurios vykdomos ne tik šalies viduje, o ir teikiamos arba perkamos užsienyje. Taigi investicijos į šį sektorių neišvengiamai turėtų paveikti šalies einamosios sąskaitos ne tik per prekių, bet ir per paslaugų balansą.

Transporto sektorius yra išskiriamas tarp J. Ch. Holloway (1998) pateikiamų turizmo struktūrinių dalių (šalia apgyvendinimo, kelionių tarpininkų ir kt.). Apie šio sektoriaus svarbą kalba ir K. Petrilovskaja bei A. Miškinis straipsnyje „Atvykstamojo turizmo Lietuvoje konkurencingumas Baltijos šalių kontekste“ (2007). Galima išvelgti, jog užsienio investicijos į transporto sektorių gali turėti įtakos turizmo paslaugas teikiančių įmonių pajamoms. Transportas turi didelės įtakos atvykstamojo turizmo plėtrai, nes nuo jo išsivystymo lygio priklauso šalies pasiekiamumas. Kalbant apie Lietuvos mokėjimų balanso einamosios sąskaitos būklę, pajamos iš turizmo veiklos tampa vis svarbesniu aspektu, nes lietuvių, kurie renkasi poilsį užsienyje, daugėja, kas neigiamai veikia pajamų straipsio balansą (K. Petrylovskaja, A. Miškinis, 2007). Čia svarbus vaidmuo tenka oro transportui. Jam priklauso oro trasos, aerouostai, lėktuvai, aerodromų techninė įranga (LR transporto sistema, 2005).

Geležinkelių transportui priskiriami bendro naudojimo geležinkeliai, geležinkelių atšakos, riedmenys, ryšių ir energijos tiekimo įrenginiai, stotys (LR transporto sistema, 2005). 2007 metų gegužės 16-17 dienomis Vilniuje vykusioje konferencijoje tema „Šalies institucijų vaidmuo atstovaujant transporto sektoriaus interesus užsienyje“ aptarta Lietuvos geležinkelių bei uostų svarba šalies ekonomikai. Minėtos konferencijos medžiagoje pateikiama Lietuvos geležinkelių sektoriaus specifika (Statistikos departamentas, 2008):

- Lietuvos geležinkelių tinklo integracija į NVS šalių geležinkelio tinklą.
- Dominuoja krovinių vežimai kryptimi Rytai-Vakarai.
- Per Lietuvą geležinkeliu vykdomas krovinių ir keleivių tranzitas Kaliningrado srities kryptimi.
- Krovinių vežimo veikla pelninga.
- Ir kt.

Pateikta geležinkelių sektoriaus specifika leidžia kalbėti apie transporto svarbą tranzitui per šalį. V. Paulauskas, R. Bardžiukas, A. Maniachin ir kiti (2001) teigia, jog tranzito srautų paskirstymą transporto koridoriais lemia konkrečių transporto sistemų ir ypač transporto jungčių techninės, organizacinės ir juridinės sąlygos. Minėtų autorių manymu, uostai yra vienas iš pagrindinių transporto sistemų ir tranzito jungčių. Jūrų uostams priklauso jūrų keliai, jūrų uostai, navigacijos įrengimai, laivai (LR transporto sistema, 2005). A. Šimėnas (2007) teigia: „modernus neužšalantis Klaipėdos uostas - vienas svarbiausių objektų, sąlygojančių Lietuvos geležinkelių veiklą ir plėtrą“. Matyti, jog Lietuvoje geležinkeliai bei vandens transportas yra glaudžiai susiję su prekių tranzitu per šalies teritoriją.

Automobilių transportą sudaro keliai, kelių transporto priemonės, įvairūs inžineriniai statiniai (LR transporto sistema, 2005). „Automobilių transportas yra efektyvi priemonė plėtoti ekonominį bendradarbiavimą tarp įvairių šalių“ - teigia asociacijos „Linava“ prezidentas A. Kondrusevičius (2006). Pasak jo, aukšti Lietuvos transporto įmonių rezultatai pasiekti esant didžiulei konkurencijai, profesionalių vairuotojų stygiui, nuolat brangstant degalams bei griežtėjant ES aplinkosauginiams ir techniniams reikalavimams automobilių transportui. Taigi ši ekonominės veiklos sritis yra svarbi Lietuvos ekonomikai bei tarptautinei prekybai, nes esant gana nepalankioms sąlygoms pasiekiami aukšti rezultatai.

Kitai transporto sričiai – vamzdynams – priklauso naftotiekio bei dujotiekio vamzdynų linijos, įvairūs inžineriniai statiniai (LR transporto sistema, 2005). Išskiriami šie vamzdynų tipai: gamtinių dujų, naftos, naftos produktų, vandens mišinio, chemikalų. Lietuvos naftos vamzdyną sudaro: vamzdynas Polockas-Biržai-Mažeikiai, Biržų ir Joniškio perpumpavimo stotys bei Mažeikių-Būtingės vamzdynas. Vamzdynų transporto sistemai, jos palaikymui bei funkcionavimui būtinos didelės investicijos [97]. Tačiau šios transporto sistemos svarba mokėjimų balansui išryškėja, kalbant apie žaliavų, reikalingų įvairių prekių gamybai bei vidaus vartojimui, kurių Lietuva neturi, pasiekiamumą. Taigi investicijos į šį sektorių turėtų įtakoti Lietuvos užsienio prekybos balansą ir ypač importo apimtį.

Antra tiriamos ekonominės veiklos rūšies sudedamoji dalis yra **sandėliavimas**. Ši sąvoka yra labai plati ir apima procesus nuo laikino prekių saugojimo terminale iki pilno kompleksinių paslaugų suteikimo. Oksford Reference pateikiama tokia sandėliavimo apibrėžtis – tai laikinas daiktų ar prekių laikymas bei saugojimas tam tikroje patalpoje. Galimi sandėliavimo variantai: sandėlis, muitinės terminalas, muitinės sandėlis, akcizinis sandėlis, aukščiau nurodytųjų variantų kombinacija [82].

Sandėliavimas, logistika, transportas – tai viena nuo kitos neatsiejamų sričių. Daugumai produktų ir ypač tiems, kurie yra pervežami iš vienos šalies į kitą, reikalinga vieta, kur juos būtų galima laikyti prieš parduodant, perparduodant ar pateikiant galutiniams vartotojams. Šiai sričiai taip pat

reikalingos didelės investicijos (sandėlių statybai, jų priežiūrai, infrastruktūros atnaujinimui bei plėtimui).

Tam, kad transportavimo bei sandėliavimo procesai vyktų sklandžiai, reikalingas kokybiškas ir spartus duomenų perdavimas bei prieinamumas. Kompiuteriai ir komunikacijos yra viena iš svarbiausių sričių užtikrinant informacijos perdavimą ir sklaidą bei naujų technologijų diegimą versle (S. Stanaitis, D. Česnavičius., 2006). **Nuotoliniai ryšiai** yra trečia tiriamos ekonominės veiklos rūšies dalis. Ją sudaro paštas ir telekomunikacijos. Nuotoliniai ryšiai Oxford Reference yra abibūdinami kaip procesas, kurio metu yra naudojamos įvairios susisiekimo, komunikavimo per atstumą priemonės. Remiantis Lietuvos statistikos departamento duomenimis, telekomunikacijoms priskiriama:

- Fiksuoto telefono ryšio linijos;
- Skaitmeninio ryšio linijos;
- Mobiliojo ryšio kanalai.

Fiksuoto telefono ryšio paslaugas Lietuvoje teikia AB „TEO LT“ (iki 2006 metų gegužės 5 d. vadinosi AB „Lietuvos telekomas“), kuri veikia užsienio kapitalo pagrindu. Tokiu pačiu pagrindu veikia ir pagrindiniai mobiliojo ryšio operatoriai („Omnitel“, „Bite“, „Tele 2“). Skaitmeninio ryšio linijos yra susijusios su interneto bei kabelinės televizijos paslaugų tiekimu vartotojams. Kadangi telekomunikacinės įrangos (mobilieji telefonai, kompiuteriai ir kt.) Lietuvoje beveik nėra pagaminama, o šios prekės bei telekomunikacijų paslaugos yra suvartojamos šalies viduje ir jų poreikis bei apimtis sparčiai auga, galima išvelgti, jog užsienio investicijos į šį sektorių (Lietuvos atveju ne į gamybą, o į paslaugas) turėtų neigiamai veikti Lietuvos mokėjimų balanso einamąją sąskaitą.

Iki 2009 metų Lietuva turėjo vis didėjantį einamosios sąskaitos deficitą, kuri nulemė prekyba prekėmis. Siekiant išvengti einamosios sąskaitos deficito susidarymo ateityje, labai svarbu skatinti tiesiogines užsienio investicijas į sritis, kuriose eksportas, ypač aukštų technologijų, galėtų didėti (G. Matulevičienė, M. Kučinskienė, R. Garuckas, 2007). V. Paulausko, R. Barzdžiuko, A. Maniachin (2001) ir kitų autorių teigimu, kalbant apie investicijas daugiausiai dėmesio reikėtų skirti infrastruktūros ir superstruktūros kūrimui uoste ir visoje transporto sistemoje, brangiai įrangai ir kitiems panašioms elementams. M. Porteris (1998) kaip pagrindinius konkurencingumo išteklius išskiria tokius gamybos veiksnys: kvalifikuota darbo jėga, gamtos ištekliai, finansiniai ištekliai ir infrastruktūra. Pagrindinis konkurencingumo veiksnys Lietuvoje iki šiol buvo pigi kvalifikuota darbo jėga. Tačiau spartėjant emigracijai, didėjant atlyginimams, šis pranašumas praranda savo reikšmę. Vis svarbesnėmis tampa informacinės paslaugos. R. Vilpišauskas (2004) straipsnyje „Tarptautinis konkurencingumas ir Lietuvos eksporto politika“ kalbėdamas apie eksporto plėtros ir skatinimo

strategiją išskiria informacinį aprūpinimą, bendradarbiavimo plėtojimą, infrastruktūros tobulinimą. Jo teigimu, taikant eksporto plėtos ir skatinimo priemones, numatoma sumažinti užsienio prekybos balanso deficitą, pagerinti importo struktūrą, kiekybiškai padidinti turizmo, statybos ir transporto paslaugų eksportą bei kt.

*Apibendrinant, galima teigti, jog transporto, sandėliavimo ir nuotolinių ryšių sektorius yra itin aktualus ir svarbus, kalbant apie Lietuvos ekonomiką, užsienio prekybą bei investicijas. Tiriama ekonominės veiklos rūšis apskritai reikalauja daug investicijų, kurių atėjimas į šį sektorių iš užsienio neišvengiamai veikia einamosios sąskaitos būklę.*

## **1.2. Tiesioginių užsienio investicijų aspektai**

Ekonomikos vystymuisi, tobulėjimui, plėtrai reikalingos lėšos. Dažnai savų lėšų ekonominiams procesams skatinti nepakanka, todėl užsienio investicijų pritraukimas į šalį neretai yra vienas iš svarbiausių ekonominių šalies augimą lemiančių veiksnių. Siekiant pritraukti užsienio investuotojus yra teikiamos įvairios lengvatos (pvz., mokestinės), garsinamas ir gerinamas šalies vardas, reputacija – įvairiais būdais stengiamasi, kad investicinė šalies aplinka būtų kaip įmanoma patrauklesnė.

Dažniausiai užsienio investicijos į šalį ateina tiesioginių arba portfelinių investicijų pavidalu, priklausomai nuo to, ko tikisi ir siekia investuotojai (pvz., valdyti įmonę ar tiesiog diversifikuoti riziką investuojant į skirtingas akcijas – akcijų portfelį). Didžiausios įtakos šalies plėtrai turi TUI. Jos teikia naudos ne tik pačiam investuotojui (pelno pavidalu), bet ir priimančiai šaliai (naujos darbo vietos, technologijos ir pan.).

Kalbant apie investicijas svarbu pažymėti, kad jos dažniausiai paliečia konkrečias šalies įmones, padeda joms tapti konkurencingesnėmis, diegti naujoves, naudoti pažangius valdymo būdus ir pan. Toks įmonių veiklos gerinimas skatina jų produktyvumą, našumą, didina pelną, o tai teigiamai atsiliepia visos šalies ekonomikai. Investicijų esmė, anot R. E. Lipsey (2007), A. Kokko (2006), R. Barrell, N. Pain (1997) ir kt., yra tam tikro kapitalo įdėjimas, kuris leidžia įmonei geriau plėtoti savo veiklą, ją patobulinti ir dėl pagerėjusio produktyvumo gauti ekonominę naudą. Tačiau neretai investuojamos lėšos būna panaudojamos ne pagal paskirtį arba panaudojamos neefektyviai. Tada šie lėšų įdėjimai neatneša jokios naudos (bent jau įmonei, o tuo pačiu ir šalies ūkiui).

Atsižvelgiant į magistro darbo temą, svarbiausios išskirtinos investicijų rūšys pagal investicinių išteklių priklausomybę, konkrečiau – TUI, kurias daro užsienio investuotojai (privatūs ir viešieji juridiniai asmenys bei fiziniai asmenys). Šios investicijos šalies ūkiui ir konkrečioms įmonėms

yra pačios svarbiausios, nes teikia didžiausią finansinę „paramą“ plėtojant verslą ar kitą veiklą (M. A. Hossain, 2008). Ne visada užtenka šalies viduje turimų finansinių lėšų verslui vystyti, todėl užsienio investuotojų kapitalas yra viena iš galimų išeičių šalies verslui bei ekonomikai. Todėl, TUI dėka, vietos įmonės sugeba žymiai efektyviau vystyti veiklą.

TUI – viena svarbiausių priemonių stabiliam ekonomikos augimui užtikrinti. L. Alfaro ir kt. (2009), L. Alfaro (2003), A. Harrison, M. S. McMillian (2003) ir kt. nuomone, atėjusios į šalį, o ypač į vietinį verslą, TUI gali stipriai prisidėti prie ekonominių procesų gerėjimo. TUI su savimi dažnai atsineša ne tik pinigines lėšas, bet ir daugybę naujovių, tokių kaip pažangios technologijos, kitokie darbo įgūdžiai, inovatyvūs valdymo metodai bei kita. Visi šie aspektai sukuria geras galimybes vietos įmonėms tobulėti, atsiranda galimybių konkuruoti ne tik vietos rinkoje, bet ir užsienyje. Darbo rinkoje taip pat juntami atitinkami pokyčiai – keliami darbuotojų kvalifikacija, formuojami nauji įgūdžiai, keliami atlyginimai. Vartotojai laimi dėl atsirandančių pigesnių produktų ir paslaugų. Žinoma, neišvengiamai susiduriama ir su neigiamais TUI atėjimo padariniais (vėliau jie bus aptarti), bet jie kur kas mažesni nei gaunama nauda. Taigi kiekvienos valstybės, o ypač besivystančios, viena svarbiausių užduočių – pritraukti kuo daugiau TUI.

TUI problema, anot M. Mizanur Rahman (2010), E. Janeba (2001), R. Ginevičiaus, O. G. Rakauskienės, R. Patalavičiaus, M. Tvaronavičienės, K. Kalašinskaitės, V. Lisauskienės (2005), savaime iškyla kiekvienai naujai susikuriančiai ar atsikuriančiai valstybei, kur ekonomikos pokyčiai (perėjimas nuo planinės prie rinkos ekonomikos) ir augimas susiję su politinėmis pertvarkomis. Ne išimtis yra ir Lietuva. TUI yra ir valstybės ekonominio augimo rodiklis, ir priemonė, kryptingai naudojama tam augimui pasiekti. Dažnai TUI orientavimas į konkrečią valstybę priklauso ne tik nuo planuojamo pelno, bet ir nuo politinių sprendimų. Politiniam stabilumui, demokratinei valdžios kaitai ir ekonominiam pliuralizmui pasiekti užsienio investicijos turi tiesioginę įtaką (A. G. Wint, D. A. Williams, 2002). Vyriausybė ir Parlamentas sąmoningai telkia pastangas investicijoms pritraukti ir taip spartina valstybės ekonominę raidą.

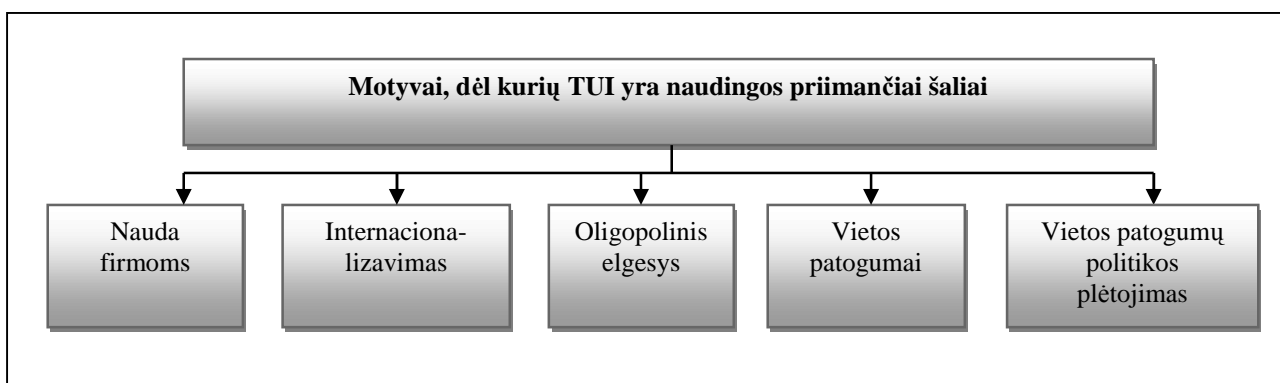
TUI yra svarbios ilgalaikėje šalies ekonomikos plėtroje ne tik kaip kapitalo šaltinis, bet ir padidinant vietos ekonomikos konkurencingumą. Tai galima padaryti dėka technologijų perdavimo, infrastruktūros stiprinimo, taip pat didinant produktyvumą ir sukuriant naujas įdarbinimo galimybes. TUI taip pat svarbios norint padidinti eksportą (Government of India, 2006).

TUI apibrėžčių yra įvairių. Analizuojant skirtingus autorius, pastebima, jog jie savaip jas apibrėžia. TUI definiciją labiau detalizuoja ir paaiškina Tarptautinio valiutos fondo nurodoma apibrėžtis. Tiesiogine užsienio investicija - pagal Tarptautinio valiutos fondo metodiką, Europos Sąjungos statistikos tarnybos bei EBPO (EBPO – Ekonominio bendradarbiavimo ir plėtros



organizacija) metodinius nurodymus yra laikoma tokia investicija, kurios pagrindu susiformuoja ilgalaikiai ekonominiai santykiai ir interesai tarp tiesioginio užsienio investuotojo ir tiesioginio investavimo įmonės. EBPO rekomendacijose 10 ir daugiau procentų paprastųjų akcijų arba balsavimo teisių pripažįstama kaip žemutinė riba, nuo kurios tiesioginis užsienio investuotojas turi galimybę dalyvauti tiesioginio investavimo įmonės valdyme (Lietuvos statistikos departamentas, 2000). I. Moosa (2002) bei R. Barrell ir N. Pain (1997) TUI apibūdina, kaip procesą, kurio metu vienos šalies gyventojai įgyja kitos šalies įmonių nuosavybės teises, t.y. produkcijos kontrolę, paskirstymo valdymą bei kitas veiklos galimybes ir susiformuoja ilgalaikiai ekonominiai santykiai. Tiesioginė investicija apima ne tik pirminį sandorį, dėl kurio užsimezga santykiai tarp investuotojo ir tiesioginio investavimo įmonės, bet ir visus tolesnius sandorius tarp įmonės į kurią investuojama ir užsienio investuotojo. Tiesioginiai užsienio investuotojai gali būti individualūs asmenys, akcinės bendrovės, juridinio asmens teises turinčios ir neturinčios personalinės įmonės, susijusios asmenų ar įmonių grupės, Vyriausybės ar vyriausybinių tarnybos, koncernai arba kitokios organizacijos, kurioms priklauso tiesioginių investicijų įmonės kitose šalyse nei jie patys reziduoja (Organisation for Economic Co-operation and Development, 1999).

TUI nauda pasireiškia įvairiais aspektais, t.y. jų teikiama nauda yra kur kas didesnė ir apima ne tik priimančią šalį, bet ir pačius investuotojus. R. Ginevičius ir kiti autoriai (2005) išskiria motyvus, dėl kurių TUI yra naudingos priimančiai šaliai ir kodėl jas verta pritraukti. Anot jų, literatūroje nurodomi penki pagrindiniai motyvai, kodėl verta pritraukti TUI (žr. 1.2 pav.).



**1.2 pav.** Pagrindiniai motyvai, dėl kurių TUI yra naudingos priimančiai šaliai

Šaltinis: sudaryta darbo autorės remiantis Ginevičiumi R., Rakauskiene O. G., Patalavičiumi R., Tvaronavičiene M., Kalačinskaite K., Lisauskiene V. (2005). *Eksporto ir investicijų plėtra Lietuvoje*. Vilnius: Technika.

Yra daugelis priežasčių, dėl kurių firma investuotoja pasirenka tiesiogines užsienio investicijas. Pagrindinė priežastis yra ta, kad firma tikisi didesnio investicijų pelningumo užsienio šalyje negu savo pačios šalyje, t.y. firma siekia didžiausios tikėtinos pelningumo normos po mokesčių. Firmų nauda investicijas priimančioje šalyje pasireiškia tuo, jog užsienio firmų investicijos verčia

vietos rinkos veikėjus konkuruoti ir kartu plėtoti valstybės vietos verslą, o rinkos dydis ir konkurencingumas, anot J. De Gregorio (1998), savo ruožtu skatina teigiamą TUI poveikį. Internacionalizacijos teorija teigia, kad priešastis, kodėl gamybą vykdo tik viena bendrovė, o ne daugelis įvairiose vietose, yra ta, kad vienai bendrovei gaminti yra pelningiau (M. A. Dulupçu, O. Demirel, 2008). Ši teorija remiasi sutarčių sudarymo kaštais, patiriamais sudarant sutartis; tai derybų, kontrolės, sutarties pasirašymo kaštai. Internacionalizavimo motyvas, dėl kurio verta pritraukti TUI, reiškia, jog investuotojai pasirenka tam tikrą šalį, kurioje yra mažesnės sąnaudos, mokesčiai, t.y. jie stengiasi mažinti gamybos išlaidas. Noras pasinaudoti mažesniais gamybos kaštais, vietinėmis mokesčių lengvatomis, R. Gilpin (1998) tvirtinimu, yra svarbiausias motyvas, skatinantis TUI. Būtent TUI prieš kitas alternatyvas pasirenkamos todėl, jog sutarčių (licencijų, privilegijų, tiekimo ir pan.) sudarymo ir vykdymo kaštai pernelyg aukšti ir egzistuoja didesnė kompanijos veiklos užsienyje rizika nei pačiai įmonei turint ir valdant savo padalinius užsienyje. Oligopolija yra tokia rinkos struktūra, kai yra nedaug firmų (X. Liu, 2008). Tokia padėtis rodo, jog firmų pagrindinis bruožas yra stebėti, ką daro arba ką rengiasi daryti varžovai. Oligopolinis elgesys verčia firmas gerinti savo prekių kokybę bei didinti produkcijos kiekį. Tačiau su R. Ginevičiaus ir kt. (2005) dėl oligopolinio elgesio kaip naudą teikiančio motyvo galima ir nesutikti. Vienas iš susirūpinimą keliančių dalykų yra tai, kad užsienio firma gali dominuoti rinkoje ir užgožti bet kurią vietos konkurenciją. Jeigu užsienio firma yra tvirta, didelė, turi tam tikrą monopolinę galią šeimininko šalies rinkoje, jos mažos kainos gali būti suvokiamos kaip bandymas kontroliuoti didelę šeimininko šalies rinkos dalį. Būdingų vietos patogumų motyvas iš dalies apima anksčiau išvardytus tris motyvus ir pasižymi tikslinės šalies rinkos kainų tendencijomis, ekonomine ir politine šalies rizika, rinkos reguliavimu. Firma mato, kad tam tikroje šalyje jai labiau apsimoka įkurti įmonę nei plėstis savo šalyje. Valstybės Vyriausybės vykdoma politika taip pat pritraukia firmas, pvz., prekybos barjeras gali būti labai stiprus akstinas investuoti į šalį. Tai apima vietos patogumų politikos plėtojimą.

*Iš ateinančių TUI naudos turi ne tik priimanti šalis, bet ir pats investuotojas. Kaip jau buvo rašyta, jis patiria naudą dėl mažesnių mokesčių, pigesnių išteklių, geros geografinės padėties ir susisiekimo, rinkos dydžio ir jos potencialo bei kitų niuansų. Dėl šių veiksnių įtakos jis gali tikėtis uždirbti didesnę pelną. TUI investuotojui naudingos dėl to, jog dėka geresnės atitinkamos verslo aplinkos kitoje šalyje, jis gali sumažinti sąnaudas (tai veikia pelno dydį). Taigi ne tik valstybė suinteresuota TUI pritraukimu, o taip pat ir patys investuotojai domisi geresnėmis verslo galimybėmis.*

### 1.2.1. Tiesioginių užsienio investicijų pritraukimas į šalį

TUI pritraukimas yra rimtas ir sudėtingas uždavinys šalims, o ypač besivystančioms, kurios dar negali pasigirti stipriu tarptautiniu pripažinimu ekonomine prasme. Investuotojai atsargiai vertina šias valstybes, nors daugeliu atžvilgiu jose investuoti apsimoka dėl mažesnių veiklos vystymo kaštų (pigesnė išteklių, mažesni aplinkosauginiai reikalavimai ir kt.), kurie leidžia produkciją padaryti pigesne ir patrauklesne, o tuo pačiu uždirbti daugiau pelno.

Tam, kad TUI ateitų į šalį, valstybės itin stengiasi, jog verslo sąlygos būtų kaip įmanoma patrauklesnės, mažesni mokesčiai, stabili politinė ir ekonominė situacija – visa tai turi teigiamos įtakos investuotojų pasirinkimui investuoti būtent į konkrečią šalį. Anot R. Ginevičiaus ir kt. (2005), iš pasaulinės tarptautinių investicijų praktikos besivystančios valstybės turi ko pasimokyti. Atlikus išamį užsienio (M. Mizanur Rahman, 2010, R. S. Rajan, S. Rongala, R. Ghosh, 2008, R. Stehrer, J. Wortz, 2006, R. S. Rajan, 2004 E. Janeba, 2001 ir kt) bei lietuvių (V. Veitas, 2007, R. Ginevičius ir kt., 2005, R. Norvaišienė, 2005, R. Vilpišauskas, 2004 ir kt.) autorių darbų analizę, išskiriami pagrindiniai būdai, kaip pritraukti TUI.

Pirmas svarbus veiksnys, kuris tradiciškai traukia itin dideles TUI, yra *gamtiniai išteklių ir žaliavos*. Gausios naftos, gamtinių dujų, tauriųjų ar kitų metalų bei cheminių elementų telkiniai turinčios valstybės yra žymiai pranašesnėje pozicijoje nei kitos šalys, kurios nėra pajėgios su jomis konkuruoti. Tačiau, M. R. Rahman (2010) teigimu, šiandien užsienio investuotojams gamtos išteklių nebėra toks patrauklus veiksnys. Su autoriaus nuomone galima sutikti ne tik dėl mažėjančių naftos bei kitų išteklių kiekio, ko pasekoje auga alternatyvių energijos šaltinių poreikis, bet ir, kai yra kalbama apie TUI pritraukimą į silpniau išsivystusias šalis (tarp kurių yra ir Lietuva), kurios paprasčiausiai neturi gausių gamtos išteklių bei žaliavų telkinių. Šių šalių vienas pagrindinių TUI skatinančių veiksnių yra *pigi darbo jėga*. Šis veiksnys atsirado po 1970 metais įvykusio spartaus ekonominio augimo ir išaugusių darbo jėgos kaštų JAV, Vakarų Europoje ir Japonijoje. Šių šalių tarptautinės bendrovės pradėjo perkelti savo gamybos padalinius į Azijos, Afrikos bei Pietų Amerikos valstybes, siekdamos sumažinti darbo sąnaudas. Šiandieninėmis sąlygomis pigi darbo jėga nėra itin didelius TUI srautus pritraukiantis veiksnys. Taip yra todėl, kad įsivyravo sisteminis požiūris (įmonės, siekdamos optimalaus rezultato, nevertina darbo sąnaudų atskirai).

Trečias TUI skatinantis veiksnys yra *vartojimo poreikis* arba paklausa vidaus rinkoje. Užsienio investuotojai yra susinteresuoti tomis rinkomis, kuriose vidinė paklausa ir vartojimas yra ypač aukšti. TUI, šiuo aspektu, skatina didelės gyventojų pajamos ir perkamoji galia.

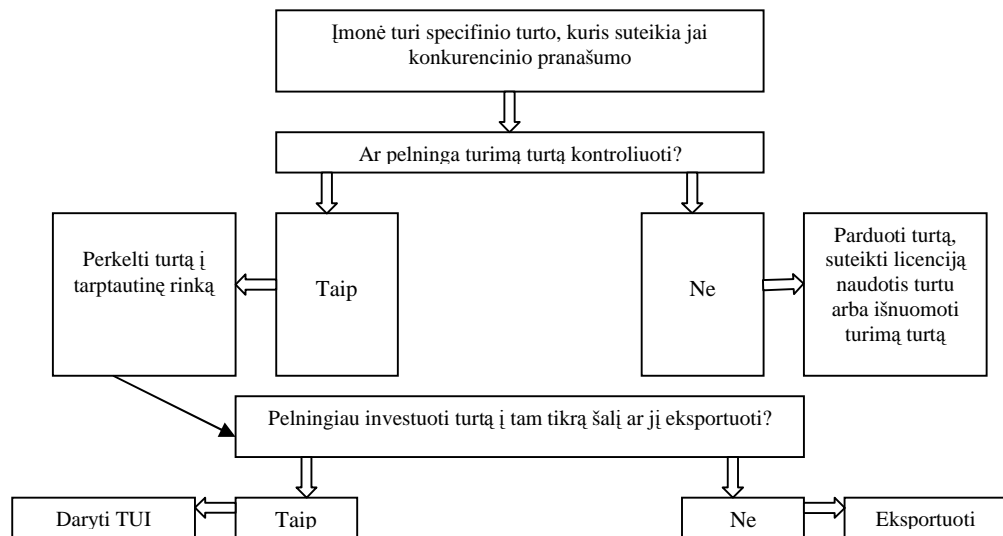
Tam, kad pritrauktų užsienio kapitalą, valstybės turi vykdyti tam tikrą politiką. TUI turi būti skatinamos, o ne ribojamos, be to, nemažai lemia ir ekonominės šalies sąlygos. Ypač daug dėmesio reikėtų skirti *laisvai prekybai ir mokėjimų režimui*. Taikydamos palankią investuotojams politiką, užsienio kapitalą gali pritraukti net tos valstybės, kurios laikomos rizikingos investicijų atžvilgiu. Pasaulinė ekonominė integracija nuolat didina užsienio investicijų kiekį pasaulyje, nes globalizacijos procesai spartėja ir įtraukia vis daugiau valstybių.

Penkta, pastebėtas paradoksalus dalykas – jei šalis bando pagerinti savo ekonominę padėtį ribodama ar kitaip reguliuodama tiesiogines užsienio investicijas, efektyvumas paprastai būna priešingas. Daugiausia naudos užsienio investicijos teikia tada, kai patenka į liberalią aplinką. *Politikos liberalizavimas* yra ypatingai svarbus šiandien, kai kalbama apie TUI pritraukimą (M. R. Rahman, 2010, S. Y. T. Lee, 2005 ir kt.). Politikos liberalizavimas apima verslo standartų supaprastinimą, efektyvų ginčų sprendimų sistemos veikimą, tarifų kliūčių sumažinimą bei skaidrų teisinį pagrindą. Protingai veikiant, nemažai naudos gali duoti *bendri vietinių ir užsienio gamintojų projektai*. Iš jų naudos gali turėti tiek užsienio investuotojai, tiek vietos gamintojai ir valstybė. Tokie bendri projektai kur kas sėkmingesni liberalioje užsienio investicijoms aplinkoje.

Septinta, sparti *techninė pažanga* yra būtina sąlyga siekiant pritraukti TUI. Naujos transporto, greitos paslaugų, modernios ryšių ir informacijos technologijos leidžia įmonėms plėstis ir dar efektyviau bei sklandžiau valdyti TUI. Investuotojai dažniausiai kitose šalyse diegia modernias technologijas, tad priimančios šalys turi turėti galimybę teikti papildomą žmogiškąjį kapitalą, infrastruktūrą bei veikti efektyviai ir lankčiai.

Galiausiai – *įvaizdžio kūrimas* bei pastangos užtikrinti rinkos nuspėjamumą bei stabilumą, nediskriminuojantys standartai, konkurencinga verslo aplinka bei palanki investavimo politika. Šalies reputacija bei kiti minėti veiksniai yra būtini šaliai, kad ji gebėtų pritraukti TUI.

Tarptautinė korporacija, siekianti maksimalizuoti savo vertę TUI, yra patraukli, jei atitinka vadinamąsias OLI sąlygas (Ownership, Location and Internalisation – nuosavybė, vieta ir internacionalizacija) (žr. 1.3 pav.) – tai Dunning (1981) plėtros teorija. Pirmiausia, turi būti nauda iš vietos firmų nuosavybės. Tai gali būti technologiniai ar organizaciniai ypatumai, bet tai gali būti ir susiję su mokesčių sąlygomis. Antra, tarptautinei įmonei gaminti užsienyje turi būti patrauklu dėl geografinių ypatumų. Pagaliau turi būti naudinga įsigyti nuosavybę, o ne ją nuomoti. Mokesčiai gali daryti įtaką visoms šioms sąlygoms, tačiau reikia atkreipti dėmesį į tai, kad mokesčiai yra tik vienas iš daugelio veiksnių, lemiančių investicijas. Kiti veiksniai: gera infrastruktūra, kvalifikuota darbo jėga, vidaus rinkos dydis, susijusių verslo šakų lygis ir t.t.



**1.3 pav.** TUI patrauklumo sąlygų (OLI) plėtros teorijos struktūra

Šaltinis: sudaryta darbo autorės remiantis Dunning J. H. (1993). *The Theory of Transnational Corporations*. London: Routledge; Ginevičiumi R., Rakauskiene O. G., Patalavičiumi R., Tvaronavičiene M., Kalačinskaite K., Lisauskiene V. (2005). *Eksporto ir investicijų plėtra Lietuvoje*. Vilnius: Technika.

Anot J. H. Dunning (1993b), firmos gamyba užsienio šalyje priklauso nuo trijų sąlygų. Pirmą, firma turėtų turėti materialiojo ir nematerialiojo turto bei įgūdžių, kad galėtų konkuruoti su vietinėmis priimančiosios šalies firmomis, turinčiomis žinių apie tą šalį ir patirties joje. Antra, firmai, pasinaudojusiai priimančiąja šalimi, turėtų būti pelningiau gaminti priimančiojoje šalyje, o ne gaminti buveinės šalyje ir po to eksportuoti. Trečia, daryti TUI turėtų būti pelningiau nei parduoti, nuomoti ar licencijuoti įgūdžius. 1.3 pav. schema iliustruoja visas tris sąlygas ir rodo, kad jei įmonė turi turto, ji turi pagalvoti, ar jai apsimoka jį kontroliuoti, t.y. ar vystoma veikla sėkminga ir pelninga, kokios ateities perspektyvos ir pan. Jei įmonei pelninga kontroliuoti turimą turtą, tai ji nusprendžia jį perkelti į tarptautinę rinką. Jei turto neapsimoka kontroliuoti, tai jis tiesiog parduodamas, išnuomojamas ar suteikiama licencija jį naudoti. Nusprendus toliau kontroliuoti turimą turtą ir jį iškelti į tarptautinę rinką, dar kartą sprendžiama, kas labiau apsimoka – ar produkciją eksportuoti, ar turimą turtą investuoti į pasirinktą šalį. Tokį pasirinkimą nulemia daugybė įvairių niuansų ir įvertinta nauda iš vieno ir kito pasirinkimo. Nors Dunning teorija, anot M. A. Dulupču, O. Demirel (2008), yra daug platesnė nei kitos, ji taip pat kritikuojama. Pirmiausia kritikuojamas sumenkęs kintamųjų reikšmingumas, o jų juk yra gausu. Kintamieji siejami tarpusavyje su kitais. Taip pat kritikuojamas teorijos statiškumas ir jos nesugebėjimas paaiškinti firmų kelių ir procesų internalizacijos procese.

Bandymai pritraukti TUI – svarbiausias konkurencinis tikslas tarp išsivysčiusių ir besivystančių valstybių. Yra keletas aspektų, kurie sustiprina tradicinius postūmus pritraukiant tiesiogines užsienio investicijas – tai priėjimas prie gamtinių išteklių, rinkų ir pigesnės darbo jėgos.

Išaugęs pasaulinis technologinis progresas sudaro sąlygas išskaidyti gamybinį procesą nepaisant valstybės ribų. Informacijos ir susisiekimo technologijų plėtra, logistikos sistemos tobulinimas įgalina produkciją būti arčiau rinkų. Siekdamos pritraukti TUI kai kurios šalys taiko įvairias finansines nuolaidas, tokias kaip mokesstinės lengvatos, dotacijos ir konkrečios subsidijos. Kitos šalys susikoncentruoja į infrastruktūros gerinimą, tam tikrų įgūdžių tobulinimą, verslo klimato gerinimą. Taip pat šalinami administraciniai barjerai, kuriamos specialios agentūros, padedančios investuotojams susitvarkyti dokumentus. Šalys įvairiais būdais stengiasi pagerinti savo šalies patrauklumą užsienio investuotojams [24].

