

## TRANSPORTO IR TARPTAUTINĖS PREKYBOS TARP BALTIJOS ŠALIŲ IR TURKIJOS GEOGRAFIJA

EDUARDAS SPIRIAJEVAS<sup>1</sup>

Klaipėdos universitetas (Lietuva)

### ANOTACIJA

Šiame straipsnyje aptariama transporto geografijos raida ir jos aktualumas, atliekant transporto sistemų tyrimus. Analizuojama transporto geografijos tyrimo objekto struktūra (prekių ir gyventojų judėjimas), tiriama erdvinė dviejų regionų (teritorijų) – Baltijos šalių (Lietuvos, Latvijos, Estijos) ir Turkijos – sąveika. Analizuojami transporto ir logistikos (paskirstymo) geografiniai veiksniai, lemiantys tarptautinių krovinių ir keleivių vežimus tarp Baltijos šalių ir Turkijos. Tiriama tarptautinės prekybos srutai (importas ir eksportas), jų kaita laike ir vertės pokyčiai. Remiantis tyrimo rezultatais nustatyti ir palyginti tarptautinės prekybos ekonominiai-geografiniai veiksniai, keleivių srutai, nustatyti erdvinės ekonominės sąveikos tarp Baltijos šalių ir Turkijos skirtumai.

PAGRINDINIAI ŽODŽIAI: *transporto sistemos, krovinių vežimai, importas, eksportas, keleivių vežimai, Baltijos šalys, Turkija, erdvinė sąveika.*

JEL KLASIFIKACIJA: F1, R1, R4, N7

### Įvadas

Šiandienos pasaulyje gyventojų judėjimas yra ypač intensyvus, intensyvi ir tarptautinė prekyba tarp skirtingų valstybių bei regionų. Judėjimo intensyvumas labiausiai priklauso nuo tarpvalstybinių susitarimų ir to, kaip išvystytos transporto sistemos. Suderintos ir suplanuotos transporto sistemos užtikrina gyventojų ir prekybos srutų judėjimą įvairiomis transporto rūšimis bei kryptimis. Taigi pasirinktas tyrimo objektas – transporto geografija. D. M. Scott (2006) teigimu, pagrindinis transporto geografijos objektas – erdvinis krovinių ir gyventojų judėjimas tarp skirtingų vietovių, kurios sujungtos transporto tinklais.

Kaip mokslinių tyrimų objektas, transporto geografija traukia įvairių sričių mokslininkų dėmesį. Jau XIX a. geografi F. Ratzel ir A. Hettner (Eliot Hurst, 1976) teigė, kad transportas yra svarbus ir neatsiejamas kraštovaizdžio elementas, lemiantis ir geografinių sąlygų kaitą. XX a. pradžioje prancūzų geografi P. Vidal de la Blache ir J. Brunhes (Hanson, 1986; 1998) pirmieji parengė transporto geografijos studiją. Tuo metu transportas suvoktas kaip geografinio cirkuliavimo veiksnys, kuris buvo ne tik nuolatinis kraštovaizdžio elementas, bet ir elementas, lemiantis prekių ir gyventojų judėjimą (Johnston ir kt., 2000).

Iki 1950 m. transporto geografija, kaip geografijos mokslo šaka, lėtai vystėsi, tačiau vėliau, ypač nuo 1960 m., pradėtos rengti transporto ir transportavimo sistemų (jūrų uostų, oro uostų, geležinkelių) studijos (Hoyle, Knowles, 1992). Pirmieji tokias transporto studijas parengė Šiaurės Amerikos geografi E. L. Uleman, W. L. Garisson, E. J. Taaffe (McKinnon, 1989). Jie transporto geografijos tyrimuose pirmieji pritaikė kiekybinius metodus. Tai skatino transporto geografijos (angl. *Geography of Transport*), kaip visuomeninės geografijos (angl. *Human Geography*) šakos, raidą. Vykdyti erdviniai transporto modeliai ir erdvinės asociacijos, pagrįstos transporto fenomeno teorija platesnėje ekonominėje ir socialinėje perspektyvoje. Transporto

<sup>1</sup> Eduardas Spiriajevas – Klaipėdos universiteto Socialinių mokslų fakulteto Socialinės geografijos katedros vedėjas, daktaras (fiziniai mokslai), docentas. Moksliniai interesai: turizmo geografija, ekonominė geografija, turizmo plėtros regioniniai skirtumai, pasienio regionų socialinė ekonominė geografija, GIS metodai socialiniuose tyrimuose  
El. paštas: geostudijos@gmail.com  
Tel.: + 370 46 398 674

geografijos tyrimo objektas apima tinklą, mazgų, tvarkaraščių, prekių ir kapitalo bei gyventojų judėjimo tyrimus (White, 1995), kuriuose analizuojama ir tiriama erdvinė sąveika, vykstanti tarp dviejų teritorijų (regionų).

Reikšmingą indėlį į transporto geografijos tyrimus atliko prof. Jean Paul Rodrigue (Hofstaro universitetas, JAV). Jis tyrė transporto geografijos sistemas, logistiką ir krovinių gabenimo teritorinį pasiskirstymą (Hesse, Rodrigue, 2004). Anot J. P. Rodrigue ir kt. (2009), pokyčiai transporto geografijoje priklauso nuo socialinių-ekonominių pokyčių visuomenėje.

Logistikos samprata aiškina paskirstymą, kuris vyksta tam tikroje teritorijoje, todėl teritoriškai logistika susijusi su transporto geografija. Logistikos samprata susiformavo dar antikos laikais, kai analizuoti karinių operacijų, transportavimo ir aprūpinimo procesai. Dabar logistika asocijuojasi su verslu. V. Paulausko (2007) teigimu, logistikos aplinka vertinama kaip veiksniai, jėgos, apribojimai, sąlygos, santykiai, aplinkybės, susijusios su valdomu objektu. Logistika – tai ateities įvykiai, informacija, tikslai, alternatyvos ir jų analizė, sprendimai, jų įgyvendinimas, kontrolė, kaip bendra verslo valdymo schema.

*Logistikos* terminas dažnai siejamas su transportu, tad analizuojant transporto geografinius ir logistinius ryšius svarbu nustatyti logistikos ir transporto sąsajas. Transportas yra neatsiejama logistikos verslo dalis – atskiras teikiamos paslaugos etapas. Logistika veikia kartu su krovinių transportavimu. Versle ji veikia kaip veiksmų sinchronizavimas ir laiku įvykdomas procesas, tačiau analizuojant logistikos ir transporto pozicijas versle tenka sutikti su R. Palšaičio (1999) teiginiu, kad įmonės, taikančios šiuolaikinės logistikos principus, gali greitai reaguoti į paklausos pakitimus, todėl reikia kreipti dėmesį tiek į transporto geografijos, tiek ir į logistikos mokslinius tyrimus. G. Davulio ir L. Šadžiaus teigimu (2009), transportas yra vienas svarbiausių šalies ūkio elementų, be kurio šiuolaikinės ekonomikos neįmanoma įsivaizduoti.

Transportas – tai gamybinės infrastruktūros pagrindas, atliekant būtinus krovinių ir keleivių vežimus, kartu yra ir svarbus veiksnys, kuris tenkina kultūrinius bei rekreacinius gyventojų poreikius. Šie poreikiai dažnai susiję su keleivių vežimais, kurie sudaro dalį pačių transporto srautų. Transporto srautai gali būti įvardyti kaip įvairius krovinius ir keleivių grupes vežančios transporto priemonės, kurios juda tarp skirtingų geografinių taškų. Visa tai vyksta pastovioje sistemoje, kurioje skiriami du veiksniai, susieti su transporto geografinių ir logistinių ryšių plėtra – tai būtų krovinių ir keleivių vežimai. Krovinių vežimai tiesiogiai susiję su tarptautinės prekybos srautais ir jų geografija.

Baltijos šalių (Lietuvos, Latvijos, Estijos) ir Turkijos geografinių mokslinių darbų, kurių pagrindu galima būtų vertinti transporto, logistikos ir tarptautinės prekybos geografiją bei sąveiką tarp abiejų regionų, t. y. Baltijos šalių ir Turkijos, dar nėra. Iš literatūros šaltinių galima paminėti tik transporto investicinių projektų studijas. Todėl galima daryti prielaidą, kad moksliniai tyrimai Baltijos šalyse ir Turkijoje, susiję su šių regionų transporto ir tarptautinės prekybos geografija tarp šių regionų, tik pradėti atlikti. Apie šių regionų ekonominį potencialą, jų transporto geografinę situaciją daugiausia aprašyta mokomosiose, metodinėse, analitinėse knygose ir publikacijose, projektų ataskaitose, verslo žurnaluose, tačiau šios tematikos ekonominė geografinė dimensija dar nėra išsamiai aprašyta nei Baltijos šalių, nei Turkijos geografinių mokslinių darbų.

