

JAPONIJOS TARPTAUTINIO BENDRADARBIAVIMO AGENTŪRA
LIETUVOS RESPUBLIKOS SUSISIEKIMO MINISTERIJA
KLAIPĖDOS VALSTYBINIO JŪRŲ UOSTO DIREKCIJA

No.

KLAIPĖDA

*UOSTO PLĖTROS PROJEKTO LIETUVOS
RESPUBLIKOJE STUDIJA*

GALUTINĖ ATASKAITA

SANTRAUKA

2004 m. rugsėjis
NIPPON KOEI CO., LTD.

S D
J R
04-26

JAPONIJOS TARPTAUTINIO BENDRADARBIAVIMO AGENTŪRA
LIETUVOS RESPUBLIKOS SUSISIEKIMO MINISTERIJA
KLAIPĖDOS VALSTYBINIO JŪRŲ UOSTO DIREKCIJA

A
D
E
P
I
A
I
K
I

*UOSTO PLĖTROS PROJEKTO LIETUVOS
RESPUBLIKOJE STUDIJA*

GALUTINĖ ATASKAITA

SANTRAUKA

2004 m. rugsėjis
NIPPON KOEI CO., LTD.

KEITIMO KURSAS

1 euras = 1.238 JAV dolerio = 3.44 litai = 130 jenu
(2004 m. sausio mėn. pabaigos duomenys)

IŽANGA

Atsiliepdama į Lietuvos vyriausybės prašymą, Japonijos Vyriausybė nusprendė atlikti uosto plėtros projekto Lietuvos Respublikoje studiją ir paskyrė ją vykdyti Japonijos tarptautinio bendradarbiavimo agentūrai (JICA).

Japonijos tarptautinio bendradarbiavimo agentūra surinko Studijos ekspertų grupę, kuriai vadovavo p. Kiyokuni Okubo iš Nippon Koei Co. Ltd, ir siuntė ją į Lietuvą tris kartus nuo 2003 m. kovo iki 2004 m. birželio mėnesio.

Ekspertų grupė diskutavo su Lietuvos Vyriausybės suinteresuotais pareigūnais ir atliko tyrimus vietoje studijos analizuotoje teritorijoje. Grįžę į Japoniją, ekspertai tęsė studijos darbus ir paruošė šią ataskaitą.

Tikuoši, kad pateikiama ataskaita padės atverti šiam projektui kelią ir prisidės prie draugiškų ryšių tarp abiejų šalių stiprinimo.

Baigdamas norėčiau nuoširdžiai padėkoti suinteresuotiems Lietuvos Vyriausybės pareigūnams už jų glaudų bendradarbiavimą su Studijos ekspertų grupe.

Kazuhisa Matsuoka
Japonijos tarptautinio bendradarbiavimo agentūros
Viceprezidentas

2004 m. rugsėjis

PERDAVIMO LAIŠKAS

2004 m. rugsėjis

p. Kazuhisa Matsuoka
Japonijos tarptautinio bendradarbiavimo agentūros
Viceprezidentui

Gerb. p. K. Matsuoka,

Man labai malonu perduoti Jums galutinę “Studijos uosto plėtros projekto Lietuvos Respublikoje” ataskaitą.

Studijos ekspertų grupė, sudaryta iš Nippon Koei Co.Ltd specialistų, atliko tyrimus Lietuvos Respublikoje nuo 2003 m. kovo iki 2004 m. birželio mėnesio pagal sutartį su Japonijos tarptautinio bendradarbiavimo agentūra (JICA).

Studijos ekspertų grupė paruošė šią ataskaitą, kurioje pateikiamas Klaipėdos uosto plėtros Pagrindinis planas 2025 m. bei Trumpalaikės plėtros planas 2015 m. ir pagrindinių projektų ekonominio pagrįstumo analizė, glaudžiai konsultuodamasi su Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija, Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija bei kitomis suinteresuotomis institucijomis.

Studijos grupės vardu nuoširdžiai dėkoju Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai, Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijai ir kitoms suinteresuotoms institucijoms už jų bendradarbiavimą, paramą ir nuoširdų svetingumą, parodytą Studijos ekspertų grupei.

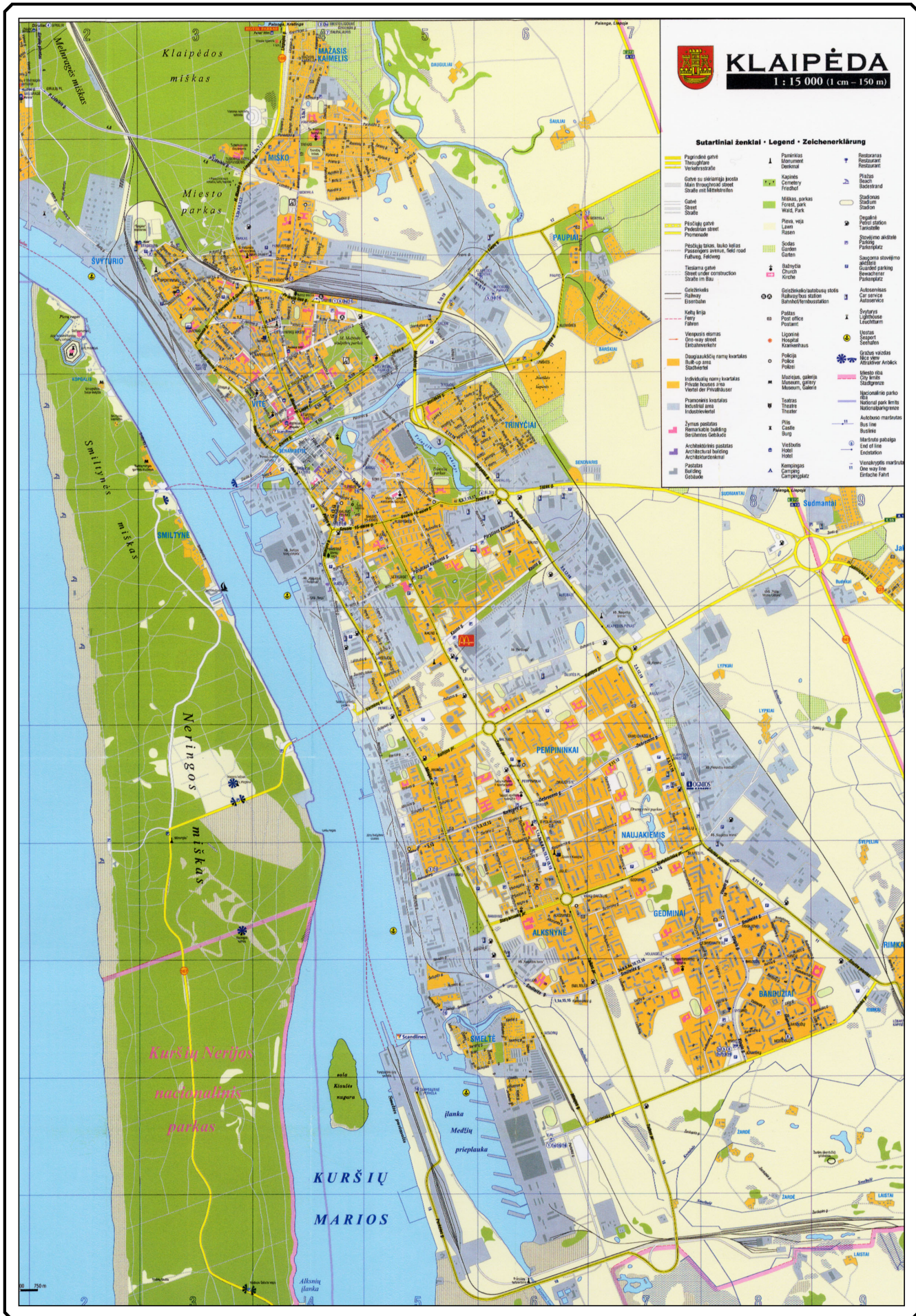
Taip pat labai dėkoju Japonijos tarptautinio bendradarbiavimo agentūrai, Užsienio reikalų ministerijai, Žemės, infrastruktūros ir transporto ministerijai ir Japonijos ambasadai Lietuvos Respublikoje už vertingus pasiūlymus ir paramą vykdant šią Studiją.

Pagarbiai

Kiyokuni Okubo
Studijos ekspertų grupės vadovas
Uosto plėtros projektas Lietuvos Respublikoje



Pagrindinis Klaipėdos Uosta Planas



Klaipėdos Uosta Teritorijos Žemėlapis

IŠVADŲ SANTRAUKA

DABARTINĖS SĄLYGOS APLINK KLAIPĖDOS UOSTĄ

- (01) Lietuva yra strateginėje vietoje – rytinėje Baltijos jūros pakrantėje į šiaurę nuo Lenkijos ir Kaliningrado srities, valdomos Rusijos. Siekdamas plėtoti Rytų-Vakarų jūrinę prekybą ir išlaikyti augančią ekonomiką, Klaipėdos uostas – pagrindinis Lietuvos uostas – turi varžytis su konkuruojančiais Rytų Baltijos uostais: Talino uostu Estijoje, Rygos ir Ventspilio uostais Latvijoje ir Kaliningrado bei Sankt Peterburgo uostais Rusijoje.
- (02) Po buvusios Sovietų Sąjungos iširimo visuose rytinės Baltijos jūros pakrantės uostuose, išskyrus Ventspilį, labai žymiai augo krovinių transportavimas. Sankt Peterburgo uostas apdorojo iš viso 41,3 milijono tonų krovinių 2002 metais ir yra didžiausias iš Rytų Baltijos uostų. Klaipėdos uostas su 19,7 milijono tonų krovinių apyvarta yra ketvirtas pagal dydį po Sankt Peterburgo uosto, Talino uosto (37,9 mln. tonų) ir Ventspilio uosto (28,7 mln. tonų)
- (03) Ventspilio pajėgumai yra didžiausi (80,2 mln. tonų), po jo eina Sankt Peterburgas (50 mln. tonų). Klaipėda (30 mln. tonų) užima ketvirtą vietą pagal pajėgumus rytinėje Baltijos jūros pakrantėje. Uosto pajėgumų lyginimas su bendru pervežimų lygiu rodo, kad daugumas uostų dirba išnaudodami daugiau nei 70 % savo pajėgumų, ypač Ryga (91 %), Sankt Peterburgas (83 %), bei Talinas (81 %). Klaipėda (66 %) nedaug nuo jų atsilieka.
- (04) Klaipėdos uostas turi daugiausia krantinių (152) ir didžiausią krantinių ilgį (19,2 km) iš visų rytinės Baltijos pakrantės uostų. Svarbiausi išvežamieji tranzito kroviniai, gabenami per Klaipėdos uostą, yra naftos produktai, plienas, trašos ir grūdai. Dauguma jų yra transportuojami iš žemyno šalių Rusijos geležinkeliais. Tuo pačiu metu Lietuvos importo kroviniai ir įvežamieji tranzito kroviniai iš Vakarų valstybių yra transportuojami, naudojant išplėtotus transporto koridorius, įskaitant ES Transeuropinį tinklą (TEN).
- (05) Transporto tarifų politika NVS šalyse, ypač geležinkelio tarifai, buvo stipriai įtakojami Rusijos geležinkelių preferencinių tarifų. Geležinkelio tarifai į Kaliningradą sudaro tik 23 % tarifų, taikomų Klaipėdos uostui plieno gaminiams ir 21 % naftos produktams bei grūdams. Dėl šios priežasties tranzitinių krovinių apimtys per Klaipėdos uostą drastiškai krito.
- (06) Šiuo metu ES remia sąžiningų tarifų politiką, paremtą rinkos kaina. ES politikos pagrindinis dėmesys iki šiol buvo nukreiptas į kelių transportą ir dalinai į geležinkelių transportą, tačiau nebuvo nustatytos kainų politikos uostams. Uostų priklausomybė, organizavimas ir administravimas labai skiriasi valstybėse narėse, ir ES Komisija ieško uostų infrastruktūros apmokestinimo būdų, kurie užtikrintų, kad uosto paslaugų ir įrangos naudojimo išlaidos būtų apmokamos uosto naudotojų sutinkamai su teisingo ir efektyvaus kainų nustatymo principais.
- (07) Uosto rinkliavos Ro-Ro tipo laivams Klaipėdos uoste yra iki dviejų kartų žemesnės nei kituose uostuose. Lyginant krovos mokesčius tarp Klaipėdos ir Sankt Peterburgo uostų, mokesčiai konteineriams ir automobiliams Klaipėdoje tesudaro tik maždaug

pusę atitinkamų mokesčių Sankt Peterburgo uoste. Tačiau nepaisant to, preferenciniai Rusijos geležinkelių tarifai gali lengvai kompensuoti bet kokias papildomas išlaidas Rusijos uostuose.

- (08) Siekiant spręsti esamą transporto situaciją Baltijos šalyse ir NVS šalyse, yra skatinama ekonominė ir efektyvi prekybos sistema, panaudojant jungtines uosto/geležinkelių paslaugas, įskaitant 1) 2K projektą (tarifų koordinavimas ir bendras konteinerių maršrutinio traukinio į Maskvą naudojimas, kurį pradėjo Klaipėdos ir Kaliningrado uostai), 2) Vikingo projektą (bendras naudojimas maršrutinio traukinio iš Klaipėdos uosto, kuris kerta Lietuvą, Baltarusiją bei Ukrainą ir vyksta į Odesos uostą).

