

KLAIPĖDOS REGIONO SPECIALIZACIJOS STRATEGIJOS IKI 2030 M. JŪRINĖS EKONOMIKOS KRYPTIES APRAŠOMOJI DALIS

Įvadas

Dėl palankios geografinės padėties, Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste koncentruojamų veiklų ir vis stiprėjančių sąsajų su jūriniu mokslu Klaipėdos regionas yra tiesiogiai sietinas su mėlynosios ekonomikos proveržiu Lietuvoje.

Modernios tyrimų infrastruktūros išvystymas ir jūrinės specializacijos mokslininkų sutelkimas pagal konceptualią jūrinio slėnio – integruoto mokslo, studijų ir verslo centro¹ – viziją, regione sudarė unikalias prielaidas produktyviam mokslo ir verslo bendradarbiavimui, naujų verslo šakų ar net naujų ekonomikos sektorių vystymui. Moderni jūrinė akvakultūra, jūrinė energetika, suskystintų gamtinių dujų (toliau – SGD) sektoriaus plėtra, elektra varomi laivai, jūrinės biotechnologijos – realūs projektai, jau šiandien vystomi Klaipėdos regione. Šalia tradicinės jūrinės ekonomikos sričių, tokių kaip laivų statyba ir remontas, žuvininkystė, krovinių ir keleivių pervežimas, įsivirtinančioms naujoms veikloms reikia investicijų į intelekto ir modernių technologijų stiprinimą.

Šiuolaikinė jūrinė ekonomika neatsiejama nuo atsinaujinančios energetikos, suskystintomis dujomis ir elektra varomų laivų gamybos, akvakultūros ir jūrinių biotechnologijų vystymo projektų, jūrinių mineralinių išteklių paieškų ir gavybos, turizmo ir povandeninio kultūrinio paveldo apsaugos ir naudojimo. Visos šios sritys skatina tvarų ir žiniomis grįstą gamtinių išteklių panaudojimą, naujų jūrinių technologijų ar jų komponentų gamybą ir paslaugų išvystymą. Mėlynosios ekonomikos koncepcija paremta tvarių naujomis technologijomis ir moksliniais tyrimais grįstu jūros išteklių panaudojimu, naujų ekonomikos sektorių plėtra ir su tuo susijusiu tiek regiono, tiek ir visos valstybės ekonomikos augimu.

Pagal Europos Komisijos naudojamą sampratą išskiriami 7 jūrinės ekonomikos sektoriai, kurie telpa po mėlynosios ekonomikos samprata:

- **jūros gyvieji ištekliai;**
- **jūros negyvieji ištekliai;**
- **jūrinė atsinaujinanti energetika;**
- **uostų veikla;**
- **laivų statybą ir remontas;**
- **jūrų transportas ir**
- **jūros bei pakrančių turizmas.**

Šis veiksmų planas apima visus mėlynosios ekonomikos sektorius, išskyrus turizmą.

¹ Lietuvos Respublikos ūkio ministro 2009 m. gruodžio 23 d. įsakymas Nr. 4-726 „Dėl Valstybės planuojamų Integruotų mokslo, studijų ir verslo centrų (slėnių) projektų sąrašo patvirtinimo“ (Žin., 2009, Nr. 156-7051)

Veiksmų plano atitiktis pagrindinėms strateginių dokumentų nuostatomis

Jūrinė ekonomika yra viena iš Klaipėdos regiono specializacijos strategijos kryptų. Regioninės specializacijos strategija ir planuojamas rengti Klaipėdos regiono plėtros planas yra svarbiausi regiono ekonominės plėtros dokumentai, apibrėžiantys regiono vietos savivaldos, verslo, mokslo ir švietimo bei bendruomeninių struktūrų sutartą regiono plėtros viziją, jos įgyvendinimo kryptis ir priemones. Regionų specializacijos svarba ir būtinybė įtvirtinta ir svarbiuose Lietuvos Respublikos strateginiuose dokumentuose – regioninės plėtros² ir strateginio valdymo įstatymuose³). Regioninė specializacija yra pagrindinė ES regionų politikos stiprinimo priemonė. Tai ypač svarbu ateinančiu ES finansavimo periodu, kuomet Lietuva iš mažiau išsivysčiusio regiono bus perkvalifikuota į pereinamojo lygmens regioną; tai reiškia, kad mažės ES skiriamų lėšų dalis, o ES fondų finansavimo priemonės (Europos regioninės plėtros fondas, Sanglaudos fondas ir Europos socialinis fondas) bus nukreipiamos pagal valstybių narių ir (arba) regionų pasirinktas specializacijos (vadinamąsias proveržio) kryptis. Dėl to šiuo metu Lietuvoje oficialiai atnaujintos ir patvirtintos 7 prioritetinės mokslinių tyrimų ir eksperimentinės (socialinės, kultūrinės) plėtros ir inovacijų raidos (sumanios specializacijos) kryptys⁴ (energetika ir tvarioji aplinka; sveikatos technologijos ir biotechnologijos; agroinovacijos ir maisto technologijos; nauji gamybos procesai, medžiagos ir technologijos; išmanusis, netaršus, susietas transportas; informacinės ir ryšių technologijos; įtrauki ir kūrybinga visuomenė) neatspindi sparčiai augančios jūrinės ekonomikos sektoriaus plėtros potencialo.