Svarbią vietą transporto geografijoje šalia gyventojų judėjimo užima ir tarptautiniai krovinių vežimai. Ši tematika dar nesulaukė didelio mokslininkų susidomėjimo. Nemažas dėmesys skiriamas transporto sistemų ir jų problemų analizei (Williams, Pagliari, 2004), deja, tik maža dalis mokslininkų domisi transporto sistemų svarba šiandiniame versle (Palšaitis, 1999). Verslas sudarė sąlygas formuoti kombinuotam transportui. G. Muller (1996) tyrė kombinuoto transporto raidos istoriją ir nustatė, kad ši transporto sistema atėjo iš verslo praktikos. Tik vėliau transporto ekonomistai ir logistikos tyrėjai šiai sistemai suformavo teorinius pagrindus. Tiriant kombinuotąjį transportą svarbu nustatyti šios transporto sistemos veiklos principus ir sąveikas (Baublys, 2007).

Pagrindiniai veiksniai vežant tranzitinius krovinius yra transporto rūšių sąveika ir kombinuotojo transporto sistemos. Tranzitiniai krovinių vežimai glaudžiai siejasi su tarptautinės prekybos mastais ir srautais. Tranzitas – tai krovinių vežimas tarp skirtingų šalių. Anot R. Palšaičio (2003), tranzitiniai vežimai ypač svarbūs, siekiant užtikrinti nacionalinio biudžeto įplaukų augimą. Augant prekybai tarp skirtingų regionų būtina skatinti tranzitinius srautus. Tinkamai investavus į transporto infrastruktūrą tarp Baltijos valstybių ir

Turkijos, pritraukus ir pakreipus prekių srautus iš aplinkinių regionų šiuo maršrutu, Baltijos šalys ir Turkija sukurtų didelę ekonominę pridėtinę vertę.

Transporto geografinių ir logistinių ryšių tyrimai turi būti atliekami kartu su politinės ir teisinės aplinkos analize (Derkinytė, Jonkus, 2009), be to, būtina atlikti ir transporto paslaugų dokumentacijos analizę (Drobitko, 2004; 2010).

Turkija dėl savo geografinės padėties yra strategiškai svarbi jungtis su Artimųjų Rytų regionu. Jau 50 metų šalis siekia narystės ES. Per visą bendradarbiavimo laikotarpį pasiekta nemažai įvairių susitarimų transporto ir gyventojų judėjimo srityse. Svarbiausias susitarimas – Ankaros sutartis, sudaryta 1963 m. Jos tikslas – įkurti muitų sąjungą, kuri, kaip integracijos instrumentas, skatintų glaudesnius ekonominius ir prekybinius ryšius su Europos valstybėmis. 1995 m. sudaryta muitų sąjungos sutartis, kuri įsigaliojo 1996 m. Turkija yra pirmoji ir vienintelė valstybė, dalyvaujanti ES muitų sąjungoje, nors nėra ES valstybė narė. Baltijos šalys, užmezgusios tarptautinius santykius su Turkija, įgyvendino nemažai susitarimų, ypač transporto ir turizmo srityse (Ketinimų protokolas, 2012). 2012 m. Stambule pasirašytas supratimo memorandumas tarp AB „Lietuvos geležinkelių“ ir VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto su Turkijos valstybinių geležinkelių ir Haydarpaşa jūrų uosto įmonėmis. Šiuo dokumentu abi pusės sutiko bendradarbiauti didinant krovinių srautų apimtį tarp Turkijos ir Lietuvos, įskaitant Baltijos jūros ir Artimųjų Rytų regionus. Šalys plėtoja naudingą tarpusavio partnerystę ir bendradarbiavimą versle, užtikrina vežimus, kuria šiuolaikišką ekspedijavimo sistemą. Didėjant tarptautinių vežimų srautams, transporto ir logistikos geografiniai ryšiai plėtojami vežant krovinius tarp Turkijos ir Lietuvos geležinkeliais ir jūra. Vienas svarbiausių siekių – glaudesnio bendradarbiavimo užtikrinimas organizuojant reguliarius konteinerinių traukinių ir krovinių vežimus Juodąja bei Baltijos jūromis.

Dėl Baltijos šalių ir Turkijos geografinės padėties, tiriant šių regionų transporto geografinius ryšius, būtina tirti ir tranzitinius<sup>2</sup> vežimus, nes per šiuos regionus vyksta krovinių srautai tarp Šiaurės Europos ir Artimųjų Rytų regionų. Tranzitinių krovinių vežimai, kaip vientisas tyrimų objektas, kol kas dar mažai tirti, tiriami tik pavieniai veiksniai, kurių ryšys ir sąveika sudaro pagrindą tyrinėti šį objektą kaip vientisą.

Transporto geografiniai ir tarptautinės prekybos ryšiai tarp Baltijos šalių ir Turkijos dėl savo naujumo, kaip mokslinis objektas, turi remtis tyrimais, kurie nagrinėja konkrečius veiksnius, kurie sudaro pagrindą šių ryšių plėtočiai. Šioje srityje trūksta išsamių lyginamųjų studijų, ekonominių geografinių tyrimų. Trūksta ir lyginamųjų tyrimų apie transporto sistemas, tarpvalstybinius tarptautinės prekybos susitarimus tarp Baltijos šalių ir Turkijos regionų.

Tyrimo tikslas: palyginti transportavimo sąlygas ir tarptautinės prekybos srautus tarp Baltijos šalių ir Turkijos.

Tyrimo uždaviniai:

- nustatyti ir palyginti kelių transporto infrastruktūros geografinius skirtumus;
- atlikti tarptautinės prekybos ekonominį geografinį palyginimą;
- palyginti keleivių srautų kaitą bei keliavimo tikslus.

Tyrimo metodika. Dėl Turkijos, Lietuvos, Latvijos ir Estijos statistinių duomenų bazių skirtumų, nevienodų duomenų tipų ir jų reikšmių konkrečiais metais, tyrimo analizė apima laikotarpį nuo 1996 iki 2012 metų. Šiame laikotarpyje išskirti du periodai: nuo 1996 iki 2003 m., t. y. iki Baltijos šalių narystės Europos Sąjungoje (ES), ir nuo 2004 iki 2012 m. – Baltijos šalių narystės ES metai.

Atliekant lyginamąjį ekonominį geografinį tyrimą taikyti statistiniai, grafiniai, kartografiniai ir lyginamosios analizės metodai.

Dėl statistinių duomenų bazių ir rodiklių apskaičiavimo metodinių skirtumų šiame straipsnyje aptariami tiriamų valstybių tik sausumos kelių transporto geografiniai skirtumai, atliekamas Baltijos šalių ir Turkijos tarptautinės prekybos ir keleivių srautų ekonominis geografinis palyginimas (du transporto geografijos tyrimo objekto segmentai).

<sup>2</sup> Tranzitas (lot. *transitus* – perėjimas) – tai keleivių ar krovinių gabenimas per tam tikrą valstybę į trečiąją šalį iš vieno punkto į kitą per tarpinius punktus be papildomų operacijų.

## 1. Baltijos šalių ir Turkijos kelių transporto lyginamoji geografija

Baltijos šalys dėl savo geografinės padėties yra svarbios tranzitinės šalys, nes per jas driekiasi ne viena svarbi transporto magistralė, sujungianti Šiaurę ir Pietus, Vakarus ir Rytus. Geriausioje geografinėje padėtyje yra Lietuva ir svarbiausi jos transporto mazgai šioje kryžkelėje. Lietuva yra svarbi jungtis vežant krovinius iš Rusijos ir kitų NVS valstybių į Vakarų Europą. Lietuva turi tik vieną Klaipėdos jūrų uostą (Latvija – 3, Estija – net 6 jūrų uostus), tačiau tai nesutrukdė tapti svarbiu tranzito centru. Per Klaipėdos uostą krovinius į Skandinavijos šalis, Vakarų Europą ir Šiaurės Ameriką eksportuoja Baltarusijos, Ukrainos, Kazachstano įmonės, todėl uostas gali pritraukti ir aptarnauti Artimųjų Rytų regiono krovinių srautus.

Latvijoje didelę dalį sudaro tranzitinis transportas, kuris veikia kaip kombinuotojo transporto modelis. Per Latvijos teritoriją driekiasi kombinuotojo transporto koridoriai, kurie sujungia geležinkelių, vamzdynų transporto sistemas ir jūrų uostų veiklą Rygoje, Liepojoje ir Ventspilyje.

Estija yra mažiausia iš Baltijos valstybių, per ją iš Vidurio Europos regiono gabenami kroviniai į Suomiją ir Rusiją. Estijoje svarbų vaidmenį transportavimo sistemoje atlieka išplėta geležinkelių infrastruktūra, užtikrinanti spartų krovinių vežimą tarp Estijos ir Rusijos.

