

2023 – 2029 METŲ KLAIPĖDOS REGIONO FUNKCINĖS ZONOS STRATEGIJA

I SKYRIUS TERITORIJA, KURIOJE ĮGYVENDINAMA STRATEGIJA

Klaipėdos regiono funkcinę zoną (toliau – KRFZ) sudaro visos 7 Klaipėdos regiono savivaldybės: Klaipėdos miesto, Klaipėdos rajono, Kretingos rajono, Neringos, Palangos miesto, Skuodo rajono ir Šilutės rajono savivaldybės (toliau – savivaldybės). KRFZ teritorija apima visą Klaipėdos regioną, todėl toliau tekste šie du terminai naudojami kaip lygiavėčiai.

KRFZ teritorijoje gyvena 369 194 gyventojai. Jos plotas užima 5 222 kv. km.

Savivaldybė	Gyventojų skaičius ¹	Teritorijos plotas, km ² ²
Klaipėdos miesto savivaldybė	172 031	98
Klaipėdos rajono savivaldybė	74 518	1 323
Kretingos rajono savivaldybė	39 697	989
Neringos savivaldybė	5 358	139
Palangos miesto savivaldybė	19 521	79
Skuodo rajono savivaldybė	16 743	911
Šilutės rajono savivaldybė	41 326	1 683
Viso KRFZ:	369 194	5 222

Šaltinis: sudaryta autorių remiantis Valstybės įmonės Registrų centro ir Nacionalinės žemės tarnybos prie Aplinkos ministerijos duomenimis

Atlikus KRFZ analizę nustatyti faktiškai egzistuojantys socialiniai-ekonominiai ryšiai (toliau – ryšiai) jos teritorijoje bei identifikuotos prielaidos naujiems ryšiams atsirasti, kurios sudaro palankias sąlygas bendrai KRFZ savivaldybių veiklai vykdant šias savarankiškas savivaldybių funkcijas: keleivių vežimo vietiniais maršrutais organizavimas, lengvatinio keleivių vežimo kompensacijų skaičiavimas ir mokėjimas bei sąlygų verslo ir turizmo

¹ Valstybės įmonės Registrų centro 2024 m. sausio 1 d. duomenys.

² Nacionalinės žemės tarnybos prie Aplinkos ministerijos 2023 m. duomenys.

plėtrai sudarymas ir šios veiklos skatinimui.

Egzistuojantys ryšiai ir prielaidos bendram keleivių vežimo vietiniais maršrutais organizavimo, lengvatinio keleivių vežimo kompensacijų skaičiavimo ir mokėjimo viešosios funkcijos vykdymui:

Viena iš prielaidų bendrai KRFZ savivaldybių veiklai organizuojant keleivių vežimą vietiniais maršrutais bei kuriant integralią viešojo transporto sistemą – regione jau susiformavusi ilgametė praktika šiai bendrai veiklai ir esama institucinė bazė. Ryšiai viešojo transporto organizavimo srityje egzistuoja tarp Klaipėdos miesto ir Klaipėdos rajono savivaldybių. Jau ne vienerius metus tarp šių dviejų KRFZ savivaldybių veikia integrali, savivaldybių bendrai valdoma, viešojo transporto sistema. Viešojo transporto sistemos organizavimą, maršrutų nustatymą ir tvarkaraščių sudarymą Klaipėdos mieste ir rajone vykdo VšĮ „Klaipėdos keleivinis transportas“. 2011 m. kovo 25 d. Klaipėdos rajono ir Klaipėdos miesto savivaldybės pasirašė Bendradarbiavimo sutartį Nr. AS-196 dėl viešojo transporto paslaugų organizavimo. Taip pat Klaipėdos rajono savivaldybė, atsižvelgdama į Klaipėdos rajono savivaldybės tarybos posėdžio 2022 m. spalio 7 d. protokole Nr. T1-11 numatytą pavedimą, 2022 m. gruodžio 20 d. sudarė sutartį Nr. AS-2381 su VšĮ „Klaipėdos keleivinis transportas“ dėl priemiestinių teritorijų aptarnavimo. Šiuo metu vykdomi 23 maršrutai į Klaipėdos rajono savivaldybės teritoriją. Numatoma, kad maršrutų skaičius iš Klaipėdos miesto į Klaipėdos rajono savivaldybę tik didės (ateityje planuojama pradėti vykdyti dar 13 maršrutų)³.

Naujų ryšių susiformavimą gali lemti šios prielaidos:

1. Lietuvos automobilių kelių direkcijos 2022 m. duomenimis, kasdieniai kelionių srautai tarp KRFZ savivaldybių yra gana intensyvūs. Centrinė savivaldybė, į kurią susiveda kelionių srautai regione, yra Klaipėdos regiono centras – Klaipėdos miestas. Analizuojant vidutinį metinį paros eismo intensyvumą (VMPEI) krašto keliuose matomos šios tendencijos atskirose KRFZ savivaldybėse:

- Skuodo rajono savivaldybės eismo intensyvumas rodo, jog intensyviausi srautai lieka Klaipėdos regione 169-ojo kelio atkarpoje Skuodas – Salantai (1972 aut./parą). Išsiskojime keliuose Salantai – Kartena (226 kelias, Kretingos rajonas) ir Salantai – Plungė (169 kelias) didesnis intensyvumas stebimas Salantų – Kartenos (1843 aut./parą) kryptimi. 170-ojo kelio atkarpoje Mažeikiai-Skuodas (1960 aut./parą), eismo intensyvumas išvažiuojant iš Skuodo rajono į Mažeikių rajono savivaldybę mažėja (Židikai-Mažeikiai - 1527 aut./parą), kas suponuoja, kad intensyvesnis judėjimas vyksta Skuodo rajono viduje. 218-ojo kelio Kretinga-Skuodas automobilių intensyvumas mažesnis (1459 aut./parą), tačiau šiuo keliu važiuojantys automobiliai lieka regiono teritorijoje ir pravažiuodami Kretingos rajoną pasiekia Klaipėdos miestą.

- Šilutės rajono savivaldybė ribojasi su dviem ne Klaipėdos regionui priklausančiomis savivaldybėmis – Pagėgių rajono ir Šilalės rajono savivaldybėmis. Tačiau eismo srautų skaičiai rodo, jog didžiausias srautas lieka Klaipėdos regione (pagal išvažiavimo iš savivaldybės kelius, eismo srautai pasiskirsto taip: Šilutė–Klaipėda (141 kelias) – 4987 aut./parą, Kaunas–Jurbarkas–Šilutė (per Pagėgių savivaldybę) (141 kelias) – 1675 aut./parą, Šilalė–Šilutė (165 kelias) – 1948 aut./parą).

³ Tvarios Klaipėdos miesto plėtros 2023-2029 metų strategija (patvirtinta Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos 2023-12-21 sprendimu Nr. T2-353 ir Klaipėdos rajono savivaldybės tarybos 2023-12-21 sprendimu Nr. T11-419).

- Nagrinėjant eismo intensyvumą Palangos miesto, Klaipėdos rajono, Kretingos rajono ir Neringos savivaldybių keliuose, kurie veda į kitas, regionui nepriklausančias savivaldybes, gauti duomenys rodo, kad eismo intensyvumas yra didžiausias artėjant centro – Klaipėdos miesto – link (priedas Nr. 1).

2. KRFZ teritoriją jungia laivybos sezono metu prižiūrimi ir eksploatuojami vidaus vandens keliai (einantys Nemuno ir Minijos bei kitomis upėmis ir Kuršių mariomis). Jais vyksta reguliarus keleivių pervežimas vandens transportu: tai tiek visus metus veikiantis susisiekimas vandens transportu Klaipėdos mieste tarp Klaipėdos miesto žemyninės dalies ir Smiltynės, tiek keleivių pervežimas tarp skirtingų KRFZ savivaldybių komerciniais pagrindais (pavyzdžiui, maršrutas „Dreverna-Juodkrantė-Dreverna“ - jungia Klaipėdos rajono ir Neringos savivaldybes; maršrutai „Šilutė-Nida-Šilutė“, „Minija-Uostadvaris-Nida-Uostadvaris-Minija“ ir „Ventainė-Nida-Ventainė“ – jungia Šilutės rajono ir Neringos savivaldybes; maršrutas „Klaipėda-Juodkrantė-Klaipėda“ – jungia Klaipėdos miesto ir Neringos savivaldybes). Tokiu būdu KRFZ yra susidariusios palankios prielaidos ir ryšiai dėl viešojo reguliaraus susisiekimo vandens transportu atsiradimo.

3. KRFZ savivaldybės, planuodamos gilinti bendradarbiavimą viešojo transporto organizavimo srityje, 2024 m. pasirengė Klaipėdos regiono integruoto viešojo transporto koncepciją⁴.

Jau egzistuojantys ryšiai bei esamos prielaidos sudaro pagrindą formuoti naujiems ryšiams, t. y., kurti vieningą, integralią ir efektyviai veikiančią KRFZ viešojo transporto sistemą.