Pagrindinis strateginis nacionalinio lygmens dokumentas, apibrėžiantis jūrinės ekonomikos raidos kryptis ir prioritetus – patvirtinta nauja Lietuvos Respublikos teritorijos bendrojo plano koncepcija⁵ (toliau – LR BP koncepcija), kurioje jūrai ir pakrantei yra skiriama atskira dalis „Atsakingai naudojama jūra ir pakrantė“. LR BP koncepcijos jūrinių sprendinių dalis formuojama atsižvelgiant į bendrus jūrinių teritorijų planavimo principus, kaip numato 2014 m. liepos 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/89/ES, kuria nustatoma jūrinių teritorijų planavimo sistema. Jūrinės aplinkos planavimo prioritetai formuojami pagal Lietuvos įsipareigojimus vykdyti ES integruotą jūros politiką⁶, Jūrų strategijos pagrindų direktyvą, Helsinkio komisijos rekomendacijas ir poziciją dėl ES Baltijos jūros regiono strategijos⁷, VASAB⁸ Baltijos jūros regiono teritorijos ilgalaikio vystymo perspektyvos (iki 2030 m.) nuostatas, Nacionalinę darnaus vystymosi strategiją, Nacionalinę saugumo strategiją⁹, Lietuvos Respublikos aplinkos apsaugos strategiją¹⁰, Nacionalinę susisiekimo plėtros 2014–2022 m. programą¹¹, Lietuvos žuvininkystės sektoriaus veiksmų

² 2020 m. birželio 11 d. Nr. XIII–3041

³ 2020 m. birželio 25 d. Nr. XIII–3096

⁴ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2014 m. balandžio 30 d. nutarimas Nr. 411

⁵ Lietuvos Respublikos Seimo 2020 m. birželio 4 d. nutarimas Nr. XIII–3021

⁶ Communication from the Commission: An Integrated Maritime Policy for the European Union, COM_COM(2007)0575 / FULL / EN15/10/2007

⁷ ES Baltijos jūros regiono strategija, COM(2009) 248

⁸ Vasab.org. Tarpvyriausybiniis daugiašalis Baltijos jūros regiono bendradarbiavimas teritorijų planavimo ir plėtros srityje, vadovaujamas už teritorijų planavimą ir plėtrą atsakingos ministrų konferencijos

⁹ Lietuvos Respublikos Seimo 2017 m. sausio 17 d. nutarimo Nr. XIII–202 redakcija

¹⁰ Lietuvos Respublikos Seimo 2015 m. balandžio 16 d. nutarimas Nr. XII–1626 „Dėl Nacionalinės aplinkos apsaugos strategijos patvirtinimo“

¹¹ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2013 m. gruodžio 18 d. nutarimas Nr. 1253 „Dėl Nacionalinės susisiekimo plėtros 2014–2022 metų programos patvirtinimo“

programas¹², Nacionalinę energetikos strategiją¹³, Nacionalinę klimato kaitos valdymo politikos strategiją¹⁴, kitus susijusių Lietuvos Respublikos įstatymų reikalavimus. Jūrinių teritorijų planavimas turi paskatinti Lietuvos ekonominę integraciją į ES ir ypač sąsają su Baltijos jūros regiono šalimis, taip pat padidinti viso jūrinio sektoriaus konkurencines galimybes ES ir pasaulinėse rinkose vystant mėlynąją ekonomiką.

LR BP koncepcijoje yra aiškiai apibrėžti jūrinių sprendinių formavimo principai, kurie turi atsispindėti ir rengiamo veiksmų plano tiksluose ir priemonėse:

1. Saugus, švarus ir efektyvus jūrinis transportas. Regione vystomas jūrinis transportas turi atitikti esamus ir numatomus valstybės bei Klaipėdos regiono poreikius, užtikrinti jūrinio transporto jungčių efektyvumą, ekonomiškumą ir saugumą.