Turkija, panašiai kaip ir Baltijos šalys, dėl savo geografinės padėties yra svarbi tranzitinė šalis, sujungianti Europą ir Artimųjų Rytų regioną. Turkijos transporto sistemos sujungia ir Pietų Kaukazo valstybes. Išplėtos Turkijos transporto sistemos teigiamai veikia vežimų ir turizmo sektorius. Dėl geografinės padėties ir išplėtotų transporto sistemų Turkija planuoja ambicingus projektus transporto sektoriuje. Vienas svarbesnių strateginių Turkijos plėtros tikslų yra transporto sektoriaus plėtra ir veiklos gerinimas, nes Turkijos transporto ir komunikacijos ministerija (Transportation in Turkey, 2011) siekia, kad augant tarptautinės prekybos mastams, didėjant keleivių srautams, intensyviau vykdant tranzitinių krovinių vežimus investicijos sparčiau atsiperktų. Turkijos automobilių transportas regione išsiskiria didžiausiu lankstumu, patrauklus keliaujant ir vežant krovinius nedideliais atstumais.

Baltijos šalims būdingas skirtingas kelių transporto infrastruktūros išplėtojimo lygis. Lietuvoje yra 21 267 km kelių, 100 km<sup>2</sup> tenka 32,6 km kelio atkarpa. Šalis keliams renovuoti veiksmingai panaudoja Europos Sąjungos fondų lėšas. Lietuvos teritoriją kertą 6 europiniai greitkeliai, besijungiantys su kaimyninių šalių keliais.

Latvijoje yra 20 115 km kelių, 100 km<sup>2</sup> tenka 31,1 km kelio atkarpa. Daugelį kelių ruožų būtina renovuoti, tai yra vienas iš prioritetų, nes norima prisijungti prie bendro Europos kelių tinklo.

Estijoje yra 16 500 km kelių, 100 km<sup>2</sup> tenka 36,5 km kelio atkarpa. Kokybės aspektu geriausia kelių infrastruktūra tarp Baltijos šalių yra Estijoje.

Kelių transportas taip pat neatsiejama kombinuotų vežimų dalis. Manoma, kad šis strategiškai svarbus kombinuotų vežimų modelis didins Baltijos šalių, kaip tranzito regiono, svarbą Europoje ir sukurs didelę ekonominę pridėtinę vertę.

Kelių transporto sistema Turkijoje intensyviausiai plėtojama nuo XX a. vidurio, keliais galima pasiekti visus periferinius šalies regionus. Turkijos kelių ilgis yra 64 865 km, 100 km<sup>2</sup> tenka 8,3 km kelio atkarpa. Apie 90 proc. krovinių Turkijoje vežami kelių transportu, apie 90 proc. keleivių po šalį keliauja kelių transportu.

Apibendrinus kelių transporto ekonomines-geografines galimybes Baltijos šalyse ir Turkijoje, kurias skiria apie 2500 kilometrų atstumas, būtina paminėti, kad krovinių gabenimas nederinant su kitomis transporto rūšimis yra pigiausias pasirinkimas. Kroviniai tarp Baltijos šalių ir Turkijos gali nukeliauti per 4–5 dienas. Kroviniams tarp Baltijos šalių ir Turkijos vežti pasirinkus kelių transportą, dėl esamos kelių tinklo struktūros geografiškai maršrutas nusidriektų per 5 valstybes (Lenkija–Slovakija–Vengrija–Rumunija–Bulgarija).





\*1 pav. Pagrindinis kelių transporto tarp Baltijos šalių ir Turkijos maršrutas



\*\*2 pav. Galimi vežimų tarp Turkijos ir Baltijos šalių traukiniu „Vikingas“ maršrutai

\* Valstybės pažymėtos skaičiais:

1 – Estija, 2 – Latvija, 3 – Lietuva, 4 – Slovakija, 5 – Kaliningrado sritis (Rusija), 6 – Vokietija, 7 – Moldova, 8 – Austrija, 9 – Slovėnija, 10 – Kroatija, 11 – Bosnija ir Hercegovina, 12 – Serbija, 13 – Juodkalnija, 14 – Kosovas, 15 – Albanija, 16 – Makedonija, 17 – Graikija, 18 – Italija.

Skaičiais pažymėtos jūros:

I – Baltijos jūra, II – Juodoji jūra, III – Adrijos jūra, IV – Egėjo jūra.

\*\* Skaičiais pažymėtos valstybės: 1 – Norvegija, 2 – Estija, 3 – Latvija, 4 – Lietuva, 5 – Kaliningrado sritis (Rusija), 6 – Danija, 8 – Slovėnija, 9 – Slovakija, 10 – Kroatija, 11 – Bosnija ir Hercegovina, 12 – Serbija, 13 – Juodkalnija, 14 – Kosovas, 15 – Albanija, 16 – Makedonija, 17 – Graikija, 18 – Kazachstanas, 19 – Turkmėnistanas, 20 – Gruzija, 21 – Armėnija, 22 – Azerbaidžianas, 23 – Moldova.

Skaičiais pažymėtos jūros: I – Baltijos jūra, II – Juodoji jūra, III – Kaspijos jūra, IV – Egėjo jūra, V – Jonijos jūra, VI – Adrijos jūra, VII – Tirėnų jūra.

Dėl geografinės padėties šalys gali būti ne tik maršruto pradžios ir pabaigos taškai, bet ir svarbūs tranzitinių vežimų logistikos centrai, gabenant prekes tarp Šiaurės Europos ir Artimųjų Rytų regionų. Intensyvesnė Baltijos šalių ir Turkijos kelių tinklo sąveika galima sujungus geležinkelių ir jūrų transportą, sukuriant kombinuoto vežimo modelį (Studies on Strategic Evaluation (...) Estonia; Latvia; Lithuania, 2006). Sąveikaujant šioms transporto rūšims būtų naudojamos Turkijos jūrų uostais Juodosios jūros pakrantėje. Iš Turkijos kroviniai gali būti plukdomi į Odesos jūrų uostą, kur toliau perkraunami į traukinių vagonus ir per Ukrainą ir Baltarusiją pasiektų Lietuvą. Toliau, į kitas Baltijos šalis kroviniai būtų gabenami automobilių keliais. Naudojant esamą transporto infrastruktūrą, siekiama naudingiau išnaudoti geležinkelius ir jūrų transportą vežant krovinius tarp Baltijos šalių ir Turkijos. Šiam tikslui pasitarnauja įvairūs susisiekimo projektai. Kaip vieną iš perspektyviausių projektų būtų galima įvardyti krovinių traukinį „Vikingas“. Tinkamai pasinaudojus esama infrastruktūra ir esamais kelių ruožais bei derinant tam tikras transporto rūšis, per Turkiją ir Baltijos šalis galima gabenti krovinius tarp Šiaurės Europos ir Artimųjų Rytų regionų. Tačiau norint tinkamai išnaudoti esamą infrastruktūrą, būtina įgyvendinti investicinius transporto infrastruktūros projektus.

### 1.1. Dujotakis „Nabukas“

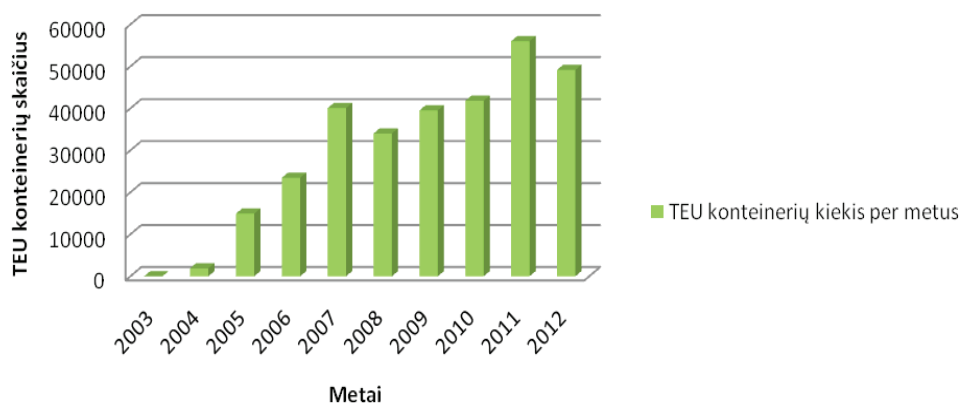
Šiandien pasaulyje vykdoma nemažai susisiekimo projektų. Analizuojant susijusius projektus tarp Turkijos ir Baltijos šalių galima paminėti dujotakio „Nabukas“ tiesimą, kurio vienas iš tikslų – Europos Sąjungai turėti alternatyvų gamtinių dujų tiekimo šaltinį. Lyginant ir apibrėžiant Baltijos šalių ir Turkijos vaidmenį „Nabuko“ dujotakio tiesimo procese, matyti labai skirtingos pozicijos. Turkija yra viena svarbiausių šio

projekto dalyvių, nes būtent per šią valstybę bus tiesiama didžioji dalis dujotakio iš Vidurio Azijos, kuris pagal pirminį planą turėtų pasiekti Austriją, tada planuojami tolesni tiesimo darbai į kitas ES šalis. Gamtinės dujos iš Vidurio Azijos gali pasiekti ir Baltijos šalis. Šiuo metu šis projektas daugiau turi geopolitinį atspalvį nei ekonominį, būtent tai labiausiai trukdo dujotakio tiesimui. Šio projekto ateitis neapibrėžta ir nenumatyti projekto įgyvendinimo terminai.

