



VIDAUS POLITIKOS GENERALINIS DIREKTORATAS
B TEMINIS SKYRIUS. STRUKTŪRINĖ IR SANGLAUDOS POLITIKA

TRANSPORTAS IR TURIZMAS

**KROVINIŲ VEŽIMO Į ES UOSTUS IR IŠ
JŲ RINKOS DALIS**

SANTRAUKA

Anotacija

Šiame tyrime nagrinėjama laivų eismo ES uostuose rinkos dalis. Jame pateikiami duomenys apie laivų eismą uostuose ir jo ypatumus ir nagrinėjami įvairūs uostų jungimo su prekių galutinės paskirties vieta, įskaitant perkrovimą, trumpųjų nuotolių laivybą ir vidaus vandenų uostus, metodai.

Tyrime padedama įvertinti pažangą, padarytą įgyvendinant politikos tikslus, susijusius su perėjimu nuo kelių transporto prie alternatyvių rūšių transporto.

IP/B/TRAN/IC/2014-065

2015

PE 540.350

LT

Šį dokumentą užsakė Europos Parlamento Transporto ir turizmo komitetas.

AUTORIAI

Enrico Pastori, Itālija

ATSAKINGASIS ADMINISTRATORIUS

Piero Soave
B teminis skyrius. Struktūrinė ir sanglaudos politika
Europos Parlamentas
B-1047 Briuselis
E. paštas poldep-cohesion@europarl.europa.eu

REDAKTORIUS

Adrienn Borka

KALBOS

Originalas: EN.

APIE LEIDĖJĄ

Norėdami susisiekti su teminiu skyriumi arba užsisakyti jo mėnesinį naujienlaiškį, rašykite adresu poldep-cohesion@europarl.europa.eu

Rankraštis baigtas rengti 2015 m. kovo mėn.
© Europos Sąjunga, 2015 m.

Šis dokumentas pateiktas internete adresu:
<http://www.europarl.europa.eu/studies>

DISCLAIMER

Už šiame dokumente išreikštas nuomones atsako tik autorius ir jos nebūtinai atitinka oficialią Europos Parlamento poziciją.

Leidžiama atgaminti ir versti nekomerciniais tikslais tik nurodžius šaltinį, apie tai leidėją iš anksto informavus ir jam nusiuntus kopiją.

SANTRAUKA

Apžvalgoje skiriamas ypatingas dėmesys konkrečioms klausimams, susijusiems su naudojamos rūšies transportu: geležinkelių, kelių, vidaus vandenų kelių transportu ir trumpųjų nuotolių laivyba į ES uostus ir iš jų. Tyrime nagrinėjamas eismas jūrų uostuose, vidaus vandenų uostuose bei kelių ir geležinkelių stotyse ir aprašomi tam tikri valstybių narių ir (arba) regionų skirtumai. Galiausiai jame pateikiama naudingos informacijos apie problemas, su kuriomis ES uostai šiuo metu susiduria, t. y. susijusias su didėjančiu eismu, kamščiais ir prieinamumu.

Uostų ir infrastruktūrų, jungiančių uostus su nuo pakrantės nutolusiais rajonais, ypatumai, pervežamų prekių rūšis ir uostų teritorijų ypatumai – tai visi aspektai, kurie turi didelės įtakos pasirenkant transporto rūšį ir pereinant nuo vienos transporto rūšies prie kitos.

ES prekyba su likusia pasaulio dalimi ir vidaus rinkoje labai priklauso nuo jūrų uostų – vežant tranzitu per jūrų uostus su likusia pasaulio dalimi apsiekiama 74 proc. prekių (importuojamų ir eksportuojamų), o tarp ES valstybių narių – apie 34 proc. Remdami regionų ir vietos jūrų eismą, jungiantį periferines ir salų teritorijas, uostai užtikrina ES teritorinį tęstinumą. Jie yra mazgai, kuriuose naudojami trumpųjų nuotolių laivybos, geležinkelių ir vidaus vandenų kelių sąsajomis, gali būti kuriami daugiarūšiai logistikos transeuropinio tinklo srautai, taip siekiant sumažinti spūstis keliuose ir energijos vartojimą.