DABARTINĖS KLAPĖDOS UOSTO SĄLYGOS

- (09) *Klaipėdos uostas yra ištišęs iš šiaurės į pietus ilga siaura juosta, siekiančia daugiau nei 10 kilometrų ir esančia daugiausia šalia išvystytų Klaipėdos miesto teritorijų. Uosto akvatorija yra natūralus kanalas, jungiantis Kuršių marias su Baltijos jūra. Kairysis kanalo krantas yra Kuršių Nerija – nacionalinio parko teritorija. Šios išsidėstymo sąlygos sukuria fizinius apribojimus didelės apimties vidinio uosto plėtrai. Uostas turi tiesioginį susisiekimą su magistrale (Nr. E85), jungiančia Klaipėdą ir Vilnių. Ši magistralė sujungta su kitais pagrindiniais keliais, vedančiais į Rygą, Kaliningradą, Taliną, Varšuvą ir Minską.*
- (10) *Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija (KVJUD) nuomoja uosto žemę apytiksliai 60-čiai nuomininkų, tarp kurių – 21 privati kompanija. Jie skirstomi į dvi kategorijas: uosto terminalų operatorius ir gamintojus. Tarpe terminalų operatorių yra „Klaipėdos nafta“, „Klaipėdos jūrų krovinių kompanija“ (KLASCO), valdanti generalinių krovinių terminalą, konteinerių terminalą ir Tarptautinę jūrų perkėlą, Klaipėdos jūrų krovinių kompanija (BEGA), „Klaipėdos Smeltė“ (SMELTĖ), Klaipėdos terminalas, Baltijos keltų terminalas ir kt. Tarp gamintojų yra laivų statybos pramonė, apimanti laivų remonto įmonę „Laivitė“, laivų statyklą „Baltija“ ir „Vakarų laivų remonto įmonę“ [„Vakarų laivų gamykla“]. Čia dirba apytiksliai 9 000 žmonių, iš kurių apie 2 700 yra susiję su komercine laivininkyste, keltais ir krovinių apdorojimu, o kiti žmonės dirba laivų statyklose ir kitose ne su uosto veikla susijusiose pramonės šakose.*
- (11) *Laivų navigaciją kontroliuoja Uosto kapitono valdybos padalinys. LET [Laivų eismo tarnyba] valdo laivų navigaciją nuo pirmojo plūdūro iki vidinio kanalo ir visoje uosto akvatorijoje. Kanalo plotis kinta skirtingose vietose, ir siauriausia vieta yra prie uosto vartų, kur plotis siekia 125 m. Gylis yra 14,5 m jūros kanale, 14 m iki apsisukimo baseino priešais krantinę Nr. 10 ir 12-12,5 m iki tolimiausios akvatorijos dalies prie Tarptautinės jūrų perkėlos.*
- (12) *Klaipėdos geležinkelių tinklas skirstomas į šiaurinę ir pietinę dalį, kurias padalina Danės upė. Šiaurinę dalį sudaro Klaipėdos stotis, Pauosčio, Anglinės ir Uosto kelynai, kurie aptarnauja geležinkelio krovinius „Klaipėdos naftai“ bei KLASCO generalinių krovinių terminalui. Pietinėje dalyje yra Draugytės bei Rimkų stotys ir Perkėlos kelynai. Šios stotys aptarnauja geležinkelio transportą likusiems terminalams ir gamykloms.*

- (13) *Sovietų laikais uosto teritoriją kontroliavo tam tikras skaičius skirtingų institucijų, pavaldžių skirtingoms ministerijoms. Po Nepriklausomybės atkūrimo 1990 m. visa uosto teritorija ir akvatorija buvo greitai perduota vienai institucijai – KVJUD, o uosto naudotojai paveldėjo turtą ir verslą pagal nuomos sutartį su KVJUD. Nuomininkas gali naudoti krantinę ir su ja susisiekiančią teritoriją veiklai, susijusiai su uosto veikla ir bent minimaliems krovos darbams. Maksimali nuomos trukmė yra 50 metų. Žemės nuomos mokestis apskaičiuojamas, vadovaujantis formule, kurioje yra ir priklausomybė nuo tokių faktorių, kaip privažiuojamasis geležinkelis į krantinę ir vandens gylis prie krantinės. Vidutinis žemės nuomos mokestis yra 3,86 Lt (1,12 euru) už kvadratinį metrą per metus ir iš viso sudaro 14 % KVJUD pajamų.*
- (14) *„Lietuvos geležinkeliai“ (LG) yra atsakingi už kelių priežiūrą Lietuvoje. Manevrinės stotys priklauso LG ir yra jų valdomos. Privažiuojamuosius kelius tarp LG sistemos ir uosto terminalų valdo KVJUD. Be to, KVJUD prisiėmė atsakomybę už geležinkelių plėtrą terminaluose.*

TRANSPORTO KLAIPĖDOS UOSTUI PROGNOZAVIMAS

- (15) *Transporto prognozavimas buvo atliktas nuosekliai Trumpalaikės plėtros planui iki 2015 metų ir Ilgalaikės plėtros planui iki 2025 metų. Transporto poreikiai krovinių rūšims buvo prognozuojami keturių skirtingų vežamų krovinių kategorijų pagrindu: Lietuvos importui, Lietuvos eksportui, įvežamajam tranzitui per Lietuvą į NVS šalis ir išvežamajam tranzitui per Lietuvą iš NVS šalių. Kiekvienai krovinių grupei buvo paruošti du prognozės variantai (1 atvejis – pesimistinis ir 2 atvejis – optimistinis). Keleivių transporto prognozavimas yra santykinai paprastas, sudarytas iš keleivių atvykimo ir išvykimo 2015 ir 2025 metais, lyginant su 2001 metais, kaip pagrindu. Nebuvo atskirai nagrinėti žemesnis ar aukštesnis atvejai.*
- (16) *Lietuvos importo-eksporto kroviniams įvertinti buvo pasirinktos devynios pagrindinės krovinių rūšys, įskaitant maisto produktus, naftos produktus, trąšas, medieną/medienos gaminius, grūdus, metalo laužą, Ro-Ro, konteinerius ir kitus. Kiekvienos krovinių grupės judėjimas buvo prognozuojamas, atsižvelgiant į BVP ar gyventojų augimo, Lietuvos arba jos prekybos partnerių BVP 1 gyventojui rodiklius, gamybos/produktų vartojimo tendencijas ir kita. Tranzitiniais kroviniams įvertinti buvo pasirinktos pagrindinės krovinių rūšys į/iš sausumos šalių (Kazachstano, Ukrainos, Baltarusijos ir Rusijos), įskaitant naftos produktus, trąšas, grūdus, geležį/plieną ir maisto produktus. Transportas buvo prognozuojamas kaip balansas tarp gamybos apimčių ir vietinio suvartojimo, kiekvieną iš jų projektuojant pagal produkcijos apimčių augimo, BVP ir BVP 1 gyventojui tendencijas. Tranzitinių krovinių gabenimo kiekiai buvo išskirstyti skirtingiems transporto maršrutams, taikant formulę, pagal kurią santykinė proporcija atvirkščiai proporcinga bendroms transporto sąnaudoms jose.*
- (17) *Atlikus išvežamų krovinių analizę (eksportas + tranzitas) 2015 ir 2025 metams buvo numatytas 26,1 mln. tonų kiekis (žemutinis scenarijus) ir 27,6 mln. tonų (viršutinis scenarijus) 2015 metais, bei 33,2 milijono tonų ir 36,1 milijono tonų 2025 metais. Įvežamiems kroviniams (importas+tranzitas) 7,6 milijonai tonų ir 10,2 milijonai tonų 2015 m bei 8,9 milijono tonų ir 12,8 milijono tonų 2025 metais atitinkamai. Maksimaliu atveju bendroji krovinių apimtis yra 37,8 milijono tonų 2015 metais ir 48,8 milijono tonų 2025 metais, tai yra 1,9 ir 2,4 karto daugiau, nei dabartinis*

krovinių srautas 2003 metais. Keleivių transportas buvo įvertintas 212 tūkst. 2015 m. ir 291 tūkst. 2025 m. – atitinkamai maždaug du ir tris kartus didesnis.

PAGRINDINIS KLAIPĖDOS UOSTO PLANAS

- (18) *Siekiant patenkinti transporto poreikius 2025 m., buvo išnagrinėti trys uosto plėtros variantai: 1-as – tik dabartinio uosto plėtra (A), 2-as – vidinio uosto plėtra + (A), 3-as – išorinio uosto plėtra + (A). Šie plėtros variantai buvo išnagrinėti, remiantis uosto pajėgumų analize.*
- (19) *Krovos darbų pajėgumai Klaipėdos uoste buvo analizuojami, naudojant simuliacijos modelį, kuriame buvo atkurta faktinė krovinių-laivų tvarkymo veikla, įskaitant navigacines kanalo sąlygas, krantinių sąlygas, pakrantės kranų pajėgumus, laivų atvykimo maršrutus ir kita. Krovinių srauto projekcijos pagrindu buvo įvertintas laivų pasiskirstymas pagal dydį, ir tai įvesta į kompiuterį. Atliekant modeliavimą, buvo fiksuojamas atvykstančių laivų laukimo išoriniame reide laikas. Uosto pajėgumai (jūros pusės) buvo įvertinti pagal aptarnavimo lygį, kuris apskaičiuotas kaip procentinis santykis tarp laukimo išoriniame reide laiko ir aptarnavimo laiko nuo laivo atvykimo į uostą iki jo išvykimo. 10 % rodiklis paprastai laikomas „adekvačiu“ (didesnis procentas reiškia uosto perpildymą).*
- (20) *Remiantis modeliavimo rezultatais, numatomas toks aptarnavimo lygis: 1-ojo varianto atveju aptarnavimo lygis sieks 20 % 2015 m. ir 57 % – 2017 metais. 2-uoju atveju jis pakils iki 611 % 2025 metais. 3-ojo varianto atveju jis išliks 7 % netgi 2025 metais. Modeliavimas rodo, kad turėtų būti įgyvendinta išorinio uosto plėtra pagal Pagrindinį planą, ir iki 2015 metų esamos uosto galimybės turėtų būti maksimaliai išnaudotos.*
- (21) *Siekiant maksimaliai padidinti dabartinio uosto potencialius pajėgumus, turi būti įgyvendinti dabar vykdomi ir planuojami krantinių renovacijos planai, įskaitant 10 ha sandėliavimo plotų, nepriklausomai nuo išorinio uosto plėtros, ypač už BEGOS ir SMELTĖS terminalų. Be to, turi būti išplėtoti geležinkelio pajėgumai, įskaitant papildomus kelius „Klaipėdos naftoje“, privažiuojamąjį kelią tarp Draugystės stoties ir BEGOS ir naujo kelyno tiesimą SMELTĖS teritorijoje.*
- (22) *Net tuo atveju, jei dabartinis uostas būtų visiškai renovuotas, nustatyta, kad krovinių apyvarta viršytų esamus uosto pajėgumus apytiksliai 2015-2017 metais. Siekiant padengti šį uosto pajėgumų trūkumą ir patenkinti pervežimų poreikius, kad Klaipėdos uostas galėtų priimti Baltmax tipo laivus, ir siekiant išsaugoti jo konkurencingumą rytinėje Baltijos jūros pakrantėje, Klaipėdos uostas turėtų būti išplėstas už dabartinio uosto teritorijos ribų – geriau, jeigu ne Kuršių marių zonoje. Reikalingus jūrinius išorinio uosto statinius sudaro naftos produktų krovos krantinė (Baltmax tipo), grūdų terminalas (Baltmax tipo), du trąšų terminalai (Panamax tipo), generalinių krovinių terminalas (Panamax tipo), konteinerių terminalas (Panamax tipo) ir bangolaužiai, saugantys uosto akvatoriją. Šiems terminalams būtų suformuota dirbtinė 1500 m ilgio ir 700 m pločio sala jūroje, 350 m nuo pakrantės. Nusausinta išorinio uosto teritorija turėtų kelių ir geležinkelio transporto privažiuojamuosius kelius, sujungtus su dabartiniu kelių ir geležinkelio tinklu krante.*

TRUMPALAIKĖS PLĖTROS PLANAS IR PAGRINDINIAI PROJEKTAI

- (23) *Trumpalaikė plėtra bus įgyvendinama dabartinio uosto ir išorinio uosto teritorijose. Dabartinio uosto vystymą sudaro esamų krantinių Nr. 5, 6 ir 82-100 renovacija, laivų krovos įrangos prie krantinių Nr. 5-6, Nr. 82 ir Nr. 101 bei RTG (ratinių ožinių kranų guminėmis padangomis) Eurogate konteinerių terminale sumontavimas, sandėliavimo plotų išplėtimas rezervinėse teritorijose bei geležinkelio privažiuojamųjų kelių tobulinimas. Išorinio uosto plėtrą sudarys 53 ha ploto nusausinimas, naftos produktų krovos krantinės ir įvairios paskirties terminalo statyba kartu su išplėtimu bei pagilinimu jūrinio kanalo, kuris bus apsaugotas bangolaužiais.*
- (24) *Kai kurie Trumpalaikės plėtros plano projektai dabartinėje uosto teritorijoje jau yra įgyvendinami arba bus greitai laiku įgyvendinti, panaudojant KVJUD biudžeto arba nuosavas terminalų operatorių lėšas. Trumpalaikės plėtros plane numatyti Išorinio uosto plėtros ir Pietinio privažiuojamojo geležinkelio projektai yra vadinami Pagrindiniais projektais.*

INŽINERINĖ STUDIJA

- (25) *Klaipėdos uosto navigacijai skirta teritorija neužšla ištisus metus. Dominuojanti bangų kryptis yra W-WSW (vakarų – vakarų-pietvakarių), ir bangų, kurių aukštis yra mažesnis nei 1m, susidarymo priekrantėje tikimybė viršija 73 %, o mažesnių nei 1,5 m – 87 %. Priekrantės srovės Baltijos jūroje juda prieš laikrodžio rodyklę ir teka į šiaurę prie Klaipėdos. Priekrantės smėlio nešmenų judėjimas prie Klaipėdos uosto yra nežymus.*
- (26) *Jūrinių konstrukcijų struktūriniam projektavimui ir bangų slopinimo išorinio uosto akvatorijoje analizei buvo surinkti duomenys apie bangas, panaudojant bangų matuoklį, sumontuotą JICA studijos grupės, ir remiantis skaičiuojamaisiais duomenimis iš vandenyno vėjo duomenų. Šie duomenys išanalizuoti. Projektinė banga buvo numatyta 6,7 m aukščio ir 9,0 sekundės W (vakarų) krypties atveju. Siūlomas bangolaužių išdėstymas leis išlaikyti bangų aukštį akvatorijoje mažesnę nei 0,7 m 95 % laiko.*
- (27) *Buvo ištirta išorinio uosto plėtros įtaka aplinkinei kranto linijai ir padaryta preliminarai išvada, kad kranto linija į šiaurę nuo išorinio uosto, nors ir ribotoje atkarpoje, tačiau gali patirti eroziją, todėl projekto įgyvendinimo metu reikia atlikti detalesnę analizę. Periodiško stebėjimo tyrimai išilgai dabartinės kranto linijos į šiaurę ir į pietus nuo uosto būtų netgi ir dabar būtini.*
- (28) *Naudojantis inžineriniais duomenimis, surinktais iš tyrimų vietovėje bei JICA studijos ekspertų grupės atliktų tyrimų, parengtas bendras pagrindinių jūrinių statinių projektavimas, įskaitant bangolaužius, palų tipo konstrukcijas, krantines ir privažiuojamuosius kelius. Projektuojant buvo atsižvelgta ir į vietinius projektavimo normatyvus. Optimaliam bangolaužio parinkimui buvo išanalizuoti trys konstrukcijų tipai. Lyginamosios sąnaudų analizės būdu ACROPOD tipo akmens luitų supiltinė konstrukcija buvo parinkta vakariniam bangolaužiui, betoninio kesono ir ACROPOD tipo akmens luitų supiltinės konstrukcijos derinys parinktas pietiniam bangolaužiui ir ACROPOD tipo – šiauriniam bangolaužiui. Krantinei Nr. 1 parinkta palų tipo*

konstrukcija tam, kad būtų galima priimti kuo didesnę Baltmax tipo naftos tanklaivių skaičių, o likusioms krantinėms – betoninio kesono konstrukcijos, atsižvelgiant į grunto pagrindo sąlygas ir statybos sąnaudas.