## 1.2. Kombinuotų vežimų krovinių traukinys „Vikingas“

Idėja organizuoti kombinuoto transporto traukinį maršrutu nuo Baltijos iki Juodosios jūrų atsirado 1999 m. pavasarį, kai Lietuvos ir Ukrainos susisiekimo ministerijos pasirašė bendradarbiavimo memorandumą, įsipareigodamos plėtoti transporto jungtis Kretos koridoriuje (IX). Nuo 2000 m. prie šio projekto prisijungė ir Baltarusija. 2001 m., kai Lietuvos ir Ukrainos prezidentai susitarė dėl transporto jungčių tarp Baltijos ir Juodosios jūrų baseinų plėtos, prasidėjo įtemptas parengiamasis konteinerinių maršrutų darbas. Projekto tikslu tapo iš Skandinavijos šalių į Klaipėdos uostą, iš Juodosios jūros į Odesos (rus. *Одесса*) ir Iljičiovsko (rus. *Ильичевск*) jūrų uostus gabenami kroviniai. Ši idėja įgyvendinta 2003 m. vasarį, kai paleistas pirmasis „Vikingo“ traukinio maršrutas, sujungęs Klaipėdos ir Odesos jūrų uostus. Šis traukinys tapo puikiu pavyzdžiu, kaip galima per 55 valandas įveikti 1734 km atstumą, įdiegus naujausias technologijas ir supaprastinus valstybių sienų kirtimo procedūras. Vis dėlto projektas ilgą laiką buvo neefektyvus, nes nebuvo pakankamo krovinių srauto iš Ukrainos, lyginant su Lietuva. Projektas išsilaikė būtent dėl intensyvaus krovinių srauto maršrutu Minskas – Klaipėda.

Pradėjus vykdyti projektą „Vikingas“ traukiniu vežta 300 896 TEU<sup>3</sup> konteinerių (3 pav.). Nuo 2005 m. vežimų skaičius nuolat didėjo iki 2008 metų, tada pirmą kartą sumažėjo. 2011 m. vežtas didžiausias TEU konteinerių skaičius.



3 pav. 2003–2012 m. kroviniu traukiniu „Vikingas“ vežtų TEU konteinerių skaičiaus kaita

Šaltinis: VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto duomenys, 2013 m.

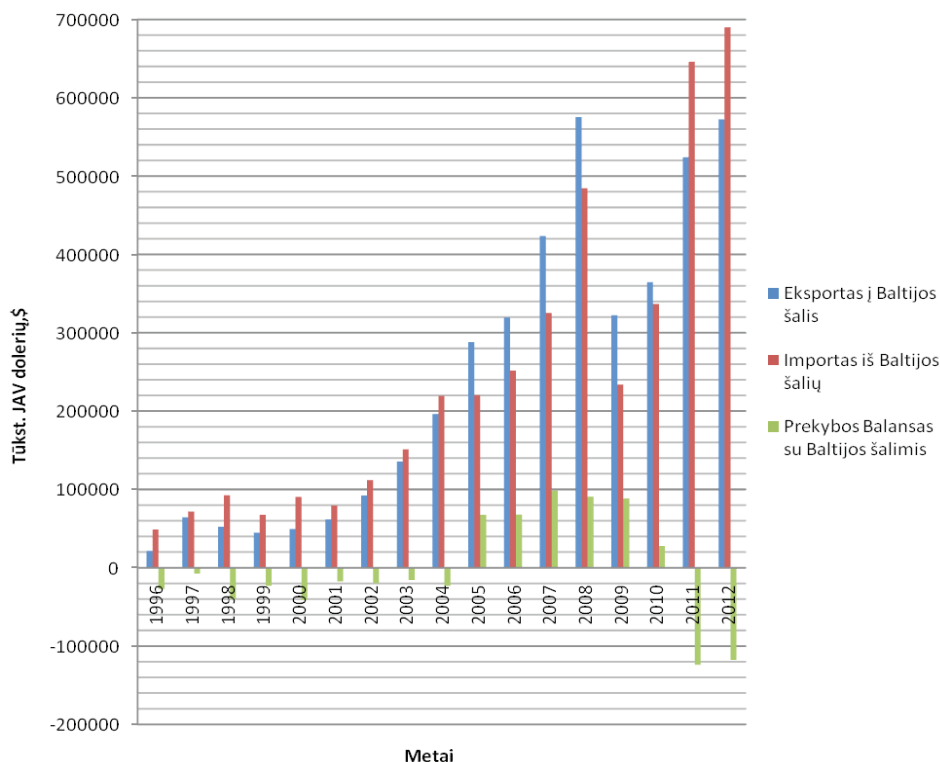
Pradėjus „Vikingui“ reguliariai kursuoti, prieš keletą metų nuspręsta praplėsti šio projekto teritoriją ir tranzitu sujungti Šiaurės Europą su Vidurio Azijos ir Artimųjų Rytų regionais. Prie projekto 2011 metais prisijungė Gruzija ir Moldova, o nuo 2012 m. vyksta derybos su Turkija.

## 2. Tarptautinės prekybos iš Turkijos į Baltijos šalis lyginamoji geografija

Baltijos šalių ir Turkijos prekybiniai santykiai intensyviausiai pradėjo vystytis, kai Baltijos šalys atgavo nepriklausomybę. Didelį poveikį prekybinių santykių formavimuisi padarė tarp valstybių pasirašytos pirmo-

<sup>3</sup> TEU (dvidešimties pėdų vieneto ekvivalentas, angl. *Twenty – foot Equivalent Unit*) – statistinis vienetas, pagrįstas 20 pėdų (6,10 m) ilgio ISO konteinerių matmenimis, naudojamas įvairios talpos konteineriams matuoti ir konteinervežiams krauti arba terminalų pajėgumui apibūdinti (Jakubauskas, Rimkus, 2012).

sios dvišalės ekonominio bendradarbiavimo sutartys (su Lietuva – 1992 m., su Latvija – 1997 m., su Estija – 1997 m.). Nuo 1996 m. pastebimas pastovus tarptautinės prekybos augimas, kuris sparčiausiai augo nuo 2004 m. (4 pav.), Baltijos šalims įstojus į Europos Sąjungą ir prisijungus prie bendros ES ir Turkijos muitų bendrijos. Tai dar plačiau atvėrė rinkas ir palengvino prekių vežimus abiem kryptimis.



4 pav. Tarptautinė prekyba tarp Turkijos ir Baltijos šalių 1996–2012 m.

Šaltinis: sudaryta, remiantis Turkijos Respublikos statistikos departamento duomenimis, 2013 m.

Tarptautinės prekybos santykius tiksliausiai nusako eksportuojamos ir importuojamos produkcijos vertė ir jos kaita laike. Tiriant Baltijos šalių ir Turkijos tarptautinės prekybos santykius 1996–2012 m., remiantis Turkijos Respublikos statistikos departamento pateiktais duomenimis, šiuo laikotarpiu galima skirti tris etapus:

I. 1996–2004 m. Turkija daugiau importuoja iš Baltijos šalių, nei į jas eksportuoja. Importo (vidutinė metinė importuojamos produkcijos vertė – 104 mln. JAV dolerių) srautai buvo nedaug didesni už eksporto (vidutinė eksportuojamos produkcijos vertė – 80 mln. JAV dolerių) srautus. Tarp Turkijos ir Baltijos šalių visą laikotarpį buvo neigiamas prekybos balansas, 1996–2004 m. vidutinis metinis prekybos balansas siekė 24 mln. JAV dolerių Baltijos šalių naudai.