Darbo veiksnys daro įtaką investicijoms tada, kai transnacionalines įmones yra įkūrusios šalys, kuriose brangi darbo jėga. Tuomet šios įmonės įkuria arba įsigyja filialų šalyse, kuriose yra mažesnės darbo jėgos sąnaudos tose šakose, kurios yra darbu imlios gaminant tarpinius arba galutinius produktus (R. Ginevičius ir kt., 2005). Kitas labai svarbus dalykas, darantis įtaką TUI, yra vadinamieji rinkos veiksniai: rinkos dydis (bendraja prasme taip pat, kaip ir santykis su gyventojų pajamų lygiu) ir rinkos augimas. Dažnai įmonės investuoja užsienyje, siekdamos įsigyti papildomų rinkos segmentų. Nauja rinka, jos dydis, galimi augimo tempai padeda užsitikrinti pelno lygį ir veiklos plėtrą (J.H. Dunning, R. Narula, 1996). Įmonėms naujos rinkos suteikia galimybę išlikti konkurencingoms, augti, didinti apimtį ir pasiekti masto ekonomiją. Didesnio efektyvumo siekimas pasitelkiant TUI padeda racionaliau paskirstyti išteklius, o rinkos siekimas – investuoti taip, kad būtų galima gauti kuo daugiau naudos iš geografiškai išskaidytos veiklos (R. Ginevičius ir kt., 2005).

I. Moosa (2002) papildomai išskiria tokius veiksnius, skatinančius tiesiogines užsienio investicijas: žinių perdavimo sunkumai, reputacijos apsaugojimas, verslo paslapčių apsaugojimas, kapitalo didinimas pasinaudojant reputacija, valiutos kurso sumetimai, informacijos ir naujų technologijų poreikis. Šių veiksnių įtaka tiesioginėms užsienio investicijoms pateikta 15 priede. Ekonominėje literatūroje dažnai akcentuojama mokesčių reikšmė. Pirma, skirtingi mokesčių įstatymai skatina pelno perkėlimą per paskolų sutartis. Antra, mokesčiai lemia dividendų sumą, kuri išmokama pirminėms kompanijoms. Pagaliau mokesčiai, veikiantys įmones, lemia tarptautinių investuotojų sprendimus. Remiantis R. Ginevičiumi ir kt. (2005), galima teigti, jog įmonių mokesčiai turi įtakos TUI.

Dabartinė vis dar besitęsianti pasaulinė krizė stipriai paveikė ne tik tarptautinę prekybą, bet ir TUI srautus. A. Erdilek (2009) išskiria du pagrindinius TUI sumažėjimą lėmusius veiksnius: pirma, tarptautinės korporacijos susiduria su dideliais finansiniais apribojimais bei suvaržymais, ir antra, ekonominės perspektyvos vis dar atrodo miglotos, ypač besivystančiose šalyse. Siekdamos išsaugoti užsienio investuotojų susidomėjimą bei pasitikėjimą, šalys privalo stiprinti investicinę aplinką,

teikdamos įvairias garantijas ir paskatas investuotojams. Ypač svarbus yra nuolatinis atnaujintos informacijos teikimas esamiems bei potencialiems investuotojams.

*Išskirta daug veiksnių, lemiančių TUI atėjimą į šalį. Tai ir įmonės, į kurias ruošiamasi investuoti dydis, užimamos rinkos dalis, priėjimas prie išteklių (taip pat ir pigesni ištekliai), potencialas plėstis, taip pat ekonominė, politinė situacija ir kt. Atsižvelgiama netgi į religinius bei kultūrinius veiksnius. Visi šie ir daugelis kitų veiksnių turi įtakos užsienio investuotojo sprendimams renkantis šalį ar įmonę, į kurias investuoti.*

### **1.2.2. Tiesioginių užsienio investicijų poveikis šalies ekonomikai**

TUI teikia įvairiapusę naudą. Visų pirma, įmonės lygmeniu padidėja finansavimas, kuris leidžia atnaujinti gamybą, diegti naujas ir pažangias technologijas, naudoti inovatyvius valdymo būdus, kelti darbuotojų kvalifikaciją, o dėl visų šių veiksnių didėja produktyvumas, gamybos apimtys ar paslaugų kokybė. TUI, atėjusios į šalį, kuria naujas darbo vietas, siūlo rinkai pažangesnius gaminius ir paslaugas, o dėl masto ekonomijos ir pigesnių išteklių, mažėja jų kainos, dėl ko laimi paprasti vartotojai. Darbo jėgai atsiranda didesnės galimybės susirasti geriau apmokamą darbą. Šalyje gerėja ekonominė situacija. Užsienio autorių (N. F. Campos, Y. Kinoshita, 2008, M. Busse, J. Groizard, 2006 ir kt.) atlikti tyrimai parodė, jog TUI yra itin svarbus veiksnys, kai kalbama apie įtaką šalies ekonomikos augimui. Tačiau tyrimų rezultatai taip pat atskleidė, jog mažiau išsivysčiusios ir silpnėnę ekonomiką turinčios valstybės nesugeba pritraukti ir, svarbiausia, įsisavinti TUI.

Nagrinėjant TUI, mokslinėje literatūroje yra išskiriamas dvejopas jų poveikis šalies ekonomikai bei ūkio augimui: teigiamas ir neigiamas. Įvertinti TUI įtaka šalies ekonomikai yra sudėtinga, nes sunku pasakyti, kaip ekonomika būtų vysčiusi toliau, jei nebūtų sulaukta investicijų (J. Piggot ir M. Cook, 2006). Tačiau daugelis ekonomistų sutaria, kad TUI visumoje daro teigiamą įtaką šalies ekonomikai. Daugybė šalių stengiasi pritraukti TUI vildamiesi, kad kapitalo įtekėjimai turės teigiamos įtakos ekonomikai. Tradicinis ir plačiausiai paplitęs požiūris yra toks, jog TUI apskritai turi teigiamos įtakos ekonominei integracijai ir nuosekliai specializacijai remiantis lyginamuoju pranašumu (J. Piggot ir M. Cook, 2006, J. H. Dunning, 1993a). Akcentuojamas gebėjimas naudoti augančias pajamas ir išaugusios konkurencijos nauda vartotojams. Diskutuotinos ir kitos sritys: TUI įtaka darbo rinkai, kapitalo rinkai, technologiniams pokyčiams, vadovavimo metodams ir mokėjimų balansui.

TUI teigiamai veikia darbo rinką priimančioje šalyje. Tokie tiesioginiai teigiami aspektai, anot J. Piggot (2006): sukuriamos naujos darbo vietos, padidėja bendros vietinių darbuotojų žinios, ir tai padidina darbo jėgos produktyvumą. McGrath (1999) nuomone, priimančios šalies Vyriausybės ir

investuotojo santykiai nevienareikšmiški. Iš vienos pusės, šalis pripažįsta ir vertina užsienio investicijų įtaką šalies ekonomikai, iš kitos pusės, bijo užsieniečių dominavimo. Tačiau vertinant TUI poveikį vietos šalies ekonomikos augimui, yra išskiriami prieštaringi požiūriai: teigiamas ir neigiamas. Teigiamas požiūris į TUI poveikį šalies raidai dažniausiai remiasi J. H. Duningo teorija. Remiantis J. H. Duningo(1993a) teorija galima teigti, kad TUI kaip ūkio plėtros veiksnys augančiu produktyvumu gali paspartinti pramonės plėtrą.

P. T. McGrath (1999) teigimu, šeimininko šalies gaunama nauda yra didelė. Pirma, pakyla šalies realusis produktas ir pajamos. Antra, vietiniai darbo ir valdymo įgūdžiai gali būti sustiprinti, nes investuojanti firma samdo ir moko darbo jėgą. Trečia, esančios ar naujos vietos firmos, kurios gamina išteklius ar vykdo mažmeninio pardavimo operacijas naujai įkurtai veikiančiai įmonei, taip pat gali pasipelninti iš padidėjusio verslo. TUI daro teigiamą poveikį darbo jėgos veiksniams, skatindamos užimtumą, kadangi tarptautinėms kompanijoms būdingas aukštas darbo užmokestis, darbuotojų poreikio didėjimas bei naujos technologijos, kurios skatina darbo našumą (E. Asiedu, 2004). E. Borensztein, J. De Gregorio (1998) ir S. Y. T. (2005) atlikti TUI poveikio 69 besivystančių valstybių ekonomikos augimui atskleidė, jog, jei vietinė šalis nori pasinaudoti TUI teikiama nauda bei pranašumais, visų pirma turi pasiekti bent minimalų žmogiškojo kapitalo kokybės lygį.

V. Veitas (2007) pažymi, jog investicijų atitekėjimas į šalį turi įtakos darbo našumui. Nurodomos sritys, į kurias investavus tikėtina, jog tai teigiamai atsilieps išaugusioms produkcijos ar paslaugų apimtims. Jo nuomone, ilgu laikotarpiu darbo našumas tiesiogiai priklauso nuo materialinių investicijų lygio (su tam tikru pavėlavimu laike). Tai yra, jeigu materialinių investicijų lygis kažkurį laikotarpį yra pakankamai aukštas, galima daryti išvadą, kad sekančiais laikotarpiais augs darbo našumas. Ir atvirkščiai. Darbo našumą teigiamai veikia tokie sudėtiniai investicijų veiksniai: finansinis kapitalas, skirtas pastatams statyti, naujiems įrengimams pirkti, darbuotojams apmokyti ir pan., modernios technologijos, nauji verslo procesai ir vadybos metodai, inovatyvūs produktai ir paslaugos, konkurencingi tarptautinėje rinkoje, aukštesnės darbuotojų kvalifikacijos reikalaujančios modernios technologijos (ko pasekoje investicijos vysto žmogiškąjį kapitalą), eksporto rinkos. Nauja TUI pagrindu pastatoma įmonė jau turi eksporto rinkas, tarptautinį prekybos tinklą bei partnerius, todėl sugeba parduoti pagaminamus produktus geriausiomis sąlygomis.

Kiti teigiami TUI veiksniai, nesusiję tiesiogiai su produktyvumu, tačiau įtakojantys gyvenimo gerovę yra: švaresnių ir aplinkai draugiškesnių gamybos technologijų naudojimas, socialiai atsakingesnis įmonių elgesys ir valdymas (darbo sąlygų kokybė, produktų saugumas, t.t.), didesni įmonių sumokami mokesčiai (V. Veitas, 2007). Nepaisant to, jog kai kuriais atvejais, dėl naujų



technologijų diegimo, gali sumažėti darbo vietų skaičius, tačiau kalbant bendrai apie TUI poveikį darbo rinkai, galima teigti, jog darbo rinka gauna daug daugiau naudos, nei patiria žalos.

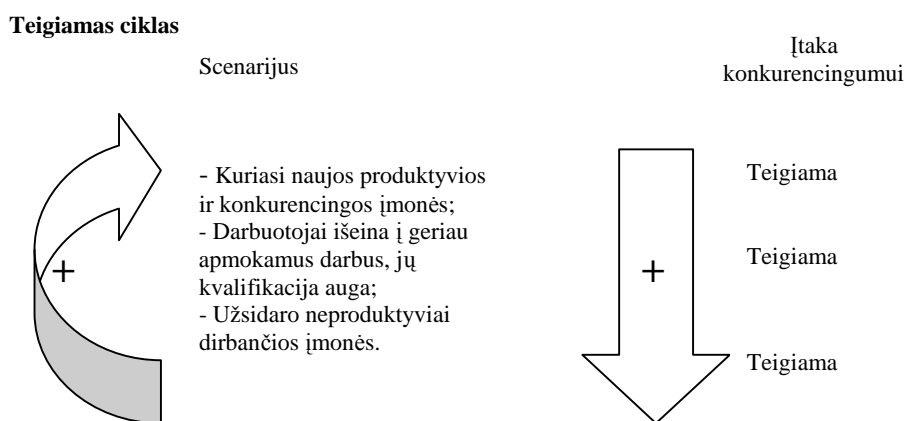
Neigimas TUI poveikis šalies ūkio plėtrai remiasi prielaida, jog užsienio kapitalo pagrindu veikiančios įmonės itin didelė koncentracija pasižyminčiose ūkio šakose, turinčiose aukštus patekimo į rinką barjerus, sudaro galimybes užsienio įmonėms pasiimti ekonominę rentą bei ištraukti iš vietinės šalies kapitalą, o tai gali lemti šalies ekonomikos augimo tempų sulėtėjimą (O. Čiegytė, A. Miečinskienė, 2009, M. Tvaronavičienė, K. Kalašinskaitė, 2003). J. Piggot ir M. Cook (2006) pažymi, kad TUI sudaro konkurenciją vietos įmonėms ir neatlaikiusios konkurencijos įmonės priverstos atleisti darbuotojus, todėl nedarbo lygis šalyje gali kaip tik padidėti. Taip pat tarptautinės kompanijos turi galimybių mokėti didesnę darbo užmokesį, todėl gali pervilioti kvalifikuotus darbuotojus iš vietos įmonių, joms paliekant tik nekvalifikuotą darbo jėgą. Atsiranda didelis darbo užmokesčio skirtumas tarp kvalifikuotos ir nekvalifikuotos darbo jėgos.

Daugelio užsienių autorių (V. Tomsik, 2009, R. E. Lipsey, 2007, R. Stehrer, J. Woerz, 2006, A. G. Wint, D. A. Williams, 2002 ir kt.) darbų analizė rodo, jog TUI atėjimas į šalį gali turėti ne tik teigiamų pasekmių, bet ir neigiamų, nors pastarosios yra kur kas mažiau reikšmingos nei TUI teikiama nauda. Tačiau vis dėl to, atkreipiant dėmesį į neigiamus niuansus, galima pastebėti ir išskirti tokias sritis: vietos įmonės nebesugebės konkuruoti su pažangias technologijas diegiančiomis užsienio kompanijomis ir bus išstumtos iš rinkos. TUI iškreipia mažiau išsivysčiusių šalių ūkį ir jo natūralų augimą. Manoma, kad tokia priklausoma plėtra ūkiui yra žalinga. Investicijos, R. Gilpin (1998) tvirtinimu, lemia neteisingą pajamų paskirstymą: jos grįžta į užsienį ir vietos finansų sistemoms yra neprieinamos. TUI daro korporacijų buvimo šalį vis labiau politiškai priklausomą nuo metropolijos. TUI mažiau išsivysčiusias šalis veikia neigiamai kultūriniu bei socialiniu požiūriais. Taigi jos daro neigiamą poveikį ekonominiam, politiniam ir socialiniam mažiau išsivysčiusių šalių vystymuisi. Dėl technologijų bei darbo proceso tobulinimo gali reikėti mažiau darbuotojų (nors dažniausiai TUI kuria naujas darbo vietas), taip pat iš TUI gaunamos pajamos gali iškeliauti iš valstybės ribų, didėti importo apimtis, o tai neigiamai veikia šalies ekonomiką ir mokėjimų balanso einamąją sąskaitą (R. Stehrer, J. Woerz, 2006). Neigiamų niuansų yra ir daugiau, tačiau vienas iš svarbiausių tai, jog vietos įmonės gali nebesugebėti konkuruoti, nors kita vertus, jos turi tobulėti ir sugebėti prisitaikyti prie pakitusių rinkos sąlygų.

Anot R. Ginevičius ir kt. (2005), neigiamas požiūris TUI poveikiui šalies kaitai galėtų būti pagrįstas tam tikra logika. Užsienio kapitalo kompanijos dažnai veikia ypač dideliais įėjimo barjeriais pasižyminčiose ūkio šakose. Įėjimo barjerus TUI gali net padidinti. Tai leistų užsienio kapitalo įmonėms gauti papildomą ekonominę rentą bei ją nukreipti į kapitalo kilmės šalį, o tai lemtų šalies

ekonomikos plėtros tempų sulėtėjimą. Užuoat sumažinusi investicijų ir užsienio mainų atotrūkį, TUI iš rinkos gali išstumti vietos gamintojus, pasitelkiant užsienio tiekėjus ar gamintojus. Užsienio kapitalo įmonės gali reinvestuoti į tas pačias arba su tuo susijusias pramonės šakas ir išplėsti savo rinkos dalį (K. Sagis ir A. Glassas, 1999). Ir atvirkščiai, H. Shatzo, A. J. Venables (2000) teigia, kad galima atskleisti paramą vietos oligarchinėms kompanijoms naudoti susitelkusį kapitalą efektyvesnėmis technologijomis, bet dėl to imtų mažėti darbuotojų užimtumas.

V. Veitas (2007) bei R. Stehrer ir J. Woerz (2006) pastebi, jog gana dažnai girdima abejonė dėl TUI yra ta, kad TUI privers bankrotuoti vietos įmones, arba ir taip sunkiai išsilaikančioms vietos įmonėms teks didinti darbuotojų atlyginimus, dėl konkurencijos, geriausi darbuotojai išeis į geriau apmokamas vietas, t.t. Žodžiu, vietos verslui TUI yra tarsi „šaltas dušas“. Negalima tvirtinti, jog tai yra visiškai nepagrįsta. Tačiau, galima palyginti plusus ir minusus (papildomai iliustruoti ekonominės sistemos dinamikos požiūriu – žr. 1.4 ir 1.5 pav.). Labiausiai konkurencija paveikia prasčiausiai dirbančias įmones ir priverčia jas keistis, kuomet naujai atsirandančios našios įmonės veikia regiono ekonominį lygį teigiama linkme.

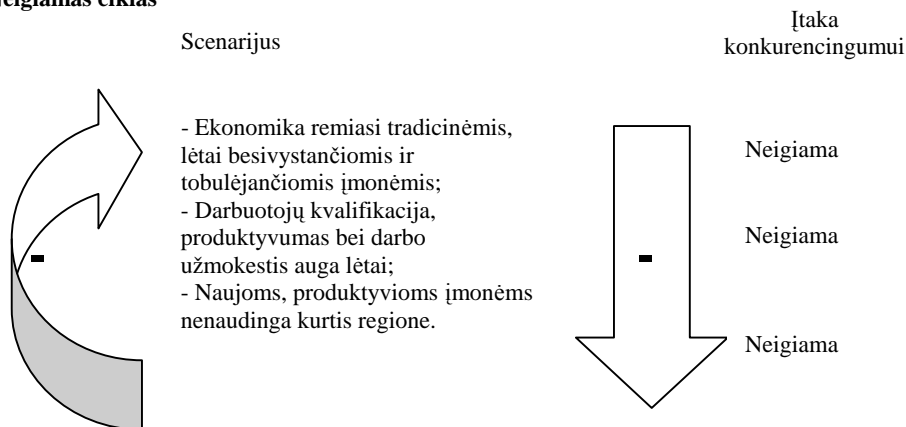


**1.4 pav. Teigiamas ekonomikos vystymosi ciklas**

Šaltinis: Veitas V. Tiesioginių užsienio investicijų įvadas ir pasaulinė praktika. *Ekonominių tyrimų centras* [žiūrėta 2009-02-21]. Prieiga per internetą: <[www.erc.lt/get.php?f.448](http://www.erc.lt/get.php?f.448)>.

Žvelgiant į šį teigiamą ekonomikos vystymosi ciklą, galima teigti, jog TUI atėjimas į šalį teigiamai veikia konkurencinę aplinką, nes kuriasi naujos konkurencingos ir pažangias technologijas naudojančios įmonės; darbuotojams atsiranda daugiau galimybių rinktis ir jie išeina į tas įmones, kurios moka daugiau bei investuoja į jų kvalifikacijos kėlimą. Tuo pat metu, neatlaikiusios konkurencijos, užsidaro neproduktyvios įmonės. Visa tai daro teigiamą įtaką įmonių ir pačios šalies konkurencingumui. Tačiau, kai TUI neateina į šalį, susiklosto visai kitokia situacija (žr. 1.5 pav.).

## Neigiamas ciklas



### 1.5 pav. Neigiamas ekonomikos vystymosi ciklas

Šaltinis: Veitas V. Tiesioginių užsienio investicijų įvadas ir pasaulinė praktika. *Ekonominių tyrimų centras* [žiūrėta 2009-02-21]. Prieiga per internetą: <[www.erc.lt/get.php?f.448](http://www.erc.lt/get.php?f.448)>.

Neigiamo ekonomikos vystymosi ciklo atveju šalyje nesant TUI, ekonomika vystosi lėtai, remiasi tradicinėmis, neinovatyviomis ir mažo produktyvumo įmonėmis, kurios nelinkusios investuoti į gamybos modernizavimą, savo darbuotojus. Dėl to darbo jėga tampa nebe tokia kvalifikuota, žemas darbo užmokestis ir žema motyvacija. Visa tai turi neigiamos įtakos įmonių konkurencingumui rinkoje. Maži darbuotojų atlyginimai gali turėti įtakos ir tam, jog rinkos dydis bus mažas, o dėl nedidelės vartotojų perkamosios galios užsienio įmonės negalės parduoti savo produkcijos. Anot V. Veito (2007), „Neigiamo ciklo atveju“ naujoms produktyvioms įmonėms nenaudinga kurtis regione, nes regione nėra kvalifikuotų darbuotojų, galinčių dirbti tokiose įmonėse, nėra potencialių tiekėjų ir pirkėjų. Vietinė bendruomenė ir savivalda visada gali pasirinkti, pasilikti neigiamame cikle, arba bandyti jį įveikti ir persilaužti į teigiamą ciklą. Pasirinkus teigiamą ciklą galima spręsti – ar pasyviai laukti, kol vietinės įmonės pradės atsinaujinti, ar bandyti aktyviai pritraukti naujas investicijas bei visų pirma TUI.

Tačiau, nepaisant to, jog dėl TUI atsiranda grėsmė vietos įmonėms, darbo rinkai, ekologiniams niuansams, TUI turi teigiamą poveikį tiek darbo rinkai, tiek įmonėms, tiek ir šalies ekonomikai. Teigiami TUI aspektai akcentuojami A. Erdilek (2009), J. Piggott (2006), R. Barrel ir N. Pain (1997) bei Europos Sąjungos oficialiame eidinyje. TUI jas priimančių šalių vystymosi procese atlieka svarbų vaidmenį, ypač teikdamos kapitalą ir technologijas, o su jomis kartu – ir įgūdžius, praktinę patirtį ir prieigą prie rinkos, ir visa tai padeda gerinti išteklių naudojimo veiksmingumą ir didinti produktyvumą. Priimančiųjų šalių teikiamos paskatos – patrauklumo veiksniai – ir regioninis bendradarbiavimas gali teikti daugiau finansinio stabilumo, užtikrinti geresnį politikos koordinavimą, geresnį infrastruktūros planavimą ir dinamiškesnį pramonės vystymąsi, galintį padėti sukurti palankesnę investavimo aplinką ir vidaus, ir užsienio įmonėms (ES rezoliucija dėl TUI poveikio, 2008).

K. Evans (2002) tvirtinimu, TUI gali paskatinti pramonės plėtrą bei ekonomikos augimą. Ši investicijų rūšis teikia ekonomikai didelę naudą. TUI padeda sustiprinti ekonominį šalies potencialą. Jos didina vietos įmonių veiklos efektyvumą ir produktyvumą.

*Remiantis nagrinėtų autorių požiūriais, galima apibendrinti, jog užsienio kapitalo atėjimas iš vienos šalies į kitą tuo pačiu metu gali turėti nevienareikšmį poveikį šalies ekonomikai. Teigiami TUI aspektai stipriai lenkia neigiamus. Daugelis autorių pripažįsta, kad būtent TUI yra stiprus veiksnys, veikiantis ekonomikos augimą, įmonių konkurencingumo gerinimą, gerą ir efektyvų išteklių paskirstymą bei panaudojimą, įmonių produktyvumo ir pelno augimą, darbo rinkos tobulėjimą, pažangių technologijų atėjimą į šalį ir daugelį kitų veiksnių, turinčių įtakos bendrai šalies ekonominei gerovei.*

### 1.3. Nacionalinis mokėjimų balansas

Šiandien kiekviena valstybė yra neatskiriama pasaulinio ūkio dalis ir veikėja. Žinoma, ne visų šalių veikimas ir integracijos mastai yra vienodi, tačiau visos valstybės yra daugiau ar mažiau susijusios su pasaulio ekonomika. Jos nuolat bendradarbiauja su užsienio ūkio subjektais, vykdydamos užsienio prekybą ar teikdamos paslaugas. Pasauliui tampant vis labiau globaliam bei sparčiai augant technologinei pažangai tarp šalių ima judėti ir kapitalas. Be ekonominių santykių, tarp valstybių dar egzistuoja politiniai, kariniai, kultūriniai ir kitokie santykiai, kurių metu vyksta piniginiai mokėjimai bei gaunamos piniginės įplaukos. Daugiapusiai valstybės tarptautiniai santykiai atvaizduojami jos tarptautinių operacijų balansinėje sąskaitoje, kuri tradiciškai vadinama mokėjimų balansu (N. Balčiūnas, M. Čepulis, A. Jurgutytė, 2002).

#### 1.3.1. Mokėjimų balanso samprata bei struktūra

**Mokėjimų balansas** – tai visa apimantis dokumentas, kuris atspindi šalies prekybines operacijas bei sandorius su visu likusiu pasauliu per tam tikrą laikotarpį, dažniausiai metus (Oksfordo ekonominių terminų žodynas) (tačiau mokėjimų balansas gali būti sudaromas ir už ketvirtį ar mėnesį). Mokėjimų balanse parodomos šalies įplaukos ir išlaidos užsienyje.

Svarbu paminėti, kad šalies mokėjimų balanse priešingai nei įmonės balanse, įplaukos ir išlaidos yra registruojamos su priešingu ženklu: kreditas yra teigiamas su pliuso ženklu, o debetas – neigiamas, taigi su minuso ženklu. Pavyzdžiui, prekių arba paslaugų eksportas taip pat investicijų srautas į šalį iš užsienio bus registruojami **kredite (+)** todėl, kad visais šiais atvejais pinigai „ateis“ į

šali. Ir priešingai, prekių arba paslaugų importas, taip pat šalies investicijos užsienyje bus fiksuojamos **debete (-)**, nes tokiais atvejais pinigai „išeis“ iš šalies. Taigi matyti, jog tarptautinės operacijos gali būti kreditinės ir debetinės. **Kreditinė operacija** – tai tokia operacija, kuria gaunamos įplaukos iš užsienio, o **debetinė operacija** – tokia operacija, kai įplaukas gauna užsieniečiai (D. Salvatore, 2001, R. Heakal, 2006).

Anot D. Salvatore (2001), pagrindinis mokėjimų balanso tikslas yra informuoti valdžios organus apie nacionalinės valstybės tarptautinę padėtį ir padėti formuojant monetarinę, fiskalinę ir prekybos politiką. Taip pat mokėjimų balanso duomenys yra labai svarbūs tiems ūkio subjektams, kurie vykdo kokią nors veiklą tarptautiniu lygiu.

Šiame darbe labai svarbu paminėti tai, jog papildomai mokėjimų balansui, apimančiam duomenis apie vertybių srautus tarp šalių, yra sudaromas šalies tarptautinių investicijų balansas, atspindintis jos tarptautinę finansinę būklę (N. Balčiūnas ir kt., 2002). Šiame balanse atspindimas šalies gautų ir suteiktų paskolų, investicijų, kito finansinio turto ir įsipareigojimų santykis. Būtent tarptautinių investicijų balansas parodo, kaip giliai šalis yra integruota į pasaulinį ūkį.

Kaip ir kiekvienos įmonės balansas, taip ir šalies mokėjimų balansas visada yra pusiausvyros būklėje. Einamosios bei kapitalo ir finansinės sąskaitų neatitikimas yra išlyginamas, įvedant klaidų ir praleidimų eilutę. Neįmanoma tiksliai užfiksuoti visų piniginių srautų, nes egzistuoja šešėlinė ekonomika. Visos operacijos mokėjimų balanse yra registruojamos dvejetainio įrašo principu. „Visi sandėriai yra pasikeitimas lygiomis vertėmis: kiekvienam prekės, paslaugos ar vertybinio popieriaus importui turi būti atitinkamas prekės, paslaugos ar vertybinio popieriaus eksportas“ (R. Heakal, 2006, A. Dzinkevičius, 2000). Pavyzdžiui, kai "Mažeikių nafta" importuoja žalią naftą, ji tuo pačiu eksportuoja Rusijos rublius (bent jau turėtų). Ir atvirkščiai, kuomet Rusijos Lukoil koncernas importavo Lietuvos atominės elektrinės elektros energiją, jis tuo pačiu metu eksportavo Lietuvos litus (bent jau turėtų).

Mokėjimų balansas turi būti subalansuotas. Tačiau realiai pasaulyje taip nėra. Žiūrint į pagrindines mokėjimų balanso dalis, pastebimas perteklius – kuomet įplaukos viršija mokėjimus, arba deficitas – kuomet mokėjimai viršija įplaukas.

Nacionaliniame mokėjimų balanse yra sumuojamos įvairių tarptautinių sandorių pagrindu atsirandančios įplaukos bei išmokos. Šie sandoriai registruojami pagal Tarptautinio valiutos fondo nustatytą metodiką. Pagal šią metodiką mokėjimų balansą sudaro šios pagrindinės sąskaitos: **einamoji** bei **kapitalo bei finansinė**. Einamojoje sąskaitoje parodomas prekių judėjimo, paslaugų, pajamų bei einamųjų pervedimų operacijos.

Prekių judėjimo operacijomis registruojamas prekybos balansas – tai skirtumas tarp prekių importo bei eksporto (A. Dzinkevičius, 2000). Lietuvos Respublikos nacionaliniame balanse importo bei eksporto apimtys registruojamos f.o.b. (free on board) kainomis (įskaitomos išlaidos, susijusios su prekės gabenimu iki šalies siuntėjos sienos) (R. Rudzkiš, V. Kvedaras, 2003). Prekių eksportas bei importas registruojami atskirai sumuojant žemės ūkio ir maisto produktus, energetikos produktus bei kitas prekes. Tačiau skaičiuojant prekybos balansą įtraukiamos tik „materialių“ prekių vertės (N. Balčiūnas ir kt., 2002).

Paslaugų balanse atspindimos išmokos bei įplaukos iš tokių paslaugų kaip transportas, turizmas, statyba, ryšiai ir kitos paslaugos. Šiame darbe ypatingas dėmesys bus skiriamas paslaugų balansui, kadangi būtent šioje mokėjimų balanso vietoje turėtų labiausiai atsispindėti TUI į transportą, sandėliavimą ir nuolatinius ryšius rezultatas.

Pajamų balanse registruojamos darbo bei investicijų pajamos. Investicijų pajamas sudaro: a) TUI pajamos, b) investicijų portfelio pajamos, ir c) kitų investicijų pajamos (A. Dzinkevičius, 2000).

Einamosios sąskaitos balanse taip pat registruojami einamieji Vyriausybės bei kitų sektorių pervedimai. Tačiau ši dalis darbe nagrinėjama nebus, kadangi tarp užsienio investicijų ir einamųjų pervedimų nėra jokio ryšio.

Kapitalo ir finansinėje sąskaitoje parodomos operacijos, susietos su **finansiniais aktyvais bei įsipareigojimais** (N. Balčiūnas ir kt., 2002).

*Kapitalo sąskaitoje registruojami neatlygintini kapitalo pervedimai, o finansinėje sąskaitoje - a) Lietuvos investicijos užsienyje, b) užsienio investicijos Lietuvoje, bei c) oficialios tarptautinės atsargos (A. Dzinkevičius, 2000). Šio darbo objektas yra užsienio investicijos (tiek Lietuvos užsienyje, tiek užsienio Lietuvoje) pasirinktame sektoriuje. Jų poveikis Lietuvos mokėjimų balanso kapitalo ir finansinei sąskaitai neabejotinai yra tiesioginis, kadangi, kaip matoma, užsienio investicijos yra sudedamoji šios sąskaitos dalis. Užsienio investicijų poveikis einamajai sąskaitai nėra toks akivaizdus, tad jai ir bus skiriamas pagrindinis dėmesys.*

### **1.3.3. Mokėjimų balanso einamoji sąskaita, jos kitimą įtakojantys veiksniai ir pasekmės**

Einamosios sąskaitos balansas yra labiausiai informatyvus balansas, atspindintis visus aktyvų judėjimus, susijusius su prekių ir paslaugų judėjimu (N. Balčiūnas ir kt., 2002). Oksfordo ekonominių terminų žodyne apibrėžiama, kad „šalies mokėjimų balanso einamoji sąskaita apima prekybą prekėmis bei paslaugomis, taip pat pajamas, kurios susideda iš dividendų, palūkanų ir migrantų, kurie dirba užsienyje, piniginių pervedimų, bei einamuosius pervedimus“ (t.y. neatlygintinos

pinigų perlaidos arba skolų nurašymai). Taigi einamosios sąskaitos balansas yra jos sudedamųjų dalių suma.

Einamoji sąskaita gali būti arba **deficitinė**, arba **perteklinė**. Jei šalis turi einamosios sąskaitos deficitą, vadinasi, iš užsienio perkamų prekių ir paslaugų vertė viršija nerezidentams parduodamų prekių ir paslaugų vertę (S. M. Sheffrin, D. A. Wilton, D. M. Prescott, 1988). Kitaip tariant, šalis patiria užsienyje didesnes išlaidas nei uždirba. Rezultatas yra toks, kad užsienio ūkio subjektai sukaupia daugiau tos šalies turto nei ji užsienyje. Ir atvirkščiai, šalis turi einamosios sąskaitos perteklių, jei eksportuojamų prekių ir paslaugų suma yra didesnė už bendrą prekių ir paslaugų importą plius gryniesi užsienio pervedimai (t.y. pajamos ir einamieji pervedimai). Tačiau didžiąją einamosios sąskaitos disbalanso dalį sudaro užsienio prekybos deficitas arba perteklius.

Kadangi iki 2009 metų Lietuvos einamoji sąskaita buvo deficitinė ir neigiamas saldo turėjo tendenciją didėti, nėra jokių garantijų, kad atsigavus šalės ekonomikai, Lietuva vėl nesusidurs su šia problema. Todėl šiame darbe bus daugiau dėmesio skiriama būtent deficito situacijos nagrinėjimui. Teoriškai einamosios sąskaitos deficitas (ESD) yra lygus pajamų ir išlaidų skirtumui, kurį galima išreikšti tokiu būdu (N. Balčiūnas ir kt., 2002):

$$ESD = (S - I) + (T - G) \quad (1)$$

čia:

- S – privataus sektoriaus taupymas,
- I – privataus sektoriaus investicijos,
- T – Vyriausybės pajamos,
- G – Vyriausybės išlaidos.

Matyti, kad einamosios sąskaitos deficitas yra lygus skirtumui tarp nacionalinio taupymo ir nacionalinių investicijų. Vadinasi, einamosios sąskaitos deficitą gali sąlygoti arba santaupų lygio sumažėjimas, arba investicijų padidėjimas.

Kalbant apie užsienio investicijų įtaką mokėjimų balanso einamajai būtina apibrėžti galimas šios sąskaitos deficito priežastis. Besivystančiose šalyse einamosios sąskaitos deficitą gali sukelti (N. Balčiūnas ir kt., 2002):

- pernelyg spartus vartojimo augimas, pralenkiantis viduje sukurtų pajamų augimą ir mažinantis taupymą;
- išaugęs investicijų poreikis ir jo sąlygotas teigiamas privataus kapitalo srautų balansas;
- valstybės biudžeto deficitas ir valstybės skolinimasis;
- fiksuoto valiutos kurso sukeltas spekuliacinio kapitalo atėjimas;

- pernelyg nuvertinti valiutų kursai, dėl kurių pakankamai didelės eksporto apimtys natūrine išraiška santykinai sumažėja vertine išraiška;
- staigūs prekybos sąlygų šokai reformų pradžioje- inertiškoms ekonomikoms reikia nemažai laiko, kad prisitaikytų prie naujų santykinų kainų.

Anot V. Šaferio (2007), didėjantis einamosios sąskaitos deficitas reiškia, kad šalis tampa vis labiau priklausoma nuo kapitalo įplaukų iš užsienio. „Už neigiamą prekybos balansą šalis turi susimokėti arba užsienio valiutos santaupomis, arba pritraukdama užsienio investicijas, arba tiesiog skolindamasi pinigų“. „DnB Nord“ banko vyriausio analitiko R.Rudzio (2007) teigimu, didelis einamosios sąskaitos deficitas dažniausiai traktuojamas kaip ūkio nestabilumo požymis, tačiau galutinis įvertinimas priklauso ir nuo to, kiek šalis sulaukė TUI, t.y. tokių lėšų, kurios užsieniečių investuojamos ne spekuliaciniais tikslais, o siekiant dalyvauti atitinkamų įmonių valdymo procese ir plėtoti verslą. R.Rudzis pabrėžia: „Nerimą kelia tik ta einamosios sąskaitos ar užsienio prekybos dalis, kuri nepadengta minėtų investicijų srautu, nes ji dažniausiai finansuojama paskolomis“. Analitikų pasisakymai leidžia teigti, kad TUI turėtų teigiamai veikti mokėjimų balanso einamosios sąskaitos deficitą. Apie tai, jog užsienio kapitalo pritraukimas deficitui finansuoti turi tam tikrų trūkumų, kalba ir N. Balčiūnas, M. Čepulis, A. Jurgutytė (2002) ir kt. Apibendrinus autorių teiginius galima išskirti šiuos trūkumus:

- trumpalaikis kapitalas labai priklauso nuo pinigų ir kapitalo rinkų kainų svyravimų ir gali būti lengvai išvežamas iš šalies;
- finansuojant deficitą TVF paskolomis, yra apriojamas valstybės valdymo savarankiškumas. Fondas, skolindamas lėšas šaliai, tuo pačiu nustato įvairius apriojimus, kurių turi laikytis šalis kol negrąžins skolos;
- esant labai didelėms paskolų apimtims, atsiranda tikimybė, jog paskolų aptarnavimo išlaidos bus labai didelės ir valstybė nesugebės laikytis mokėjimo įsipareigojimų.

