

JŪRINIO SEKTORIAUS KLASTERIZACIJOS SKATINIMAS: PRIELAIDOS IR PAGRINDINĖS KLIŪTYS

Rasa Viederytė, Vytautas Juščius

Klaipėdos universitetas, Herkaus Manto g. 84, Klaipėda, LT-92294

El. paštas: rasa.viederyte@ku.lt, ek.smf@ku.lt

Anotacija

Šiame darbe analizuojamos jūrinio sektoriaus klasterizacijos skatinimo ekonominės ir politinės prielaidos bei pagrindinės kliūtys, stabdančios klasterizacijos procesus. Visuose klasterių vystymąsi skatinančiuose veiksmuose akcentuojama žmoniškųjų išteklių, ryšių tarp organizacijų, antreprenieriškumo svarba. Klasterių kūrimuisi ir spartesniam vystymuisi svarbi įstatyminė bazė, finansinių išteklių, investicijų ir inovacijų įtaka. Pagrindinės kliūtys jūrinei klasterizacijai: pasitikėjimo tarp potencialių klasterio narių stoka, veiklos partnerystėje patirties stoka ir praktiškai neveikiančios verslo informacinės sistemos. Jūrinių klasterių politikos Lietuvoje stiprinimas prisidėtų prie visų regione veikiančių įmonių bendro požiūrio formavimo į produktyvių ryšių visumą, ieškant bendrų veiklos galimybių bei unikalumo ir dinaminių sinergijos galimybių Vakarų Lietuvos regione.

Pagrindiniai žodžiai: klasterizacija, jūrinis klasteris, regioninės politikos priemonės.

Įvadas

Europos Sąjunga (toliau – ES) remia visos sąjungos pramonės klasterizacijos politiką, kuri yra vienas svarbių pramonės restruktūrizavimo ir tarptautinio konkurencingumo didinimo išsiplėtusioje Europoje instrumentų. *Lietuvos ūkio (ekonomikos) plėtros iki 2015 m. ilgalaikėje strategijoje* (2001) klasteriai taip pat įvardijami tarp svarbių strateginių konkurencingumo didinimo priemonių.

Klasterizacijos politikos aspektai pastaruoju metu tapo ypač aktualūs, paskelbus kvietimus teikti paraišką klasterių kūrimo ir vystymo finansinei paramai gauti. Tačiau klasterizacijos procesus jau kurį laiką tyrinėja žymūs mokslininkai, akcentuojantys klasterio naudą, ryšį su regiono konkurencingumo augimu ir inovacijų teikiama nauda verslo ir ekonominių procesų vystymui.

Pastaruoju metu mokslinėje literatūroje dažniausiai naudojama Porterio (1998) suformuluota tokia klasterio sąvoka – geografinė koncentracija tarpusavyje susijusių įmonių, specializuotų tiekėjų, paslaugų teikėjų ir asocijuotų institucijų (pvz., universitetų, standartizavimo agentūrų, profesinių sąjungų), kurios

tarpusavyje tiek konkuruoja, tiek kooperuojasi, taip pat tinkliniai ryšiai, kurie pasireiškia geografinėje vietovėje, kur įmonių ir institucijų artumas užtikrina bendrumą ir padidina sąveikos dažnumą. Porteris (1990) išryškino didžiulį pramoninių klasterių potencialą. Tai buvo pagrindinis įvykis klasterio sąvokos vystymosi raidoje, kadangi Porterio klasterio idėjos sėkmingai skynėsi kelią į mokslo ir politikos areną, sukurdamos klasterio iniciatyvų proveržį daugelyje šalių. Rosenfeld (1997) pabrėžė sinergijos svarbą tarp organizacijų. Roelandt ir Hertog (1999), Simmie ir Sennett (1999) pasiūlė analizuoti klasterius, žvelgiant į juos kaip į vertės kūrimo grandinę. Nors mokslinėje literatūroje analizuojamos klasterių vystymosi prielaidos ir pramonės klasterių politikos formavimo gairės, tačiau jūrinio sektoriaus specifika mažai analizuojama klasterizacijos galimybių kontekste.

Tyrimo objektas – klasterizacijos skatinimo prielaidos ir pagrindinės kliūtys jūriniame sektoriuje.

Tyrimo tikslas – išanalizuoti jūrinio sektoriaus klasterizacijos skatinimo pagrindines politines priemones, poreikio prielaidas ir pagrindines kliūtis, stabdančias klasterizacijos procesą.

Tyrimo metodai: mokslinės literatūros ir norminių dokumentų sisteminė, loginė ir lyginamoji analizė, sintezė. Atliekant antrinių šaltinių statistinę klasterizacijos analizę, pasitelkiami atitinkami indikatoriai, kurie paskaičiuojami pagal analizės prieinamų statistinės informacijos šaltinių duomenis.

Klasterizacijos skatinimo prielaidos regionuose

Kuo daugiau produktyvių įmonių ir organizacijų sudaro klasterinį darinį, kuo kiekviena jų yra efektyvesnė, tuo produktyvesnė ir visa grupė bei makrosistema – šaka, regionas, valstybė. Pagal partnerinį režimą veikiančių grupių (klasterio) viduje susiformuoja intensyvūs žinių mainų srutai, kurie dėl vidinės ir išorinės konkurencijos yra intensyviai eksploatuojami, stimuliuodami inovacinę veiklą ir spartų tokios grupės konkurencinį pranašumą ir ekonominį augimą. To-

kių pramoninių grupių formavimasis pastaruoju metu stebimas visame pasaulyje, o regionai, pasižymintys didele tokių grupių koncentracija, tampa visos aplinkinių regionų ekonomikos varikliu.