2. Nuosekli visos Baltijos jūros energetikos politika. Regione numatomas jūrinės energetikos vystymas ir jos efektyvumo užtikrinimas yra priklausomas nuo nacionalinės ir tarpvalstybinės infrastruktūros ir energijos perdavimo jungčių plėtros. Energijos gamyba, perdavimas ir poreikis privalo būti derinami tarpvalstybiniu lygmeniu, užtikrinant efektyvią ir saugią energijos sistemos veiklą.

3. Sveika jūrinė aplinka. Gera aplinkos būklė yra viena iš esminių sąlygų gamtinių išteklių kokybei užtikrinti, taip pat tai būtina sąlyga su išteklių naudojimu susijusių ūkinių veiklų plėtrai.

4. Tvari žuvininkystė ir akvakultūra. Žuvininkystė yra svarbi jūrinių valstybių kultūros ir tradicijų dalis, išskirtinė tarpvalstybinio sutarimo reikalaujanti jūrinės ekonomikos sritis. Jūrinės akvakultūros vystymas – nauja vis sparčiau besivystanti ekonomikos sritis Klaipėdos regione, kurios vystymas neatsiejamas nuo tiesioginės įtakos ekosistemai ir žuvų ištekliams.

5. Atsparumas klimato kaitos poveikiams. Gamtiniai Baltijos jūroje ir jos pakrantėje vykstantys procesai yra tampriai susiję su ekonomikos vystymusi, inžinerinės infrastruktūros plėtra, todėl būtina užtikrinti aktyvų mokslininkų įsitraukimą stebint ir numatant neigiamų aplinkos pokyčių pasekmių scenarijus ir priemones pasekmių švelninimui.

Atsižvelgiant į ES Lisabonos strategijoje¹⁵ iškeltus tikslus, kurių įgyvendinimas turi tiesioginę įtaką tradicinių ir naujų jūrinių veiklų konkurencingumo augimui, LR BP koncepcijoje pabrėžiama, kad inovacijomis, moksliniais tyrimais ir žiniomis pagrįstas tradicinės jūrinės ekonomikos transformavimas leidžia išplėsti jūrinių teritorijų naudojimo galimybes, pritraukti naujų investicijų. LR BP koncepcijoje siūlomos plėtoti šios ir su Klaipėdos regionu tiesiogiai susijusios nacionalinės proveržio kryptys:

1) jūros aplinka: gamtiniai išteklių ir akvakultūra, aplinkos apsauga ir krantotvarka, rekreaciniai išteklių ir turizmas;

2) jūros technologijos: jūrų transportas ir uostai, jūrinės konstrukcijos ir technologijos, jūrinės mechatroninės sistemos. Jūrinėms teritorijoms ypač svarbi nauja veikla – atsinaujinančių energijos išteklių naudojimas;

3) jūros ir sausumos integracija: sausumos transporto jungtys, uosto infrastruktūra, logistikos centrai, krovinių daugiarūšiai vežimai.

Iš esmės į šias LR BP koncepcijoje numatytas plėtros kryptis įtraukti visi mėlynosios ekonomikos sektoriai, todėl galima teigti, kad rengiamas Klaipėdos regiono specializacijos

¹² European Maritime and Fisheries Fund – Operational Programme for Lithuania, EC C(2015)5897

¹³ Lietuvos Respublikos Seimo 2007 m. sausio 18 d. nutarimas Nr. X-1046 „Dėl Nacionalinės energetikos strategijos patvirtinimo“

¹⁴ Lietuvos Respublikos Seimo 2012 m. lapkričio 6 d. nutarimas Nr. XI-2375 „Dėl Nacionalinės klimato kaitos valdymo politikos strategijos patvirtinimo“

¹⁵ European Union Parliament Website Lisbon European Council 23 and 24 March Presidency Conclusion, http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/ec/00100-r1.en0.htm

strategijos krypties „Jūrinė ekonomika“ veiksmų planas yra darnus tiek Europos Sąjungos, tiek valstybės, tiek ir Klaipėdos regiono lygmeniu. Todėl, siekiant sudaryti Klaipėdos regionui palankesnes finansines sąlygas įgyvendinti LR BP nuostatas (per sumaniųjų specializacijų finansavimą ES lygmeniu), būtina papildyti Lietuvos sumaniųjų specializacijų sąrašą Klaipėdos regionui ypač svarbiu prioritetu „Jūrinė ekonomika“, kuris apimtų:

- jūros išteklius (vėjas, nafta, smėlis),
- jūrų transportą ir uostų technologijas,
- jūrinę žuvininkystę, akvakultūrą ir mėlynąją (arba jūros) biotechnologiją,
- specializuotų laivų statybą ir remontą.