*Einamosios sąskaitos deficitas yra priimtinas, jeigu jį sukelia investicinių prekių importas, ir geriausia, jeigu jis finansuojamas tiesioginėmis užsienio investicijomis (V. Šaferis, 2007). Ryšys tarp einamosios bei kapitalo ir finansinės sąskaitos neabejotinai yra abipusis. Einamosios sąskaitos būklė lemia užsienio investicijų poreikį.*



#### 1.4. TUI investicijų poveikio mokėjimų balansui empirinių tyrimų apžvalga

TUI poveikį užsienio šalių mokėjimų balansų būklei nagrinėjo įvairūs autoriai skirtingais laikotarpiais: F. Modigliani, R. Brumberg (1955), A. Ando, F. Modigliani (1963), V. Tomsik (2009), M. A. Hossain (2008), R. E. Lipsey (2007), A. Kokko (2006) ir kt. Atliktų tyrimų išvados nėra vienareikšmės. Apžvelgus įvairių autorių darbus, galima teigti, jog TUI daro svarbų poveikį mokėjimų balanso einamosios sąskaitos būklei bei stabilumui. Šio poveikio svarba ypač išryškėjo per pastaruosius 3 dešimtmečius. Visuotinis mokėjimų balanso disbalansas gali būti aiškinamas skirtingu atskirų šalių politinio stabilumo bei ekonominio vystymosi lygiu (A. Ali, T. Shukui, S. Selvarathnam ir kt., 2008).

Kaip itin aktualų klausimą TUI daromą poveikį priimančios šalies eksportui bei tarptautinės prekybos saldo kėlė R. E. Lipsey (2007). TUI kapitalu finansuojamos įmonės pradeda eksportuoti savo produkciją, nes dauguma šių bendrovių yra orientuotos į eksportą (M. A. Hossain, 2008). Kalbant apie TUI bei eksporto ryšį pirmiausia būtina akcentuoti teigiamą TUI įtaką Kinijos tarptautinės prekybos teigiamam balanso saldo ir einamosios sąskaitos pertekliui. Tačiau pabrėžtina, kad mokėjimų balanso teigiamas einamosios sąskaitos saldo priklausys tik nuo šalies gebėjimo tinkamai naudoti didžiulius užsienio kapitalo srautus bei TUI pagrindu veikiančių įmonių tolimesnio eksporto plėtojimo [18, 70].

TUI poveikį mokėjimų balanso būklei nagrinėjo M. A. Hossain (2008), tirdamas situaciją Bangladeše. Jis nustatė vis stiprėjantį teigiamą koreliacinį ryšį tarp TUI bei eksporto, o tai ilgalaikėje perspektyvoje gali turėti teigiamą poveikį šalies prekybos balansui. Pastebimas spartus TUI į telekomunikacijų sektorių didėjimas. Autoriaus teigimu, TUI poveikis Bangladešo mokėjimų balanso saldo gali būti dvejopas. Teigiamas poveikis pasireiškia per eksporto sąskaitą, o neigiamas – per importo bei pajamų sąskaitas.

V. Tomsik (2008) atliktas trijų ES valstybių tyrimas, remiantis gyvenimo ciklo teorija parodė, jog TUI teigiamai veikia Čekijos grynojo eksporto apimtį, tačiau tuo pačiu turi įtakos ir grynojo importo didėjimui. Tyrimo metu taip pat nustatyta, jog Lenkijoje TUI mažina grynąjį importą, o Vengrijoje – grynąjį eksportą. Taigi matyti, jog rezultatai yra gana prieštaringi, kas leidžia teigti, jog skirtingose šalyse TUI investicijų poveikis mokėjimų balanso einamajai sąskaitai taip pat gali būti skirtingas.

Tyrinėdamas ryšius tarp TUI investicijų daromos naudos priimančiai šaliai bei jos vykdomos prekybos politikos, R. E. Lipsey (2007) nustatė dvejopą galimą TUI investicijų poveikį. Neigiamas poveikis yra sietinas su taikoma importo pakeitimo politika.

Kitose šalyse atlikti empiriniai tyrimai rodo, jog TUI gali padidinti importo apimtį priimančioje šalyje (M. A. Hossain, 2008, A. Kokko, 2006). Viena iš priežasčių yra ta, kad dauguma

TUI kapitalu finansuojamų bendrovių yra priverstos importuoti veiklai pradėti bei vykdyti reikalingas prekes bei paslaugas, kurių negali įsigyti šalies viduje.

Teigiama TUI investicijų įtaka šalies ekonomikai bei įvairioms vidaus ūkio sritims akcentuojama didžioje daugumoje straipsnių bei darbų, ypač ankstesnių nei 2007 metais. Atlikęs išsamią daugelio mokslininkų atliktų tyrimų rezultatų analizę, R. E. Lipsey (2007) akcentuoja, jog tik nedaugelis autorių įrodo neigiamą TUI poveikį priimančiai šaliai.

Tačiau yra autorių (A. Kokko, 2006), pabrėžiančių, jog TUI investicijų poveikis priklauso nuo to, kaip priimanči šalis sugeba įsisavinti, panaudoti bei nukreipti užsienio finansines injekcijas. Anot, A. Kokko (2006), daugeliu atveju TUI investicijų poveikis priimančios šalies eksportui yra gana nedidelis. Tai gali priklausyti ir nuo investicijas priimančios šalies išsivystymo lygio. Nors besivystančios šalys sulaukia didesnio užsienio investuotojų susidomėjimo, tačiau labiau išsivysčiusios šalys dažniausiai sulaukia investicijų į tas sritis, kuriose kuriamos pažangios technologijos.

Vienas iš tarptautinio investavimo motyvų yra tas, jog turinčios kapitalo perteklių šalys investuoja šalyse, kuriose yra kapitalo poreikis, dėl to, jog ateityje tikisi pelno iš savo investicijų (G.D.A Macdougall, 1960). Šis faktas leidžia manyti, jog TUI investicijas gaunanti šalis ilgainiui, kai jos pradės nešti pelną neišvengiamai susidurs su dividendų mokėjimu investuotojams, kuris neigiamai atsispindės mokėjimų balanso einamosios sąskaitos pajamų skiltyje. Laikotarpis nuo investavimo iki pelno gavimo gali priklausyti nuo investuojančios šalies bei pačių investicijų dydžio (A. Kokko, 2006). Didelių ir stiprių šalių, tokių kaip JAV, investuotojai paprasčiausiai turi daugiau galimybių sukurti sėkmingas ir gana greitai atsiperkančias investavimo strategijas.

Pastaruoju metu vis aktualesnis tampa TUI pajamų repatriacijos klausimas. Šį klausimą akcentuoja G. Hunya (2009), V. Tomsik (2008), V. Tomsik, M. Plojhard, M. Srholec (2002) ir kt. Pastebima tendencija, jog nemažai investicijas priimančių šalių susiduria su didėjančiu neigiamu einamosios sąskaitos pajamų skirsnio saldo. Anot G. Hunya (2009), kai kuriose Europos šalyse 2008 metais repatriuojamų pajamų suma jau net viršijo TUI įplaukų sumą. Šį neigiamą TUI investicijų poveikį mokėjimų balansui lėmė užsienio prekybos perteklius, kurį savo ruožtu labiausiai įtakojo užsienio įmonių filialų (kapitalą priimančiose šalyse) eksporto apimtys.

*Atlikus užsienyje atliktų TUI poveikio mokėjimų balansui empirinių tyrimų apžvalgą, matyti, jog rezultatai yra gana prieštaringi, kas leidžia teigti, jog skirtingose šalyse TUI investicijų poveikis mokėjimų balanso einamajai sąskaitai taip pat gali būti skirtingas. Teigiamas poveikis pasireiškia per eksporto sąskaitą, o neigiamas – per importo bei pajamų sąskaitas. Tačiau TUI investicijų poveikis priklauso tik nuo to, kaip priimanči šalis sugeba įsisavinti, panaudoti bei nukreipti užsienio finansines injekcijas.*

## **1.5. Tiesioginių užsienio investicijų į transportą, sandėliavimą ir nuotolinius ryšius poveikio Lietuvos mokėjimų balanso einamajai sąskaitai tyrimo metodologija**

Magistro darbo konceptualioji dalis sudaryta analizuojant ekonominės tematikos knygas, monografijas, mokslinius straipsnius bei konferencijų medžiagą. Darbo tiriamojame konceptualiojoje dalyje išskiriamos pagrindinės lietuvių ir užsienio autorių teorijos, grindžiančios TUI reikšmę, mokėjimų balanso sampratą bei einamosios sąskaitos kitimo priežastis. Užsienio (V. Tomsik, 2009, R. E. Lipsey, 2007, J. Piggot, M. Cook, 2006, E. Asiedu, 2004, A. I. Moosa, 2002, K. Evans, 2002, K. Saggi, A. Glass, 1999 ir kt.) bei lietuvių (K. Petrilovskaja, A. Miškinis, 2007, V. Veitas, 2007, R. Rudzakis, 2007, E. Vaiginienė, G. Kasnauskienė, 2006 ir kt.) autorių darbų analizė atlikta remiantis šiais metodais: citavimas, referavimas, perfrazavimas, interpretavimas, polemizavimas, abstrahavimas, indukcija, dedukcija. Indukcijos metodu nuo atskirų faktų, pavienių įvykių einama prie visumos supratimo, apibendrinimų (K. Kardelis, 2007). Dedukcijos metodu visuma analizuojama per atskirus teiginius, taigi tai judėjimas nuo visumos prie esminių teiginių, faktų, apibrėžimų (V. Gronskas, 2005).

Magistro darbo hipotezę (TUI į transportą, sandėliavimą ir nuotolinius ryšius analizuojamu laikotarpiu turėjo neigiamą poveikį Lietuvos mokėjimų balanso einamajai sąskaitai) bandoma patvirtinti taikant įvairius skirtingus metodus. Analitinėje darbo dalyje analizuojami Lietuvos mokėjimų balanso statistiniai duomenys. Tiriant analizuojamus duomenis daugiausia remtasi Lietuvos Banko, Lietuvos statistikos departamento prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės pateiktais statistiniais duomenimis. Surinkti ir susisteminti duomenys analizuojami įvairiais aspektais. Atliekama dinaminė ir lyginamoji rodiklių analizė, kuri leidžia palyginti tiriamų rodiklių kitimo bei vystymosi tempus bei išryškinti tendencijas.

TUI bei einamosios sąskaitos kitimo tendencijų apibendrinimui naudojamas sintezės metodas. Siekiant išskirti pagrindinius veiksnius, turėjusius įtakos tirtų duomenų kitimui ir tų veiksmų įtakos kiekybiniam išmatavimui, darbe naudojama faktorinė analizė. Ši analizė padeda išplėsti struktūrinę analizę ir leidžia įvertinti atskirai kiekvieno veiksmo įtaką bendriems rezultatams.

Ryšų tarp TUI į transportą, sandėliavimą ir nuotolinius ryšius bei mokėjimų balanso einamosios sąskaitos sudedamųjų dalių egzistavimo nustatymui, naudojama koreliacinė regresinė analizė, o gautų rezultatų reikšmingumas tikrinamas Stjudento kriterijumi. Koreliacija atsako į klausimą, ar yra ryšys tarp požymių, kokia jo kryptis ir stiprumas. Dviejų požymių ryšys gali būti tiesioginis arba atvirkštinis. Taikant faktorinę analizę, anot S. Danilenko (2009), ieškoma stebimų kintamųjų priklausomybė. Jei kintamieji nekoreliuoja, tai faktorinė analizė neturės prasmės, todėl reikia įsitikinti, ar stebimi kintamieji tarpusavyje koreliuoja. Dėl šios priežasties iš turimų duomenų atrinkti

tarpusavyje koreliuojantys, o nepriklausomi pašalinti. Duomenų tinkamumas faktorinei analizei įvertintas taikant Kaizerio-Mejerio-Olkino (KMO) matą:

$$KMO = \frac{\sum \sum_{i \neq j} r_{ij}}{\sum \sum_{i \neq j} r_{ij} + \sum \sum_{i \neq j} \tilde{r}_{ij}} . \quad (2)$$

čia:

$r_{ij}$  - kintamųjų  $X_i$  ir  $X_j$  koreliacijos koeficientas,

$\tilde{r}_{ij}$  - kintamųjų  $X_i$  ir  $X_j$  dalinės koreliacijos koeficientas.

Jei KMO mato reikšmė maža, tai nagrinėjamų kintamųjų faktorinė analizė nerezultatyvi. Kai KMO mato reikšmė mažesnė už 0,6, tuomet kintamųjų porų koreliacija nėra paaiškinama tiriamais kintamaisiais, todėl nagrinėjamų kintamųjų faktorinė analizė yra nepriimtina (Tai-Fen Kung, Chih-Kao Nieh, 2009).

Kiekvieno kintamojo tinkamumo matas apskaičiuojamas pagal formulę:

$$MSA_i = \frac{\sum_{i \neq j} r_{ij}}{\sum_{i \neq j} r_{ij} + \sum_{i \neq j} \tilde{r}_{ij}} . \quad (3)$$

Tas kintamasis, kurio MSA matas yra mažiausias, pašalinamas iš pradinių duomenų kintamųjų sąrašo. Toliau vėl skaičiuojamas duomenų tinkamumo faktorinei analizei matas – KMO. (2) ir (3) formulės yra skaičiuojamos tol, kol KMO reikšmė nebėra mažesnė nei 0,6.

Darbe priežastingumui tarp TUI į analizuojamą sritį apimčių bei mokėjimų balanso einamosios sąskaitos kitimo nustatyti atliktas Granger priežastingumo testas. Anot V. Karpuškienės (2009), priežastingumo analizės esmė – atsakyti ar:

- $y_t$  daro įtaką  $x_t$ ,
- $x_t$  daro įtaką  $y_t$ ,
- tarp  $x_t$  ir  $y_t$  yra abipusė sąveika,
- tarp  $x_t$  ir  $y_t$  nėra jokios sąveikos.

Nors loginis priežastingumas, anot R. Rudztkio ir V. Kvedaro (2003), statistiškai negali būti patikrintas, tačiau pagrįsta manyti, kad (tikroji) priežastis įvyksta anksčiau už padarinį. Tuo ir yra grindžiamas statistinis Granger priežastingumo testas: tikrinama, ar vieno kintamojo reikšmės yra informatyvios prognozuoti kito kintamojo reikšmės. Jei taip, tada pirmasis yra laikomas antrojo priežastimi. Remiantis J. D. Hamilton (1994) bei G. S. Maddala (1992), laikoma, kad dviejų laiko eilučių  $\{y_t\}$  ir  $\{x_t\}$  atveju  $x_t$  nėra  $y_t$  priežastis, jeigu  $y_t$  regresijoje nuo  $y_t$  ir  $x_t$  lagų  $x_t$  lagų koeficientai lygūs nuliui. Turi būti išpildytos dvi sąlygos:

- a)  $x$  turėtų įnešti statistiškai reikšmingą indėlį į  $y$  prognozę;  
 b)  $y$  neturėtų įnešti statistiškai reikšmingo indėlio į  $x$  prognozę.

Atliekant Granger priežastingumo testą, sudaromos lygtys (C.W. J. Granger, 1969):

$$y_t = a_0 + \sum_{i=1}^m a_i y_{t-i} + \sum_{i=1}^m b_i x_{t-i} + e_t, \quad e_t \sim N(0, \delta^2); \quad (4)$$

$$x_t = a_0 + \sum_{i=1}^m a_i x_{t-i} + \sum_{i=1}^m b_i y_{t-i} + u_t, \quad u_t \sim N(0, \delta^2). \quad (5)$$

Įverčiai  $a_0$ ,  $a_i$  ir  $b_i$  surandami naudojant mažiausių kvadratų metodą. Kitimo trajektorijai aprašyti pasirenkama funkcija, kurios nuokrypių kvadratų suma yra mažiausia:

$$S(a_0, a_i, b_i) = \sum_{i=1}^m (y_t - a_0 - a_i x_{t-i} - b_i y_{t-i})^2 \rightarrow \min. \quad (6)$$

Jeigu (4) lygtyje vėluojančių kintamųjų  $x_{t-i}$  grupė yra statistiškai reikšminga – koeficientai nelygūs 0, o (5) lygtyje esanti vėluojančių  $y_{t-i}$  kintamųjų grupė yra statistiškai nereikšminga, daroma išvada, jog  $x_t$  daro įtaką  $y_t$  (V. Karpuškienė, 2009). Atvirkščiai, jeigu (5) lygtyje vėluojančių kintamųjų  $y_{t-i}$  grupė yra statistiškai reikšminga, o (4) lygtyje esanti vėluojančių kintamųjų  $x_{t-i}$  grupė yra statistiškai nereikšminga, daroma išvada, jog  $y_t$  daro įtaką  $x_t$ . Jeigu abiejose (4) ir (5) lygtyse vėluojančios grupės  $x_{t-i}$  ir  $y_{t-i}$  yra statistiškai reikšmingos, daroma išvada, kad  $x_t$  ir  $y_t$  sieja tarpusavio priklausomybė, o jei (4) ir (5) lygtyse vėluojančios grupės  $x_{t-i}$  ir  $y_{t-i}$  yra statiškai nereikšmingos -  $x_t$  ir  $y_t$  tarpusavyje nepriklausomi.

Ryšių tarp kintamųjų egzistavimui patvirtinti arba paneigti formuluojamos hipotezės  $H_0 : \sum b = 0$  ( $x_t$  nedaro įtakos  $y_t$ ) ir  $H_1 : \sum b \neq 0$  ( $x_t$  daro įtaką  $y_t$ ) bei tikrinama  $F$  statistika.

$$F_{intis} = \frac{(RSS_R - RSS_{U'}) / k}{RSS_{U'} / n - (k + m + 1)}. \quad (7)$$

Jeigu  $F_{intis} > F_{k, n-(k+m+1)}$ ,  $H_0$  atmetama ir daroma išvada su pasirinktu reikšmingumo lygmeniu, kad  $x_t$  daro įtaką  $y_t$ . Jeigu  $F_{intis} < F_{k, n-(k+m+1)}$ ,  $H_0$  atmeti negalima ir daroma išvada su pasirinktu reikšmingumo lygmeniu, kad  $x_t$  nedaro įtakos  $y_t$ .

Siekiant patikrinti ryšius tarp analizuojamų TUI ir einamosios sąskaitos būklės, faktorinei analizei naudojami duomenys turi būti sezoniškai išlyginti, stacionarūs bei standartizuoti (S. Danilenko, 2009, G. C. Surya Bahadus, 2006, M. Marcellino ir kt., 2003). Kadangi tyrimui naudojami metiniai duomenys, todėl sezoniškumo išlyginimo procedūra nėra taikoma. Duomenų stacionarumas

užtikrinamas taikant diferencijavimo procedūrą, t.y. kiekviena laiko eilutės reikšmė yra pakeičiama esamos ir ankstesnės reikšmių skirtumu. Pritaikius šią procedūrą duomenų vidurkis ir dispersija yra pastovūs dydžiai ir nepriklauso nuo postūmio laike. Duomenų standartizavimas atliekamas tam, jog kintamieji su dideliu nuokrypiu nebūtų dominuojantys bei neiškreiptų rezultatų. Tyrimo duomenys yra standartizuojami atimant laiko eilutės vidurkį ir padalinant iš dispersijos. Transformuotų duomenų vidurkis lygus nuliui, o dispersija – vienetui.

Visi atliktų skaičiavimų duomenys apibendrinami, naudojamas jų abstrahavimas, konkretizavimas, atliekama grafinė bei žodinė analizė. Grafinis metodas pasitelkiamas nagrinėjamų rodiklių kitimui per laiką ir rodiklių tarpusavio ryšiams pavaizduoti. Duomenų pokyčiai grafiškai pavaizduoti naudojant diagramas.

## **II. TIESIOGINIŲ UŽSIENIO INVESTICIJŲ Į TRANSPORTĄ, SANDĖLIAVIMĄ IR TELEKOMUNIKACIJŲ SEKTORIŲ POVEIKIO LIETUVOS MOKĖJIMŲ BALANSO EINAMAJAI SĄSKAITAI TYRIMAS**

Siekiant įgyvendinti užsibrėžtą darbo tikslą, t.y. nustatyti, kaip TUI į transportą, sandėliavimą ir nuotolinius ryšius (telekomunikacijas) veikia Lietuvos mokėjamų balanso einamąją sąskaitą, būtina atlikti įvairiais matematiniais metodais bei skaičiavimais pagrįstą analizę. Jai atlikti šiame darbe naudoti TUI į tiriamą ekonominės veiklos sritį, einamosios sąskaitos bei jos sudedamųjų dalių statistiniai 2002-2009 metų duomenys. Pasitelkus Granger priežastingumo testą, koreliacijos bei regresijos tyrimo metodus, siekiama nustatyti ryšius tarp analizuojamų užsienio investicijų bei prekių, paslaugų ir pajamų sąskaitų balansų (taip pat juos sudarančių dalių). Ištyrus einamosios sąskaitos struktūrą, nustatomas TUI į transportą, sandėliavimą bei nuotolinius ryšius poveikis visai einamajai sąskaitai.

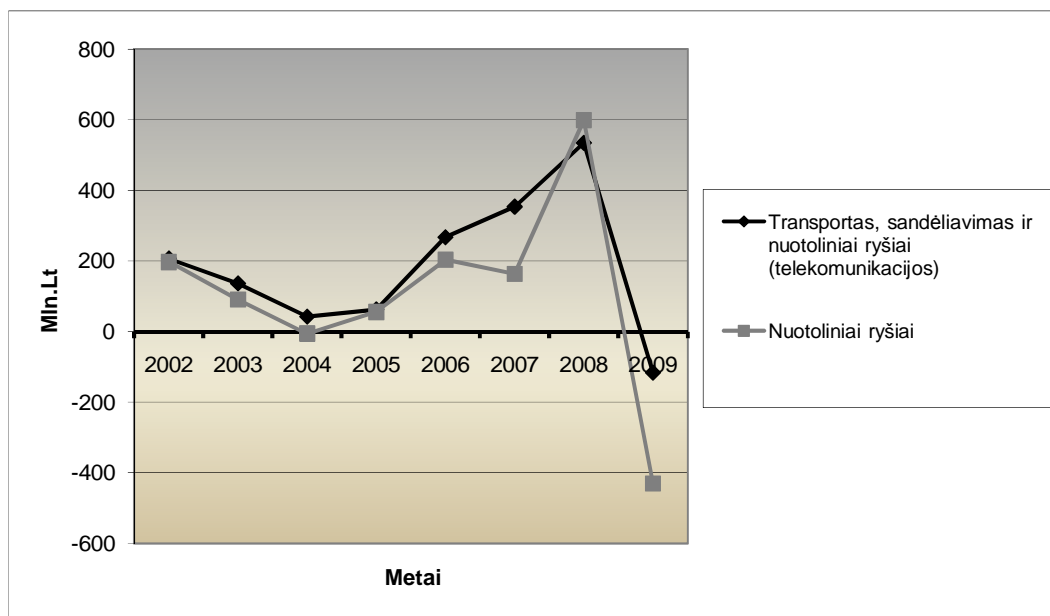
### **2.1. Tiesioginių užsienio investicijų ir einamosios sąskaitos dinamika ir tendencijos**

Vis daugiau tiesioginių investicijų pasaulio bendrovės nukreipia ne į gamybą, o į paslaugas – atitinkamai 60 ir 40 proc. (Lietuvos ekonominės plėtros agentūra, 2009). Lietuva seka pasaulinėmis tendencijomis ir bendroje TUI projektų struktūroje sulaukia vis daugiau investicinių projektų būtent į paslaugas. Lietuvoje paslaugų projektų sukuriama vertė yra 2,5 karto didesnė nei gamyboje. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2008 metų veiklos ataskaitoje pabrėžiama, kad TUI į transporto sektorių yra visiškai pateisinamos, nes Lietuva daug uždirba iš transporto ir sandėliavimo paslaugų. Transporto sektoriuje yra pasiekiamas išskirtinis darbo našumas: per vieną faktiškai dirbtą valandą šiame sektoriuje sukuriama beveik dvigubai daugiau pridėtinės vertės nei visų sektorių vidurkis. Vidutiniškai ES transporto sektoriaus veikla sukuria 7 proc. BVP (t.y. Lietuvoje transporto sektorius sukuria 40 proc. daugiau BVP negu ES vidurkis). Visas susisiekimo sektorius (transportas, sandėliavimas ir ryšiai) yra trečia daugiausiai BVP sukurianti veiklos rūšis Lietuvoje (vidutiniškai 13 proc.).

Valstybės prioritetinėmis sritimis laikoma technologinių kompanijų investicijų pritraukimas, mokslo ir technologijų parkų plėtra bei informacinių technologijų (toliau IT) paslaugų ir produktų eksportas. Iki 2007-2008 metų trukusi Lietuvos ekonomikos plėtra lėmė IT sektoriaus sustiprėjimą – IT, interneto ir telekomunikacijų rinkos išaugo kelis kartus (Infobalt, 2009).

Žemiau pateiktame 2.1 paveiksle pavaizduoti TUI srautai į analizuojamą ekonominės veiklos sritį, t.y. transportą, sandėliavimą bei nuotolinius ryšius 2002-2009 metais. Taip pat palyginimui

nubrėžta nuotolinių ryšių kreivė, nes ji sudaro didžiausią dalį visos pasirinktos ekonominės veiklos srities ir labiausiai ją veikia, todėl svarbu palyginti kaip kinta tiek bendra transporto, sandėliavimo bei nuotolinių ryšių sąskaita, tiek pagrindinė jos sudedamoji dalis – nuotoliniai ryšiai. Tam, kad aiškiau ir tiksliau būtų galima iširti, kaip kito TUI į transportą, sandėliavimą bei nuotolinius ryšius (telekomunikacijas) tiriamu laikotarpiu, yra apskaičiuojami kitimo tempai. Jie pateikti 5 priede.



**2.1 pav.** Tiesioginės užsienio investicijos Lietuvoje pagal ekonominės veiklos rūšis

Šaltinis: sudaryta darbo autorės remiantis Lietuvos banko duomenimis (2 priedas)

Kaip matyti iš pateikto paveikslo, analizuojamu laikotarpiu (2002-2009 metais) TUI į transportą, sandėliavimą bei nuotolinius ryšius kito labai netolygiai. Nuo 2002 iki 2004 metų pastebimas jų sumažėjimas – nuo daugiau nei 200 mln. Lt iki mažiau nei 50 mln. Lt. Beveik lygiagrečiai sumažėja ir TUI srautas į nuotolinius ryšius, o 2004 metais į šią sritį beveik neinvestuojama, nors tai yra pagrindinė sudedamoji pasirinktos ekonominės veiklos dalis. Būtent tais metais daugiausiai investuota į sausumos, vamzdynų, vandens transportą bei kelionių agentūrų veiklą. Ši tendencija sekančiais metais neišsilaiko ir TUI srautai į šias sritis ženkliai sumažėja ir tampa netgi neigiami (investicijos iš Lietuvos atsitraukia).

Po įvykusio staigaus TUI srauto į transportą, sandėliavimą bei nuotolinius ryšius mažėjimo, 2005 metais pastebimas investicijų pagyvėjimas ir augimas. Tam įtakos daugiausia galėjo turėti įstojimas į Europos Sąjungą ir dėl to atsivėrusios rinkos, kurios paskatino užsienio investicijų srauto į Lietuvą pagyvėjimą. Kaip matyti iš 2.1 paveikslo, 2005 metais TUI į šią veiklos sritį po truputį ima didėti ir tai įvyksta dėka pakankamai didelių investicijų į nuotolinius ryšius – padidėjo virš 50 mln. Lt.



Šiais tiriamais metais (2005) visą šią sąskaitą ir sudaro būtent TUI į nuotolinius ryšius (telekomunikacijas), o tai galima paaiškinti tuo, jog vyko spartus technologijų vystymasis, dėl to sparčiai augo mobiliojo bei internetinio ryšio naudotojų skaičius. Lietuva viena pirmųjų pasaulyje įdiegė mobilųjį elektroninį parašą (Infobalt, 2009). Įmonės ir gyventojai aktyviai naudojami mobiliąja bankininkyste. Tai savo ruožtu paspartino elektroninės komercijos plėtrą. Jei 2004-2005 metais TUI padidėjimas į transportą, sandėliavimą ir nuotolinius ryšius buvo pakankamai mažas, tai 2006 metais pastebimas stiprus šuolis aukštyn. Tam įtakos galėjo turėti pagerėjusi šalies ekonominė situacija, išaugęs vartojimas (taip pat ir šių paslaugų), o tai galėjo įtakoti užsienio investicijų augimą.

2007 metais TUI sektoriuje sudarė 3401,1 mln. Lt. Didžioji dalis šių investicijų (81,3 proc.) teko telekomunikacijų įmonėms. Tarp investuotojų pirmauja Danija (58,9 proc. visų TUI), Švedija (19,2 proc.), Suomija (6,5 proc.). Vienas svarbiausių pastarųjų metų IT sektoriaus raidos žingsnių – Lietuvoje įsikūrę technologiniai parkai, kurie sujungė IT bendrovių, mokslo tiriamųjų institutų, gamybos įmonių ir aukštųjų mokyklų būsimus specialistus į vieną komandą (Infobalt, 2009). Integruoto verslo studijų ir mokslo centro (slėnio) „Santara“ plėtros programos projektui įgyvendinti numatyta skirti iki 21 mln. Lt (LR Vyriausybės 2009 metų veiklos ataskaita). Jį įgyvendinus, bus sutvarkyti plyno lauko inžineriniai tinklai ir komunikacijos, kurios padės pritraukti daugiau užsienio investicijų į Lietuvos informacijos ir ryšių technologijos sektorius.

Didžiausi TUI srautai fiksuoti 2008 metais, kai TUI į transportą, sandėliavimą ir nuotolinius ryšius sudarė 534,96 mln. Lt, o TUI į nuotolinius ryšius – 598,45 mln. Lt. Nors tuo metu kitose šalyse jau buvo jaučiamas nuosmūkis, tačiau Lietuvos ekonomiką staigus smukimas ištiko 2009 metais. Bendrasis vidaus produktas (BVP) 2009 metų antrąjį ketvirtį, palyginti su tuo pačiu laikotarpiu 2008 metais, smuko 22,4 proc. – toks kritimas pranoko bet kokias pesimistines prognozes (T. Vaiseta, 2009). Kritimą lėmė sumenkusi gamyba ir smukęs vartojimas.

TUI srautas į transportą, sandėliavimą ir nuotolinius ryšius Lietuvoje (116,07 mln. Lt) 2009 metais rodė užsienio investicijų nutekėjimą iš Lietuvos ir buvo net 78,3 proc. mažesnės nei 2008 metais, o TUI į nuotolinius ryšius sumažėjo dar labiau. Lietuvos ekonominės plėtros agentūros (LEPA) duomenimis (2009), TUI sumažėjimą lėmė įmonių akcinio kapitalo ir reinvesticijų sumažėjimas. Apskritai, TUI mažėjimą lėmė sunki ekonominė padėtis visame pasaulyje. Lietuvai ryškus TUI srauto smukimas yra ženklas, rodantis mažėjantį šalies konkurencingumą ir blogėjančią verslo aplinką. Lyginant 2008-2009 metus Lietuvos pasaulio konkurencingumo indeksas nukrito per 9 pozicijas iš 44 į 53 vietą iš 133 vertintų valstybių. Tačiau, A. Maldeikienės (2009) nuomone, nepaisant šio smukimo, vertinimai beveik visose pozicijose yra gerėjantys, nes Lietuva pateko į aukštesnio išsivystymo šalių grupę. 2008 metų reitinge pagal įvairius plėtros parametrus Lietuva buvo tarp žemiausio išsivystymo

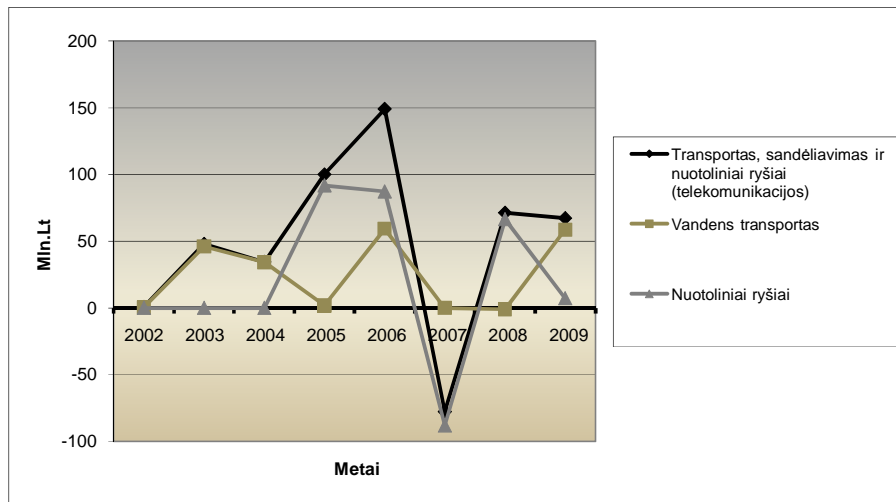
valstybių (Estija – aukščiausio, Latvija – vidutinio), o 2009 metais patikslinus reitingų svorius ir pradėjus taikyti naują skaičiavimo metodologiją, drauge su Latvija Lietuva yra tarp valstybių, kurios yra pereinamajame etape į mokslu ir naujovėmis grįstą ekonomiką.

Atkreiptinas dėmesys į tai, jog 2009 metais ypač išaugo TUI į vandens transportą (žr. 5 priedą), kurios sudarė 277,53 mln. Lt. Investicijų augimą greičiausiai paskatino aktyvūs Vyriausybės veiksmai didinat Klaipėdos valstybinio jūrų ousto konkurencingumą (krantinių rekonstravimas, uosto geležinkelio tiesimas, akvatorijos gilinimas). LR Vyriausybės 2009 metų veiklos ataskaitos duomenimis, 2008 metais Vyriausybė patvirtino penkias integruotų mokslo, studijų ir verslo centrų (slėnių) – slėnio Lietuvos jūrinio sektoriaus plėtrai, „Nemuno“, „Santakos“, „Santaros“ ir „Saulėtekio“ slėnių plėtros programas. Slėniams plėtoti numatyta skirti apie 2 mlrd. Lt iš Švietimo ir mokslo ministerijos ir Ūkio ministerijos administruojamų Europos Sąjungos struktūrinių fondų. Šių projektų įgyvendinimas bei Klaipėdos laisvosios ekonominės zonos plėtojimas turėtų paskatinti TUI, ir ypač į vandens transportą, dėl to TUI apimtis į šia sritį ateityje turėtų dar labiau išaugti.

2008 metų lapkričio 26 d. Ekonomikos gelbėjimo plane ES šalys narės (tarp jų ir Lietuva) yra skatinamos spartinti investicijas į infrastruktūrą, išskiriant transeuropinius transporto tinklus, plačiajuosčio ryšio linijas bei energetiką, taip pat skatinamas aplinkai draugiškų transporto rūšių plėtojimas. Atsižvelgiant į tai, LR Vyriausybės (2008) manymu, investicijos kitose valstybėse į transporto infrastruktūrą turėtų augti, ypač Baltijos jūros regione, kuris turi ypač didelį potencialą dėl vis mažiau užšalusių ir neapkrautų uostų, sąlyginai laisvesnių nei Vakarų Europoje geležinkelių ir aukštos logistikos paslaugų kokybės.

LEPA (2009) duomenimis, dėl aktyviai vykdomos investicijų skatinimo politikos Lietuvoje yra tikimasi užsienio investicijų padaugėjimo. Lietuvos patrauklumą tikimasi padidinti kuriamu finansinių paskatų investuotojams paketu „Saulėtekis“ ir darbo grupių pasiūlymais dėl teisės aktų pakeitimų, kuriais numatoma žymiai pagerinti verslo aplinką.

Išanalizavus TUI į tiriamą ekonominės veiklos sritį dinamiką Lietuvoje toliau nagrinėjama, kaip kito šios rūšies investicijų srautai iš Lietuvos. 2.2 paveiksle pavaizduoti TUI srautai į transportą, sandėliavimą bei nuotolinius ryšius 2002-2009 metais.



**2.2 pav.** Lietuvos tiesioginės užsienio investicijos užsienyje pagal ekonominės veiklos rūšis

Šaltinis: sudaryta darbo autorės remiantis Lietuvos banko duomenimis (3 priedas)

Vidutiniškai analizuojamu laikotarpiu Lietuvos TUI į transportą, sandėliavimą ir nuotolinius ryšius sudarė 9,36 proc. (žr. 6 priedą) visų Lietuvos TUI. Analizuojamų investicijų dalis Lietuvos TUI struktūroje kasmet didėjo ir 2009 metais sudarė 13,43 proc. 2.2 paveiksle pateikti duomenys rodo, jog Lietuvos TUI į transportą, sandėliavimą bei nuotolinius ryšius didėjo iki 2007 metų. 2003-2004 metais pastebimas jų sumažėjimas – nuo beveik 48 mln. Lt iki 35 mln. Lt. Pastebėtina, kad iki 2004 ir 2007-2008 metais Lietuva apskritai neinvestavo užsienyje į nuotolinius ryšius, taigi šiuo laikotarpiu beveik visą bendrų investicijų dalį sudarė investicijų į vandens transportą apimtis. Iki 2005 metų Lietuva visiškai neinvestavo į nuotolinius ryšius. Investicijų į šią sritį teigiamas dydis Lietuvos mokėjimų balanse nebūtinai reiškia, jog šios investicijos yra lietuviškos. Į šią sritį Lietuva gauna labai daug TUI, todėl gali būti, jog nuo 2005 metų įmonės tapo pajėgiamos pačios investuoti užsienyje.

Didelę investicijų į vandens transportą dalį visoje nagrinėjamos ekonominės srities struktūroje galėjo įtakoti glaudus Lietuvos įmonių bendradarbiavimas su kaimyninėmis šalimis ir konkrečiai šiuo atveju su Kaliningrado sritimi. Lietuvos investicijų į vandens transportą 2003-2004 metais dydį būtų galima sieti su „2K“ – tai Klaipėdos ir Kaliningrado uostus jungiančiu projektu.

Nuo 2005 metų pastebimas atvirkštinis procesas – Lietuvos investicijų į nuotolinius ryšius apimtis šiek tiek sumažėjo, tačiau investicijos į vandens transporto sektorių stipriai išaugo. Bendrą investicijų į tiriamą ekonominės veiklos sritį, kurių apimtis 2006 metais išaugo 50 mln. Lt, sąlygojo ne tik investicijų kiekio augimas vandens transporto sektoriuje, bet ir tai, jog investicijų srautų į telekomunikacijas sumažėjimą kompensavo sausumos transporto ir vamzdynų sektorius. Investicijos iš

Lietuvos į šį sektorių 2006 metais lyginant su praėjusiais išaugo daugiau nei dvigubai ir siekė 2,5 mln. Lt.