Visų pirma jūriniai klasteriai yra galingas inovacijų kūrimo ir spartaus diegimo instrumentas regionuose. Būtent inovacijos tampa viena esmingiausių bet kurios pramonės šakos sėkmės sąlygų. Naujovėms atsirasti reikia adekvačios infrastruktūros. Būtent jūrinių klasterių lygmenyje ir sukuriamos inovacijas palaikančios sąlygos, lemiančios novacijų bazę netgi nacionaliniu mastu (Suomijos, Norvegijos šalių pavyzdžiai). Visų pirma klasteryje veikiančios organizacijos turi geras galimybes mokytis vienoms iš kitų, kartu ieškoti būdų bendroms ar susijusioms problemoms spręsti.

Jūriniai klasteriai kuria didelį sinergetinį efektą. Tai įvyksta dėl to, kad klasteris veikia kaip efektyvi verslo sistema, jame veikiančios įmonės tampa produktyvesnės ir efektyvesnės. Klasterizuotiems dariniams ir konkrečiai klasteryje veikiančiai įmonei gerokai lengviau ir kur kas pigiau gauti specializuotą informaciją apie rinkas, technologijas, išteklius ir kitus verslui svarbius aspektus. Lietuvos įmonėms, kaip ir mokslo įstaigoms, šis problemiškas aspektas labai svarbus, nes beveik visos verslo ir mokslo organizacijos jaučia didelį „informacijos badą“.

Jūriniuose klasteriuose įmonės ir organizacijos specializuojasi į tas veiklas, kurios geriausiai išreiškia esmines jų kompetencijas, ir į tai, ką jos moka geriausiai: laivų statyba, laivų remontas, akvakultūra, turizmas ir pan. Kadangi ir kiti klasterio veikėjai elgiasi taip pat, sudaromos sąlygos pigiausiai gauti geriausio lygio produktą ar paslaugą. Dėl to didėja kiekvieno klasterio veikėjo veiklos pelningumas. Geografinis artumas, vienijantis jūros – dar vienas pelningumo didinimo šaltinis. Dėl įmonių ir organizacijų specializacijos jūriniame sektoriuje, aktyvių inovacinių procesų klasteris tampa patraukli vieta, kurioje kaupiasi aukščiausios kompetencijos specialistai. Pastarieji ne tik tampa siauros specializacijos ekspertais, bet ir dėl nuolatinio ryšio su partneriais įgyja sisteminę problemų sprendimo kompetenciją.

Klasteris – tai savita verslo sistema, todėl, turėdama aukštą visuminę kompetenciją, ji „užprogramuota“ būti efektyvi. Klasteris negali būti ekonominė sistema, kurios viduje nėra konkurencijos. Priešingai – joje konkurencija netgi dar didesnė, nes tenka susidurti su tokiais pat konkurencingais ir specializuotais konkurentais. Be to, tenka išlaikyti ir išorės konkurentų, siekiančių integruotis į klasterį, spaudimą. Dėl didesnio veiklos efektyvumo ir sisteminės kompetencijos, o per tai – ir didesnio konkurencingumo, klasterio įmonės lengviau pajėgia konkuruoti tarptautinėse rinkose, joms paprasčiau bendromis pastangomis įeiti į naujas rinkas.

Tai, kas brangiai kainuoja atskirai įmonei, daug paprasčiau didelei verslo sistemai. Jūrinis klasteris, būdamas mažų įmonių visuma, šiuo atveju veikia kaip didelė, tačiau virtuali organizacija. Klasteris, būdamas didelė virtuali organizacija, įgyja ir galingą derybinę jėgą, aptariant tiekimo ar pardavimo sąlygas. Klasteryje susiformuoja ypatinga bendruomeninė kultūra, kuri darosi vis svarbesnė ne tik ekonomine, bet ir socialine prasme (*Lietuvos pramonės klasterių plėtros programinė studija*, 2003). Tai, savo ruožtu, pozityviai veikia ir visą visuomenę ar vietos bendruomenę. Šis socialinis efektas duoda ir ekonomini efektą.

Apie pasaulio klasterius, ypač regioninių-technologinių ir jūrinių klasterių, sėkmę, vystant regioninę ekonomiką, plačiai diskutuojama, jie išsamiai analizuojami. Ypač tai suaktyvėjo pastaraisiais metais, kai šalys bendrosios pasaulinės ekonomikos sąstingio sąlygomis pradėjo ieškoti naujų radikalių ekonomikos gaivinimo priemonių. Susiformavusi nuomonė palaiško mintį, kad klasteriai, būdami sąveikaujančių verslo, mokslinių tyrimų, mokymo, finansinių ir valstybinių įmonių tinklu, yra regiono ekonomikos augimą lemianti jėga ir beveik vienintelė galimybė nacionalinei ekonomikai išėiti į globalią rinką. Todėl pakartoti pasaulio klasterių formavimosi kelią norėtų daugelis ekonominių regionų.

