



IEKŠPOLITIKAS ĢENERĀLDIREKTORĀTS
POLITIKAS DEPARTAMENTS B: STRUKTURĀLĀ UN KOHĒZIJAS
POLITIKA

TRANSPORTS UN TŪRISMS

MULTIMODĀLIE PĀRVADĀJUMI UZ ES
OSTĀM UN NO TĀM

KOPSAVILKUMS

Kopsavilkums

Šajā pētījumā ir analizēts multimodālo pārvadājumu īpatsvars kravu pārvadājumu apjomā ES ostās. Tajā ir apkopoti dati par transportu ostās un tā īpašībām un analizēti dažādie transporta veidi, ko izmanto, lai preces no ostām nogādātu to galamērķī, tostarp pārkraušana, tuvsatiksmes kuģošana un kravu pārvadājumi iekšzemes ostās un no tām.

Tas papildina novērtējumu par progresu, kas panākts virzībā uz politisko mērķu sasniegšanu attiecībā uz autotransporta aizstāšanu ar citiem transporta veidiem.

Šo dokumentu pieprasīja Eiropas Parlamenta Transporta un tūrisma komiteja.

AUTORI

Enrico Pastori, Itālija

ATBILDĪGAIS ADMINISTRATORS

Piero Soave
Struktūrpolitikas un kohēzijas politikas departaments
Eiropas Parlaments
B-1047 Brisele
E-pasts: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

REDAKTORE

Adrienn Borka

VALODU VERSIJAS

Oriģinālvaloda: EN.

PAR IZDEVĒJU

Lai sazinātos ar politikas departamentu vai abonētu ikmēneša informatīvo biļetenu, lūdzu, rakstiet: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

Manuskripts pabeigts 2015. gada martā.
© Eiropas Savienība, 2015.

Šis dokuments ir pieejams internetā:
<http://www.europarl.europa.eu/studies>

DISCLAIMER

Par šajā dokumentā paustajiem viedokļiem ir atbildīgi tikai un vienīgi to autori, un tie ne vienmēr atspoguļo Eiropas Parlamenta oficiālo nostāju.

Pārpublicēšana un tulkošana nekomerciāliem nolūkiem ir atļauta, ja tiek norādīts avots un ja par to iepriekš informē publicētāju izdevēju un tam nosūta vienu eksemplāru.

KOPSAVILKUMS

Apskatā ir īpaši aplūkoti konkrētie problēmjasautājumi, kas aktuāli katram izmantotajam transporta veidam: dzelzceļam, autotransportam, iekšzemes ūdensceļiem un tuvsatiksmes kuģošanai, ar ko preces nogādā ES ostās un nosūta no tām. Pētījumā ir ietverta analīze par kravu pārvadājumiem jūras ostās, iekšzemes ostās un autotransporta un dzelzceļa termināļos un izceltas dažas dalībvalstu/reģionu savstarpējās atšķirības. Visbeidzot, tas sniedz noderīgu informāciju par grūtībām, kuras ES ostām pašlaik ir jārisina saistībā ar pārvadājumu pieaugumu, sastrēgumiem un pieejamību.

Transporta veida izvēli un iespējas aizstāt vienu transporta veidu ar citiem būtiski ietekmē gan ostu un to infrastruktūras elementu īpašības, kuri savieno ostas ar iekšzemi, gan pārkrauto preču veidi un ostu aptvēruma teritoriju aspekti.

ES tirdzniecība ar pārējo pasauli un tās iekšējo tirgu ir ļoti atkarīga no jūras ostām: 74 % preču (importa un eksporta) aprites ar trešām valstīm un apmēram 37 % ES dalībvalstu savstarpējās tirdzniecības aprites tiek pārvadāti tranzītā caur jūras ostām. Ostas garantē ES teritoriālo nepārtrauktību, apkalpojot reģionālo un vietējo jūras satiksmi un nodrošinot saikni ar nomaļiem un salu rajoniem. Tās ir transporta mezgli, kuros var organizēt Eiropas tīkla multimodālu pārvadājumu loģistikas plūsmas, autoceļu sastrēgumu un energoresursu patēriņa mazināšanas nolūkā izmantojot tuvsatiksmes kuģošanu, dzelzceļu un iekšzemes ūdensceļus.