2007 metais Lietuvos TUI užsienyje į transportą, sandėliavimą ir nuotolinius ryšius sudarė -77,83 mln. Lt ir buvo net 1,5 karto mažesnės nei 2006 metais (149,16 mln. Lt). Neigiamą TUI dydį lėmė neigiamas -88,12 mln. Lt sudaręs TUI į nuotolinius ryšius dydis. Apskritai TUI į šią sritį analizuojamu laikotarpiu kito labai radikaliai ir sunkiai nuspėjamai.

Apie 30 proc. visų Lietuvos investicijų į transportą, sandėliavimą ir nuotolinius ryšius 2009 metais sudarė TUI į vandens transportą, kurios sudarė 58,64 mln. Lt. Tai sietina su sėkminga Klaipėdos jūrų uosto veikla, augančiomis krovos apimtėmis.

Kadangi šio tyrimo tikslas yra nustatyti TUI į transportą, sandėliavimą ir nuotolinius ryšius poveikį Lietuvos mokėjimų balanso einamajai sąskaitai, tai, atlikus pasirinktos ekonominės srities užsienio investicijų dinaminį tyrimą, toliau būtina nagrinėti, kaip nagrinėjamu laikotarpiu kito einamosios sąskaitos būklė bei atskirų jos straipsnių balansai. 2.1 lentelėje yra pateikiami 2002-2009 metų Lietuvos einamosios sąskaitos duomenys. Tam, kad aiškiau ir tiksliau būtų galima iširti, kaip kito Lietuvos mokėjimų balanso einamosios sąskaitos būklė tiriamu laikotarpiu, yra apskaičiuojami kitimo tempai. Jie pateikti 7 priede.

2.1 lentelė

**Lietuvos mokėjimų balanso einamosios sąskaitos struktūra 2002-2009 m. (mln.LT)**

	2002 metai	2003 metai	2004 metai	2005 metai	2006 metai	2007 metai	2008 metai	2009 metai
<b>I. EINAMOJI SĄSKAITA</b>	<b>-2670,59</b>	<b>-3854</b>	<b>-4811,73</b>	<b>-5114,93</b>	<b>-8808,87</b>	<b>-14325,43</b>	<b>-13259,23</b>	<b>3528,63</b>
A. Prekės ir paslaugos	-2880,01	-3252,85	-4367,97	-5218,94	-8550,5	-13182,69	-12116,61	-624,98
<i>a. Prekės</i>	-4867,76	-5140,76	-6630,86	-8145	-11522,04	-14 773,33	-13337,07	-2679,13
<i>b. Paslaugos</i>	1987,75	1887,91	2262,89	2926,06	2971,54	1590,64	1220,46	2054,15
B. Pajamos	-642,33	-1490,74	-1708,83	-1730,15	-2253,09	-4069,93	-3661,04	398,63
<i>1. Darbo pajamos</i>	194,79	139,48	380,35	501,53	535,33	429,49	277,7	130,6
<i>2. Investicijų pajamos</i>	-837,12	-1630,22	-2089,18	-2231,68	-2788,42	-4499,42	-3938,74	268,03
C. Einamieji pervedimai	851,75	889,59	1265,07	1834,16	1994,72	2927,19	2518,42	3754,98

Šaltinis: sudaryta darbo autorės remiantis Lietuvos banko duomenimis (1 priedas)

Iš 2.1 lentelėje pateiktų duomenų matyti, jog nuo 2002 iki 2008 metų Lietuvos mokėjimų balanso einamosios sąskaitos balansas buvo neigiamas. Šiuo laikotarpiu einamosios sąskaitos deficitas augo (nežymus sumažėjimas pastebimas tik paskutiniais metais) – per visą laikotarpį šis dydis padidėjo 5 k. ir sudarė 10234,48 mln. Lt. Didžiausias absoliutaus lygio padidėjimas pastebimas 2006-2007 metais, kuris sudarė 5516,56 mln. Lt. Vidutiniškai Lietuvos einamosios sąskaitos deficitas augo po 1,7 mlrd. Lt kasmet arba po 33,40 proc. (žr. 7 priedą). Pastebima, jog po įstojimo į Europos sąjungą 2005

metais, palyginti su 2004 metais, einamosios sąskaitos deficito augimas buvo lėčiausias ir sudarė tik 6,3 proc. per metus. Tokią situaciją lėmė tai, jog tuo laikotarpiu spartesnis buvo teigiamo prekybos paslaugomis balanso augimas (29 proc. per metus) nei deficitinis užsienio prekybos prekėmis balanso didėjimas (23 proc. per metus).

2008 metais, palyginti su 2007 metais, pastebimas einamosios sąskaitos deficito sumažėjimas. 2008 metų einamosios sąskaitos būklės gerėjimą lėmė sėkmingi 2007 metų rezultatai. Beveik visą einamosios sąskaitos dydį lėmė tarptautinės prekybos balanso dydis. Pastarojo deficitas susidarė todėl, kad neigiamas prekybos prekėmis balansas buvo žymiai didesnis už teigiamą paslaugų balansą. Einamosios sąskaitos deficitą taip pat didino pajamų straipsnio neigiamas dydis, kurį savo ruožtu sąlygojo deficitinis investicijų pajamų balansas. Taigi teigiamą Lietuvos mokėjimų balanso einamosios sąskaitos dydį sudarė paslaugų, darbo pajamų ir einamųjų pervedimų straipsniai, neigiamą – prekybos prekėmis bei investicijų pajamų balansai, kurie ir nulemė tai, jog einamoji sąskaita buvo deficitinė.

Pirmą kartą per 15 metų 2009 metais fiksuojama perteklinė Lietuvos mokėjimų balanso einamoji sąskaita, kurios saldo sudarė 3528,63 mln. Lt. Palyginti su 2008 metais, einamosios sąskaitos balanso pokytis sudarė 16,79 mlrd. Lt. Einamosios sąskaitos paviršio sudarymą lėmė prekybos prekėmis balanso deficito sumažėjimas beveik 80 proc. ir paslaugų balanso pertekliaus didėjimas beveik 70 proc. 2009 metais užsienio prekybos deficitas sudarė tik 624,98 mln. Lt ir, palyginti su 2008 metais, sumažėjo 11,49 mlrd. Lt arba 94,84 proc. Prekių eksportas sumažėjo 14,79 mlrd. Lt arba 26,64 proc., o importas – 25,44 mlrd. Lt arba beveik 37 proc. Prekių eksporto sumažėjimui įtakos turėjo sumežėjęs naftos, naftos produktų ir panašių medžiagų (37 proc.), trąšų (49 proc.), kelių transporto priemonių, įskaitant transporto priemones su oro pagalvėmis, (39 proc.) eksportas. Importo sumažėjimą lėmė naftos bei jos produktų (38 proc.), gamtinių ir dirbtinių dujų (35 proc.), kelių transporto priemonių (68 proc.) importo sumažėjimas. 2009 metais, palyginti su 2008 metais, paslaugų eksportas sumažėjo 2048,49 mln. Lt arba 17,95 proc., o paslaugų importas – 2882,18 mln. Lt arba 28,28 proc.

Lietuvos banko (2009) duomenimis, šalies ūkio subjektų gautos pajamos už jų investicijas užsienyje 2009 metais siekė 1427,82 mln. Lt, o išmokos nerezidentams už jų investicijas Lietuvoje – 1159,79 mln. Lt. Investicijų pajamų balanso paviršius sudarė 268,03 mln. Lt. Įvertinus teigiamą darbo pajamų balansą, bendras pajamų balanso paviršius sudarė 398,63 mln. Lt ir, palyginti su 2008 metais, pakito net 4059,67 mln. Lt arba beveik 10 kartų. Tokį ženklų pokytį daugiausia lėmė teigiamas TUI pajamų balanso pokytis (3909,06 mln. Lt).

Palyginti su 2008 metais, 2009 metais einamųjų pervedimų balanso paviršius (3754,98 mln. Lt) padidėjo 1236,56 mln. Lt arba 49,1 proc., kas taip pat turėjo įtakos teigiamas einamosios sąskaitos

saldo. Pervedimai iš ES paramos fondų sudarė 3,5 mlrd. Lt, o privačių asmenų pervedimai iš užsienio – 2,4 mlrd Lt.

Šiuo metu transporto sektorius yra vienas iš nedaugelio, kuris yra konkurencingas tarptautinėje rinkoje (LR Vyriausybė, 2008). Tai rodo grynųjų pinigų pajamų dydis – skirtumas tarp transporto paslaugų eksporto (5,2 mlrd. Lt) ir importo (2,7 mlrd. Lt), kuris 2009 metų duomenimis viršija 2,5 mlrd. Lt., o tai sudaro net 55,4 proc. viso paslaugų eksporto. Kartu su kelionių paslaugų eksportu šis rodiklis siekia 84 proc. Lietuvos transporto eksporto plėtros galimybės išlieka didelės.

*Atlikus TUI dinamikos analizę nustatyta, kad tiriamu laikotarpiu TUI į transportą, sandėliavimą ir nuotolinius ryšius tiek Lietuvoje, tiek užsienyje kito labai netolygiai. Didžioji dalis šių investicijų teko telekomunikacijų įmonėms. Visą laikotarpį nuolat didėjęs TUI srautas į transportą, sandėliavimą ir nuotolinius ryšius Lietuvoje 2009 metais (staigiai smukus Lietuvos ekonomikai) rodė užsienio investicijų nutekėjimą iš Lietuvos. TUI sumažėjimą lėmė įmonių akcinio kapitalo ir reinvesticijų sumažėjimas. Tačiau dėl aktyviai vykdomos investicijų skatinimo politikos Lietuvoje yra tikimasi užsienio investicijų padaugėjimo, ypač į vandens transporto sektorių.*

*Einamosios sąskaitos dinamikos analizė parodė, jog beveik visą analizuojamą laikotarpį Lietuvos einamoji sąskaita buvo deficitinė. Teigiamą sąskaitos dydį sudarė paslaugų, darbo pajamų ir einamųjų pervedimų straipsniai, neigiamą – prekybos prekėmis bei investicijų pajamų balansai, kurie ir nulemė tai, jog einamoji sąskaita buvo deficitinė. Nuo 2008 metų einamosios sąskaitos deficitas mažėjo, o 2009 metais užfiksuotas perteklinis saldo. Perviršio susidarymą lėmė prekybos prekėmis balanso deficito sumažėjimas beveik 80 proc. ir paslaugų balanso pertekliaus didėjimas beveik 70 proc. bei einamųjų pervedimų perviršio padidėjimas beveik 50 proc., kurių didžiąją dalį sudarė Europos Sąjungos paramos fondų lėšos.*

## **2.2. TUI į transportą, sandėliavimą ir nuotolinius ryšius poveikis Lietuvos mokėjimų balanso einamajai sąskaitai**

Siekiant įrodyti, ar TUI į transportą, sandėliavimą ir nuotolinius ryšius turi poveikį Lietuvos einamajai sąskaitai buvo atliktas Granger priežastingumo testas bei koreliacinė regresinė analizė. Tirti ryšiai tarp TUI bei atskirų sudedamųjų einamosios sąskaitos dalių (tarptautinės prekybos prekėmis, paslaugomis bei pajamų straipsnių) 2002-2009 metų laikotarpiu. Tyrimui naudoti stacionarūs bei standartizuoti duomenys (nėra autokoreliacijos, normalus pasiskirstymas ir t.t). Testui naudojama statistika yra Fišerio skirstinys.

Pradinei faktorinei analizei naudojami visi pradiniai kintamieji, kurie buvo pasirinkti analizei (žr. 8 priedą). Duomenų tinkamumas tikrinamas taikant KMO matą. Dėl mažos KMO reikšmės iš tolimesnės analizės pašalinami šie kintamieji: TUI į transportą, sandėliavimą ir nuotolinius ryšius užsienyje ir Lietuvoje, neparodyti kitose grupėse, ekektros mašinos, aparatai ir prietaisai, ne pramoniniam naudojimui skirti transporto įrenginiai, kitos transporto priemonės, benzinas, vidaus vandenų ir upių paslaugos, vamzdynų transporto paslaugos, kitos transporto paslaugos, kompiuterinės ir informatikos paslaugos. Likę kintamieji naudojami atliekant tolimesnę analizę.

Nustatant Granger priežastingumą tarp TUI į transportą, sandėliavimą ir nuotolinius ryšius bei Lietuvos mokėjimų balanso einamosios sąskaitos saldo gaunamos lygtys:

$$y_t = 1,744 + \sum_{i=1}^m 1,001 \cdot x_{t-i} + \sum_{i=1}^m 0,001 \cdot y_{t-i} + e_t, \quad e_t \sim N(0, \delta^2); \quad (7)$$

$$x_t = 1,744 + \sum_{i=1}^m 1,001 \cdot x_{t-i} + \sum_{i=1}^m 0,001 y_{t-i} + u_t, \quad u_t \sim N(0, \delta^2). \quad (8)$$

Kadangi (7) lygtyje vėluojančių kintamųjų  $x_{t-i}$  grupė yra statistiškai reikšminga (koeficientai nelygūs nuliui), o (8) lygtyje esanti vėluojančių  $y_{t-i}$  kintamųjų grupė yra statistiškai nereikšminga (koeficientai tikėtina lygūs nuliui), daroma išvada, jog TUI ( $x_t$ ) daro įtaką einamosios sąskaitos saldo ( $y_t$ ).

### 2.2.1. TUI į transportą, sandėliavimą ir nuotolinius ryšius poveikis pajamų sąskaitai

Kadangi duomenų apie TUI pajamas iš konkrečios ekonominės veiklos rūšies nepateikia nė viena oficiali institucija, ryšį tarp šiame poskyryje nagrinėjamų duomenų nustatyti tampa labai sudėtinga. Tirtas ryšys tarp Lietuvos TUI dydžio pasikeitimo bei bendrų (neiškirstytų pagal ekonominės veiklos rūšis) pajamų iš TUI apimties 2002-2009 metais. Kadangi, kaip jau buvo nustatyta 2.1 poskyryje, pajamų straipsnio saldo įtakos turėjo investicijų pajamų balansas, siekiama nustatyti tiriamų TUI įtaką investicijų pajamų, o tuo pačiu ir bendrų pajamų straipsnio balansui. Granger priežastingumo testo rezultatai pateikti 2.2 lentelėje.

**TUI į transportą, sandėliavimą ir nuotolinius ryšius bei TUI pajamų  
Granger priežastingumo testo rezultatai**

Hipotezė	F-statistika	Reikšmingumo lygmuo (p reikšmė)
TUI į transportą, sandėliavimą ir nuotolinius ryšius Lietuvoje nėra dividendų pajamų balanso priežastis	3,064	0,155
TUI į transportą, sandėliavimą ir nuotolinius ryšius Lietuvoje nėra reinvesticijų pajamų balanso priežastis	11,008	0,029
TUI į transportą, sandėliavimą ir nuotolinius ryšius Lietuvoje nėra palūkanų pajamų balanso priežastis	0,871	0,403
Lietuvos TUI į transportą, sandėliavimą ir nuotolinius ryšius užsienyje nėra dividendų pajamų balanso priežastis	2,170	0,215
Lietuvos TUI į transportą, sandėliavimą ir nuotolinius ryšius užsienyje nėra reinvesticijų pajamų balanso priežastis	3,310	0,143
Lietuvos TUI į transportą, sandėliavimą ir nuotolinius ryšius užsienyje nėra palūkanų pajamų balanso priežastis	3,056	0,155

Šaltinis: sudaryta darbo autorės

Atliktų skaičiavimų duomenys parodė, jog TUI į analizuojamą sritį Lietuvoje bei dividendų ir reinvesticijų pajamų balanso ir TUI užsienyje bei reinvesticijų ir palūkanų pajamų balanso egzistuoja priežastinis ryšys. Todėl daroma išvada, jog tiriamos investicijos visą pajamų sąskaitą veikia netiesiogiai, o tik per tam tikras jos dalis. Kiekybiniam poveikio įvertinimui toliau atliekama koreliacinė – regresinė analizė, kuri leidžia įvertinti tam tikrų ekonominių reiškinių tarpusavio ryšius. Įvertinus šiuos ryšius galima pateikti išvadas apie tai, kokią įtaką TUI į tiriamą ekonominės veiklos sritį daro pajamų balansui (žr. 2.3 lentelę).

**TUI į transportą, sandėliavimą ir nuotolinius ryšius Lietuvoje ir TUI pajamų (bei jų struktūrinių dalių) tarpusavio ryšių nustatymo analizės rezultatai (2002-2009 m.)**

Faktorinis kintamasis (X)	Rezultatinis kintamasis (Y)	Koreliacijos koeficientas(r)	Determinacijos koeficientas (R <sup>2</sup> )	Regresijos lygtis	Elastingumo koeficientas (Q)
TUI į transportą, sandėliavimą ir nuotolinius ryšius Lietuvoje	Dividendų pajamų balansas	-0,3083	0,0950	$y_x = -676,21 - 0,82x$	0,18
	Reinvesticijų pajamų balansas	-0,5394	0,2909	$y_x = 228,84 - 4,40x$	1,39
Lietuvos TUI į transportą, sandėliavimą ir nuotolinius ryšius užsienyje	Reinvesticijų pajamų balansas	0,2510	0,0630	$y_x = -891,04 + 6,12x$	-0,51
	Palūkanų pajamų balansas	0,2697	0,0727	$y_x = -82,55 + 0,36x$	-0,28

Šaltinis: sudaryta darbo autorės

Iš 2.3 lentelėje pateiktų duomenų iš karto matyti, jog koreliacija tarp TUI į transportą, sandėliavimą ir nuotolinius ryšius ir TUI dividendų ir reinvesticijų pajamų yra reikšminga, nes

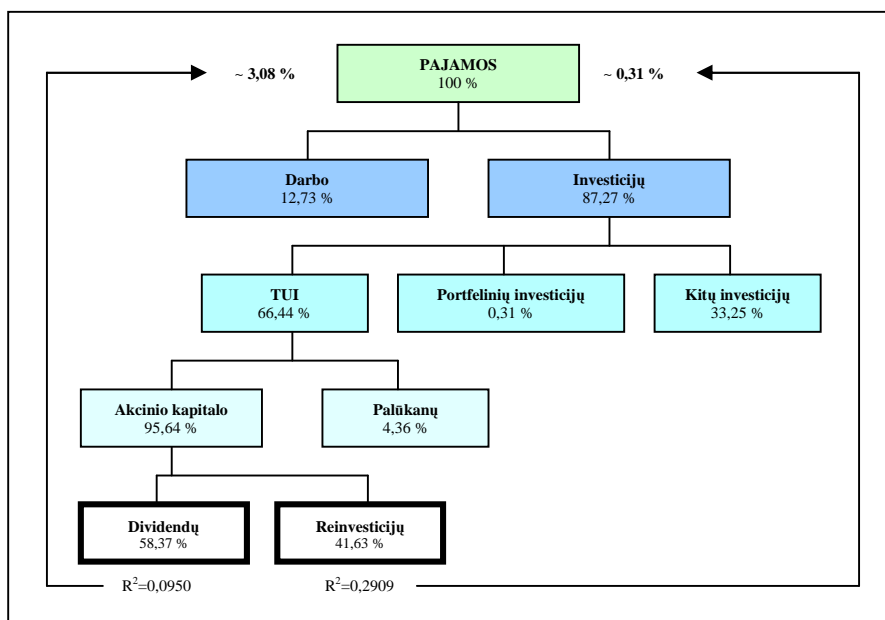


koreliacijos koeficiento reikšmė yra didesnė už 0,3. Koreliacijos koeficientai tarp Lietuvos TUI į tiriamą sritį bei TUI reinvesticijų ir palūkanų yra mažesni už 0,3 (jų reikšmės atitinkamai lygios 0,2510 ir 0,2697), vadinasi, nors ryšys tarp šių kintamųjų ir egzistuoja (kaip parodė Granger testas), tačiau yra labai silpnas. Dėl šios priežasties Lietuvos TUI poveikis pajamų sąskaitos balansui toliau tiriamas nebus.

Apskaičiuotas 2002-2009 metų koreliacijos koeficientas tarp TUI į tiriamą ekonominės veiklos sritį bei dividendų pajamų lygus -0,3083. Tai rodo, kad ryšys tarp šių kintamųjų apimčių svyravimų yra pastebimas ir netiesioginis, t.y. didėjant tiesioginėms užsienio investicijoms į transportą, sandėliavimą ir nuotolinius ryšius, didėja ir pajamų iš dividendų deficito apimtis (2009 metais stebimas priešingas procesas). Norint vieno požymio bendro kitimo dalį paaiškinti kito požymio reikšmių kitimu apskaičiuotas determinacijos koeficientas. Gauta jo reikšmė 0,0950 leidžia teigti, jog 9,5 proc. dividendų pajamų balanso kitimo galima paaiškinti TUI į nagrinėjamą sritį kitimu. Koreliacijos koeficiento reikšmingumui įvertinti gautos reikšmės patikrintos Stjudento kriterijumi. Galima teigti, kad apskaičiuotas koreliacijos koeficientas yra reikšmingas. Ryšio formos konkretizavimui naudojama ir regresinė analizė. Atlikus skaičiavimus gauta tiesinės regresijos lygtis  $y_x = -676,21 - 0,82x$ . Iš lygties koeficiento (parametro prie x) galima sužinoti, kad TUI apimčiai į tiriamą sritį padidėjus vienu mln. Lt, dividendų pajamų balanso deficitas turėtų išaugti 1,84 mln.Lt. Apskaičiuotas elastingumo koeficientas parodo, kad tiriamų TUI apimčiai pakitus 1 proc., atitinkamai dividendų pajamų kiekis pasikeistų (padidėtų arba sumažėtų) 0,18 proc.

TUI į nagrinėjamą sritį ir kitos TUI pajamų sudedamosios dalies – reinvesticijų pajamų koreliacijos koeficientas lygus -0,5394. Tai taip pat rodo netiesioginį ryšį tarp kintamųjų. Remiantis gautais skaičiavimo rezultatais galima teigti, jog didėjant tiesioginėms užsienio investicijoms į transportą, sandėliavimą ir nuotolinius ryšius, didėja ir pajamų iš reinvesticijų neigiamo saldo apimtis. Determinacijos koeficientas rodo, kad 29,1 proc. reinvesticijų pajamų balanso kitimo galima paaiškinti TUI į nagrinėjamą sritį kitimu. Atliktos regresinės analizės rezultatai leidžia teigti, kad TUI apimčiai į tiriamą sritį padidėjus vienu mln.Lt, palūkanų pajamų balanso deficitas turėtų išaugti 4,40 mln.Lt. Elastingumo koeficientas lygus 1,39, vadinasi, tiriamų TUI apimčiai pakitus 1 proc., atitinkamai palūkanų pajamų kiekis pasikeistų (padidėtų arba sumažėtų) 1,39 proc.

Sudaroma pajamų sąskaitą atvaizduojanti schema, kurioje nurodoma procentinė jos sudedamųjų dalių išraiška bei TUI poveikio kiekybinė išraiška (žr. 2.3 pav.).



**2.3 pav.** Lietuvos mokėjimų balanso pajamų sąskaitos struktūra, įvertinus vidutinius procentinius lyginamuosius svorius (2002-2009 m.) ir TUI poveikio įvertinimas

Šaltinis: sudaryta darbo autorės remiantis 9 priedu

2.3 pav. pavaizduota schema pradedama nagrinėti nuo apačios. Paryškintos tos investicijų pajamos, su kuriomis buvo nustatytas TUI į transportą, sandėliavimą ir telekomunikacijas ryšys. Didžiąją dalį (58,37 proc.) akcinio kapitalo pajamų sudaro dividendų pajamos. Gautas determinacijos koeficientas parodė, jog 9,50 proc. dividendų pajamų balanso kitimo galima paaiškinti TUI į nagrinėjamą sritį kitimu, tai manoma, jog jomis būtų galima paaiškinti 5,55 proc. akcinio kapitalo pajamų variacijos. Kapitalo pajamų dydis sudaro beveik visą (95,64 proc.) TUI pajamų balanso dydį, todėl 5,31 proc. šio dydžio kitimo būtų galima paaiškinti TUI į transportą, sandėliavimą ir nuotolinius ryšius kitimo apimtimi. TUI pajamos sudaro 66,44 proc. visų investicijų pajamų balanso. 3,53 proc. pastarojo kitimo aiškinama nagrinėjamų investicijų kitimo apimtimi. Galiausiai, investicijų pajamos sudaro 87,27 proc. viso pajamų balanso, kurio 3,08 proc. apimties pasikeitimo būtų galima aiškinti TUI į transportą, sandėliavimą ir nuotolinius ryšius kitimo apimtimi.

Analogiškai peržvelgus reinvesticijų pajamų procentinę dalį visoje schemeje, gauname, jog tik 0,31 proc. pajamų balanso kitimo galima būtų paaiškinti TUI į tiriamą ekonominės veiklos sritį kitimo apimtimi. Bendras TUI poveikis pajamų sąskaitos balanso kitimui sudaro 3,39 proc.

*Atlikus analizę nustatyta, jog TUI į transportą, sandėliavimą ir nuotolinius ryšius neigiamai veikia pajamų sąskaitos dydį, t.y. didina šios sąskaitos deficitą. Tačiau daroma poveikis nėra labai žymus. Ryškiausias poveikis pastebėtas per pajamas dividendų pavidalu. Taip pat norima pabrėžti, jog tyrimo rezultatai nėra labai tikslūs dėl visų reikalingų duomenų neprieinamumo.*

## 2.2.2. TUI į transportą, sandėliavimą ir nuotolinius ryšius poveikis užsienio prekybos prekėmis ir paslaugomis sąskaitai

Į Lietuvą ateinančios TUI į transportą sandėliavimą bei nuotolinius ryšius turi įtakos ne tik pajamų sąskaitai, t.y. pajamų išėjimui iš šalies, bet ir prekių bei paslaugų sąskaitai. Pastebima, jog būtent prekės ir paslaugos sudaro didžiausią einamosios sąskaitos saldo dalį ir labiausiai jį veikia. Taigi svarbu išnagrinėti, kaip TUI į transportą, sandėliavimą bei nuotolinius ryšius veikia užsienio prekybos balansą prekėmis bei paslaugomis, taip pat, kokią įtaką turi šių investicijų atėjimas į šalį konkrečioms su transportu, sandėliavimu bei nuotoliniais ryšiais susijusioms prekėms bei paslaugoms, jų prekybos balansui, nes visa tai gali daryti poveikį prekių ir paslaugų sąskaitos balansui (2002-2009 metais) bei tuo pat metu einamosios sąskaitos balansui.

### 2.2.2.1. TUI į transportą, sandėliavimą bei nuotolinius ryšius poveikis prekybos prekėmis balansui

Siekiant įvertinti, kaip TUI atėjimas į Lietuvą, konkrečiai į transportą, sandėliavimą bei nuotolinius ryšius (telekomunikacijas) veikia su šiomis veiklos sritimis susijusių atitinkamų prekių užsienio prekybos balansą, atliktas Granger priežastingumo testas. Šio testo pagalba siekiama įvertinti, ar tarp nagrinėjamų kintamųjų egzistuoja priežastinis ryšys. Testo rezultatai pateikiami 2.4 lentelėje.

2.4 lentelė

#### TUI į transportą, sandėliavimą ir nuotolinius ryšius bei tarptautinės prekybos prekėmis balanso sudedamųjų dalių Granger priežastingumo testo rezultatai

Hipotezė	F-statistika	Reikšmingumo lygmuo (p reikšmė)
TUI į nuotolinius ryšius Lietuvoje nėra nuotolinių ryšių (telekomunikacijų) ir garso įrašymo bei atkūrimo aparatų ir įrangos prekybos balanso (PB) priežastis	3,250	0,146
TUI į sausumos transportą Lietuvoje nėra kelių transporto priemonių (įskaitant transporto priemones su oro pagalvėmis) PB priežastis	5,055	0,089
TUI į oro transportą Lietuvoje nėra kelionės reikmenų, rankinių ir panašių daiktų PB priežastis	2,389	0,197
TUI į pašto ir pasiuntinių veiklą Lietuvoje nėra pašto siuntų, nesurūšiuotų pagal požymius, PB priežastis	24,954	0,008
TUI į sausumos transportą Lietuvoje nėra pramoninių transporto įrenginių PB priežastis	5,384	0,081
TUI į sausumos transportą Lietuvoje nėra lengvųjų automobilių PB priežastis	2,391	0,197
Lietuvos TUI į nuotolinius ryšius užsienyje nėra nuotolinių ryšių (telekomunikacijų) ir garso įrašymo bei atkūrimo aparatų ir įrangos PB priežastis	1,309	0,316
Lietuvos TUI į sausumos transportą užsienyje nėra kelių transporto priemonių (įskaitant transporto priemones su oro pagalvėmis) PB priežastis	8,091	0,047

*Lentelės tęsinys kitame puslapyje*

Lietuvos TUI į oro transportą užsienyje nėra kelionės reikmenų, rankinių ir panašių daiktų PB priežastis	1,969	0,255
Lietuvos TUI į pašto ir pasiuntinių veiklą užsienyje nėra pašto siuntų, nesurūšiuotų pagal požymius, PB priežastis	1,510	0,307
Lietuvos TUI į sausumos transportą užsienyje nėra pramoninių transporto įrenginių PB priežastis	6,467	0,064
Lietuvos TUI į sausumos transportą užsienyje nėra transporto įrenginių dalių ir reikmenų PB priežastis	2,587	0,183
Lietuvos TUI į sausumos transportą užsienyje nėra lengvųjų automobilių PB priežastis	5,661	0,076

Šaltinis: sudaryta darbo autorės

Remiantis patikrintomis hipotezėmis toliau atliekama koreliacinė regresinė analizė. Buvo iširtas ryšys tarp tų TUI bei atitinkamų prekių balansų, tarp kurių anot Granger testo egzistuoja prieažastiniai ryšiai. Gauti rezultatai pateikti 2.5 lentelėje. Atsižvelgiant į prekybos balanso prekių struktūrą (2.4 ir 2.5 paveikslai), galima daryti tam tikras išvadas apie tai, kaip TUI į skirtingas prekių grupes veikia visą prekybos prekių sąskaitą. Pažymėtina, jog prekės pasirinktos remiantis skirtingomis klasifikacijomis, o jų kainos perskaičiuotos FOB kainomis.

2.5 lentelė

**TUI į tam tikrą sritį ir Lietuvos užsienio prekybos balanso (pagal konkrečias prekių grupes) tarpusavio ryšių nustatymo analizės rezultatai (2002-2009 m.)**

Faktorinis kintamasis (X)	Rezultatinis kintamasis (Y)	Koreliacijos koeficientas(r)	Determinacijos koeficientas(R <sup>2</sup> )	Regresijos lygtis	Elastingumo koeficientas(Q)
TUI į nuotolinius ryšius Lietuvoje	Nuotolinių ryšių prekybos balansas (PB)	-0,7451	0,5552	$y_x = -529,5 - 0,65x$	0,12
TUI į sausumos transportą Lietuvoje	Kelių transporto priemonių PB	-0,4596	0,2113	$y_x = -1564,1 - 62,84x$	0,19
	Pramoninių transporto įrenginių PB	-0,5068	0,2568	$y_x = -720,82 - 33,9x$	0,22
TUI į pašto ir pasiuntinių veiklą Lietuvoje	Pašto siuntų, nesurūšiuotų pagal požymius, PB	0,1656	0,0274	$y_x = -7,81 + 0,17x$	-0,06
Lietuvos TUI į sausumos transportą	Kelių transporto priemonių PB	-0,7214	0,5204	$y_x = -1332,1 - 226,1x$	0,31
	Pramoninių transporto įrenginių PB	-0,6568	0,4314	$y_x = -652,4 - 100,69x$	0,29
	Lengvųjų automobilių PB	-0,8301	0,6891	$y_x = -677,65 - 131,1x$	0,35

Šaltinis: sudaryta darbo autorės

Didžiausią visų TUI į transportą, sandėliavimą bei nuotolinius ryšius dalį sudaro TUI į nuotolinius ryšius (vidutiniškai 59 proc.), todėl ypač svarbu nustatyti šių investicijų poveikio apimtį nuotolinių ryšių ir garso įrašymo bei atkūrimo aparatų ir įrangos prekybos balanso kitimui. Apskaičiavus koreliacijos koeficientą, paaiškėjo, jog ryšys tarp kintamųjų atvirkštinis, t.y. didėjant TUI į nuotolinius ryšius (telekomunikacijas), didėja užsienio prekybos deficitas (atsižvelgiant į tai, jog

pradiniai nuotolinių ryšių bei garso įrangos prekybos balanso skaičiai yra neigiami). Įvertinus ryšio tarp šių dviejų veiksnių stiprumą, matyti, jog jis stiprus (didesnis už 0,71), o tai reiškia, jog atėjusios TUI į nuotolinius ryšius gana žymiai veikia užsienio prekybos nuotolinių ryšių bei garso įrangos balansą. Iš apskaičiuoto determinacijos koeficiento daroma išvada, jog net 55,52 proc. užsienio prekybos nuotolinių ryšių ir garso įrangos balanso deficito kitimo lemia TUI į nuotolinius ryšius kitimas. TUI į nuotolinius ryšius turi įtakos užsienio prekybos atitinkamomis prekėmis balansui, o taip pat jo deficito didėjimui (dėl padidėjusio importo). Regresijos lygties koeficientas prie  $x$  (-0,65) rodo, jog padidinus TUI į nuotolinius ryšius 1 mln. Lt, užsienio prekybos nuotolinių ryšių ir garso įrangos deficitą turėtų padidėti 0,65 mln. Lt., ir atvirkščiai. Apskaičiuotas elastingumo koeficientas parodo, jog TUI į nuotolinius ryšius padidinus 1 proc., užsienio prekybos atitinkamomis prekėmis balanso deficitą vidutiniškai turėtų pasikeisti (padidėti arba sumažėti) 0,12 proc. Atlikta tarpusavio ryšių tarp TUI į nuotolinius ryšius bei nuotolinių ryšių ir garso įrangos balanso analizė leidžia teigti, jog TUI į nuotolinius ryšius pakankamai stipriai veikia užsienio prekybos atitinkamomis prekėmis balanso deficitą.

Kita tirta tarpusavio ryšių sritis – tai TUI į sausumos transportą Lietuvoje ir užsienio prekybos kelių transporto priemonėmis (įskaitant transporto priemones su oro pagalbėmis) bei užsienio prekybos pramoniniais transporto įrenginiais balansų saldo. Apskaičiuoti koreliacijos koeficientai (2.5 lentelė) parodė, jog ryšys tarp šių kintamųjų yra atvirkštinis (neigiamos koreliacijos reikšmės – atitinkamai -0,4596 ir -0,5068). Nepaisant to, didėjant TUI į sausumos transportą, užsienio prekybos kelių transporto priemonėmis bei pramoniniais transporto įrenginiais balansai, konkrečiai deficitai didėja, o 2009 metais stebimas atvirkštinis procesas. Tai galima paaiškinti tuo, jog pradiniai prekybos balansų skaičiai buvo neigiami. Tačiau įvertinus ryšių tarp šių veiksnių stiprumą, matyti, jog pirmuoju atveju jis yra vidutinis, o antruoju – pastebimas. Tai reiškia, jog atėjusios TUI į sausumos transportą daro menką poveikį užsienio prekybos kelių transporto priemonėmis balansui ir pastebimą poveikį pramoninių transporto įrenginių prekybos balansui. Galima daryti prielaidą, jog TUI į šią sritį yra “suvartojamos” šalies viduje ir nekuria naujo produkto, kurį būtų galima eksportuoti. Priešingai, didėjančios TUI į sausumos transporto sektorių, gali paskatinti importo didėjimą arba eksporto mažėjimą, o tai savo ruožtu gali didinti prekybos šiomis prekėmis deficitą, pabrėžiant, kad Lietuva transporto priemonių pati negamina. Apskaičiuotas determinacijos koeficientas ryšį tarp šių veiksnių konkretizuoja. Iš šio koeficiento reikšmės galime daryti išvadą, jog 21,13 proc. užsienio prekybos kelių transporto priemonėmis ir 25,68 proc. prekybos pramoniniais transporto įrenginiais balansų kitimo lemia TUI į sausumos transportą, o likusią dalį lemia kiti veiksniai. Galima spėti, jog investicijos į šią ekonominės veiklos sritį turi ne itin žymų poveikį užsienio prekybos prekėmis balanso pokyčiams.

Įvertinus koreliacijos koeficientų reikšmingumą Stjudento kriterijumi, galima teigti, jog apskaičiuoti koeficientai yra reikšmingi. Gautų regresijos lygčių koeficientai prie  $x$  rodo, jog padidėjus TUI į sausumos transportą vienu milijonu, užsienio prekybos kelių transporto priemonėmis bei pramoniniais transporto įrenginiais balansų saldo padidės neigiama linkme atitinkamai 62,84 ir 33,90 mln. Lt. Ne itin žymus TUI į sausumos transportą poveikis tirtiems prekybos balansų saldo gali būti paaiškinamas tuo, jog TUI į šį sektorių absoliučia suma yra pakankamai mažos.

