

viešasis
ADMINISTRAVIMAS
P u b l i c A d m i n i s t r a t i o n

VILNIUS



2012* 1(33)

Teorinis ir praktinis žurnalas VIEŠASIS ADMINISTRAVIMAS
The theoretical and practical journal PUBLIC ADMINISTRATION

Redakcijos kolegija / Editorial Board:

Vyriausieji (moksliniai) redaktoriai /

Editors in chief (scientific editors):

prof. dr. **E. CHLIVICKAS** / Prof Dr

prof. habil. dr. **B. MELNIKAS** / Prof Dr Habil

Nariai / Members

A. ASTRAUSKAS, dr., LR Seimas, Valstybės valdymo ir savivaldybių komiteto biuro patarėjas / Dr, Adviser of the Secretariat of Committee on State Administration and Local Authorities, the Seimas of the Republic of Lithuania, Lithuania

A. BARABASHEV, Prof Dr, Dean of High School of Economics, State University, Moscow, Russia

P. BOORSMA, Prof Dr, Public Finance Faculty for Public Administration and Public Policy, University of Twente, the Netherlands

M. BRINTHALL, Executive Director of American Political Science Association, USA

E. CHLIVICKAS, prof. dr., Vilniaus Gedimino technikos universitetas, Lietuvos viešojo administravimo lavinimo institucijų asociacijos prezidentas, Finansų ministerijos mokymo centro direktorius / Prof Dr, Vilnius Gediminas Technical University, President of Lithuanian Public Administration Training Association, Director of Training Centre of the Ministry of Finance, Lithuania

J. CZAPUTOWICZ, Prof Dr, Director of National School of Public Administration, Poland

M. DUGGETT, Professor, University of Portsmouth, United Kingdom

L. GAJDOSOVA, Executive Director of Network of Institutes and Schools of Public Administration in Central and Eastern Europe (NISPAcee), Slovakia

R. GINEVIČIUS, prof. habil. dr., Vilniaus Gedimino technikos universitetas / Prof Dr Habil, Vilnius Gediminas Technical University, Lithuania

L. YIU, Dr, President of Centre for Socio-Economic Development, Switzerland

B. LEIDHAMMAR, Prof, Division for Business and Economics, Karlstad University, Sweden

R. MALKEVIČIUS, dr., Lietuvos viešojo administravimo lavinimo institucijų asociacijos konsultantas / Dr, Consultant of Lithuanian Public Administration Training Association, Lithuania

A. MARČINSKAS, prof. habil. dr., Vilniaus universiteto katedros vedėjas / Prof Dr Habil, Head of Department, Vilnius University, Lithuania

B. MELNIKAS, prof. habil. dr., Vilniaus Gedimino technikos universiteto katedros vedėjas / Prof Dr Habil, Head of Department, Vilnius Gediminas Technical University, Lithuania

S. PUŠKORIUS, prof. habil. dr., Mykolo Romerio universitetas / Prof Dr Habil, Mykolas Romeris University, Lithuania

A. RAIPA, prof. dr., Kauno technologijos universitetas / Prof Dr, Kaunas University of Technology, Lithuania

A. ROSENBAUM, Prof Dr, President of IASIA (International Association of Schools and Institutes of Administration), Brussels, Belgium, Director of Institute for Public Management and Community Service, Florida International University, USA

R. SANER, Professor, Basel University, Director of Diplomacy Dialogue, CSEND, Geneva, Switzerland

A. SEILIUS, prof. habil. dr., Klaipėdos universitetas / Prof Dr Habil, Klaipėda University, Lithuania

A. TEMMES, Finnish Institute of Public Management, Finland

K. TOLO, Dr, Executive Director, National Association of Schools of Public Affairs and Administration (NASPAA), USA

B. WOOLDBRIDGE, Prof Dr, Department of Political Science and Public Administration, Virginia Commonwealth University, USA

Žurnalo leidėjas / Publisher:

Lietuvos viešojo administravimo lavinimo institucijų asociacija/
Lithuanian Public Administration Training Association

Atsakingoji sekretorė / Executive Secretary:

M. Kuzminskaitė

el.paštas/E-mail info@lvalia.lt

Redakcija / Editorial Staff:

tel., faks./phone, fax +370 5 212 63 17

el.paštas/E-mail info@lvalia.lt



Žurnalas „Viešasis administravimas“ įtrauktas į mokslines tarptautines duomenų bazes EBSCO, Business Source Complete, LOGIN, GESIS.
The journal 'Public Administration' has been included into the international scientific databases 'EBSCO', Business Source Complete, 'LOGIN' and databases of CSA Social Science Collection of GESIS Service Agency Eastern Europe.

TURINYS / CONTENT

VYRIAUSIŲJŲ REDAKTORIŲ ŽODIS <i>FOREWORD OF EDITORS IN CHIEF</i>	4
VALSTYBĖS POLITIKA IR VIEŠASIS VALDYMAS: NAUJI POŽIŪRIAI IR STRATEGINIAI SPRENDIMAI <i>STATE POLICY AND PUBLIC MANAGEMENT: NEW APPROACHES AND STRATEGIC DECISIONS</i>	
E. Chlivickas. International Integration – new Opportunities to Improve Human Resources Management Systems <i>Tarptautinė integracija – naujos žmogiškųjų išteklių valdymo sistemų tobulinimo galimybės</i>	6
A. Raipa. Iššūkiai naujam viešajam valdymui <i>Challenges for the New Public Management</i>	12
E. Smilga, A. Laurinavičius. Jūrinės valstybės potencialas ir jo ugdymas Lietuvoje: strateginių sprendimų perspektyva <i>Maritime Potential and Its Development in Lithuania: a Prospect on Strategic Decisions</i>	20
GLOBALIZACIJA, EUROPOS INTEGRACIJA IR INOVACIJŲ PLĖTRA: NAUJOS TENDENCIJOS <i>GLOBALISATION, EUROPEAN INTEGRATION AND THE DEVELOPMENT OF INNOVATION: NEW TRENDS</i>	
B. Melnikas. Sanglauda ir unikalumas: nauji iššūkiai globalizacijos, internacionalizavimo bei Europos integracijos procesų aplinkoje <i>Cohesion and the Uniqueness: New Challenges in the Environment of Globalization, Internationalization and European Integration Processes</i>	31
A. Bitinas. Pensijų sistemų reformos industrinėse Rytų Azijos šalyse <i>Pension System Reforms in the Industrial East Asia Countries</i>	47
L. Iešmantavičiūtė. Euro zona ir jos plėtra: šiuolaikiniai iššūkiai <i>The Eurozone and Its Development: Contemporary Challenges</i>	63
B. Reichelt, J. A. Sharichin. Labour Migration and Construction Industry in Germany: New Tendencies in the Context of European Integration <i>Darbo jėgos migracija ir statybos industrija Vokietijoje: naujos tendencijos Europos integracijos kontekste</i>	71
B. Melnikas, N. Kamariddinova. Human Resources and the Processes of Innovative Development in the Countries of the European Union and in the Space of Commonwealth of Independent States <i>Žmogiškieji ištekliai ir inovatyvios raidos procesai Europos Sąjungos šalyse bei Nepriklausomų valstybių sandraugos erdvėje</i>	80
RECENZIJOS / REVIEWS	
J. Mackevičius. Ekonomikos modernizavimo problemos: naujas požiūris <i>The Problems of Economic Modernization: New Approach</i>	90

JŪRINĖS VALSTYBĖS POTENCIALAS IR JO UGDYMAS LIETUVOJE: STRATEGINIŲ SPRENDIMŲ PERSPEKTYVA

*MARITIME POTENTIAL AND ITS DEVELOPMENT IN LITHUANIA:
A PROSPECT ON STRATEGIC DECISIONS*

Edmundas SMILGA, prof. habil. dr.,
Antanas LAURINAVIČIUS

Vilniaus universitetas

Įvadas

Konkurencinga, atvira, imli naujovėms visuomenė XX a. pabaigoje daugumoje demokratinių valstybių įsitvirtino kaip savaime suprantamas – jei ne vienintelis – raidos kelias ir tikslas. Vis dėlto priemonės, naudojamos šiam tikslui pasiekti, taip pat valstybių priimtoms strategijoms bent jau ekonomine prasme labai įvairios: vienos šalys įsitvirtino kaip inovacijų lyderės, kitos pasirinko „vijimosi“ strategiją, trečios naudoja išteklių grįstą politiką.