Jūrinės ekonomikos subsektoriai

Nebiologinių jūros išteklių naudojimas

Racionalus ir efektyvus energinių ir kitų gamtinių išteklių naudojimas yra viena iš strateginių Baltijos jūros regiono¹⁶ veiklų. Lietuva, kaip ir daugelis kitų Baltijos jūros regiono valstybių, turi gausius atsinaujinančius energijos išteklius, tačiau jie naudojami nepakankamai. Siekiant sutvirtinti valstybės ir viso regiono energetiką ir kitas ūkio šakas, susijusias su turimų naudingųjų išteklių gavyba ir naudojimu, būtina identifikuoti valstybės turimus gamtinius išteklius jūroje, sudaryti sąlygas naftos ir kitų naudingųjų iškasenų jūroje paieškoms ir žvalgybai bei suformuluoti prielaidas, skatinančias jų tausojamąjį naudojimą, taip kaip numato Lietuvos Respublikos atsinaujinančių išteklių energetikos įstatymas¹⁷.

Nepaisant to, kad mineralinių išteklių paieška ir gavyba Lietuvos išskirtinėje ekonominėje zonoje (toliau – IEZ) dar nepradėta, poreikis naudoti turimus išteklius nuolat auga. Naftos kompanijos jau seniai išreiškia siekius pradėti naftos ir dujų telkinių paieškas jūroje. To pagrindas – esama informacija apie egzistuojančias perspektyvias naftos paieškoms struktūras. Be to, jūrinis smėlis efektyviai naudojamas krantų tvarkymo tikslais. Moksliniai tyrimai atskleidžia ir vėjo bei bangų energetinį potencialą. Atsinaujinančių energijos išteklių (vėjo, bangų, srovių) naudojimas Lietuvos IEZ – nauja Lietuvoje, bet labai aktyviai vystoma Europoje bei EK skatinama ūkinės veiklos sritis. Šiuo metu, vadovaujantis Lietuvos Respublikos energetikos ministro 2017 m. gruodžio 11 d. įsakymu Nr. 1–317 „Dėl Lietuvos Respublikos teritorinės jūros, Lietuvos Respublikos išskirtinės ekonominės zonos Baltijos jūroje tyrimų ir kitų veiksmų, reikalingų Lietuvos Respublikos teritorinės jūros ir (arba) Lietuvos Respublikos išskirtinės ekonominės zonos Baltijos jūroje dalims, kuriose tikslinga organizuoti konkursą (konkursus) atsinaujinančius energijos išteklius naudojančių elektrinių plėtrai ir eksploatacijai, ir šių elektrinių įrengtosioms galioms nustatyti, atlikimo ir jų rezultatų skelbimo tvarkos aprašo patvirtinimo“ parengta vėjo elektrinių parkų statybos jūroje projektų vystymo tvarka, VšĮ Lietuvos energetikos agentūra organizuoja viešuosius pirkimus jūrinio vėjo elektrinių parko specialiajam planui parengti, SPAV ir PAV atlikti. Kitų jūrinės energijos šaltinių (bangos ar srovės) naudojimas kol kas dar tik eksperimentiškai vystomas.

Jūrų transportas ir uostai

Lietuvos teritorija, Klaipėdos regionas ir jūros teritorija yra itin svarbi Baltijos jūros regiono dalis, užtikrinanti sklandų tranzito krovinių judėjimą Vakarų–Rytų ir Rytų–Vakarų kryptimis. Baltijos jūros regiono transporto infrastruktūra turi svarbią reikšmę pasaulio ekonomikai, yra svarbūs Europos ir Azijos rinkas jungiantys vartai. Svarbu didinti Lietuvos jūrų transporto veiksmingumą, užtikrinti ilgalaikį jo konkurencingumą, šalies pasiekiamumą jūra, įsiliejant į bendrą integruotą Europos jūrų transporto erdvę. Itin svarbu išlaikyti Klaipėdos valstybinį jūrų uostą (toliau – KVJU) kaip strateginį Pietryčių Baltijos logistikos ir Rytų–Vakarų tranzito mazgą. Tai, kad Klaipėdos regionas daugelio ekonominių ir socialinių rodiklių atžvilgiu yra trečias po Vilniaus ir Kauno miestų, daugiausia lemia su KVJU glaudžiai susijusio verslo veikla. Pastarosios įmonės sukuria 2,182 mlrd. Eur BVP arba apie 9 % Lietuvos BVP. KVJU yra vienas didžiausių darbdavių tiek Klaipėdos regione, tiek ir visoje Lietuvoje. Su uostu susijusiose įmonėse dirba per 58 tūkst. darbuotojų, tai sudaro 4,5 % visų Lietuvos dirbančiųjų. Kaip reikšmingas Klaipėdos regiono ir Lietuvos logistikos sistemos dalis, KVJU kuria didelę pridėtinę vertę transporto ir infrastruktūros plėtrai, tačiau itin svarbu išnaudoti uosto