II. 2005–2010 metais Baltijos šalims įstojus į Europos Sąjungą, tarptautinė prekyba tarp abiejų regionų vyko intensyviau. Išaugo Turkijos eksportas į Baltijos šalis ir importas iš jų. Lyginant su ankstesniu laikotarpiu, 2005–2010 m. vidutinė metinė eksporto vertė per metus į Baltijos šalis iš Turkijos buvo didesnė 4,8 karto ir siekė 382 mln. JAV dolerių, o vidutinė metinė importuojamos produkcijos vertė iš Baltijos šalių į Turkiją išaugo 3,9 karto iki 309 mln. JAV dolerių per metus. Tuo laikotarpiu Turkija daugiau eksportavo į Baltijos šalis nei importavo. Nors bendros tendencijos rodo tarptautinės prekybos augimą, tačiau po 2008 m. vykusios pasaulinės krizės, 2009–2010 m. buvo juntamas prekybos srautų tarp Baltijos šalių ir Turkijos sumažėjimas. Lyginant su 2008 m., 2009 m. eksportas sumažėjo 44 proc., importas – 52 proc.

III. 2011 m. kyla nauja tarptautinės prekybos augimo banga. Turkija didina importą iš Baltijos šalių. Lyginant su 2005–2010 m. laikotarpiu, importas nuo 2011 m. padidėjo 2,2 karto iki 668 mln. JAV dolerių per

metus, o eksportuojamos produkcijos vidutinė metinė vertė išaugo 1,4 karto ir siekė 549 mln. JAV dolerių. Prekybos balansas tarp Turkijos ir Baltijos šalių buvo neigiamas Baltijos šalių naudai.

Turkija visada garsėjo savo tekstilės gaminiiais, kurie sudaro didžiąją dalį Turkijos eksporto į kitas šalis. Daugiausiai pagal vertę į Baltijos šalis eksportuojama įvairių tekstilės gaminių (audiniai, siūlai, gatavi drabužiai). Be tekstilės gaminių, iš Turkijos į Baltijos šalis eksportuojamos įvairios daržovės ir vaisiai, įvairios kelių transporto priemonės bei buitinė technika.

Nors Turkijai Baltijos šalys nėra svarbiausia produkcijos eksporto kryptis, tačiau analizuojant 1996–2012 m. duomenis matyti, kad Baltijos šalių svarba, kaip turkiškos produkcijos realizavimo rinka, po truputį auga. Per visą 1996–2012 m. laikotarpį Turkija į Baltijos šalis eksportavo produkcijos, kurios vertė siekė 4,107 mlrd. JAV dolerių. Nuo bendros eksportuotos produkcijos vertės, į Lietuvą eksportavo 52,2 proc. (už 2,144 mlrd. JAV dolerių), į Latviją – 21,6 proc. (už 887 mln. JAV dolerių) ir Estiją – 26,2 proc. (už 1,076 mlrd. JAV dolerių).

2004–2012 m. laikotarpiu eksportuota produkcija sudarė 87,3 proc. (3,586 mlrd. JAV dolerių) visos 1996–2012 m. laikotarpiu eksportuotos produkcijos vertės. Lietuvai įstojus į ES, Turkija 2004–2012 m. eksportavo 1,817 mlrd. JAV dolerių (84,7 proc.) vertės produkcijos, produkcijos dalį skaičiuojant nuo bendros produkcijos vertės, kuri atvežta į Lietuvą 1996–2012 m. laikotarpiu.

Analizuojant, kaip tai pasiskirstė Latvijoje ir Estijoje, lyginat su bendra eksportuotos produkcijos verte iš Turkijos 1996–2012 m., tai 2004–2012 m. į Latviją eksportuota produkcijos už 781 mln. JAV dolerių ir tai sudarė 88,1 proc. bendros eksporto vertės, į Estiją 2004–2012 m. iš Turkijos eksportuota produkcijos už 986 mln. JAV dolerių ir tai sudarė 91,7 proc. produkcijos, kuri eksportuota 1996–2012 m., vertės. Pajamos iš eksporto su Lietuva išaugo 18 kartų, su Latvija – 65 kartus, su Estija – 37 kartus. Šiuo laikotarpiu Turkija į Baltijos šalis kasmet eksportuodavo produkcijos vidutiniškai už 240 mln. JAV dolerių (į Lietuvą – už 126 mln. JAV dolerių; į Latviją – už 51 mln. JAV dolerių; į Estiją – už 63 mln. JAV dolerių). Tačiau analizuojant bendras eksporto augimo tendencijas 1996–2012 m. laikotarpiu pagal Turkijos eksportą atskirai į kiekvieną Baltijos šalį (5 pav.) galima matyti, kad Turkija iš Baltijos šalių daugiausiai eksportuodavo į Lietuvą.

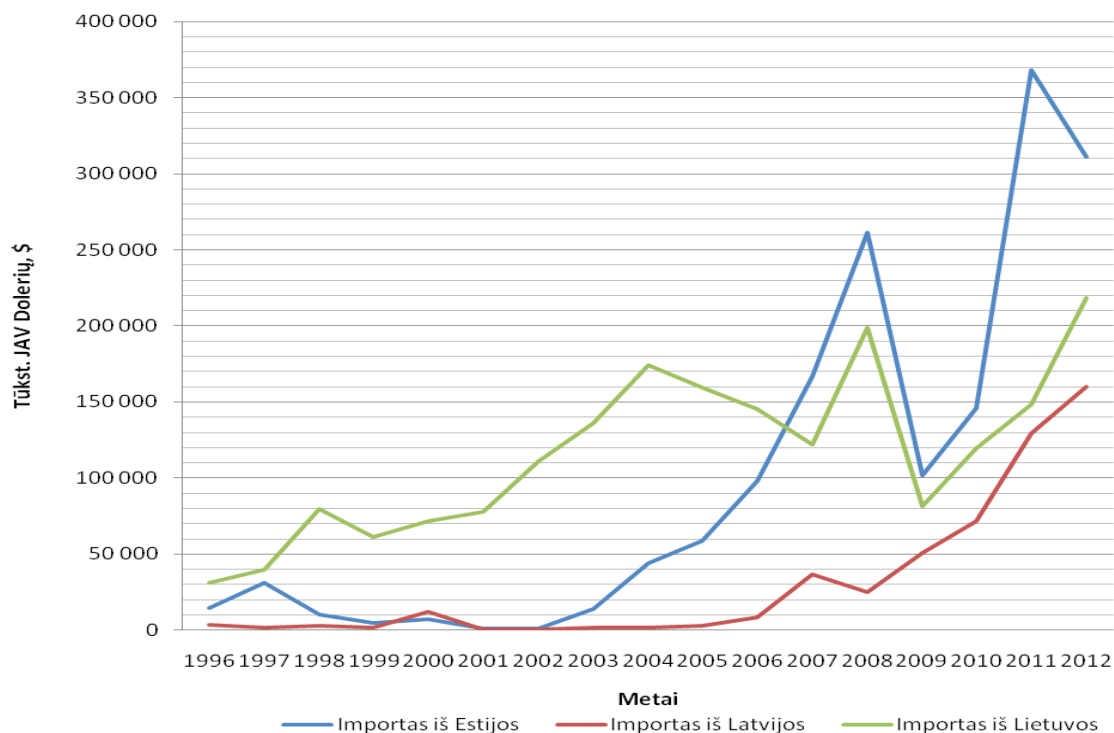
Turkijos produkcijos eksportas atskirai į kiekvieną iš Baltijos šalių pasižymi visai kitomis tendencijomis, lyginant su bendru Turkijos prekių eksportu į Baltijos šalis. Tiriamuoju laikotarpiu Turkijos produkcijos eksportas į Lietuvą buvo 1,9 karto didesnis už eksportą į Estiją ir 2,4 karto didesnis už eksportą į Latviją. Iki 2004 m. Turkija per metus į Lietuvą vidutiniškai eksportuodavo produkcijos už 41 mln. JAV dolerių. 1996–2003 m. išsiskiria pastovumu, nors 1997 m. eksportas gerokai išaugo. Lyginant su 1996 m., eksportas 1997 m. padidėjo 268 proc., tačiau padidėjimas buvo trumpalaikis ir 1998 m. nukrito iki 38 proc., lyginant su 1997 m. Nuo 2002 m. ypač augo eksportas, tai tęsėsi ir Lietuvai įstojus į ES. 2004–2012 m. iš Turkijos į Lietuvą eksportuojamos produkcijos metinė vertė padidėjo 4,9 karto: kasmet eksportuodavo produkcijos už 202 mln. JAV dolerių. Nuo 2008 m. dėl pasaulinės ekonomikos krizės ilgalaikio eksporto sumažėjimo nebuvo, sumažėjo 2009 m., o nuo 2010 m. eksportas vėl pradėjo didėti.

Nors iki 2007 m. Latvija buvo antra iš Baltijos šalių pagal iš Turkijos eksportuojamos produkcijos vertę, tačiau apskritai per visą laikotarpį mažiausiai Turkija eksportavo į Latviją, lyginat su Estija ir Lietuva.

Iki Estijos stojimo į ES Turkija pasyviai vykdė eksportą į šią šalį ir tik nuo 2005 m. pastebimas eksporto augimas. 2008 m. išaugus Turkijos eksportui į Estiją, ši šalis trumpam pralenkia visą laikotarpį pirmavusią Lietuvą. Estija tapo antra iš Baltijos šalių pagal eksporto vertę.