Lietuva, neturėdama nei išteklių, nei savos inovacijų kūrimo sistemos bei reikiamos patirties, pasirinko „vijimosi“ strategiją, kuri ekonominiu lygmeniu dažnai pasireiškia kaip užsienio investicijų „medžioklė“, paremta „mažiausios kainos“ kriterijumi. Tai rizikinga strategija, nes „jeigu kaina yra vienintelis konkurencinis pranašumas, visada atsiras kita šalis, siūlant dar pigiau“ (Senor, Singer 2011). Su panašiomis grėsmėmis jau artimiausioje ateityje gali susidurti ir Lietuva, nes investuotojai, kurie į šalį ateina vien skatinami pigios (tegu ir kvalifikuotos) darbo jėgos, bus visuomet pasiruošę ją palikti, vos tik darbo jėga šalyje pabrangs arba kita šalis pasiūlys pigiau. Tuo labiau, kad perkelti paslaugų teikimo centrą, tai ne gamyklą – o juk perkeliama ir gamykla, – užtenka tik išsinuomoti naujas patalpas ir įdarbinti naujus, pigiau kainuojančius darbuotojus.

Lygiai taip pat vien pelno motyvas šalies ekonomikos toli nenuves, juk kai šalies ūkiui ateina sunkūs laikai, „tie, kurie nėra nesirengę kurti namų, bendruomenės ir valstybės, sprunka pirmieji“ (Senor, Singer 2011). Tad ar ne geriau, užuot vaikiusis užsienio investicijų, šalyje sukurti savą investicijų skatinimo ir inovacijų kūrimo sistemą, kuri būtų daug tvirtesnė ir atsparesnė įvairioms krizėms nei atsitiktinis vien pelno siekiančių ekonominių vienetų susibūrimas?

Naujų, inovatyvių idėjų, galinčių lengvai pavirsti prekėmis ar paslaugomis, sklaida šalies ūkiui būtų naudinga taip pat ir tuo, kad leistų atsakyti dabar paplitusios „vijimosi“ strategijos ir skatintų pradėti mąstyti savarankiškai. Idėjų, kaip išskirtinės prekės ekonomikoje, vaidmenį taikliai apibūdina arių dramaturgo Džordžo Bernardo Šo mintis: „Jei tu turi obuolį ir aš turiu obuolį, ir jei mes jais apsikeisime, vis tiek abu turėsime po vieną obuolį. Bet jei tu turi idėją ir aš turiu idėją, ir jei mes jomis apsikeisime, tada abu turėsime po dvi idėjas.“ Iš tiesų idėjos – tokia turto rūšis, kuria dalydamiesi su kitais, savo kapitalą ne mažiname, o didiname. Todėl taip svarbu turėti nuosavus (o ne atsivežtus didžiųjų užsienio korporacijų, todėl uždarus ir prieinamus tik joms vienoms) idėjų – inovacijų kūrimo centrus, kurie būtų atviri šalies intelektualiam potencialui net keliomis prasmėmis: kiekvienas norintis galėtų papildyti/patobulinti pradėtą vystyti idėją; be to, toks „idėjų bankas“ taip pat būtų atviras ir investuotojams – rizikos kapitalo fondams, kad jie galėtų esamas idėjas įvertinti ir patraukliausias iš jų finansuoti.

Kokią vertę šiandienos pasaulyje įgyja idėjos, galinčios užimti gerą strateginę poziciją netgi tuo metu, kol dar negeneruoja ne tik pelno, bet net pajamų, gerai rodo ne tik visiems žinomas *Facebook* pavyzdys, bet ir Ilja Laurso *GetJar*, į kurį šiuo metu jau investavę net du iš dešimties didžiausių (pasaulyje!) rizikos kapitalo fondų.

Vieną iš tokių idėjų – Lietuvos, kaip jūrinės valstybės, potencialo ugdymą, pradėtą plėtoti dar pirmoje XX a. pusėje, o vėliau nepelnytai primirštą, mes ir pabandysime išnagrinėti šiame straipsnyje, pateikdami alternatyvius jos raidos scenarijus ir galimą jų ekonominę įvertinimą.

Lietuva, kaip jūrinė valstybė: istorinė retrospektyva ir šių dienų aktualijos

Lietuva nuo pat savo valstybingumo pradžios XIII a. turėjo priėjimą prie Baltijos jūros ir jį išsaugojo per visą savo istoriją (neskaitant tų laikotarpių, kai Lietuva kaip valstybė teisiškai neegzistavo). Dar daugiau, XV a. pradžioje, didžiojo kunigaikščio Vytauto valdymo laikais, Lietuva, nors ir neilgam, iškovoja priėjimą ir prie Juodosios jūros, per Chadžibėjų (dab. Odesa), pradedamas javų eksportas į Konstantinopolį (Baltuška 2009). XVII a., jau praradusi savąją Juodosios jūros pakrantę, Lietuvos Didžioji Kunigaikštystė trumpam (toliau – LDK) tampa kolonijine valstybe: 1654 m. kunigaikštis Jokūbas Ketleris, vasalinės LDK Kuršo kunigaikštystės valdovas, gavęs dovanų iš savo krikštėvio Anglijos karaliaus Jokūbo I Tobago salą Karibų jūroje, įkuria joje koloniją ir pavadina ją Naujuoju Kuršu¹. Galiausiai 1923 m. „sukilimo“ metu Lietuva gauna Klaipėdos kraštą (paskutinį kartą Klaipėdos kraštas baltų gentims priklausė XIII a. pirmoje pusėje, bet niekada – lietuviams), o kartu su juo – ir Klaipėdos uostą. Po metų Paryžiuje pasirašyta Klaipėdos konvencija Klaipėdos uostui numatė tarptautinį režimą.

Šiandien Klaipėdos uostas pagal krovą tarp Baltijos jūros rytinės pakrantės uostų užima trečiąją vietą, atsilikdamas tik nuo Primorsko, kur kraunama tik nafta, ir Sankt Peterburgo (1 lentelė). Pagal konteinerių krovą Klaipėda nusileidžia tik Sankt Peterburgui.

Prastesnė situacija su keleivių vežimu – nuo kaimyninių šalių šioje srityje atsiliekame dešimtimis kartų: Talino

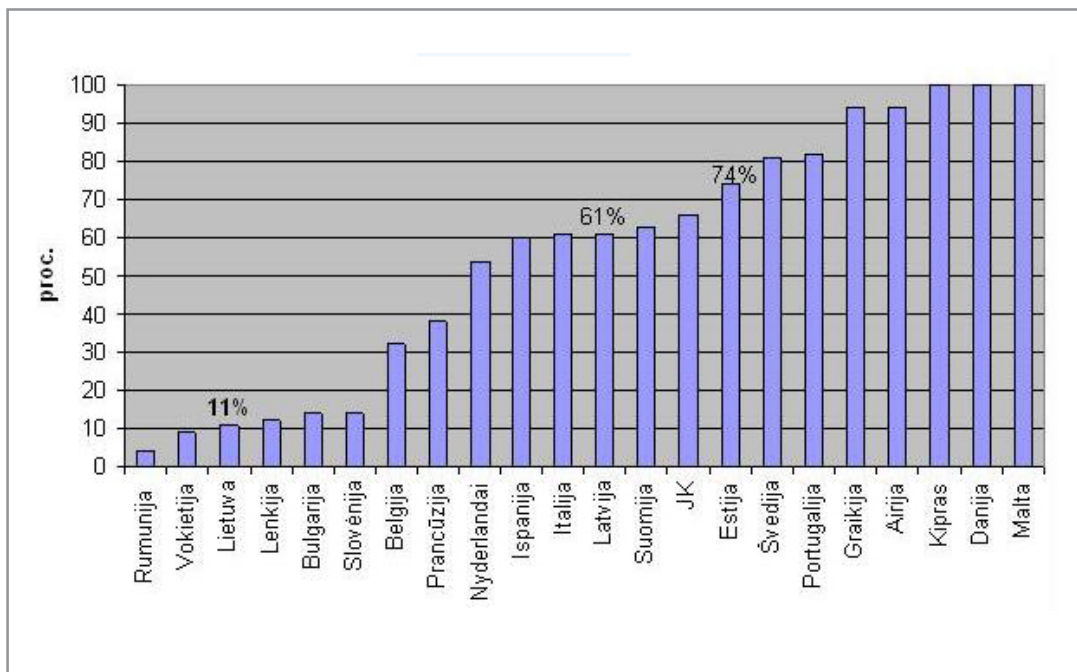
uostas per metus pritraukia daugiau nei 7 mln. keleivių, Rygos – apie 0,7 mln., o Klaipėdos – tik 300 tūkst. Kruiziniais laivais atplaukiančių keleivių 2010 m. Klaipėdoje sulaukta tik kiek daugiau nei 35 000, o Rygoje – 55 000, Taline – 390 000, Sankt Peterburge – 450 000, o daugiausiai Kopenhagoje – 530 000. Kita vertus, juk ir kruizinių laivų terminalas Klaipėdoje pastatytas tik 2003 m., o nauja Turizmo įstatymo redakcija, kurioje pirmą kartą apibrėžta jūrinio turizmo sąvoka, įsigaliojo tik 2011 m. rugsėjo 1 d.