¹⁶ ES Baltijos jūros regiono strategija, COM(2009) 248

¹⁷ 2011 m. gegužės 12 d. Lietuvos Respublikos atsinaujinančių išteklių energetikos įstatymas Nr. XI-1375

ekonominį potencialą, pasitelkiant jį kaip visos regiono inovacijų ekosistemos variklį. Didžiausią ekonominį ir socialinį Klaipėdos uosto poveikį Klaipėdos regionui galima pasiekti transformuojant regiono logistikos pramonės įmones iš technologijų vartotojų į technologijų kūrėjas, šiam tikslui nukreipiant regione sukauptas žinias, kompetencijas ir kapitalą.

Būtina užtikrinti, kad Klaipėdos regiono investicijos ir žmogiškieji išteklių, kurie pasitelkiami sprendžiant uosto plėtros ir konkurencingumo iššūkius, būtų išnaudoti maksimaliai, t. y. įgalintų regiono technologinio, mokslinio ir ekonominio potencialo plėtrą plačiaja prasme, prisidėtų kuriant inovatyvius produktus ir paslaugas bei pritraukiant užsienio investuotojus. Stebint uostų veiklos ir laivybos dinamiką, vėjo energetikos sektoriaus atėjimą į Klaipėdos regioną, matomas objektyvus poreikis plėsti esamo KVJU infrastruktūrą.

Besivystantis jūros transporto sektorius ir naujos tendencijos laivininkystėje, kai rinkoje pradeda dominuoti didesnės keliamosios galios ir grimzlės laivai, nustato naujus reikalavimus šiuolaikiniams uostams. Siekiant išsaugoti KVJU strateginį vaidmenį Pietryčių Baltijos regione, būtina nuolat modernizuoti infrastruktūrą ir pasiekti maksimalius Baltijos jūros projektinius gylius. Be to, būtina papildomai plėtoti Lietuvos jūrinių uostų (Klaipėdos ir Šventosios) infrastruktūrą ir formuoti naujas teritorijas, tinkamas krovos darbams ir galimam naujų jūrinių veiklų (pvz., vėjo elektrinių jūroje plėtra, akvakultūra, naftos gavyba) aptarnavimui, kaip numatoma LR BP koncepcijoje. Siekiant didinti krovinių pralaidumą per Lietuvos jūrų uostus, būtina vystyti esamas ir (arba) formuoti naujas transporto jungtis su pagrindinėmis geležinkelių ir automobilių kelių transporto arterijomis ir oro uostais.

Vertinant sektoriaus plėtros potencialą iki 2030 m., galima išskirti 3 pagrindines kryptis: (1) demografiniai iššūkiai, (2) technologiniai sprendimai ir (3) aplinkosauga:

- (1) augant pasaulio populiacijai ir spartėjant urbanizacijos procesams, vyksta ekonominės veiklos koncentracija, todėl būtina užtikrinti investicijas į uosto ir logistikos infrastruktūrą siekiant išplėsti regiono aptarnaujamų rinkų geografiją. Investicijos į uosto gilinimą, krantinių infrastruktūrą yra itin svarbios siekiant išlaikyti esamas augimo tendencijas, tačiau ilgainiui būtina investuoti į daugiarūšio transporto logistikos grandines, gerinant susisiekimą su uostu, atsižvelgiant į aplinkosaugos tendencijas. Itin reikšminga yra geležinkelių infrastruktūros plėtra ir elektrifikavimas, europinės vėžės plėtra, vidaus vandenų laivybos vystymas, oro uostų krovinių infrastruktūros ir logistikos centrų plėtra atsižvelgiant į elektroninės prekybos tendencijas, trumpųjų nuotolių laivybos linijų pritraukimas. Keičiantis pasaulio ekonominei struktūrai ir vykstant ketvirtajai pramonės revoliucijai, uostai tampa ir gamybos centrais. Siekiant išnaudoti šį potencialą, būtina užtikrinti glaudesnę KVJU ir LEZ infrastruktūros sinergiją, bendradarbiavimą pritraukiant užsienio investuotojus, skatinant ir įgalinant vietos pramonės įsitraukimą;
- (2) siekiant išlaikyti Klaipėdos regiono uostų ir logistikos pramonės konkurencingumą, būtinos svarios investicijos į technologinius sprendimus gamybos ir logistikos procesų integracijai, daiktų interneto sprendimus krovos proceso efektyvumui ir daugumui, išmaniųjų tinklų ir energijos valdymo sprendimus energetiniam efektyvumui, autonominio transporto plėtrą, krovos procesų, išmaniosios apskaitos technologijų robotikos sprendimus, dronų ir 3D spausdinimo technologijas;