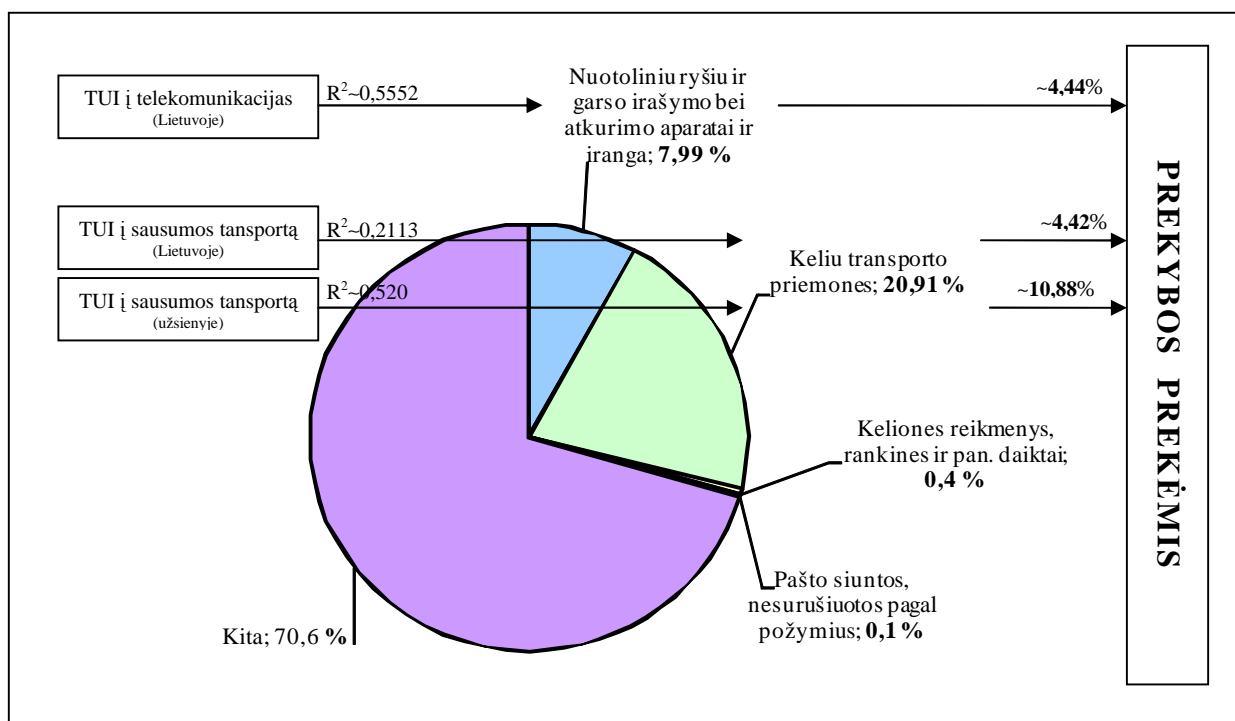
Ištyrus TUI į pašto ir pasiuntinių veiklą Lietuvoje bei pašto siuntų, nesurūšiuotų pagal požymius, prekybos balanso priklausomybę, nustatyta, jog tiesioginis ryšys tarp šių kintamųjų nors ir egzistuoja (ir yra reikšmingas), tačiau yra labai silpnas ( $r = 0,1656$ ). Kadangi, konstatuojant sąsajas tarp kiekybinių kintamųjų, aktualu konstatuoti ne tik tiesinio ryšio buvimą ar nebuvimą, bet ir reikšmingai įvertinti ryšio stiprumą –  $r \geq 3$  – toliau tirti TUI į pašto ir pasiuntinių veiklą Lietuvoje poveikį einamajai sąskaitai atsisakoma.

Išanalizavus TUI Lietuvoje ir atitinkamų prekybos prekėmis balansų koreliacinius ryšius, toliau nagrinėjamas Lietuvos TUI užsienyje poveikis. 2.5 lentelėje pateikti tyrimo rezultatai rodo, jog ryšys tarp Lietuvos TUI į sausumos transportą ir kelių, pramoninių transporto įrenginių bei lengvųjų automobilių prekybos balansų saldo atvirkštinis (neigiamos koreliacijos reikšmės – atitinkamai lygios -0,7214, -0,6568 ir -0,8301). Vadinasi, didėjant TUI į sausumos transportą, užsienio prekybos minėtomis prekėmis balansai didėja neigiama linkme ir atvirkščiai, ką rodo 2009 metų duomenys. Atsižvelgiant į koreliacijos koeficientą matyti, jog ryšys tarp šių kintamųjų yra stipresnis nei vidutinis ( $r \geq 0,5$ ), o tai reiškia, jog atėjusios TUI į sausumos transportą daro žymų poveikį užsienio prekybos šiomis prekių grupėmis balansų saldo, nes ateinančios investicijos į transporto sektorių skatina ir transporto priemonių, įrenginių, dalių importą, kurių daugumos Lietuva negamina. Determinacijos koeficientai charakterizuoja, jog 52,04 proc. užsienio prekybos kelių transporto priemonėmis balanso kitimo, 43,14 proc. pramoniniais transporto įrenginiais balanso kitimo ir 68,91 proc. užsienio lengvaisiais automobiliais balanso deficito kitimo lemia TUI į sausumos transportą kitimas. Elastingumo koeficientas parodo, jog TUI į sausumos transportą pakitus 1 proc., užsienio prekybos kelių transporto priemonėmis balanso saldo vidutiniškai turėtų padidėti arba sumažėti 0,31 proc., papramoniniais transporto įrenginiais – 0,29 proc., lengvaisiais automobiliais – 0,35 proc.

Apibendrinant atliktą tirtų kintamųjų tarpusavio ryšių analizę, galima teigti, jog apskritai, TUI Lietuvoje į transportą, sandėliavimą bei nuotolinius ryšius didžiausios įtakos turi kelių transporto priemonių ir pramoninių transporto įrenginių balansams, o labiausiai – nuotolinių ryšių ir garso įrašymo bei atkūrimo aparatų ir įrangos prekybos balansui. Įvertinus tai, jog TUI į telekomunikacijų

sektorių apie 59 proc. visų analizuojamų investicijų, galima pastebėti gana žymų ryšį tarp šių kintamųjų. Ištyrus ryšį tarp Lietuvos TUI į sausumos transportą ir užsienio prekybos prekėmis balanso, paaiškėjo, jog jis yra stipresnis nei vidutinis.

Norint aiškiau suprasti, kaip bendroje prekių struktūroje pasiskirsto prekės su kuriomis buvo tirtas ekonominis ryšys tarp TUI į konkrečią sritį, atliekama Lietuvos užsienio prekybos prekėmis struktūros analizė. Žemiau pateikiami paveikslai, kurie vaizduoja šias prekes bendroje prekių struktūroje (paveiksluose pavaizduotos tik tos prekių grupės, su kuriomis tirtas ryšys). 2.4 paveiksle pateiktos prekių grupės pagal standartinę tarptautinės prekybos klasifikaciją SITC (Standart International Trade Classification), o 2.5 paveiksle – pagal makroekonomikos kategorijų klasifikaciją BEC (Broad Economic Categories).



**2.4 pav.** Lietuvos užsienio prekybos prekėmis balanso struktūra (naudojant vidutinius dydžius) pagal standartinę tarptautinės prekybos klasifikaciją SITC 2002-2009 m. ir TUI poveikio įvertinimas.

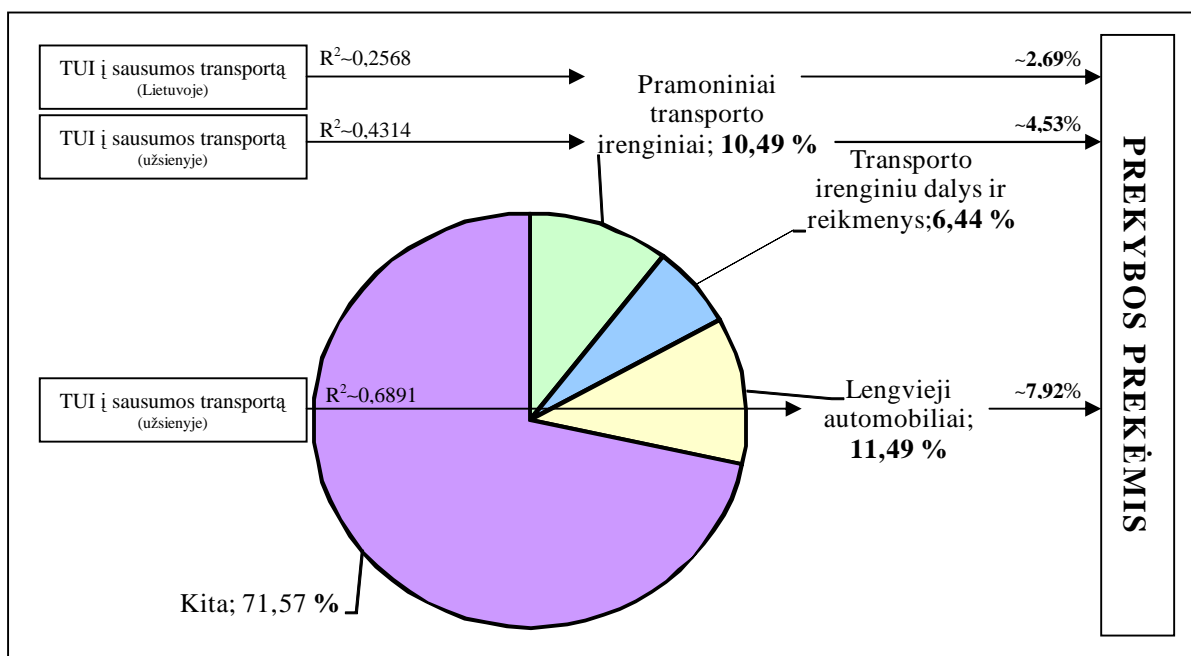
Šaltinis: sudaryta darbo autorės remiantis Lietuvos statistikos departamento ir Lietuvos banko duomenimis (11 priedas ir 2.5 lentelė)

Nemažą prekybos prekėmis balanso dalį – 20,91 proc. sudaro kelių transporto priemonės (įskaitant transporto priemones su oro pagalbėmis). Tirtas jų ir TUI į sausumos transportą (Lietuvoje ir užsienyje) ryšys parodė, kad TUI daro gana žymų poveikį šių prekių balanso kitimui, nes ateinant lėšoms į transporto sektorių, didėja transporto priemonių importas, kadangi šalyje šių prekių negaminama, ir tuo pat metu didėja užsienio prekybos kelių transporto priemonėmis deficitas. 2009 metais dėl pasaulinės krizės sulėtėjus šalies ekonomikai, TUI srautų į sausumos transportą Lietuvos

mokėjimų balanse neužfiksuota, o ženklėsnis negu eksporto importo sumažėjimas, kurį savo ruožtu lėmė kritėš vidaus vartojimas, sąlygojo kelių transporto priemonių proficito susidarymą. Kadangi kelių transporto priemonėš sudaro penktadalį viso prekybos prekėmis balanso ir apie 21,13 proc. jo variacijos lemia TUI į sausumos transportą Lietuvoje ir net 52,04 proc. – Lietuvos TUI užsienyje kitimas, tai galima manyti, jog šios investicijos atitinkamai lemia apie 4,42 ir 10,88 proc. tarptautinėš prekybos prekėmis balanso saldo kitimo.

Nuotolinių ryšių ir garso įrašymo bei atkūrimo aparatai ir įranga sudaro kur kas mažesnę visų prekybos prekėmis balanso dalį – vidutiniškai (2002-2009 metais) 7,99 proc. Taigi ši prekių grupė kur kas mažiau veikia prekybos prekėmis balanso saldo nei prieš tai aptarta. Reikia pastebėti, jog iširtas ryšys tarp TUI į nuotolinius ryšius ir nuotolinių ryšių bei garso įrangos balanso buvo stiprus ir 55,52 proc. šio balanso kitimo lėmė TUI į nuotolinius ryšius, todėl galima daryti išvadą, jog TUI turėjo įtakos šios prekių grupės neigiamam prekybos balanso saldo. Įvertinus telekomunikacijų ir garso įrašymo bei atkūrimo aparatų ir įrangos procentinę dalį visoje prekybos prekėmis balanso struktūroje, nustatyta, kad labai žymios įtakos prekybos prekėmis balansui tai neturėjo, nes nuotolinių ryšių ir garso įranga sudaro pakankamai mažą jos dalį. Tik apie 4,44 proc. viso prekybos prekėmis balanso variacijos galima paaiškinti TUI į nuotolinius ryšius apimties kitimu.

Kita prekių grupė, su kuria buvo atliekamas koreliacinių ryšių nustatymas, pateikta 2.5 paveiksle. Ši schema pateikta remiantis makroekonomikos kategorijų klasifikacija BEC.



**2.5 pav.** Lietuvos užsienio prekybos prekėmis balanso struktūra (naudojant vidutinius dydžius) pagal makroekonomikos kategorijų klasifikaciją BEC 2002-2009 m. ir TUI poveikio įvertinimas.

Šaltinis: sudaryta darbo autorės remiantis Lietuvos statistikos departamento ir Lietuvos banko duomenimis (13 priedas ir 2.5 lentelė)



Apžvelgiant šią schemą galima teigti, jog pramoniniai transporto įrenginiai ir lengvieji automobiliai sudaro beveik po vienodą prekybos prekėmis struktūros dalį. Taip pat galima išvelgti dėsningumą – tarp TUI į sausumos transportą ir pramoninių transporto įrenginių bei lengvųjų automobilių prekybos balansų yra toks pat ryšys, kuris yra stipresnis nei vidutinis. Pramoninių transporto įrenginių prekyba vidutiniškai sudaro 10,49 proc. viso prekybos prekėmis balanso. Įvertinus TUI į sausumos transportą Lietuvoje ir užsienyje determinacijos koeficientų reikšmes nustatyta, jog atitinkamai apie 2,69 4,53 proc. viso prekybos prekėmis balanso variacijos galima paaiškinti TUI kitimu.

Koreliacinės regresinės analizės metu stipriausias ryšys nustatytas tarp TUI į sausumos transportą bei prekybos lengvaisiais automobiliais balanso. Įvertinus determinacijos koeficiento reikšmę bei Lengvųjų automobilių procentinę dalį visoje prekybos prekėmis struktūroje, nustatyta, jog apie 7,92 proc. prekybos balanso kitimo lemia Lietuvos TUI į sausumos transportą apimties variacija. Tai gali būti sietina daugiausia su naudotų lengvųjų automobilių prekyba. Lietuvos įmonės investuoja užsienyje, ten perka automobilius, kuriuos importuoja į Lietuvą. Žinoma tam tikra dalis naudotų lengvųjų automobilių yra eksportuojama. Iki 2009 metų automobilių importas buvo apie du kartus didesnis nei jų eksportas (žr. 12 priedą). Pastaraisiais metais importo ir eksporto apimtys beveik susilygino, kas lėmė balanso deficito sumažėjimą net 93 proc. punktais. To priežastimi galima įvardinti pasaulinės ekonomikos krizės padarinį – Lietuvos verslo ypač naudotų automobilių prekybos srityje stagnaciją. Galima teigti, jog TUI turi neigiamos įtakos prekybos prekėmis balansui, nes pramoniniai transporto įrenginiai ir lengvieji automobiliai sudaro ketvirtadalį prekybos prekėmis balanso.

*Nepaisant to, jog ryšys tarp TUI į tam tikras sritis ir atitinkamas prekių grupes, kai kuriais atvejais pastebimas pakankamai stiprus, tačiau dėl mažų investicijų apimčių poveikis šių prekių prekybos balansams nėra itin didelis. Tą patį būtų galima teigti ir apie TUI į transportą, sandėliavimą ir nuotolinius ryšius bei bendrą prekybos prekėmis balansą. Tik apie 11,55 proc. prekių balanso variacijos lemia tiriamos investicijos Lietuvoje ir apie 23,33 proc. – Lietuvos investicijos užsienyje. Absoliučia suma šios investicijos bendroje TUI struktūroje (žr. 4 priedą) vidutiniškai sudaro atitinkamai 23,55 ir 9,36 proc.*

### 2.2.2.2. TUI į transportą, sandėliavimą bei nuotolinius ryšius poveikis prekybos paslaugomis balansui

Ištyrus TUI į transportą, sandėliavimą bei nuotolinius ryšius įtaką prekybos prekėmis balansui, paaiškėjo, jog poveikis nėra didelis ir atsispindi daugiausiai per transporto priemonių bei nuotolinių ryšių ir garso įrašymo bei atkūrimo aparatų ir įrangos prekybos balansus. Tačiau nemažiau svarbu išsiaiškinti, kaip TUI į transportą, sandėliavimą bei nuotolinius ryšius veikia paslaugų balansą, nes pastarasis yra teigiamas ir turi tendenciją didėti, tik ne taip sparčiai kaip prekybos prekėmis balanso saldo. Siekiant įvertinti ryšius tarp TUI į transportą, sandėliavimą bei nuotolinius ryšius ir atitinkamų paslaugų balansų pirmiausia atliktas Granger priežastingumo testas (žr. 2.6 lentelę).

2.6 lentelė

**TUI į transportą, sandėliavimą ir nuotolinius ryšius bei tarptautinės prekybos paslaugomis balanso sudedamųjų dalių Granger priežastingumo testo rezultatai**

Hipotezė	F-statistika	Reikšmingumo lygmuo (p reikšmė)
TUI į vandens transportą Lietuvoje nėra jūrų transporto paslaugų prekybos balanso (PPB) priežastis	4,264	0,108
TUI į oro transportą Lietuvoje nėra oro transporto PPB priežastis	1,331	0,313
TUI į sausumos transportą Lietuvoje nėra sausumos transporto (kelių ir geležinkelių) PPB priežastis	0,470	0,531
TUI į papildomą ir pagalbinę transporto veiklą; kelionių agentūrų veiklą Lietuvoje nėra kelionių PPB priežastis	4,434	0,103
TUI į nuotolinius ryšius Lietuvoje nėra ryšių PPB priežastis	1,454	0,294
Lietuvos TUI į vandens transportą užsienyje nėra jūrų transporto PPB priežastis	0,554	0,498
Lietuvos TUI į sausumos transportą užsienyje nėra sausumos transporto (kelių ir geležinkelių) PPB priežastis	1,878	0,242
Lietuvos TUI į papildomą ir pagalbinę transporto veiklą; kelionių agentūrų veiklą užsienyje nėra kelionių PPB priežastis	4,787	0,094
Lietuvos TUI į nuotolinius ryšius nėra ryšių PPB priežastis	0,281	0,624

Šaltinis: sudaryta darbo autorės

Siekiant nustatyti, kaip TUI į transportą, sandėliavimą ir nuotolinius ryšius veikia paslaugų balanso saldo, tirti ryšiai tarp atskirų TUI į nagrinėjamą veiklos sritį dalių bei skirtingų paslaugų balansų. Nustačius atskirų TUI įtaką skirtingoms paslaugų grupėms, galima daryti išvadas apie tai, kaip TUI į transportą, sandėliavimą ir nuotolinius ryšius veikia paslaugų balansą, o tuo pat metu visą prekių ir paslaugų sąskaitą. Granger testo rezultatai rodo, jog priežastinis ryšys egzistuoja tarp jūrų transporto, kelionių paslaugų balansų bei atitinkamai TUI į vandens transportą bei papildomą ir pagalbinę transporto veiklą tiek užsienio Lietuvoje, tiek Lietuvos užsienyje.

Kiekybiniam poveikio įvertinimui toliau atliekama koreliacinė – regresinė analizė, kuri leidžia įvertinti tam tikrų ekonominių reiškinių tarpusavio ryšius. Įvertinus šiuos ryšius galima pateikti išvadas apie tai, kokią įtaką TUI į tiriamą ekonominės veiklos sritį daro tarptautinės prekybos paslaugomis balanso saldo (žr. 2.7 lentelę).

**TUI į tam tikrą sritį ir Lietuvos užsienio prekybos balanso (pagal konkrečias paslaugų grupes) tarpusavio ryšių nustatymo analizės rezultatai (2002-2009 m.)**

Faktorinis kintamasis (X)	Rezultatinis kintamasis (Y)	Koreliacijos koeficientas(r)	Determinacijos koeficientas(R <sup>2</sup> )	Regresijos lygtis	Elastingumo koeficientas (Q)
TUI į vandens transportą Lietuvoje	Jūrų transporto paslaugų balansas	0,6296	0,3964	$y_x = -50,68 + 5,45x$	0,44
TUI į papildomą ir pagalbinę transporto veiklą; kelionių agentūrų veiklą Lietuvoje	Kelionių paslaugų balansas	-0,8779	0,7706	$y_x = 554,39 - 7,79x$	1,30
Lietuvos TUI į papildomą ir pagalbinę transporto veiklą; kelionių agentūrų veiklą	Kelionių paslaugų balansas	0,4758	0,2263	$y_x = 194,79 + 53,86x$	0,19

Šaltinis: sudaryta darbo autorės

Siekiant nustatyti, kokios įtakos turi TUI į transportą, sandėliavimą ir nuotolinius ryšius paslaugų balansui, visų pirma tirti ekonominiai ryšiai tarp atskirų TUI į nagrinėjamą veiklos sritį dalių bei skirtingų paslaugų balansų. Nustačius atskirų TUI įtaką skirtingoms paslaugų grupėms, galima daryti tam tikras išvadas apie tai, kaip TUI į transportą, sandėliavimą bei nuotolinius ryšius veikia paslaugų balansą, o tuo pat metu visą prekių ir paslaugų sąskaitą.

Nustatant kintamųjų tarpusavio ryšius, pirmiausia tirta sritis – TUI į vandens transportą Lietuvoje bei jūrų transporto paslaugų balansas. Atlikus koreliacinę analizę paaiškėjo, jog ryšys tarp jų yra tiesioginis, t.y. didėjant TUI į vandens transportą, jūrų transporto paslaugų balanso saldo kinta teigiama linkme. Ryšys tarp šių dviejų veiksnių yra pastebimas ( $r = 0,6296$ ) ir tai laikoma reikšminga. Turint omenyje, jog 2009 metais TUI į vandens transportą ženkliai išaugo (žr. 2.1 poskyrį), jog numatyta šio sektoriaus plėtros strategija bei tikimasi dar intensyvesnio investicijų augimo ir jūrų transporto paslaugų eksporto augimo, galima numatyti, jog ateityje teigiamas TUI poveikis šio sektoriaus paslaugų balanso saldo turėtų dar labiau sustiprėti.

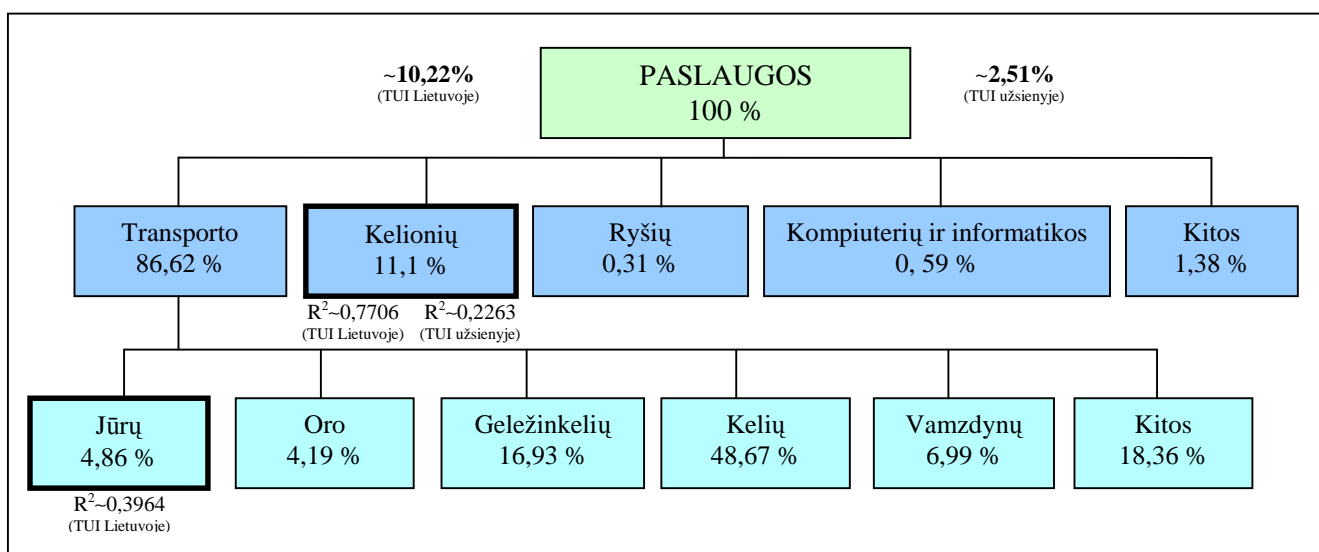
Nemaža dalis visų TUI į transportą, sandėliavimą bei nuotolinius ryšius ateina į papildomą ir pagalbinę transporto veiklą; kelionių agentūrų veiklą – vidutiniškai (2002-2009 metais) 21,59 proc., todėl siekiama išsiaiškinti kaip šios investicijos veikia kelionių paslaugų balansą. Remiantis atlikta tarpusavio ryšių nustatymo analize, galima teigti, jog tarp TUI į papildomą ir pagalbinę transporto veiklą; kelionių agentūrų veiklą Lietuvoje bei kelionių paslaugų balanso yra atvirkštinis ryšys, t.y. didėjant TUI į šią sritį, mažėja kelionių paslaugų balanso perteklius, o nuo 2008 metų netgi tampa neigiamas (deficitinis). Vadinasi, Lietuvos gyventojai daugiau keliauja bei poilsiauja ir, žinoma, išleidžia daugiau pinigų užsienio šalyse nei kitų šalių keliautojai Lietuvoje. Visa tai neigiamai

atsispindi Lietuvos mokėjimų balanse. Koreliacijos koeficientas (-0,8779) rodo stiprų ir reikšmingą ryšį tarp kintamųjų.

Ryšys tarp Lietuvos TUI į tą pačią sritį užsienyje bei kelionių paslaugų balanso yra tiesioginis – didėjant investicijoms, šių paslaugų balanso saldo kinta teigiama linkme ir atvirkščiai. Vadinasi, Lietuvos investuotojai, investuodami užsienyje, garsina bei reklamuoja Lietuvą, organizuoja įvairias keliones į mūsų šalį, kas skatina kelionių paslaugų eksportą ir teigiamai atsispindi mokėjimų balanse. Tačiau 2008-2009 neigiamas kelionių paslaugų balansas rodo, jog vietinėje rinkoje nesukuriamas pakankamai kelionių paslaugų.

Determinacijos koeficientai charakterizuoja, jog TUI į papildomą ir pagalbinę transporto veiklą; kelionių agentūrų veiklą Lietuvoje bei užsienyje kitimas atitinkamai lemia net 77,06 ir 22,63 proc. kelionių paslaugų balanso kitimo.

Siekiant nustatyti kiekybinį TUI į transportą, sandėliavimą ir nuotilinius ryšius poveikį visai tarptautinės prekybos paslaugomis sąskaitai, sudaroma ją atvaizduojanti schema, kurioje nurodoma procentinė jos sudedamųjų dalių išraiška bei TUI poveikio kiekybinė išraiška (žr. 2.6 pav.).



**2.6 pav.** Lietuvos mokėjimų balanso tarptautinės prekybos paslaugomis sąskaitos struktūra, įvertinus vidutinius procentinius lyginamuosius svorius (2002-2009 m.) ir TUI poveikio įvertinimas.

Šaltinis: sudaryta darbo autorės remiantis Lietuvos statistikos departamento ir Lietuvos banko duomenimis (14 priedas ir 2.7 lentelė)

Aptariant 2.6 paveikslą, galima matyti, jog net 86,62 proc. paslaugų balanso sudaro transporto paslaugos. Ištirtas TUI į transportą ir šių paslaugų ryšys (žr. 2.8 lentelę) parodė, jog tik TUI į vandens transporto sektorių Lietuvoje galima laikyti jūrų transporto paslaugų balanso saldo priežastimi (tarp kitų kintamųjų priežastinių ryšių egzistavimas nenustatytas). Jūrų transporto paslaugos visame

transporto paslaugų balanse vidutiniškai sudaro 4,86 proc. Tačiau atsižvelgiant į tai, jog transporto paslaugos sudaro labai didelę dalį visos paslaugų balanso struktūros, tokiu atveju TUI į jūrų transportą poveikis yra pastebimas, nepaisant to, jog absoliučia suma šios investicijos nėra didelės (nors turi tendencijos didėti). Įvertinus determinacijos koeficientą nustatyta, jog 1,67 proc. viso paslaugų balanso kitimo galima paaiškinti TUI į vandens transportą variacija.

Taip pat nemažą paslaugų balanso struktūros dalį sudarė kelionių paslaugos – 11,1 proc. Tačiau, atlikus ryšio stiprumo analizę tarp TUI į kelionių agentūrų veiklą bei kelionių paslaugų balanso, paaiškėjo, jog didėjant investicijoms į šią sritį, mažėja kelionių paslaugų balanso perteklius. Remiantis determinacijos koeficientu ir atsižvelgiant į tai, kokią dalį paslaugų balanso struktūroje užima kelionių paslaugos galima daryti išvadą, jog TUI į papildomą ir pagalbinę veiklą; kelionių agentūrų veiklą Lietuvoje galima paaiškinti 8,55 proc., o TUI užsienyje – 2,51 proc. viso paslaugų balanso saldo variacijos. Pastebima, jog didžiąją kelionių paslaugų dalį sudarė asmeninės kelionės – 52,71 proc. (žr. 14 priedą), o 2008 metais – net 83,7 proc. Tai rodo nepakankamą Lietuvos kaip turizmo šalies konkurencumą.

*Ištyrus ryšius tarp TUI į transportą, sandėliavimą bei nuotolinius ryšius ir paslaugų sąskaitos, paaiškėjo, jog ryšys tarp šių veiksmų yra pakankamai stiprus, atsižvelgiant į tai, jog ryšys tarp TUI į tiriamą ekonominės veiklos sritį bei viso paslaugų balanso nustatomas per atskiras struktūrines šio balanso bei atitinkamų TUI dalis. Taigi labiausiai šią sąskaitą veikia TUI į papildomą ir pagalbinę transporto veiklą; kelionių agentūrų veiklą. Bendras Lietuvos TUI poveikis sudaro 10,22 proc., o užsienio – 2,51 proc.*

*Išnagrinėjus TUI ir einamosios sąskaitos saldo statistinį priežastingumą (2002-2009 metais), nustatyta, kad TUI į transportą, sandėliavimą ir nuotolinius ryšius galima laikyti Lietuvos mokėjimų balanso einamosios sąskaitos balanso kitimo priežastimi. Papildomai išnagrinėjus ryšius tarp atskirų TUI rūšių bei mokėjimo balanso straipsnių sudedamųjų dalių, nustatyta, jog TUI į tiriamą sritį Lietuvos užsienio prekybos balansą veikia tiek teigiama, tiek neigiama linkme. Koreliacinių ryšių analizė parodė, kad TUI į nuotolinius ryšius bei sausumos transportą, kurios sudaro didžiąją dalį visų tiriamų į Lietuvą ateinančių investicijų, turi neigiamos įtakos prekybos prekėmis balansui, kadangi skatinamas telekomunikacinės įrangos bei kelių transporto priemonių, pramoninių transporto įrenginių ir lengvųjų automobilių importas. TUI į vandens transportą Lietuvoje daro teigiamą poveikį jūrų transporto paslaugų balansui bei skatina šių paslaugų eksportą, tačiau bendras TUI į transportą sandėliavimą ir nuotolinius ryšius poveikis paslaugų sąskaitos balansui yra neigiamas. Jį lemia TUI į papildomą ir pagalbinę transporto veiklą; kelionių agentūrų veiklą tiek Lietuvoje, tiek užsienyje skatinamas asmeninių kelionių importas. Neigiamas TUI poveikis pajamų balansui pastebėtas per*

*pajamas dividendų pavidalu (tyrimo rezultatai nėra labai tikslūs dėl visų reikalingų duomenų neprieinamumo). Bendrai TUI į tiriamą sritį lemia apie 4,31 proc. (vertinant TUI Lietuvoje poveikį) bei 6,66 proc. (vertinant Lietuvos TUI užsienyje poveikį) visos Lietuvos einamosios sąskaitos variacijos. Poveikis nėra labai žymus dėl nedidelės analizuojamų investicijų dalies visoje TUI struktūroje.*

*Iškelta darbo hipotezė, kad TUI į transportą, sandėliavimą ir nuotolinius ryšius analizuojamu laikotarpiu darė naigiamą poveikį Lietuvos mokėjimų balanso einamajai sąskaitai, pasitvirtino, kadangi poveikis neigiamiems prekybos ir pajamų balansų straipsniams buvo didesnis nei teigiama įtaka jūrų transporto paslaugų balanso saldo.*

### **III. TUI Į TRANSPORTĄ, SANDĖLIAVIMĄ IR NUOTOLINIUS RYŠIUS POVEIKIO VERTINIMAS, PAGRINDINĖS PROBLEMOS IR GALIMI SPRENDIMO BŪDAI**

Užsienyje atliktų TUI poveikio mokėjimų balansui empirinių tyrimų apžvalga (žr. 1.4 poskyrį) parodė, jog skirtingose šalyse TUI investicijų poveikis mokėjimų balanso einamajai sąskaitai taip pat gali būti skirtingas. TUI gali turėti teigiamos arba neigiamos įtakos, tačiau pagrindinės priežastys, nulemiančios TUI poveikį, priklauso tik nuo to, kaip priimančios šalys, ypač mažiau išsivysčiusios, geba jas panaudoti (t.y. ar pagaminama produkcija bei sukuriamos paslaugos yra realizuojamos vidaus ar užsienio rinkoje). Tai sietina su specifinėmis šalių savybėmis, kurios apima bendrą technologinį lygį, darbo jėgos kvalifikaciją, institucinius veiksnius. Kai šalyje yra tik fizinio kapitalo trūkumas, o technologinis lygis ir darbo jėgos kvalifikacija pakankami, TUI poveikis yra pats didžiausias.

Atliktas TUI į transportą, sandėliavimą ir nuotolinius ryšius 2002-2009 metais dinamikos tyrimas atskleidė, jog iki 2008 metų nuolat didėjusios TUI paskutiniaisiais metais iš Lietuvos atsitraukė. Taigi TUI skatinimo klausimas išlieka probleminis ir itin aktualus.

2007-2013 metų Ekonomikos augimo veiksmų programoje nustatyta, kad daugelis įmonių, nors ir statistiškai priklausančių aukštą pridėtinę vertę kuriančių sektorių kategorijai, kaip ir analizuojamas transporto, sandėliavimo ir nuotolinių ryšių sektorius, savo konkurencinį pranašumą grindžia toli gražu ne žiniomis ir inovacine veikla, bet santykinai pigesnėmis veiklos sąnaudomis, t.y. mažesniu nei ES senbuvėse darbo užmokesčiu, pigesnėmis žaliavomis ar dar ankstesniais laikais įdiegtomis bazinėmis technologijomis. Bendras Lietuvos darbo našumas ir ekonomikos kuriama pridėtinė vertė turi būti didinama remiant tradicinių ekonomikos sektorių pokyčius, įgalinančius didinti jų kuriamą pridėtinę vertę bei skatinant aukštųjų ir vidutiniškai aukštų technologijų sektorių lyginamosios dalies didėjimą visame ūkyje. Todėl, siekiant didinti darbo našumą ir kurti aukštą pridėtinę vertę, pagrindiniu konkurencingumo didinimo veiksniu tampa inovacijos visuose pramonės ir paslaugų sektoriuose.

Lietuvos transporto, sandėliavimo ir nuotolinių ryšių sektoriaus konkurencingumas yra nepakankamas. Užsienio investuotojų elgesys kinta ne Lietuvos naudai t.y. paskutiniu metu išryškėjo tendencija laisvą kapitalą ir verslą nukreipti į tas valstybes, kurios turi talpią vidaus rinką ir geras perkamosios galios didėjimo perspektyvas (Kiniją, Indiją, Taivaną ir kt.). Pagrindinis Lietuvos konkurencinis pranašumas – pigi kvalifikuota darbo jėga – nebėra svarbiausias investicijų vietos pasirinkimo motyvas [106]. Todėl Lietuva turi ieškoti ir vystyti kitus konkurencinius veiksnius – kvalifikuotos darbo jėgos rengimą, prireikus pagal specializuotas studijų programas rengti naujus

specialistus, gerinti vietinių mažų ir vidutinių įmonių lankstumą ir operatyvumą bei paslaugų kokybę, stiprinti mokslinį potencialą, – galinčius lemti analizuojamo sektoriaus, bet viso Lietuvos ūkio konkurencinį pranašumą užsienio investuotojų akimis.

Itin svarbus yra TUI skatinimas į tas sritis, kurios didintų eksporto apimtį, atkreipiant ypatingą dėmesį į aukštų technologijų plėtrą. Būtina derinti Lietuvos bei užsienio investuotojų lūkesčius ir interesus, taip pat tobulinti rizikos priežiūros institucinę infrastruktūrą bei veiklą (D. Rudytė, D. Karulaitienė, R. Reizgevičienė, 2009). Pavydžiui, Lietuvos centrinio vertybinių popierių depozitoriumo veiklos tobulinimas, užtikrintų bendradarbiavimo su svarbiausiais tarptautiniais rinkos dalyviais, vykdančiais sandorius su lietuviškais vertybiniais popieriais, stiprinimą, bei palengvintų jų galimybes veikti Lietuvos vertybinių popierių rinkoje, mažinti iškylančią operacinę, teisinę ir kitą riziką, tobulinti ir plėsti teikiamas pridėtinės vertės paslaugas [51]. Tradicinį verslą keičiant elektroniniam verslui, nacionalinės informacinės infrastruktūros ir naujų technologijų plėtra, grindžiama efektyvia teisine baze, sukuria prielaidas išmanyti informacines technologijas, ugdyti kompiuterinį raštingumą, plėtoti skaitmeninę ekonomiką, viešąjį sektorių ir elektroninę demokratiją. Šių veiksmų globali integracija tampa valstybės konkurencingumo sąlyga (Z. O. Atkočiūnienė, 2006). Todėl, siekiant šalinti kliūtis investicijoms, rekomenduotina sudaryti palankias teises ir ekonomines sąlygas plėtoti elektroninį verslą, kadangi šalies informacinė infrastruktūra yra verslo plėtojimo sąlyga.