Tad kol kas Lietuva nuo kaimyninių šalių labiausiai atsilieka uostų humanizavimu, tai ypač svarbu šalies gyventojų jūrinio mentaliteto ugdymui. Uostų humanizavimo problema taip pat susijusi su mažųjų uostų įrengimu ir eksploatavimu: kelionės mažaisiais laivais žmones labiau suartina su jūra. Kai kurių autorių teigimu, būtent mažųjų laivų ir uostų skaičius rodo tikrąjį kiekvienos tautos jūrinį mentalitetą (Žaromskis 2008). Lietuvoje nėra nė vieno mažųjų laivų uosto atvirame jūros krante, o ir iš viso jų vos 8 (devintąjį planuojama statyti Svencelėje).

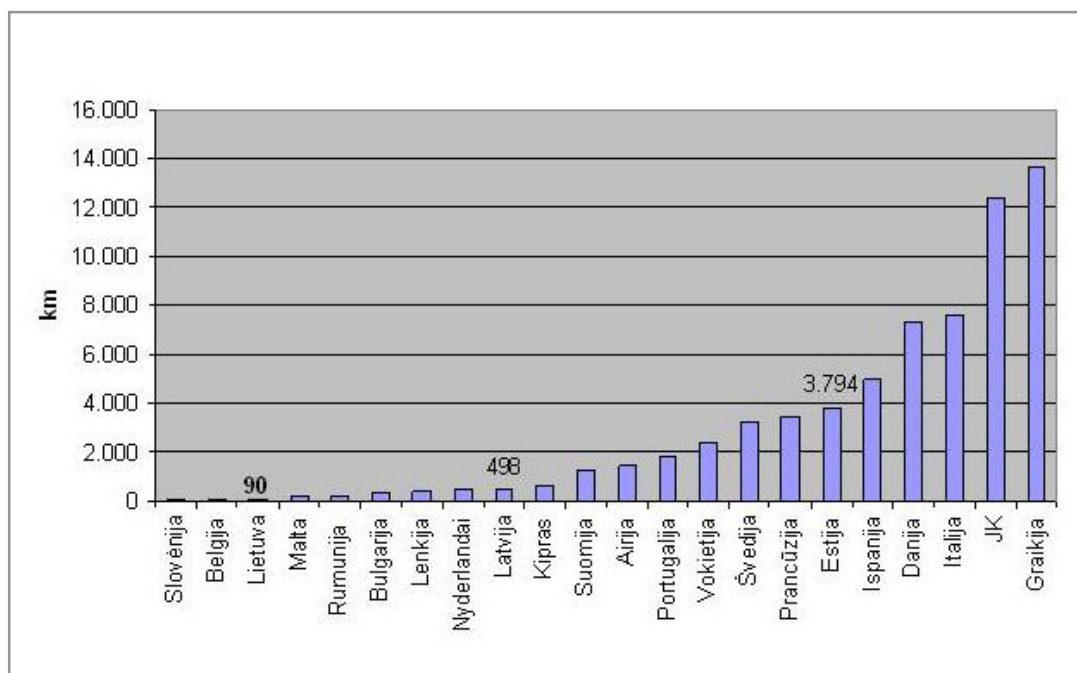
Akivaizdu, kad jūra iki šiol netapo lietuvių tautinio tapatumo dalimi, todėl net parengus efektyvią šalies jūrinio potencialo ugdymo strategiją, užtikrinus jos tinkamą finansavimą ir pradėjus ją įgyvendinti, kaip užtikrinti, kad visuomenė ją priimtų? Kitaip sakant, kokia dalis visuomenės turi būti tiesiogiai susijusi Kitaip sakant, kokia dalis visuomenės turi būti tiesiogiai susijusi su jūra, kad jūra taptų tautinio tapatumo dalimi? Remdamiesi informacija, pateikiama ES Statistikos agentūros Eurostat metinėse ataskaitose (Eurostat 2010), suskaičiavome,

1 lentelė. Krovinių apyvarta didžiausiuose rytinės Baltijos jūros pakrantės uostuose 2008 m.
(Ruskule 2009)

Uostas	Šalis	Pagrindinis krovinių tipas	Krovinių apyvarta (mln. t per metus)
Primorskas	Rusija	Žaliavinė nafta (100 proc.)	75,6
St. Peterburgas	Rusija	Konteineriai (31 proc.), nafta (25 proc.), trašos (10 proc.)	60,0
Klaipėda	Lietuva	Nafta (31 proc.), trašos (24 proc.), ro-ro kroviniai (12 proc.), konteineriai (12 proc.)	29,9
Ryga	Latvija	Akmens anglys (47 proc.), nafta (18 proc.)	29,6
Talinas	Estija	Nafta (71 proc.), ro-ro kroviniai (12 proc.)	29,1
Ventspilis	Latvija	Nafta (58 proc.), trašos (9 proc.)	28,6
Kaliningradas	Rusija	Nafta (48 proc.), akmens anglys (10 proc.)	15,4
Būtingė	Lietuva	Nafta (100 proc.)	9,1
Liepoja	Latvija	Grūdai (34 proc.), nafta (19 proc.), metalai (12 proc.), mediena (11 proc.)	4,2



1 pav. ES pakrantės regionų gyventojų dalis bendrame šalių gyventojų skaičiuje
 (Sudaryta autorių, remiantis Eurostat, 2010)



2 pav. ES šalių jūrinių pakrančių ilgiai
 (Sudaryta autorių, remiantis CIA, 2010)

kokia dalis lietuvių – ir kitų ES šalių piliečių – gyvena prie jūros². Mažesnę dalį gyventojų prie jūros už Lietuvą visoje ES turi tik Rumunija ir Vokietija (1 pav.).

Analogiška situacija – bent jau Lietuvos atžvilgiu – gaunama ir pakrantės gyventojų skaičių pakeitus šalies pakrantės ilgiu (2 pav.). Panašias pozicijas išlaiko ir Latvija su Estija³.

Vis dėlto, nepaisant mažo pakrantės gyventojų skaičiaus ir neilgo pakrantės ruožo, Lietuva pagal žvejybinio laivyno tonažą ir žvejybos laimikį nusileidžia tik 10-iai ES šalių, o pagal bendrą žuvininkystės produkciją (žvejybą ir žuvivaisą) užima 12-ąją vietą visoje ES; pagal žuvies apdirbimą Lietuva 13-oji, pagal žuvies produkcijos eksportą – 14-oji, o pagal žuvies suvartojimą vienam gyventojui – paradoksas – net 3-ioji vieta visoje ES! (Europos Komisija 2010).