UOSTO ĮDIEGIMO PROGRAMA

- (29) *Panaudojant inžinerinės studijos rezultatus, buvo įvertintos Klaipėdos uosto plėtros sąnaudos Pagrindiniam planui ir Trumpalaikės plėtros planui. Pagrindinio plano įdiegimo visos statybos sąnaudos siekia 638 mln. eurų, iš kurių 633 mln. eurų numatoma išoriniam uostui vystyti ir 5 mln. eurų – pietiniam privažiuojamajam geležinkeliui tobulinti. Trumpalaikės plėtros plane numatoma 350 mln. eurų skirti išoriniam uostui vystyti ir 5 mln. eurų – pietiniam geležinkeliui tobulinti.*
- (30) *Laiko sąnaudos Trumpalaikės plėtros planui įgyvendinti sudarys 5,5 metus išoriniam uostui plėtoti ir 2 metus – pietiniam geležinkeliui pagerinti, įskaitant laiką, reikalingą statyboms projektuoti, konkursams rengti ir statybos darbams atlikti.*

EKONOMINĖ IR FINANSINĖ ANALIZĖ

- (31) *Ekonominis pagrindinių projektų įgyvendinamumas buvo įvertintas, panaudojant ekonominės vidinės gražos normos parametą (EVGN), lyginant variantus „įgyvendinus projektą“ ir „neįgyvendinus projekto“. Naudą, kurią teiks projekto įgyvendinimas, sudarys 1) sutaupytos išlaidos už laivų prastovas išoriniame reide, 2) sutaupytos gabenimo jūra sąnaudos, 3) sutaupytos vežimo sausumos transportu sąnaudos, 4) uosto pajamų padidėjimas. Baziniu atveju pagrindinių projektų įvertintoji EVGN – 12,6 % ir tai yra pakankamai priimtinas rodiklis šalies ūkio požiūriu.*
- (32) *Pagrindinių projektų finansinis įgyvendinamumas buvo įvertintas kaip visuma, remiantis finansinės vidinės gražos normos (FVGN) parametru ir santykinų rodiklių analize, numatant šiuos pagrindinius įplaukų šaltinius: 1) uosto rinkliavas iš laivų, įplaukiančių į išorinį uostą, 2) mokesčius už krovos darbus išorinio uosto terminaluose, 3) uosto rinkliavas iš laivų, įplaukiančių į vidinį uostą. Nustatytoji FVGN – 7,5 %, o tai yra daugiau, nei vyriausybės nustatytas 7 % pelningumas. Jautrumo analizė rodo, kad netgi blogiausio scenarijaus atveju susidarys 5,6 % FVGN, kuri yra daug aukštesnė nei tarptautinių paskolų palūkanų norma, lygi 2,84 % Taigi, kaip rodo šie skaičiavimai, projektas yra finansiškai įgyvendinamas.*

EKSPLOATACIJA IR VALDYMAS

- (33) *Lietuva tapo ES nare, taigi ES vykdoma konkurencinė politika labiau reglamentuos finansinius santykius tarp valstybės ir KVJUD. Tačiau nėra aišku, koks viešas finansavimas yra priimtinas, vadovaujantis ES konkurencijos įstatymu. Tokiomis sąlygomis KVJUD turi laikytis dabartinių santykių su valstybe ir tinkamai tvarkyti apskaitą.*
- (34) *Tam, kad galėtų būti pradėta išorinio uosto plėtra, vadovaujantis ES į rinką orientuota politika, ir, žvelgiant į ateitį, išlaikytas ilgalaikis KVJUD finansinis pajėgumas, turėtų būti taikoma lankstesnė, pagrįsta sąnaudomis, tarifų sistema. Todėl pageidautina, kad žemės nuomos mokesčio dydis ir sąlygos nebūtų ribojami*

dabartinėmis taisyklėmis. Tarifai turėtų būti nustatomi, atsižvelgiant į plėtros sąnaudas, ir atspindėti tikrąją žemės vertę. Terminalų operatoriai taip pat turėtų pakoreguoti savo tarifus tam, kad iš pradžių pritrauktų krovinius į naujuosius išorinio uosto terminalus.

- (35) *Tam, kad būtų galima sėkmingai konkuruoti su kaimyniniais rytinės Baltijos jūros pakrantės uostais, KVJUD turėtų modernizuoti uosto eismo valdymo sistemą, įdiegiant laivo informacinę sistemą (LIS), duomenų analizės informacinę sistemą bei uosto bendruomenės sistemą (KUBIS). Be to, turėtų būti vykdoma veržlesnė rinkodaros veikla, glaudžiai bendradarbiaujant KVJUD ir terminalų operatoriams.*

APLINKOSAUGINĖ ANALIZĖ

- (36) *Išankstinio poveikio aplinkai įvertinimo ir poveikio aplinkai vertinimo (PAV) metu buvo nustatyta, kad pietinio privažiuojamojo geležinkelio tobulinimo projektas neturės esminio neigiamo poveikio, o išorinio uosto plėtra Melnragėje būtų mažiau pageidautina dėl neigiamo poveikio aplinkiniam natūraliam kraštovaizdžiui, šalia esančios nuosavybės turto vertei ir dėl galimos paplūdimio erozijos į šiaurę nuo išorinio uosto. Taip pat nustatyta, kad išorinio uosto plėtros projektas turės ir labai teigiamo poveikio: jis padidins (plačiaja prasme) Lietuvos prekybos apimtis ir uždirbs vyriausybei papildomų pajamų, ir sukurs (siaurąja prasme) daug naujų darbo vietų, tuo pagerindamas socialines-ekonomines sąlygas ir stimuliuodamas vietinę ekonomiką.*

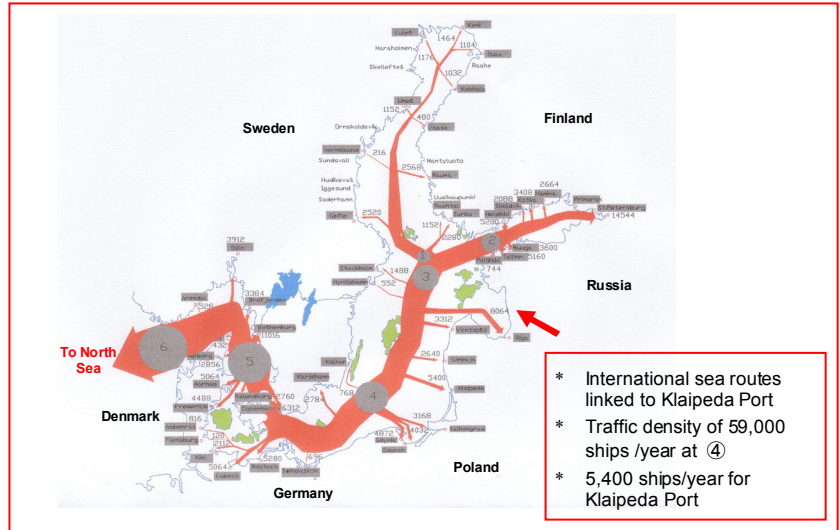
IŠVADOS IR REKOMENDACIJOS

- (37) *Būtinybė gali versti pradėti įgyvendinti išorinio uosto plėtros planą, kad būtų patenkinti augančios krovinių apyvartos poreikiai ir laivybos reikalavimai. Tačiau, prieš pereinant prie šio etapo, dabartiniai potencialūs Klaipėdos uosto pajėgumai turi būti visiškai išnaudoti, renovuojant jūros ir sausumos pusių statinius, įskaitant sandėliavimo plotų ir privažiuojamųjų geležinkelio kelių išplėtimą.*
- (38) *Siekdama sklandžios išorinio uosto plėtros, KVJUD turėtų imtis paruošiamųjų darbų, kad patvirtintų Pagrindinį planą ir Trumpalaikės plėtros planą, glaudžiai juos derindama su Klaipėdos miesto bendruoju planu ir konsultuodamasi su aplinkosauginėmis organizacijomis bei vietine bendruomene.*
- (39) *KVJUD turėtų stebėti krovinių/laivų judėjimą Klaipėdos uoste ir kituose kaimyniniuose uostuose ir priimti ankstyvesnį sprendimą dėl išorinio uosto plėtros, jeigu tik būtų pastebėti studijoje prognozuoti su sprendimų priėmimu dėl išorinio uosto plėtros susiję reiškiniai.*
- (40) *Tam, kad išorinio uosto plėtra būtų sėkmingai įgyvendinta, KVJUD turi atlikti aplinkosaugines procedūras, rekomenduojamas PAV studijoje. Aplinkosauginių priemonių lygis Melnragės zonoje turi būti visiškai suderintas su miesto bendruoju planu ir KVJUD Uosto plėtros planu.*

PRESENT SITUATION OF KLAIPEDA PORT

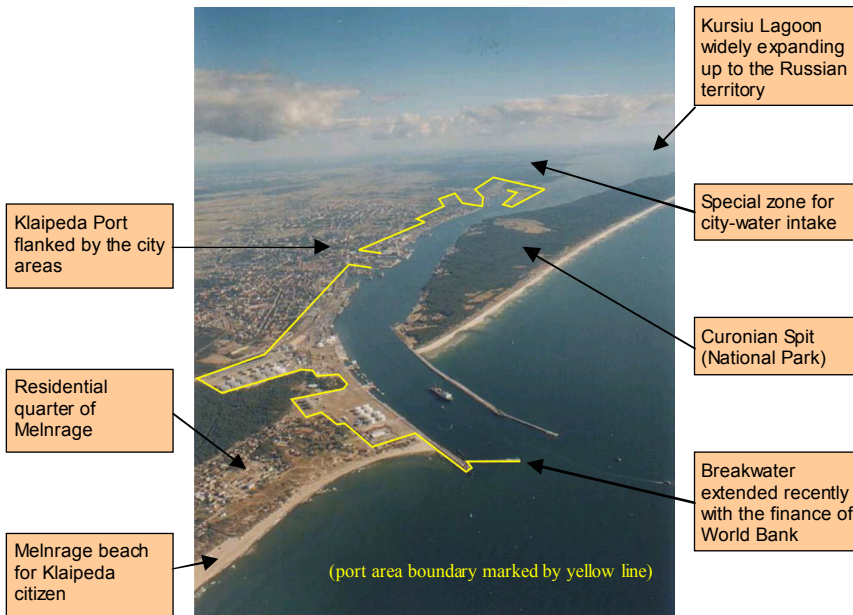


Location of Principal Baltic Sea Ports



Number of Ships Sailing in the Baltic Sea

* International sea routes linked to Klaipeda Port
 * Traffic density of 59,000 ships /year at ④
 * 5,400 ships/year for Klaipeda Port



Land-Use around Klaipeda Port

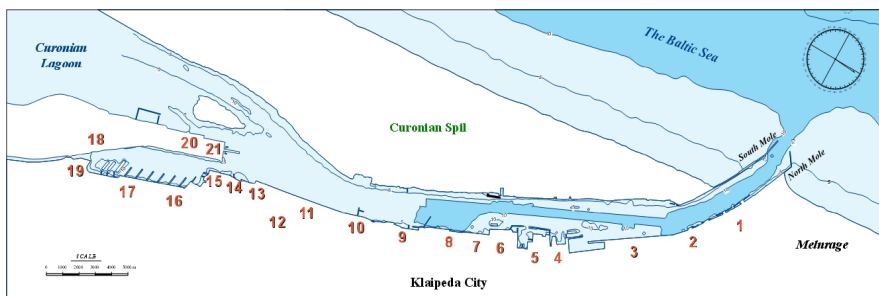
Cargo Throughputs of Klaipeda Port

(unit: thousand tons)

	2000	2001	2002	2003
Metal	4,348	1,563	1,022	973
Scrap	388	511	681	700
Fertilizer	2,904	2,840	3,443	3,987
Timber	681	714	944	1,073
Grain and Foodstuffs	707	289	745	851
Sugar	479	561	660	702
Frozen Goods	376	326	288	322
Cement	235	145	145	158
Peat	90	90	62	75
Container	395	505	731	1,099
Ro/Ro	2,549	2,998	2,556	3,072
Oil and Oil Products	5,198	5,135	6,739	6,640
Total	18,350	15,677	18,016	19,652

Source: KSSA

* metal cargo decreased drastically due to Russian tariff increase
 * staple cargo (timber, fertilizer and oil) showed a gradual increase
 * Ro/Ro traffic with a little change
 * container on a sharp increase

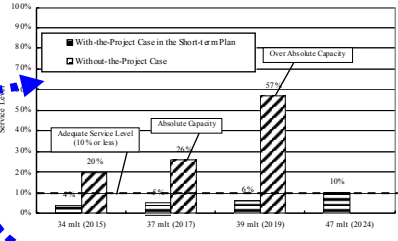


Location of Major Terminal Operators (21)

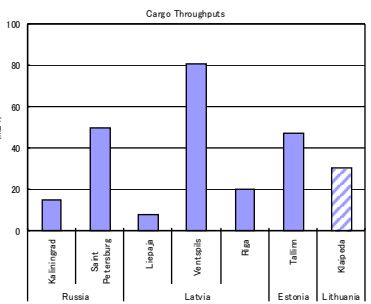
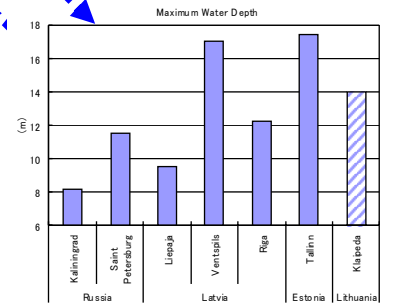
CURRENT ISSUES OF KLAIPEDA PORT

PHYSICAL CONSTRAINTS

- * Shortage of channel capacity to cope with future traffic demands and a narrow port entrance
- * Decrease in shipping capacity in the Eastern Baltic Sea due to the absence of Baltmax-type berths
- * Difficulty of storage yard expansion toward the city area
- * Shortage of spacious port-use areas
- * Shortage of railway capacity behind berth areas
- * Shortage of berths capacity for future traffic demands



