

DARBO MIGRANTŲ POREIKIS KLAIPĖDOS UOSTE

DALIA UMANTAITĖ-VAIVADIENĖ¹, ALEKSANDRA BATUCHINA²

Klaipėdos universitetas (Lietuva)

ANOTACIJA

Klaipėdos uostas – universalus, modernus, neužšalantis uostas, tiesiogiai ar netiesiogiai įdarbinantis daugiau nei 180 tūkst. darbuotojų. Uosto plėtrą rodo vis didėjančios investicijos, net 2,5 karto per visą nepriklausomybės laikotarpį išaugusios krovos apimtys ir darbuotojų skaičiaus augimas. Atsižvelgiant į augantį specialistų poreikį darbo rinkoje, atsiranda laisvų darbo vietų kvalifikuotiems darbuotojams iš užsienio. Straipsnio tikslas – atlikti darbo migrantų, dirbančių Klaipėdos uoste, poreikio analizę, remiantis didėjančių investicijų į uostą, krovos apimčių augimo ir kitais rodikliais. Straipsnyje nagrinėjamas 2010–2015 metų laikotarpis.

PAGRINDINIAI ŽODŽIAI: *Klaipėdos uostas, Klaipėdos uosto plėtra, darbo rinka, migrantai.*

JEL KLASIFIKACIJA: L91, J21, J23

Įvadas

Lietuva turi vienintelį universalų tarptautinį jūrų uostą, kuris įsikūręs Baltijos jūros rytinėje pakrantėje, šiaurinėje Kuršių marių dalyje, Klaipėdos sąsiauryje. Remiantis Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatymu, šis uostas yra Lietuvos Respublikos transporto sistemos dalis, skirta laivams aptarnauti ir kitai su laivyba susijusiai komercinei bei ūkinei veiklai vykdyti. 1991 m. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymu įkurta Klaipėdos uosto direkcija, 1992 metais Vyriausybės nutarimu Klaipėdos uostui suteiktas valstybinio jūrų uosto statusas. Klaipėdos valstybinis jūrų uostas per 25 metus patyrė nemažai pokyčių: išgilintas uosto įplaukos kanalas, pailgintos ir rekonstruotos krantinės, išaugęs krovos terminalų, įmonių, susijusių su uosto veikla, skaičius. Šiandien Klaipėdos jūrų uostas – universalus, giliavandenis, neužšalantis, modernus uostas. Remiantis Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos duomenimis, uoste veikia 14 didelių krovos, laivų statybos ir remonto bendrovių, teikiamos visos su jūros verslu ir krovinių aptarnavimu susijusios paslaugos. Daugiau nei 800 įvairių bendrovių vykdo su Klaipėdos uostu susijusią veiklą. Be to, čia sukuriama apie 180 tūkst. darbo vietų, kurios tiesiogiai ir netiesiogiai susijusios su uosto veikla (Klaipėdos uostas, žr. internetinę prieigą).

Klaipėdos uosto veikla, įskaitant netiesiogiai su uostu susijusią dalį, sukuria net 18 proc. viso bendrojo vidaus produkto. Klaipėdos uostas yra svarbus tarptautinis transporto mazgas: per jį eina pagrindinės laivybos linijos į Vakarų Europos, Azijos ir Amerikos uostus. Klaipėdos jūrų uostas sparčiai vystosi, tai rodo vis

¹ Dalia Umantaitė-Vaivadienė – Klaipėdos universiteto Socialinės geografijos katedros asistentė. Moksliniai interesai: Klaipėdos uostas, ekonominė geografija, darbo rinka
El. paštas: daliuman06@yahoo.com
Tel. 8 46 398 661

² Aleksandra Batuchina – daktarė, Klaipėdos universiteto Socialinės geografijos katedros asistentė. Moksliniai interesai: vaikų migracija, migracija, kokybiniai tyrimai
El. paštas: aleksandra.ro@gmail.com
Tel. 8 46 398 661

didėjančios investicijos į uosto plėtrą ir net 2,5 karto per visą nepriklausomybės laikotarpį išaugusios krovos apimtys.

Plečiantis uostui kuriasi naujos darbo vietos, todėl vis didėja įvairios kvalifikacijos darbuotojų poreikis. Lietuvos darbo rinkoje šiuo metu tokių kvalifikuotų darbuotojų trūksta, nes nemažai jų išvykę dirbti į kitas valstybes. Remiantis Lietuvos Respublikos Statistikos departamento duomenimis (žr. internetinę prieigą), iš Lietuvos nuo 2004 metų išvyko daugiau nei pusė milijono žmonių. Ir nors pastaraisiais metais emigracijos banga šiek tiek slopsta, emigracija vis dar išlieka grėsmingai didelė: 2013 m. savo išvykimą deklaravo 38,8 tūkst. žmonių, 2014 m. išvyko 36,6 tūkst., 2015 metais – 43 tūkst. žmonių. Klaipėdoje emigracijos mastai pastarąjį dešimtmetį taip pat dideli – išvyko apie 70 tūkst. gyventojų (Lietuvos statistikos departamentas, žr. internetinę prieigą).

Remiantis Tarptautinės migracijos organizacijos duomenimis, iš Lietuvos daugiausiai išvyksta jauni darbingo amžiaus žmonės (Migracija Lietuvoje: faktai ir skaičiai, 2011). Emigruojanti darbo jėga sukelia nemažai problemų Lietuvos verslo įmonėms, kurioms reikia kvalifikuotų darbuotojų. Įgiję kvalifikaciją (profesiją) Lietuvoje, dėl nepatrauklių darbo sąlygų nesirenka darbo Lietuvoje, o išvyksta ten, kur siūlomas didesnis darbo užmokestis ir geresnės karjeros galimybės. Įmonėms nepavykus surasti darbuotojų Lietuvos darbo rinkoje, specialistų tenka ieškoti kitose šalyse. Klaipėdos jūrų uosto įmonėms ši problema taip pat aktuali, todėl kvalifikuotų darbuotojų paieška tampa iššūkiu šioms įmonėms.