(3) ES žaliojo kurso politika¹⁸ ir Paryžiaus klimato susitarimas¹⁹ apsprendžia, kad pasaulio pramonei vis stipriau atsigręžiant į aplinkosaugos standartus, uostai privalo užtikrinti minimalią juose vykstančių procesų įtaką klimato kaitai – tai daroma investuojant į atsinaujinančių išteklių panaudojimą ir žaliąsias technologijas. Rengiama KVJU žaliojo uosto strategija atveria technologinės plėtros galimybes orientuojantis į projektus ir inovacijas, kurie susiję su poveikio aplinkai mažinimu ir atsinaujinančių energetikos išteklių panaudojimu.

Su uostų vystymu yra susijęs jūros dugno gilinimas uostų akvatorijoje ir iškasto grunto tvarkymas. Dėl to reikės ir toliau šalinti gruntą jūroje esamose ir naujose grunto šalinimo vietose arba pradėti taikyti naujas technologijas, leidžiančias panaudoti iškastą gruntą infrastruktūros plėtrai (pvz., naujoms teritorijoms formuoti, keliams tiesti ar kt.).

Baltijos jūros strategijoje²⁰ kaip regioninės politikos tikslas įvardytas siekis vystyti mažųjų uostų arba prieplaukų tinklą Baltijos jūros priekrantėje, taip keliant pakrančių bendruomenių gerovę, patrauklumą ir pasiekiamumą. Naujų uostelių plėtra, tenkinanti tiek priekrantės žvejų, tiek turizmo poreikius, sutampa su strateginiais valstybės tikslais, kad būtų užtikrintas šalies pasiekiamumas jūra ir įsiliejimas į bendrą integruotą Europos jūrų transporto erdvę.

Jūrinė žuvininkystė, akvakultūra ir mėlynoji biotechnologija

Žuvininkystės sektoriaus efektyvumo stiprinimas – viena iš Baltijos jūros regiono strategijoje nurodytų prioritetinių sričių. Bendroji ES žuvininkystės politika (toliau – BŽP) grindžiama bendru rinkų organizavimu. Siekiama išlaikyti tinkamą pasiūlos ir paklausos pusiausvyrą, kuri būtų naudinga tiek Europos žvejams, tiek vartotojams. BŽP²¹ tikslai yra šie: apsaugoti išteklius nuo pereikvojimo, užtikrinti žvejų pajamas, nuolat aprūpinti vartotojus ir perdurbimo pramonę jūros gėrybėmis už priimtina kainą, tausiai naudoti gyvusius jūros išteklius biologiniu, aplinkos ir ekonominiu požiūriu.

Lietuva, turėdama senas žvejybos Baltijos jūroje ir Atlanto vandenyne tradicijas, privalo modernizuoti ir taip išsaugoti priekrantės (įskaitant Kuršių marias) ir jūrinę verslinę žvejybą kaip tradicinį žvejybos verslą. Tam būtina pritaikyti ir (arba) naujai įrengti žvejams reikalingą infrastruktūrą, modernizuoti žvejybos laivyną. Verslinė žvejyba vystoma jūros priekrantėje ir atviroje jūroje, vis populiarsnė tampa rekreacinė žvejyba. Dėl intensyvėjančių kitų jūrinių veiklų tradiciniam žvejybos verslui lieka vis mažiau jūrinės erdvės, todėl svarbu užtikrinti verslinės žvejybos galimybes žuvų išteklių gausiausiuose ir žvejybai patogiausiuose jūros rajonuose.

Senkant pasauliniams natūraliems žuvų ištekliams ir siekiant juos išsaugoti, plečiamos jūrinės akvakultūros galybės, vystomos naujos su tvariu jūros išteklių ir biomasės naudojimu, modernia akvakultūra siejamos technologijos. Tai naujos – mėlynosios – bioekonomikos vystymo pagrindas. Nepaisant to, kad šiandien šio sektoriaus potencialas Klaipėdos regione yra silpnai išnaudojamas, jo vystymosi tempai ir pasirengimo lygis nuolat kyla. Klaipėdos regione akvakultūros plėtra sietina su šiuo metu KU JTI Žuvininkystės ir akvakultūros laboratorijoje jau vykdomu eksperimentiniu vertingųjų žuvų rūšių auginimu uždaroje sistemoje. Be to, pasaulyje naujų akvakultūros sprendimų vystymas sietinas su jūrine biotechnologija – vandens organizmų, jų produktų ir funkcijų panaudojimu maisto,

¹⁸ The European Green Deal, COM/2019/640

¹⁹ The Paris Agreement, 2015

²⁰ Europos Sąjungos Baltijos jūros regiono strategija, COM(2009)

²¹ The Common Fisheries Policy, regulation (EU) No 1380/2013

pašarų, farmacijos, kosmetikos, biokuro, biopolimerų pramonėje. Tai itin perspektyvi naujos ekonomikos rūšies veikla, kuriai būtina ruoštis jau šiandien, kad būtų užtikrintas ekonominis ir intelektualinis pranašumas. Akvakultūra, tvarus išteklių naudojimas, biotechnologijos arba mėlynoji bioekonomika privalo tapti viena svarbiausių strateginių Klaipėdos regiono ekonominės plėtros krypčių.