Prielaidos bendram sąlygų verslo ir turizmo plėtrai sudarymo ir šios veiklos skatinimo viešosios funkcijos vykdymui:

1. Įgyvendinant Klaipėdos regiono specializacijos strategiją iki 2030 metų jau egzistuojantis bendros ekonominės veiklos koordinavimo mechanizmas. KRFZ savivaldybių sutarimas kartu planuoti ir vykdyti Klaipėdos regiono ekonominę plėtrą yra įtvirtintas 2021 metais patvirtintoje Klaipėdos regiono specializacijos strategijoje iki 2030 metų (<https://klaipedaregion.lt/specializacija/>) (toliau – KRSS2030), kuri buvo parengta tiesiogiai įtraukiant Klaipėdos regione veikiančių viešojo, verslo ir švietimo bei mokslo sektorių, t. y., partnerių, atstovus. KRSS2030 yra patvirtinta tiek Asociacijos „Klaipėdos regionas“ (toliau – Asociacija) visuotinio narių susirinkimo (2021-06-03 protokolu Nr. P21-04), tiek Klaipėdos regiono plėtros tarybos kolegijos (2022-01-11 Klaipėdos regiono plėtros tarybos sprendimas Nr. K/S-1 „Dėl pritarimo Klaipėdos regiono specializacijos strategijai iki 2030 metų), o šio dokumento įgyvendinimą koordinuoja Asociacija (pavesta Asociacijos visuotinio narių susirinkimo 2021-06-03 protokolu Nr. P21-04). KRSS2030 įgyvendinimo priežiūrai yra sudaryta nuolat veikianti KRSS2030 įgyvendinimo priežiūros darbo grupė, sudaryta iš visų Klaipėdos regiono savivaldybių atstovų (Asociacijos visuotinio narių susirinkimo 2021-09-10 protokolu Nr. P21-05). Kasmet yra tvirtinamos trimetės KRSS2030 kryptių įgyvendinimo programos bei jų įgyvendinimo ataskaitos. Šių programų rengimui bei įgyvendinimui yra sudarytos nuolatinės darbo grupės patvirtintos KRSS2030 įgyvendinimo priežiūros darbo grupės 2021-10-13 protokolu Nr. 1), kurių veikloje dalyvauja savivaldybių ir regiono partnerių atstovai (.

⁴ <https://klaipedaregion.lt/wp-content/uploads/2021/09/IVTS-1.pdf>

<https://klaipedaregion.lt/wp-content/uploads/2021/09/IVTS-skaiciavimai-1.xlsx>

2. 2012 m. visoms Klaipėdos regiono savivaldybėms bendrai įsteigus Asociaciją, buvo sukurta institucinė bendradarbiavimo turizmo srityje sistema. Vienas iš pagrindinių jai nustatytų veiklos tikslų yra „sutelkti Asociacijos narių pastangas turizmo srityje, siekiant padidinti Klaipėdos regiono turistų skaičių, formuojant vieningo turistinio regiono įvaizdį ir keliant konkurencingumą šalies ir tarptautiniu mastu, kuriant Klaipėdos regiono turizmo rinkodaros strategiją, koordinuojant bendras savivaldybių veiklas“ bei „teikti Lietuvos Respublikos Seimui, Lietuvos Respublikos Vyriausybei, savivaldybių taryboms ir kitoms institucijoms turizmo verslo ir kitų verslų sąlygų gerinimo, ekonominių, finansinių ir socialinių problemų sprendimų projektus“⁵. Asociacija, vykdydama savo veiklą, KRFZ savivaldybių vardu de facto įgyvendina dalį su viešųjų turizmo paslaugų teikimu susijusių veiklų, kurios pagal savo turinį atitinka turizmo informacijos centrų funkcijas, numatytas LR Turizmo įstatyme: įgyvendina žinomumo ir patrauklumo didinimo priemones, skatinančias atvykstantojo (ir vietinio) turizmo plėtrą, užtikrina efektyvią turizmo informacijos sklaidą regiono teritorijoje bei identifikuoja svarbiausius spręstinus turizmo sektoriaus uždavinius regiono lygmeniu bei kt.

3. KRFZ teritorijoje koncentruojasi didelio rekreacinio potencialo teritorijos, kurias jungia geografinis bendrumas pakrantės regiono aspektu – Klaipėdos regionas yra vienintelis regionas besiribojantis su Baltijos jūra. KRFZ teritorija apima net 2 iš 4 Lietuvos kurortus ir 1 UNESCO vietovę. Atlikus Lietuvos teritorijos bendrojo plano analizę⁶ nustatyta, kad pajūrio ruože koncentruojasi daugiausiai rekreacinių išteklių, todėl Klaipėda, Neringa ir Palanga yra priskiriamos didžiausią turistinių ir rekreacinių potencialą turinčioms vietovėms vietinio ir tarptautinio turizmo požiūriu. Didžiausią potencialą turinčios vietovės pasižymi didžiausia lankytinų objektų sankaupa ir vertintinos kaip kompleksiniai turizmo paslaugų centrai. Prie didelio rekreacinio potencialo priskirtos Klaipėdos ir Šilutės rajonų savivaldybės. Visa tai sukuria prielaidas visoms KRFZ teritorijai – Klaipėdos regionui - priklausančioms savivaldybėms plėtoti ir stiprinti savo turistinį potencialą.

4. KRFZ teritorijoje veikia susiformavę, prižiūrimi bei bendrai pristatomi regioniniai (ir už regiono ribų išeinantys) turizmo maršrutai. Nuo 2014 m. vykdoma bendra regiono turizmo išteklių rinkodara bendru stendu prisistatant tiek nacionalinėse, tiek tarptautinėse turizmo parodose. Nuo 2015 m. KRFZ veikia asociacija „Pamario turizmo klasteris“ (<https://www.pamarioklasteris.lt/lt/apie-mus-2/>), kurios pagrindu susivieniję viešųjų ir privačių turizmo paslaugų teikėjai iš 4 KRFZ savivaldybių (Klaipėdos rajono, Šilutės rajono, Neringos ir Klaipėdos miesto) pristato ir parduoda jungtinius paslaugų paketus Klaipėdos regiono lankytojams. 2017–2019 m. Klaipėdos regionas (atsakingas partneris regione – Asociacija) įgyvendino tarptautinį turizmo projektą „Baltijos jūros turizmo centras – darnios plėtros struktūra aktyvaus turizmo skatinimui“ (toliau – BSTC projektas), kurio tikslas – populiarinti Baltijos jūros regioną, kaip tvarią turistinę vietovę, pristatant gamtinį ir kultūrinį potencialą bei turizmo galimybes ne sezono metu. BSTC projekto rėmuose identifikuoti pagrindiniai Klaipėdos regiono turizmo iššūkiai bei sukurti regiono savivaldybės apjungiantys maršrutai („Malonūs nuovargiai“, „Antgamtiniai peizažai“ ir „Migruojančios kultūros“, <https://balticsea.travel/explore/the-baltic-sea/klaipeda-region>), kurie koordinuotai viešinami KRFZ turizmo informacijos centrų internetinėse svetainėse. KRFZ savivaldybės bendradarbiauja kartu įgyvendindamos ir kitus turizmo maršrutus, jungiančius kelias KRFZ savivaldybes (ar ir kitus regionus, ar šalis) (pvz., 4 dviračių maršrutai aplink Kuršių marias, „Gintaro kelionė“, „Pamario švyturių kelias“, „Pažink Vakarų krantą“, „Kulinarinis kruizas – ŽUVIES KELIAS“, „Šv. Jokūbo kelias vakarų Lietuvoje“, „Vėtrungių kelias“, „Baltų kelias“ bei kt.).

Egzistuojantys koordinavimo mechanizmai, esama bendradarbiavimo patirtis bei kitos prielaidos naujų ryšių atsiradimui leis stiprinti ir kurti naujus

⁵ Asociacijos „Klaipėdos regionas“ įstatai.

⁶ LR vyriausybės 2021-09-29 nutarimas Nr. 789 „Dėl Lietuvos Respublikos teritorijos bendrojo plano patvirtinimo“.

ekonominius ryšius, paremtus bendru viešųjų paslaugų teikimo organizavimu verslo ir turizmo skatinimo srityse KRFZ teritorijoje.