1996–2003 m. Turkija į Estiją eksportavo produkcijos už 11 mln. JAV dolerių. Šis laikotarpis pasižymi pastovumu ir tik prieš Estijai įstojant į ES vyko nedidelis eksporto iš Turkijos į Estiją augimas. Nuo 2004 m. įvyko staigus eksporto iš Turkijos šuolis: vidutiniškai per metus padidėjo 9,9 karto, 2004–2012 m. vidutinė metinė vertė siekė apie 109 mln. JAV dolerių. 2008 m. eksportas iš Turkijos į Estiją siekė beveik 240 mln. JAV dolerių, 2009 m. – jau 106 mln. JAV dolerių. Eksportas mažėjo tik porą metų ir nuo 2011 m. pradėjo augti.





5 pav. Eksporto iš Turkijos į Baltijos šalis 1996–2012 m. pajamų kaita

Šaltinis: sudaryta, remiantis Turkijos Respublikos statistikos departamento duomenimis, 2013 m.

### 3. Tarptautinės prekybos iš Baltijos šalių į Turkiją lyginamoji geografija

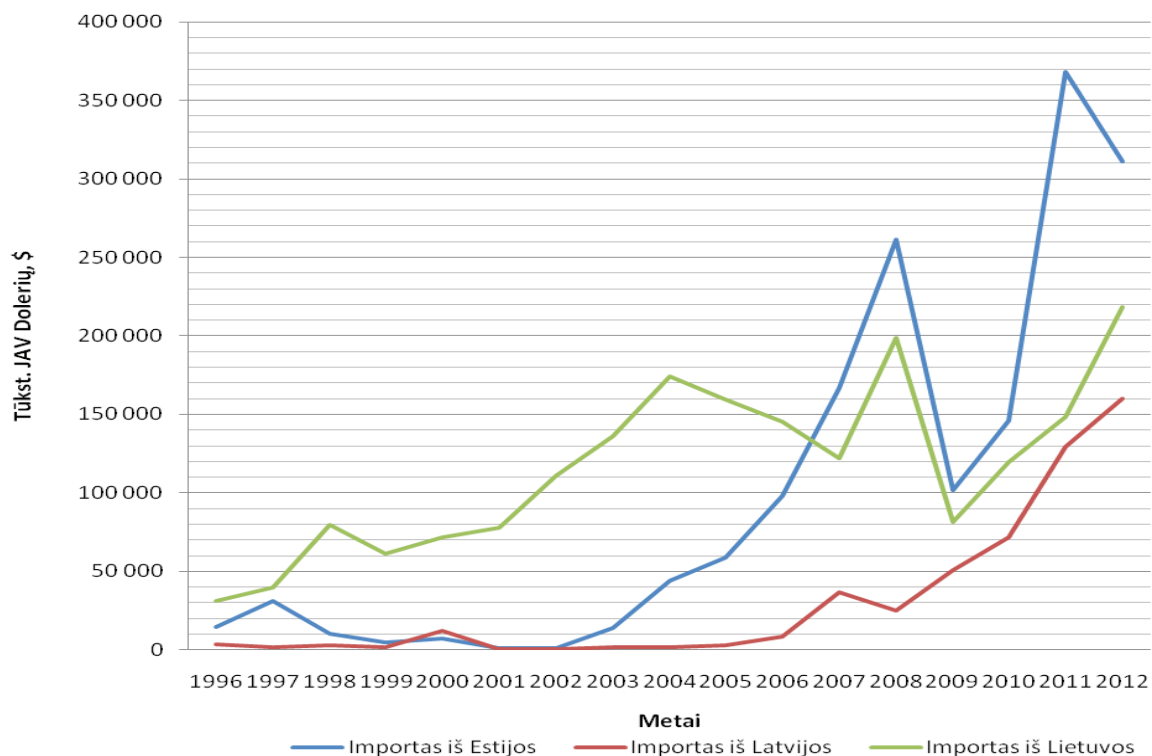
Daugiausiai iš Baltijos šalių į Turkiją vežta metalo laužo, įvairių grūdinių produktų ir gyvų galvijų. Šios trys produktų grupės yra svarbiausios ir sudarė didžiąją dalį importo iš Baltijos šalių į Turkiją vertės.

1996–2012 m. Turkija kasmet iš Baltijos šalių vidutiniškai importuodavo produkcijos už 242 mln. JAV dolerių. Per visą šį laikotarpį iš Baltijos šalių Turkija importavo produkcijos už 4,121 mlrd. JAV dolerių. Didžiausią importo dalį – 47,9 proc. (1,972 mlrd. JAV dolerių) sudarė importas iš Lietuvos, 39,8 proc. (1,641 mlrd. JAV dolerių) – iš Estijos ir 12,3 proc. (508 mln. JAV dolerių) – iš Latvijos. Tiriamuoju laikotarpiu Turkija daugiausiai importavo iš Lietuvos, tačiau nuo 2007 m. gerokai išaugo importas iš Estijos. Nuo tada Turkija daugiausiai importuoja iš Estijos, lyginant su Lietuva ir Latvija. Bendras importas iš Baltijos šalių į Turkiją išaugo 14 kartų (importas iš Lietuvos išaugo 7 kartus; iš Latvijos – 47 kartus ir iš Estijos – 21 kartą) (6 pav.).

Produkcijos importas iš Baltijos šalių nuo 2004–2012 m. sudarė 82,7 proc. (3,408 mlrd. JAV dolerių) visos nuo 1996–2012 metų importuotos produkcijos. 2004–2012 m. Turkija iš Lietuvos importavo 69,2 proc. (už 1,366 mlrd. JAV dolerių), iš Latvijos – 95,5 proc. (už 485 mln. JAV dolerių), iš Estijos – 94,9 proc. (už 1,557 mlrd. JAV dolerių) bendros 1996–2012 m. laikotarpiu importuotos produkcijos vertės.

Turkija 1996–2012 m. daugiausiai importavo iš Lietuvos. Vidutinė metinė eksporto vertė sudarė 116 mln. JAV dolerių. Lietuva Turkijai parduoda metalo laužą, maisto produktus, baldus ir jų dalis, naftos produktus. 1996–2003 m. importas iš Lietuvos per metus siekė apie 89 mln. JAV dolerių ir buvo 7 kartus didesnis už importą iš Estijos, 26 kartus didesnis už importą iš Latvijos. 1998–2002 m. padidėjus importo mastams, galima teigti, kad Turkija atvėrė savo rinką Lietuvai dar prieš narystę ES. Tuo laikotarpiu importavo 30,8 proc. produkcijos dalį nuo visos produkcijos, kuri buvo importuota iš Lietuvos į Turkiją nuo 1996 iki 2012 m., vertės. Kai Lietuva įstojo į ES, importo vertė į Turkiją 2004–2012 m. padidėjo 1,7 karto (149 mln. JAV dolerių). Tuo laikotarpiu importo lyderiu tampa Estija. Ypač nuo 2005 iki 2008 m. didėjo importas iš

Lietuvos. 2009 m. įvyko drastiškas importo į Turkiją sumažėjimas (-59 proc.), lyginant su ankstesniais metais, tačiau šis kritimas neilgai tęsėsi. 2010 m. importas į Turkiją pradėjo augti ir šis augimas tęsiasi iki šiol.



6 pav. Importo iš Baltijos šalių į Turkiją 1996–2012 m. gautos pajamos

Šaltinis: sudaryta, remiantis Lietuvos Statistikos departamento, Latvijos centrinio statistikos biuro, Estijos statistikos departamento duomenimis, 2013 m.