Ir nors nedarbo lygis Lietuvoje išlieka ganėtinai aukštas – apie 10 proc. (Lietuvos darbo birža, žr. internetinę prieigą), darbo rinka nėra patraukli vietos gyventojams, todėl dėl didelės migracijos atsiranda laisvų darbo vietų kvalifikuotiems darbuotojams iš užsienio. Taigi, atsižvelgiant į trūkstamos jėgos poreikį, leidimai dirbti išduodami užsieniečiams. Kaip teigiama „Metinėje politikos ataskaitoje: migracija ir prieglobstis Lietuvoje 2014“ (2015), pagrindinė problema – neatitikimas tarp pasiūlos ir paklausos darbo rinkoje, t. y. bedarbiai neturi reikiamos kvalifikacijos trūkstamoms darbo vietoms užpildyti.

Straipsnio problematika. Lietuvos migracijos tendencijos: išlieka didelė jaunų darbingo amžiaus žmonių emigracija, uosto plėtra lemia kvalifikuotos darbo paklausos ir pasiūlos neatitikimus. Sprendžiant darbuotojų trūkumo problemą vis dažniau dairomasi į užsienio šalis. Pastebima, kad darbo migrantų skaičius pastaruosiu metu didėja. Kadangi Lietuvos ekonomika auga, uosto veikla plečiasi, tikėtina, kad tokių darbuotojų poreikis išaugs. Šių dienų realija – šis procesas tampa vis labiau pastebimas. Darbo migrantų poreikio ekonominis vertinimas, atvykstančiųjų darbo ir gyvenimo sąlygos – tai plačiai mokslinėje erdvėje analizuojamos temos, tačiau siauresniu aspektu – Klaipėdos uosto darbo migrantų poreikis nevertintas, nenustatytas ryšys tarp Klaipėdos uosto augimo tendencijų ir augančio darbo migrantų skaičiaus. Vadovaujantis valstybės pažangos strategija „Lietuva 2030“ ir Klaipėdos uosto veiklos planu 2015–2018 (2015) m. numatoma, kad Klaipėdos uostas iki 2030 m. tendencingai plėsis ir planuojama, kad aptarnaus ne mažiau kaip 15 proc. krovinių Baltijos jūros regione, tai gali reikšti, kad ateityje kvalifikuotų darbuotojų iš užsienio skaičius tik didės.

Tikslas – atlikti darbo migrantų, dirbančių Klaipėdos uoste, poreikio analizę.

Objektas – darbo migrantai, dirbantys Klaipėdos uoste.

Metodai: Lietuvos Respublikos teisės aktų analizė; statistinių duomenų analizė; Klaipėdos uosto veiklos ataskaitų analizė; kitų organizacijų tyrimų ir veiklos ataskaitos, kitos medžiagos analizė; koreliacinė statistinių duomenų analizė.

1. Darbo migrantų poreikio teorinė analizė

Klaipėdos uostas yra ne tik ekonomiškai reikšmingas valstybinės svarbos elementas, bet aktualus ir tiriamuoju aspektu, nuolat pritraukiantis įvairių mokslo šakų tyrėjų dėmesį. Daugelis tyrimų siejasi su Klaipėdos uosto ekonominio konkurencingumo ir patrauklumo vertinimu Lietuvos rinkoje. Lietuvių autorių mokslinėje literatūroje gvildenamos tokios temos: uosto reikšmė ir geopolitinis potencialas (Vaitekūnas, 1996); uosto reikšmė Klaipėdai ir Lietuvai (Galkus, 2000); uosto plėtra (Paulauskas, 2000, 2011); uosto hidrotechninių įrenginių statyba, jų integracija į kranto zoną (Žaromskis, 2008); tirti Klaipėdos uostų krovinių aspektai (Pakamorienė, 2011); darnaus vystymosi raiška uosto logistinėse įmonėse (Kutkaitis, Župerkienė, 2011); tirta

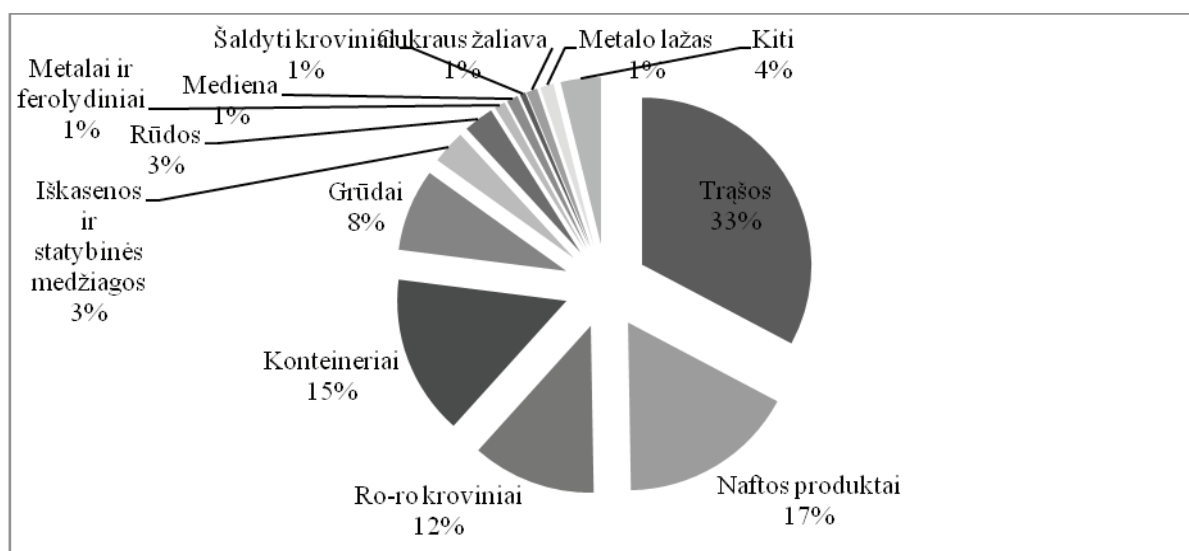
Klaipėdos valstybinio jūrų uosto transporto politika (Puidokas, Andriuškaitė, 2012), nagrinėtos kitos temos. Minėtos temos yra maža dalis atliktų tyrimų apie Klaipėdos uostą. Vis dėlto pasigendama tyrimų, kuriuose būtų aptariami Klaipėdos uosto augimo ir kvalifikuotų darbuotojų poreikio aspektai.