ES ostu jūras pārvadājumu apjoms ir vairāk nekā 3 miljardi tonnu gadā.

2011. gada Baltajā grāmatā par transportu ir norādīts, ka ir vajadzīgs lielāks skaits un efektīvāki ieejas punkti Eiropas tirgos, izvairoties no nevajadzīgas Eiropu šķērsojošas satiksmes. Jūras ostām ir svarīga loma kā loģistikas centriem, un tām ir vajadzīgi efektīvi savienojumi ar iekšzemi. To izveidošana ir būtiski svarīga, lai apstrādātu tuvsatiksmes kuģošanas pārvadājumu augošo apjomu ES robežās un ārpus ES. Iekšzemes ūdensceļiem, kur ir neizmantots potenciāls, jāklūst svarīgākiem, jo īpaši, lai pārvietotu preces uz iekšzemi un savienotu Eiropas jūras. Pēc kravu plūsmas veida Eiropas jūras ostu sistēmā var iedalīt piecus galvenos tirgus: konteinerkravu tirgus, ro-ro kravu tirgus, parasto ģenerālkravu tirgus, beztaras lejamkravu tirgus un beztaras beramkravu tirgus. Katram tirgum ir sava dinamika: to, pa kādu ceļu dažādos jūras kravu veidus no Eiropas ostām nogādā tālāk iekšzemē, nosaka daudzu faktoru un iesaistīto pušu sarežģīta mijiedarbība. Tomēr visām ostām un tirdzniecības veidiem ir divi kopīgi faktori, kas ietekmē kravu tālāku nogādāšanu iekšzemē: ostas savienojumi ar iekšzemi un pašas ostas veiktspēja.

Ostu pārvadājumu intensitātes datus sarežģī divi savstarpēji saistīti aspekti: pārkraušana un tuvsatiksmes kuģošana.

"tuvsatiksmes kuģošana" ir kravas un pasažieru pārvietošana pa jūru starp ostām, kas atrodas Eiropas ģeogrāfiskajās robežās, vai starp šīm ostām un ostām, kas atrodas valstīs ārpus Eiropas, kurām ir slēgtas jūras piekrastes līnija, kas robežojas ar Eiropu; tuvsatiksmes kuģošana ir attiecināma arī uz jūras transportu starp Savienības dalībvalstīm un Norvēģiju un Islandi un citām Baltijas jūras, Melnās jūras un Vidusjūras piekrastes valstīm. (EK, 1999. g.)

Konteinerkravu pārvadājumu gadījumā tuvsatiksmes kuģošanas pārvadājumu īpatsvars ir nozīmīgs turpmāk aprakstīto iemeslu dēļ:

- tuvsatiksmes kuģošanas (kas veido apmēram 60 % no ES ostu pārvadājumu apjoma) galamērķis (vai sākumpunkts) ir ar ostu tieši saistītā iekšzeme; tāpēc ostām ir jābūt aprīkotām tā, lai tās spētu apstrādāt atbilstošo kravu caurplūdumu un nosūtīt

konteinerus tālāk uz to galamērķi. Šajā pārvadājumu apjomā ietilpst pārvadājumu plūsmas uz netālu esošām vietām un no tām atbilstoši ES tuvsatiksmes kuģošanas pārvadājumu definīcijai un pārkraušanas nolūkā veikto pārvadājumu plūsmas;

- tāljūras kravu pārvadājumu apjoms ir jāanalizē sīkāk, jo to var iedalīt šādi: (i) kravas, ko nogādā ostā pārkraušanas nolūkā un (ii) kravas, ko nogādā ostā, lai pa iekšzemi nogādātu galamērķi. Šī iemesla dēļ ir svarīgi ņemt vērā pārkrauto kravu īpatsvaru.