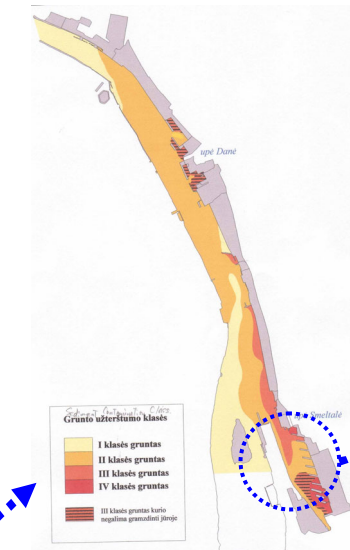
Narrow Port Entrance



Comparative Capacity Analysis of Eastern Baltic Sea Ports

INSTITUTION, OPERATION AND MANAGEMENT

- * Review of transport tariff policy among EU and CIS countries, including re-alignment of the Russian railway tariff
- * Public investment policy for port development (high respect for EU Guideline along with national investment support)
- * Revision of Klaipėda Port Law (more flexibility of terminal operators' activities and active marketing services)
- * Clear demarcation of responsibility between KSSA and Lithuanian Railway in maintenance work of railway facilities in the Port
- * Reinforcement of marketing system



Residential areas close to the port zone

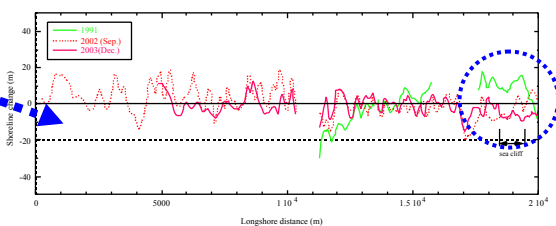
ENVIRONMENTAL ISSUES

- * Deterioration of water quality and seabed in the port
- * Internationalization of environmental laws relevant to water/ecological system inside the Lagoon
- * Recent appearance of beach erosion

Distribution of seabed pollution levels in the port



Highly polluted zone deep inside the port



Shoreline change between 1997 and 2003



Sea Cliff at Karkle

MASTER PLANNING OF KLAIPEDA PORT

NECESSITY AND TARGET OF MASTER PLAN

* Development of Klaipeda Port will facilitate seaborne trade of Lithuania, promote transit cargo between CIS and EU countries and contribute to the national economic growth

- * To meet growing cargo demands in the future
- * To cope with larger-size ship requirements ("Baltmax" passing the strait off Denmark with the max draft of 15.5 m)
- * To rehabilitate and modernize the existing facilities (enhancement of cargo handling efficiency to compete with rival ports in the Baltic Sea)
- * *To upgrade port operation/management system to top-class international level

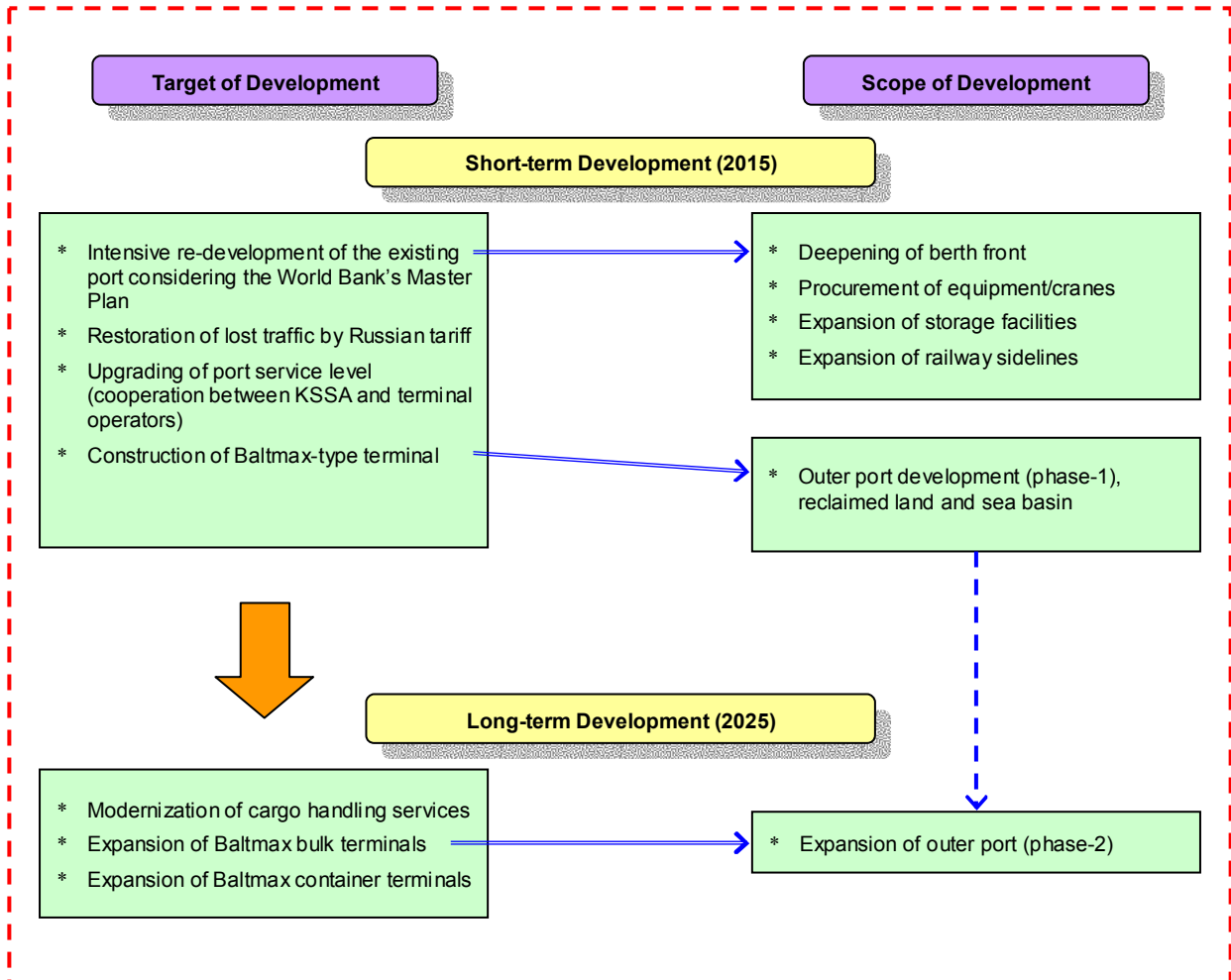
Traffic Forecast for Klaipeda Port

(unit: thousand tons)

	2001	2015	2025
Import/Inbound	12,629	26,816	34,646
Export/Outbound	5,679	11,069	13,912
Total	18,308	37,885	48,558

↑

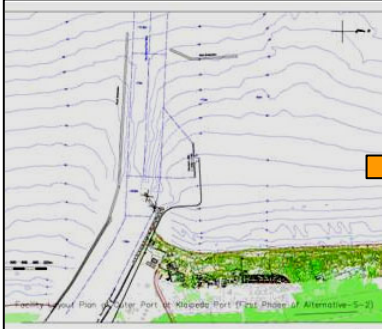
* Increase 2 and 2.7 times larger in 2015 and 2025 than the 2001 level



OUTER PORT DEVELOPMENT

SCOPE OF SHORT-TERM DEVELOPMENT PLAN

- * Land reclamation (59ha)
 - * Oil terminal (1)
 - * Grain terminal (1)
 - * Multi-purpose terminal (1)
 - * Breakwater (2.9km)
- Construction cost:
350 million Euro**



Optional plan of constructing an oil berth only at first



Short-term Development Plan

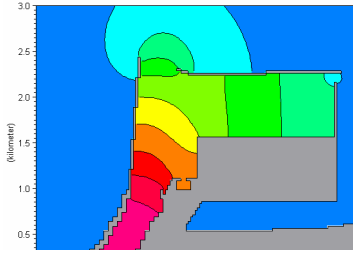
Economic/Financial Evaluation	
EIRR:	12.6 %
FIRR:	7.5 %

SCOPE OF LONG-TERM DEVELOPMENT PLAN

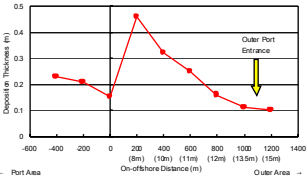
- * Land reclamation (121ha)
 - * Oil terminal (1)
 - * Grain terminal (1)
 - * Fertilizer terminal (2)
 - * General cargo terminal (1)
 - * Container terminal (1)
 - * Breakwater (3.7km)
- Construction cost:
633 million Euro**



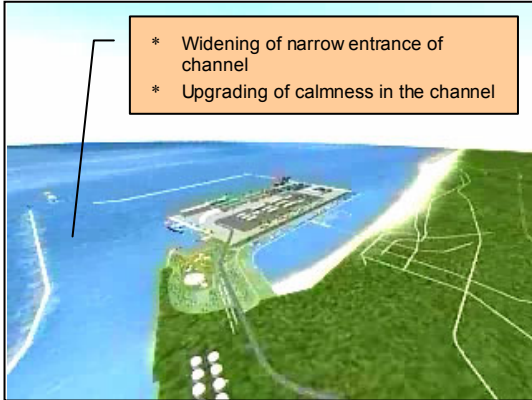
Long-term Development Plan



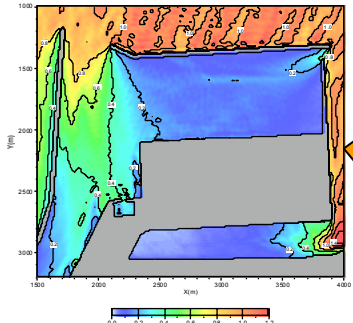
Simulation result of distribution of suspended load concentration



Sedimentation rate with on-offshore distance



Sky view from the north of the outer port
(a basin between the beach and reclaimed land will serve as a recreation zone)

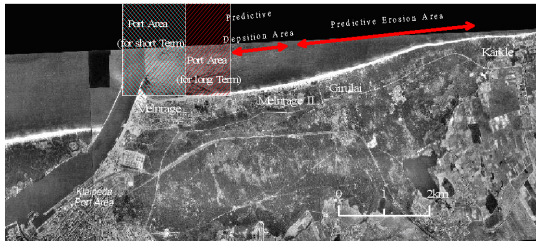
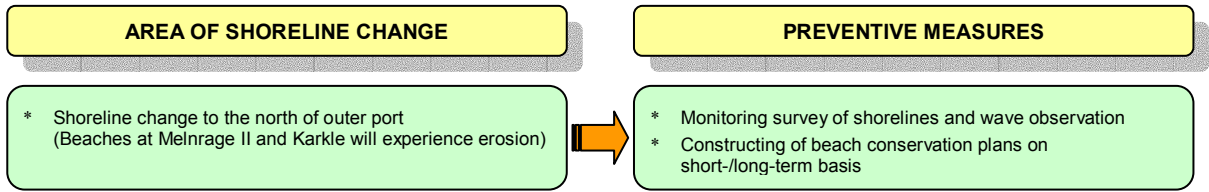


Simulation result of calmness analysis inside the basin

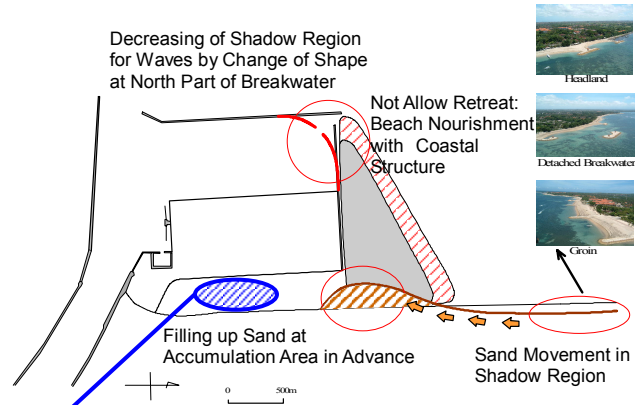
Sedimentation rate at the outer channel will decrease

Confirmation of required basin calmness

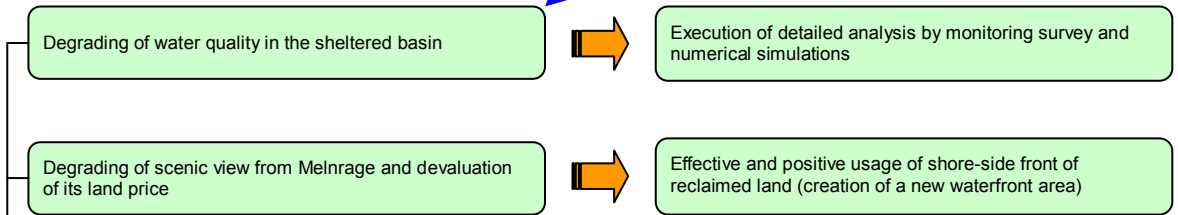
CHANGE IN SHORELINE AND PREVENTIVE MEASURES



Location of Predicted Shoreline Change in Northern Side



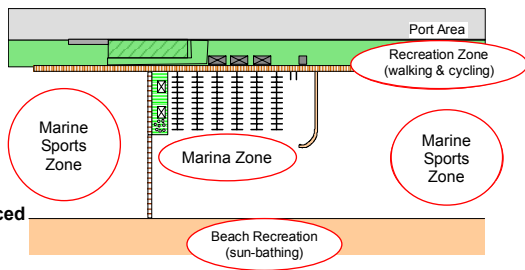
Proposed Countermeasure



Residential area of Melnrage influenced by the outer port development



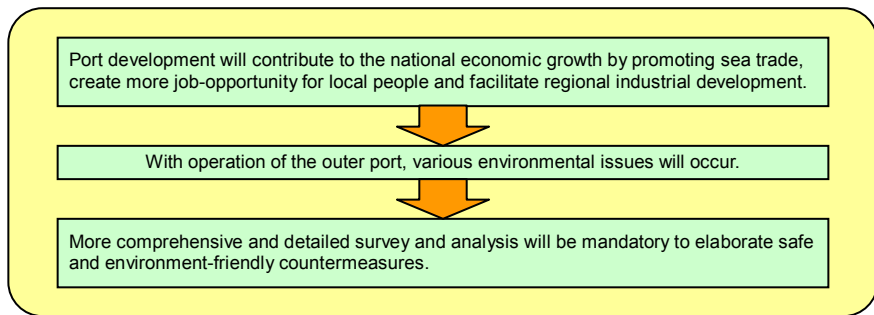
Melnrage beach influenced by the outer port development



A plan of waterfront usage (marina)