Analizuojant darbo migrantų teorinius aspektus, pabrėžtina, kad ši tema pastaraisiais metais plačiai nagrinėjama moksliniame ir viešajame diskurse, atliekami tyrimai apie darbo migrantų pritraukimo galimybes, darbo sąlygas bei poreikį darbo rinkoje. Reikšmingiausi pastarųjų metų tyrimai ir studijos: Etninių tyrimų instituto vykdomas projektas „Darbo migrantų darbo ir gyvenimo sąlygų tyrimas“ (2015, žr. internetinę prieigą) ir jo pagrindu parengti straipsniai, Tarptautinės migracijos organizacijos studija „Determining labour shortages and the need for labour migration from third countries in the EU“ (2015, žr. internetinę prieigą) ir „Trečiųjų šalių piliečių atvykimas verslo tikslais“ (2014, žr. internetinę prieigą); Europos migracijos tinklo studija-klausimynas „Aukštos kvalifikacijos ir kvalifikuotų trečiųjų šalių piliečių pritraukimas“ (2013, žr. internetinę prieigą), 2010 metų jungtinė studija „Darbo jėgos migracija: poreikis ir politika Lietuvoje“ (žr. internetinę prieigą). Šiose studijose vertinamas dabartinis darbo migrantų Lietuvoje gyvenimo ir darbo kontekstas, taip pat Lietuvos rinkos, socialinės, ekonominės situacijos ir teisinės bazės potencialas specialistus iš užsienio integruojant į darbo rinką ir visuomenę. Minėtos studijos – tai tik maža dalis atliktų analizių apie darbo migrantus Lietuvoje. Tačiau darbuotojų iš užsienio ir Klaipėdos uosto, kaip vieno reikšmingiausių valstybinės svarbos institutų, ryšys nenagrinėtas.

Kaip minėta, Klaipėdos uostas yra vienas didžiausių uostų rytinės Baltijos pakrantėje, įsikūręs Pietryčių Baltijos krante, Klaipėdos sąsiauryje, jungiančiame Baltiją ir gėlą lagūną – Kuršių marias. Tai svarbiausias ir didžiausias Lietuvos Respublikos transporto centras, kuriame susijungia jūros, sausumos ir geležinkelio keliai iš Rytų ir Vakarų (Klaipėdos uostas, žr. internetinę prieigą).

Nors Klaipėdos uosto ekonominis potencialas yra panašus lyginant su kaimyniniais Rygos, Ventspilio ir Talino jūrų uostais, kurie vidutiniškai perkrauna daugiau kaip 30 milijonų įvairių krovinių, tačiau Klaipėdos uostas, kaip rašoma jo internetinėje svetainėje (žr. internetinę prieigą), yra pranašesnis: jis yra arčiausiai nuo įplaukimo į Baltijos jūrą, neužšąla, dirba ištisus metus, nuolat gilinamas ir kt.

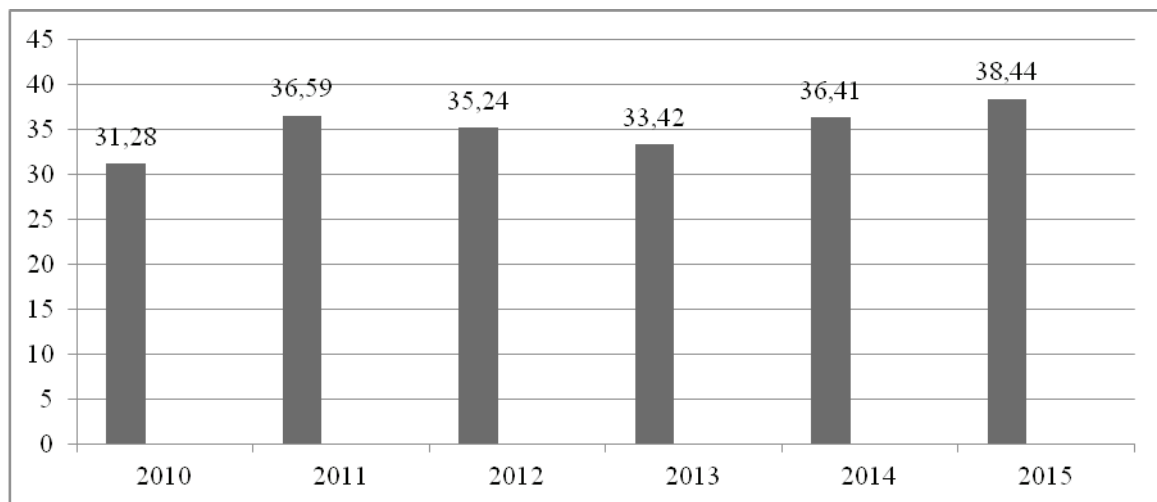
Be to, Klaipėdos uostas, kaip strategiškai reikšmingas šalies elementas, atnešantis iki 18 proc. BVP kasmet, tiesiogiai ir netiesiogiai įdarbina apie 10 proc. visų šalies dirbančiųjų (Klaipėdos uostas, žr. internetinę prieigą), užsiima tokiais krovinių, kaip trąšos, naftos produktai, ro-ro kroviniai, konteineriai ir kiti (žr. 1 pav.).