Teritorijos, kurioje įgyvendinama 2023-2029 m. Klaipėdos regiono funkcinės zonos strategija (toliau – KRFZ strategija), žemėlapis



II SKYRIUS FUNKCINĖS ZONOS ANALIZĖ

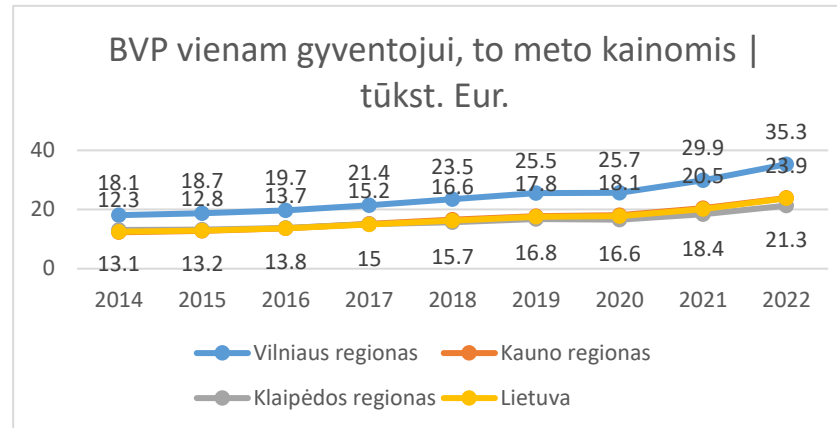
Funkcinės zonos bendros problemos

Įgyvendinant KRFZ strategiją spėjama problema: neišnaudojamas regiono ekonominio augimo potencialas bei nepakankamas regiono ekonominis patrauklumas aukštesnę pridėtinę vertę kuriančių verslų pritraukimui į regioną.

Klaipėdos regionas, lyginant su kitais metropolinius centrus⁷ turinčiais regionais, sugeneruoja mažiausiai bendrojo vidaus produkto (toliau - BVP) vienam gyventojui ir ši tendencija, vertinant retrospektyviai, vidutiniu laikotarpiu tęsiasi ne vienerius metus. 2016-2020 m. laikotarpiu vidutinis BVP

⁷ Lietuvos Respublikos teritorijos bendrajame plane (patvirtintas LR vyriausybės 2021-09-29 nutarimu Nr. 789 „Dėl Lietuvos Respublikos teritorijos bendrojo plano patvirtinimo“) nurodomi trys metropoliniai centrai: Vilnius, Kaunas ir Klaipėda.

vienam gyventojų augimo tempas buvo lėčiausias tarp šalies regionų – tik 4,5 proc., tuo metu bendrai šalyje rodiklis augo vidutiniškai po 6,9 proc. kasmet⁸.

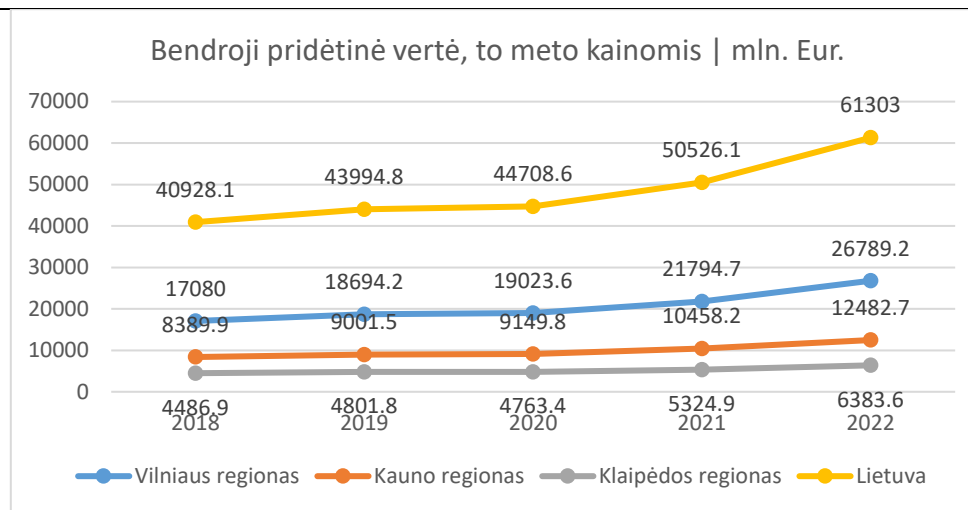


Šaltinis: sudaryta autorių remiantis Valstybės duomenų agentūros duomenimis

Valstybės duomenų agentūros duomenimis, didžiausias BVP vienam gyventojui atotrūkis matomas lyginant Klaipėdos ir Vilniaus regionus. Atotrūkis tarp šių dviejų regionų nuolat auga: jei 2014 m. atotrūkis tarp jų buvo 5 tūkst. eurų, tai 2022 m. jis jau siekė 14 tūkst. eurų. Be to, iki 2015 m. Klaipėdos regionas generavo didesnę BVP vienam žmogui nei Kauno regionas, tačiau 2017 m. Kauno regionas aplenkė Klaipėdos regioną ir nuo to laiko atotrūkis tarp regionų vis auga. 2018 metais Kauno regionas lenkė Klaipėdos regiono BVP 0,9 tūkst. eurų vienam gyventojui, tuo tarpu 2022 m. atotrūkis buvo jau 2,6 tūkst. eurų. Taip pat 2018 m. Klaipėdos regiono BVP nukrito žemiau šalies vidurkio ir lyg šiol jo nesiekia.

Klaipėdos regione sukuriama bendroji pridėtinė vertė auga lėčiausiai ir jame sukuriama pridėtinė vertė yra mažiausia lyginant su Vilniaus ir Kauno regionais.

⁸ 2022-2030 m. Klaipėdos regiono plėtros planas.



Šaltinis: sudaryta autorių remiantis Valstybės duomenų agentūros duomenimis

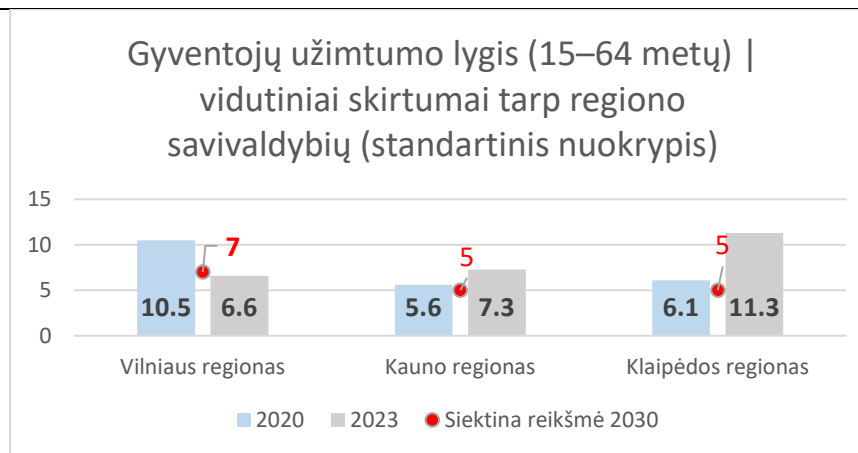
Taip pat atkreiptinas dėmesys, kad, bendrai, Klaipėdos regiono ekonominiai rodikliai geresni už vidutinius šalyje tik regiono centre ir netoli jo esančiose teritorijose, o toliau nuo centro esančiose dalyse iš esmės yra identiški mažiau išvystytų regionų rodikliams⁹. Tai iliustruoja materialinių investicijų, tenkančių vienam gyventojui, rodiklis. 2022 m.¹⁰ materialinės investicijos vienam gyventojui KRFZ teritorijoje ne tik nesiekė šalies vidurkio (regiono vidurkis - 4 178 Eur, o šalies vidurkis - 4 393 Eur), bet regionas pasižymi ir didžiuliais netolygumais savo viduje (ženkliai nuo kitų regiono savivaldybių ir šalies vidurkio materialinių investicijų pritraukimu atsilieka Skuodo rajono (657 Eur) ir Kretingos rajono (1 846 Eur) savivaldybės).

Paskutiniaisiais keleriais metais KRFZ teritorijoje pastebimai išaugo gyventojų užimtumo vidutiniai skirtumai tarp regiono savivaldybių. Nuo 2020 m. šis rodiklis išaugo 5,2 punktais ir 2023 m. siekia net 11,3 punktus (kai, tuo tarpu, Vilniaus regione, kuris prieš tai išsiskyrė šia problema, rodiklis ženkliai sumažėjo)¹¹. Rodiklio neigiami pokyčiai indikuoja, kad KRFZ nesugeneruoja pakankamo ekonominio potencialo.

⁹ 2022-2030 m. Klaipėdos regiono plėtros planas.

¹⁰ Valstybės duomenų agentūros duomenys.

¹¹ Valstybės duomenų agentūros duomenys.



Šaltinis: sudaryta autorių remiantis Valstybės duomenų agentūros duomenimis

Didėjantys Klaipėdos regiono neigiami atotrūkių nuo kitų metropolinių centrų regionų ir didėjantys vidiniai skirtumai leidžia daryti prielaidą, kad KRFZ ekonomiškai stagnuoja, nepajėgia palaikyti tolygaus ekonominio augimo lyginant su kitais didžiais šalies regionais, yra pakliuvusi į vidutinių pajamų spąstus ir jai yra būtinos naujos proveržio kryptys, ekonomikos diversifikavimas, ekonominių veiklų įvairovės didinimas, didesnis dėmesys investicijų pritraukimui bei sąlygų tam sukūrimas.

Poreikiai, potencialas, bendros problemų priežastys

1. Tik iš dalies integruota regioninė viešojo transporto sistema. Ši silpnybė (poreikis) yra būdinga visoms KRFZ savivaldybėms.