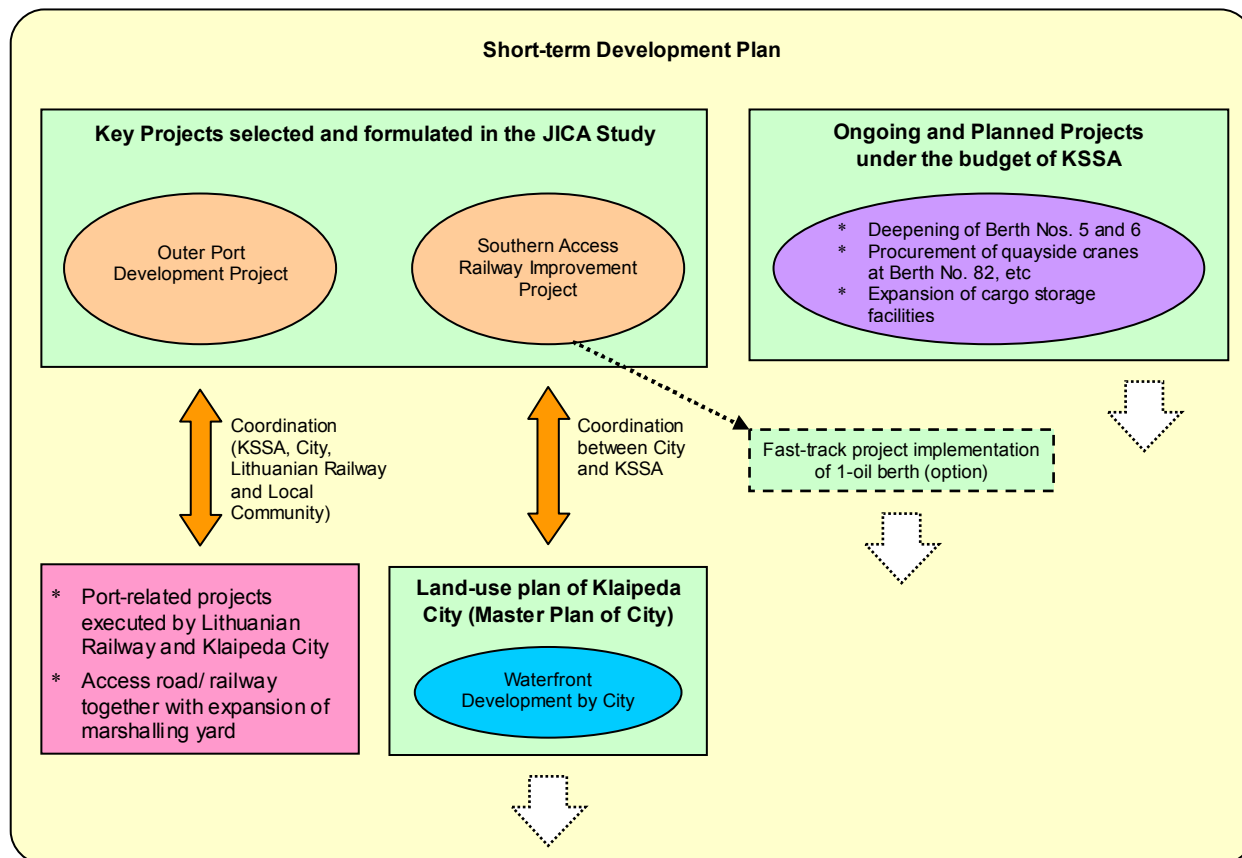


Image plan of marina



IMPLEMENTATION PROGRAM

POSITION OF KEY PROJECTS



OUTLINE SCHEDULE OF KEY PROJECTS AND RELEVANT WORKS

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Rehabilitation works for the existing port by KSSA	-----										
Review of JICA Master Plan (KSSA, MOTC, City and MOE)	—————										
Waterfront development by City						-----	-----	-----	-----	-----	
Selection of terminal operators				-----	-----						
Execution of a full-scale EIA	-----	-----	-----	-----	-----						
Detailed design and tendering				-----	-----	-----					
Construction of outer port							-----	-----	-----	-----	
Opening of outer port											↓

2.4	Geležinkeliai Klaipėdos uoste	2-10
2.4.1	Esama geležinkelių būklė	2-10
2.4.2	Geležinkelių operacijos terminaluose.....	2-11
2.5	Privažiuojamieji automobiliniai keliai į Klaipėdos uostą.....	2-14
2.6	Instituciniai klausimai ir uosto vadyba.....	2-15
2.6.1	Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija (KVJUD)	2-15
2.6.2	Žemės nuosavybė ir privatizacija	2-17
2.6.3	Uosto operatoriai ir žemės nuomos sutartys.....	2-17

3 SKYRIUS KROVINIŲ JUDĖJIMO PROGNOZĖS KLAIPĖDOS UOSTE

3.1	Dabartinės krovinių apimtys.....	3-1
3.2	Atliktos krovinių judėjimo Klaipėdos uoste prognozės	3-2
3.3	Paklausos prognozių apžvalga.....	3-3
3.4	Lietuvos užsienio prekybos (eksporto-importo) apimtys	3-4
3.4.1	Krovinių transporto prognozės metodika	3-4
3.4.2	Socialiniai-ekonominiai Lietuvos rodikliai	3-4
3.4.3	Pagrindinių importo ir eksporto prekių rūšių atrinkimas	3-5
3.4.4	Lietuvos užsienio prekybos krovinių Klaipėdos uoste vertinimas pagal prekių rūšis.....	3-6
3.5	Tranzitinių krovinių apimtys	3-8
3.5.1	Tranzitinių krovinių prognozavimo metodika.....	3-8
3.5.2	Svarbiausių tranzitinių krovinių vertinimas pagal sausumos šalis.....	3-8
3.5.3	Svarbiausi tranzitiniai kroviniai pagal transportavimo kelius ir prekybospartnerius	3-9
3.5.4	Bendros svarbiausių tranzitinių krovinių apimtys.....	3-10
3.6	Krovinių apimtys Klaipėdos uoste prognozuojamais metais	3-10
3.7	Keleivių gabenimo prognozės	3-13

4 SKYRIUS PAGRINDINIS KLAIPĖDOS UOSTO PLĖTROS PLANAS

4.1	Pagrindinė Klaipėdos uosto plėtros koncepcija.....	4-1
4.2	Uosto pajėgumų analizė.....	4-2
4.2.1	Uostų pajėgumų analizės metodika	4-2
4.2.2	Jūros pusės pajėgumų įvertinimas (navigacija ir krantinės).....	4-5
4.2.3	Sausumos pusės pajėgumų įvertinimas (sandėliavimo plotai ir privažiuojamasis geležinkelis).....	4-6
4.3	Dabartinio uosto gerinimo planai	4-8
4.3.1	Krantinių rajono gerinimo darbai	4-8
4.3.2	Sandėliavimo plotų planavimas.....	4-8
4.3.3	Geležinkelio tobulinimo planai	4-8
4.4	Uosto plėtros planas už dabartinės uosto teritorijos ribų.....	4-9
4.4.1	Uosto plėtros būtinybė.....	4-9
4.4.2	Būtinai jūriniai terminalai	4-9
4.4.3	Būtinai jūrinio kanalo ir akvatorijų matmenys.....	4-10
4.4.4	Būtinai bangolaužiai.....	4-10

4.4.5	Lyginamoji uosto plėtros plano analizė.....	4-10
4.5	Planai tiesti geležinkelį ir automobilių kelius į išorinį uostą.....	4-14
4.5.1	Geležinkelio kelynei išoriniame uoste keliami reikalavimai	4-14
4.5.2	Geležinkelio plėtros planai išoriniam uostui aptarnauti.....	4-16
4.5.3	Automobilių kelio į išorinį uostą plėtra.....	4-17
4.6	Preliminari ekonominė analizė	4-19
4.6.1	Ekonominio įvertinimo prielaidos	4-19
4.6.2	Įvertinimas	4-20
5 SKYRIUS TRUMPALAIKĖS PLĖTROS PLANAS		
5.1	Pagrindinė trumpalaikės plėtros plano koncepcija	5-1
5.2	Uosto plėtros dabartinėje teritorijoje planas	5-2
5.2.1	Dabartinių krantinių atnaujinimas	5-2
5.2.2	Krovos įrengimų pastatymas	5-2
5.2.3	Sandėliavimo plotų plėtra.....	5-2
5.2.4	Privažiuojamojo uosto geležinkelio gerinimo planas.....	5-3
5.3	Išorinio uosto plėtra	5-3
5.3.1	Reikalingi jūriniai terminalai.....	5-3
5.3.2	Jūrinis kanalas ir akvatorijos	5-4
5.3.3	Statinių išdėstymo planas	5-4
5.3.4	Krovos darbų sistemos, įrengimai ir statiniai.....	5-4
5.4	Geležinkelio ir automobilių kelių į išorinį uostą plėtros planai.....	5-6
5.4.1	Geležinkelio į išorinį uostą plėtra.....	5-6
5.4.2	Privažiuojamojo automobilių kelio į išorinį uostą plėtra	5-6
6 SKYRIUS PAGRINDINIAI TRUMPALAIKĖS PLĖTROS PLANO PROJEKTAI		
6.1	Pagrindinių projektų formulavimas	6-1
6.2	Išorinio uosto plėtros projektas.....	6-1
6.2.1	Projekto sudedamosios dalys.....	6-1
6.2.2	Kapitalinių investicijų paskirstymas.....	6-2
6.2.3	Finansiniai resursai	6-2
6.2.4	Kalendorinis įgyvendinimo planas	6-2
6.3	Pietinio privažiuojamojo geležinkelio tobulinimo projektas.....	6-3
6.3.1	Projekto komponentai.....	6-3
6.3.2	Kapitalinės investicijos.....	6-3
6.3.3	Finansiniai resursai	6-3
6.3.4	Kalendorinis įgyvendinimo planas	6-3
7 SKYRIUS UOSTO EKSPLOATACIJA IR VALDYMAS		
7.1	Bendras	7-1
7.2	Tarifų politikos tarp ES ir NVS šalių koordinavimas.....	7-1
7.3	ES konkurencijos politika ir Klaipėdos uostas	7-1
7.4	Išorinio uosto plėtros įgyvendinimo strategija	7-2

7.5	Klaipėdos uosto įstatymo pakeitimai.....	7-4
7.6	Uosto informacinių sistemų modernizavimas	7-6
7.7	Uosto rinkodaros veikla.....	7-7
8 SKYRIUS EKONOMINĖ IR FINANSINĖ ANALIZĖ		
8.1	Ekonominis įvertinimas.....	8-1
8.1.1	Bendri ekonominės analizės bruožai.....	8-1
8.1.2	Būtinės ekonominės analizės prielaidos.....	8-1
8.1.3	Nauda.....	8-3
8.1.4	Šaunaudos.....	8-3
8.1.5	Pagrindinių projektų įvertinimas	8-4
8.2	Finansinis įvertinimas.....	8-6
8.2.1	Finansinės analizės turinys	8-6
8.2.2	Bendros abiejų pagrindinių projektų finansinės analizės prielaidos	8-7
8.2.3	Dviejų pagrindinių projektų finansinės analizės prielaidos.....	8-8
8.2.4	Pajamos.....	8-9
8.2.5	Šaunaudos.....	8-9
8.2.6	Pagrindinių projektų vertinimo metodika ir rezultatai	8-10
9 SKYRIUS GAMTINĖS SĄLYGOS		
9.1	Meteorologinės sąlygos	9-1
9.2	Okeanografinės sąlygos	9-1
9.3	Hidraulinės sąlygos Mariose	9-3
9.4	Topografinės ir batimetrinės sąlygos.....	9-5
9.5	Geologinės sąlygos	9-5
9.6	Nuosėdų tyrimai	9-9
10 SKYRIUS KRANTO INŽINERIJA		
10.1	Inžinerinė istorinių duomenų apie krantus apžvalga	10-1
10.1.1	Smėlio nešmenys ir paplūdimio pokyčiai Lietuvos pakrantėje.....	10-1
10.1.2	Nuosėdų susidarymas uosto teritorijoje.....	10-5
10.2	Bangų analizė Išorinio uosto baseine	10-7
10.2.1	Giliavandenių bangų analizė	10-7
10.2.2	Priekrantės bangų analizė	10-7
10.2.3	Slopinimo įvertinimas Išorinio uosto akvatorijoje	10-8
10.2.4	Ilgo periodo bangų įtaka	10-9
10.3	Nuosėdų susidarymo analizė vidiniame kanale.....	10-11
10.4	Druskingumo įsiskverbimo analizė	10-12
10.4.1	Druskingumo savybės uoste.....	10-12
10.4.2	Druskingumo įsiskverbimo įtaka Vidinio uosto planui.....	10-12
10.5	Nuosėdų susidarymo analizė išoriniame kanale.....	10-13
10.5.1	Bendrai	10-13

10.5.2	Kritinio gylio nustatymas nuosėdų pernešimui	10-13
10.5.3	Nuosėdų analizė Išoriniame kanale pagrįsta turimais gilinimo darbų duomenimis	10-15
10.5.4	Nuosėdų susidarymas Išoriniame uoste dėl išplaunamų iš Marių medžiagų.....	10-16
10.6	Išorinio uosto plėtros įtaka aplinkinei pakrantės zonai	10-16
10.6.1	Įtaka kranto linijai dėl smėlio nešmenų sulaikymo	10-16
10.6.2	Kranto linijos pokyčiai dėl bangų šešėlinės zonos susidarymo.....	10-17

11 SKYRIUS UOSTO INŽINERINĖ STUDIJA

11.1	Projektavimo žinynas, standartai, kodeksai.....	11-1
11.2	Projektavimo kriterijai	11-1
11.2.1	Vandens lygis	11-1
11.2.2	Projektinės bangos.....	11-1
11.2.3	Seisminė apkrova.....	11-2
11.2.4	Ledo ir sniego apkrovos	11-2
11.2.5	Giluminio grunto sąlygos	11-3
11.3	Bangolaužių projektas	11-5
11.3.1	Konstrucinio bangolaužių tipo parinkimas.....	11-5
11.3.2	Bangolaužio viršūnės aukštis	11-5
11.3.3	Armuotų blokų dydis	11-5
11.3.4	Standartinis bangolaužių skerspjuvis	11-6
11.3.5	Bangolaužio konstrukcijų parinkimas	11-7
11.4	Krantinių sienelių projektavimas.....	11-8
11.4.1	Projektavimo parametrai	11-8
11.4.2	Konstrucinis krantinės sienelės tipas.....	11-9
11.5	Geležinkelių ir automobilių kelių projektavimas	11-13
11.5.1	Geležinkeliai.....	11-13
11.5.2	Kelių konstrukcija	11-16

12 SKYRIUS PROJEKTO ĮGYVENDINIMO PROGRAMA

12.1	Pagrindiniai darbai.....	12-1
12.2	Statybos sąnaudos.....	12-2
12.2.1	Sąnaudų skaičiavimo pagrindas	12-2
12.2.2	Projekto sąnaudos.....	12-2
12.3	Pagrindinių projektų įgyvendinimo programa.....	12-5
12.3.1	Trumpalaikės plėtros įgyvendinimo grafikas	12-5
12.3.2	Pagrindinių projektų įgyvendinimo grafikas.....	12-5