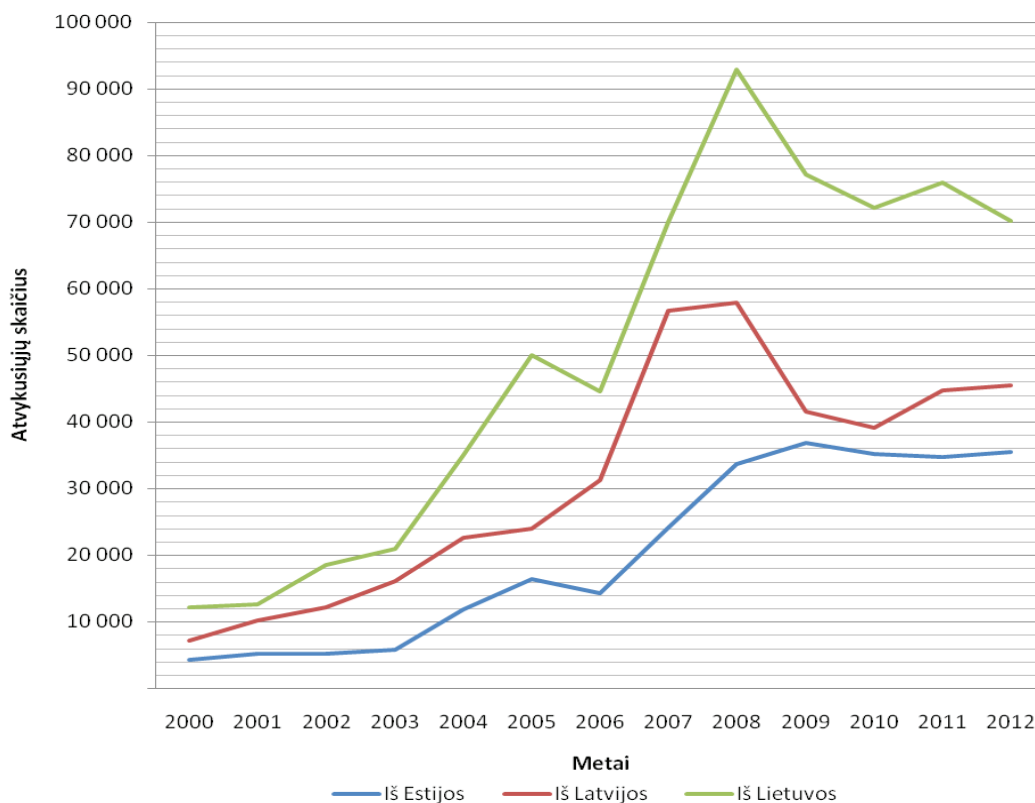
Turkija iš Latvijos daugiausiai importavo medienos ir jos gaminių. Kasmet (nuo 1996 iki 2012 m.) Turkija importuodavo produkcijos už 30 mln. JAV dolerių. Latvija, lyginant su Estija ir Lietuva, eksportavo mažiausiai produkcijos. 1996–2003 m. Turkija iš Latvijos per metus importuodavo produkcijos už 3 mln. JAV dolerių. Nuo 2004 m. importo iš Latvijos metinė vertė išaugo 18,8 karto ir siekė 54 mln. JAV dolerių. Nuo 2006 m. importas auga.

Importas iš Estijos į Turkiją išsiskiria tuo, kad metalo laužo iš Baltijos šalių daugiausiai į Turkiją gabenama iš Estijos. Be to, Estija eksportuoja telekomunikacijų prietaisus ir rašymo priemonės. 1996–2012 m. Turkija iš Estijos importuodavo produkcijos, kurios vidutinė metinė vertė sudarė 97 mln. JAV dolerių, tačiau 1996–2003 m. vidutinė importo metinė vertė sudarė apie 10 mln. JAV dolerių.

Nuo 2004 m. vidutinis metinis importas į Turkiją iš Estijos išaugo 17,3 karto ir siekė 173 mln. JAV dolerių per metus. Turkija aktyviai didino iš Estijos importuojamos produkcijos kiekį iki 2008 m. 2011 m. fiksuotas naujas importo padidėjimas, po kurio 2012 m. įvyko importo sumažėjimas.

#### 4. Keleivių srautai iš Baltijos šalių į Turkiją

Baltijos šalių gyventojams Turkija dažnai asocijuojasi su atostogomis, nes tai yra viena populiariausių išvykstantojo turizmo kryptų. Nuo 2000 iki 2012 m. Turkijoje apsilankė daugiau nei 1,3 milijono Baltijos šalių piliečių, daugiau nei 95 proc. iš jų lankėsi kaip turistai. 2009 m. Baltijos šalių piliečiams buvo sudarytos galimybės atvykti į Turkiją be vizų, su biometriniiais pasais 90 dienų per šešių mėnesių laikotarpį.



7 pav. Baltijos šalių gyventojų, kurie atvyko į Turkiją 2000–2012 m., skaičiaus kaita

Šaltinis: sudaryta, remiantis Turkijos Respublikos statistikos departamento duomenimis, 2013 m.

2000–2012 m. per metus į Turkiją vidutiniškai atvykdavo apie 102 tūkst. lankytojų (iš Lietuvos – apie 50 tūkst., iš Latvijos – 31 tūkst., ir Estijos – 20 tūkst.). Turistai iš Lietuvos sudarė 49,3 proc., Latvijos – 30,9 proc., Estijos – 19,8 proc. Tiriamuoju laikotarpiu nustatyta, kad turistų, atvykstančių iš Baltijos šalių, skaičius išaugo 6,5 karto (7 pav.) (atvykusiųjų iš Lietuvos skaičius išaugo 6 kartus, iš Latvijos – daugiau kaip 6 kartus, iš Estijos – daugiau kaip 8 kartus), lyginant su 2000 m. Turkijos kurortai (Antalijs, Marmaris, Bodrumas) išlieka vieni populiariausių vietų atostogauti tarp Baltijos šalių gyventojų, o Stambulo miesto lankymas ir apsipirkimas – vienas svarbiausių kelionės tikslų, besilankančiųjų Turkijoje verslo tikslais.

## 5. Keleivių srautai iš Turkijos į Baltijos šalis

2003–2009 m. iš Turkijos į Baltijos šalis atvyko 28,9 karto mažiau lankytojų, nei vyko iš Baltijos šalių į Turkiją. Tiriamuoju laikotarpiu vidutiniškai per metus Baltijos šalyse apsilankė 3872 Turkijos piliečiai, o Turkijoje kasmet lankosi apie 112 tūkst. lankytojų iš Baltijos šalių. 2003–2009 m. Lietuvoje, Latvijoje ir Estijoje apsilankė daugiau nei 27 tūkst. turkų. Turistų skaičius iš Turkijos pradėjo didėti nuo 2005 m. Daugiausia turkai vyksta verslo ir mokslo (studijų) tikslais. Tiriamuoju laikotarpiu daugiausiai turkai vyko į Latviją (50,6 proc. nuo bendro atvykusiųjų skaičiaus), į Lietuvą (43,7 proc.), mažiausiai – į Estiją (5,7 proc.). Panašios tendencijos išliko ir po 2009 m., kai daugiausiai turkų vyko į Latviją (2011 m. atvyko apie 10 tūkst. turkų), o į Lietuvą – 5,6 tūkst. turkų. Didžiausių turkų srautą į Latviją lėmė reguliarūs oro skrydžiai maršrutu Ryga–Stambulas. Nuo 2007 m. duomenų tikslumu abejojama, nes tais pačiais metais Baltijos šalys prisijungė prie Šengeno erdvės, todėl Turkijos piliečiai trumpam laikui su Šengeno viza vykdami į Baltijos ar Šiaurės Europos šalis galėjo skristi maršrutu Stambulas–Ryga. Dėl nedidelių atstumų ir patogaus susisiekimo tarp Baltijos ir Skandinavijos šalių atvykusieji į Rygą toliau keliavo į Lietuvą, Estiją, Suomiją, Švediją. 2013 m. birželio mėn. oro skrydžių kompanija „Turkish Airlines“ pradėjo vykdyti tiesioginius skrydžius Stambulas–Vilnius ir Stambulas–Talinas, kas lėmė keleivių srautų geografinio pasiskirstymo pokyčius Bal-

tijos šalyse. Turkijos ir Baltijos šalių ekonominės sąveikos ribos jaučiamos ir kaimyninėse valstybėse, nes tiriamuoju laikotarpiu pradėti reguliarūs skrydžiai maršrutu Minskas–Stambulas.

## Išvados

Lietuva, Latvija, Estija ir Turkija tarptautinėje vežimų rinkoje yra svarbios tranzitinių vežimų valstybės, kurios savo erdvine ekonomine sąveika sujungia Šiaurės ir Vakarų Europos, Rytų ir Vidurio Europos, Artimųjų Rytų ir Pietų Kaukazo, Baltarusijos, Ukrainos regionų transporto sistemas.

Transporto sistemų erdvinė ekonominė sąveika tarp Baltijos šalių ir Turkijos vyksta kelių transportu, kuris yra greičiausias ir pigiausias. Krovinių ir prekių vežimai, taikant kombinuotą transporto modelį, yra brangesni, tačiau taip galima gabenti didesnės apimtys krovinius. Kombinuotų vežimų traukinio „Vikingas“ galimybės dar nevisiškai išnaudotos.

Bendradarbiavimą transporto ir logistikos srityse lemia prekių ir gyventojų judėjimas, kuris sudaro sąlygas vystytis verslo santykiams, plėtojantiems transporto ir logistikos ryšius bei jų erdvinę sąveiką tarp tiriamų regionų.