Laivų statyba ir remontas

Laivų statybos ir jūrinių technologijų sektoriai yra vieni iš kertinių siekiant užtikrinti sklandžią užsienio ir vidaus prekybą, panaudojant jūrinius išteklius pridėtinės vertės kūrimui. Europos jūrinių technologijų sektorių sudaro 300 laivų statybos įmonių ir 28 000 jūrinių technologijų gamintojų ir tiekėjų. Bendra sektoriaus produkcijos vertė yra 114,8 mlrd. eurų – tai sudaro 28 % pasaulinės jūrinių technologijų rinkos. Daugiau nei 80 % tarptautinės ir 40 % vidinės prekybos vyksta prekes pervežant jūra. ES verslas valdo 40 % pasaulinio prekybinio laivyno²².

Lietuvos laivų statytojų ir remontininkų asociacijos duomenimis Klaipėdos regione veikia 20 laivų statybos ir jūrinių technologijų gamybos ir tiekimo įmonių. Sektorius įdarbina daugiau nei 2 200 darbuotojų. Lietuvos laivų statybos ir remonto sektorius yra Baltijos jūros regiono laivų statybos ir remonto sektoriaus tiekimo grandinės dalis, tiesiogiai priklausoma nuo ES šalių ir Norvegijos įmonių užsakymų. 90 % prekių ir paslaugų, kurias sukuria minėtas sektorius Lietuvoje, yra eksportuojama. Lietuvos laivų statybos ir remonto pramonė turi strateginę reikšmę ne tik Klaipėdos regiono, bet ir Lietuvos ekonomikos gyvybingumui. Laivų statybos ir remonto įmonės itin svarbios įgyvendinant energetikos, jūrinių išteklių panaudojimo, darnaus transporto vystymo, gynybos ir aplinkosaugos projektus. Laivų remonto ir statybos pramonė yra technologiškai sudėtinga ir kompleksinė, tad įmonių konkurencingumas tampriai susijęs su esamu inžineriniu ir technologiniu potencialu. Siekiant užtikrinti regiono pramonės konkurencinį pranašumą, būtina stiprinti mokslo ir verslo bendradarbiavimą finansuojant tyrimų ir plėtros veiklas, didinant regiono technologinį potencialą, plėtojant inžinerines kompetencijas ir mokslinę infrastruktūrą. Atsižvelgiant į pasaulinį sektoriaus plėtros potencialą ir ES prioritetus, Lietuvos laivų statybos ir remonto sektorius turėtų susitekti į projektus, susijusius su alternatyviaja energetika, žaliuoju ir autonominiu transportu, akvakultūra, aplinkosauga.

Vėjo energetikos jūroje plėtra atveria puikias perspektyvas laivų statybos ir remonto sektoriui: tiekti metalo konstrukcijas, statyti instaliavimo ir aptarnavimo laivus, elektros energijos perdavimo ir saugojimo įrenginius jūroje. Vis dėlto vėjo energija yra tik vienas iš jūrinių energetikos sektorių. Vandenynų energijos potencialas galimai daugiau nei 2 kartus didesnis už pasaulyje suvartojamos energijos kiekius, tad siekdamas panaudoti šiuos išteklius valstybės ir energetikos įmonės investuoja į naujas alternatyvios energijos generavimo technologijas. Didžiausias ateities potencialas siejamas su potvynių, srovių, plaukiojančiomis saulės ir geotermiškėmis elektrinėmis. Siekdama geriau panaudoti šio sektoriaus potencialą, Lietuvos laivų statybos ir remonto pramonė privalo investuoti į infrastruktūrą, mokslinių tyrimų ir plėtros projektus ir specialistų kvalifikaciją. Taip pat labai svarbu įsitraukti į pasaulines šio sektoriaus vertės grandines, kuriant verslo partnerystę, kurti ir plėtoti produktus ir paslaugas.

²² SEA EUROPE'S VISION FOR 2030 AND BEYOND. White paper. Maritime technology in Europe: a strategic solution provider for major societal challenges.