Lietuvos galimybes konkurencinėje kovoje dėl užsienio investicijų menkina tokios aplinkybės, kaip pernelyg smulkmeniškai reglamentuoti darbo rinkos santykiai, investicijoms pritraukti skirtų teritorijų – investavimo zonų – trūkumas, nepakankamai išvystyta verslo paramos infrastruktūra bei bendra verslo aplinka, per daug biurokratizuota ir komplikauta žemės įsigijimo ir statybos leidimų išdavimo tvarka ir kt. (2007-2013 metų Ekonomikos augimo veiksmų programa). Pavyzdžiui, Švedijoje norint pradėti statybas, jau turint statybų projektą, statybų leidimui gauti visi reikalingi dokumentai sutvarkomi per vieną dieną. Potencialūs investuotojai Lietuvoje daugiausia susiduria su tokiais kliūtimis, kaip nebaigtas žemės gražinimas, žemės sklypų fragmentiškumas, kai vienas priimtino dydžio sklypas susideda iš keleto ar keliolikos sklypų, priklausančių skirtingiems savininkams, neaiškios valstybinės žemės perdavimo savivaldybei procedūros, nepakankamos galimybės investuotojui įsigyti žemę be aukciono, ribotos savivaldybių galimybės disponuoti žeme ir kt. Tai ypač aktualu TUI būtent į sandėliavimo sektorių pritraukimui. Rekomenduojama supaprastinti žemės įsigijimo bei statybos leidimų išdavimo tvarką.

Efektyviausias būdas pritraukti užsienio investuotojų kapitalą – laisvųjų ekonominių zonų (toliau LEZ) steigimas, turintis teigiamos įtakos užimtumo lygio didėjimui, nedarbo mažėjimui, BVP ir eksporto augimui bei šalies įmonių konkurencingumo didėjimui (D. Rudytė, D. Karulaitienė, R.



Reizgevičienė, 2009). Laisvųjų ekonominių zonų teikiama nauda iliustruoja Klaipėdos LEZ pavyzdys, kai per pastaruosius penkerius metus į Klaipėdos LEZ investuota vos 25 mln.Lt, o pritraukta virš 600 mln. Lt investicijų – tai sėkmingos LEZ veiklos įrodymas, kai investicijų grąža 24 kartus viršija įdėtą nuosavą kapitalą, todėl Lietuvos transporto, sandėliavimo ir nuotolinių ryšių sektoriui reikalinga Vyriausybės parama, kad šalyje būtų kuriama ir modernizuota infrastruktūra (magistralinių kelių), steigiami inkubatoriai, mokslo ir technologijų parkai.

LEZ steigimas Europos Sąjungoje iš principo yra uždraustas, nes prieštarauja konkurencijos politikai. Todėl Europai ir Lietuvai iškyla reali grėsmė atsilikti nuo pažangių industrinių valstybių (Pietų Korėjos, Taivano, Honkongo, Singapūro), nes vienas TUI skatinančių veiksnių yra LEZ steigimas. Šiandien pasaulyje yra virš 5000 LEZ, jos veikia 120 valstybių, LEZ dirba virš 40 mln. žmonių, tokių zonų apyvarta skaičiuojama trilijonais dolerių. Taigi rekomenduojama LR Vyriausybei pateikti siūlymą Europos Sąjungos komisijai panaikinti LEZ steigimo draudimą.

Tačiau TUI pritraukimo veiksniai neapsiriboja tik fizinės infrastruktūros sukūrimu, o yra susiję su bendra verslo aplinka, įmonių bei darbo jėgos kvalifikacija, palankiomis sąlygomis vykdyti mokslinius tyrimus ir technologinę plėtrą [103]. Verta išskirti viešosios valdžios institucijų (valstybės bei savivaldybių lygyje) vykdomą investicijų pritraukimo politiką, kuri pirmiausia turi būti nukreipta aukštųjų ir vidutiniškai aukštų technologijų įmonių investicijoms pritraukti (TUI į nuotolinių ryšių sektorių pritraukimo svarba), technologijų perėmimui remti, taip pat atsižvelgiant į vietinę verslo struktūrą, darbuotojų kvalifikaciją bei vyraujančias ūkio šakas. Tolygiai išplėtotą pažangi elektroninė infrastruktūra yra būtina prielaida, kad Lietuvos gyventojai galėtų naudotis informacinėmis technologijomis bei elektroniniais ryšiais ir gausiais elektroninio turinio ištekliais, o verslas – sėkmingai plėtoti veiklą ir didinti konkurencingumą.

TUI investicijų į analizuojamą sektorių atsitraukimą lėmė ne tik ekonominė krizė ir sumažėjęs vartojimas, bet ir griežta LR Vyriausybės mokesčių politika. Dabartinė ekonominio nuosmukio situacija yra palanki mažinti mokesčius, nes augant TUI, skatinamas ekonominis augimas. Pasaulio banko ekspertų teigimu, sumažinus pajamų mokesčių tarifus biudžetas per kelerių metų laikotarpį susibalansuoja ir tolygiau paskirstoma mokesčių našta. Ypatingai ekonomiškai atsilikusiose srityse tikslinga mažinti mokesčius (pvz., pelno mokesčių). Tuomet potencialūs investuotojai būtų suinteresuoti būtent į šias sritis investuoti savo kapitalą, tokiu būdu šalis turėtų realių perspektyvų kelti bendrą ekonomikos lygį. Nuo 2010 m. Lietuvoje įsigaliojo pelno mokesčio pakeitimai: bazinis pelno mokesčio tarifas sumažintas nuo 20 iki 15 proc., o mažoms įmonėms (kuriose dirba ne daugiau 10 žmonių ir mokestinio laikotarpio pajamos neviršija 500 tūkstančių litų) pelno mokesčio tarifas sumažintas iki 5 proc; apskaičiuotus mokestinius nuostolius įmonės tam tikromis sąlygomis gali

perduoti kitai savo grupės įmonei, kuri perimtais mokestiniais nuostoliais gali susimažinti apmokestinamąjį pelną. Šie ir kiti pakeitimai, Finansų ministerijos (2010) teigimu, sudarys sąlygas įmonėms daugiau lėšų skirti verslo plėtrai bei naujų darbo vietų kūrimui. Taip pat tikimasi, kad šie pakeitimai turės teigiamos įtakos formuojant Lietuvos, kaip patrauklios užsienio investicijoms šalies, įvaizdį.

II darbo dalyje atliktas tyrimas parodė, jog didžiąją TUI į transportą, sandėliavimą bei nuotolinius ryšius dalį sudaro TUI į nuotolinių ryšių sektorių. Mobiliojo ryšio rinkoje dominuoja trys bendrovės: „Omnitel“, „Tele 2“ ir „Bitė“, fiksuoto ryšio – operatorius TEO LT, valdomas Švedų bendrovės „TeliaSonera“ (Infobalt, 2009). Kompiuterinės bei garso įrašymo įrangos rinka yra mažiau ologopolizuota, tačiau dauguma bendrovių taip pat veikia užsienio kapitalo pagrindu.

Dabartinės LR Vyriausybės vienas iš ekonominės politikos prioritetų – aukštų technologijų eksportas. Informacinės technologijos, telekomunikacijos būtent ir yra priskiriamas aukštųjų technologijų sektoriui. Granger priežastingumo bei koreliacinės regresinės analizės rezultatai atskleidė, jog TUI į nuotolinių ryšių sektorių turi neigiamą poveikį Lietuvos mokėjimų balanso einamajai sąskaitai, nes TUI Lietuvoje didėjimas telekomunikacijų ir garso įrašymo bei atkūrimo aparatų ir įrangos importą skatina labiau negu eksportą. Telekomunikacijų bendrovės turėjo įtakos sparčiai interneto plėtrai Lietuvoje, dėl to išaugo konkrečios įrangos importo poreikis. Tačiau vertinant pačią, tai, kad Lietuvoje parduodama daug kompiuterių, o didieji Lietuvos miestai iš esmės pasižymi gerai išplėtotą informacinių technologijų ir elektroninių ryšių infrastruktūra, kuria palankias sąlygas visuomenės bei verslo mobilumui, o tai savo ruožtu gali padidinti šalies konkurencingumą. Šalyje daug judriojo telefono ryšio vartotojų. Lietuva, būdama maža šalis, gali lanksčiai reaguoti prisitaikydama prie pasaulinių tendencijų, atsižvelgti į sparčiai kintančią situaciją, nes informacinės visuomenės plėtros procesai yra labai dinamiški.

Kitas TUI atėjimo į nuotolinių ryšių sektorių paskatintas reiškinys – elektroninės komercijos mastų didėjimas. Infobalt (2009) duomenimis, bendra informacinių technologijų didmeninės prekybos apyvarta siekia daugiau nei 2 mlrd. Lt. Sparčiai auga ir mažmeninės elektroninės prekybos vartotojų skaičius. Didžioji dauguma prekių internetu nuperkama iš užsienio šalių, vadinasi, yra importuojamos. Atstumus bei laiko sąnaudas panaikinusi elektroninė komercija supaprastino užsienio prekių įsigijimą. TUI į telekomunikacijų sektorių atėjimas, šiuo aspektu, daro ir neigiamą poveikį Lietuvos mokėjimų balanso einamosios sąskaitos būklei. Skatinamas ne tik nuotolinių ryšių įrangos, bet ir kitų prekių importas.

Siekiant teigiamo TUI į nuotolinių ryšių sektorių poveikio svarbu siekti užsienio investuotojų bendradarbiavimo su Lietuvos universitetais. Pritraukus ir panaudojus TUI į mokslinių

tyrimų bei kvalifikuotų informatikos specialistų tobulinimo srityje, būtų galima tikėtis inovatyvių, pasaulyje konkurencingų IT produktų ir paslaugų sukūrimo. Rekomenduojama LR Vyriausybei skirti didesnę finansavimą informatikos studentų mainų programoms. Taip būtų mažinami kultūriniai skirtumai, skatinamas glaudesnis bendradarbiavimas, keliama Lietuvos informatikos specialistų kvalifikacija.

2007-2013 metų Ekonomikos augimo veiksmų programoje nurodoma, jog Lietuvai tapus ES nare, pasikeitė makroekonominė aplinka. Tai sudarė palankias sąlygas konkurencijai, verslo kontaktų plėtrai ir dar spartesniam keleivinio ir krovinio transporto vystymuisi. Subalansuota ir efektyvi transporto veikla yra ne tik didelę vertę kurianti paslauga, bet ir būtina prielaida kitų ekonomikos šakų sėkmingai plėtrai bei žmonių gyvenimo kokybei.

Granger priežastingumo bei koreliacinių ryšių analizė parodė, jog TUI į sausumos transportą panaudojamos nepakankamai efektyviai ir turi neigiamos įtakos prekybos prekėmis balansui, kadangi skatinamas kelių transporto priemonių, pramoninių transporto įrenginių ir lengvųjų automobilių importas. Kadangi Lietuvoje transporto priemonės negaminamos, natūralu, kad, augant jų poreikiui, tenka jas importuoti. Kadangi net dalies šių prekių negalima pakeisti vietinės gamybos produkcija, belieka siekti, jog į Lietuvą būtų įvežama daugiau kuo naujesnių transporto priemonių bei įrenginių, kurie mažiau teršia aplinką. Sėkmingu ir siektinu pavyzdžiu Lietuvai galima laikyti Slovakiją, kuri sugebėjo „prisivilioti“ automobilių pramonės „Hyundai Kia Machine“ kompanijos investuotojus. Jie šioje šalyje įkūrė automobilių gamyklą, įdarbino net 5 tūkst. žmonių ir, žinoma, pradėjo vykdyti aktyvų produkcijos eksportą į daugumą Europos Sąjungos šalių [28]. Šiuo metu yra itin aktyviai diskutuojama dėl asfaltbetonio gamyklos Radviliškyje, atliekų deginimo gamyklos Vilniuje (kurioje planuojama deginti visų Europos Sąjungos šalių atliekas), celiuliozės gamyklos Alytuje statybas (J. Buivydienė, 2010, S. Jurgėla, 2009). Pagrindiniais šių investicijų panaudojimo trūkumais būtų galima įvardinti stiprią aplinkos taršą, neigiamą poveikį gyventojams, gana nedidelį naujų darbo vietų sukūrimą (gamyklos bus stipriai automatizuotos) bei ribotas eksporto galimybes. Užtuot vykdžius aplinką teršiančius projektus ir buvus transporto priemonių importuotoja, Lietuvai rekomenduojama tikslingai siekti pritraukti TUI automobilių, variklių ir pan. gamyklų statyboms.

2009 metų smukusio Lietuvos ūkio rezultatai stipriai iškreipė atliktos analizės rezultatus. Dėl to, priežastinis ryšys tar TUI į transporto sektorių ir kelių transporto paslaugų balanso analizuojamu laikotarpiu nebuvo reikšmingas. Tačiau šio paslaugų sektoriaus potencialas ir teigiamas poveikis mokėjimų balanso einamajai sąskaitai yra didelis ir reikšmingas. Transporto paslaugų eksportas svarbus pajamų šaltinis ne tik Lietuvai, bet ir visoms Baltijos jūros regiono valstybėms. Kad ateityje bendras analizuojamų investicijų poveikis Lietuvos mokėjimų balanso einamajai sąskaitai didėtų

teigiama linkme, LR Vyriausybės prioritetiniu klausimu turėtų būti transporto sektoriaus konkurencingumo didinimas ir TUI į šį sektorių skatinimas. Remiantis 2007-2013 metų Ekonomikos augimo veiksmų programa bei 2008 ir 2009 metų LR Vyriausybės veiklos ataskaitomis, išskiriamos pagrindinės transporto sektoriaus problemos, kurias būtina spręsti, siekiant padidinti šio sektoriaus konkurencingumą:

- Sparčiai augant eismo, visų pirma, sunkiojo transporto intensyvumui, ypač tarptautinėse magistralėse didėja automobilių kelių asfaltbetonio dangų, nepritaikytų sunkiems transporto srautams, degradacija.
- Atliekant kelių infrastruktūros plėtros darbus ryškėja Lietuvos pagrindinių kelių ir likusių kelių būklės disproporcijos.
- Techniniai ir technologiniai geležinkelių infrastruktūros parametrai neleidžia visiškai patenkinti augančios krovinių vežimo paklausos, užtikrinti tinkamą keleivių aptarnavimo kokybę.
- Nepakankamas infrastruktūros jungčių su ES ir trečiosiomis šalimis išvystymas neleidžia visiškai išnaudoti tranzito galimybių bei plėtoti multimodalinių vežimų paslaugas.
- Dėl nepakankamo Klaipėdos uosto bei su juo susijusios transporto infrastruktūros išvystymo lygio Lietuva panaudoja ne visą turimą transporto ir tranzito, jūrų turizmo potencialą.
- Neišvystyta vidaus vandens kelių infrastruktūra riboja pramoginės, keleivinės ir rovininės laivybos plėtrą.
- Monopolija energetikos sektoriuje ir aukštos kuro kainos.

Lietuvai taip pat yra labai aktualus Vakarų – Rytų transporto ašies modernizavimas ir plėtra bei darnus jos įkomponavimas per Baltijos jūroje numatomus plėsti „jūrų greitkelius“ į Danijos, Švedijos, Vokietijos ir kitų ES valstybių transporto tinklus.

TUI į transportą, sandėliavimą ir nuotolinius ryšius poveikio tarptautinės prekybos paslaugomis balansui analizė parodė, jog TUI veikia šios sąskaitos saldo per jūrų transporto ir kelionių paslaugų balansus. Atliktos analizės metu nustatyta, kad TUI į vandens transportą Lietuvoje daro teigiamą poveikį jūrų transporto paslaugų balansui bei skatina šių paslaugų eksportą, tačiau bendras TUI į transportą sandėliavimą ir nuotolinius ryšius poveikis paslaugų sąskaitos balansui yra neigiamas, kurį lemia TUI į papildomą ir pagalbinę transporto veiklą; kelionių agentūrų veiklą tiek Lietuvoje, tiek užsienyje skatinamas asmeninių kelionių importas. Lietuvos gyventojai teikia pirmenybę poilsiui bei keliavimui užsienyje, dėl nepakankamai išvystyto turizmo sektoriaus. Siekiant skatinti kelionių

eksportą, o tuo pačiu ir teigiamą TUI poveikį, būtina vysyti transporto informacinę infrastruktūrą. Eismo valdymas ir kelionių apsauga netenkina augančių eismo dalyvių poreikių, intelektualios transporto sistemos paslaugos keliautojui Lietuvoje, skirtingai nuo kitų ES šalių, neteikiamos [106]. Modernios Šiaurės – Pietų transporto ašies, formuojamos visos Europos transporto koridoriaus Varšuva – Kaunas – Ryga – Talinas pagrindu ir jungiančios Baltijos šalis su Lenkija, tolimesnis plėtojimas leistų Lietuvos gyventojams ir verslo subjektams patogiai ir su mažiausiomis laiko sąnaudomis susisiekti su kitų ES šalių kultūros, turizmo ir verslo centrais.

Klaipėdos uosto infrastruktūra nepakankamai pritaikyta keleiviams aptarnauti, o tai stabdo Lietuvos jūrų turizmo plėtrą. Keleivių vežimas Lietuvos geležinkeliais yra nekonkurencingas kitų transporto rūšių (visų pirma, kelių transporto) atžvilgiu. Siekiant padidinti keleivių vežimo geležinkeliais mastus, būtina įgyvendinti daugelį priemonių, iš kurių svarbiausios – esminis traukinių greičio didinimas ir paslaugų kokybės gerinimas, išlaikant konkurencingą vežimo kainą. Tai pat, būtina kurti vidaus vandens kelių infrastruktūrą, kuri paskatintų pramoginę bei keleivinę laivybos plėtrą.

Klaipėdos uostas užima svarbią strateginę vietą Lietuvos ekonomikoje, jo pozityvus vystymasis turi tiesioginės įtakos ne tik Klaipėdos regiono, bet ir viso Lietuvos ūkio plėtrai (2007-2013 metų Ekonomikos augimo veiksmų programa). Klaipėdos uostas užima palankią geografinę padėtį tranzitiniam pervežimui vystyti, nes yra šiauriausias neužšalantis Baltijos jūros uostas, sujungtas trumpiausiais jūrų keliais su Šiaurės Europos ir Skandinavijos uostais ir sausumos transporto maršrutais su pagrindiniais NVS šalių gamybos bei prekybos centrais; tai yra vienas arčiausiai įplaukimo į Baltijos jūrą esančių rytinės jos pakrantės uostų. Įvertinus tai, jog 2009 metais TUI į vandens transportą ženkliai išaugo (žr. 2.1 poskyrį), jog numatyta šio sektoriaus plėtros strategija bei tikimasi dar intensyvesnio investicijų augimo ir jūrų transporto paslaugų eksporto augimo, galima numatyti, jog ateityje teigiamas TUI poveikis šio sektoriaus paslaugų balanso saldo turėtų dar labiau sustiprėti.

Vienas iš tarptautinio investavimo motyvų yra tas, jog investuotojai ateityje tikisi pelno iš savo investicijų. Šis faktas leidžia manyti, jog TUI investicijas gaunanti šalis ilgainiui, kai jos pradės nešti pelną neišvengiamai susidurs su dividendų mokėjimu investuotojams, kuris neigiamai atsispindės mokėjimų balanso einamosios sąskaitos pajamų skiltyje. Laikotarpis nuo investavimo iki pelno gavimo gali priklausyti nuo investuojančios šalies bei pačių investicijų dydžio (A. Kokko, 2006). Didelių ir stiprių šalių, tokių kaip JAV, investuotojai paprasčiausiai turi daugiau galimybių sukurti sėkmingas ir gana greitai atsiperkančias investavimo strategijas.

Neigiamas TUI poveikis pajamų balansui pastebėtas per pajamas dividendų pavidalu. 2008-2009 metais sumažėję įmonių pelnai bei LR Vyriausybės priimtas sprendimas dividendus apmokešinti

20 proc. tarifu turėjo teigiamą efektą einamosios sąskaitos pajamų straipsnio saldo. Tačiau dividendų apmokestinimas mažina Lietuvos patrauklumą užsienio investuojams, todėl rekomenduotina dar labiau sumažinti tarifo dydį. Visiškas jo panaikinimas nėra rekomenduotinas, nes manoma, kad tai pristabdytų reinvesticijas.

*TUI poveikis negali būti vertinamas vienareikšmiškai. TUI gali turėti teigiamos arba neigiamos įtakos, tačiau pagrindinės priežastys, nulemiančios TUI poveikį, priklauso tik nuo to, kaip priimančios šalys, ypač mažiau išsivysčiusios, geba jas panaudoti. Neigiamas TUI į transportą, sandėliavimą ir nuotolinius ryšius poveikis Lietuvos mokėjimų balanso einamajai sąskaitai parodė, jog šios TUI nėra panaudojamos itin efektyviai, nes jų pagrindu sukuriama produktai bei paslaugos yra realizuojami vidaus, o ne užsienio rinkoje. Tačiau telekomunikacinės bei pramoninės įrangos importas gali kurti palankias sąlygas visuomenės bei verslo mobilumui, o tai savo ruožtu gali padinti šalies konkurencingumą. Siekiant teigiamo TUI į nuotolinių ryšių sektorių poveikio svarbu siekti užsienio investuotojų bendradarbiavimo su Lietuvos universitetais. Užuoat vykdytų aplinką teršiančius projektus ir buvus transporto priemonių importuotoja, Lietuvai rekomenduojama tikslingai siekti pritraukti TUI automobilių, variklių ir pan. gamyklų statyboms. Kad ateityje bendras analizuojamų investicijų poveikis Lietuvos mokėjimų balanso einamajai sąskaitai didėtų teigiama linkme, LR Vyriausybės prioritetiniu klausimu turėtų būti transporto sektoriaus konkurencingumo didinimas ir TUI į šį sektorių skatinimas. Siekiant skatinti kelionių eksportą, o tuo pačiu ir teigiamą TUI poveikį, būtina vystyti transporto informacinę infrastruktūrą. Įvertinus tai, jog 2009 metais TUI į vandens transportą ženkliai išaugo, jog numatyta šio sektoriaus plėtros strategija bei tikimasi dar intensyvesnio investicijų augimo ir jūrų transporto paslaugų eksporto augimo, manytina, jog ateityje teigiamas TUI poveikis šio sektoriaus paslaugų balanso saldo turėtų dar labiau sustiprėti.*

*Transportas tebėra sparčiai besiplėtojanti ūkio šaka, kuri užtikrina efektyvų šalies vidaus rinkos funkcionavimą, užsienio prekybos bei tranzito paslaugų teikimą, keleivių aptarnavimą bei turizmo plėtrą. Nustatyta, kad Lietuvoje TUI skatinimo klausimas yra itin aktualus. Siūlomos šios TUI į transportą, sandėliavimą ir nuotolinius ryšius skatinimo priemonės: skatinti inovacijas, aukštųjų technologijų plėtrą, siekti didinti darbo našumą, derinti Lietuvos bei užsienio investuotojų lūkesčius ir interesus, taip pat tobulinti rizikos priežiūros institucinę infrastruktūrą bei veiklą, supaprastinti žemės įsigijimo bei statybos leidimų išdavimo tvarką. LR Vyriausybei rekomenduojama pateikti siūlymą Europos Sąjungos komisijai panaikinti LEZ steigimo draudimą bei švelninti mokesčių politiką.*

## IŠVADOS IR REKOMENDACIJOS

Investicijos yra viena iš pagrindinių verslo sąlygų. Jos padeda įmonėms tapti našesnėmis, didinti konkurencingumą, plėsti pardavimus vidaus ir užsienio rinkose. Svarbiausias motyvas, skatinantis užsienio investicijas, yra noras pasinaudoti mažesniais gamybos kaštais, vietinėmis mokesčių lengvatomis. Atlikta literatūros šaltinių analizė parodė, jog tiriamo transporto, sandėliavimo ir nuotolinių ryšių sektoriaus reikšmė, kalbant apie Lietuvos ekonomiką, užsienio prekybą bei investicijas yra didelė. TUI atėjimas į šią sritį didina šalies konkurencingumą, skatina ekonomikos augimą bei plėtrą, stimuliuoja užsienio prekybos apimties didėjimą. Tačiau analizuojant mokslinius straipsnius pastebima, jog dauguma autorių akcentuoja užsienio investicijų panaudojimų efektyvumą. Jų atėjimas į šalį gali tiek padėti spręsti mokėjimų balanso problemas, tiek priešingai – veikti einamosios sąskaitos balanso didėjimą neigiama linkme.

Dinaminis tyrimas parodė, jog tiriamu laikotarpiu TUI į transportą, sandėliavimą ir nuotolinius ryšius tiek Lietuvoje, tiek užsienyje kito labai netolygiai. 2002-2009 metais didėjęs TUI srautas į transportą, sandėliavimą ir nuotolinius ryšius Lietuvoje 2009 metais (staigiai smukus Lietuvos ekonomikai) rodė užsienio investicijų nutekėjimą iš Lietuvos. TUI sumažėjimą lėmė įmonių akcinio kapitalo ir reinvesticijų sumažėjimas. Dėl aktyviai vykdomos investicijų skatinimo politikos Lietuvoje yra tikimasi užsienio investicijų padaugėjimo, ypač į vandens transporto sektorių. Beveik visą analizuojamą laikotarpį Lietuvos einamoji sąskaita buvo deficitinė. 2009 metais balanso perviršio susidarymą lėmė prekybos prekėmis balanso deficito sumažėjimas beveik 80 proc. ir paslaugų balanso pertekliaus didėjimas beveik 70 proc. bei einamųjų pervedimų perviršio padidėjimas beveik 50 proc., kurių didžiąją dalį sudarė ES paramos fondų lėšos.

Išnagrinėjus TUI ir einamosios sąskaitos saldo statistinį priešastingumą (2002-2009 metais), nustatyta, kad TUI į transportą, sandėliavimą ir nuotolinius ryšius galima laikyti Lietuvos mokėjimų balanso einamosios sąskaitos balanso kitimo priežastimi. Papildomai koreliacinės regresinės analizės būdu nustatyta, jog TUI į tiriamą sektorių Lietuvos užsienio prekybos balansą veikia tiek teigiama, tiek neigiama linkme.

Granger priešastingumo bei koreliacinės regresinės analizės rezultatai atskleidė, jog TUI į nuotolinių ryšių bei sausumos transporto sektorius turi neigiamą poveikį Lietuvos mokėjimų balanso einamajai sąskaitai, nes TUI Lietuvoje didėjimas telekomunikacijų ir garso įrašymo bei atkūrimo aparatų ir įrangos, kelių transporto priemonių, pramoninių transporto priemonių bei lengvųjų automobilių importą skatina labiau negu eksportą. 3,18 proc. tarptautinės prekybos prekėmis balanso variacijos galima paaiškinti TUI į analizuojamą sektorių Lietuvoje kitimu bei 6,43 proc. – Lietuvos

investicijų užsienyje kitimu. Tačiau telekomunikacinės bei pramoninės įrangos importas gali kurti palankias sąlygas visuomenės bei verslo mobilumui, o tai savo ruožtu gali padinti šalies konkurencingumą.

Siekiant teigiamo TUI į nuotolinių ryšių sektorių poveikio svarbu siekti užsienio investuotojų bendradarbiavimo su Lietuvos universitetais. Kadangi net dalies importuojamų transporto priemonių negalima pakeisti vietinės gamybos produkcija, belieka siekti, jog į Lietuvą būtų įvežama daugiau kuo naujesnių transporto priemonių bei įrenginių, kurie mažiau teršia aplinką. Apskritai, Lietuvai rekomenduojama tikslingai siekti pritraukti TUI automobilių, variklių ir pan. gamyklų statyboms, atsisakant vykdyti aplinką teršiančius projektus ir siekiant sumažinti transporto priemonių importo poreikį.

TUI į transportą, sandėliavimą ir nuotolinius ryšius poveikio tarptautinės prekybos paslaugomis balansui analizė parodė, jog TUI veikia šios sąskaitos saldo per jūrų transporto ir kelionių paslaugų balansus. Atliktos analizės metu nustatyta, kad TUI į vandens transportą Lietuvoje daro teigiamą poveikį jūrų transporto paslaugų balansui bei skatina šių paslaugų eksportą (1,67 proc. paslaugų balanso variacijos galima paaiškinti TUI į vandens transporto sektorių kitimu), tačiau bendras TUI į transportą, sandėliavimą ir nuotolinius ryšius poveikis paslaugų sąskaitos balansui yra neigiamas, kurį lemia TUI į papildomą ir pagalbinę transporto veiklą; kelionių agentūrų veiklą tiek Lietuvoje, tiek užsienyje skatinamas asmeninių kelionių importas. Klaipėdos uosto infrastruktūra nepakankamai pritaikyta keleiviams aptarnauti, o tai stabdo Lietuvos jūrų turizmo plėtrą. Keleivių vežimas Lietuvos geležinkeliais yra nekonkurencingas kitų transporto rūšių (visų pirma, kelių transporto) atžvilgiu. Siekiant padidinti keleivių vežimo geležinkeliais mastus, būtina įgyvendinti daugelį priemonių, iš kurių svarbiausios – traukinių greičio didinimas ir paslaugų kokybės gerinimas, išlaikant konkurencingą vežimo kainą. Taip pat, būtina kurti vidaus vandens kelių infrastruktūrą, kuri paskatintų pramoginę bei keleivinę laivybos plėtrą.

Dėl 2009 metais smukusio Lietuvos ūkio rezultatų atliktas Granger testas parodė, jog priežastinis ryšys tar TUI į transporto sektorių ir kelių transporto paslaugų balanso analizuojamu laikotarpiu nebuvo pakankamai reikšmingas. Tačiau šio paslaugų sektoriaus potencialas ir teigiamas poveikis mokėjimų balanso einamajai sąskaitai yra didelis ir žymus. Transporto paslaugų eksportas svarbus pajamų šaltinis ne tik Lietuvai, bet ir visoms Baltijos jūros regiono valstybėms. Kad ateityje bendras analizuojamų investicijų poveikis Lietuvos mokėjimų balanso einamajai sąskaitai didėtų teigiama linkme, LR Vyriausybės prioritetiniu klausimu turėtų būti transporto sektoriaus konkurencingumo didinimas ir TUI į šį sektorių skatinimas.



Neigiamas TUI poveikis pajamų balansui pastebėtas per pajamas dividendų pavidalu (tyrimo rezultatai nėra labai tikslūs dėl visų reikalingų duomenų neprieinamumo). Bendrai TUI į tiriamą sritį lemia apie 4,31 proc. (vertinant TUI Lietuvoje poveikį) bei 6,66 proc. (vertinant Lietuvos TUI užsienyje poveikį) visos Lietuvos einamosios sąskaitos variacijos. Poveikis nėra labai žymus dėl nedidelės analizuojamų investicijų dalies visoje TUI struktūroje. 2008-2009 metais sumažėję įmonių pelnai bei LR Vyriausybės priimtas sprendimas dividendus apmokeštinti 20 proc. tarifu turėjo teigiamą efektą einamosios sąskaitos pajamų straipsnio saldo. Tačiau dividendų apmokeštinimas, mažina Lietuvos patrauklumą užsienio investuojams, todėl rekomenduotina dar labiau sumažinti tarifo dydį. Visiškas jo panaikinimas nėra rekomenduotinas, nes manoma, kad tai pristabdytų reinvesticijas.

Iškelta darbo hipotezė, kad TUI į transportą, sandėliavimą ir nuotolinius ryšius analizuojamu laikotarpiu darė neigiamą poveikį Lietuvos mokėjimų balanso einamajai sąskaitai, pasitvirtino, kadangi poveikis neigiamiems prekybos ir pajamų balansų straipsniams buvo didesnis nei teigiama įtaka jūrų transporto paslaugų balanso saldo.

Atliktas TUI į transportą, sandėliavimą ir nuotolinius ryšius 2002-2009 metais dinamikos tyrimas atskleidė, jog iki 2008 metų nuolat didėjusios TUI paskutiniaisiais metais iš Lietuvos atsitraukė. Taigi TUI skatinimo klausimas išlieka probleminis ir itin aktualus. Siūlomos šios TUI į transportą, sandėliavimą ir nuotolinius ryšius skatinimo priemonės: skatinti inovacijas, aukštų technologijų plėtrą, siekti didinti darbo našumą, derinti Lietuvos bei užsienio investuotojų lūkesčius ir interesus, taip pat tobulinti rizikos priežiūros institucinę infrastruktūrą bei veiklą, supaprastinti žemės įsigijimo bei statybos leidimų išdavimo tvarką. LR Vyriausybei rekomenduojama pateikti siūlymą Europos Sąjungos komisijai panaikinti LEZ steigimo draudimą bei švelninti mokesčių politiką.

## LITERATŪRA

1. Alfaro L. (2003). Foreign Direct Investment and Growth: Does the Sector Matter? *Harvard Business School*. [žiūrėta 2010-02-15]. Prieiga per internetą: <<http://www.people.hbs.edu/lalfaro/fdisectorial.pdf>>.
2. Alfaro L., Chanda A., Kelemli-Ozcan S., Sayek S. (2009). Does Foreign Direct Investment Promote Growth? Exploring the Role of Financial Markets on Linkages. [žiūrėta 2010-02-15]. Prieiga per internetą: <<http://www.people.hbs.edu/lalfaro/fdiandlinkages.pdf>>.
3. Ali A., Shukui T., Selvarathman S., Xiaolin X., Saboor A. (2008). Political Stability and Balance of Payment: an Empirical Study in Asia. *American Journal of Applied Sciences*. [žiūrėta 2010-02-15]. Prieiga per internetą: <[http://findarticles.com/p/articles/mi\\_7109/is\\_7\\_5/ai\\_n28552384/](http://findarticles.com/p/articles/mi_7109/is_7_5/ai_n28552384/)>.
4. Ando A., Modigliani F. (1963). The 'Life Cycle' Hypothesis of Saving: Aggregate Implications and Tests. *American Economic Review*, 53 (1), p. 55-84.
5. Asiedu, E. (2004). The Determinants of Employment of Affiliates of US Multinational Enterprises in Africa. *Development Policy Review*. 22 (4).
6. Atkočiūnienė, Z.O. (2006). Informacijų ir žinių vadyba informacijos ir komunikacijos mokslų sistemoje. *CEEL*, 23, p. 22-29.
7. Bahadur G.C.S. (2006). Stock Market And Economic Development: a Causality Test. *The Journal of Nepalese Business Studies*, 3 (1), p. 36-44.
8. Balčiūnas N., Čepulis M., Jurgutytė A. (2002). *Mokėjimų balansas: teoriniai pagrindai ir einamosios sąskaitos deficitai*. Vilnius.
9. Barrell R., Pain N. (1997). Attracting Foreign Direct Investment to the UK: Flexible Labour Markets Good; Overvalued Pound Bad. *Economic Journal*. [žiūrėta 2010-02-15]. Prieiga per internetą: <<https://www.res.org.uk/society/mediabriefings/pdfs/1997/November/barrell.pdf>>.
10. Borensztein E., De Gregorio J. (1998). How Does FDI Affect Growth? *Journal of International Economics*, 45, p. 115-135.
11. Buivydienė J. (2010). Mieste statys asfaltbetonio gamyklą. [žiūrėta 2010-05-10]. Prieiga per internetą: <[http://www.skrastas.lt/?rub\\_sav=1140432548&m=1&id=1218470743&rub=1065924812](http://www.skrastas.lt/?rub_sav=1140432548&m=1&id=1218470743&rub=1065924812)>.
12. Busse M., Groizard L.J. (2006). Foreign Direct Investment, Regulations, and Growth. *World*

- Bank*. [žiūrėta 2010-03-01]. Prieiga per internetą:  
 <[http://econ.worldbank.org/external/default/main?pagePK=64165259&theSitePK=469372&piPK=64165421&menuPK=64166093&entityID=000016406\\_20060414121859](http://econ.worldbank.org/external/default/main?pagePK=64165259&theSitePK=469372&piPK=64165421&menuPK=64166093&entityID=000016406_20060414121859)>.
13. Camilla J. (2009). Foreign Investors as Signposts of Change? An empirical Analysis of the Collocation of Foreign Entrants Into the New Market Economy of Poland. *Ekonomika* 2009, 86, p. 89-105.
  14. Campos F. N., Kinoshita J. (2008). Foreign Direct Investment and Domestic Financial Reform: A Marriage Made in Heaven? *World Bank* [žiūrėta 2010-03-01]. Prieiga per internetą:  
 <<http://www.imf.org/external/np/vc/2008/032408.htm>>.
  15. Comincioli B. (1995). The Stock Market As A Leading Economic Indicator: An Application of Granger Causality. [žiūrėta 2010-03-01]. Prieiga per internetą:  
 <[http://digitalcommons.iwu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1071&context=econ\\_honproj](http://digitalcommons.iwu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1071&context=econ_honproj)>.
  16. Čegytyė O., Miečinskienė A. (2009). Tiesioginių užsienio investicijų poveikio tyrimas. *Veršlas XXI amžiuje*, 1(3), p. 9-12.
  17. Danilenko S. (2009). Makroekonominių procesų poveikio akcijų rinkai tyrimas. *KTU*. [žiūrėta 2010-01-23]. Prieiga per internetą:  
 <<http://www.ktu.lt/lt/mokslas/zurnalai/ekovad/14/1822-6515-2009-731.pdf>>.
  18. Directorate for Financial, Fiscal and Enterprise Affairs (2004). Main Determinants and Impacts of Foreign Direct Investment on China's Economy. *OECD*. [žiūrėta 2010-04-29]. Prieiga per internetą: <<http://www.oecd.org/dataoecd/57/23/1922648.pdf>>.
  19. Dulupçu M. A., Damirel O. (2008). Globalization and Internationalization. *ECOLAB: Economy and Labour World, Germany*.
  20. Dunning J. H. (1993b). *The Theory of Transnational Corporations*. London: Routledge.
  21. Dunning, J.H.(1993a). *The Globalization of Business*. London: Rutledge.
  22. Dunning, J.H., Narula, R.(1996). *The investment development path revisited. Foreign Direct Investment and Governments: Catalysts for Economic Restructuring*. London: Routledge.
  23. Džikevičius A. (2000). Nacionalinis mokėjimų balansas. *Finansai. Tripod*. [žiūrėta 2009-02-19]. Prieiga per internetą: <<http://finansai.tripod.com/nmb.htm>>.
  24. Economy, Investment & Finance Reports. Steps to attract FDI. *Economy Watch* [žiūrėta 2009-04-25]. Prieiga per internetą: <<http://www.economywatch.com/foreign-direct-investment/attract-more-fdi.html>>.