1 pav. Klaipėdos uosto krovinių tipai

Šaltinis: sudaryta, remiantis Klaipėdos uosto duomenimis (žr. internetinę prieigą)

Vertinant bendrą Klaipėdos uosto krovą per pastaruosius metus (2010–2015) pastebima aiški augimo tendencija (žr. 2 pav.). Svarbu pabrėžti, kad 2015 m. Klaipėdos uoste krauta 38,44 mln. t, t. y. 5,6 proc. arba 2,03 mln. t daugiau nei 2014 m. Be to, tai net 5,0 proc., arba 1,85 mln. t, daugiau nei ankstesnis rekordas, fiksuotas 2011 metais, kai krauta 36,59 mln. t. Svarbu paminėti, kad Klaipėdos uosto krova tendencinga augo nuo 2001 metų, tačiau 2009 m., ekonominės krizės laikotarpiu, ji buvo mažesnė 2 mln. t. nei 2008 metais (Klaipėdos uostas, žr. internetinę prieigą). Tačiau jau kitais metais krovos apimtys pradėjo augti ir tik 2013 m. dėl geopolitinių prielaidų bei santykių su Rusija pablogėjimo krovos augimo mastai sumažėjo.



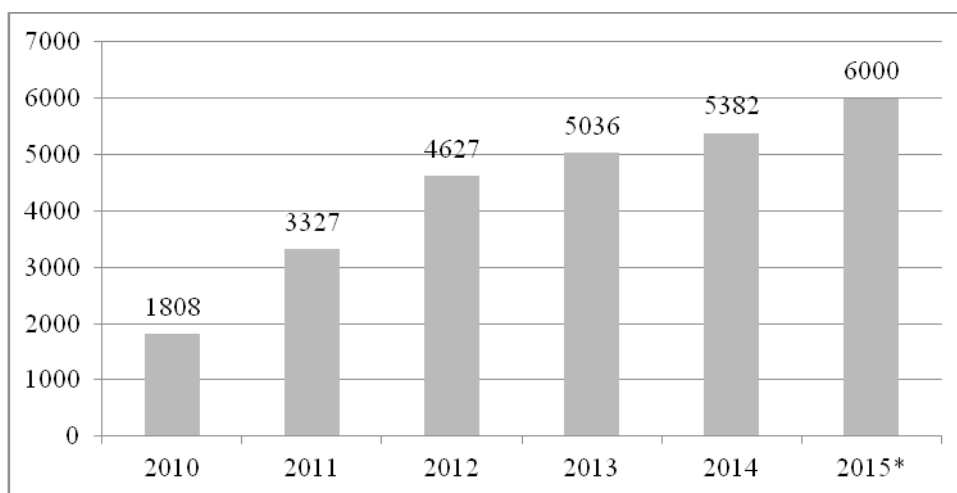
2 pav. Klaipėdos uosto krova nuo 2010 iki 2015 metų, mln. tonų

Šaltinis: sudaryta, remiantis Klaipėdos uosto duomenimis (žr. internetinę prieigą)

Taigi auganti ekonomika ir didėjanti Klaipėdos uosto krovos apyvarta skatina plėsti darbuotojų sąrašą, kuris dėl vietos darbuotojų stokos tampa patrauklus ir užsienio specialistams.

Kaip rašoma „Metinėje politikos ataskaitoje: migracija ir prieglobstis Lietuvoje 2014“ (2015) dėl darbo vietų pasiūlos ir paklausos neatitikimo Lietuvos darbo rinkoje, taip pat dėl didėjančios emigracijos ir kvalifikuotų darbuotojų stokos, Europos migracijos tinklo duomenimis (žr. internetinę prieigą), didžiąją bedarbių dalį sudaro negalintieji konkuruoti darbo rinkoje, ilgalaikiai bedarbiai ir jaunimas, neturintis darbdaviams reikiamo profesinio pasirengimo ar darbo įgūdžių. Todėl į laisvas vietas kviečiami kvalifikuoti darbuotojai iš kitų šalių.

Remiantis Darbo biržos duomenimis, galima matyti akivaizdų kvalifikuotų darbuotojų iš kitų šalių poreikio augimą nuo 2010 m. (žr. 3 pav.). Nors poreikis atsirado jau 2003 m., didžiausias užsieniečiams išduotų leidimų dirbti skaičius užfiksuotas 2008 m. (7819 išduotų darbo leidimų), tada įvyko staigus nuosmukis. Tačiau nuo 2010 iki 2015 metų antrojo ketvirčio šis skaičius pradėjo augti ir 2014 m. pasiekė 5382, o iki 2015 m. rugsėjo mėnesio pasiekė 6 tūkstančius, tai yra beveik 51 proc. daugiau nei per 2014 m. tą patį laikotarpį. 87 proc. visų leidimų ir sprendimų išduota / priimta penkiuose didžiausiuose Lietuvos miestuose.