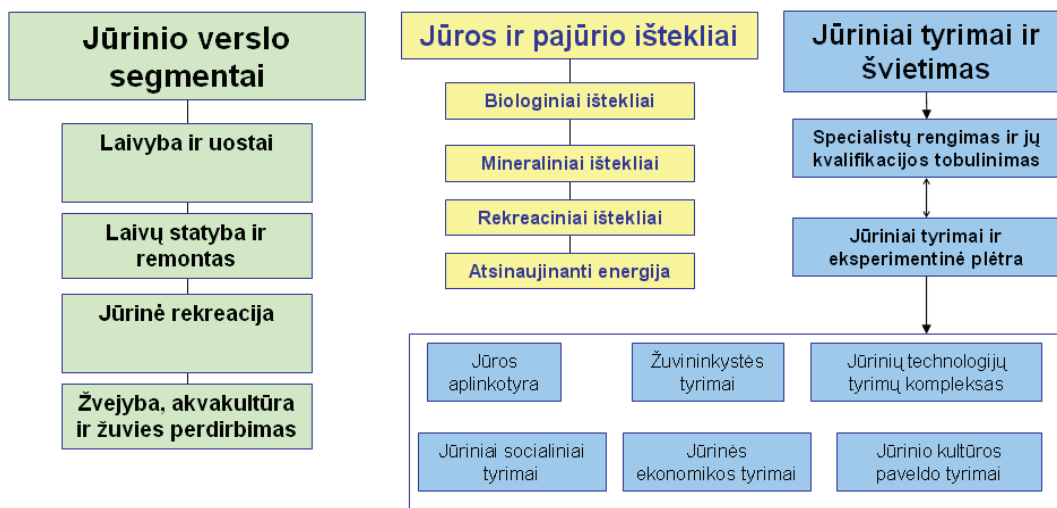
Klasterių ir kitų panašių sistemų, dažnai taip pat įvardijamų kaip klasteris, valdymas grindžiamas virtualių organizacijų valdymo principais (*Lietuvos pramonės klasterių plėtros programinė studija*, 2003). Svarbu, kad klasteryje būtų tam tikras branduolys, kuris vykdytų veiklos koordinavimo ir interesų atstovavimo funkciją. Taip pat turi būti sukurtos informacijos, žinių sklaidos, bendro naudojimo išteklių ir kitos sistemos. Svarbios ir klasterio identiteto formavimo, tarptautinio marketingo ir kitos veiklą vienijančios funkcijos.

Klasteriai retai kada susikuria „tuščioje vietoje“. Paprastai tai būna kelių dešimtmečių ar dar ilgesnio laikotarpio natūralaus ir tikslingai valdomo proceso pasekmė. Nesunku pastebėti, kad bet kurioje šalyje, kurioje yra susiformavę klasteriai, jie išreiškia būtent nacionalines tradicijas, šalies ar regiono patirtį bei kompetencijas tam tikroje veiklos srityje.

Svarbi jūrinių klasterių dimensija – geografinė veiklos koncentracija, kuriai įtakos turi jūros, uosto ir pakrantės zonos ypatumai. Teoriniai klasterių modeliai labiau išreiškia didelių šalių specifika. Jose galima išskirti savitus regionus su skirtinga pramone ir verslu. Lietuva yra maža šalis pagal teritoriją ir gyventojų skaičių, todėl geografinė dimensija nėra itin perspektyvi. Išimtis – lokaliniai mikroklasteriai, sudaryti iš keliolikos susijusių mažų įmonių. Tokie klasteriai beveik neišvengiamai, nebent tai būtų amatų įmonės, jie integruoti į nacionalinius klasterius. Savo ruožtu

nacionaliniai jūriniai klasteriai dėl savo mažumo turėtų būti pastangas tapti sudėtine tarptautinio klasterio dalimi. Tai ypač svarbu suvokti, nes tik tokiu atveju bus sukuriama galimybė tapti reikšmingu tarptautinio verslo subjektu. Tokio požiūrio teisingumą rodo ir jau sukaupta Lietuvos įmonių patirtis, ypač medienos ir baldų (IKEA), aprangos (NIKE, kiti prekiniai ženklai), elektronikos pramonėje.

Lietuvos jūriniame sektoriuje sutinkama regioninė kompleksinė sistema, sujungianti jūrinį verslą (jūrinė laivyba, uostai ir jų paslaugos, laivų statyba ir remontas, kranto zonos išteklius naudojanti pramonė, rekreacija ir kt.), fundamentinius ir taikomuosius mokslinius tyrimus jūrinių tematika ir atitinkamų sričių verslo bei mokslo poreikius tenkinančių specialistų paruošimą (žr. 1 pav.).



1 pav. Lietuvos jūrinio sektoriaus sandara
Šaltinis: Galimybių studija (2007).

Klaipėdos uoste ir regione susiformavusio jūros verslo klasterizacijos poreikis žinioms imlioms technologijoms sparčiai auga, o jo sąveika su mokslu ir studijomis nėra pakankama dėl tinkamos mokslinių tyrimų infrastruktūros kompleksinio panaudojimo trūkumo ir praktiškai veikiančių atviros prieigos centrų nebuvimo.