2024 m. Asociacijos užsakymu parengtoje Klaipėdos regiono integruotos viešojo transporto sistemos koncepcijoje¹² buvo identifikuoti iššūkiai, susiję su keleivių (gyventojų ar regiono svečių) pervežimu viešoju transportu KRFZ teritorijoje, bei iliustruojantys neintegruotą Klaipėdos regiono viešojo transporto sistemą: riboti savivaldybių išteklių viešojo transporto paslaugos organizavimui, žemas viešojo transporto paslaugos planavimo ir valdymo skaitmenizacijos lygis, netolygi viešojo transporto infrastruktūra, žemas alternatyviųjų degalų panaudojimo lygis, netolygi viešojo transporto kokybės vertinimo sistema ir stebėseną bei netolygus informacijos pateikimas gyventojams ir regiono svečiams. Viešojo transporto sistema KRFZ teritorijoje yra išskaidyta, neatitinka regiono gyventojų bei lankytojų poreikių - bendra bilietų sistema, integruoti tvarkaraščiai, maršrutų derinimas įgyvendinamas tik labai mažoje regiono dalyje ir yra labiau lokalus. Viešojo transporto sistema nėra patraukli ar patogi jos esamiems ir potencialiems naudotojams. Dėl poreikių neatitinkančio maršrutų dažnumo, ilgo kelionės laiko, nepatogių tvarkaraščių, nesuderintų persėdimų ir pan. ji neskatina didesnio viešojo transporto naudojimo. Atitinkamai, analizuojant informaciją, susijusią su viešoju susisiekimu KRFZ teritorijoje, buvo konstatuota, kad vandens

¹² <https://klaipedaregion.lt/wp-content/uploads/2021/09/IVTS-1.pdf>

<https://klaipedaregion.lt/wp-content/uploads/2021/09/IVTS-skaiciavimai-1.xlsx>

transportas regione, nors ir turintis didelį potencialą, nėra integruotas, iš esmės, nėra suformuoti reguliarūs vežėjų maršrutai, keleiviams nėra galimybės naudotis elektroninėmis atsiskaitymo priemonėmis ir t.t.

KRFZ teritoriją sudaro tiek Klaipėdos didmiestis ir aplink jį susidariusi urbanistinė aglomeracija, peržengianti savivaldybių teritorijų ribas, tiek nuo regiono centro nutolusios ir(ar) labai retai gyvenamos, ar gamtinių kliūčių ribojamos teritorijos, skirtingos savo socialine, kultūrine aplinka, gyvenimo būdu. Siekiant užtikrinti tolygią KRFZ plėtrą labai svarbu yra spręsti regionines viešojo transporto problemas. Statistiniai duomenys¹³ rodo, kad regione keleivių vežimas kelių transportu (tūkst.) nuo 2018 iki 2022 m. išaugo vos 6 proc., o pačių maršrutų skaičius dar negrįžo į prieš COVID-19 laikotarpį (2019 m. – 469 maršrutai, o 2022 m. – 304 maršrutai). Keleivių vežimas vietinio (priemiestinio) susisiekimo maršrutais (tūkst.) Klaipėdos regione nuo 2018 m. iki 2022 m. sumažėjo beveik 79 proc. Per analizuojamus penkerius metus vidutiniškai vienam gyventojui tenkančių kelionių autobusais (vnt.) skaičius sumažėjo 20 proc. Tuo tarpu individualių lengvųjų automobilių skaičius, tenkantis 1000 gyventojų, nesustoja augti – nuo 2018 iki 2022 m. jis išaugo nuo 436 iki 493 automobilių. Keleivius regione pervežant vidaus vandens keliais, didžiausi srautai formuojasi Smiltynės perkėloje, o likusieji vandens keliai yra palyginus menkai naudojami keleiviniam susisiekimui¹⁴, tiek dėl trūkstamos infrastruktūros, tiek dėl vieningo regioninio koordinavimo, bendradarbiavimo trūkumo.

Neintegruota neefektyvi, nepatogi viešojo transporto sistema ne tik nesukuria sąlygų gyventojų patogiam judėjimui ar kasdieniam žmoniškųjų išteklių judėjimui regiono viduje, bet tai neigiamai veikia ir KRFZ teritorijos investicinę, verslo aplinką bei turistų srautų pritraukimą ir jų pa(si)skirstymą po regioną.

Šiai **silpnybei (poreikiui)** pašalinti bus panaudojama ši **regiono stiprybė (potencialas)**: regione egzistuoja geroji patirtis bendrai organizuojant viešąjį transportą tarp atskirų savivaldybių ir pasirengimas plėtrai.

Jau ne vienerius metus tarp Klaipėdos rajono ir Klaipėdos miesto savivaldybių veikia integrali, savivaldybių bendrai valdoma viešojo transporto sistema. Viešojo transporto sistemos organizavimą, maršrutų nustatymą ir tvarkaraščių sudarymą Klaipėdos mieste ir rajone vykdo Klaipėdos miesto savivaldybės įsteigta viešoji įstaiga „Klaipėdos keleivinis transportas“. Dar 2011 m. kovo 25 d. Klaipėdos rajono ir Klaipėdos miesto savivaldybės pasirašė Bendradarbiavimo sutartį Nr. AS-196 dėl viešojo transporto paslaugų organizavimo. Taip pat Klaipėdos rajono savivaldybė, atsižvelgdama į Klaipėdos rajono savivaldybės tarybos posėdžio 2022 m. spalio 7 d. protokole Nr. T1-11 numatytą pavedimą, 2022 m. gruodžio 20 d. sudarė sutartį Nr. AS-2381 su VŠĮ „Klaipėdos keleivinis transportas“ dėl priemiestinių teritorijų aptarnavimo.¹⁵

Asociacijos visuotinio narių susirinkimo bei Klaipėdos regiono plėtros tarybos kolegijos patvirtintoje KRSS2030 ties Paslaugų ekonomikos kryptimi regiono savivaldybės yra suplanavusios įgyvendinti priemones, skirtas užtikrinti patogų regiono pasiekiamumą ir judumą jo viduje (V.1.3. uždavins). Taip pat KRFZ savivaldybės, planuodamos kurti regiono integruotą viešojo transporto sistemą (toliau – IVTS), 2024 m. kartu parengė

¹³ Valstybės duomenų agentūros duomenys.

¹⁴ Lietuvos transporto infrastruktūros plėtros iki 2030 m. planas..

¹⁵ Tvarios Klaipėdos miesto plėtros 2023-2029 metų strategija (patvirtinta Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos 2023-12-21 sprendimu Nr. T2-353 ir Klaipėdos rajono savivaldybės tarybos 2023-12-21 sprendimu Nr. T11-419).

Klaipėdos regiono integruoto viešojo transporto koncepciją¹⁶, kurioje buvo identifikuoti kiekvienos savivaldybės poreikiai, pasirengimas jungtis prie IVTS, surinkti aktualūs duomenys, nustatyta galima IVTS organizavimo schema regione ir pan..

Klaipėdos regione yra nuolat prižiūrimi ir eksploatuojami valstybinės reikšmės vidaus vandens keliai (tiek jungiantys KRFZ savivaldybes, tiek jungiantys KRFZ savivaldybes su kitais Lietuvos regionais) ir daugelį metų veikia reguliarus (komercinis) keleivių pervežimas vandens transportu, užtikrinantis susisiekimą tarp atskirų regiono savivaldybių laivybos sezono metu.

2. Netolygus regiono savivaldybių investicinis patrauklumas. Ši silpnybė (poreikis) itin pasireiškia Kretingos rajono ir Skuodo rajono savivaldybėms.

KRFZ teritorijoje materialinės investicijos, tenkančios vienam gyventojui, ne tik nesiekia šalies vidurkio (2022 m.¹⁷ regiono vidurkis buvo 4 178 Eur, o šalies vidurkis - 4 393 Eur), tačiau regionas pasižymi ir didžiuliais netolygumais savo viduje. Ženkliai nuo kitų regiono savivaldybių ir šalies vidurkio materialinių investicijų pritraukimu atsilieka Skuodo rajono ir Kretingos rajono savivaldybės. Skuodo rajone materialinės investicijos, tenkančios vienam gyventojui (Eur), nuo 2018 iki 2022 metų paaugo tik 10 Eur - nuo 647 iki 657 Eur - ir yra ženkliai mažesnės nei regiono vidurkis. Kretingos rajono savivaldybėje šios investicijos nuo 2018 iki 2022 metų paaugo 10 proc. (nuo 1673 iki 1846 Eur), tačiau vis tiek išliko vienos mažiausių regione bei nesiekiančios regiono vidurkio.