Igyvendinant Europos žaliąjį kursą ir tarptautinėje jūrų organizacijoje (toliau – IMO) susitarta, kad jūrų transportas iki 2030 m. 50 % sumažins šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijas, o iki 2050 m. – net 90 %. Ši ambicija reikalauja didelio pramonės ir valstybių įsitraukimo kuriant ir finansuojant žaliosios laivybos iniciatyvas, vystant naujas technologijas. Norint pasiekti užsibrėžtus tikslus, reikalingos naujos laivų variklių, korpusų dizaino, medžiagų, kuro užpildymo, navigacinės technologijos. Siekiant panaudoti šios rinkos komercinį potencialą, būtina investuoti į mokslinių tyrimų ir plėtros veiklas, kurti žaliojo ir autonominio transporto technologinius sprendimus.

Jūrinės ekonomikos plėtros tikslai iki 2030 m.

Siekiant realaus Klaipėdos regiono ekonomikos proveržio, būtini spartūs sprendimai reaguojant į šiuo metu vykstančius procesus ir verslo poreikius. Sparčiai sau kelią Lietuvoje besiskinantį mėlynoji energetika arba jūros vėjo energijos sektorius (jūrinio verslo bendrovės jau dabar gamina laivus ir komponentus jūrinės vėjo energetikos projektams), SGD paslaugų plėtra (įkurtas SGD kompetencijų centras), pirmuosius sėkmės vaisius skinanti akvakultūra (vykdomi eksperimentiniai projektai, rengiama KU JTI Žuvininkystės ir akvakultūros laboratorijos strategija) – tai ženkliai, rodantys, kad dar vakar užuomazgomis buvusios šios Klaipėdos regionui naujos jūrinės ekonomikos sritys tampa veiksniais, galinčiais iš esmės pakeisti regiono ekonomikos žemėlapi. Jūrinė vėjo energetika – tai ne tik vėjo elektrinių parkas jūroje, bet ir su tuo susijusios aptarnavimo ir remonto paslaugos, naujų infrastruktūros elementų poreikis, apgyvendinimo ir kitų socialinių paslaugų plėtra. Dėl to atsižvelgdami į regiono poreikius galime formuluoti Klaipėdos regiono jūrinės ekonomikos plėtros tikslą:

„Klaipėdos regionas 2030 – modernus ir patrauklus investicijoms jūrinės ekonomikos lyderis Pietryčių Baltijoje“.

Įgyvendinant pagrindinį bei LR BP koncepcijoje įtvirtintą siekį „Tvariai naudoti jūrą ir pakrantę“, būtina formuluoti prioritetus taip, kad atspindėtų šių dienų aktualijas ir greit besikeičiančią ekonominę situaciją, ir numatyti, kad iki 2030 m.:

- Klaipėdos regionas – įsitvirtinęs kaip jūrinės ekonomikos centras, kuriame sėkmingai vystosi tradicinis ir naujai besikuriantis jūrinis verslas, sukurta inovacijų ekosistema, telkianti tarptautinį mokslinį potencialą ir mokslinę infrastruktūrą, įgalinanti naujų produktų ir paslaugų kūrimą ir startuolių ekonomikos plėtrą;
- Klaipėdos regione įsteigtas jūrinės vėjo energetikos klasteris, vienijantis srities specialistus, gamybos ir aptarnavimo paslaugas teikiančias verslo įmones, jūrinių veiklų strategijos ir planavimo, poveikio aplinkai vertinimo ir jūrinių technologijų srityse dirbančius mokslininkus;
- KVJ uostas įsitvirtinęs kaip viso Klaipėdos regiono inovacijų ekosistemos variklis, maksimaliai išnaudojantis regiono technologinio, mokslinio ir ekonominio potencialo plėtrą, inicijuojantis inovatyvių produktų ir paslaugų kūrimą, pritraukiantis užsienio investuotojus, transformuojantis regiono logistikos pramonės įmones iš technologijų vartotojas į technologijų kūrėjas;
- maksimaliai išvystyti KVJ uosto teritorijos pajėgumai, suformuotos ir parengtos naudoti pridėtinę vertę kuriančios pietinės uosto teritorijos;
- Lietuvos laivų statybos ir remonto subsektorius išvystytas į konkurencingą žaliojo kurso tikslus atliepiantį sektorių, investuojantį į modernią infrastruktūrą, inovacijas ir mokslinius tyrimus;
- Klaipėdos universitetas – jūrinių technologijų ir jūrų mokslo lyderis PR Baltijos regione. Regiono inovacijų ekosistemos lyderis, valdantis modernią jūrinio mokslo infrastruktūrą, telkiantis tarptautinį mokslinį potencialą.