Per ES uostus tranzitu pervežama daugiau nei 3 milijardai tonų krovinių per metus.

2011 m. Baltojoje knygoje dėl transporto teigiama, kad reikia daugiau veiksmingesnių patekimo į Europos rinkas punktų, kad Europoje būtų vengiama nereikalingo eismo. Jūrų uostai – vieni svarbiausių logistikos centrų, todėl būtinas veiksmingas susisiekimas su rajonais, nutolusiais nuo pakrantės. Jų plėtra itin svarbi, norint tinkamai tvarkyti išaugusį krovinių kiekį, juos gabenant trumpais nuotoliais ES, taip pat į kitas pasaulio šalis ir iš jų. Vidaus vandens keliai, kurių galimybės nevisiškai išnaudojamos, turi tapti vis svarbesni, ypač kai reikia gabenti prekes į rajonus, nutolusius nuo pakrantės, ir sujungti Europos jūras. Europos jūrų uostų sistemos krovinių srautų atžvilgiu skiriamos penkios pagrindinės rinkos: konteinervežių rinka, krovinių su riedmenimis rinka, paprastųjų krovinių rinka, skystų piltinių krovinių rinka ir sausų birių krovinių rinka. Kiekvienai rinkai būdinga atskira dinamika: įvairių rūšių jūrų krovinių vežimas per Europos uostus į rajonus, nutolusius nuo pakrantės, pagrįstas sudėtingais daugybės veiksnių ir subjektų ryšiais. Tačiau visiems uostams ir įvairių rūšių prekybai būdingi du pagrindiniai bendrieji veiksniai, turintys įtakos krovinių vežimui į rajonus, nutolusius nuo pakrantės: uosto ir rajono, nutolusio nuo pakrantės, sąsaja ir paties uosto veiklos rezultatai.

Duomenis apie laivų eismą uostuose sunku suprasti dėl dviejų glaudžiai tarpusavyje susijusių aspektų, t. y. perkrovimo ir trumpųjų nuotolių laivybos.

Trumpųjų nuotolių laivyba – krovinių ir keleivių vežimas jūra tarp Europos žemynė esančių uostų arba tarp tų uostų ir uostų ne Europos šalyse, kurių uždarytą jūrų pakrantę ribojasi su Europa. Trumpųjų nuotolių laivybos sąvoka taip pat apima jūrų transportą tarp Sąjungos valstybių narių ir Norvegijos, Islandijos bei kitų Baltijos jūros, Juodosios jūros ir Viduržemio jūros valstybių. (EK, 1999 m.)

Konteinervežių atveju trumpųjų nuotolių laivybos dalis yra svarbi nes:

- trumpųjų nuotolių laivyba (kuri sudaro apie 60 proc. eismo ES uostuose) yra skirta tiesioginiam susisiekimui su rajonais, nutolusiais nuo pakrantės (arba iš to kilusi); todėl uostuose turi būti atitinkama įranga, kad būtų galima pervežti atitinkamą krovinių srautą ir nukreipti konteinervežius į galutines paskirties vietas. Ši kvota apima srautus, kuriais pagal ES trumpųjų nuotolių laivybos apibrėžtį keičiamasi artimose paskirties vietose, ir srautus, atsirandančius iš perkrovimo operacijų;

- gelminės laivybos kvotą reikia nagrinėti išsamiau, nes ji gali būti padalyta į i) krovinių vežimą į uostą siekiant perkrauti ir ii) krovinių vežimą į uostą siekiant pervežti vidaus vandenimis į galutinę paskirties vietą. Dėl šios priežasties labai svarbu atsižvelgti į perkrovimo dalį.

Priešingai, krovinių su riedmenimis vežimas iš esmės yra lankstusis vežimas, apimantis sausumos kelio ruožą ir jūrų transportą, kuris su kai kuriomis išimtimis yra vykdomas trumpais nuotoliais (todėl priskiriamas prie trumpųjų nuotolių laivybos).