Valstybės duomenų agentūros duomenimis, pridėtinė vertė gamybos sąnaudomis pagal veiklos vykdymo vietą (nefinansinių įmonių), tenkanti vienam dirbančiajam per metus, šiose dviejose analizuojamose KRFZ savivaldybėse 2018-2022 m. laikotarpyje išliko mažiausia tarp regiono savivaldybių. 2022 m. Klaipėdos regiono vidurkis siekė 31,28 tūkst. Eur. Tuo tarpu šio rodiklio reikšmė Kretingos rajono savivaldybėje buvo 22,46 tūkst. Eur, o Skuodo rajono savivaldybėje – 14,55 tūkst. Eur. Be to, Skuodo ir Kretingos rajono savivaldybės pasižymi žemiausiu gyventojų verslumo ir verslo konkurencingumo subindeksu šalyje (atitinkamai 0,01 ir 0,03)¹⁸.

Šiai silpnybei (poreikiui) pašalinti bus panaudojama ši **regiono stiprybė (potencialas):** palanki regiono geografinė padėtis ekonominei plėtrai.

Klaipėdos regionas pasižymi logistine prasme patogia geografinė padėtimi, dėka kurios jis yra strategiškai patrauklus investicijoms, svarbių strateginių objektų vystymui ir verslo plėtrai. Regionas yra pasiekiamas tiek sausumos, tiek geležinkelio, tiek oro, tiek vandens transportu. Čia įsikūręs Klaipėdos valstybinis jūrų uostas - labiausiai į šiaurę nutolęs neužšalantis rytinės Baltijos jūros uostas bei veikia tarptautinis Palangos oro uostas, aptarnaujantis skrydžius į Norvegiją (Oslos), Airiją (Dublinas), Daniją (Kopenhaga), Didžiąją Britaniją (Londonas) ir Latviją (Ryga). Klaipėdos regione prasideda geležinkelio linija Klaipėda – Vilnius, kuri yra tarptautinio IXB transporto koridoriaus dalis. Šiuo metu tai yra intensyviausiai naudojama linija, kuria pervežama daugiau kaip 60 proc. geležinkeliu gabenamų krovinių bei apie 40 proc. keleivių srauto šalyje.

¹⁶ <https://klaipedaregion.lt/wp-content/uploads/2021/09/IVTS-1.pdf>

<https://klaipedaregion.lt/wp-content/uploads/2021/09/IVTS-skaiciavimai-1.xlsx>

¹⁷ Valstybės duomenų agentūros duomenys.

¹⁸ 2021 m. Gyventojų kokybės indeksas savivaldybėse: <https://lietuvosfinansai.lt/gki/gki-savivaldybese/>.

KRFZ teritoriją kerta svarbiausias šalies magistralinis kelias A1, jungiantis didžiausius Lietuvos miestus – Vilnių, Kauną ir Klaipėdos regiono centrą Klaipėdos miestą. Valstybinės reikšmės vidaus vandens kelias Klaipėda-Kuršių marios-Nemuno upė-Kaunas yra įtrauktas į Europos svarbiausių tarptautinės reikšmės vidaus vandens kelių tinklą (E41),¹⁹.

3. Nepakankamas turizmo infrastruktūros pritaikymas lankymui bei į regioną pritraukiama mažai užsienio turistų. Ši silpnybė (poreikis) yra būdinga visoms KRFZ savivaldybėms.

KRFZ teritorija pasižymi gausiais turizmo ir rekreaciniais ištekliais, turimas pakankamas turizmo potencialas, bet jis nėra pilnai išnaudojamas, jo kuriama pridėtinė vertė nėra aukšta, taip pat yra būtina gerinti turizmo infrastruktūrą, jos pasiekiamumą bei pritaikymą lankymui. VŠĮ Keliauk Lietuvoje 2022 m. atliktas Lietuvos turistinių vietovių infrastruktūros vertinimo tyrimas parodė, kad KRFZ teritorijos turizmo infrastuktūra nėra pakankamai gerai išvystyta, pritaikyta lankymui. Šio tyrimo duomenys rodo, kad nė vienos iš Klaipėdos regiono savivaldybių bendras vertinimo rodiklis nesiekia 4 – maksimalaus galimo vertinimo balo (net apvalinant gautą vertinimo balą). Į I-ą²⁰ savivaldybių grupę patenkančių Klaipėdos miesto, Neringos ir Palangos miesto savivaldybių turizmo infrastruktūros (objektų) bendras vertinimo vidurkis atitinkamai siekia 3,02, 2,83 ir 3,18 balo, į II-ą²¹ savivaldybių grupę patenkančių Klaipėdos rajono ir Kretingos rajono savivaldybių balai atitinkamai yra 2,85 ir 2,77, Šilutės rajono savivaldybės, priskirtos III-iai²² savivaldybių grupei, bendras vertinimo balas yra 2,64, o Skuodo rajono savivaldybės – IV-os²³ grupės savivaldybės - bendras vertinimo balas yra tik 2,06.

KRFZ savivaldybės susiduria su iššūkiais plėtojant atvykstantį turizmą. Didžiąją dalį turizmo dalies regione sudaro vietinis turizmas. 2022 m. duomenimis, užsienio turistų dalis čia siekia tik 13 proc. (palyginimui, Lietuvos vidurkis – 30 proc. Vilniaus regiono – 55 proc.). Valstybės duomenų agentūros duomenimis, nakvynių skaičius apgyvendinimo įstaigose KRFZ teritorijoje nuo 2018 iki 2022 m. augo 9 proc., bet šį augimą nulėmė būtent vietos turizmo augimas – vietos turistų nakvynių skaičius per analizuojamus penkis metus išaugo 24 proc., o užsieniečių nakvynių skaičius sumažėjo net daugiau nei per pusę. Šis kritimas buvo didžiausias tarp visų Lietuvos regionų (NUTS 3). Turizmo sektorius tiek Lietuvoje, tiek Klaipėdos regione stipriai nukentėjo nuo COVID-19 pandemijos ir karo Ukrainoje keliamų pasekmių. Kalbant apie Klaipėdos regioną, tai buvo viena iš esminių priežasčių, nulėmusių didėjančią Klaipėdos regiono atsilikimą nuo kitų didžiųjų Lietuvos miestų regionų: čia nebeliko turistų iš Rusijos bei Baltarusijos, kurie sudarė stabilų turistų srautą regione šalia kitų turistų grupių, tuo tarpu Baltijos jūros baseino, kuriam pats priklauso, turizmo rinkos galimybės nėra išnaudojamos.

Atitinkamai, VŠĮ Keliauk Lietuvoje ir Lietuvos statistikos departamento duomenys rodo, kad atvykstantis turizmas sukuria didesnę pridėtinę ekonominę vertę nei vietos turizmas. 2021 m. šalies gyventojai, keliaudami šalies viduje, išleido 87 eurus (ir tai yra išlaidos iš šalies gyventojų turimų piniginių resursų), o užsienio turistai - net beveik 4,5 karto daugiau – 390 eurų²⁴. Taip pat užsienio turistai paprastai praleidžia daugiau laiko vienoje vietovėje nei vietos turistai. Šią problemą KRFZ savivaldybės yra identifikuojusios ir 2021 m. patvirtintoje KRSS2030, kurioje įvardijama, kad

¹⁹ 2022-2030 m. Klaipėdos regiono plėtros planas.

²⁰ Savivaldybės, sulaukiančios daugiau nei 50 tūkst. turistų per metus.

²¹ Savivaldybės, sulaukiančios daugiau nei 15 tūkst. turistų per metus.

²² Savivaldybės, sulaukiančios daugiau nei 5 tūkst. turistų per metus.

²³ Savivaldybės, sulaukiančios mažiau nei 5 tūkst. turistų per metus.

²⁴ Valstybės duomenų agentūros duomenys.

atvykstamasis turizmas ir pajamos iš jo yra esminis Klaipėdos regiono turizmo sektoriaus plėtros ir ekonominio augimo veiksnys²⁵.

2022-2030 m. Klaipėdos regiono plėtros plane²⁶ nurodoma, kad KRFZ teritorijos turizmo sektoriaus paslaugos kuria mažą pridėtinę vertę – daugiausia pajamų yra gaunama iš apgyvendinimo ir maitinimo paslaugų (pvz., apgyvendinimo įstaigų skaičius nuo 2018 iki 2022 m. regione išaugo beveik 15 proc., tačiau jų užimtumas 2022 m. buvo mažesnis už Vilniaus ir Kauno regiono apgyvendinimo įstaigų užimtumą²⁷). Plane akcentuojama, kad turizmo vystymui nepakankamai efektyviai išnaudojamas regione turimas aukštas rekreacinių išteklių, turtingo istorinio ir kultūrinio paveldo potencialas bei dalykinio turizmo potencialas, regiono savivaldybėse trūksta turistams įdomių traukos produktų ir paslaugų, objektai nepritaikyti lankymui, neužtikrinamas kultūros, architektūros paveldo įveiklinimas. Taip pat regione organizuojama nepakankamai bendrų regiono turizmo informacijos ir rinkodaros veiklų, aiškiai nesuformuotas vienintelio šalies jūrinio regiono identitetas.

Šiai **silpnybei (poreikiui)** pašalinti bus panaudojama ši **regiono stiprybė (potencialas)**: regiono turimas turizmo ir rekreacinis potencialas.