Siekiant geriau koordinuoti veiksmus, sprendžiant išskylančias problemas, atstovauti ir ginti interesus valstybinėse ir tarptautinėse institucijose 2003 m. balandžio 28 d. Klaipėdoje buvo įkurta Lietuvos laivų statytojų ir remontininkų asociacija (LLSRA), vienijanti 28 įmones („Vakarų Baltijos laivų statykla“, „Vakarų laivų gamykla“, „Klaipėdos laivų remontas“, „Litana“, „Laivitė“, „Iremas“, „Laivų technika“, „Garant“, „Persolita“, „YIT Technika“, „Baltic Premator Klaipėda“, „Undoris“, „Glonija“, „Termomontažas“, „Feliūga“, „Kojora“, „Edvitika“, „Gridinsenta“, „RSB Novikontas“, „Klaipėdos laivų statykla“, „Elma“, „Arid“, „R. Putkos GKF“, „Klaipėdos radaras“, „Rikneda“, „Alex Naval Klaipėda“, „Arvadas“, „Naujas Etapas“). Klaipėdos universitetas, Klaipėdos valstybinė kolegija ir Klaipėdos laivų statybos ir remonto mokykla, ruošiančios specialistus sektoriaus įmonėms, yra asocijuotos LLSRA narės.

Pagrindinė LLSRA narių veikla yra plati: pradedant laivų statybos, jų techninės priežiūros, korpuso, varytuvų, įrenginių, sistemų remonto ir baigiant laivų

utilizacijos ar muziejaus veiklos vystymu. Didžiausios įmonės yra „Vakarų Baltijos laivų statykla“, AB „Vakarų laivų gamykla“, AB „Klaipėdos laivų remontas“.

Atskirose diskusijose AB „Vakarų laivų gamykla“ neretai pristatoma kaip klasterio principais veikianti įmonė, kuri buvo įkurta 1969 m., privatizuota 2001 m. koncerno BLRT Grupp, įsikūrusio Estijoje. 2003 m. VLRĮ reorganizuota į AB „Vakarų laivų gamyklos“ įmonių grupę, kurią vienija net 23 įmonės. Pagrindinės veiklos sritys: laivų statyba, laivų remontas, prekyba metalu, metalo konstrukcijų gamyba ir montavimas, metalo laužo supirkimas ir perdirbimas, prekyba metalu, krovos darbai. Siekdama išsilaikyti konkurencinėje kovoje, kompanija investavo į gamybos ir technologinių procesų tobulinimą: įgytos šiuolaikiškos metalo pjovimo plazma ir dujomis linijos, įrengtas aliuminio laivų antstatų gamybos cechas, atnaujinta kita gamyklos technologinė įranga. Taigi klasterizacija, nors ir neakcentuojami klasterio kūrimo praktiniai veiksmai, regioniniame jūriniame sektoriuje jau vyksta.

Mechanizmai ir patirtis, sukaupta jūriniame klasteriame, nesvarbu ar jis „aukštų“ ar „žemų“ technologijų, būtų itin vertinga. Klasterių skirstymas į „aukštų“ ar „žemų“ technologijų klasterius iš principo yra klaidingas. Esminis dalykas – ar klasteriai yra susiformavę nuolatinio atsinaujinimo ir keitimosi kompetencijos

pagrindu (*Lietuvos pramonės klasterių plėtros programinė studija*, 2003). Be to, bet kurios inovacijos sėkmę lemia socialiniai veiksniai (5 proc. technologijos ir 95 proc. žmogiškasis veiksnys). Todėl, rengiant klasterizacijos strategijas, negalima vadovautis standartizuotais modeliais.

Taigi gali būti išskirtos tokios skirtingos klasterių vystymosi sąlygos: antrepreneriškumas, darbo jėga, žmogiškieji ištekliai, ryšiai, mokymasis, finansiniai ištekliai, idėjos, įstatymai, švietimo įstaigos, regioninis išsidėstymas. Galima išskirti šiuos tarpusavyje susijusius išorinius veiksnius, darančius tiesioginę įtaką klasterių kūrimuisi ir plėtrai: politikos formavimas, suinteresuotųjų pusių partnerystės skatinimas; empiriniai klasterių tyrimai; klasterizacijos politikos formavimas (Stalgienė, 2010; Vaitkevičius, 2010). Visuose klasterių vystymąsi skatinančiuose veiksmuose akcentuojama žmogiškųjų išteklių, ryšių tarp organizacijų, antrepreneriškumo svarba. Klasterių kūrimuisi ir spartesniam vystymuisi svarbios šios sąlygos: įstatyminė bazė, finansinių išteklių, investicijų, inovacijų įtaka.

Klasterizacijos procesų kliūtys

Įvairūs literatūros šaltiniai (Rosenfeld, 2002; Ketels, 2003; Andersson, 2004 ir kt.) pateikia skirtingus barjerus, kurie stabdo jūrinio sektoriaus klasterizacijos procesus, riboja jų plėtrą. Sisteminė politika galėtų eliminuoti pagrindines klasterizacijos procesų kliūtis, todėl prasminga išryškinti esmines priežastis, kliudančias jūrinio sektoriaus klasterizacijos procesams vykti norima sparta.