3 pav. Užsieniečiams išduotų darbo leidimų 2010– m. skaičius

*2015 duomenys išankstiniai

Šaltinis: sudaryta remiantis Darbo biržos duomenimis

Kalbant apie teisinius darbo imigracijos iš trečiųjų šalių aspektus, svarbu paminėti, kad Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2014 m. sausio 22 d. nutarimu Nr. 79 patvirtintos Lietuvos migracijos politikos gairės, kurių tikslas – nustatyti svarbiausius migracijos politikos tikslus ir principus, apibrėžti pagrindines migracijos politikos kryptis, kurios padėtų užtikrinti valstybės poreikius atitinkantį migracijos srautų valdymą, ypač sprendžiant ilgalaikių struktūrinių ir kvalifikacinių darbo rinkos poreikių užtikrinimo problemas. Šiose gairėse imigracija įvardijama kaip vienas svarbių migracijos politikos uždavinių, ji formuojama pagal atrankos ir kompensavimo principus. Į Lietuvą atvykstantys darbuotojai iš trečiųjų šalių turi atitikti tam tikrus kvalifikacinius reikalavimus ir kompensuoti trūkstamą darbo jėgą tik tada, kai šio trūkumo negali užpildyti vietinė darbo jėga ar iš emigracijos grįžtantys darbingi Lietuvos Respublikos piliečiai.

Lietuvoje sukurta ir nuolat tobulinama teisinė bazė, kuri reglamentuoja darbo migrantų iš trečiųjų šalių įsidarbinimą Lietuvoje: 2004 m. priimtas Lietuvos Respublikos įstatymas „Dėl užsieniečių teisinės padėties“; Ekonominės migracijos reguliavimo strategija, patvirtinta Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2007 m. balandžio 25 d. nutarimu Nr. 416 „Dėl Ekonominės migracijos reguliavimo strategijos ir jos įgyvendinimo priemonių 2007–2008 metų plano patvirtinimo“ ir kt.

Taigi į Lietuvą darbuotojas iš trečiųjų šalių gali atvykti tik tuo atveju, kai darbdavys Lietuvoje neranda reikiamos kvalifikacijos darbuotojo. Iki 2014 m., kai priimtos LR įstatymo „Dėl užsieniečių teisinės padėties“ pataisos, darbo tikslais atvykstančių užsieniečių formavimo procedūra buvo gana sudėtinga, tačiau dabar galioja supaprastinta tvarka: nebereikia leidimo dirbti, šiuo metu, remiantis minėto įstatymo pakeitimais, reikia, kad norintysis dirbti gautų patvirtinimą, kad užsieniečio darbas atitinka Lietuvos Respublikos darbo rinkos poreikius. Darbdavys turi paskelbti Lietuvos darbo biržoje, kad ieško darbuotojo ir, jeigu tokio darbuotojo neranda nacionalinėje darbo rinkoje, gauna leidimą įdarbinti užsienietį. Užsienio piliečiui, dirbančiam Lietuvoje, privaloma mokėti šiame įstatyme numatytą atlyginimą, kuris negali būti mažesnis nei būtų mokamas lietuviui.

Žvelgiant į trūkstamų profesijų darbuotojų sąrašą (žr. 1 lentelę) galima matyti, kad tiesiogiai ir netiesiogiai didelė dalis į Lietuvą atvykstančių dirbti darbo migrantų susiję su Klaipėdos uostu: laivo metalinių konstrukcijų montuotojai, laivo korpuso remontininkai, suvirintojai ir kt.

1 lentelė. Populiariausios užsieniečių profesijos Lietuvoje 2010–2014

Profesija	Metai				
	2010	2011	2012	2013	2014
Tarptautinio krovinių vežimo transporto priemonės vairuotojas	1136	2269	3265	3827	4316
Metalinių laivų korpusų surinkėjas	149	363	406	363	278
Kitos	279	344	451	307	342
Suvirintojas	91	166	322	280	193
Restorano virėjas	99	115	132	146	161
Suvirintojas elektra ir dujomis		39	12	12	28
Konsultantas	54	31	39	41	18
Vyriškų drabužių siuvėjas				60	46
IŠ VISO	1808	3327	4627	5036	5382

Šaltinis: Europos migracijos tikslas, žr. internetinę prieigą

Profesijos, pateiktos 1 lentelėje, priskiriamos pramonės ir paslaugų ekonomikos sektoriui ir ypač glaudžiai siejasi su uosto veikla. Daroma prielaida, kad į šį sąrašą įtraukiami ir tolimųjų reisų vairuotojai, kurie įdarbinti visoje Lietuvoje ir gabena krovinius iš Baltarusijos, Rusijos bei kitų valstybių per Klaipėdos uostą. Atsižvelgiant į dažniausiai minimas atvykstančių dirbti darbuotojų profesijas, didžioji dalis darbo migrantų net ir netiesiogiai siejasi su Klaipėdos uosto veikla ir jo augimo tendencijomis.

2. Klaipėdos uosto ekonominės plėtros ir darbuotojų iš užsienio poreikio analizė

Svarbu pabrėžti, kad uosto ekonominis augimas ir plėtra tiesiogiai ir netiesiogiai priklauso nuo nacionalinių, tarptautinių, ekonominių, politinių, geopolitinių ir kitų sąlygų. Šiame straipsnyje pasirinkti tik keturi uosto ekonominį augimą įrodantys kriterijai: bendra krova, konteinerių krova, faktinės investicijos į uostą, Uosto direkcijos uždirbtas grynasis pelnas. Siekiant įvertinti Klaipėdos uosto augimą ir darbo migrantų poreikį, atlikta koreliacinė analizė, leidžianti nustatyti ryšį tarp kintamųjų. Ieškotas ryšys tarp minėtų uosto ekonominį augimą įrodančių kriterijų ir išduotų darbo leidimų užsieniečiams skaičiaus, bei užsieniečių, tolimųjų reisų vairuotojų, skaičiaus per 2010–2014–2015 m. laikotarpį.