KRFZ pasižymi rekreaciniais ir turizmo ištekliais bei savitu kultūros paveldu. KRFZ teritorija, apima Klaipėdos krašto ir Vakarų Žemaitijos kultūros paveldo arealus. Tai yra savita Lietuvos dalis, išsiskirianti paveldu, atspindinčiu pajūrio zonos, Mažosios Lietuvos savitumą, įvairių kultūrų įtakas, taip pat pasižyminčiu unikaliu Baltijos, Kuršių marių bei Kuršių nerijos (kultūriniu) kraštovaizdžiu, kuris yra įrašytas į UNESCO pasaulio paveldo vertybių sąrašą. Regione įsikūrę net 2 kurortai, per jį driekiasi Eurovelo10 dviračių trasa, gausu unikalių saugomų teritorijų (2 nacionaliniai parkai – Žemaitijos nacionalinis parkas ir Kuršių nerijos nacionalinis parkas, 3 regioniniai parkai, virš 50 draustinių, taip pat rezervatai ir Natūra 2000 vietovės).

Esamo turistinio ir rekreacinio potencialo panaudojimas yra svarbus regiono savivaldybių bendradarbiavimui turizmo plėtros srityje. KRSS2030 yra išskirta atskira kryptis, skirta bendram veikimui plėtojant būtent darnų jūrinį ir pakrančių turizmą (kryptis „Darnus jūrinis ir pakrančių turizmas“). Be kita ko, šioje strategijoje yra numatyta įkurti Klaipėdos regiono turizmo organizaciją. 2023 m. ES „Mėlynosios ekonomikos“ ataskaitoje pakrančių turizmas nurodomas kaip sukuriantis didžiausią darbo vietų ir sukuriamos pridėtinės vertės dalį ES kuriamoje mėlynojoje ekonomikoje (atitinkamai 51 ir 26 proc.). Be to, Baltijos jūros regione, kuriam priklauso ir Klaipėdos regionas, šis sektorius įvardijamas kaip augantis²⁸.

Galimybės ir grėsmės

GALIMYBĖS.

1. Didesnė viešojo transporto sistemos integracija visoje Lietuvoje.

Lietuvos Respublikos teritorijos bendrojo plano²⁹ trečiame skirsnyje „Lietuvos regionai 2030“ nurodoma, kad siekiant regionų gyvybingumo, sprendžiant skirtingiems regionams nustatytas problemas, reikalinga aktyviai naudoti identifikuotą potencialą, įveikinti įvairaus tipo pasyvius išteklius,

²⁵ Klaipėdos regiono specializacijos strategija iki 2030 metų: <https://klaipedaregion.lt/specializacija/>.

²⁶ 2022-2030 m. Klaipėdos regiono plėtros planas.

²⁷ Valstybės duomenų agentūros duomenys.

²⁸ Šaltinis: <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9a345396-f9e9-11ed-a05c-01aa75ed71a1>.

²⁹ LR vyriausybės 2021-09-29 nutarimas Nr. 789 “Dėl Lietuvos Respublikos teritorijos bendrojo plano patvirtinimo”.

regionų urbanistinių struktūrų funkcinis ryšius papildyti įvairių modelių partnerystėmis formuojant bendrus tikslus, regionalizuotai vystyti viešąsias paslaugas, susisiekimo ir inžinerines sistemas, sudaryti prielaidas verslo plėtrai. Papildomai, Lietuvos transporto infrastruktūros plėtros iki 2030 m. plane³⁰ yra numatyta 1.2.4.2. priemonė dėl intermodalumo ir funkcinio suderinamumo keleivių vežime užtikrinimo.

Viešojo transporto sistema Lietuvoje palaipsniui darosi integralesnė, jau egzistuoja ir gerosios praktikos pavyzdžiai nacionaliniu lygiu, susiję su KRFZ teritorija (pavyzdžiui, valstybės įmonės „Lietuvos geležinkeliai“ bendradarbiavimas su regiono viešojo transporto įmonėmis siūlant tiesiogines keliones traukiniu į Lietuvos pajūrio kurortus perkant vieną integruotą bilietą ir regione persėdant kelionę tęsti specialiais autobusais (ar kitu regione veikiančiu viešuoju ir komerciniu sausumos bei vandens transportu)). Taip pat šiuo metu nacionalinėje teisėkūroje planuojami susijusių teisės aktų (tokių kaip LR Kelių transporto kodekso ar LR Transporto lengvatų įstatymo) aktualūs pakeitimai, aiškiau apibrėšiantys susijusias viešojo susisiekimo funkcijas, harmonizuosiantys lengvatų dydžius skirtingose transporto srityse, sudarysiantys palankesnes sąlygas viešojo transporto integracijai bei pan. tiek šalyje, tiek KRFZ.

2. Inovacijų diegimas verslo sektoriuje bei naujų ekonomikos sričių plėtra.

Inovacijų diegimas verslo sektoriuje bei naujų ekonomikos sričių plėtra sudaro galimybes plėsti ekonomiką, kurti darbo vietas ir pritraukti naujas investicijas. Vykstanti intensyvi mokslinių tyrimų ir eksperimentinė plėtra, automatizacijos, skaitmenizacijos, robotizacijos bei kiti technologiniai procesai tiesiogiai prisideda prie produktyvių ir perspektyvių ekonomikos sričių atsiradimo, prie aukštesnės pridėtinės vertės verslo plėtros, leidžia kurti aukštesnę pridėtinę vertę, generuoti ženkliai didesnes pajamas, gerinti bendruosius ekonominius rodiklius bei didinti KRFZ konkurencinį pranašumą.

Didėjant susirūpinimui dėl klimato kaitos bei geopolitinės situacijos sparčiai auga atsinaujinančios energetikos ir jį aptarnaujantis sektorius. Regionai, turintys palankias sąlygas šių energijos šaltinių plėtrai, gali pritraukti investicijas ir tapti tvarios plėtros lyderiais (pvz., Klaipėdos regione planuojamas vėjo jėgainių parko įrengimas jūroje). Siekiant tvariau naudoti turimus išteklius, užtikrinti darnų augimą ir stiprinti regionų atsparumą įvairioms krizėms, Europos Sąjungos lygmeniu skatinamas žiedinės ekonomikos (įskaitant industrinės simbiozės) vystymas, tuo pačiu atveriant naujas galimybes investicijoms ir verslo plėtrai (susijusių priemonių įgyvendinimas yra numatytas ir KRSS2030 ties Bioekonomikos kryptimi (II.1.4. ir II.1.5. uždaviniai)).

3. Augantis poreikis turizmo paslaugoms.

Paskutinės pasaulinės tendencijos rodo, kad, vadovaujantis Pasaulio turizmo organizacijos³¹ duomenimis, keliaujančių pasaulyje skaičius auga ir 2023 m., lyginant su 2022 m., jis padidėjo 34 proc. Tarptautinis (atvykstamasis) turizmas siekia 88 proc. prieš COVID-19 pandemiją buvusio rodiklio, o tarptautinio (atvykstamojo) turizmo aktyvumas Europoje (kuri šiuo metu ir yra pagrindinė KRFZ tikslinė rinka plačiąja prasme) siekia net 94 proc. priešpandeminio lygio. Taip pat auga ir turizmo sektoriuje sukuriama pridėtinė vertė. Valstybės duomenų agentūra nurodo, kad Lietuvoje turizmo

³⁰ Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2022 m. vasario 9 d. įsakymas Nr. 3-86.

³¹ UNWTO World Tourism Barometer: <https://www.e-unwto.org/toc/wtobarometereng/22/1>.

sektoriuje sukurta pridėtinė vertė 2022 metais, palyginti su 2021-aisiais, augo 49,3 proc. iki 1,3 mlrd. Eur ir siekė 2,2 proc. šalies bendrosios pridėtinės vertės³².

ES Mėlynosios ekonomikos ataskaitoje³³ akcentuojama, kad ES pakrančių teritorijos yra vienos populiariausių tarp Europos turistų ir turistų, atvykstančių iš kitų kontinentų. Dėl šios priežasties jūrinis ir pakrančių turizmas (kuris yra Klaipėdos regiono pasirinkta turizmo plėtros kryptis) pagal kuriamą bendrąją pridėtinę vertę ir užimtumo rodiklius yra įvardijamas kaip didžiausias ir augantis mėlynosios ekonomikos sektorius.

GRĖSMĖS

1. Sulėtėjęs šalies ekonomikos augimas dėl tarptautinėje aplinkoje vykstančių procesų.

COVID-19 pandemija bei Ukrainoje vykstantis karas, su tuo susiję pokyčiai tarptautinėje ekonomikos aplinkoje neišvengiamai turi neigiamos įtakos ir Lietuvos ekonomikai. Lietuvos banko³⁴ teikiamos prognozės rodo, kad Lietuvos ūkis jau kurį laiką patiria stiprius sukrėtimus ir Lietuvos ekonomikos augimas keletą metų yra prislopęs. Dėl nepakankamos vidinės ir išorinės paklausos, ekonomikos potencialas nėra visiškai panaudojamas, nors gyventojų skaičius yra ūgtelėjęs, kyla gyventojų pajamos. Lietuvoje mažėja privatusis vartojimas, ypač mažėja eksportas, o didėja tik investicijos. Numatoma, kad ekonominė raida artimiausiu metu ir toliau bus vangė.