Atlikti Lietuvos pramonės įmonių tyrimai atskleidė tokius pagrindinius trikdžius klasterizacijai (Roelandt ir Hertog, 1999; Ketels, 2003; *Lietuvos pramonės klasterių plėtros programinė studija*, 2003; Stalgienė, 2010):

- a) Pasitikėjimo tarp potencialių klasterio subjektų trūkumas. (Pasitikėjimo partneriais trūkumą lėmė daug priežasčių. Pirma, privatizacija, restruktūrizacija ir kiti objektyvūs procesai radikaliai pakeitė anksčiau buvusius ryšius, pasikeitė daugelis įmonių vadovai. Antra – lengvos ir mažai kompetencijos reikalaujančios sąlygos iškreipė nemažos dalies verslininkų požiūrį į profesionalią vadybą. Trečia – dar nesusiformavo rinkos reikalavimams adekvati verslo kultūra, reikalaujanti iš partnerių griežto sutartų sąlygų laikymosi. Ketvirta – įprastinis požiūris į verslo organizavimą menkai skatina įmones specializuotis.)
- b) Veiklos partnerystėje patirties ir kompetencijos stoka. (Klasterių, tinklų, kooperacinių ryšių, virtualių verslo sistemų valdymas kokybiškai skiriasi nuo įprastinės vadybos. Šiuo metu Lietuvos įmonėse ir organizacijose yra tik labai ribotas skaičius žmonių, turinčių tokią kompetenciją. Veikla

partneriniuose tinkluose yra nauja patirtis ir reikalingi igūdžiai sėkmingai tokiai veiklai plėtoti.)

- c) Antrepreneriškumo stoka. (Klasterizacijos aspektu antrepreneriškumo stoka pasireiškia neterminuotomis įmonių pastangomis kopijuoti vienai kitą, menkomis pastangomis derinti skirtingus veiklos metodus, ieškoti novatoriškų sprendimų. Nenoras bendradarbiauti jūriniame sektoriuje taip pat yra ryškus antrepreneriškumo stokos pavyzdys.)
- d) Netolygus atskirų verslo subjektų vadybinis ir technologinis lygis. (Nors bendroji šiuolaikinio verslo logika diktuoja būtinybę specializuotis, tačiau kai kurios tarptautinėse rinkose esančios sėkmingos įmonės vykdo priešingą strategiją. Jos pradėjo vertikalią integraciją, savo pagrindinę veiklą papildydamos technologiškai ar per verslo procesą susijusiomis veiklomis. Pirma ir svarbiausia priežastis – neranda tinkamo partnerio, kuris galėtų garantuoti prisiimtų įsipareigojimų kokybišką ir savalaikį įvykdymą. Antra, rečiau pasitaikanti priežastis, – noras investuoti laisvas lėšas į kol kas ne itin konkurencingą verslo segmentą, kuriame įmonė gali panaudoti savo sukauptą patirtį, ryšius ir kompetenciją.)
- e) Neaktyvios profesinės ir šakinės asociacijos. (Lietuvoje veikia daug šakinių, regioninių ar specializuotų asociacijų, tačiau tik kelios jų yra aktyvios ir iš dalies atlieka integruojantį vaidmenį, o galėtų būti viena iš klasterio branduolį sudarančių institucijų. Dauguma asociacijų yra nominalios, vienija tik mažąją tos šakos ar specifinės kompetencijos įmonių ir organizacijų dalį. Daugeliu atvejų tokių asociacijų veikla apsiriboja tik tam tikro „laidininko“ vaidmeniu tarp valdžios institucijų ir įmonių, perteikiant ES dokumentų reikalavimus ar kitas naujienas bei derinant įmonių interesus valdžios institucijose. Tai daryti, be abejo, reikia, tačiau tam, kad asociacija taptų bent kiek reikšminga klasterio veikėja, o juo labiau – išsamą grandimi, to nepakanka.)
- f) Neefektyvi inovacijų politika. (Pati klasterio struktūra ir bendros veiklos logika lemia inovacinius procesus. Tačiau yra ir atvirkštinė priklausomybė: siekiant, kad kurtųsi novatoriški klasteriai, reikalinga inovacijoms palanki aplinka. Ją kuria valstybės institucijos per mokslo ir inovacijų skatinimo sistemą, mokslo ir inovacijų finansavimo mechanizmus, mokesčių sistemą, taip pat universitetai, mokslo įstaigos ir pačios novatoriškos įmonės. Šiuo metu Lietuvoje sukurti praktiškai visi Nacionalinės inovacijų sistemos elementai, tačiau pati sistema neveikia, jos realiai nėra. Inovacijų versle programa taip pat veikia neefektyviai, mokslo įstaigų ryšiai su verslo ir pramonės įmonėmis yra itin menki.)

g) Praktiškai neveikia verslo informacinės sistemos. (Tyrimas atskleidė, kad dabar esančios verslo informacinės sistemos yra nekokybiškos, įmonės jomis mažai naudojasi arba net nežino apie jų egzistavimą. Taip pat beveik nėra bent kiek kokybiškesnių informacinių ryšių tarp to paties sektoriaus įmonių, išskyrus informaciją apie susijusias veiklos sritis, rinkas ir pan. Mažos įmonės menkai žino netgi apie tame pačiame mieste, rajone esančias įmones, vykdančias susijusią veiklą, turimas technologijas ar kitas galimybes pasinaudoti specializuotomis paslaugomis. Pastebėta, kad ir didelių įmonių vadovai ir specialistai ne daug žino apie Lietuvos įmonių galimybes teikti vienokias ar kitokias paslaugas ir produktus. Klasterizacija būti efektyvi be kokybiškos informacijos negali.)

Tinkami politiniai sprendimai gali visiškai ar iš dalies eliminuoti jūrinių klasterių barjerus ir taip paskatinti klasterizaciją, todėl būtina išanalizuoti klasterių politiką kaip vieną barjerų eliminavimo priemonių.