13 SKYRIUS PIRMINIS APLINKOS TYRIMAS (PAT)

13.1	Bendrai.....	13-1
13.2	Dabartinė aplinka.....	13-1
13.2.1	Duomenų šaltiniai.....	13-1

13.2.2	Esminiai aplinkosauginiai elementai uosto plėtros teritorijoje ir aplink ją	13-1
13.3	Siūlomi uosto plėtros variantai	13-2
13.4	Uosto plėtros variantų poveikis aplinkai	13-3
13.5	Išvados	13-3
14 SKYRIUS POVEIKIO APLINKAI VERTINIMO STUDIJA		
14.1	Bendrai.....	14-1
14.2	Pietinio privažiavimo geležinkelio plėtra	14-1
14.3	Išorinio uosto plėtra Melnragėje	14-2
14.4	Siūlomų statinių poveikiai aplinkai	14-2
14.4.1	Pietinio privažiavimo geležinkelio plėtra	14-6
14.4.2	Išorinio uosto plėtra	14-6
14.5	Išvados	14-9
14.6	Ateities PAV reikalavimai	14-10
15 SKYRIUS IŠVADOS IR REKOMENDACIJOS		
15.1	Išvados	15-1
15.2	Rekomendacijos.....	15-2

LENTELIŲ SARAŠAS

1.1 lentelė	Lyginamoji rytinės Baltijos jūros pakrantės uostų transporto analizė	1-5
1.2 lentelė	Rytinės Baltijos jūros pakrantės uostų statinių ir pajėgumų palyginimas	1-6
1.3 lentelė	Tarptautiniai pagrindinių prekių rūšių tranzito tarifai tarp rytinės Baltijos jūros pakrantės uostų ir sausumos	1-10
1.4 lentelė	Tarifų tarp Vilniaus ir Miuncheno palyginimas	1-11
1.5 lentelė	Tarifų lyginimas pagal siuntėjo-gavėjo punktus Rusijoje ir kitose šalyse (plieno gaminių pavyzdys)	1-13
1.6 lentelė	Gyventojų skaičius (mln.) Baltijos valstybėse ir NVS šalyse	1-17
1.7 lentelė	Grynieji plieno importuotojai ir eksportuotojai 2001 m.	1-20
2.1 lentelė	Terminalų operatoriai ir gamyklos, veikiančios Klaipėdos uoste	2-2
2.2 lentelė	Žemės nuomos įkainių skaičiavimas Klaipėdos uoste	2-18
2.3 lentelė	Žemės nuomos įkainiai Baltijos uostuose	2-18
3.1 lentelė	Bendra krovos darbų apimtis ir naftos produktų krovos apimtys Klaipėdos uoste nuo 1992 iki 2003 metų	3-1
3.2 lentelė	Svarbiausių prekių krovos darbų apimtys	3-1
3.3 lentelė	BVP ir gyventojai prognozuojamais metais	3-5
3.4 lentelė	Metinis BVP augimo koeficientas	3-5
3.5 lentelė	Krovinių apimčių Klaipėdos uoste prognozuojamais metais suvestinė	3-10
3.6 lentelė	Krovinių transporto apimtys Klaipėdos uoste prognozuojamais metais	3-11
3.7 lentelė	Prognozuojamos keleivių apimtys	3-13
4.1 lentelė	Krovinių pralaidumas ir aptarnavimo lygis	4-5
5.1 lentelė	Trumpalaikės plėtros plano etapuose numatomi reikalingi sandėliavimo pajėgumai	5-2
5.2 lentelė	Krovos darbų sistema išoriniame uoste pagal Trumpalaikės plėtros planą (2015-2024)	5-4
7.1 lentelė	Siūlomi Klaipėdos uosto įstatymo pakeitimai	7-5
8.1 lentelė	Jautrumo analizės skaičiavimų rezultatai	8-4
8.2 lentelė	Sąnaudų ir naudos analizė (išorinio uosto projektas)	8-5
8.3 lentelė	Sąnaudų ir naudos analizė (Pietinio privažiuojamojo geležinkelio tobulinimo projektas)	8-6
8.4 lentelė	Žemės nuomos užmokesčio dydžio jautrumo analizė	8-12
8.5 lentelė	FVGN skaičiavimo santrauka (Bazinis atvejis)tūkst.eurų	8-14
8.6 lentelė	Viso projekto finansinės ataskaitos (tūkst. eurų) SIŪLAU padaryti lentelę WORD'e, telpančią į puslapį. Jei sudėtinga, pasakykite, pabandysiu aš	8-15

9.1 lentelė	Vidutinis ir maksimalus vėjo stiprumas (1993-2002 m)	9-1
10.1 lentelė	Bangos atviroje jūroje su pasikartojimo periodu metais	10-7
10.2 lentelė	Projektinės bangų savybės (-20m gylyje).....	10-7
10.3 lentelė	Bangų slopinimas kiekviename taške.....	10-9
11.1 lentelė	Maksimalūs ir minimalūs vandens lygiai Baltijos jūroje ir Klaipėdos uoste	11-1
11.2 lentelė	Projektinės bangos kiekvienoje vietoje	11-2
11.3 lentelė	Preliminarūs projektiniai grunto parametrai.....	11-3
11.4 lentelė	Reikalingas armuotų betono ir akmens blokų dydis kamieninei daliai	11-5
11.5 lentelė	Reikalingas kesono dėžės dydis kamieninei daliai.....	11-6
11.6 lentelė	Reikalingi apatiniai betoniniai blokai ir apatiniai apsauginiai blokai	11-6
11.7 lentelė	Projektinis laivų dydis prie Išorinio uosto krantinių	11-8
11.8 lentelė	Pastoviosios ir laikinosios apkrovos.....	11-8
11.9 lentelė	Knechto linijinio tempimo jėga	11-9
11.10 lentelė	Kelių struktūra	11-13
11.11 lentelė	Pagrindinės šilumvežių eksploatacinės savybės ir specifikacijos	11-14
12.1 lentelė	Nustatytos projekto sąnaudos.....	12-2
12.2 lentelė	Skaičiuojamoji trumpalaikio plėtros plano projekto vertė	12-3
12.3 lentelė	Skaičiuojamoji bendrojo plano projekto vertė	12-4
13.1 lentelė	Siūlomi uosto plėtros variantai.....	13-3
13.2 lentelė	Siūlomų uosto plėtros variantų pagrindiniai potencialūs poveikiai aplinkai	13-5
14.1 lentelė	Trumpalaikės plėtros plano statinių daromi pagrindiniai poveikiai aplinkai	14-4
14.2 lentelė	Laikas, kurį įstatymas numato įvairioms dalyvaujančioms šalims atsakyti į kiekvieną Lietuvos PAV proceso aspektą.....	14-11

ILIUSTRACIJŲ (SCHEMŲ, DIAGRAMŲ) SĄRAŠAS

1.1 iliustracija	Pagrindinių Baltijos jūros uostų išsidėstymas	1-1
1.2 iliustracija	Kaliningrado uosto schema	1-3
1.3 iliustracija	Sankt Peterburgo uosto planas.....	1-4
1.4 iliustracija	Dabartinis laivų judėjimas Baltijos jūroje	1-7
1.5 iliustracija	Klaipėda ir transeuropinio tinklo keliai	1-8
1.6 iliustracija	Uostų rinkliavų lyginimas (Klaipėda = 100%) pagal laivų tipus rytinės Baltijos jūros pakrantės uostuose.....	1-11
1.7 iliustracija	BVP augimas Baltijos valstybėse ir NVS šalyse.....	1-18
2.1 iliustracija	Uosto buvimo vieta (Privažiavimai geležinkelio ir automobiliniais keliais prie uosto).....	2-1
2.2 iliustracija	Pagrindinių nuomininkų buvimo vieta Klaipėdos uoste	2-2
2.3 iliustracija	Gylis Klaipėdos uosto navigaciniam kanale.....	2-9
2.4 iliustracija	Klaipėdos geležinkelių tinklas.....	2-10
2.5 iliustracija	KLASCO išdėstymas.....	2-11
2.6 iliustracija	Automobilių kelių tinklo schema	2-14
2.7 iliustracija	Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos (KVJUD) organizacinė schema.....	2-16
3.1 iliustracija	Pasaulio banko atliktos prognozės Klaipėdos uostui suvestinė.....	3-2
3.2 iliustracija	PKF atliktos prognozės Klaipėdos uostui suvestinė.....	3-2
3.3 iliustracija	Prognozuojamo augimo Klaipėdos uoste suvestinė	3-12
4.1 iliustracija	Krovinių judėjimas uosto viduje	4-4
4.2 iliustracija	Uosto aptarnavimo lygiai Pagrindiniame plane	4-5
4.3 iliustracija	Dabartiniai ir maksimalūs geležinkelio pajėgumai	4-7
4.4 iliustracija	Išorinio uosto statinių išdėstymo planas (Alternatyvos 1-4)	4-12
4.5 iliustracija	Siūlomas išorinio uosto plėtros planas	4-13
4.6 iliustracija	Galimo kelyno ir privažiavimo linijos vieta.....	4-15
4.7 iliustracija	Siūlomo geležinkelio ir automobilių kelio į išorinį uostą išdėstymas.....	4-18
5.1 iliustracija	Uosto aptarnavimo lygiai Trumpalaikės plėtros plane.....	5-1
5.2 iliustracija	Trumpalaikės plėtros plane numatytų išorinio uosto statinių išdėstymo planas.....	5-5
7.1 iliustracija	Būsimoji Klaipėdos uosto informacinių sistemų vizija	7-7
8.1 iliustracija	Ekonominės analizės atlikimo tvarka.....	8-2
9.1 iliustracija	Kiekvienos bangų krypties dažnio pasiskirstymas.....	9-2
9.2 iliustracija	Vandens balansas tarp Kuršių marių ir Baltijos jūros	9-3
9.3 iliustracija	Vandens lygio matavimo taškų vietos.....	9-4
9.4 iliustracija	Vidutinis vandens lygis projekto zonoje (1955-1996)	9-4
9.5 iliustracija	Numatomos Išorinio uosto zonos skersinis pjūvis	9-7
9.6 iliustracija	Pietinės dalies skersinis pjūvis	9-8

10.1 iliustracija	Ilgalaikiai kranto linijos pokyčiai per 150 metų (Žilinskas, 2000).....	10-4
10.2 iliustracija	Gilavimo kiekiai uosto akvatorijoje (metiniai vidurkiai).....	10-6
10.3 iliustracija	Bangų slopinimo modeliavimo rezultatų pavyzdys (bangų susidarymo kryptis WNW).....	10-8
10.4 iliustracija	Santykinio bangų aukščio pasiskirstymas ilgo periodo bangoms esamame kanale (lyginant variantus su esamu šiauriniu molu ir be jo).....	10-10
10.5 iliustracija	Santykinio bangų aukščio pasiskirstymas ilgo periodo bangoms esamame kanale (lyginant esamą ir išorinio uosto planą).....	10-10
10.6 iliustracija	Nuosėdų susidarymo greičio palyginimas prieš ir po statybos.....	10-11
10.7 iliustracija	Vertikalus druskingumo pasiskirstymas esamame kanale (Kairėje pusėje: esamas Dešinėje pusėje: po Vidinio uosto plėtros).....	10-13
10.8 iliustracija	Izohipsės aplink esamą išorinį kanalą.....	10-14
10.9 iliustracija	Vidutinio dalelių dydžio (D50) ir dumblo kiekio sudėtyje pasiskirstymas pagal gylį linijoje II.....	10-15
10.10 iliustracija	Nuosėdų susidarymo storis Išoriniame kanale.....	10-16
10.11 iliustracija	Kranto linijos pokyčiai (1997 m. pagrindu).....	10-17
10.12 iliustracija	Kranto linijos pokyčiai dėl bangų šešėlinės zonos susidarymo.....	10-19
10.13 iliustracija	Prognozuojamų kranto linijos pokyčių ribos šiaurinėje pusėje.....	10-19
10.14 iliustracija	Siūlomos apsaugos priemonės.....	10-20
11.1 iliustracija	Projektinių bangų analizės taškai.....	11-2
11.2 iliustracija	Giluminio grunto profilis Išorinio uosto teritorijoje.....	11-4
11.3 iliustracija	Akmenų supiltinio tipo vakarinis bangolaužis su TETRAPOD (kamieninė dalis).....	11-6
11.4 iliustracija	Akmenų supiltinio tipo vakarinis bangolaužis su ACCROPOD (kamieninė dalis).....	11-7
11.5 iliustracija	Kesoninio tipo vakarinis bangolaužis (kamieninė dalis).....	11-7
11.6 iliustracija	Vakarinio bangolaužio alternatyvų sąnaudų palyginimas.....	11-7
11.7 iliustracija	Krantinės Nr. 1 Planas ir vaizdas iš priekio.....	11-10
11.8 iliustracija	Atsikišančios platformos konstrukcijos skers. pjūvis (Krantinė Nr. 2).....	11-11
11.9 iliustracija	Kesoninio tipo konstrukcijos skersinis pjūvis (Krantinė Nr. 2).....	11-11
11.10 iliustracija	Atsikišančios platformos konstrukcijos skers. pjūvis (Krantinė Nr. 6).....	11-12
11.11 iliustracija	Kesoninio tipo konstrukcijos skersinis pjūvis (Krantinė Nr. 6).....	11-12
11.12 iliustracija	Tipinio pylimo skerspjūvis.....	11-14
11.13 iliustracija	Statybiniai gabaritai.....	11-15
11.14 iliustracija	Riedmenų gabaritai.....	11-15
11.15 iliustracija	Tipinis privažiavimo kelio skersinis pjūvis.....	11-16
11.16 iliustracija	Tipinis tilto skersinis pjūvis.....	11-16
12.1 iliustracija	Išorinio uosto plėtros įgyvendinimo grafikas.....	12-6
12.2 iliustracija	Išorinio uosto plėtros įgyvendinimo grafikas.....	12-7
12.3 iliustracija	Pietinio privažiavimo geležinkelio plėtros projekto įgyvendinimo grafikas.....	12-8

14.1 iliustracija	Siūloma PAV studijos programa, kuri turėtų būti atlikta trumpalaikės uosto plėtros detaliojo projektavimo metu.....	14-12
-------------------	---	-------