25. Erdilek A. (2009). Attracting Foreign Direct Investment in the Global Crisis. *Today's Zaman*. [žiūrėta 2010-02-15]. Prieiga per internetą: <<http://www.todayszaman.com/tz-web/columnists-175571-attracting-foreign-direct-investment-in-the-global-crisis.html>>.
26. Europos Sąjungos oficialusis leidinys. Rezoliucija dėl tiesioginių užsienio investicijų (TUI) poveikio Afrikos, Karibų jūros ir Ramiojo vandenyno valstybėms. *Eur-Lex* [žiūrėta 2009-03-15]. Prieiga per internetą: <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2008:058:0026:0028:LT:PDF>>.
27. Evans K. (2002). Attracting Foreign Direct Investment for Development. *Global Forum on International Investment* [žiūrėta 2009-03-15]. Prieiga per internetą: <<http://www.oecd.org/dataoecd/54/25/2764407.pdf>>.
28. Factory Slovakia. Kia and Hyundai. *Kia-press*. [žiūrėta 2010-05-10]. Prieiga per internetą: <<http://www.kia-press.com/presskits/corporate/factoryslovakia/factoryslovakia.aspx>>.
29. Finansų ministerija (2010). Nuo 2010 metų įsigalioję pelno mokesčio įstatymo pasikeitimai. *Verslo banga*. [žiūrėta 2010-05-15]. Prieiga per internetą: <<http://www.verslobanga.lt/lt/patark.full/4b48bc0cc7abb>>.
30. Foreign Direct Investment Policy. *Government of India* [žiūrėta 2009-04-25]. Prieiga per internetą: <[http://dipp.nic.in/publications/fdi\\_policy\\_2006.pdf](http://dipp.nic.in/publications/fdi_policy_2006.pdf)>.
31. Gholami R., Lee S. Y. T., Heshmati A. (2005). The Causal Relationship Between Information and Communication Technology and Direct Foreign Investment. *Journal of International Economics*, 38, p. 105-118.
32. Gilpin R. (1998). *Tarptautinių santykių politinė ekonomija*. Vilnius.
33. Ginevičius R., Rakauskienė O.G., Patalavičius R., Tvaronavičienė M., Kalašinskaitė K., Lisauskaitė V.(2005). *Eksporto ir investicijų plėtra Lietuvoje*. Vilnius: Technika.
34. Gotessman Sh. (2009). Determining Granger Causality in multi-channel EEG recording with Support Vector Regression. [žiūrėta 2010-03-01]. Prieiga per internetą: <<http://www.docstoc.com/docs/20367887/Determining-Granger-Causality-in-multi-channel-EEG-recordings-with>>.
35. Granger C. W. J. (1969). Investigating casual relations by econometric methods and cross-spectral methods. *Econometrica*, 37, p. 424-438.
36. Hamilton James D. (1994). *Time Series Analysis*, Princeton University Press, Princeton. New Jersey.
37. Harrison A., McMillian M. S. (2003). Does Foreign Direct Investment Affect Domestic Firms. *Journal of International Economics*, 61, p. 73-100.

38. Heakal R. (2006). What is the Balance of Payments? *Investopedija*. [žiūrėta 2009-01-12]. Prieiga per internetą: <<http://investopedia.com/printable.asp?a=/articles/03/060403.asp>>.
39. Holloway Ch. (1998). *The Business of Tourism*. London: Longman.
40. Hood M. V. (2008). Two Sides of the Same Coin? Employing Granger Causality Test in a Time Series Cross-Section Framework. *Political Analysis*, 16 (3), p. 324-344.
41. Hossain M. A. (2008). Impact of Foreign Direct Investment on Bangladesh's Balance of Payments: Some Policy Implications. *Bangladesh Bank*. [žiūrėta 2010-03-01]. Prieiga per internetą: <<http://www.bangladesh-bank.org/research/policynote/pn0805.pdf>>.
42. Hurlin C., Venet B. (2003). Granger Causality Test in Panel Data Models with Fixed Coefficients. [žiūrėta 2010-02-14]. Prieiga per internetą: <[http://www.dauphine.fr/eurisco/Granger\\_v1.pdf](http://www.dauphine.fr/eurisco/Granger_v1.pdf)>.
43. Infobalt (2009). Penkios svarbiausios Lietuvos IT sektoriaus raidos tendencijos. *INFOBALT*. [žiūrėta 2010-04-29]. Prieiga per internetą: <[http://www.infobalt.lt/sl/add/sl\\_2009\\_96.pdf](http://www.infobalt.lt/sl/add/sl_2009_96.pdf)>.
44. Janeba E. (2001). Attracting FDI in a Politically Risky World. *International Economic Review*, 4, p. 1127-1155.
45. Jatuliavičienė G., Kučinskienė M., Garuckas R. (2007). Lietuvos užsienio prekybos pokyčiai integruotoje Europos Sąjungos rinkoje. *Vilniaus universiteto leidykla*. [žiūrėta 2009-02-25]. Prieiga per internetą: <<http://www.leidykla.eu/fileadmin/Ekonomika/79/77-93.pdf>>.
46. Jurgėla S. (2009). Atliekų deginimo gamyklos projektas stringa. *Lietuvos rytas*. [žiūrėta 2010-05-10]. Prieiga per internetą: <<http://kauno.diena.lt/naujienos/ekonomika/atlieku-deginimo-gamyklos-projektas-stringa-247121>>.
47. Karpuškieinė V. (2009). *VAR modeliai / Vector Autoregressive Models*. Vilniaus universitetas, Ekonomikos fakultetas.
48. Kokko A. (2006). The Home Country Effects of FDI in Developed Economies. *European Institute of Japanese Studies*. [žiūrėta 2010-05-10]. Prieiga per internetą: <<http://swopec.hhs.se/eijswp/papers/eijswp0225.pdf>>.
49. Kónya L. (2004). Granger Causality Analysis on OECD Countries with a Panel data Approach. *La Trobe University*. [žiūrėta 2010-05-10]. Prieiga per internetą: <[http://editorialexpress.com/cgi-bin/conference/download.cgi?db\\_name=ACE2004&paper\\_id=167](http://editorialexpress.com/cgi-bin/conference/download.cgi?db_name=ACE2004&paper_id=167)>.
50. Labžentis T. Asociacijos „Linava“ XVI kongresas: pokyčiai ES rinkoje, tendencijos, asociacijos misija ir vežėjų perspektyva. *Transporto pasaulis*. [žiūrėta 2009-03-23]. Prieiga per internetą: <[http://www.tp.cargo.lt/content.php?art\\_id=1537](http://www.tp.cargo.lt/content.php?art_id=1537)>.

51. Lietuvos centrinis vertybinių popierių depozitoriumas (2008). *Akcinės bendrovės „Lietuvos centrinis vertybinių popierių depozitoriumas“ plėtros strategija 2009-2011 metams*. Vilnius.
52. Lietuvos ekonominės plėtros agentūra (2010). Investicijos. *LEPA*. [žiūrėta 2010-04-29]. Prieiga per internetą: <<http://www.lepa.lt/files/File/Investuotojui/investicijos.pdf>>.
53. Lietuvos Respublikos transporto sistema. *VGTU*. [žiūrėta 2009-04-07]. Prieiga per internetą: <[http://www.vgtu.lt/upload/tif\\_tvk/lr%20transporto%20sistema.pdf](http://www.vgtu.lt/upload/tif_tvk/lr%20transporto%20sistema.pdf)>.
54. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2008 metų veiklos ataskaita. [žiūrėta 2010-04-29]. Prieiga per internetą: <[http://www.lrv.lt/Posed\\_medz/2009/090325/17.pdf](http://www.lrv.lt/Posed_medz/2009/090325/17.pdf)>.
55. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2009 metų veiklos ataskaita. [žiūrėta 2010-04-29]. Prieiga per internetą: <[http://www.lrvk.lt/bylos/vyriausybes/n0340\\_ataskaita.pdf](http://www.lrvk.lt/bylos/vyriausybes/n0340_ataskaita.pdf)>.
56. Lipsey Robert E. (2007). Measuring the Impacts of FDI. [žiūrėta 2010-02-28]. Prieiga per internetą: <[http://www.oenb.at/de/img/lipsey\\_tcm14-49015.pdf](http://www.oenb.at/de/img/lipsey_tcm14-49015.pdf)> .
57. Liu X. (2008). Testing for Signals on Oligopolistic Behaviour. [žiūrėta 2010-03-01]. Prieiga per internetą: <<http://ideas.repec.org/p/ags/eaee08/44248.html>>.
58. LR Užsienio reikalų ministerijos Ekonominio saugumo politikos departamentas (2007). *Šalies institucijų vaidmuo atstovaujant transporto sektoriaus interesus užsienyje*. Konferencijos medžiaga [2007 m. gegužės 16-17 d.]. Vilnius: URM.
59. Lütkepohl H. (2005). *New Introduction to Multiple Time series Analysis*. Germany: Springer-Verlag Berlin Heidelberg.
60. Macdougall, G.D.A. (1960). The Benefits and Costs of Private Investment from Abroad: A Theoretical Approach. *Economic Record*, 36, p. 13-35.
61. Maddala G. S. (1992). *Introduction to Econometrics, 2nd ed.* Prentice Hall.
62. Maldeikienė A. (2009). Konkurencingumo reitingas rodo, kad Lietuvos pozicijos pasaulyje stiprėja. [žiūrėta 2010-04-29]. Prieiga per internetą: <<http://www.delfi.lt/news/ringas/lit/amaldeikiene-konkurencingumo-reitingas-rodo-kad-lietuvos-pozicijos-pasaulyje-stipreja.d?id=24033695>>.
63. Marcellino, M., Stock, J.H., Watson, M. W. (2003). Macroeconomic forecasting in the Euro area: country specific versus euro wide information. *European Economic Review*, 47, p.1-18.
64. McGrath, P.T. (1999). *Tarptautinės ekonomikos pagrindai*. Vilnius: Margi raštai, p. 70-72.
65. Mizanur Rahman R. (2010). Factors Attracting Foreign Direct Investment (FDI) in a country. *The Financial Express* 238 (18).
66. Modigliani F., Brumberg R. (1955). *Utility Analysis and the Consumption Function: An Interpretation of Cross Section Data*. In K. K. Kurihara (ed.) *Post Keynesian Economics*.

67. Moosa, A. I. (2002). *Foreign Direct Investment: Theory, Evidence And Practice*. New York: Palgrave Macmillian.
68. Norvaišienė R. (2005). *Įmonės investicijų valdymas*. Kaunas: Technologija.
69. Oksfordo ekonominių terminų žodynas. *Oxfordreference*. [žiūrėta 2009-02-19].\_Prieiga per internetą: < <http://www.oxfordreference.com>>.
70. Organization for Economic Co-operation and Development (1999). OECD Benchmark Definition Of Foreign Direct Investment. *OECD* [žiūrėta 2009-06-16]. Prieiga per internetą: <<http://www.oecd.org/dataoecd/10/16/2090148.pdf>>.
71. Paslaugų statistika. Pardavimo pajamų pokyčiai to meto kainomis. *Lietuvos statistikos departamentas*. [žiūrėta 2009-03-19]. Prieiga per internetą: <<http://www.stat.gov.lt/lt/news/view/?id=1880>>.
72. Paulauskas V., Barzdžiukas R., Maniachin A. Tranzito per Klaipėdos uostą tyrimai. *VGTU*. [žiūrėta 2009-02-25]. Prieiga per internetą: <[http://www.transport.vgtu.lt/upload/tif\\_zur/2001-2-paulauskas\\_barzdziukas\\_maniachin\\_tranyzas\\_paulauskiene\\_placiene\\_jusciene.pdf](http://www.transport.vgtu.lt/upload/tif_zur/2001-2-paulauskas_barzdziukas_maniachin_tranyzas_paulauskiene_placiene_jusciene.pdf)>.
73. Petrilovskaja K., Miškinis A. (2007). Atvykstamojo turizmo Lietuvoje konkurencingumas Baltijos šalių kontekste. *Vilniaus universiteto leidykla*. [žiūrėta 2009-02-25]. Prieiga per internetą: <<http://www.leidykla.eu/fileadmin/Ekonomika/79/142-155.pdf>>.
74. Piggott J., Cook M. (2006). *International Business Economics. A European Perspective*. Palgrave: Macmillian.
75. Rajan R. S. (2004). Measures to Attract FDI. *Economic and Political Weekly* 3, p. 12-16.
76. Rajan R. S., Rongala S., Ghosh R. (2008). Attracting Foreign Direct Investment (FDI) to India. *Freewebs*. [žiūrėta 2010-01-23]. Prieiga per internetą: <<http://www.freewebs.com/rrajan1/IFDI.pdf>>.
77. Rudytė D., Karulaitienė D., Reizgevičienė R. (2009). Naujųjų Europos Sąjungos valstybių makroekonominių rodiklių pokyčiai integruotoje rinkoje. *Ekonomika ir vadyba: aktualijos ir perspektyvos*, 1 (14), p. 238-247.
78. Rudzki R. Šalies mokėjimų balansas kelia nerimą. *Veidas*. [žiūrėta 2009-02-23]. Prieiga per internetą: < <http://www.veidas.lt/lt/leidinys.full/46e7dc8049deb>>.
79. Rudzki R., V.Kvedaras. (2003). Lietuvos eksporto tendencijos ir ekonometriniai modeliai. *Pinigu studijos 2003 04, Ekonomikos teorija ir praktika*, p. 29-51.
80. Saggi, K., Glass, A.(1999). FDI policies under shared factor markets. *Journal of International Economics*, p. 310- 323.

81. Salvatore D. (2001). *International Economics*. New York: John Wiley & Sons.
82. Sandėliavimas ir distribucija. *Balti logistika*. [žiūrėta 2009-04-07]. Prieiga per internetą: <[http://www.logistika.ee/index.php?lang=lit&main\\_id=114&PHPSESSID=2cf29722276f4258229485df68ed0a3c](http://www.logistika.ee/index.php?lang=lit&main_id=114&PHPSESSID=2cf29722276f4258229485df68ed0a3c)>.
83. Shatz, H., Venables, A. J. (2000). The geography of International Investment. *World Bank Policy Research Working Paper*, 2338.
84. Sheffrin S. M., Wilton D. A., Prescott D. M. (1988). *Macroeconomics: Theory and Policy*. Cincinnati: South-Western Publishing Co.
85. Stanaitis S., Česnavičius D. Development and economic assessment of operating enterprises in Vilnius city in 1995-2005. *Geografija*. [žiūrėta 2009-03-29]. Prieiga per internetą: <[http://images.katalogas.lt/maleidykla/Geo61/Geog\\_013\\_022.pdf](http://images.katalogas.lt/maleidykla/Geo61/Geog_013_022.pdf)>.
86. Stehrer R., Woerz J. (2006). Attract FDI! – A Universal Goldel Rule? Empirical evidence for Europe and Asia. *DIME*. [žiūrėta 2010-02-15]. Prieiga per internetą: <[http://www.dime-eu.org/files/active/0/attractFDI\\_paperOct.pdf](http://www.dime-eu.org/files/active/0/attractFDI_paperOct.pdf)>.
87. Swedbank analitikai (2007). Lietuvoje ryškėja nesubalansuoto ekonomikos augimo požymiai. *Verslas. Banga*. [žiūrėta 2009-02-19]. Prieiga per internetą: <<http://verslas.banga.lt/lt/spaudai.full.12/45dd66dba5246.2>>.
88. Tai-Fen Kung, Chih-Kao Nieh. (2009). Application of Semantic Differential Technique to Evaluate Kansei Image in Architectural Design. [žiūrėta 2010-02-15]. Prieiga per internetą: <<http://www.iasdr2009.org/ap/Papers/Orally%20Presented%20Papers/Behavior/Application%20of%20Semantic%20Differential%20Technique%20to%20Evaluate%20Kansei%20Image%20in%20Architectural%20Design.pdf>>.
89. Tiesioginių užsienio investicijų apskaitos metodika. *Lietuvos Statistikos departamentas* [žiūrėta 2009-02-21]. Prieiga per internetą: <[www.stat.gov.lt/uploads/docs/TUImetod2000.doc?PHPSESSID=99f90170cb08bcaf1ddd0a4a6eba95ab](http://www.stat.gov.lt/uploads/docs/TUImetod2000.doc?PHPSESSID=99f90170cb08bcaf1ddd0a4a6eba95ab)>.
90. Tomsik V. (2009). *Balance in Emerging Markets: The Analysis of Foreign Direct Investments*. International Finance Conference , Kolkata, India.
91. Tomsik V., Plojhard M., Srholec M. (2002). *Foreign Direct Investments Effects on the Balance of Payments*. Newton Holding, a.s.
92. Transporto įmonių rodikliai. Krovinių ir keleivių vežimas 2007 m. *Lietuvos statistikos departamentas*. [žiūrėta 2009-03-19]. Prieiga per internetą: <<http://www.stat.gov.lt/lt/news/view/?id=2447>>.



93. Tvaronavičienė M., Kalašinskaitė K. (2003). Tiesioginių užsienio investicijų įvertinimas Baltijos šalyse. *Verklas: teorija ir praktika*, 9(1), p. 51-64.
94. Vaiginienė E., Kasnauskienė G., Miškinis A. (2006). Lietuvos aprangos ir tekstilės pramonės konkurencingumo stiprinimo galimybės. *Vilniaus universiteto leidykla*. [žiūrėta 2009-02-25]. Prieiga per internetą: [http://www.leidykla.eu/fileadmin/Ekonomika/74/Erika\\_Vaiginiene\\_Algirdas\\_Miskinis\\_Gindra\\_Kasnauskiene.pdf](http://www.leidykla.eu/fileadmin/Ekonomika/74/Erika_Vaiginiene_Algirdas_Miskinis_Gindra_Kasnauskiene.pdf).
95. Vaiseta T. (2009). Staigus kritys: BVP smuko 22,4 procento (analitikų komentarai). *Lrytas.lt*. [žiūrėta 2010-04-29]. Prieiga per internetą: <http://www.lrytas.lt/-12487691781247582702-staigus-krytis-bvp-smuko-22-4-procento-analitik%C5%B3-komentarai.htm>.
96. Valstybinė geležinkelio inspekcija prie Susisiekimo ministerijos (2007). *2008 – 2010 metų strateginis veiklos planas*. Vilnius.
97. Vamzdynų transportas. *VGTU*. [žiūrėta 2009-04-07]. Prieiga per internetą: [http://www.vgtu.lt/upload/tif\\_tvk/vamzdynu%20transportas.pdf](http://www.vgtu.lt/upload/tif_tvk/vamzdynu%20transportas.pdf).
98. Veitas V. (2007). Tiesioginių užsienio investicijų įvadas ir pasaulinė praktika. *Ekonominių tyrimų centras* [žiūrėta 2009-02-21]. Prieiga per internetą: [www.erc.lt/get.php?f.448](http://www.erc.lt/get.php?f.448).
99. Vetlov I. (2000). Lietuvos infliacijos integracijos analizė. *Pinigų studijos 2000 03, Pinigai ir bankininkystė*, p. 5-16.
100. Viešieji fiksuoto ir judriojo telefono ryšio tinklai laikotarpio pabaigoje. Telekomunikacijos. *Lietuvos statistikos departamentas*. [žiūrėta 2009-03-19]. Prieiga per internetą: <http://db1.stat.gov.lt/statbank/selectvarval/saveselections.asp?MainTable=M7080303&PLanguage=0&TableStyle=&Buttons=&PXSId=2255&IQY=&TC=&ST=ST&rvar0=&rvar1=&rvar2=&rvar3=&rvar4=&rvar5=&rvar6=&rvar7=&rvar8=&rvar9=&rvar10=&rvar11=&rvar12=&rvar13=&rvar14=>>.
101. Vilpišauskas R. (2004). Tarptautinis konkurencingumas ir Lietuvos eksporto politika. *Lietuvos bankas*. [žiūrėta 2009-02-19]. Prieiga per internetą: [http://www.lb.lt/lt/leidiniai/pinigu\\_studijos2004\\_1/vilpisauskas.pdf](http://www.lb.lt/lt/leidiniai/pinigu_studijos2004_1/vilpisauskas.pdf).
102. Wang W., Anderson B. (2004). Granger Causal Analysis between the NAO and SSTs in the North Atlantic basin. *Boston University*. [žiūrėta 2010-02-15]. Prieiga per internetą: [http://people.bu.edu/brucea/Research/NAO/PAPERS/JClim\\_2004\\_Manuscript.pdf](http://people.bu.edu/brucea/Research/NAO/PAPERS/JClim_2004_Manuscript.pdf).
103. Wint A. G., Williams D. A., (2002). Attracting FDI to Developing Countries: a Changing Role for Government? *International Journal of Public Sector Management*, 15(5), p. 361-374.

104. Zhang K. (2001). Does FDI Promote Economic Growth? Evidence from East Asia and Latin America. *Contemporary Economic Policy*, 19(2), p. 175-185.
105. Zou C., Feng J. (2009). Granger causality vs. dynamic Bayesian network inference : a comparative study. *BMC Bioinformatics*, 122 (10).
106. 2007-2013 m. Ekonomikos augimo veiksmų programa. [žiūrėta 2010-04-29]. Prieiga per internetą: [http://www.esparama.lt/ES\\_Paramam/strukturines\\_paramos\\_2007\\_1013m\\_medis/titulinis/files/2V\\_P\\_EA\\_2007-07-05.pdf](http://www.esparama.lt/ES_Paramam/strukturines_paramos_2007_1013m_medis/titulinis/files/2V_P_EA_2007-07-05.pdf) >.

# **PRIEDAI**

## Lietuvos mokėjimų balansas 2002-2009 m. (mln. Lt)

	2002 metai	2003 metai	2004 metai	2005 metai	2006 metai	2007 metai	2008 metai	2009 metai
<b>I. EINAMOJI SĄSKAITA</b>	<b>-2 670,59</b>	<b>-3 854,00</b>	<b>-4 811,73</b>	<b>-5 114,93</b>	<b>-8 808,87</b>	<b>-14325,43</b>	<b>-13 259,23</b>	<b>3 528,63</b>
Kreditas	29015,9	30 754,28	35 294,99	45 288,20	54 362,37	60 511,61	74 429,58	58 430,25
Debetas	-31686,49	-34 608,28	-40106,72	-50403,13	-63 171,24	-74837,04	-87 688,81	-54901,62
<b>A. Prekės ir paslaugos</b>	<b>-2 880,01</b>	<b>-3 252,85</b>	<b>-4 367,97</b>	<b>-5 218,94</b>	<b>-8 550,50</b>	<b>-13182,69</b>	<b>-12 116,61</b>	<b>-624,98</b>
Kreditas	-2 880,01	-3 252,85	-4 367,97	-5 218,94	-8 550,50	53 313,38	66 924,11	50 089,60
Debetas	-30 291,41	-32 373,76	-36984,66	-46627,66	-57 379,26	-66496,07	-79 040,72	-50714,58
<i>a. Prekės</i>	<i>-4 867,76</i>	<i>-5 140,76</i>	<i>-6 630,86</i>	<i>-8 145,00</i>	<i>-11 522,04</i>	<i>-14773,33</i>	<i>-13 337,07</i>	<i>-2679,13</i>
1. Eksportas (f.o.b. kainomis)	22 012,98	23 385,08	25 819,06	32 767,30	38 888,34	43 192,37	55 510,96	40 724,94
1.1. Bendrosios prekės	16 550,38	17 596,12	21 849,36	29 574,58	35 368,08	39 385,97	52 241,57	37 942,21
1.2. Prekės perdirbimui	5 417,20	5 739,27	3 921,96	3 105,04	3 401,64	3 590,82	3 059,48	2 676,42
1.3. Prekių remontas	-	-	-	-	-	-	-	-
1.4. Vežėjų įsigytos prekės uostuose	14,32	14,67	0,72	20,84	0,95	2,24	2,88	4,76
1.5. Nepiniginis auksas	31,08	35,02	47,02	66,84	117,67	213,34	207,03	101,55
1.5.1. Saugomas kaip kaupimo priemonė	28,42	31,04	39,91	51,04	103,37	195,56	187,25	68
1.5.2. Kitas nepiniginis auksas	2,66	3,98	7,11	15,8	14,3	17,78	19,78	33,55
2. Importas (f.o.b. kainomis)	-26 880,74	-28 525,84	-32 449,92	-40912,30	-50 410,38	-57 965,70	-68 848,03	-43404,07
2.1. Bendrosios prekės	-22 142,79	-23 966,83	-29079,00	-37916,05	-46 813,58	-54015,39	-65 227,23	-40982,48
2.2. Prekės perdirbimui	-4 360,95	-4 321,66	-2 967,48	-2 494,17	-2 741,76	-3 025,13	-2 433,85	-1 633,96
2.3. Prekių remontas	-	-	-	-	-	-	-	-
2.4. Vežėjų įsigytos prekės uostuose	-290,89	-190,76	-353,7	-439,77	-753,72	-767,44	-1 023,79	-735,15
2.5. Nepiniginis auksas	-86,11	-46,59	-49,74	-62,31	-101,32	-157,74	-163,16	-52,48
2.5.1. Saugomas kaip kaupimo priemonė	-44,97	-2,07	-5,07	-8,63	-24,76	-58,61	-58,45	-15,89
2.5.2. Kitas nepiniginis auksas	-41,14	-44,52	-44,67	-53,68	-76,56	-99,13	-104,71	-36,59
<i>b. Paslaugos</i>	<i>1 987,75</i>	<i>1 887,91</i>	<i>2 262,89</i>	<i>2 926,06</i>	<i>2 971,54</i>	<i>1 590,64</i>	<i>1 220,46</i>	<i>2 054,15</i>
Kreditas	5 398,42	5 735,83	6 797,63	8 641,42	9 940,42	10 121,01	11 413,15	9 364,66
Debetas	-3 410,67	-3 847,92	-4 534,74	-5 715,36	-6 968,88	-8 530,37	-10 192,69	-7 310,51
1. Transporto paslaugos	1 309,70	1 301,83	1 919,18	1 916,37	2 283,68	1 962,40	1 848,79	2 514,78
Kreditas	2 395,30	2 851,81	3 760,39	4 413,23	5 332,99	5 902,31	6 777,10	5 188,26
Debetas	-1 085,60	-1 549,98	-1 841,21	-2 496,86	-3 049,31	-3 939,91	-4 928,31	-2 673,48
1.1. Jūrų transportas	502,28	310,5	124,53	70,9	-92,88	-404,7	-1 143,99	-354,53
Kreditas	762,35	686,78	508,73	668,18	626,72	569,68	535,74	414,18
Debetas	-260,07	-376,28	-384,2	-597,28	-719,6	-974,38	-1 679,73	-768,71
1.1.1. Keleivių pervežimas	20,78	11,53	17,47	15,21	19,44	20,2	22,87	20,21
Kreditas	20,78	11,54	17,66	15,28	20,39	20,24	23,12	20,32
Debetas	0	-0,01	-0,19	-0,07	-0,95	-0,04	-0,25	-0,11
1.1.2. Krovinių pervežimas	19,25	-3,87	-12,34	-33,92	-161,39	-493,71	-1 266,09	-395,75
Kreditas	240,43	323,47	353,94	532,81	505,98	424,42	362,61	339,7
Debetas	-221,18	-327,34	-366,28	-566,73	-667,37	-918,13	-1 628,70	-735,45
1.1.3. Kitas jūrų transportas	462,25	302,84	119,4	89,61	49,07	68,81	99,23	21,01
Kreditas	501,14	351,77	137,13	120,09	100,35	125,02	150,01	54,16
Debetas	-38,89	-48,93	-17,73	-30,48	-51,28	-56,21	-50,78	-33,15
1.2. Oro transportas	93,68	118,1	140,97	102,38	33,02	-3,23	54,07	312,5

Kreditas	195,14	205,15	229,04	239,8	183,82	186,69	290,16	390,81
Debetas	-101,46	-87,05	-88,07	-137,42	-150,8	-189,92	-236,09	-78,31
1.2.1. Keleivių pervežimas	113,19	113,75	111,51	86,19	15,34	0,62	30,94	160,46
Kreditas	125,52	114,34	112,57	101,01	50,21	34,59	89,04	161,25
Debetas	-12,33	-0,59	-1,06	-14,82	-34,87	-33,97	-58,1	-0,79
1.2.2. Krovinių pervežimas	-11,04	-18,98	-13,1	-18,13	-30,84	-56,07	-39,15	-6,53
Kreditas	13,11	13,91	19,21	17,12	15,49	21,04	24,04	21,57
Debetas	-24,15	-32,89	-32,31	-35,25	-46,33	-77,11	-63,19	-28,1
1.2.3. Kitas oro transportas	-8,47	23,33	42,56	34,32	48,52	52,22	62,28	158,57
Kreditas	56,51	76,9	97,26	121,67	118,12	131,06	177,08	207,99
Debetas	-64,98	-53,57	-54,7	-87,35	-69,6	-78,84	-114,8	-49,42
1.3. Geležinkelių transportas	334,55	80,06	472,33	607,23	465,39	471,37	484,09	528,6
Kreditas	509,61	402,04	794,8	876,38	799,77	1 019,60	1 077,21	783,81
Debetas	-175,06	-321,98	-322,47	-269,15	-334,38	-548,23	-593,12	-255,21
1.3.1. Keleivių pervežimas	20,94	10,44	8,49	9,75	8,89	10,41	12,63	16,66
Kreditas	34,37	20,49	23,6	24,99	27,93	32,28	34,62	34,61
Debetas	-13,43	-10,05	-15,11	-15,24	-19,04	-21,87	-21,99	-17,95
1.3.2. Krovinių pervežimas	310,44	54,05	453,86	593,35	470,15	481,72	492,31	499,72
Kreditas	437,19	281,14	716,02	802,1	728,14	929,21	974,52	704,15
Debetas	-126,75	-227,09	-262,16	-208,75	-257,99	-447,49	-482,21	-204,43
1.3.3. Kitas geležinkelių transportas	3,17	15,57	9,98	4,13	-13,65	-20,76	-20,85	12,22
Kreditas	38,05	100,41	55,18	49,29	43,7	58,11	68,07	45,05
Debetas	-34,88	-84,84	-45,2	-45,16	-57,35	-78,87	-88,92	-32,83
1.4. Kelių transportas	492,42	770,68	945,09	1 165,95	1 719,12	1 472,83	1 836,27	1 500,32
Kreditas	811,05	1 268,39	1 520,78	1 871,73	2 755,60	3 141,81	3 515,44	2 494,31
Debetas	-318,63	-497,71	-575,69	-705,78	-1 036,48	-1 668,98	-1 679,17	-993,99
1.4.1. Keleivių pervežimas	3,37	37,65	4,91	4,49	2,02	5,8	5,16	4,62
Kreditas	5,51	42,28	7,76	9,49	6,92	10,79	9,82	7,37
Debetas	-2,14	-4,63	-2,85	-5	-4,9	-4,99	-4,66	-2,75
1.4.2. Krovinių pervežimas	542,11	826,32	1 030,07	1 289,96	1 864,97	1 643,17	2 024,13	1 683,61
Kreditas	793,28	1 163,35	1 499,52	1 854,20	2 746,74	3 129,14	3 488,76	2 480,57
Debetas	-251,17	-337,03	-469,45	-564,24	-881,77	-1 485,97	-1 464,63	-796,96
1.4.3. Kitas kelių transportas	-53,06	-93,29	-89,89	-128,5	-147,87	-176,14	-193,02	-187,91
Kreditas	12,26	62,76	13,5	8,04	1,94	1,88	16,86	6,37
Debetas	-65,32	-156,05	-103,39	-136,54	-149,81	-178,02	-209,88	-194,28
1.5. Vidaus vandenų ir upių transportas	-	-	0,02	-	-	-	-	-
Kreditas	-	-	0,02	-	-	-	-	-
Debetas	-	-	-	-	-	-	-	-
1.5.1. Keleivių pervežimas	-	-	-	-	-	-	-	-
Kreditas	-	-	-	-	-	-	-	-
Debetas	-	-	-	-	-	-	-	-
1.5.2. Krovinių pervežimas	-	-	-	-	-	-	-	-
Kreditas	-	-	-	-	-	-	-	-
Debetas	-	-	-	-	-	-	-	-
1.5.3. Kitas vidaus vandenų ir upių transportas	-	-	0,02	-	-	-	-	-
Kreditas	-	-	0,02	-	-	-	-	-
Debetas	-	-	-	-	-	-	-	-

1.6. Vamzdynų transportas	-113,23	-73,86	-190,62	-381,4	-297,34	-97,53	-185,27	-83,44
Kreditas	117,15	130,63	80,59	80,6	49,82	23,62	24,19	23,7
Debetas	-230,38	-204,49	-271,21	-462	-347,16	-121,15	-209,46	-107,14
1.7. Kitas transportas	-	96,35	426,86	351,31	456,37	523,66	803,62	611,33
Kreditas	-	158,82	626,43	676,54	917,26	960,91	1 334,36	1081,45
Debetas	-	-62,47	-199,57	-325,23	-460,89	-437,25	-530,74	-470,12
2. Kelionės	624,25	510,97	393,82	494,29	351,84	18,96	-345,18	-119,52
Kreditas	1 869,73	1 943,82	2 164,35	2 561,56	2 844,49	2 898,61	3 124,82	2687,9
Debetas	-1 245,48	-1 432,85	-1 770,53	-2 067,27	-2 492,65	-2 879,65	-3 470,00	-2807,42
2.1. Dalykinės	-63,26	-87,63	-149,69	-101,9	25,81	495,23	581,42	431,27
Kreditas	323,48	338,74	377,17	475,22	757,78	899,34	1 065,67	779,65
Debetas	-386,74	-426,37	-526,86	-577,12	-731,97	-404,11	-484,25	-348,38
2.2. Asmeninės	687,51	598,6	543,51	596,19	326,03	-476,27	-2 985,75	-550,79
Kreditas	1 546,25	1 605,08	1 787,18	2 086,34	2 086,71	1 999,27	2 059,15	1908,25
Debetas	-858,74	-1 006,48	-1 243,67	-1 490,15	-1 760,68	-2 475,54	-926,6	-2459,04
3. Ryšių paslaugos	-30,15	27,61	20,01	29,4	21,95	15,34	-15,92	-14,62
Kreditas	145,64	182,26	178,56	213,28	239,95	252,2	252,38	259,59
Debetas	-175,79	-154,65	-158,55	-183,88	-218	-236,86	-268,3	-274,21
4. Statybos paslaugos	53,77	48,58	62,58	56,82	33,22	-46,46	76,86	-163,55
Kreditas	99,55	73,29	83,75	94,28	86,09	168,9	226,63	165,38
Debetas	-45,78	-24,71	-21,17	-37,46	-52,87	-215,36	-149,77	-328,93
5. Draudimo paslaugos	-97,14	-38,18	-57,6	-76,89	-150,62	-239,95	-118,71	-40,03
Kreditas	15,7	0,18	1,89	-1,3	-27,63	-32,29	11,88	0,91
Debetas	-112,84	-38,36	-59,49	-75,59	-122,99	-207,66	-130,59	-40,94
6. Finansinės paslaugos	-2,97	10,4	16,88	29,61	32,37	39,26	16,11	39,13
Kreditas	22,88	21,81	30,6	46,15	80,25	94,74	127,84	97,26
Debetas	-25,85	-11,41	-13,72	-16,54	-47,88	-55,48	-111,73	-58,13
7. Kompiuterinės ir informatikos paslaugos	27,21	38,74	29,8	14,64	-12,19	-7,66	5,77	5,58
Kreditas	68,91	87,18	85,56	78,32	50,35	59,75	97,93	98,42
Debetas	-41,7	-48,44	-55,76	-63,68	-62,54	-67,41	-92,16	-92,84
8. Naudojimas nuosavybės teisėmis	-41,24	-53,82	-47,79	-52,06	-64,86	-53,91	-78,66	-71,62
Kreditas	0,83	1,55	2,19	5,49	2,03	0,44	2,13	0,9
Debetas	-42,07	-55,37	-49,98	-57,55	-66,89	-54,35	-80,79	-72,52
9. Kitos verslo paslaugos	176,44	92,55	16,46	589,28	543,78	32,15	-53,59	111,44
Kreditas	663,38	474,95	425,72	1 119,08	1 178,16	622,85	609,1	700,65
Debetas	-486,94	-382,4	-409,26	-529,8	-634,38	-590,7	-662,69	-589,21
9.1. Prekybinio tarpininkavimo ir su prekyba susietos paslaugos	35,42	64,76	47,98	643,34	615,88	137,26	55,9	30,9
Kreditas	73,25	117,91	101,44	746,35	715,91	187,13	124,92	93,87
Debetas	-37,83	-53,15	-53,46	-103,01	-100,03	-49,87	-69,02	-62,97
9.2. Veiklos lizingas (paprastoji nuoma)	-71,48	-47,57	-60,87	-62,75	-49,74	-40,28	-25,49	14,11
Kreditas	12,39	11,8	7,87	25,15	36,54	34,35	49,45	54,93
Debetas	-83,87	-59,37	-68,74	-87,9	-86,28	-74,63	-74,94	-40,82
9.3. Įvairios verslo, profesinės ir techninės paslaugos	212,5	75,36	29,35	8,69	-22,36	-64,83	-84	66,43
Kreditas	577,74	345,24	316,41	347,58	425,71	401,37	434,73	551,85
Debetas	-365,24	-269,88	-287,06	-338,89	-448,07	-466,2	-518,73	-485,42
10. Asmeninės, kultūros ir poilsio paslaugos	57,03	53,08	22,42	22,19	36,28	35,72	23,44	14,88
Kreditas	70,19	56,12	26,44	28,87	42,84	41,16	43,77	39,14