Tačiau žuvininkystė pakrantės regionuose – tas pats, kas žemės ūkis likusioje šalies dalyje. Kaip ir žemės ūkis, ši ūkio šaka taip pat nelabai imli inovacijoms. Žinoma, inovuoti galima visur, tačiau svarbu, kad inovacijos duotų maksimalią naudą, o ji labiau tikėtina inovacijas nukreipus į aukštųjų technologijų sektorių. Lietuvoje aukštųjų technologijų indėlis vystant jūrinį sektorių vis dar nedidelis, nekuriamos technologijos, susijusios su jūros bangų energija ar jūros ekologija.

2008 m. liepos 23 d. LR Vyriausybė patvirtino Integruoto mokslo, studijų ir verslo centro (slėnio) Lietuvos jūrinio sektoriaus plėtrai programą. Jūrinis slėnis programoje apibrėžtas kaip integruotas mokslo, studijų ir verslo centras Klaipėdoje Lietuvos jūrinio sektoriaus plėtrai. Pagrindinės numatomos veiklos kryptys susijusios su jūros aplinka (jūros ir kranto zonos gamtos išteklių naudojimas) ir jūrinėmis technologijomis.

Klaipėdos jūriniam slėniui iki 2013 m. numatoma skirti 230 mln. litų investicijų. Iki 2012 m. pabaigos numatoma Klaipėdos universiteto miestelio teritorijoje pastatyti šiuolaikinį jūros mokslo ir technologijų centrą, turintį šiuolaikinę mokslinių tyrimų laboratorinę įrangą, jau įsigytas mokslinių tyrimų laivas, atnaujintos gamtos tyrimų lauko bazės Ventėje ir Juodkrantėje, Žuvininkystės tyrimų laboratorijos bazėje, Koppalyje, ketinama atidaryti eksperimentinę žuvininkystės ir jūrinės akvakultūros laboratoriją, tenkinančią regiono mokslo poreikius.

Tad galima sutikti, kad institucinė inovacijų infrastruktūra jau sukurta, tačiau ar sprendžiamas – ir kaip – jų finansavimo klausimas? Juk tam, kad

inovacijų kūrimo sistema realiai funkcionuotų, dar reikalinga ir atitinkama finansavimo infrastruktūra, ir tik jas abi sujungus bei pritraukus rizikuoti linkusius verslininkus – kapitalistus bus gautas norimas strateginis efektas.

Naujų galimybių paieška ugdant jūrinės valstybės potencialą: rizikos kapitalas

Koks galimas rizikos kapitalo poveikis vystant atskirų šalių ar regionų – taip pat ir uostų – ekonomiką vėlgi geriausiai rodo istoriniai pavyzdžiai. Pradėkime nuo XIII a. – to laikotarpio, kai ką tik susikūrusi Lietuvos valstybė gavo priėjimą prie Baltijos jūros.

XIII a. Genuja, sparčiai besivystama Venecija, tapo viena iš dviejų Viduržemio jūroje dominuojančių jėgų. Iš pradžių užvaldžiusi vakarinę jūros dalį, vėliau Genuja su Venecija pasidalijo ir rytinę. Būtent šiuo laikotarpiu Italijos miestai džiaugėsi sparčia komercine plėtra, kuri padėjo pamatus ekonomiam Vakarų dominavimui Renesanso metu, o vėliau – ir kapitalizmo atsiradimui. XIV a. pradžioje Genuja tapo turtingiausiu miestu turtingiausioje Europos dalyje, jos įtakos zona driekėsi nuo komercinių sandorių Briugėje iki kolonijinio dominavimo Juodojoje jūroje. Kas lėmė tokį spartų Genujos iškilimą? Atsakymo reikėtų ieškoti, žinoma, prekyboje, kuri sudarė Genujos ekonomikos pagrindą, ir prekybos finansavimo formose. Priešingai nei šiaurinė (Hanzos) prekyba Baltijos jūroje, kuri daugiausiai buvo grįsta kreditiniais santykiais, Genujos prekyba Viduržemio jūroje rėmėsi rizikos kapitalu, suformuojamu vienai prekybinei kelionei. Tokie susitarimai (it. *commenda*) būdavo grįsti trumpalaikiu akciniu (ne skolintu!) kapitalu, todėl ribodavo prekybininkų atsakomybę nesėkmės atveju ir geriau nei prekybinis kreditas tiko finansuoti tolimų atstumų prekybą, pasižyminčią didele rizika (Van Doosselaere 2009).

Žinoma, galima klausti, kodėl būtent Genujoje ir būtent finansuojant laivybą buvo naudojamas rizikos kapitalas, tačiau, kaip yra pasakęs amerikiečių mąstytojas William Shedd, „laivai saugūs tik uoste, tačiau jie statomi ne tam kad stovėtų uostuose“, t. y. laivyba neatskiriama nuo rizikos, o juk būtent tam ir skirtas rizikos kapitalas.

Kitas pavyzdys nuo Genujos nutolęs keliais tūkstančiais kilometrų ir keliais amžiais, tačiau džiaugiasi ta pačia sėkmės istorija ir taip pat dėl rizikos kapitalo – tai Singapūras.

Nuo 1965 m., kai paskelbė nepriklausomybę, iki 1985 m. Singapūro ekonomika vidutiniškai augo po 8 proc. kasmet, daugiausia buvo remiamasi

apdirbamąją pramonę. Tačiau 1985 m. prasidėjo recesija, nes šalis po dviejų dešimtmečių spartaus ekonominio augimo prarado pagrindinį savo konkurencinį pranašumą – pigią darbo jėgą (ar ne tas pats jau artimiausioje ateityje gresia ir Lietuvai?). Tuomet Singapūro Vyriausybė priėmė naują šalies vystymo strategiją, ir Singapūro ekonomikos vystymo valdyba tais pačiais metais įkūrė 50 mln. JAV dol. dydžio valstybinį rizikos kapitalo fondą. 1990 m. rizikos kapitalo investicijos Singapūre jau siekė jau 2,1 mlrd. JAV dol., 1995 m. – 6,2 mlrd. JAV dol., 2000 m. – 11,3 mlrd. JAV dol., 2004 m. – 16,1 mlrd. JAV dol. bei veikė 157 rizikos kapitalo fondai, ir tai leido Singapūrai pagal šalies išsivystymo lygį užimti trečiąją vietą Pietryčių Azijoje po Honkongo ir Japonijos (Dietrich 2003; Koh, Wong 2005).

Rizikos kapitalo lėšos Singapūre buvo naudojamos naujoms technologijoms įsigyti ir naujoms rinkoms įsisavinti, inovacijoms ir verslumui skatinti, taip pat užsieniškoms naujų technologijų įmonėms į Singapūrą pritraukti. Tam, kad pasiektų minėtus tikslus, valstybinis rizikos kapitalo fondas kartu su vietiniais investuotojais investavo į Singapūro ir užsienio aukštųjų technologijų įmones, taip pat vietinius privačius rizikos kapitalo fondus, taip skatindamas vietinės rizikos kapitalo pramonės vystymąsi. Valstybinis rizikos kapitalo fondas taip pat investavo į užsienio rizikos kapitalo fondus, kad įgytų „priėjamą“ prie užsienio aukštųjų technologijų įmonių ir naujų rinkos galimybių; galiausiai minėtasis fondas investavo į vietines pradedančias veiklą įmones, kurios dirbo inovacijų bei aukštųjų technologijų srityje ir turėjo tarptautinių verslo perspektyvų ar potencialių galimybių užimti reikšmingas rinkos nišas ateityje. Be to, rizikos kapitalo fondams Singapūre buvo suteikta 5–10 metų pelno mokesčio lengvata. Kita mokesčių lengvata buvo skirta pradedantiems verslininkams, investuojantiems į rizikingas įmones: nesėkmės atveju, 100 proc. investuotos sumos jiems buvo leista atimti iš kitų apmokestinamųjų pajamų (Zimonyi 1991).

Taigi Singapūre, priešingai nei kitose Pietryčių Azijos (ar Europos) šalyse, rizikos kapitalas yra daugiausia Vyriausybės kūrinys, tad nieko stebėtino, kad trečdalis visų rizikos kapitalo investicijų – valstybinės (Kenney *et al.* 2002). O Vyriausybei rizikos kapitalo pramonė – tik dalis bendrosios strategijos, skirtos šalies ekonomikai perkelti į aukštesnės pridėtinės vertės sektorius. Nuo 1985 m., kai šalis pradėjo rizikos kapitalo investicijų programą, šalies BVP vienam gyventojui, lyginant su JAV, Pasaulio banko 2010 m. duomenimis,

išaugo nuo 37 proc. 1985 m. iki 92 proc. 2010 m.