Turpretī ro-ro pārvadājumi pēc būtības ir komodāli pārvadājumi, kuros ietilpst iekšzemes posms, ko veic ar autotransportu, un jūras transports, kam, ar dažiem izņēmumiem, ir īss attālumu diapazons (un kas tāpēc ir attiecināms uz tuvsatiksmes kuģošanas pārvadājumiem).

Dzelzceļa un ūdensceļu izmantošanas apmērs kravu pārvadājumiem dažādās ES valstīs ļoti atšķiras. Atšķirības cita starpā nosaka šādi faktori:

(i) ģeogrāfiski (salu valstis parasti mazāk izmanto dzelzceļu; sauszemes ieskaiti reģioni Eiropas centrā, ko izmanto tranzītam uz galvenajām ostām, vairāk izmanto dzelzceļu);

(ii) ekonomiski/politiski (valstis, kuru ekonomikā nozīmīgas ir smagās rūpniecības nozares, parasti vairāk izmanto dzelzceļu; Baltijas un Skandināvijas valstīs ir salīdzinoši lielāks dzelzceļa pārvadājumu īpatsvars);

(iii) ar vidi saistīti (valstis ar ilgtermiņa vides aizsardzības politiku parasti vairāk izmanto dzelzceļu). Kaut gan ilgtspējības apsvērumu dēļ pāreja uz dzelzceļa pārvadājumiem tiek uzskatīta par vēlamu, tieši ekonomisku un politisku apsvērumu dēļ (sk. iepriekš (ii) punktu), dažās valstīs ir bijis vērojams dzelzceļa kravu pārvadājumu samazinājums par labu autotransporta pārvadājumiem. Tādējādi 2000.–2010. gadā 8 ES dalībvalstīs ir palielinājies dzelzceļa pārvadājumu īpatsvars multimodālajos pārvadājumos. Tomēr daudzās citās dalībvalstīs ir palielinājies autotransporta pārvadājumu apjoms.

Analizējot datus par atsevišķām ostām, var secināt:

- visbiežāk ES ostu savienojums ar iekšzemes galamērķiem tiek nodrošināts ar autotransportu. To var daļēji skaidrot ar tuvsatiksmes kuģošanas pārvadājumu, kam parasti ir tuvāki iekšzemes galamērķi, augsto īpatsvaru, bet galvenokārt autotransports ir iecienīts tāpēc, ka tas ir elastīgāks un uzticamāks, un pa to var vieglāk nogādāt kravas uz visiem galamērķiem iekšzemē;
- iekšzemes ūdensceļus plaši izmanto visās ostās, kur infrastruktūras pieejamība un kvalitāte ir piemērota lielu preču apjomu pārvadāšanai. Tā tas ir Reinas un Šeldas deltās esošajās ostās (Antverpenē, Roterdamā un Amsterdamā), kur iekšzemes ūdensceļu modālais īpatsvars stabili ir vairāk nekā 30 %. Kā citus piemērus var minēt Konstancas ostu Rumānijā, Havras un Marseļas ostas Francijā, un mazākā mērā — Brēmenes un Hamburgas ostas Vācijā;
- daudzās ostās jau ir liels dzelzceļa pārvadājumu īpatsvars. Īpaši liels tas ir Baltijas jūras piekrastē esošajās Tallinas un Rīgas ostās, kurās lielāko daļu kravu pārvadājumu veido beztaras kravu tranzīts (tomēr absolūtais apjoms tajās ir zems). Aplūkojot ostas ar lielāku pārvadājumu absolūto apjomu, vislabākie piemēri rodami Vācijā (Brēmene un Hamburga, kas uzņem līdz pat 250 vilcienus dienā), Reinas un Šeldas deltā (Roterdama, Antverpene un Zēbrige), un citās ostās, kas uzņem ievērojami mazāku vilcienu kopskaitu (Kopera Slovēnijā, Gdaņska un Gdiņa Polijā, Trieste un Spēcija Itālijā, Feliksstova un Sauthemptona Apvienotajā Karalistē).

Kopumā šajā pētījumā apskatītajās ostās dzelzceļa un iekšzemes ūdensceļu kopīgas izmantošanas līmenis ir apmierinošs.