2. Kylančios ir nestabilios energetinių išteklių kainos.

Prasidėjus Rusijos karinei agresijai Ukrainoje kylančios ir nestabilios energetinių išteklių kainos sukėlė rimtų problemų verslui ir gyventojams – kilo verslų veiklų sąnaudų, mažėjo įmonių pelningumas, kilo galutinio produkto kainos vartotojams bei kt. Lietuvai esant priklausomai nuo importuojamų energijos išteklių, sunku yra prognozuoti, laiku reaguoti, valdyti ar išvengti energetinių išteklių kainų svyravimų (pavyzdžiui, dėl neplanuoto įvykio - Suomijos „Olkiluoto 3“ branduolinio reaktoriaus atsijungimo - 2023 m. lapkričio mėnesį elektros kainos Lietuvoje augo 20,40 proc.³⁵). Tokie energetinių išteklių kainų svyravimai gali tiesiogiai atgrasyti investuotojus ir mažinti verslo plėtros galimybes regione, stabdyti darbo vietų kūrimą.

³² 2022-2030 m. Klaipėdos regiono plėtros planas: <https://klaipedosregionas.lt/tarybos-veikla/regiono-pletra/regiono-petros-planas/>.

³³ Šaltinis: <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9a345396-f9e9-11ed-a05c-01aa75ed71a1>.

³⁴ Makroekonominės prognozės. 2023 m. gruodis: https://www.lb.lt/uploads/publications/docs/43728_5c60e96dbf0b1babe2ee008e1fa32ad4.pdf.

³⁵ Šaltinis: <https://ignitis.lt/lt/naujienos/energetikos-naujienos-2023-gruodis>.

Teritorijos stiprybių, silpnybių, galimybių ir grėsmių (toliau – SSGG) analizė

Problema: neišnaudojamas regiono ekonominio augimo potencialas bei nepakankamas regiono ekonominis patrauklumas aukštesnę pridėtinę vertę kuriančių verslų pritraukimui į regioną.

Silpnybės	Stiprybės
Tik iš dalies integruota regioninė viešojo transporto sistema	Regiono egzistuoja geroji patirtis bendrai organizuojant viešąjį transportą tarp atskirų savivaldybių ir pasirengimas plėtrai
Netolygus regiono savivaldybių investicinis patrauklumas	Palanki regiono geografinė padėtis ekonominei plėtrai
Nepakankamas turizmo infrastruktūros pritaikymas lankymui bei į regioną pritraukiama mažai užsienio turistų	Regiono turimas turizmo ir rekreacinis potencialas
Galimybės	Grėsmės
Didesnė viešojo transporto sistemos integracija visoje Lietuvoje	Sulėtėjęs šalies ekonomikos augimas dėl tarptautinėje aplinkoje vykstančių procesų
Inovacijų diegimas verslo sektoriuje bei naujų ekonomikos sričių plėtra	Kylančios ir nestabilios energetinių išteklių kainos
Augantis poreikis turizmo paslaugoms	

Siekiant pašalinti trūkumus ir problemas, dėl kurių KRFZ teritorijos regioninė viešojo transporto sistema nėra visiškai integruota ir negali atliepti esamų poreikių bus pasinaudojama regione esama gera patirtimi šioje srityje, kadangi atskiros regiono savivaldybės viešąjį transportą bent iš dalies jau organizuoja kartu sutarčių pagrindu. Transporto sistema, viešąjį transportą regione organizuojant integraliai, taps racionali, efektyvesnė, bus sukurtos prielaidos didesnėms galimybėms bent kiek kontroliuoti (ar pasirošti) šiuolaikines ir dar atsirandančias grėsmes dėl kylančių ir nestabilių energetinių išteklių kainų. Didesnės viešojo transporto sistemos integracijos siekimas visoje šalyje sudarys galimybes efektyviau spręsti sistemos diegimo metu galimai kilsiančias problemas.

Tenkinant investicijų tolygaus pritraukimo KRFZ teritorijoje poreikį bus pasinaudojama esama palankia regiono geografine padėtimi ekonominei plėtrai bei patogia regiono logistine padėtimi. Inovacijų diegimas verslo sektoriuje bei naujų ekonomikos sričių plėtra sudarys palankias sąlygas į KRFZ teritoriją pritraukti aukštesnę pridėtinę vertę kuriančius verslus. Verslo pasaulyje vis atsirandančios naujos technologinės naujovės, sprendimai padės mažinti grėsmes, kurias kelia lėtas šalies ekonomikos augimas dėl tarptautinėje aplinkoje vykstančių procesų bei energetinių resursų kainų svyravimai.

Regiono turimas turizmo ir rekreacinis potencialas leis užtikrinti šiuo metu esamus poreikius, susijusius su nepakankamu turizmo infrastruktūros pritaikymu lankymui bei mažu į regioną pritraukiamu užsienio turistų skaičiumi. Esamą grėsmę dėl sulėtėjusio šalies ekonomikos (kas, iš esmės, gali lemti ir mažesnę vidaus vartojimą, įskaitant ir mažesnę skaičių ir/ar mažesnes vietas turistų išlaidas) augimo padės valdyti visame pasaulyje augantis poreikis turizmo paslaugoms bei globaliai gerėjantys būtent atvykstantojo turizmo rodikliai.

II SKYRIUS
TIKSLAI IR UŽDAVINIAI IR JŲ VERTINIMO RODIKLIAI

Tikslas (-ai)	Poveikio rodiklis (-iai)	Poveikio rodiklio (-ių) reikšmės			Uždaviniai	Uždavinių rezultato rodikliai	Uždavinių rezultato rodiklių reikšmės		
		Pradinė	Tarpinė	Siekiamą			Pradinė	Tarpinė	Siekiamą
1	2	3	4	5	6	7	7	8	
Padidinti Klaipėdos regiono ekonominę konkurencinumą bei patrauklumą	Gyventojų užimtumo lygis (15-64 metų) Procento vidutiniai skirtumai tarp regiono savivaldybių (standartinis nuokrypis)	11,3 (2023)	10,3 (2025)	7,0 (2029)	Plėtoti integruotą, gyventojų bei verslo poreikius atitinkančią, Klaipėdos regiono viešojo transporto sistemą	R - Bendrai teikiamų viešųjų paslaugų skaičius	0 (2023)	1 (2025)	1 (2029)
						R - Metinis konsoliduotųjų viešųjų paslaugų vartotojų skaičius	0 (2023)	0 (2025)	4 303 440 (2029)
	Pridėtinė vertė gamybos sąnaudomis pagal veiklos vykdymo vietą (nefinansinių įmonių), tenkanti vienam dirbančiajam per metus, tūkst. Eur	28,8 (2022)	30,0 (2025)	31,5 (2029)	Didinti Klaipėdos regiono savivaldybių investicinių potencialą	R - Bendrai teikiamų viešųjų paslaugų skaičius	0 (2023)	1 (2025)	1 (2029)
						R - Sukurtos arba atkurtos teritorijos, naudojamos ekonominei, rekreacinei ar turizmo paskirčiai, ha	0 (2023)	0 (2025)	30,75 (2029)
						R - Metinis konsoliduotųjų	0 (2023)	0 (2025)	10 (2029)

					viešųjų paslaugų vartotojų skaičius			
				Stiprinti Klaipėdos regiono, kaip turistinės vietovės, patrauklumą bei skatinti atvykstantąjį turizmą	R - Bendrai teikiamų viešųjų paslaugų skaičius	0 (2023)	2 (2025)	2 (2029)
					R - Metinis konsoliduotųjų viešųjų paslaugų vartotojų skaičius	0 (2023)	0 (2025)	883 980 (2029)
					R - Sukurtos arba atkurtos teritorijos, naudojamos ekonominei, rekreacinei ar turizmo paskirčiai, ha	0 (2023)	0,09 (2025)	251,60 (2029)
					R - Dviračiams skirtos infrastruktūros metinis naudotojų skaičius	0 (2023)	0 (2025)	100 500 (2029)