Klasterizacijos politikos formavimas

Pats svarbiausias dalykas, kurį reikia įvertinti, stiprinant jūrinio sektoriaus klasterizacijos politiką Lietuvoje, tas, kad klasteriai visur yra unikalūs, nors ir turi labai daug bendrų bruožų. Be to, omenyje reikia turėti ir tai, kad vargu ar tokioje šalyje kaip Lietuva gali būti „tuščioje vietoje“ kuriami jūriniai klasteriai. Svarbu atsižvelgti ir į jau susiformavusias sąlygas, tradicijas, patirtį (*Lietuvos pramonės klasterių plėtros programinė studija*, 2003). Suprantama, be atitinkamo dėmesio negali būti palikti ir naujosios ekonomikos sektoriai. Klasterių politika pagrįsta prielaida, kad šalies gerovę lemia ne specifinių įmonių, bet produktyviais ryšiais susijusių įmonių grupių veikimas (Navickas, 2008; Jucevičius, 2008). Taigi svarbu suderinti poreikį su potencialiomis galimybėmis. Kitas aspektas, kurį reikia įvertinti, analizuojant klasterizacijos politiką, tas, kad patys klasteriai labai įvairūs.

ES pramonės politikoje akivaizdžios dvi strateginės kryptys – orientacija į didelę pridėtinę vertę kuriančią veiką per inovacijas (žinių ekonomika) ir klasterizacija. Pastaroji beveik visose šalyse jau dabar suvokiama kaip neišvengiama būtinybė ir vienas nacionalinių ekonomikos valdymo prioritetų. Jūrinio sektoriaus klasterizacija turėtų tapti vienas kertinių Lietuvos ūkio (pramonės ir verslo) plėtros strategijos prioritetų. *Nacionalinės Lisabonos strategijos* viena

sąlygų – sparčios klasterių plėtros iniciatyvų ir kūrimosi skatinimas. Tai pramonės, verslo ir viso ūkio konkurencingumo pagrindas. Panašios pozicijos laikosi daugelis kitų ES ir pasaulio šalių.

Klasterių politikos didžiausia vertė ta, kad jos formavimas priverčia visus regione veikiančius jūrinio sektoriaus dalyvius – įmones, organizacijas, institucijas – žvelgti į savo regioną kaip į daugelio susijusių dalyvių produktyvių ryšių visumą, ieškant bendrų veiklos galimybių, unikalumo ir dinaminių sinergijos galimybių.

Porteris (2003) teigia, kad vyriausybės veiksmai retai dominuoja kuriant klasterių konkurencingumą. Tačiau valstybei tenka svarbus uždavinys formuojant ir užtikrinant bendrų palankių sąlygų įmonėms sudarymą. Valdžios institucijos gali padėti klasterių plėtrai:

- organizuodamos specialius mokymus bei tyrimus;
- kurdamos ir įgyvendindamos specialias švietimo programas;
- kurdamos specializuotą infrastruktūrą;
- skatindamos susijusių pramonės šakų subjektus lokalizuotis viename areale;
- įvesdamos specialų reguliacinį režimą.

Remdamiesi Porterio klasterių koncepcija, nemažai mokslininkų savo darbuose išplėtojo idėjas, kaip turėtų būti formuojama klasterių politika. Pavyzdžiui, Huggins (2000) pateikia, kokios valdžios institucijų priemonės galėtų padėti plėtojant klasterį. Kartu pabrėžiama, kad klasteriai skirtingi, todėl politikos priemonės turi būti pritaikytos konkrečiam klasteriui.

Vykdamas į klasterius orientuotą politiką Europoje daugiausia dėmesio skiriama šiems aspektams:

- sąlygų antrenerystei ir klasterių formavimuisi sudarymas ir remiami potencialūs klasteriai;
- klasterių plėtros skatinimas, kai politikos priemonės nukreiptos į jau egzistuojančius klasterius, tačiau dėl tam tikrų priešasčių susiduriančiais su sunkumais (Silvano, 1999). Tad turi būti parinktos atitinkamos politikos priemonės, kurios padėtų sumažinti ar likviduoti barjerų keliamas problemas.

Tiek kuriant palankias sąlygas antrenerystei ir jūrinių klasterių formavimuisi, tiek skatinant klasterių plėtrą, politikos priemonės gali naudoti skirtingų lygmenų valdžios institucijos, priemonės gali skirtis pagal intervencijos į rinką laipsnį. Klasterių politikos priemonės taikytinos šalinant rinkos ir sisteminius trūkumus pateikiamos 1 lentelėje.

Klasterių politikos priemonės rinkos ir sisteminiam trūkumams šalinti

Sisteminiai ir rinkos trūkumai	Politikos priemonės
Neefektyvus rinkos funkcionavimas	Konkurencingumo politika ir teisinės bazės gerinimas
Informacijos trūkumas	Technologijų numatymas jūrinio sektoriaus įmonių bendradarbiavimui Strateginė rinkos informacija ir strateginės klasterių studijos
Ribota inovacinių sistemų dalyvių tarpusavio sąveika	Tarpininkų ir jungimosi į tinklus agentūros bei schemos Konstruktyvių dialogų platformų rėmimas Tinklinio bendradarbiavimo skatinimas (klasterių vystymo schemos)
Instituciniai neatitikimai tarp žinių infrastruktūros ir rinkos poreikių	Jungtiniai pramonės tyrimų centrai Jungtinių pramonės tyrimų iniciatyvų rėmimas Jūrinio sektoriaus žmogiškojo kapitalo vystymas Technologijų perkėlimo programos
Paklausos trūkumas	Viešų pirkimų politika
Valdžios nesėkmės	Privatizacija Jūrinio sektoriaus verslo racionalizavimas Regioninės politikos vykdymas Viešos konsultacijos Valdžios intervencijos mažinimas

Šaltinis: Stalgienė, A. (2010). Klasterių vystymosi barjerai. *Management theory and studies for rural business and infrastructure development*, 5 (24).