Skirtingose ES šalyse geležinkelių ir vandens transportas krovinių vežimui naudojamas labai nevienodai. Tai, be kita ko, yra dėl šių priežasčių:

i) geografinių (salos valstybės paprastai rečiau naudojasi geležinkelių transportu; žemyniniai regionai Vidurio Europoje, kurie veikia kaip tranzito į didžiuosius uostus šalys, dažniau naudojasi geležinkelių transportu);

ii) ekonominių ir (arba) politinių (šalys, kuriose klesti sunkioji pramonė, paprastai dažniau naudojasi geležinkelių transportu; Baltijos ir Skandinavijos šalyse yra didesnė geležinkelių transporto dalis);

iii) su aplinka susijusių priežasčių (šalys, kuriose vykdoma ilgalaikė aplinkos apsaugos politika, paprastai dažniau naudojasi geležinkelių transportu). Nors dėl priežasčių, susijusių su tvarumu, perėjimas prie geležinkelių transporto laikomas naudingu, veikiausiai dėl ekonominių ir politinių priežasčių (žr. ii punktą) kai kuriose šalyse iš tikrųjų iš esmės pereita nuo krovinių vežimo geležinkeliais prie krovinių vežimo keliais. Taigi 2000–2010 m. aštuoniose ES valstybėse narėse padidėjo geležinkelių transporto rinkos dalis. Tačiau daugelyje kitų valstybių narių iš esmės pereita prie kelių transporto.

Sprendžiant iš atskirų uostų veiklos rezultatų darytina išvada, kad:

- kelių transportas yra plačiausiai naudojama transporto rūšis, juo sujungiami ES uostai ir vidaus vandenų paskirties vietos. Tai iš dalies galima paaiškinti tuo, kad trumpųjų nuotolių laivybos dalis yra didelė, o nuo pakrantės nutolusių rajonų paprastai būna mažiau, tačiau kelių transportas dažniausiai pasirenkamas dėl didesnio lankstumo, patikimumo ir geresnių galimybių patekti į visas vidaus vandenų paskirties vietas;
- vidaus vandenų keliais yra plačiai naudojamos uostuose, kai prieinamumas ir infrastruktūros lygis yra tinkamas dideliems prekių kiekiams vežti. Tai pasakytina apie uostus, esančius Reino ir Šeldės deltoje (Antverpeno, Roterdamo ir Amsterdamo), kuriuose vidaus vandenų transporto rinkos dalis nuolat būna daugiau kaip 30 proc. Kiti pavyzdžiai: Rumunijos Konstantos uostas, Prancūzijos Havro ir Marselio uostai ir šiek tiek mažesniu mastu Vokietijos Brėmeno ir Hamburgo uostai.
- Daugelyje uostų jau būdinga didelė geležinkelių transporto dalis. Ypač didelė transporto rinkos dalis pastebima Baltijos –Talino ir Rygos – uostuose (nors absoliutieji srautai juose nedideli) – jiems tenka didžioji krovinių tranzito srautų dalis. Vertinant uostus, kuriuose valdomi didesni absoliutieji srautai, labiausiai verta paminėti uostus Vokietijoje (Brėmeno ir Hamburgo, į kuriuos atvyksta ir iš kurių išvyksta iki 250 traukinių per dieną), uostus Reino ir Šeldės deltoje (Roterdamo, Antverpeno ir Zebriugės) ir kitus uostus, į kuriuos apskritai atvyksta ir iš kurių išvyksta gerokai mažiau traukinių (Koperio uostas Slovėnijoje, Gdanskio ir Gdynės uostai Lenkijoje, Triesto ir Specijos uostai Italijoje, *Felixstowe* ir *Sautamptono* uostai Jungtinėje Karalystėje).

Apibendrinant pasakytina, kad geležinkelių ir vidaus vandenų transporto rinkos dalis šiame tyrime nagrinėjamuose uostuose daugeliu atvejų yra pakankama.