Singapūro uostas šiandien didžiausias pasaulyje (140 tūkst. laivų, kasmet gabenančių 500 mln. tonų krovinių, 30 mln. konteinerių ir 1 mln. kruizinių laivų keleivių). Kartu su Šanchajumi šiandien Singapūre perkraunama daugiau krovinių nei 1985 m., kai buvo įsteigtas valstybinis Singapūro rizikos kapitalo fondas, visame pasaulyje kartu sudėjus. Žinoma, tai nereiškia, kad rizikos kapitalas buvo investuojamas vien tik į Singapūro uostą, greičiau kaip tik priešingai, tačiau rizikos kapitalas padėjo Singapūrai sukurti aukštos pridėtinės vertės į eksportą orientuotą ekonomiką, kuriai buvo reikalingas didžiulis uostas – lygiai kaip ir Genujus atveju prieš septynis šimtus metų.

Rizikos kapitalas, žinoma, nepadės Klaipėdai pavyti ir pralenkti Singapūro (ir net Sankt Peterburgo) pagal krovos apimtis. Tačiau jis gali daug daugiau: jis sukūrė Genują ir komercinę laivybą bei šiandienį Singapūrą su jo aukštos pridėtinės vertės ekonomika, tad ir Lietuvoje jis taip pat gali sukurti visiškai naujas aukštos pridėtinės vertės pramonės šakas, kuriose mūsų šalis, išnaudodama savo jūrinį potencialą, galėtų pirmauti. Ir ne taip svarbu, ar tai būtų jūros ekologija ar jūros bangų energija, jūros vandens gėlinimas ar, priešingai, energija iš sūraus vandens – galų gale duokime valią vaizduotei ir „minčių fabrikams“, kurie tikrai atrastų pasiūlyti naujų ir naujoviškų idėjų.

Kodėl negalėtų viena iš tokių idėjų būti, pavyzdžiui, druskos jėgainė. Pirmoji – ir kol kas vienintelė – tokia jėgainė (tiesa, kol kas bandomoji) veikia Norvegijoje, netoli Oslo. Atidaryta 2008 m., ji gamina energiją, kuri išgaunama susiliejus gelam ir druskingam vandeniui. Palyginti su kitais energijos šaltiniais, druskos energija turi akivaizdžių pranašumų, pavyzdžiui, galima numatyti, koks jos kiekis bus pagamintas, o vėjo jėgainių ir saulės baterijų sukuriamos energijos kiekis iš esmės priklauso nuo oro sąlygų. Be to, energija druskos jėgainėse galėtų būti gaminama nuolat – maždaug 8000 valandų per metus, o tai daugiau nei 90 proc. viso metų laiko. Toks gamybos intensyvumas kur kas didesnis nei daugumos vėjo ar saulės jėgainių (Salomon 2008).

Rizikos kapitalas ir inovatyvumas: pavyzdžiai Lietuvai

Pasitelkus Europos rizikos kapitalo asociacijos duomenis apie privataus kapitalo investicijas ES šalyse narėse, Šveicarijoje ir Norvegijoje (kaip procentinę dalį nuo tų šalių BVP) ir tų šalių inovatyvumo rodiklius, pvz., 2011 m. pasaulinio inovatyvumo indeksą (The Global Innovation Index 2011), kurį

skaičiuoja INSEAD verslo mokykla (Dutta 2011; Europos Komisija 2009b; Kelly 2011; World Bank 2011), galima parodyti, kad iš tiesų egzistuoja empirinis ryšys tarp privataus kapitalo investicijų ir šalies inovatyvumo. Atlikus minėtų duomenų eilučių koreliacinę analizę, gaunama teigiama vidutinio stiprumo priklausomybė (koreliacijos koeficientas – 0,58). Panašaus stiprumo koreliacijos koeficientas gaunamas ir Pasaulinio inovatyvumo indekso duomenis pakeitus suminiu inovatyvumo indeksu (Summary Innovation Index), kurį skaičiuoja ES (Europos Komisija 2011): koreliacinė priklausomybė tarp privataus kapitalo investicijų į šalies ūkį (išreikštų kaip procentas nuo BVP) ir šalies suminio inovatyvumo indekso pateikta 2 lentelėje.

Remiantis gautais rezultatais, galima teigti, kad, siekiant padidinti šalies inovatyvumą, o kartu ir jos konkurencingumą tarptautinėse rinkose, kur konkurencingi tik inovatyvūs produktai, svarbu sukurti palankias sąlygas rizikos kapitalo plėtrai.

Be to, galima parodyti, kad taip pat egzistuoja priklausomybė tarp šalies inovatyvumo ir dirbančiųjų aukštųjų technologijų sektoriuje dalies šalies darbo rinkos struktūroje. Koreliacinė analizė, atlikta

naudojant pasaulinio inovatyvumo indekso 2011 m. duomenis ir Eurostat pateikiamus užimtumo ir uždarbino aukštųjų technologijų sektoriuje duomenis, rodo, kad egzistuoja teigiama stipri (koreliacijos koeficientas – 0,73) koreliacinė priklausomybė tarp šalies inovatyvumo ir dirbančiųjų aukštųjų technologijų sektoriuje dalies. Determinacijos koeficientas 0,53 rodo, kad daugiau nei pusę darbo jėgos aukštųjų technologijų sektoriuje sklaidos galima paaiškinti vien remiantis duomenimis apie šalies inovatyvumą.

Panašūs rezultatai gaunami ir atlikus koreliacinę analizę tarp suminio inovatyvumo indekso ir tų pačių užimtumo duomenų (3 lentelė).

Apibendrinami abiejų analizių rezultatus – ir esant stipriai koreliacijai tarp šalies inovatyvumo ir jos dirbančiųjų dalies aukštųjų technologijų sektoriuje – galime teigti, kad rizikos kapitalas turi įtakos ne tik šalies inovatyvumui, bet ir užimtųjų skaičiui aukštųjų technologijų sektoriuje.

Kad rizikos kapitalas – o apibendrintai finansavimas – svarbus naujų ir inovatyvių idėjų plėtrai, rodo ir Lietuvoje atlikti tyrimai. 2011 m.

2 lentelė. Koreliacija tarp privataus kapitalo investicijų, išreikštų kaip procentas nuo BVP, ir suminio inovatyvumo indekso Europos šalyse

(sudaryta autorių, remiantis Europos rizikos kapitalo asociacijos ir Europos Komisijos duomenimis, 2011)

Metai	Koreliacijos koeficientas
2006	0,57
2007	0,56
2008	0,55
2009	0,53
2010	0,55

3 lentelė. Koreliacijos ir determinacijos koeficientai tarp suminio inovatyvumo indekso ir užimtumo aukštųjų technologijų sektoriuje dalies iš bendro užimtųjų skaičiaus Europos šalyse

(sudaryta autorių, remiantis Europos rizikos kapitalo asociacijos ir Europos Komisijos duomenimis, 2011)

Metai	Koreliacijos koeficientas	Determinacijos koeficientas
2006	0,75	0,56
2007	0,75	0,56
2008	0,72	0,52
2009	0,71	0,51
2010	0,73	0,54

rugsėji rinkos tyrimų bendrovės „Rait“ atliktos apklausos duomenimis, 83 proc. moksleivių ir studentų Lietuvoje norėtų turėti savo verslą, tačiau per artimiausius 12 mėn. nuosavo verslo ketina imtis tik 1,3 proc. apklaustųjų (2011 m. gegužę „Baltijos tyrimų“ atliktos apklausos duomenimis). Pagrindinė to priežastis (2011 m. spalį „Rait“ atliktos kitos apklausos duomenimis) – finansavimo trūkumas. Minėtą priežastį nurodė beveik trečdalis apklaustų respondentų, ir šis rodiklis nuo 2007 m. išaugo beveik 2 kartus. Tyrimas, atliktas 14-oje ES šalių, finansavimo sunkumus nurodė kaip trečią svarbiausią pradedančio verslo problemą, ją pažymėjo daugiau kaip 50 proc. apklaustųjų (OECD 2011).