Debetas	-13,16	-3,04	-4,02	-6,68	-6,56	-5,44	-20,33	-24,26
10.1. Garso ir vaizdo paslaugos	14,96	33,76	14	6,02	19,49	11,94	2,59	-5,27
Kreditas	15,26	34,64	15,12	8,1	20,28	12,15	8,48	4,64
Debetas	-0,3	-0,88	-1,12	-2,08	-0,79	-0,21	-5,89	-9,91
10.2. Kitos asmeninės, kultūros ir poilsio paslaugos	42,07	19,32	8,42	16,17	16,79	23,78	20,85	20,15
Kreditas	54,93	21,48	11,32	20,77	22,56	29,01	35,29	34,5
Debetas	-12,86	-2,16	-2,9	-4,6	-5,77	-5,23	-14,44	-14,35
11. Vyriausybės paslaugos	-89,15	-103,85	-112,87	-97,59	-103,91	-165,21	-138,45	-222,32
Kreditas	46,31	42,86	38,18	82,46	110,9	112,34	139,57	126,25
Debetas	-135,46	-146,71	-151,05	-180,05	-214,81	-277,55	-278,02	-348,57
B. Pajamos	-642,33	-1 490,74	-1 708,83	-1 730,15	-2 253,09	-4 069,93	-3 661,04	398,63
Kreditas	741,98	720,01	985,77	1 246,98	1 613,32	1 993,98	2 406,77	1875,98
Debetas	-1 384,31	-2 210,75	-2 694,60	-2 977,13	-3 866,41	-6 063,91	-6 067,81	-1477,35
1. Darbo pajamos	194,79	139,48	380,35	501,53	535,33	429,49	277,7	130,6
Kreditas	309,78	248,91	451,98	625,68	677,62	644,65	459,87	448,16
Debetas	-114,99	-109,43	-71,63	-124,15	-142,29	-215,16	-182,17	-317,56
2. Investicijų pajamos	-837,12	-1630,22	-2089,18	-2231,68	-2788,42	-4499,42	-3938,74	268,03
Kreditas	432,2	471,1	533,79	621,3	935,7	1349,33	1946,9	1427,82
Debetas	-1269,32	-2101,32	-2622,97	-2852,98	-3724,12	-5848,75	-5885,64	-1159,79
2.1. Tiesioginių investicijų pajamos	-419,14	-1214,92	-1765,18	-1936,94	-2298,05	-3575,47	-2282,43	1626,63
Kreditas	24,43	24,54	45,3	29,4	116,31	25,1	133,26	-64,94
Debetas	-443,57	-1239,46	-1810,48	-1966,34	-2414,36	-3600,57	-2415,69	1691,57
2.1.1. Akcinio kapitalo pajamos	-396,12	-1203,68	-1767,2	-1909,14	-2343,13	-3455,2	-2070,66	1797,16
Kreditas	-1,54	-3,23	14,49	12,78	11,56	-49,37	44,98	-127,94
Debetas	-394,58	-1 200,45	-1 781,69	-1 921,92	-2 354,69	-3405,83	-2115,64	1925,1
2.1.1.1. Dividendai	-138,54	-521,95	-644,38	-1082,11	-489,56	-734,82	-1889,24	-1123,16
Kreditas	-	-	0,2	0,67	5,11	0,65	10,17	78,77
Debetas	-138,54	-521,95	-644,58	-1 082,78	-494,67	-735,47	-1899,41	-1201,93
2.1.1.2. Reinvesticijos	-257,58	-681,73	-1122,82	-827,03	-1853,57	-2720,38	-181,42	2920,32
Kreditas	-1,54	-3,23	14,29	12,11	6,45	-50,02	34,81	-206,71
Debetas	-256,04	-678,5	-1 137,11	-839,14	-1 860,02	-2670,36	-216,23	3127,03
2.1.2. Palūkanos	-23,02	-11,24	2,02	-27,8	45,08	-120,27	-211,77	-170,53
Kreditas	25,97	27,77	30,81	16,62	104,75	74,47	88,28	63
Debetas	-48,99	-39,01	-28,79	-44,42	-59,67	-194,74	-300,05	-233,53
2.2. Investicijų portfelio pajamos	-35,69	-126,89	-142,93	-89,68	11,05	295,09	330,19	-185,06
Kreditas	261,91	321,61	353,37	382,55	514,17	843,95	950,7	637,72
Debetas	-297,6	-448,5	-496,3	-472,23	-503,12	-548,86	-620,51	-822,78
2.2.1. Dividendai	-50,53	-25,53	-15,83	-29,61	-33,36	-53,71	-50,11	-36,71
Kreditas	1,09	1,14	1,16	1,22	1,44	1,62	1,61	1,42
Debetas	-51,62	-26,67	-16,99	-30,83	-34,8	-55,33	-51,72	-38,13
2.2.2. Palūkanos	14,84	-101,36	-127,1	-60,07	44,41	348,8	380,3	-148,35
Kreditas	260,82	320,47	352,21	381,33	512,73	842,33	949,09	636,3
Debetas	-245,98	-421,83	-479,31	-441,4	-468,32	-493,53	-568,79	-784,65
2.3. Kitų investicijų pajamos	-382,29	-288,41	-181,07	-205,06	-501,42	-1219,04	-1986,5	-1173,54
Kreditas	145,86	124,95	135,12	209,35	305,22	480,28	862,94	855,04
Debetas	-528,15	-413,36	-316,19	-414,41	-806,64	-1699,32	-2849,44	-2028,58
C. Einamieji pervedimai	851,75	889,59	1 265,07	1 834,16	1 994,72	2 927,19	2 518,42	3754,98
Kreditas	862,52	913,36	1 692,53	2 632,50	3 920,29	5 204,25	5 098,70	6464,67

&nbsp;Debetas	-10,77	-23,77	-427,46	-798,34	-1 925,57	-2 277,06	-2 580,28	-2709,69
<b>II. KAPITALO IR FINANSINĖS SĄSKAITŲ BALANSAS</b>	<b>2 107,56</b>	<b>3 363,21</b>	<b>4 299,43</b>	<b>5 261,32</b>	<b>9 589,83</b>	<b>14 423,57</b>	<b>13 580,20</b>	<b>-3 529,27</b>
A. Kapitalo sąskaita	203,79	204,97	786,97	923,03	963,55	1 725,86	2 040,67	3129,95
Kreditas	205,08	207,22	789,6	923,38	964,15	1 725,86	2 040,91	3131,06
Debetas	-1,29	-2,25	-2,63	-0,35	-0,6	-	-0,24	-1,11
B. Finansinė sąskaita	1903,77	3158,24	3512,46	4338,29	8626,28	12 697,71	11 539,53	-6659,22
1. Tiesioginės investicijos	2604,46	435,91	1420,7	1893,23	4198,61	3 577,85	3 505,32	324,33
1. Užsienyje	-61,23	-116,3	-730,63	-958,71	-801,58	-1 507,50	-792,33	-540,18
1.1.1. Akcinis kapitalas	-45,61	-33,7	-540,5	-569,96	-289,22	-1 646,88	-882,45	-431,87
1.1.1.1. Reikalavimai	-45,61	-33,7	-547,2	-563,26	-289,22	-1 646,88	-882,45	-431,87
1.1.1.2. Įsipareigojimai	-	-	6,7	-6,7	-	-	-	-
1.1.2. Reinvesticijos	1,53	3,2	-14,27	-12,11	-6,35	50,02	-34,81	206,71
1.1.3. Kitas kapitalas	-17,15	-85,8	-175,86	-376,64	-506,01	89,36	124,93	-315,02
1.1.3.1. Reikalavimai	-21,26	-81,04	-178,5	-413,08	-532,4	-5,37	-190,81	-14,33
1.1.3.2. Įsipareigojimai	4,11	-4,76	2,64	36,44	26,39	94,73	315,74	-300,69
1.2. Lietuvoje	2665,69	552,21	2151,33	2851,94	5000,19	5 085,35	4 297,65	864,51
1.2.1. Akcinis kapitalas	1 823,05	580,69	874,69	1 198,50	2 901,00	1 003,91	1 817,75	2998,49
1.2.1.1. Reikalavimai	0,02	-	-0,15	0	0,02	1,05	0,01	-
1.2.1.2. Įsipareigojimai	1 823,03	580,69	874,84	1 198,50	2 900,98	1 002,86	1 817,74	2998,49
1.2.2. Reinvesticijos	256,05	678,53	1 137,09	839,14	1 859,92	2 670,36	216,23	-3127,03
1.2.3. Kitas kapitalas	586,59	-707,01	139,55	814,3	239,27	1 411,08	2 263,67	993,05
1.2.3.1. Reikalavimai	231,22	-124,71	-83,25	-408,15	-556,18	-687,1	459,62	-470,84
1.2.3.2. Įsipareigojimai	355,37	-582,3	222,8	1 222,45	795,45	2 098,18	1 804,05	1463,89
2. Investicijų portfelis	39,91	845,34	587,52	-743,99	-670	-743,28	-305,34	2390,89
3. Finansinės išvestinės priemonės	-10,03	-86,92	6,91	36,63	-30,02	-5,14	34,21	101,95
4. Kitos investicijos	880,23	3 611,57	1 154,41	5 063,43	9 194,56	12 813,14	5 598,99	-9692,46
5. Oficialiosios tarptautinės atsargos	-1 610,80	-1 647,66	342,92	-1 911,01	-4 066,87	-2 944,86	2 706,35	216,07
<b>III. KLAIDOS IR PRALEIDIMAI</b>	<b>563,03</b>	<b>490,79</b>	<b>512,3</b>	<b>-146,39</b>	<b>-780,96</b>	<b>-98,14</b>	<b>-320,97</b>	<b>0,64</b>
A. Lietuvos investicijos užsienyje	155,83	-241,22	-3 041,57	-5 246,89	-5 099,43	-7 449,21	-2 836,81	-4 658,73
B. Užsienio investicijos Lietuvoje	3 358,74	5 047,12	6 211,11	11 496,19	17 792,58	23 091,78	11 669,99	-2 216,56

Šaltinis: Lietuvos mokėjimų balansas. *Lietuvos bankas* [žiūrėta 2010-04-20]. Prieiga per internetą:  
<http://www.lb.lt/statistics/statbrowser.aspx?group=7232&lang=lt&orient=vert>.



## 2 priedas

### TUI Lietuvoje pagal ekonominės veiklos rūšis 2002-2009 m. (mln.Lt)

	2002m.	2003m.	2004m.	2005m.	2006m.	2007m.	2008m.	2009m.
Transportas, sandėliavimas ir nuotoliniai ryšiai (telekomunikacijos)	207,12	136,49	42,42	62,85	267,44	353,98	534,96	-116,07
sausumos transportas; transportavimas vamzdynais	4,03	8,34	12,21	3,52	21,54	8,49	-1,4	-9,62
vandens transportas	-7,63	27,54	18,09	-22,99	6,91	63,27	-136,32	277,53
oro transportas	0,26	0,31	0,64	-1,06	-2,05	7,69	-10,27	-4,01
papildomoji ir pagalbini transporto veikla; kelionių agentūrų veikla	0	9,69	15,3	22,44	23,78	104,11	91,68	54,59
pašto ir pasiuntinių veikla	0	-0,19	1,69	4,91	13,72	6,65	-7,18	-4,03
nuotoliniai ryšiai	197,24	90,8	-5,51	56,03	203,54	163,77	598,45	-430,53
transportas, sandėliavimas ir nuotoliniai ryšiai (telekomunikacijos), neparodyti kitose grupėse	13,22	0	0	0	0	0	0	0

Šaltinis: Tiesioginės užsienio investicijos Lietuvoje pagal ekonominės veiklos rūšis. *Lietuvos bankas* [žiūrėta 2010-05-01]. Prieiga per internetą: <[http://www.lb.lt/stat\\_pub/statbrowser.aspx?group=8005&lang=lt](http://www.lb.lt/stat_pub/statbrowser.aspx?group=8005&lang=lt)>.

## 3 priedas

### Lietuvos tiesioginės investicijos užsienyje pagal ekonominės veiklos rūšis 2002-2009 m. (mln.Lt)

	2002m.	2003m.	2004m.	2005m.	2006m.	2007m.	2008m.	2009m.
Transportas, sandėliavimas ir nuotoliniai ryšiai (telekomunikacijos)	0,66	47,82	34,46	99,99	149,16	-77,83	71,26	67,24
sausumos transportas; transportavimas vamzdynais	-0,14	0,07	0,02	1,22	2,53	6,67	10,89	0,04
vandens transportas	0,36	46,07	34,25	1,9	59,4	-0,03	-0,92	58,64
oro transportas	0	0	0	0	0	0	0	0,04
papildomoji ir pagalbini transporto veikla; kelionių agentūrų veikla	0	1,68	0,19	5,17	0,04	3,65	-5,19	1,35
pašto ir pasiuntinių veikla	0	0	0	0	0	0	0	0
Nuotoliniai ryšiai	0	0	0	91,7	87,19	-88,12	66,48	7,17
transportas, sandėliavimas ir nuotoliniai ryšiai (telekomunikacijos), neparodyti kitose grupėse	0,44	0	0	0	0	0	0	0

Šaltinis: Tiesioginės užsienio investicijos Lietuvoje pagal ekonominės veiklos rūšis. *Lietuvos bankas* [žiūrėta 2010-05-01]. Prieiga per internetą: <[http://www.lb.lt/stat\\_pub/statbrowser.aspx?group=8005&lang=lt](http://www.lb.lt/stat_pub/statbrowser.aspx?group=8005&lang=lt)>.

## Lietuvos TUI į transportą, sandėliavimą ir telekomunikacijas dalis visoje TUI struktūroje

2002-2009 m. (mln.Lt)

	2002m.	2003m.	2004m.	2005m.	2006m.	2007m.	2008m.	2009m.	Vidurkis
Lietuvos tiesioginės investicijos užsienyje	-61,23	-116,3	-730,63	-958,71	-801,58	-1507,5	-792,33	-540,18	-688,56
TUI į transportą, sandėliavimą ir nuotolinius ryšius	0,66	47,82	34,46	99,99	149,16	354,01	534,85	-116,07	138,11
proc.	1,08	41,12	4,72	10,43	18,61	23,48	67,50	21,49	23,55
Užsienio tiesioginės investicijos Lietuvoje	2665,69	552,21	2151,33	2851,94	5000,19	5085,35	4297,65	864,51	2933,61
TUI į transportą, sandėliavimą ir nuotolinius ryšius	207,12	136,49	42,42	62,85	267,44	354,01	534,85	116,07	215,16
proc.	7,77	24,72	1,97	2,20	5,35	6,96	12,45	13,43	9,36

Šaltinis: sudaryta darbo autorės remiantis Lietuvos banko duomenimis (1-3 priedai)

## Tiesioginių užsienio investicijų į transportą, sandėliavimą ir nuotolinius ryšius Lietuvoje

kitimo tempai 2002-2009 m. (mln.Lt)

Metai	TUI	Absoliutus lygio padidėjimas ( $\Delta y$ )		Didėjimo tempas proc. ( $T_d$ )		Padidėjimo tempas proc. ( $T_p$ )	
		Bazinis	Grandininis	Bazinis	Grandininis	Bazinis	Grandininis
2002	207,12	-	-	100	-	-	-
2003	136,49	-70,63	-70,63	65,90	65,90	-34,10	-34,10
2004	42,42	-164,7	-94,07	20,48	31,08	-79,52	-68,92
2005	62,85	-144,27	20,43	30,34	148,16	-69,66	48,16
2006	267,44	60,32	204,59	129,12	425,52	29,12	325,52
2007	354,01	146,89	86,57	170,92	132,37	70,92	32,37
2008	534,85	327,73	180,84	258,23	151,08	158,23	51,08
2009	116,07	-91,05	-418,78	56,04	21,70	-43,96	-78,30

Šaltinis: sudaryta darbo autorės remiantis Lietuvos banko duomenimis (2 priedas)

**Lietuvos tiesioginių investicijų užsienyje į transportą, sandėliavimą ir nuotolinius ryšius kitimo  
tempai 2002-2009 m. (mln.Lt)**

Metai	TUI	Absoliutus lygio padidėjimas ( $\Delta y$ )		Didėjimo tempas proc. ( $T_d$ )		Padidėjimo tempas proc. ( $T_p$ )	
		Bazinis	Grandininis	Bazinis	Grandininis	Bazinis	Grandininis
2002	0,66	-	-	100	-	-	-
2003	47,82	47,16	47,16	7245,45	7245,45	7145,45	7145,45
2004	34,46	33,8	-13,36	5221,21	72,06	5121,21	-27,94
2005	99,99	99,33	65,53	15150,00	290,16	15050,00	190,16
2006	149,16	148,5	49,17	22600,00	149,17	22500,00	49,17
2007	-77,83	-78,49	-226,99	-11792,42	-52,18	-11892,42	-152,18
2008	71,26	70,6	149,09	10796,97	-91,56	10696,97	-191,56
2009	67,24	66,58	-4,02	10187,88	94,36	10087,88	-5,64

Šaltinis: sudaryta darbo autorės remiantis Lietuvos banko duomenimis (3 priedas)

**Lietuvos mokėjimų balanso einamosios sąskaitos balanso kitimo tempai  
2002-2009 m. (mln.LT)**

Metai	Einamosios s-tos balansas	Absoliutus lygio padidėjimas ( $\Delta y$ )		Didėjimo tempas proc. ( $T_d$ )		Padidėjimo tempas proc. ( $T_p$ )	
		Bazinis	Grandininis	Bazinis	Grandininis	Bazinis	Grandininis
2002	-2670,59	-	-	100	-	-	-
2003	-3854	-1183,41	-1183,41	144,31	144,31	44,31	44,31
2004	-4811,73	-2141,14	-957,73	180,17	124,85	80,17	24,85
2005	-5114,93	-2444,34	-303,2	191,53	106,30	91,53	6,30
2006	-8808,87	-6138,28	-3693,94	329,85	172,22	229,85	72,22
2007	-14325,43	-11654,84	-5516,56	536,41	162,63	436,41	62,63
2008	-13259,23	-10588,64	1066,2	496,49	92,56	396,49	-7,44
2009	3528,63	6199,22	16787,86	-132,13	-26,61	-232,13	-126,61

Šaltinis: sudaryta darbo autorės remiantis Lietuvos banko duomenimis (1 priedas)





## Lietuvos mokėjimų balanso pajamų sąskaitos struktūra 2002-2009 m. (procentais)

Straipsnio pavadinimas	2002m.	2003m.	2004m.	2005m.	2006m.	2007m.	2008m.	2009m.	Vidurkis
B. Pajamos	100	100	100	100	100	100	100	100	100
1. Darbo pajamos	18,88	7,88	15,40	18,35	16,11	8,71	6,59	32,76	12,73
2. Investicijų pajamos	81,12	92,12	84,60	81,65	83,89	91,29	93,41	67,24	87,27
2.1. Tiesioginių investicijų pajamos	50,07	74,52	84,49	86,79	81,77	70,25	49,62	54,49	66,44
2.1.1. Akcinio kapitalo pajamos	94,51	99,07	99,89	98,56	98,11	96,64	90,72	91,33	95,64
2.1.1.1. Dividendai	34,97	43,36	36,46	56,68	20,89	21,27	91,24	62,50	58,37
2.1.1.2. Reinvesticijos	65,03	56,64	63,54	43,32	79,11	78,73	8,76	72,22	41,64
2.1.2. Palūkanos	5,49	0,93	0,11	1,44	1,89	3,36	9,28	8,67	4,36
2.2. Investicijų portfelio pajamos	4,26	7,78	6,84	4,02	0,39	5,80	7,18	6,20	0,31
2.3. Kitų investicijų pajamos	45,67	17,69	8,67	9,19	17,84	23,95	43,20	39,31	33,25

Šaltinis: sudaryta darbo autorės remiantis Lietuvos banko duomenimis (1 priedas)

**Lietuvos importo ir eksporto apimtis pagal standartinę tarptautinę prekybos klasifikaciją  
(SITC) 2002-2009 m. (mln.Lt)**

Prekių kategorija	2002m.	2003m.	2004m.	2005m.	2006m.	2007m.	2008m.	2009m.
<b>76 Nuotolinių ryšių (telekomunikacijų) ir garso įrašymo bei atkūrimo aparatai ir įranga</b>								
Balansas	-662,83	-539,08	-585,29	-629,29	-701,57	-1231,78	-1234,14	-415,51
Eksportas	229,19	301,51	582,13	699,14	917,83	1025,43	1142,51	731,03
Importas	892,01	840,58	1167,42	1328,43	1619,40	2257,21	2376,65	1146,54
<b>77 Elektros mašinos, aparatai ir prietaisai, nenurodyti kitose pozicijose, ir jų elektrinės dalys...</b>								
Balansas	-136,09	-10,05	38,37	-221,61	-606,31	-909,53	-766,11	-305,86
Eksportas	1159,48	1445,55	1716,34	1735,09	1734,25	1774,26	1599,24	1039,78
Importas	1295,57	1455,59	1677,97	1956,70	2340,55	2683,79	2365,35	1345,64
<b>78 Kelių transporto priemonės (įskaitant transporto priemones su oro pagalvėmis)</b>								
Balansas	-1516,03	-1565,5	-1924,14	-2370,3	-3249,2	-5253,38	-3453,23	12,32
Eksportas	1477,83	1312,50	1403,80	1892,51	3032,10	3738,28	3830,74	2335,81
Importas	2993,86	2877,99	3327,94	4262,77	6281,27	8991,66	7283,97	2348,13
<b>79 Kitos transporto priemonės</b>								
Balansas	61,72	173,19	-201,22	197,28	50,84	4,45	-271,92	288,00
Eksportas	1586,61	1891,90	929,27	766,15	841,78	720,54	828,52	565,95
Importas	1524,89	1718,71	1130,49	568,87	790,95	716,09	1100,45	277,95
<b>83 Kelionės reikmenys, rankinės ir panašūs daiktai</b>								
Balansas	-19,15	-17,16	-28,36	-31,92	-39,92	-63,52	-63,31	-31,33
Eksportas	3,15	8,05	9,10	13,74	19,94	25,19	33,20	24,27
Importas	22,30	25,21	37,46	45,66	59,86	88,71	96,51	55,59
<b>91 Pašto siuntos, nesurūšiuotos pagal požymius</b>								
Balansas	-19,95	-18,72	-10,32	-5,67	0,00	0,00	0,00	0,00
Eksportas	5,05	5,89	2,29	4,15	0,00	0,00	0,00	0,00
Importas	25,00	24,62	12,62	9,82	0,00	0,00	0,00	0,00

Šaltinis: Lietuvos importo ir eksporto apimtis pagal standartinę tarptautinę prekybos klasifikaciją. Lietuvos Statistikos departamentas [žiūrėta 2010-04-08]. Prieiga per internetą: <<http://db1.stat.gov.lt/statbank/default.asp?w=1280>>.

**Lietuvos importo ir eksporto apimtis pagal standartinę tarptautinę prekybos klasifikaciją  
(SITC) perskaičiuota FOB kainomis 2002-2009 m. (mln.Lt)**

Prekių kategorija	2002m.	2003m.	2004m.	2005m.	2006m.	2007m.	2008m.	2009m.
<b>76 Nuotolinių ryšių (telekomunikacijų) ir garso įrašymo bei atkūrimo aparatai ir įranga</b>								
Balansas	-530,84	-431,74	-468,75	-503,99	-561,87	-986,51	-988,40	-332,78
Eksportas	183,55	241,47	466,22	559,93	735,08	821,25	915,02	585,47
Importas	714,39	673,21	934,96	1063,92	1296,95	1807,76	1903,42	918,25
<b>77 Elektros mašinos, aparatai ir prietaisai, nenurodyti kitose pozicijose, ir jų elektrinės dalys...</b>								
Balansas	-108,99	-8,05	30,73	-177,48	-485,58	-728,42	-613,56	-244,96
Eksportas	928,61	1157,71	1374,58	1389,60	1388,92	1420,97	1280,80	832,74
Importas	1037,60	1165,76	1343,86	1567,08	1874,50	2149,40	1894,37	1077,70
<b>78 Kelių transporto priemonės (įskaitant transporto priemones su oro pagalvėmis)</b>								
Balansas	-1214,2	-1253,8	-1541	-1898,3	-2602,2	-4207,3	-2765,6	9,86
Eksportas	1183,57	1051,15	1124,27	1515,67	2428,35	2993,92	3067,97	1870,71
Importas	2397,72	2304,93	2665,29	3413,97	5030,55	7201,25	5833,60	1880,57
<b>79 Kitos transporto priemonės</b>								
Balansas	49,43	138,71	-161,15	158,00	40,71	3,56	-217,78	230,65
Eksportas	1270,68	1515,19	744,23	613,60	674,17	577,06	663,55	453,26
Importas	1221,25	1376,48	905,39	455,60	633,45	573,50	881,33	222,61
<b>83 Kelionės reikmenys, rankinės ir panašūs daiktai</b>								
Balansas	-15,34	-13,74	-22,71	-25,57	-31,97	-50,87	-50,70	-25,09
Eksportas	2,52	6,45	7,29	11,00	15,97	20,18	26,59	19,43
Importas	17,86	20,19	30,00	36,57	47,94	71,05	77,29	44,52
<b>91 Pašto siuntos, nesurūšiuotos pagal požymius</b>								
Balansas	-15,98	-14,99	-8,27	-4,54	0,00	0,00	0,00	0,00
Eksportas	4,04	4,72	1,84	3,32	0,00	0,00	0,00	0,00
Importas	20,02	19,71	10,10	7,87	0,00	0,00	0,00	0,00

Šaltinis: sudaryta darbo autorės, remiantis Lietuvos Statistikos departamento duomenimis (10 priedas)



## Lietuvos importo ir eksporto apimtis pagal makroekonomikos kategorijų klasifikaciją (BEC)

2002-2009 m. (mln.Lt)

Prekių kategorija	2002m.	2003m.	2004m.	2005m.	2006m.	2007m.	2008m.	2009m.
<b>521 Pramoniniai transporto įrenginiai</b>								
Balansas	-755,43	-640,60	-1251,4	-1059,27	-1478,4	-2548,87	-1547,61	87,39
Eksportas	1427,85	1838,46	963,21	893,14	1294,24	1346,68	1593,19	662,83
Importas	2183,28	2479,07	2214,60	1952,41	2772,62	3895,55	3140,80	575,44
<b>53 Transporto įrenginių dalys ir reikmenys</b>								
Balansas	-477,94	-487,80	-519,86	-609,86	-741,23	-668,43	-697,31	-362,55
Eksportas	244,51	269,24	345,41	408,34	537,12	1027,75	919,89	602,99
Importas	722,45	757,05	865,27	1018,20	1278,34	1696,18	1617,20	965,44
<b>522 Ne pramoniniam naudojimui skirti transporto įrenginiai</b>								
Balansas	107,73	96,22	97,64	152,49	123,59	89,91	97,65	119,63
Eksportas	138,37	128,16	131,93	187,01	185,27	188,79	189,12	166,77
Importas	30,64	31,94	34,30	34,52	61,68	98,88	91,47	47,13
<b>321 Benzinas</b>								
Balansas	1193,15	1362,64	2222,29	3106,10	3194,26	2096,84	4723,38	3273,48
Eksportas	1195,30	1365,36	2227,42	3147,91	3349,35	2138,07	4737,01	3288,38
Importas	2,15	2,73	5,12	41,81	155,09	41,23	13,62	14,90
<b>51 Lengvieji automobiliai</b>								
Balansas	-787,19	-765,32	-881,25	-1213,08	-1796,2	-2644,58	-2172,96	-154,69
Eksportas	1117,39	880,42	828,13	1046,11	1666,42	2086,07	1960,09	1334,36
Importas	1904,57	1645,74	1709,38	2259,19	3462,63	4730,65	4133,05	1489,06

Šaltinis: Lietuvos importo ir eksporto apimtis pagal makroekonomikos kategorijų klasifikaciją. *Lietuvos Statistikos departamentas* [žiūrėta 2010-04-08]. Prieiga per internetą: <<http://db1.stat.gov.lt/statbank/default.asp?w=1280>>.

**Lietuvos importo ir eksporto apimtis pagal makroekonomikos kategorijų klasifikaciją (BEC)  
perskaičiuota FOB kainomis 2002-2009 m. (mln.Lt)**

Prekių kategorija	2002m.	2003m.	2004m.	2005m.	2006m.	2007m.	2008m.	2009m.
<b>521 Pramoniniai transporto įrenginiai</b>								
Balansas	-605,01	-513,05	-1002,2	-848,4	-1184	-2041,3	-1239,5	69,99
Eksportas	1143,54	1472,39	771,41	715,30	1036,53	1078,53	1275,95	530,85
Importas	1748,55	1985,44	1773,63	1563,64	2220,54	3119,88	2515,41	460,86
<b>53 Transporto įrenginių dalys ir reikmenys</b>								
Balansas	-382,77	-390,67	-416,34	-488,43	-593,63	-535,34	-558,46	-290,36
Eksportas	195,82	215,63	276,63	327,03	430,17	823,10	736,72	482,92
Importas	578,59	606,31	692,98	815,46	1023,80	1358,44	1295,18	773,20
<b>522 Ne pramoniniam naudojimui skirti transporto įrenginiai</b>								
Balansas	86,28	77,06	78,19	122,12	98,98	72,01	78,20	95,81
Eksportas	110,82	102,64	105,66	149,77	148,38	151,20	151,46	133,56
Importas	24,54	25,58	27,47	27,65	49,40	79,19	73,26	37,75
<b>321 Benzinas</b>								
Balansas	955,57	1091,31	1779,79	2487,62	2558,22	1679,32	3782,87	2621,67
Eksportas	957,30	1093,49	1783,89	2521,11	2682,43	1712,34	3793,78	2633,60
Importas	1,72	2,18	4,10	33,49	124,21	33,02	10,91	11,93
<b>51 Lengvieji automobiliai</b>								
Balansas	-630,44	-612,93	-705,78	-971,53	-1438,6	-2118	-1740,3	-123,9
Eksportas	894,89	705,11	663,23	837,81	1334,61	1670,69	1569,80	1068,67
Importas	1525,34	1318,04	1369,01	1809,35	2773,15	3788,69	3310,08	1192,56

Šaltinis: sudaryta darbo autorės, remiantis Lietuvos Statistikos departamento duomenimis (12 priedas)

## 14 priedas

## Lietuvos mokėjimų balanso paslaugų sąskaitos struktūra 2002-2008 m. (mln.Lt)

Straipsnio pavadinimas	2002m.	2003m.	2004m.	2005m.	2006m.	2007m.	2008m.	2009m.	Vidurkis
<i>b. Paslaugos</i>	1987,75	1887,91	2262,9	2926,06	2971,54	1590,64	1220,46	2054,2	2116,38
<b>1. Transporto paslaugos</b>	<b>1309,7</b>	<b>1301,83</b>	<b>1919,2</b>	<b>1916,37</b>	<b>2283,68</b>	<b>1962,4</b>	<b>1848,79</b>	<b>2514,8</b>	<b>1788,51</b>
<b>1.1. Jūrų transportas</b>	<b>502,28</b>	<b>310,5</b>	<b>124,53</b>	<b>70,9</b>	<b>-92,88</b>	<b>-404,7</b>	<b>-1143,99</b>	<b>-354,53</b>	<b>-90,38</b>
1.1.1. Keleivių pervežimas	20,78	11,53	17,47	15,21	19,44	20,2	22,87	20,21	18,21
1.1.2. Krovinių pervežimas	19,25	-3,87	-12,34	-33,92	-161,39	-493,71	-1266,09	-395,75	-278,77
1.1.3. Kitas jūrų transportas	462,25	302,84	119,4	89,61	49,07	68,81	99,23	21,01	170,17
<b>1.2. Oro transportas</b>	<b>93,68</b>	<b>118,1</b>	<b>140,97</b>	<b>102,38</b>	<b>33,02</b>	<b>-3,23</b>	<b>54,07</b>	<b>312,5</b>	<b>76,42</b>
1.2.1. Keleivių pervežimas	113,19	113,75	111,51	86,19	15,34	0,62	30,94	160,46	67,36
1.2.2. Krovinių pervežimas	-11,04	-18,98	-13,1	-18,13	-30,84	-56,07	-39,15	-6,53	-27,34
1.2.3. Kitas oro transportas	-8,47	23,33	42,56	34,32	48,52	52,22	62,28	158,57	36,39
<b>1.3. Geležinkelių transportas</b>	<b>334,55</b>	<b>80,06</b>	<b>472,33</b>	<b>607,23</b>	<b>465,39</b>	<b>471,37</b>	<b>484,09</b>	<b>528,6</b>	<b>416,12</b>
1.3.1. Keleivių pervežimas	20,94	10,44	8,49	9,75	8,89	10,41	12,63	16,66	11,65
1.3.2. Krovinių pervežimas	310,44	54,05	453,86	593,35	470,15	481,72	492,31	499,72	407,67
1.3.3. Kitas geležinkelių transportas	3,17	15,57	9,98	4,13	-13,65	-20,76	-20,85	12,22	-3,20
<b>1.4. Kelių transportas</b>	<b>492,42</b>	<b>770,68</b>	<b>945,09</b>	<b>1 165,95</b>	<b>1 719,12</b>	<b>1472,83</b>	<b>1836,27</b>	<b>1500,32</b>	<b>1198,47</b>
1.4.1. Keleivių pervežimas	3,37	37,65	4,91	4,49	2,02	5,8	5,16	4,62	9,06
1.4.2. Krovinių pervežimas	542,11	826,32	1 030,1	1 289,96	1 864,97	1643,17	2024,13	1683,5	1255,67
1.4.3. Kitas kelių transportas	-53,06	-93,29	-89,89	-128,5	-147,87	-176,14	-193,02	-187,91	-125,97
<b>1.5. Vidaus vandens ir upių transportas</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>0,02</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>0,02</b>
1.5.1. Keleivių pervežimas	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1.5.2. Krovinių pervežimas	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1.5.3. Kitas vidaus vandens ir upių transportas	-	-	0,02	-	-	-	-	-	0,02
<b>1.6. Vamzdynų transportas</b>	<b>-113,23</b>	<b>-73,86</b>	<b>-190,62</b>	<b>-381,4</b>	<b>-297,34</b>	<b>-97,53</b>	<b>-185,27</b>	<b>-83,44</b>	<b>-191,86</b>
<b>1.7. Kitas transportas</b>	<b>-</b>	<b>96,35</b>	<b>426,86</b>	<b>351,31</b>	<b>456,37</b>	<b>523,66</b>	<b>803,62</b>	<b>611,33</b>	<b>443,03</b>
<b>2. Kelionės</b>	<b>624,25</b>	<b>510,97</b>	<b>393,82</b>	<b>494,29</b>	<b>351,84</b>	<b>18,96</b>	<b>-345,18</b>	<b>-119,52</b>	<b>291,25</b>
2.1. Dalykinės	-63,26	-87,63	-149,69	-101,9	25,81	495,23	581,42	431,27	99,40
2.2. Asmeninės	687,51	598,6	543,51	596,19	326,03	-476,27	-2985,75	-550,79	191,85
<b>3. Ryšių paslaugos</b>	<b>-30,15</b>	<b>27,61</b>	<b>20,01</b>	<b>29,4</b>	<b>21,95</b>	<b>15,34</b>	<b>-15,92</b>	<b>-14,62</b>	<b>9,75</b>
<b>4. Kompiuterinės ir informatikos paslaugos</b>	<b>27,21</b>	<b>38,74</b>	<b>29,8</b>	<b>14,64</b>	<b>-12,19</b>	<b>-7,66</b>	<b>5,77</b>	<b>5,58</b>	<b>13,76</b>
<b>5. Kitos paslaugos</b>	<b>56,74</b>	<b>8,76</b>	<b>-99,92</b>	<b>471,36</b>	<b>326,26</b>	<b>-398,40</b>	<b>-273</b>	<b>-332,07</b>	<b>13,11</b>

Šaltinis: sudaryta darbo autorės remiantis Lietuvos banko duomenimis (1 priedas)

**Papildomi tiesiogines užsienio investicijas skatinantys veiksniai**

<b>Žinių perdavimo sunkumai</b>	Įmonės per daugelį metų sukaupia daug patirties ir perduoti savo žinias kitoms įmonėms gali būti per daug sudėtinga. Todėl geriau įmonei pačiai išplėsti gamybą į užsienį.
<b>Reputacijos apsaugojimas</b>	Įmonės norėdamos apsaugoti savo prekės ženklo ar produkcijos kokybės reputaciją gamybą užsienyje vykdo pačios.
<b>Verslo paslapčių apsaugojimas</b>	Įmonės gali nenorėti atskleisti savo verslo paslapčių, todėl gamybą užsienyje vykdo pačios.
<b>Valiutos kurso sumetimai</b>	Įmonės persikelia į silpnos valiutos šalis, dėl mažų pradinių įsikūrimo kaštų. Kitaip tariant, įmonės įsikuria ir vykdo gamybą silpnos ar neįvertintos valiutos šalyse, o pagamintą produkciją parduoda stiprios ar pervertintos valiutos šalyse. Pervertinimo ir nuvertinimo mastas gali būti išmatuotas nukrypimu nuo perkamosios galios pariteto.
<b>Reputacija gali padidinti kapitalą</b>	Įmonės turinčios tarptautinį pripažinimą gali didinti savo kapitalą plečiantis į kitas šalis. Pavyzdžiui, tarptautiniai gerai žinomi bankai gali pritraukti dar daugiau indėlių įkurdami savo filialus užsienio valstybėse.
<b>Informacijos ir naujų technologijų poreikis</b>	Šių dviejų veiksnių trūkumas paskatino tiesiogines užsienio investicijas į JAV kompiuterių įrangos bei farmacijos įmones.

Šaltinis: sudaryta darbo autorės, remiantis I. A. Moosa, (2002)

**NAUJŲ EUROPOS SĄJUNGOS VALSTYBIŲ MAKROEKONOMINIŲ RODIKLIŲ  
POKYČIAI INTEGRUOTOJE RINKOJE**

**Dalia Rudytė, Dovilė Karulaitienė, Rasa Reizgevičienė**

*Šiaulių universitetas, Socialinių mokslų fakultetas*

*Šiaulių universitetas, Socialinių mokslų fakultetas*

*Šiaulių universitetas, Socialinių mokslų fakultetas*

**TIESIOGINIŲ UŽSIENIO INVESTICIJŲ Į TRANSPORTĄ, SANDĖLIAVIMĄ IR  
NUOTOLINIUS RYŠIUS POVEIKIS LIETUVOS MOKĖJIMŲ BALANSO EINAMAJAI  
SĄSKAITAI 2002-2009 M.**

**Dovilė Karulaitienė**

*Šiaulių universitetas, Socialinių mokslų fakultetas*