NUOTRAUKŲ SĄRAŠAS

1.1 nuotrauka	Ust Lugos anglies terminalas, 2003 m. Birželis (pagrindinė plėtros teritorija – už terminalo).....	1-4
2.1 nuotrauka	Klaipėdos Naftos Terminalas, viršuje dešinėje ir nacionalinis parkas kairėje.....	2-3
2.2 nuotrauka	KLASCO bendrųjų krovinių terminalas.....	2-4
2.3 nuotrauka	EUROGATE (KLASCO) konteinerių terminalas.....	2-4
2.4 nuotrauka	BEGOS terminalo statinių išdėstymas.....	2-5
2.5 nuotrauka	SMELTĖS terminalo statinių išdėstymas.....	2-6
2.6 nuotrauka	Klaipėdos terminalo statinių išdėstymas.....	2-6
2.7 nuotrauka	Vakarų laivų remonto įmonė (apačioje dešinėje) ir Tarptautinė jūrų perkėla (viršuje kairėje).....	2-8
2.8 nuotrauka	Krantinės Nr. 118 vaizdas.....	2-8
2.9 nuotrauka	Klaipėdos stotis.....	2-11
2.10 nuotrauka	Pauosčio Stotis.....	2-11
2.11 nuotrauka	Greitkelis E 85 (A1).....	2-14
10.1 nuotrauka	Lietuvos ir jos apylinkių palydovinė nuotrauka.....	10-2
10.2 nuotrauka	Palanga.....	10-3
10.3 nuotrauka	Šventoji.....	10-3
10.4 nuotrauka	Geomorfologinė kranto linijos forma.....	10-18
10.5 nuotrauka	Jūrinis skardis prie Karklės.....	10-18

SANTRUMPŲ LENTELĖ

‘E’	Road European Road Number
2K	Project K is the initial of Klaipeda Port and Kaliningrad Port
APEC	Asia Pacific Economic Cooperation
AIS	Automatic Identification System
BAF	Bunker Adjustment Fee
BBT	Baltic Bulk Terminal
BC	Belarusian Railways
B/C	Benefit/Cost
BOD	Biochemical Oxygen Demand
BOT	Build, Operate and Transfer
Bpd	Barrels per day
BSL	Baltic Sea Level
CARs	The Central Asian Republics
CD	Chart Datum
CEDA	Central Dredging Association
CFC	Standard Conversion Factor
CFS	Container Freight Station
CFSL	Conversion Factor for Skilled Labour
CFUL	Conversion Factor for Unskilled Labour
CIF	Cost, Insurance and Freight
CIM	Uniform Rules Concerning the Contract for International Carriage of Goods by Rail
CIS	Commonwealth of Independent States
CMR	Centre of Marine Research, Ministry of Environment
CNC	Compagnie Nouvelle de Conteneurs
DAP	Diammonium Phosphate
DEP	Department of Environment Protection
DGPS	Differential Global Positioning System
DIN	Deutsches Institut für Normung e.V
DWT	Dead Weight Tonne
EBRD	Europos rekonstrukcijos ir plėtros bankas
EC	European Communities
ECE	Economic Commission for Europe
EDI	Electronic Data Interchange
EIA	Environmental Impact Assessment
EIB	European Investment Bank
EIRR	Economic Internal Rate of Return
EIU	Economist Intelligence Unit
EPD	Environmental Protection Department
ERR	Economic Rate of Return
ESN	European Shortsea Network
ESTO	European Sea Ports Organization
ETSNG	Unified Cargo Nomenclature of CIS (Russian Abbreviation)
EU	European Union
EVR	Estonian Railway
F/S	Feasibility Study

FAO	Food & Agriculture Organisation
FEC	Federal Energy Commission
FEZ	Free Economic Zone
FIRR	Financial Internal Rate of Return
FOB	Free on Board
FSU	Former Soviet Union
GDP	Gross Domestic Product
GOJ	Government of Japan
GTA	Global Trade Atlas
HKN	Harmonized Cargo Classifier (Russian Abbreviation)
IADC	International Association Dredging Companies
IBRD	International Bank for Reconstruction and Development
ICD	Inland Container Depot
ICF	Intercontainer-Interfrigo
IEE	Initial Environmental Examination
IMDG	International Maritime Dangerous Goods
IMF	International Monetary Fund
IMO	International Maritime Organisation
IPC	Implementation Provisions of the Community
IRR	Internal Rate of Return
ISPA	Instrument for Structural Policies for Pre-Accession
ISPS	International Ship and Port Facility Security
IT	Information Technology
JICA	Japan International Cooperation Agency
KSSA	Klaipeda State Seaport Authority
KUBIS	Klaipeda Port Community Information System
KZH	Kazakhstan Railways
LAN	Local Area Network
LCL	less-than-carload
LDZ	Latvian Railway
LEI	Lithuanian Energy Institute
LG	Lithuanian Railways
LINAVA	Lithuanian National Road Carriers Association
LOA	Length Overall
LRP	Level Repayment Principle
MLA	Multi-Lateral Agreement
MOE	Ministry of Environment
MOF	Ministry of Finance
MOTC	Ministry of Transport and Communications
MTT	International Transit Tariff (Russian Abbreviation)
N/A	Not available
NATO	North Atlantic Treaty Organisation
NCC	National Container Company
NEN	North European Network
NIB	Nordic Investment Bank
NMBS	Belgian National Railways
NPV	Net Present Value
OCJD	Organization of Cooperation of Railways (Russian Abbreviation)
OD	Origin and Destination
OECD	Organization for Economic Co-operation and Development

OSJD	Organization for Railway Cooperation
PAHs	Polycyclic Aromatic Hydrocarbons
PHARE	Poland, Hungary, Aid of Economic Reconstruction
PIANC	Permanent International Association of Navigation Congresses
PTMS	Port Traffic Management System
RF	Russian Federation
Ro/Ro	Roll on Roll off
RTG	Rubber-Tire Gantry Cranes
RZD	Russian Railways
SCF	Standard Conversion Factor
SMGS	Agreement on International Goods Transports by Rail
SOLAS	Safety of Life at Sea
SPM	Single Point Mooring Buoy
TACIS	Technical Assistance of the Commonwealth of Independent States
TBT	Tributyl Tin
TEN	Trans-European Network
TEU	Twenty Foot Equivalent Unit
TINA	Transport Infrastructure Needs Assessment
TIR	Carnet TIR (Transport Internationaux Routiers:French; International Road Transport)
TOR	Terms of Reference
TRACECA	Transport Corridor Europe Caucasus Asia
UAIS	Universal Automatic Identification System
UAN	Urea Ammonium Nitrate
UIC	International Union of Railways (French abbreviation of Union Internationale Des Chemins de Fer)
UN	United Nations
USD	United States Dollars
VAT	Value Added Tax
VLCC	Very Large Crude Carrier
VTS	Vessel Traffic System
VTT	Technical Research Centre of Finland
WGS 84	World Geodetic System 1984
WTO	World Trade Organization

Abbreviation of Common Weights Measures and Technical Terms

%	Percentage
$\frac{0}{100}$	Parts per thousand
$\frac{-2}{-3}$, m ² , sq. m	Square e.g. square metre(s)
$\frac{-3}{-3}$, m ³ , cu. m	Cubic e.g. cubic metre(s)
Bn or 10 ⁹	Billion
GT	Gross ton(s)
HP, PS	Horsepower
hr or h	Hour(s)
Hz	Hertz
In.	Inch(es)
Kl	kilolitre(s)
knots	Marine speed measurement
Kph	Kilometres Per Hour
l	Litre
mg O/l	Milligrams of Oxygen per litre
Mill	Million
NM	Nautical mile(s)
No	Number (serial number)
no(s)	(units)
$\frac{0}{0}$	Degrees of latitude or longitude
°C	Celsius Degrees (Centigrade)
ppm	Parts per million
Psi	Pound per square inch
rpm	Revolutions per minute
W	Width

MEASUREMENT UNITS TABLE

Extent

cm ²	Square-centimetres (1.0 cm x 1.0 cm)
m ²	Square-metres (1.0 m x 1.0 m)
km ²	Square-kilometres (1.0 Km x 1.0 Km)
ha.	Hectares (10,000 m ²)

Length

mm	Millimetres
cm	Centimetres (10 mm)
m	Metres (100 cm)
km	Kilometres (1,000 m)

Currency

US\$	United State Dollars
¥	Japanese Yen
€	EURO
Lt.	Litas (3.4528Lt/€)

Weight

mg	Milligram (s)
g	Gram (s) (1,000 mg)
Kg	Kilogram (s) (1,000 g)
Ton ,t or MT	Metric tonne (1,000 kg)

Time

sec.	Seconds
min.	Minute (60 Sec.)
hr.	Hours (60 Min.)

Standard Conversions

1 inch = 25.4 mm
1 feet = 0.3048 m

1 SKYRIUS

DABARTINĖ PADĖTIS IR ATEITIES PERSPEKTYVOS LIETUVOJE IR APLINKINĖSE ŠALYSE

1.1 Baltijos jūros uostai

1.1.1 Baltijos jūros uostų išsidėstymas

Baltijos valstybės Lietuva, Latvija ir Estija užima strateginę padėtį rytinėje Baltijos jūros pakrantėje į šiaurę nuo Lenkijos ir Kaliningrado (Rusija). Daugelį metų šios šalys tarnauja kaip tranzito keliai tarp Rusijos/Centrinės Azijos ir Europos bei pasaulio prekybos rinkų. Baltijos valstybės, jų pagrindiniai uostai ir pažymėti tranzito keliai pateikiami 1.1 žemėlapyje.

The Baltic States



1.1 iliustracija Pagrindinių Baltijos jūros uostų išsidėstymas

1.1.2 Lietuvos uostai

(1) Klaipėdos uostas

Klaipėdos uostas, išsidėstęs rytinėje Baltijos jūros pakrantėje, yra labiausiai į šiaurę nutolęs neužšalantis uostas. Tai – Lietuvos tranzito centras, sujungiantis jūros keliais svarbiausius transporto koridorius tarp Rytų ir Vakarų. Pagrindiniai šio uosto kroviniai yra nafta, grūdai, trąšos, geležies ir plieno gaminiai, mediena, konteinerių ir Ro-Ro kroviniai.

(2) Šventosios uostas

Šventosios uostas yra labiausiai į šiaurę nutolęs Lietuvos Baltijos jūros pakrantėje. Jis praėjusiojo šimtmečio viduryje buvo plėtojamas kaip iškasto tipo uostas, kurio įplauką saugojo medinių polių bangolaužiai, užpildyti akmenimis ir nutiesti nuo smėlėtų paplūdimių į Baltijos jūrą. Tačiau šiuo metu uostas nebenaudojamas, jame telikusios sugriuvusių bangolaužių liekanos ir smėliu užneštos akvatorijos.

(3) Būtingės uostas

Būtingės uostas yra prie Lietuvos sienos su Latvija, jame transportuojama žaliavinė nafta, naudojant vieno taško švartavimo (angl. Single Point Mooring – SPM) sistemą.

1.1.3 Estijos uostai

(1) Senamiesčio uostas

Senamiesčio uostas yra šalia miesto centro ir atlieka Talino uosto pagrindinio tarptautinio keleivių terminalo vaidmenį. Pagrindinės keltų linijos jį sujungia su Helsinkiu ir Stokholmu.

(2) Mugos uostas

Mugos uostas nutolęs nuo miesto centro 17 km ir yra svarbiausias Talino uosto krovinių terminalas. Šio uosto krova sudaro 70% viso krovinių srauto ir 90% tranzitinių Estijos krovinių. Jame yra šeši naftos, burių, generalinių krovinių, konteinerių ir grūdų terminalai.

(3) Paldiski uostas

Paldiski uostas yra maždaug 50 km į šiaurę nuo Talino miesto. Jis buvo plėtojamas kaip karinis uostas buvusios Sovietų Sąjungos laikais ir šiuo metu pertvarkytas į prekybinį. Jame atliekami metalų, trąšų, durpių ir Ro-Ro krovos darbai.

1.1.4 Latvijos uostai

(1) Rygos uostas

Tai yra upių uostas, išsidėstęs žiotyse Dauguvos upės, įtekančios į Rygos įlanką. Pasinaudodamas tuo geografiniu privalumu, kad yra netoli nuo Maskvos, šis uostas aptarnauja didelį kiekį tranzitinių krovinių į/iš Rusijos. Didžiausią dalį jo krovinių sudaro mediena ir metalai. Žiemą uostas užšąla, tenka laužyti ledus.

(2) Ventspilio uostas

Ventspilio uostas yra ne prie Rygos įlankos, maždaug 160 km į vakarus nuo Rygos. Tai didžiausias Latvijos uostas, daugiausia aptarnaujantis tokius tranzitinius skystus krovinius, kaip žaliavinė nafta ir naftos produktai iš Rusijos.

(3) Liepojos uostas

Liepojos uostas yra maždaug 100 km į pietus nuo Ventspilio. Jis buvo statytas kaip karinė jūrų bazė, o po 1994 m. pertvarkytas į prekybinį uostą. Visa uosto zona sudaro 1180 ha, tačiau šiuo metu naudojama tikta vidinė uosto akvatorija, išorinis uosto baseinas nebeplėtojamas.

1.1.5 Rusijos uostai Baltijos jūros pakrantėje

(1) Kaliningrado uostas (Kaliningradas)

Kaliningrado uostas yra prie upės, tekančios iš rytų į vakarus į Kaliningrado įlanką per anksčiau buvusiąją Rytų Prūsijos sostinę Karaliaučių. Uostas turi keturias pagrindines akvatorijas, kampu išsidėsčiusias į pietryčius nuo upės, kiekviena yra maždaug 1000 m ilgio. Krantinės išsidėsčiusios ir upės pakrantėje. Upės vaga žemyn palei šiaurinę įlankos pakrantę yra iki 9 m išgilintas kanalas. Prekybos uoste apdorojami įvairių rūšių kroviniai: trašos, žemės ūkio produktai, plieno gaminiai (plokštės, ketaus luitai, ritiniai ir kt.) ir konteineriai.



1.2 iliustracija Kaliningrado uosto schema

(2) Baltijsko uostas (Kaliningradas)

Baltiyskas yra šiauriniame įplaukimo į įlanką krante, išsidėstęs pusiasalio/nerijos teritorijoje. Daugiausia jis naudojamas kaip Rusijos karinio jūrų laivyno bazė. Labiausiai į rytus nutolusi karinės jūrų bazės akvatorija neseniai buvo pertvarkyta į Ro-Ro keltų terminalą su atnaujintomi krantinėmi ir laivagalio rampų teritorijomis. Dalyje šio terminalo tebevyksta statybos, įskaitant ir keleivių terminalą, kurio krantinės gylis bus 10,5 m.