Sisteminiam ir rinkos trūkumams šalinti numatomos konkrečios politikos priemonės, tokios kaip strateginės klasterių studijos, tyrimų iniciatyvų skatinimas, verslo racionalizavimas, horizontalios politikos vykdymas, netgi valdžios intervencijos mažinimas.

Taigi verslo integraciją ir konkurencingumą jūriniame sektoriuje stipriai skatina klasterių formavimas. Verslo integracija ir konkurencingumas padeda išlaikyti Europos žinias apie jūras, todėl jūrų politikoje joms skirta daugiausia dėmesio (EB komunikatas KOM 575, 2007). Viešojo ir privataus sektoriaus bendradarbiavimas, steigiant su jūra susijusias kompetencijos centrus, taip pat yra geras pagrindas įvairių pramonės šakų ir sektorių sąveikai, kad ši sąveika būtų visiškai aiški ir planuojama.

Europos Bendrijų komisija numachi, kad skatins klasterių ir regioninių kompetencijos centrų formavimą ir rems Europos jūrų sektorių klasterių tinklą. Ši komisija taip pat siekia didinti jūrų sektoriaus darbo vietų skaičių ir kokybę Europos piliečiams. Mažėjantis užimtumas jūrų sektoriuje kelia rūpesčių. Jis turi būti didinamas, nes jūrininkų patirtis yra labai svarbi ir darbo vietoms krante.

Apibendrinant galima išskirti tokias klasterių politikos priemonių grupes (*Lietuvos pramonės klasterių plėtros programinė studija*, 2003; The Danish Shipowners' Association, 2010):

1. Priemonės, turinčios tiesioginį poveikį klasterių aplinkai (investicijos į infrastruktūrą, švietimą, kompetencijų / mokslo ir tyrimų centrų steigimas, rizikos kapitalo fondų sukūrimas, regionų plėtros programų įgyvendinimas ir pan.).
2. Priemonės, palengvinančios partnerystę (regioni-

nių iniciatyvų palaikymas, jūrinio klasterio identiteto formavimo priemonės ir pan.).

3. Priemonės, skatinančios bendradarbiavimą projektų rėmuose (bendri technologiniai projektai, smulkių ir vidutinių įmonių dalyvavimo tinkluose rėmimas ir pan.).

Tokios šalys kaip Lietuva, įgyvendindamos klasterių politiką, susiduria su papildomomis problemomis. Klasterių politika reikalauja visiškai kitokios viešojo administravimo kompetencijos kokybės nei buvo įprasta pastaraisiais 50 metų. Viena vertus, jūrinio sektoriaus įmonių klasteriai yra subtilūs, save reguliuojantys dariniai, kur tiesioginė ir ypač fragmentinė valstybės intervencija gali padaryti daugiau žalos nei naudos. Kita vertus, sumanūs sisteminiai veiksmai, atliekami glaudžiai bendradarbiaujant su esamais ir potencialiais klasterio veikėjais, turi neribotą sėkmės potencialą.

Išvados

Klasterio viduje susiformuoja intensyvūs žinių mainų srautai, kurie dėl vidinės ir išorinės konkurencijos intensyviai eksploatuojami, stimuliuodami inovacinę veiklą ir spartų tokios grupės konkurencinį pranašumą ir ekonominį augimą. Tokių pramoninių grupių formavimasis tampa visos regioninės ekonomikos varikliu. Jūrinis klasteris, būdamas mažų įmonių visuma, veikia kaip didelė, tačiau virtuali organizacija. Klasteris, būdamas didelė virtuali organizacija, įgyja ir galingą derybinę jėgą, aptariant tiekimo ar pardavimo sąlygas. Klasteryje susiformuoja ypatinga bendruomeninė kultūra, kuri tampa vis svarbesnė ne tik ekonomine, bet ir socialine prasme.

Klaipėdos uoste ir regione susiformavusio jūros verslo klasterizacijos poreikis žinioms imlioms technologijoms sparčiai auga, o jo sąveika su mokslu ir studijomis vis dar nėra pakankama dėl tinkamos mokslinių tyrimų infrastruktūros kompleksinio panaudojimo trūkumo ir praktiškai veikiančių atviros priedos centrų nebuvimo. Pagrindinės kliūtys jūrinio sektoriaus klasterizacijai: pasitikėjimo tarp potencialių klasterio narių stoka, veiklos partnerystėje patirties stoka ir praktiškai neveikiančios verslo informacinės sistemos. Klasterizaciją taip pat stabdo neaktyvios profesinės ir šakinės asociacijos, neefektyvi inovacijų politika bei netolygus atskirų verslo subjektų vadybinis ir technologinis lygis.

Vykdamas į klasterius orientuotą politiką Europoje, daugiausia dėmesio skiriama sąlygų antrenerystei ir klasterių formavimuisi sudaryti, potencialių klasterių remti ir klasterių plėtrai skatinti, kai politikos priemonės nukreiptos į jau egzistuojančius klasterius. Tačiau dėl tam tikrų priežasčių pastarosios susiduria su sistemineis ir rinkos trūkumais: neefektyviu rinkos funkcionavimu, informacijos trūkumu, ribota inovacinių sistemų dalyvių tarpusavio sąveika, instituciniais neatitikimais tarp žinių infrastruktūros ir rinkos poreikių, paklausos trūkumu ir valdžios nesėkmėmis.