1.1. Pagal bendrą krovą

Siekiant nustatant ryšį tarp darbuotojų iš užsienio (žr. 3 pav.) ir bendros uosto krovos (žr. 2 pav.), atlikta koreliacinė šių veiksnių analizė. Svarbu pabrėžti, kad uosto krovos apimtys gali būti vertinamos kaip vienas pagrindinių ekonominių rodiklių, rodantis uosto veiklos efektyvumą ar neefektyvumą. Tai vieni dinamiškiausių rodiklių, kuriems įtakos gali turėti šalių politiniai santykiai, gamtinės sąlygos, infrastruktūros gerinimo lygis, saugaus laivo įplaukimo galimybės ir pan. Pagal uosto krovą galima vertinti ir uosto konkurencingumą, palyginus su kitais uostais.

Įvertinus darbuotojų iš užsienio skaičių ir bendrą uosto krovą, nustatytas stiprus teigiamas ryšis ($r = 0,689$), kuris rodo ryšį tarp augančios uosto krovos ir darbuotojų iš užsienio skaičiaus didėjimo. Kitaip tariant, galima daryti prielaidą, kad augant bendrai uosto krovai kasmet tendencingai ir auga kvalifikuotų darbuotojų iš užsienio skaičius.

1.2. Pagal konteinerių ir tolimųjų reisų vairuotojų skaičių

Konteinerių krova, atsižvelgiant į dabartinę krovinių, kraunamų Klaipėdos ir kituose Baltijos uostuose, situaciją, yra vienas perspektyviausių verslų Baltijos jūros regione, nes konteineriais gabenamų krovinių tik daugėja. Kaip teigta dar 2005 m. studijoje „Klaipėdos valstybinio jūrų uosto ekonominė ir socialinė reikšmė Klaipėdos miestui, regionui ir Lietuvos valstybei“, konteinerizacija yra pasaulinė tendencija, kuri pakeitė krovinių aptarnavimo ir uosto įrengimo reikalavimus, pačią uosto veiklą; kontrastas tarp konteinerių ir anksčiau buvusių krovimo operacijų labai didelis: tai sutrumpino laiką, kurį laivas praleidžia uoste, sumažino darbo jėgos reikalavimus, pareikalavo nemažų investicijų ir labai kvalifikuotos darbo jėgos. Todėl krovinių vežimas konteineriuose, kaip universalus, tampa pagrindine krovinių vežimo paslaugų plėtros kryptimi.

Tolimųjų reisų vairuotojams išduodami darbo leidimai tarp specialistams iš užsienio išduodamų darbo leidimų sudaro didžiausią dalį. Jų gabenami kroviniai gali būti pakrauti konteineriuose, vilkikuose su pus-priekabėmis, ant specialių platformų ar kitaip. Ne visi pakrauti Lietuvoje ar tranzitu vežami konteineriai pakraunami ir išraunami būtent Klaipėdos uoste, tačiau atsižvelgiant į tai, kad atskirai apskaičiuoti gabenamų (būtent tolimųjų reisų vairuotojų užsieniečių) konteinerių skaičiaus ir jų pakrovimo taško neįmanoma, straipsnyje vertinamas ryšys tik tarp bendro Klaipėdos uoste kraunamų konteinerių skaičiaus ir leidimų, išduotų tolimųjų reisų vairuotojams užsieniečiams, skaičiaus.

Vertinant konteinerių, kraunamų uoste, ir tolimųjų reisų vairuotojų ryšį taip pat taikyta koreliacinė analizė. Nustatytas stiprus koreliacinis ryšys ($r = 0,553$), kuris atskleidžia, kad kasmet augant kraunamų konteinerių skaičiui (2010–2014 m), tendencingai auga ir kvalifikuotų tolimųjų reisų vairuotojų skaičius.

1.3. Pagal investicijų į uostą lygį

Kalbant apie investicijas į Klaipėdos uostą, svarbu paminėti, kad šių investicijų suma gerokai kito nuo 2008 metų (žr. 2 lentelę). Didžiausia faktiškai atliktų investicijų suma, Klaipėdos uosto duomenimis, skaičiuota 2013 metais ir siekė daugiau nei 300 mln. Lt. Tačiau jau kitais metais gerokai sumažėjo. Bendrai pastarųjų metų uosto investicijos siejamos su SGD terminalo statyba ir įrengimu, krantinių statyba ir rekonstrukcija, geležinkelių statyba ir rekonstrukcija, akvatorijos gilinimo darbai, kita veikla (Klaipėdos uostas, žr. internetinę prieigą). Svarbu paminėti, kad investicijos gaunamos kaip Lietuvos valstybinės, Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos investicijos, ES struktūrinių fondų, privačių įmonių, kurių veikla tiesiogiai siejasi su uostu, lėšos ir kitaip.

2 lentelė. Investicijos į uostą, mln. Lt

2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015 (I–III ketv.)
166,011	64,011	70,055	123,824	108,277	328,027	85,6*	42,75*

*Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos investicijos

Šaltinis: sudaryta, remiantis Klaipėdos uosto ir Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos ataskaitų duomenimis (žr. internetinę prieigą).

Atlikus koreliacinę investicijų ir specialistų iš užsienio skaičiaus analizę koreliacinis ryšys nenustatytas ($r < 0,2$). Galima daryti išvadą, kad tarp investicijų į Klaipėdos uostą ir specialistų iš užsienio tiesioginio ryšio nėra. Tačiau siekiant tiksliau apskaičiuoti, reikia detalių duomenis apie investicijas iš visų šaltinių per pastarąjį laikotarpį.