**IV SKYRIUS
INTEGRUOTO POŽIŪRIO APRAŠYMAS**

Integruoto požiūrio, kurio laikomasi rengiant ir įgyvendinant Strategiją, aprašymas		
Strategijos atitiktis integruotą požiūrį užtikrinantiems principams	Veiksmams prisidedama prie efektyvesnio dviejų ar daugiau Lietuvos Respublikos vietos savivaldos įstatyme nustatytų savivaldybių funkcijų vykdymo.	<p>KRFZ veiksmams bus prisidedama prie šių LR Vietos savivaldos įstatyme nustatytų savivaldybių funkcijų vykdymo:</p> <p>Uždavinio „Plėtoti integruotą, gyventojų bei verslo poreikius atitinkančią, Klaipėdos regiono viešojo transporto sistemą“ veiksmams prisidedama prie savivaldybių savarankiškos funkcijos „keleivių vežimo vietiniais maršrutais organizavimas, lengvatinio keleivių vežimo kompensacijų skaičiavimas ir mokėjimas“ efektyvesnio vykdymo (LR Vietos savivaldos įstatymo 6 straipsnio 33 punktą). Įgyvendinant ties šiuo KRFZ strategijos uždaviniu suplanuotus veiksmus bus sukurta Klaipėdos regiono ITVS bei pagerinta jos efektyviam funkcionavimui reikalinga infrastruktūra.</p> <p>Uždavinių „Didinti Klaipėdos regiono savivaldybių investicinį potencialą“ ir „Stiprinti Klaipėdos regiono, kaip turistinės vietovės, patrauklumą bei skatinti atvykstanąjį turizmą“ veiksmams prisidedama prie savivaldybių savarankiškos funkcijos „sąlygų verslo ir turizmo plėtrai sudarymas ir šios veiklos skatinimas“ efektyvesnio vykdymo (LR Vietos savivaldos įstatymo 6 straipsnio 38 punktą). Ties šiais KRFZ strategijos uždaviniais numatyti veiksmai yra skirti vykdyti bendras regionines veiklas siekiant pritraukti investicijas į regioną, didinti regiono turistinį patrauklumą bei pagerinti esamą ar sukurti naują su šiomis sritimis susijusią infrastruktūrą.</p>
	Iš kiekvienam uždaviniui priskirtų veiksmų visumos naudą gaus tikslinės grupės dviejose ar daugiau tarpusavyje besiribojančiose ir socialiniais ir (ar) ekonominiais ryšiais susijusiose arba potencialiai	Įgyvendinant veiksmus pagal KRFZ strategijos 1.1. uždavinį „Plėtoti integruotą, gyventojų bei verslo poreikius atitinkančią, Klaipėdos regiono viešojo transporto sistemą“ 6 besiribojančiose regiono

	<p>tokius ryšius galinčiose suformuoti savivaldybėse.</p>	<p>savivaldybėse (Klaipėdos rajono, Kretingos rajono, Neringos, Palangos miesto, Skuodo rajono ir Šilutės rajono savivaldybėse) numatoma vykdyti 1.1.2.-1.1.7. investicinius veiksmus, kuriais bus gerinama regiono viešojo transporto fizinė ir IT infrastruktūra. Ties šiuo uždaviniu numatytas 1.1.1. neinvesticinis veiksmas (įgyvendina visos 7 Klaipėdos regiono savivaldybės įskaitant Klaipėdos miesto savivaldybę), kurio įgyvendinimu bus užtikrintas bendras viešojo transporto infrastruktūros naudojimas ir viešųjų paslaugų teikimas vykdant savivaldybių savarankiškąją funkciją - keleivių vežimo vietiniais maršrutais organizavimas, lengvatinio keleivių vežimo kompensacijų skaičiavimas ir mokėjimas. Įgyvendinus šį uždavinį naudą patirs viso Klaipėdos regiono gyventojai ir Klaipėdos regiono svečiai.</p> <p>Įgyvendinant veiksmus pagal KRFZ strategijos 1.2. uždavinį „Didinti Klaipėdos regiono savivaldybių investicinį potencialą“ 2 besiribojančiose regiono savivaldybėse – Kretingos rajono ir Skuodo rajono savivaldybėse - numatoma vykdyti 1.2.2.-1.2.3. investicinius veiksmus, kuriais bus gerinama šių savivaldybių infrastruktūra, skirta pritraukti investicijas. Ties šiuo uždaviniu numatytas 1.2.1. neinvesticinis veiksmas, kuriuo bei panaudojant modernizuotą ir naujai sukurtą infrastruktūrą bus bendrai vykdoma ši savivaldybių savarankiškoji funkcija - sąlygų verslo ir turizmo plėtrai sudarymas ir šios veiklos skatinimas. Įgyvendinus šį uždavinį naudą patirs Kretingos rajono, Skuodo rajono ir viso regiono gyventojai bei mažos ir vidutinės įmonės.</p> <p>Įgyvendinant veiksmus pagal KRFZ strategijos 1.3. uždavinį „Stiprinti Klaipėdos regiono, kaip turistinės vietovės, patrauklumą bei skatinti atvykstantąjį turizmą“ 6 besiribojančiose regiono savivaldybėse (Klaipėdos rajono, Kretingos rajono, Neringos, Palangos miesto, Skuodo rajono ir Šilutės rajono savivaldybėse) numatoma vykdyti 1.3.3.-1.3.13. investicinius veiksmus, kurie padės dalyvaujančių savivaldybių kultūros ir gamtos objektus pritaikyti lankymui taip</p>
--	---	--

		<p>pagerinant turizmo viešąją infrastruktūrą. Ties šiuo uždaviniu numatyti 2 neinvesticiniai veiksmai (1.3.1. ir 1.3.2.), kurių įgyvendinimu bus užtikrintas bendras viešosios turizmo infrastruktūros panaudojimas vykdant jungtinę regiono turizmo rinkodarą ir įgyvendinant šią savivaldybių savarankiškąją funkciją: sąlygų verslo ir turizmo plėtrai sudarymas ir šios veiklos skatinimas. Įgyvendinus šį uždavinį naudą patirs visų 7 KRFZ savivaldybių gyventojai, Klaipėdos regiono svečiai bei jame veikiantys privatūs turizmo paslaugų teikėjai.</p>
	<p>Veiksmai įgyvendinami taikant integruotų teritorinių investicijų metodą.</p>	<p>KRFZ veikslių visuma prisideda prie šio ESFIP 5-ojo prioriteto „Piliečiams artimesnė Lietuva“ konkretaus uždavinio: 5.2. Skatinti integruotą ir įtraukią socialinę, ekonominę ir aplinkosaugos plėtrą vietos lygmeniu, puoselėti kultūrą, gamtos paveldą, darnų turizmą ir saugumą kitose nei miestų teritorijose.</p> <p>1.3.12. veiksmu „Dviračio tako atkarpos įrengimas nuo privažiuojamojo rajoninio kelio Nr. 2210 iki Preilos g. 10A“ prisidedama prie šio ESFIP 8 prioriteto konkretaus uždavinio: 8.1. Tvarus judumas mieste.</p> <p>Įgyvendinant KRFZ strategiją bei esant atitikčiai finansavimo reikalavimams bus siekiama pasinaudoti ir kitų ES finansinių mechanizmų, programų, tokių kaip Interreg Baltic Sea Region, Interreg Latvia-Lithuania, Interreg South Baltic, Horizon Europe ir pan., teikiamomis išorės finansavimo galimybėmis.</p>

V SKYRIUS
PARTNERIŲ DALYVAVIMAS RENGIANČIŲ IR ĮGYVENDINANČIŲ STRATEGIJĄ

Partnerių dalyvavimo rengiant ir įgyvendinant Strategiją aprašymas		
Etapas	Įtraukimo priemonės	Dalyviai
Strategijos rengimas	Konsultacijos su visuomene paskelbiant KRFZ strategijos projektą vietos ir/ar regioninėje	Klaipėdos regiono plėtros taryba, kiti viešojo administravimo subjektai, ekonominiai ir

	elektroninėje žiniasklaidoje, savivaldybių internetinėse svetainėse ir/ar jų paskyrose socialiniuose tinkluose, Klaipėdos regiono plėtros tarybos interneto svetainėje sudarant visuomenei sąlygas susipažinti su KRFZ strategijos projektu bei pateikti pastabas ir pasiūlymus: paskelbta 2024 m. balandžio 30 d.	socialiniai partneriai, nevyriausybinės organizacijos ir gyventojai.
	2024 m. balandžio 17 d. KRFZ strategijos projektas pristatytas KRPT kolegijai. 2024 m. balandžio 29 d. KRFZ strategijos projektas pristatytas KRPT kolegijos partnerių grupei.	Klaipėdos regiono plėtros taryba ir jos partnerių grupė.
Strategijos įgyvendinimas	Metinio pranešimo apie KRFZ strategijos įgyvendinimą parengimas ir jo paskelbimas KRFZ strategiją įgyvendinančių savivaldybių interneto svetainėse ir Klaipėdos regiono plėtros tarybos interneto svetainėje sudarant visuomenei sąlygas susipažinti su pranešimu bei pateikti pastabas ir pasiūlymus: kasmet.	Klaipėdos regiono plėtros taryba, kiti viešojo administravimo subjektai, ekonominiai ir socialiniai partneriai, nevyriausybinės organizacijos ir gyventojai.
	Konsultacijos atliekant esminius KRFZ strategijos pakeitimus sudarant visuomenei sąlygas pateikti pastabas ir pasiūlymus (pagal poreikį).	Klaipėdos regiono plėtros taryba, kiti viešojo administravimo subjektai, ekonominiai ir socialiniai partneriai, nevyriausybinės organizacijos ir gyventojai.