Literatūra

1. Andersson, T., Schwaag-Serger, S., Sorvik, J., Hansson, E. (2004). *The Cluster Policies Whitebook*. Sweden: IKED
2. *Europos bendrijų komisija*. (2007). Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir regionų komitetui. Integruota jūrų politika Europos Sąjungai. KOM (2007) 575. Briuselis
3. *European Communities*. (2009). The role of Maritime Clusters to enhance the strength and development in European maritime sectors. Report on results.
4. Huggins, R. (2000). *The business of networks: Inter-firm interaction, institutional policy, and the TEC experiments*. United Kingdom: Ashgate Publishing Limited.
5. *Ilgalaikė Lietuvos ūkio (ekonomikos) plėtotės iki 2015 metų strategija*. (2001). Prieiga per internetą: <<http://www.ukmin.lt/web/lt/lietuvos-ukio-ekonomikos-pletros-strategija>>.
6. Jucevičius, R. (2009). *Klasterių vadovas*. Vilnius. Prieiga per internetą: <<http://www.kkt.lt/index.php?id=51>>.
7. Jucevičius, R. (2008). *Klasterių ABC. Klasterių kompetencijų tinklas*. Prieiga per internetą: <<http://www.kkt.lt/index.php?id=43>>.
8. Ketels, Ch. (2003). The Development of the cluster concept – present experiences and further developments. *NRW conference on clusters*. Duisburg.
9. *Aukščiausios kompetencijos specialistų rengimas, moksliniai tyrimai ir eksperimentinė plėtra, mokslui imlaus verslo vystymas Lietuvos jūriniame sektoriuje. Galimybių studija poreikiui nacionalinei kompleksinei programai pagrįsti*. (2007). Klaipėdos universitetas.
10. *Lietuvos pramonės klasterių plėtros programinė studija*. (2003). Lietuvos Respublikos ūkio ministerija. Kaunas: KTU Verslo strategijos institutas. Prieiga per internetą: <http://www.ukmin.lt/lt/veikla/veiklos_kryptys/ino/tinkl/klasteriai/>.
11. Navickas, V., Malakauskaitė, A. (2008). Nauji makroekonominės politikos svertai: klasterių fenomenas. *Verslas: Teorija ir praktika*, 9 (4).
12. Porter, M. E. (2003). The economic performance of regions. *Regional Studies*, 37 (6+7), 549–578.
13. Porter, M. E. (1998). *On competition*. Cambridge, MA: Harvard Business School Press.
14. Porter, M. E. (1990). *The competitive advantage of nations*. New York: The Free Press.
15. Roelandt, T., Hertog, P. (1999). Cluster analysis and cluster-based policy making: The state of the art. *Boosting innovation: The cluster approach*. Paris.
16. Rosenfeld, S. A. (2002). *Creating Smart Systems. A Guide to Cluster Strategies in Less Favored Regions*. Brussels: European Commission.
17. Silvano, B. (1999). *Stimulating spontaneous development and clustering SMEs. Concepts from empirical analysis*. Prieiga per internetą: <<http://sbaer.uca.edu/research/icsb/1999/88.pdf>>.
18. Simmie, J., Sennett, J. (2001). London: International trading metropolis. *Innovative cities*. London.
19. Stalgienė, A. (2010). Klasterių vystymosi barjerai. *Management theory and studies for rural business and infrastructure development*, 5 (24).
20. The Danish Shipowners' Association. (2010). *The Economic Significance of Maritime Clusters*. Lessons Learned from European Empirical Research.

Viederytė, R., Juščius, V.

Maritime Industry Cluster: Preconditions and Obstacles

Summary

In this paper maritime industry clustering, its economic and political preconditions and the main obstacles are analyzed. Human resources, communication, entrepreneurship are important factors of clustering.

The legal framework, financial resources, the level of investment and innovations influence cluster formation. A maritime industry cluster will strengthen regional companies, facilitate collaboration while seeking common

goals, build synergy and promote the development of the western region of Lithuania.

Intensive knowledge exchange, competition within and outside the cluster stimulate innovative activities, give competitive advantage and foster industry development. Industrial clusters are the engine of the regional economy.

A maritime industry cluster of small businesses is effective in negotiations and discussions of sale or supply conditions. A special community-based culture, built within the cluster, is of great economic and social significance for the region.

Klaipeda port and maritime businesses in the region need to build a cluster to share knowledge-intensive technologies, which are rapidly developing, intensify collaboration with science and studies institutions, develop research infrastructure, adopt the existing practice and have an open access centre.

The main obstacles of building a cluster are as follows: a lack of trust among potential cluster members, business partnerships, experience and practice, non-functioning of a business information system, passive behaviour of professional associations, ineffective innovation policy, diverse managerial and technological level in business entities.

Cluster building and development, promoted in Europe, focuses on strengthening entrepreneurship. The main obstacles are related to market imperfections and failures, lack of information, knowledge, infrastructure and innovative systems, limited collaboration among the cluster members, institutional disparities, government policy.

Keywords: clustering, maritime industry cluster, regional policy

Straipsnis recenzuotas.

Straipsnis gautas 2012 m. spalio mėn; straipsnis priimtas 2012 m. lapkričio mėn.

The article has been reviewed.

Received in September 2012; accepted in November 2012.