1.4. Pagal Uosto direkcijos grynąjį pelną

Kitas svarbus uosto ekonominio augimo ir pelningumo įrodymas – grynasis pelnas. Tačiau, atsižvelgiant į tai, kad su uostu tiesiogiai ir netiesiogiai siejasi daugiau nei 800 įmonių pelnas, kurio objektyviai apskaičiuoti neįmanoma, grynajam pelnui vertinti pasirinktas tik Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos grynasis pelnas, nurodytas direkcijos kasmet teikiamose ataskaitose už 6 metus (žr. 3 lentelę).

3 lentelė. Klaipėdos uosto direkcijos grynasis pelnas, tūkst. Lt

2010	2011	2012	2013	2014	2015 (I–III ketv.)
54,019	68,389	87,324	81,46	78,2	66,508

Šaltinis: sudaryta, remiantis Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos ataskaitų duomenimis (žr. internetinę prieigą).

Įvertinus 2010–2015 (I–III ketv.) metų duomenis, galima matyti netolygų gaunamo pelno pasiskirstymą (žr. 3 lentelę). Tuo tarpu atlikus koreliacinę analizę, įvertinus specialistų iš užsienio kaitą ir Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos grynąjį pelną, nustatytas stiprus teigiamas ryšys ($r = 0,595$). Kitaip tariant, didesnis Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos grynasis pelnas lemia ir didesnę darbuotojų iš užsienio išduodamų leidimų skaičių.

Išvados

Klaipėdos uostas yra valstybinės reikšmės objektas, kurio ekonominis pajėgumas kasmet tendencingai auga, tai lemia ne tik didesnių investicijų, uosto teritorinės plėtros, bet ir didesnę kvalifikuotų darbuotojų poreikį. Tačiau dėl vyraujančios didelės emigracijos iš Lietuvos uosto plėtra lemia kvalifikuotos darbo paklausos ir pasiūlos neatitikimus. Todėl kvalifikuotų specialistų tenka ieškoti tarp užsienio darbuotojų. Remiantis Darbo biržos duomenimis, didžioji dalis užsieniečiams išduotų darbo leidimų tiesiogiai ar netiesiogiai siejasi su Klaipėdos uostu.

Atlikus koreliacinę analizę nustatytas stiprus teigiamas ryšys tarp bendros krovos, Klaipėdos uosto direkcijos grynojo pelno ir užsieniečiams išduotų darbo leidimų. Be to, nustatytas teigiamas ryšys tarp konteinerių, kraunamų Klaipėdos uoste, skaičiaus ir tolimųjų reisų vairuotojų skaičiaus. Atitinkamai didėjant uosto krovai, konteinerių skaičiui, gaunamam pelnui, atsiranda didesnis kvalifikuotų specialistų poreikis, kurio darbo rinka šiuo metu negali patenkinti. Tačiau koreliacinio ryšio tarp investicijų ir specialistų iš užsienio augimo nustatyti nepavyko.

Atsižvelgiant į gautus koreliacijos rezultatus, būsimuose tyrimuose tikslinga apskaičiuoti, ar šie nustatyti ryšiai yra statistiškai reikšmingi, patikrinti juos per ilgesnį laikotarpį, pavyzdžiui, kelis dešimtmečius. Be to, įvertinus Klaipėdos uosto ekonominę plėtrą ir darbuotojų iš užsienio poreikį, tikslinga patikrinti koreliaciją su kitais uosto ekonominių augimą įrodančiais kriterijais: bendras darbuotojų, dirbančių Klaipėdos uoste, skaičius; dalis nuo BVP; įmonių, kurių veikla siejasi su Klaipėdos uostu, skaičius ir kt. Svarbu numatyti ir kitus teigiamą ir neigiamą įtaką uosto plėtrai darančius išorinius kintamuosius.

Literatūra

- Aukštos kvalifikacijos ir kvalifikuotų trečiųjų šalių piliečių pritraukimas. (2013). *Europos migracijos tinklo Lietuvos informacijos centras*. Prieiga internete: http://emn.lt/wp-content/uploads/2013/06/Attracting-Highly-Qualified-TCN_FinalLT1.pdf [žiūrėta 2016-01-20].
- Darbo migrantų darbo ir gyvenimo sąlygų tyrimas. (2015). Etninių tyrimų institutas. Prieiga internete: <http://www.ces.lt/2014/04/projektas-darbo-migrantu-gyvenimo-ir-darbo-salygu-tyrimas-lietuvoje> [žiūrėta 2016-01-17].
- Dėl ekonominės migracijos reguliavimo strategijos ir jos įgyvendinimo priemonių 2007–2008 metų plano patvirtinimo. (2007). Lietuvos Respublikos Vyriausybė. *Valstybės žinios*, 2007-05-05, Nr. 49-1897.
- Dėl užsieniečių teisinės padėties. (2004). Lietuvos Respublikos Seimas. *Valstybės žinios*, Nr. IX-2206.
- Determining labour shortages and the need for labour migration from third countries in the EU. (2015). *Tarptautinė migracijos organizacija*. Prieiga internete: http://emn.lt/wp-content/uploads/2015/05/emn_focussed_study_determining_labour_migration_shortages.pdf [žiūrėta 2016-01-20].
- Europos migracijos tinklas*. Prieiga internete: <http://emn.lt/> [žiūrėta 2016-01-17].
- Galkus, A. (2000). Lietuva – jūrų valstybė: istorinės-geografinės prielaidos ir dabartis. *Geografijos metraštis*, Nr. 33, p. 30–36.
- Klaipėdos uostas*. Prieiga internete: <https://www.google.lt/#q=klaipedos+uostas> [žiūrėta 2016-01-11].