Žinoma, yra ir kitų priežasčių, stabdančių inovacijų plėtrą, ne vien tik finansavimo trūkumas ar ekonominės priežastys. Kaip kitą svarbią priežastį verta paminėti verslininko įvaizdį visuomenėje, pvz., JAV verslininkus teigiamai vertina daugiau nei 70 proc. visuomenės narių, Skandinavijos šalyse šis rodiklis siekia (o kai kuriose net viršija) 80 proc., o Rytų Europoje teigiamai verslininkus vertina vos trečdalis gyventojų (OECD 2011).

Baltoskandija – ateities perspektyva?

Kuriant tinkamą ir ilgalaikę šalies raidos strategiją, pasitelkiant rizikos kapitalą jai įgyvendinti, kiltų klausimas – ką gali duoti mums, mūsų vaikams ir anūkams tokios strategijos realizavimas? Tikėtina, kad pasirinktos strategijos – šalies jūrinio potencialo ugdymo – įgyvendinimas padėtų šaliai rasti vietą pasauliniuose tinkluose ir pasinaudoti bendradarbiavimo juose sinergija.

Apie tokius tinklus ir bendradarbiavimo juose sinergiją politikas rašytojas ir geografas K. Pakštas mąstė dar pirmoje XX a. pusėje (Pakštas 2005). Nedidelės (jei ne plotu, tai gyventojų skaičiumi), viena šalia kitos įsikūrusios, jūrinės šalys – Lietuva⁴, Latvija, Estija, Suomija, Švedija, Norvegija, Danija – galėtų tapti inovacijų kūrimo centru visai Europai ar net pasauliui, kartu naudodamos bendrą visų septynių valstybių strateginį potencialą ir kartu džiaugdamosi bendradarbiavimo metu sukuriama sinergija ir susidarančiais naujais strateginiais efektais (pvz., uostai-partneriai, o ne konkurentai). Lietuva savo ruožtu galėtų tapti strateginių scenarijų rengimo centru visam regionui.

Ir ar negalėtų tie rengiami strateginiai scenarijai tapti ekonominiu katalizatoriumi vystant nacionalinę ekonomiką? Nesgi dabar atskiros organizacijos, rengdamos gamybos ir plėtros strategijas, dažnai negali jų įgyvendinti, nes stokoja glaudžių ryšių su kitomis organizacijomis, kurios taip pat negali

realizuoti savo strategijų, nes trūksta sąveikos instrumentų su pirmosiomis organizacijomis (Dubinas, Smilga 2009). Tokie organizacijų sąveikos instrumentai – arba katalizatoriai – ir galėtų būti jau minėti strateginių scenarijų rengimo centrai. Dar daugiau, tokie ekonominiai katalizatoriai, į kuriuos strateginius scenarijus įpindami nacionalinio tapatumo elementų, galėtų – ir turėtų – užtikrinti, kad globalizacijos plėtra neužgožtų nacionalinių vystymo prioritetų įgyvendinimo (Castells 2006).

Tokie strateginių scenarijų rengimo centrai svarbūs dar ir todėl, kad ekonominiam katalizavimui nepakanka vien tik valdininkų ir specialistų pastangų, būtina jį paremti kūrybingojo Lietuvos elito suformuotais ir pagrįstais ateities scenarijų variantais, strateginių tikslų – vaizdinių parengimu; principinės reikšmės turėtų ir kūrybingojo elito atstovų, dirbančių strateginių scenarijų rengimo centruose, pastangomis atliktos tarptautinio bendradarbiavimo programos ir jų projektai atskirose Lietuvai aktualiose mokslinio tyrimo srityse. Ir jau tuomet – į kitą inovacijų kūrimo etapą – galėtų įsijungti ir rizikos kapitalo fondai, kaip naujų/inovatyvių idėjų katalizatoriai, užtikrinantys tinkamą finansavimą, t. y. ryšį tarp naujų idėjų kūrimo ir jų įgyvendinimo.

Ekonominio katalizatoriaus pavyzdžiu galėtų būti Ilja Laurso sukurtas mobiliųjų programų portalas „GetJar“, suvedantis programų kūrėjus su jų vartotojais. Lygiai taip pat turėtų veikti ir strateginių scenarijų rengimo centrai, kūrybingojo elito idėjas strateginių tikslų – vaizdinių ar projektų pavidalu pateikdami valdininkams, ar rizikos kapitalo fondai, naujas ir inovatyvias idėjas paversdami produktais, kuriais galima prekiauti rinkoje, nes, kaip teigia Ilja Laursas, „sėkmė nėra vien tik idėja. Kol ta idėja plika, ji nieko verta. Idėjų dabar pilna, žmonių, norinčių jas įgyvendinti, irgi.“ Svarbiausiu dalyku tampa tai, ar tos idėjoms pavyks rasti savo katalizatorių, kad galėtų pasiekti kitą savo, kaip idėjų, raidos etapą – virsmą realiais, rinkoje parduodamais produktais (Evans, Schmalensee 2007).

Nors ir išplėtotą K. Pakšto 1942 m., t. y. tuomet, kai Europa dar nebuvo pradėjusi vienytis, Baltoskandijos idėja (terminas pradėtas vartoti 1928 m. prof. Sten de Geer) aktuali ir šiandien, jei ne dėl šalių integracijos, tai bent dėl jų strateginio bendradarbiavimo ir tuo būdu sukuriamos sinergijos bei, kas ypač aktualu Lietuvai, galimybės veikti išvien su pavyzdinės demokratijos ir tvarios ekonomikos šalimis. Lietuviai, pasak švedų tautybės Lietuvoje gyvenančio režisieriaus, vertėjo ir žurnalisto Jon Öhman, vis „laukia kažko – Briuselio, amerikiečių... Dalis tebelaukia Maskvos. Gal atėjo metas į savo

padėti pažvelgti kitaip? Gal atėjo metas kur kasai rimčiau orientuotis į Skandinaviją? Ir iš tiesų ar nebūtų didelis neefektyvumas ir išteklių švaistymas nepasinaudoti čia pat esančių ir visose gerovės srityse pasaulyje pirmaujančių (ar bent jau įsitvirtinusių pirmajame dešimtuose) šalių gerą patirtimi, ypač valstybingumo, socialinės gerovės ir socialinio teisingumo srityse. Kita vertus, tokio glaudaus bendradarbiavimo pavyzdžių esama ir kitose Europos Sąjungos šalyse, glaudaus bendradarbiavimo pavyzdžiu galėtų būti ir Benilukso šalys.

Baltijos jūros regionas yra labai įvairialypės ekonomikos, gamtos ir kultūros, tačiau regiono narės naudojami daugeliu bendrų išteklių ir yra priklausomos viena nuo kitos. Tai reiškia, kad veiksmai, atlikti vienoje srityje, greitai gali atnešti rezultatų kitose srityse ar daryti poveikį visam regionui. Tvariam Baltijos jūros regiono vystymuisi būtinas integruotas požiūris. Daugelis sprendimų klausimų yra susiję tarpusavyje: pavyzdžiui, pagerinus jūros kokybę padidėja užimtumas, nes atsiranda daugiau jūrų verslo galimybių, o joms savo ruožtu reikia geresnių transporto galimybių.

Prieškarinėms K. Pakšto idėjoms šiandien artima ES Baltijos jūros regiono strategija (Europos Komisija 2009a), apimanti aštuonias prie Baltijos jūros esančias ES šalis (iš K. Pakšto paminėtųjų, akivaizdu, nepriklauso tik Norvegija, papildomai įtrauktos Vokietija ir Lenkija). Visos šios šalys – o kartu ir Norvegija – šiandien yra tarp 10 didžiausių investuotojų (pagal tiesiogines užsienio investicijas) į Lietuvos ūkį.