Baltijos šalių ir Turkijos prekybiniai santykiai pradėjo vystytis intensyviausiai, Baltijos šalims atgavus nepriklausomybę. Stiprų poveikį formuojantis prekybiniais santykiams atliko tarp valstybių pasirašytos pirmosios dvišalės ekonominio bendradarbiavimo sutartys. Ypač prekybiniai santykiai suintensyvėjo 2004 m., kai Baltijos šalys tapo ES valstybėmis narėmis. Išaugo Turkijos eksportas iš Baltijos šalių ir importas į jas. Prekybos balansas tarp Turkijos ir Baltijos šalių yra neigiamas Baltijos šalių naudai.

Turkija į Baltijos šalis daugiausiai eksportavo įvairių tekstilės gaminių (audinių, siūlų, gatavų drabužių), vaisius ir daržoves, kelių transporto priemones, buitinę techniką. Turkijai Baltijos šalys nėra svarbiausia produkcijos eksporto kryptis, tačiau remiantis 1996–2012 m. duomenimis nustatyta, kad Baltijos šalys tampa svarbios Turkijos produkcijos eksportui.

Daugiausiai iš Baltijos šalių Turkija importavo metalo laužo, įvairių grūdinių produktų ir gyvų galvijų. Šios trys produktų grupės yra svarbiausios ir sudarė didžiąją dalį importo vertės iš Baltijos šalių į Turkiją.

Baltijos šalių gyventojams Turkija asocijuojasi su atostogomis. Nuo 2000 iki 2012 m. Turkijoje apsilonkė daugiau nei 1,3 milijono Baltijos šalių piliečių, daugiau nei 95 proc. iš jų lankėsi kaip turistai. Turkijos gyventojams Baltijos šalys asocijuojasi su verslu ir studijomis. Daugiausiai turkų atvyksta į Latviją ir Lietuvą, mažiausiai – į Estiją.

## Literatūra

- Baublys, A. (2007). *Transporto rūšių sąveika*. Vilnius: Technika.
- Davulis, G., Šadžius, L. (2009). Transportavimo išlaidų minimizavimo būdas. *Tiltai*, nr. 1 (46), p. 1–23. Klaipėdos universitetas.
- Derkinytė, R., Jonkus, M. (2009). *Tarptautinės laivybos teisė*. VŠĮ Registrų centras.
- Drobitko, O. (2004). Krovinių vežimo sutarties teisinė prigimtis. *Tiltai*, nr. 4 (29), p. 87–93. Klaipėdos universitetas.
- Drobitko, O. (2010). Transport Documents in Multimodal Transportation. *Tiltai*, nr. 4 (53), p. 45–56. Klaipėdos universitetas.
- Eliot Hurst, M. E. (1974). *Transportation Geography: Comments and Readings*. New York: McGraw Hill.
- Estijos Respublikos Statistikos Departamentas*. Prieiga internete: [www.stat.ee](http://www.stat.ee).
- Hanson, S. (1986). *The Geography of Urban Transportation*. New York: Guilford.
- Hanson, S. (1998). Off the Road? Reflections of Transportation Geography in the Transportation Age. *Geoforum*, vol. 6, p. 9–241.
- Hoyle, B. S., Knowles, R. D. (1992). *Modern Transport Geography*. London, p. 276.
- Hesse, M., Rodrigue, J. P. (2004). The Transport Geography of Logistics and Freight Distribution. *Journal of Transport Geography*, vol. 12, p. 171–184.
- Johnston, R. J., Gregory, D., Pratt, G., Watts, M. (2000). *The Dictionary of Human Geography*. Blackwell Publishing: 4th Edition, p. 855–856.
- Jakubauskas, G., Rimkus, R. (2012). *Intermodalinio transporto terminų žinynas*. Vilnius: Tarptautinės teisės ir verslo aukštoji mokykla.

- Ketinimų protokolas, pasirašytas tarp Turkijos Haydarpasa jūrų uosto ir Turkijos valstybinio geležinkelio su VĮ Klaipėdos valstybinis jūrų uostas ir AB „Lietuvos geležinkeliai“.* (2012). Stambulas, Turkija.
- Latvijos Respublikos centrinis statistikos biuras. Prieiga internete: [www.csb.gov.lv](http://www.csb.gov.lv).
- Lietuvos Respublikos statistikos departamentas. Prieiga internete: [www.stat.gov.lt](http://www.stat.gov.lt).
- McKinnon, A. C. (1989). *Physical Distribution Systems*. London: Routledge.
- Muller, D. (1996). Intermodalism: 40 Years Young. *Transportation Quarterly*, no. 4, p. 87–94. Anniversary Issue. Land-downe: ENO Transportation Foundation, Inc.
- Palšaitis, R. (1999). Logistikos ir transporto sąsajos. *Transportas*, p. 89–135. Vilniaus Gedimino technikos universitetas.
- Palšaitis, R. (2003). Tranzitinis transportas: įtaka eismo intensyvumui ir šalies ekonomikos plėtrai. *Transportas: technologijos, ekonomika, aplinka, sveikata*, p. 152–204. Vilnius: Technika.
- Paulauskas, V. (2007). *Logistika*. Klaipėdos universiteto leidykla.
- Rodrigue, J. P., Comtois, C., Slack, B. (2009). *The Geography of Transport Systems*. London, New York.
- Scott, D. M. (2006). Embracing Activity Analysis in Transport Geography: Merits, Challenges and Research Frontiers. *Journal of Transport Geography*, vol. 14, p. 389–392.
- Study on Strategic Evaluation on Transport Investment Priorities under Structural and Cohesion funds for the Programming Period 2007–2013: Estonia.* (2006). Rotterdam, August.
- Study on Strategic Evaluation on Transport Investment Priorities under Structural and Cohesion funds for the Programming Period 2007–2013: Latvia.* (2006). Rotterdam, September.
- Study on Strategic Evaluation on Transport Investment Priorities under Structural and Cohesion funds for the Programming Period 2007–2013: Lithuania.* (2006). Rotterdam, August.
- Transportation in Turkey. Country Report.* (2011). Republic of Turkey, Ministry of Transport and Communication.
- Turkijos Respublikos statistikos departamentas.* Prieiga internete: [www.turkstat.gov.tr](http://www.turkstat.gov.tr).
- White, P. (1995). *Public Transport*. 3rd Edn. London: UCL Press.
- Williams, G., Pagliari, R. (2004). A Comparative Analysis of the Application and Use of Public Service Obligations in Air Transport within EU. *Transport Policy*, vol. 1, p. 55–66.

## GEOGRAPHY OF TRANSPORT AND INTERNATIONAL TRADE BETWEEN THE BALTIC COUNTRIES AND TURKEY

EDUARDAS SPIRIAJEVAS  
Klaipėda University (Lithuania)

### Summary

Recently, the most intensive processes related to international trade and movement of population are between the countries and regions that have elaborated models of international cooperation. The intensity of movement depends on inter-governmental agreements and the level of developed transport systems. The synchronized and planned transport systems ensure the movement of trends of population and trade. This mentioned movement leads towards the studies of transport geography and its object of research. Significant input in transport geography researches were accomplished by prof. Jean Paul Rodrigue, who researched different systems in transport geography, logistics and the territorial distribution of transportation of consignments (Hesse, Rodrigue, 2004). J. P. Rodrigue (2009) argued that changes in transport geography depend on social economic changes in society. The studies of international transportation of the consignments require complex approach of researchers and scientists.

Due to geographic location of the Baltic countries and Turkey, all the mentioned countries are significant for transit of consignments to the Nordic European countries and the Middle East region. The mercantile relations between the Baltic countries and Turkey started to develop since the Baltic countries regained their independence. The spatial economic interaction was reinforced by signed up agreements of mutual economic cooperation.



The value and changes in time of exporting and importing consignments indicate the scopes of international trade relations. During the period of 1996–2012, there were distinguished three following stages of international trade relations:

1) During the period of 1996–2004 Turkey imports more from the Baltic states than exports therein.

2) During the period of 2005–2010, when the Baltic countries already joined to the EU, there were observed more intensive international trade between both regions. During that period was observed significant increase of import and export between both regions.

3) Since 2011 Turkey is increasing the import of consignments from the Baltic countries.

The balance of international trade between Turkey and the Baltic countries is negative, i.e. for the benefit to the Baltic states.

Turkey exports textile, fruits and vegetables, equipment of road transport and domestic mechanisms. The Baltic countries export metal debris, grains and horned cattle. These three groups of exporting goods had the biggest share import value from the Baltic countries to Turkey.

Usually, Turkey has an association as the country for holidays. During the period of 2000–2012 about 1.3 mln. visitors in Turkey were originated from the Baltic countries. About 95 percent of them were tourists. The Baltic countries have an association as the countries for business and studies in particular. The biggest amount of trucks was visiting Latvia and Lithuania. In the meantime, the trend of visitors to Estonia was the smallest one.

**KEYWORDS:** *transport systems, transportation of consignments, import, export, transportation of passengers, the Baltic countries, Turkey, spatial interaction.*

**JEL CODES:** F1, R1, R4, N7