- Klaipėdos uosto veiklos planas 2015–2018*. (2015). Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija. Prieiga internete: <http://www.portofklaipeda.lt/uploads/ATASKAITOS/2015/2015%20I%20ketv%20str%20veiklos%20plano%20ataskaita.pdf> [žiūrėta 2016-01-17].
- Klaipėdos valstybinio jūrų uosto ekonominė ir socialinė reikšmė Klaipėdos miestui, regionui ir Lietuvos valstybei*. (2005). Lietuvos laisvosios rinkos institutas (LLRI), Klaipėdos universitetas, Ekonominės konsultacijos ir tyrimai. Vilnius.
- Kutkaitis, A., Župerkienė, E. (2011). Darna vystymosi koncepcijos raiška uosto logistinėse organizacijose. *Management theory and studies for rural business and infrastructure development. Research papers*, Vol. 2(26), p. 130–137.
- Lietuvos darbo birža. Prieiga internete: <https://www.ldb.lt/LDBPortal/Pages/ServicesForEmployees.aspx> [žiūrėta 2016-01-15].
- Lietuvos Respublikos Statistikos departamentas*. Prieiga internete: <http://www.stat.gov.lt/> [žiūrėta 2016-01-11].
- Metinė politikos ataskaita: migracija ir prieglobstis Lietuvoje 2014. (2015). *Europos migracijos tinklas*. Prieiga internete: <http://emn.lt/wp-content/uploads/2015/05/FINAL-policy-report.pdf>, [žiūrėta 2016-01-10].
- Migracija Lietuvoje: faktai ir skaičiai. (2011). *Tarptautinės migracijos organizacija*. Prieiga internete: http://www.iom.lt/images/publikacijos/failai/1427792338_7TMOMigracija%20Lietuvoje%20faktai%20ir%20skaiciai.pdf [žiūrėta 2016-01-11].
- Pakamorienė, A. (2011). Klaipėdos uosto krovinų teritorinė analizė ir uosto įtakos zonos nustatymo klausimai. *Tiltai*, Nr. 1(54), p. 57–68. Klaipėdos universitetas.
- Paulauskas, V. (2000). *Uostų plėtra*. Monografija. Klaipėdos universiteto leidykla.
- Paulauskas, V. (2011). *Optimalus uostas*. Monografija. Klaipėdos universiteto leidykla.
- Puidokas, M., Andriuškaitė, L. (2012). Lithuanian Maritime State Position Strengthening: the Role of Klaipėda State Seaport in the Context of Lithuanian Transport Policy. *Public Policy and Administration*, Vol. 11(3), p. 404–419.
- Trečiųjų šalių piliečių atvykimas verslo tikslais. (2014). *Tarptautinė migracijos organizacija*. Prieiga internete: http://emn.lt/wp-content/uploads/2015/04/Admitting-third-country-nationals_LT_final-.pdf [žiūrėta 2016-01-20].
- Vaitekūnas, S. (1996). Lietuva – jūrų valstybė. *I Lietuvos okeonologų konferencijos medžiaga*. Klaipėdos universiteto leidykla, p. 15–25.
- Žaromskis, R. (2008). *Baltijos jūros uostai*. Monografija. Vilnius: Vilniaus universitetas.

THE NEED OF LABOUR MIGRANTS IN KLAIPEDA SEA PORT

DALIA UMANTAITĖ-VAIVADIENĖ, ALEKSANDRA BATUCHINA
Klaipėda University (Lithuania)

Summary

Lithuania has the only universal international sea port, which is located on the Eastern coast of the Baltic Sea, in the Northern part of the Coronial lagoon, Klaipėda Strait. According to Klaipėda Seaport information this port is a part of Lithuanian transport system, which is performing servicing of ships and other shipping-related commercial and economic activities. Klaipėda port activities including indirectly associated with the port is creating up to 18 percent of total gross domestic product. Klaipėda port is a major international transport hub – it goes through the main shipping lines to Western Europe, Asia and the Americas. The expansion of the port is creating the demand of new job positions, resulting in an increasing variety of skilled workers. The same time Lithuanian labour market now is lacking of skilled workers – many of them left to work to other countries.

Moreover, Klaipėda port needs of qualified workers is not carried out and has not been determined; also, the connection between the port of Klaipėda growth trends and growing labour migrants was not precisely evaluated. Also, it is noted that, according to the State Progress Strategy “Lithuania 2030” and the Klaipėda port activity plan for 2015 to 2018 (2015) the Klaipėda port by 2030 tended to grow further and is projected to be served not less than 15 percent of the Baltic Sea region cargo, which may require increase of skilled workers from abroad. The goal of the article – to perform labour migrants working in Klaipėda port and

Klaipėda seaport economic development analysis. Methods: analysis of the Lithuanian legal; analysis of statistical data; analysis of Klaipėda port activity reports; other organizations, research and activity reports, and other material analysis; correlation analysis of statistical data.

Accomplished correlation analysis established a strong positive relationship between the total cargo, Klaipėda Port Authority's net profit, and issued work permits for the foreigners to work in Lithuania. Also, a positive relationship between the numbers of containers handled at the port of Klaipėda and the number of long-haul drivers was found. However, the correlation of investment and specialists from foreign growth was not found. Given the correlation between the variables obtained should be checked with statistical significance; also it is recommendable to check the correlational relation over a greater period of time. Also in terms of Klaipėda port economic development and the need for foreign workers, it is appropriate to check the correlation between other criteria of economic growth: total number of staff working in Klaipėda; part of GDP; companies whose activities are related to the port of Klaipėda and others.

KEY WORDS: *Klaipėda sea port; development of the sea port, labour market, migrants.*

JEL CODES: L91, J21, J23