Priimta 2009 m. pabaigoje, Baltijos jūros regiono strategija yra pirmoji ES strategija, skirta „makroregionui“. Baltijos jūros regionas yra tinkamas „makroregiono“ – srities, kuriai priklauso daug administracinių regionų, tačiau kuri turi daug bendrų problemų, kad galėtų siekti bendros jų sprendimų strategijos – pavyzdys. Strategijos tikslas – labiau subalansuotas regiono vystymasis, atsižvelgiant pragyvenimo lygio ir susisiekimo bei transporto komunikacijų skirtumus, atsiradusius dėl Europos padalijimo po Antrojo pasaulinio karo. Tad šiuo požiūriu strategija tiesiog idealiai atitinka K. Pakšto mintis ir darbus.

Strategija remiasi keturiais pagrindiniais ramsčiais, kurie kartu yra atsakas į keturias pagrindines regiono problemas:

1. Aplinka: ekologiškai tvarus regionas (mažinti užterštumą Baltijos jūroje).
2. Ekonomika: klestintis regionas (skatinti inovacijas mažose ir vidutinėse įmonėse).

3. Energetika ir transportas: pasiekiamas ir patrauklus regionas (geresnės transporto jungtys).

4. Sauga ir saugumas regione.

Pagrindinė ekonominė problema – įveikti didelius mokslinių tyrimų ir produktyvių inovacijų įvairiose valstybėse skirtumus. Regionas, kurį jungia jūra, skyla į turtingus, aktyviai naujovės diegiančius Šiaurę bei Vakarus ir besivystančius Rytus bei Pietus. Tačiau skirtumai tarp sėkmingiausiai inovacijas taikančių ES regionų – Šiaurės šalių ir Vokietijos – bei regionų, kuriuose esama išsilavinusių jaunų žmonių, tačiau nepakankamai išvystyta infrastruktūra – Lenkijos ir trijų Baltijos šalių, teikia daug abiem pusėms naudingų bendros veiklos galimybių.

Rytų ir Vakarų perskyra Baltijos jūros regione inovacijų požiūriu aiškiai matyti naujausioje Europos Suminio inovatyvumo indekso rezultatų suvestinėje (Europos Komisija 2011). Žinių ir gebėjimų perdavimas, glaudesnis bendradarbiavimas su Šiaurės šalimis ir Vokietija, kaip geriausiai gebančiomis naudotis inovacijomis valstybėmis, gali padėti Lenkijai ir Baltijos šalims jas vyti. Visos drauge šalys gali sukurti dinamišką aplinką, kurioje, sustiprinus transnacionalinį įvairių sričių, tokių kaip moksliniai tyrimai, klasteriai ir paslaugų inovacijos, bendradarbiavimą, dar efektyviau bus galima pasinaudoti naujovėmis.

Žinoma, galima kalbėti ir apie integraciją kitomis kryptimis, net su tolimąja Kinija – juk viskas priklauso nuo pasirinktos strategijos. Nuo 2009 m. padažnėję Kinijos pareigūnų vizitai į Lietuvą (2009 m. Kinijos vicepremjero ir Kinijos transporto ministro vizitai, 2010 m. – Kinijos prekybos ministro ir Politbiuro nario vizitai) rodo išaugusį jei ne Kinijos, tai bent Lietuvos valdžios atstovų susidomėjimą dvišalių santykių su, atrodytų, tolima šalimi svarba. Kartais iš tokio susidomėjimo būna ir naudos: 2011 m. Lietuvą pasiekė „Saulė“ – konteinerinis traukinys iš Kinijos, nors, tiesa, į Klaipėdą jis tuokart taip ir neužsuko, o nuvažiavo tolyn, į Antverpeną. 2012 m. pradžioje tas pats traukinys jau startavo ir iš Klaipėdos, tad galimybių krauti kiniškus konteinerius Klaipėdoje yra, tik reikia jas išnaudoti, tuo labiau kad ir Lietuvos uostas tam pasiruošęs: 2011 m. perkrovęs daugiau nei 380 tūkst. TEU konteinerių (30 proc. augimas, lyginant su 2010 m.), jis ir toliau iš rytinių Baltijos uostų nusileidžia tik Sankt Peterburgui (kuris Klaipėdą pagal konteinerių krovą, beje, lenkia bent šešis kartus). Vis dėlto Klaipėdoje taip pat daug investuojama į infrastruktūrą ir konteinerių krovos techniką, tad per kelerius metus planuojama pasiekti ir milijono konteinerių per metus rezultatą.

Kita vertus, aukšti Kinijos pareigūnai lankosi ne tik Lietuvoje, bet ir kitose Baltijos šalyse. Pvz., Estijoje 2009 m. taip pat apsilankė vicepremjeras, o 2010 m. – ir Politbiuro narys. Akivaizdu, kad atsakymą, kam priklausys kiniški kroviniai, lems ne atsitiktinumas, o pasirinkta strategija ir, žinoma, sugebėjimas bei noras ją įgyvendinti. Dar daugiau, nuo pasirinktos strategijos priklausys ne tik kiniškų krovinių srautas ar bendradarbiavimo su Kinija sėkmė apskritai, bet ir Baltoskandijos idėja bei jos gyvybingumas, taip pat ES Baltijos jūros koncepcija. Kitaip sakant, neturint aiškios strategijos, kur einame ir ko siekiame, ne tik negalime žinoti, kur link mums judėti, bet ir kokie veiksmai bei sprendimai padeda pasiekti norimus rezultatus, o kokie nukreipia klaidinga kryptimi bei iššvaisto išteklius. Tik esant aiškiai suformuluotai ir išreikštai strategijai galėsime pastebėti mums atsiveriančias naujas strategines galimybes (mažiausiai 5–10 metų į priekį) bei, jas tinkamai išnaudoję, įgyvendinti savąjį strateginį proveržį.

Išvados

„Vijimosi“ strategija Lietuvoje, tikėtina, buvo pasirinkta dėl savos inovacijų kūrimo sistemos neturėjimo. Tai rizikinga strategija, nes investuotojai, kurie į šalį ateina vien skatinami pigios (tegu ir kvalifikuotos) darbo jėgos, bus visuomet pasiruošę ją palikti vos tik darbo jėga šalyje pabrangs arba kita šalis pasiūlys pigiau.

Savos inovacijų kūrimo sistemos išplėtojimas padarytų šalį mažiau priklausomą nuo užsienio investuotojų ir skatintų pradėti mąstyti savarankiškai. Tuo tikslu galėtų padėti ir nacionalinio „minčių fabriko“ ar „idėjų banko“, atviro šalies intelektiniam potencialui, sukūrimas.

Siūloma jūrinio potencialo ugdymo strategija, ypač uostų humanizavimas, padėtų ugdyti jūrinį gyventojų mentalitetą, kad jūra taptų tautinio tapatumo dalimi. Jūrinis mokslo slėnis jau sudaro neblogas institucines prielaidas aukštųjų technologijų plėtrai Klaipėdos uoste, tačiau vis dar lieka neišspręsta inovacijų finansavimo problema – tam tikslui siūloma pasitelkti rizikos kapitalo fondus.

Egzistuoja teigiama vidutinio stiprumo koreliacinė priklausomybė tarp privataus kapitalo investicijų šalyje ir tos šalies inovatyvumo; egzistuoja stipri koreliacinė priklausomybė tarp šalies inovatyvumo ir dirbančiųjų skaičiaus (santykinio) aukštųjų technologijų sektoriuje. Todėl galima teigti, kad privatus – o kartu ir rizikos – kapitalo investicijos

turi teigiamą įtaką šalies inovatyvumui bei dirbančiųjų aukštųjų technologijų sektoriuje skaičiui.

Rizikos kapitalo fondai, veikdami kaip naujų/ inovatyvių idėjų katalizatoriai, galėtų užtikrinti kitą tų idėjų raidos etapą – virsmą realiais, rinkoje parduodamais produktais.

K. Pakšto pradėta plėtoti Baltoskandijos idėja ir šiandienė ES Baltijos jūros strategija, tikėtina, ne tik padėtų įveikti didelius mokslinių tyrimų ir produktyvių inovacijų Baltijos jūros regiono valstybėse skirtumus, bet ir suteiktų Lietuvai galimybę veikti išvien su pavyzdinės demokratijos ir tvarios ekonomikos šalimis, taip pat padėtų rasti vietą pasauliniuose tinkluose ir pasinaudoti bendradarbiavimo juose sinergija bei susidaranciais naujais strateginiais efektais.

Aiškiai suformuluotos ir išreikštos strategijos neturėjimas neleis šaliai pasiekti naujos raidos kokybės. Tik esant aiškiai suformuluotai ir išreikštai strategijai galima pastebėti atsiveriančias naujas strategines galimybes bei, jas tinkamai išnaudojus, įgyvendinti savąjį strateginį proveržį.

Literatūra

Baltuška, R. 2009. *Baltijos jūra ir Lietuvos laivynas*. Vilnius: Baltos lankos.

Castells, M. 2006. *Tapatumo galia*. Kaunas: Poligrafija ir informatika.

Central Intelligence Agency. 2010. *The World Factbook 2010*.

Dietrich, J. K. 2003. *Venture Capital in APEC Economies*. Report to APEC.

Dubinas, V.; Smilga, E. 2009. Katalizatoriaus koncepcijos panaudojimas, didinant strateginio valdymo efektyvumą Lietuvoje, *Organizacijų vadyba: sisteminiai tyrimai* 50: 37–52.

Dutta, S. 2011. *The Global Innovation Index 2011*. Accelerating Growth and Development.

Europos Komisija. 2009. Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir regionų komitetui dėl Europos Sąjungos Baltijos jūros regiono strategijos.

Europos Komisija. 2009. Summary report of workshops on cross-border venture capital with national experts, industry representatives and researchers.

Europos Komisija. 2010. Facts and Figures on the Common Fisheries Policy. Basic statistical data.

Europos Komisija. 2011. Innovation Union Scoreboard 2010. The Innovation Union's performance scoreboard for Research and Innovation.

Eurostat. 2010. Europe in Figures. Eurostat yearbook 2010.

Evans, D. S.; Schmalensee, R. 2007. *Catalyst Code*. Boston, MA: Harvard Business School Press.

Kelly, R. 2011. *The Performance and Prospects of European Venture Capital*. European Investment Fund Working Paper 2011/09.

Kenney, M.; Han, K.; Tanaka, S. 2002. *Scattering Geese: The Venture Capital Industries of East Asia: A Report to the World Bank*. Berkeley Roundtable on the International Economy. BRIE Working paper 146.

Koh, W. T. H.; Wong, P. K. 2005. *The Venture Capital Industry in Singapore: a Comparative Study with Taiwan and Israel on the Government's Role*. National University of Singapore Entrepreneurship Centre Working Papers.

OECD. 2011. Entrepreneurship at a glance 2011.

Pakštas, K. 2005. *The Baltoscandian Confederation*. Vilnius: Versus aureus.

Ruskule, A. 2009. *Atrask Baltijos jūrą. Baltijos aplinkos forumas*. Talinas: Tallinna Raamatutrukikoda.

Salomon, I. 2008. Norvegijoje bus druskos energijos, *Iliustruotasis mokslas* Nr. 6(9).

Senor, D.; Singer S. 2011. *Idėjų šalis. Izraelio ekonomikos stebuklas*. Vilnius: Tyto Alba.

Van Doosselaere, Q. 2009. *Commercial Agreements and Social Dynamics in Medieval Genoa*. New York: Cambridge University Press.

World Bank. 2011. Europe 2020. The Employment, Skills and Innovation Agenda. A World Bank Technical Note.

Zimonyi, I. L. 1991. *Development of the Venture Capital Industry Project: Indonesia*. Asian Development Bank.

Žaromskis, R. 2008. *Baltijos jūros uostai*. Vilnius: Vilniaus universiteto leidykla.

Nuorodos

¹ Šiandien ši šalis žinoma kaip Trinidadas ir Tobagas.

² Miestai ir gyvenvietės, nutolę ne daugiau kaip 50 km nuo jūros kranto.

³ Į Estijos pakrantės ilgį įskaičiuotos ir salos.

⁴ Verta paminėti, kad iš visų šalių tik Lietuvos sostinė ne prie jūros. Gal tai ir lemia jūrinio tapatumo stoką?

Santrauka

Straipsnyje analizuojama, kaip rizikos kapitalo fondai gali padėti atrasti naujas strategines šalies galimybes. Jūrinio potencialo plėtojimo strategija analizuojama kaip vienas galimų strateginių šalies vystymosi būdų.

Jūrinio potencialo plėtojimo strategija, ypač uostų humanizacija, galėtų padėti užtikrinti, kad jūra taptų šalies ir jos gyventojų nacionalinio identiteto dalimi. Jūrinis mokslo slėnis, atsižvelgdamas į pagrįstas institucines prielaidas, šiuo metu rūpinasi naujausių technologijų Klaipėdos uoste plėtra, tačiau inovacijų finansavimas lieka neišspręsta problema, todėl rizikos kapitalo fondai gali tapti alternatyva.

Straipsnyje parodoma, kad tam tikrais atvejais alternatyvūs privataus kapitalo ir rizikos kapitalo fondai yra vienintelis įmonių finansavimo šaltinis, skatinantis inovacijų plėtojamą ir inovatyvios verslo aplinkos kūrimą, tokiu būdu didinant užimtumą darbo rinkoje ir gerinant ekonominę situaciją šalyje.

Kai šalis vysto savo inovacijų plėtros sistemą, ji tampa mažiau priklausoma nuo užsienio investuotojų – yra skatinamas savarankiškas mąstymas. Todėl nacionalinės ekspertų grupės ar idėjų banko, kurie būtų atviri nacionaliniam intelektiniam potencialui, sukūrimas būtų tikslingas. Rizikos kapitalo fondai, paspartinantys naujų/inovatyvių idėjų atsiradimą, galėtų užtikrinti kitą idėjų plėtros etapą, siekiant jas paversti materialiais, paklausiais produktais.

Tikimasi, kad moderni Europos Sąjungos Baltijos jūros strategija ir Baltoscandijos idėja, kurią inicijavo K. Pakštas, išspęs mokslinių tyrimų ir inovacijų produktyvumo problemas Baltijos jūros regiono šalyse. Taip pat kad tai bus pagalba Lietuvai veikiant demokratijos ir stabilios ekonomikos modelio pagrindu, ieškant savo vietos globaliuose tinkluose ir naudojant bendradarbiavimo ir naujų strateginių tikslų įgyvendinimo sinergiją.

Straipsnis recenzuotas

**MARITIME POTENTIAL AND ITS DEVELOPMENT IN
LITHUANIA: A PROSPECT ON STRATEGIC DECISIONS**

Edmundas SMILGA, Prof Dr Habil
Antanas LAURINAVICIUS
Vilnius University

Summary

The article analyses how venture capital funds can help discover and carry out new strategic opportunities of the country. The strategy on development of maritime potential, though, is shown off as one of possible strategic opportunities and ways of development of the country.

The strategy on development of maritime potential, in particular, humanisation of ports, could help in development of the marine way of thinking of residents, and ensure that the sea become part of the national identity. The Maritime Science Valley already provides for reasonable institutional preconditions for development of the latest technologies at Klaipėda port; however, funding of innovations remains an unsolved issue, and for that purpose, venture capital funds may be an option.

The article shows how private equity and venture capital funds, being an alternative and, in certain cases, the only financial source for companies, can promote innovation development and creation of innovative business environment, thus contributing to the growth of employment and economy of the country.

Once the country develops its own system for innovations development, it would be less dependable on foreign investors and would encourage independent thinking. For this purpose, establishment of a national “think-tank” or “idea-bank” open to the national intellectual potential may be expedient; meanwhile, venture capital funds catalysing new/innovative ideas could ensure the next stage in development of ideas to make sure these can be turned into tangible, marketable products.

The idea of Baltoscandia initiated by Mr. Pakštas and the modern EU Baltic Sea strategy are expected to tackle immense differences in research and productive innovation in the Baltic Sea region states; they would also serve as an opportunity for Lithuania to act in concert with model democracies and sustainable economies; they would also help to find our place in global networks and to harness the synergy in cooperation as well as new strategic effects.