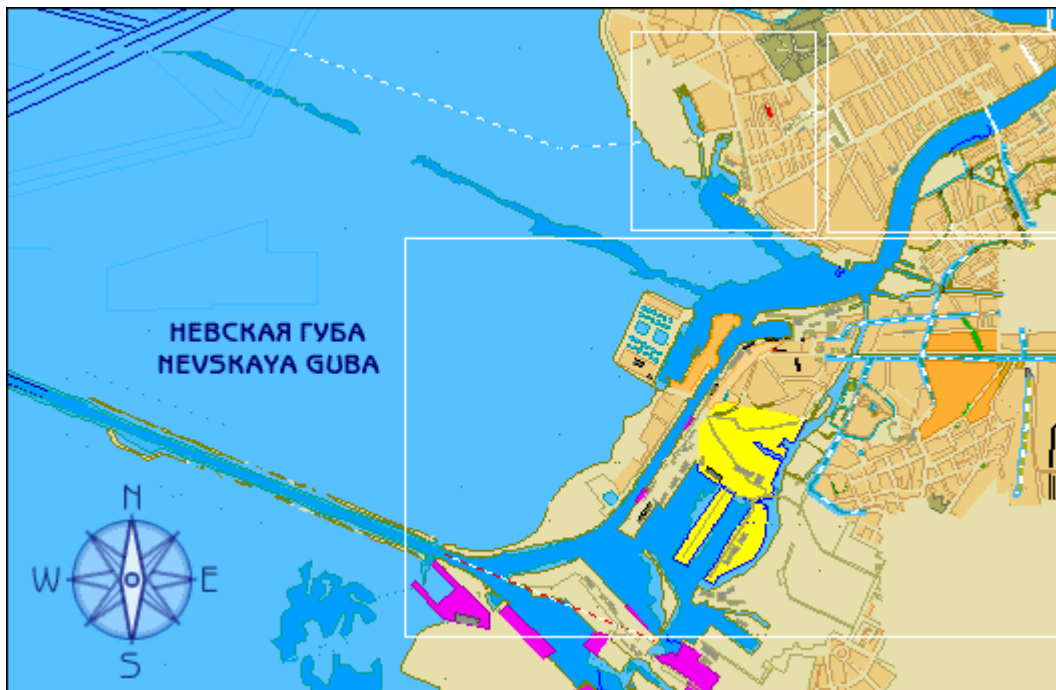
(3) Sankt Peterburgo uostas (Sankt Peterburgas)

Sankt Peterburgo uostą sudaro keletas terminalų, įskaitant Sankt Peterburgo jūrų uostą (AB), Baltic Bulk Terminalą (BBT) ir kt. (žr. 1.3. schemą). Akcinę bendrovę sudaro privati aštuonių krovos kompanijų grupė ir keletas pagalbinių bendrovių (vilkimo, apsaugos, personalo, agentų, bunkeravimo ir kt.). Šiai grupei priklausančios krovos kompanijos aptarnauja nuo 55% iki 60% viso krovinių srauto, einančio per Sankt Peterburgo uostą.

(4) Ust Luga (Sankt Peterburgas)

Ust Luga kompanija yra akcinė bendrovė, kuriai Transporto ministerija suteikė įgaliojimus plėtoti Ust Lugos uosto kompleksą, kuriam išnuomota 800 ha žemės 50-iai metų. Įsteigtos dukterinės kompanijos teikia elektros, vandens tiekimo ir jūrinės paslaugas.

Faktiškai jame egzistuoja anglies terminalas, ir tai tik jo pradinė pakopa. Žemė yra supilta, tačiau tik nedidelė dalis planuojamos sandėliavimo teritorijos yra užbaigta.



1.3 iliustracija Sankt Peterburgo uosto planas



1.1 nuotrauka Ust Lugas anglies terminalas, 2003 m. Birželis
(pagrindinė plėtros teritorija – už terminalo)

1.1.6 Lyginamoji uostų analizė

Lyginamoji transporto analizė detaliai pateikiama 1.1 lentelėje, o lyginamoji statinių ir pajėgumų analizė pateikta 1.2. lentelėje. Ištyrus transporto lygius, daromos tokios išvados:

1.1 lentelė Lyginamoji rytinės Baltijos jūros pakrantės uostų transporto analizė

UOSTAI	Krovinio kategorija						
	Iš viso keleivių (Skaičius)	Iš viso krovinių (Tonos)	Sausi birūs kroviniai (Tonos)	Skysti kroviniai (Tonos)	Generaliniai kroviniai (Tonos)	Kiti kroviniai (Tonos)	Konteineriai (TEU)
<u>KALININGRADAS</u>							
1997	neturima duomenų	6,200,000	neturima duomenų	neturima duomenų	neturima duomenų	neturima duomenų	neturima duomenų
2002	0	9,855,000	3,467,000	4,874,000	1,514,000	0	21,313
<i>Augimas/Metai (%)</i>	<i>neturima duomenų</i>	<i>9.7%</i>	<i>neturima duomenų</i>	<i>neturima duomenų</i>	<i>neturima duomenų</i>	<i>neturima duomenų</i>	<i>neturima duomenų</i>
<u>KLAIPĖDA</u>							
1997	70,120	16,118,040	2,861,890	3,956,670	9,299,480	0	36,736
2002	107,741	19,739,700	5,705,950	7,979,170	6,056,170	0	71,589
<i>Augimas/Metai (%)</i>	<i>9.0%</i>	<i>4.1%</i>	<i>14.8%</i>	<i>15.1%</i>	<i>-8.2%</i>	<i>0.0%</i>	<i>14.3%</i>
<u>LIEPOJA</u>							
1997	neturima duomenų	2,295,800	214,800	360,200	1,720,800	0	3,568
2002	12,356 *	4,318,000	820,420	906,780	2,590,800	0	3,821
<i>Augimas/Metai (%)</i>	<i>neturima duomenų</i>	<i>13.5%</i>	<i>30.7%</i>	<i>20.3%</i>	<i>8.5%</i>	<i>0.0%</i>	<i>1.4%</i>
<u>VENTSPILIS</u>							
1997	neturima duomenų	36,780,500	4,573,000	28,578,400	3,629,100	0	0
2002	8,370 *	28,704,000	6,203,000	20,021,000	2,480,000	0	0
<i>Augimas/Metai (%)</i>	<i>neturima duomenų</i>	<i>-4.8%</i>	<i>6.3%</i>	<i>-6.9%</i>	<i>-7.3%</i>	<i>0.0%</i>	<i>neturima duomenų</i>
<u>RYGA</u>							
1997	neturima duomenų	11,213,100	2,205,900	2,215,100	6,792,100	0	132,559
2002	50,166 *	18,108,600	6,700,182	5,432,580	5,975,838	0	73,900
<i>Augimas/Metai (%)</i>	<i>neturima duomenų</i>	<i>10.1%</i>	<i>24.9%</i>	<i>19.7%</i>	<i>-2.5%</i>	<i>0.0%</i>	<i>-11.0%</i>
<u>TALINAS</u>							
1997	4,839,000	17,133,000	2,179,000	8,095,000	4,024,000	2,835,000	54,587
2002	5,945,000	37,855,000	5,877,000	24,301,000	2,490,000	5,187,000	87,912
<i>Augimas/Metai (%)</i>	<i>4.2%</i>	<i>17.2%</i>	<i>21.9%</i>	<i>24.6%</i>	<i>-9.2%</i>	<i>12.8%</i>	<i>10.0%</i>
<u>SANKT PETERBURGAS</u>							
1998	neturima duomenų	21,450,900	5,773,100	8,873,200	6,804,600	0	202,350
2002	neturima duomenų	41,309,000	19,552,000	10,611,000	11,146,000	0	456,836
<i>Augimas/Metai (%)</i>	<i>neturima duomenų</i>	<i>17.8%</i>	<i>35.7%</i>	<i>4.6%</i>	<i>13.1%</i>	<i>0.0%</i>	<i>22.6%</i>

* 2001 m. duomenys

Šaltiniai : Baltijos uostų organizacija,
Uostų statistika,
Latvijos nacionalinė agentūra,
JICA studijų grupė.

- Talino uostas pranoksta Klaipėdą dideliu skaičiumi keleivių, kiekvieną dieną kertančių Suomijos įlanką tarp Talino ir Helsinkio. 2002 m. aptarnavo beveik 6 milijonus keleivių ir tapo vienu iš stambiausių keleivinių pasaulio uostų.
- Išskyrus Ventspilio uostą, visuose rytinės Baltijos jūros pakrantės uostuose žymiai padidėjo krovinių gabenimas. Jo metinis augimas svyruoja nuo 4.1% Klaipėdos uoste iki labai ryškaus 17.8% padidėjimo Sankt Peterburgo uoste.

- c) Visuose uostuose labai išaugo birių krovinių pervežimai, kurių metiniai augimo rodikliai svyruoja nuo 6.3% iki 35.7%. Daugelyje iš jų tas didėjimas siekia keletą milijonų tonų, tačiau Sankt Peterburge jis gerokai didesnis – siekia 13.8 milijonus tonų. Klaipėdos uoste birių krovinių augimas nuo 1997 iki 2002 sudarė 2.8 milijonus tonų.
- d) Skysti kroviniai daugiausia yra naftos produktai. Visuose uostuose, išskyrus Ventspilį, buvo pastebimas žymus skystų krovinių didėjimas daugiausia dėl išaugusio naftos eksporto iš Rusijos. Didžiausias absoliutus augimas buvo Talino uoste, kuriame naftos produktai nuo 1997 iki 2002 metų išaugo 16.2 milijonais tonų ir kuris dabar perėmė didžiausią naftos eksporto iš Rusijos dalį Baltijos pakrantėje. Papildant gautuosius rezultatus, minėtina plėtra naujo Rusijos Primorsko uosto, esančio į šiaurės vakarus nuo Sankt Peterburgo, specialiai pastatyto Rusijos naftai eksportuoti. Per pastaruosius keletą metų naftos krova jame iki 2002 m. pasiekė 12.3 milijonus tonų.
- e) Daugelyje uostų per pastaruosius penkerius metus padidėjo konteinerių gabenimas, nors jo apimtys skiriasi. Išimtis yra Rygos uostas, patyręs didelį nuosmukį (maždaug 40%) dėl nukreipto Rusijos konteinerių transporto į Sankt Peterburgą. Sankt Peterburgas jau yra didžiausias rytinės Baltijos jūros pakrantės konteinerių uostas, kuriame jų gabenimas padidėjo daugiau negu du kartus (iki 457 000 TEU) per pastaruosius penkerius metus. Klaipėdoje konteinerių gabenimas taip pat išaugo beveik dvigubai, ir dabar šis uostas konkuruoja su Ryga kaip trečias didžiausias konteinerių uostas.

1.2 lentelė Rytinės Baltijos jūros pakrantės uostų statinių ir pajėgumų palyginimas

UOSTAI/ METAI	Statiniai					Pajėgumai		
	Maksim. gylis (metrai)	Krantinės (skaičius)	Krantinių ilgis (metrai)	Ro-Ro krantinės (skaičius)	Skystų krovinių krantinės (skaičius)	Uosto (mln. tonų)	Konteinerių (TEU)	Kėlimo (tonos)
<u>KALININGRADAS</u>								
2002	8.2	50	6,130	3	3	15.0	30,000	40
<u>KLAIPĖDA</u>								
2002	14.0	152	19,216	7	8	30.0	200,000	64
<u>LIEPOJA</u>								
2002	9.5	80	7,000	2	9	7.5	7,000	40
<u>VENTSPILIS</u>								
2001	17.0	60	11,012	3	9	80.2	150,000	100
<u>RYGA</u>								
2002	12.2	114	13,818	5	6	20.0	300,000	40
<u>TALINAS</u>								
2002	17.4	59	10,175	12	8	47.0	150,000	60
<u>S. PETERBURGAS</u>								
2002	11.5	78	11,640	10	1	50.0	550,000	300

Šaltiniai : Baltijos uostų organizacija,
Uostų statistika.

Remiantis 1.2 lentelės duomenimis, galima daryti šias išvadas:

- a) Ventspilis ir Talinas yra giliausi rytinės Baltijos jūros pakrantės uostai, kuriuose vandens gylis siekia 17.0 - 17.4 m. Klaipėda, turinti 14.0 m gylį, yra po jų.

- b) Klaipėda iš visų rytinės Baltijos jūros pakrantės uostų turi didžiausią krantinių skaičių (152) ir krantinių ilgį (19.2 km). Po jos yra Ryga: 114 krantinių, kurių ilgis - 13.8 km.
- c) Iš septynių uostų Ventspilio pajėgumai yra didžiausi: 80.2 mln. tonų. Po jo - Sankt Peterburgas: 50.0 mln. tonų. Jame aptarnaujami ir birūs kroviniai, tačiau kai kurie iš jų po truputį perkeliama į naująjį Rusijos Ust Lugos uostą, kad Sankt Peterburgo uoste atsirastų daugiau vietos. Klaipėda, kurios pajėgumai 30.0 mln. tonų, užima ketvirtąją vietą tarp rytinės Baltijos pakrantės uostų.
- d) Uosto pajėgumų ir transporto lyginimas rodo, kad daugelis uostų dirba didesniu, negu 70% pajėgumu, ypač Ryga (91%), Sankt Peterburgas (83%) ir Talinas (81%). Klaipėda (66%) nuo jų nedaug atsilieka.
- e) Palyginus uosto konteinerių pajėgumus ir transportavimo lygius, matyti, kad tie pajėgumai naudojami labai nevienodai. Aukščiausias jų panaudojimo rodiklis Sankt Peterburgo uoste (83%) leidžia spręsti apie tam tikrą jo perkrovimą, nes plėtra per pastaruosius penkerius metus jame buvo itin sparti. Klaipėdoje šis rodiklis siekia 36%, atspindėdamas ir palyginti neilgą šių pajėgumų naudojimo laiką, tačiau augimas per pastaruosius penkerius metus šiame uoste buvo taip pat spartus.

1.1.7 Laivų judėjimas Baltijos jūroje

Detaliausio tyrimo apie laivų judėjimo maršrutus ir apimtis Baltijos jūroje duomenys yra Suomijos VTT techninių tyrimų centro (VTT Technical Research Centre of Finland) paruoštoje ataskaitoje, kuri pateikta Suomijos transporto ir susisiekimo ministerijai 2002 m. rugsėjo mėnesį (žr. 1.4. schemą). Žemiau pateikiama tikta viena iš daugelio VTT ataskaitos schemų, rodančių dabartinį (2000 m.) laivų judėjimą Baltijos jūroje. 4-ajame taške metinis laivų judėjimo skaičius siekė 58500, o Klaipėdos uoste - 5400 laivų 2000 m.



Šaltinis: Suomijos VTT techninių tyrimų centras

1.4 iliustracija Dabartinis laivų judėjimas Baltijos jūroje

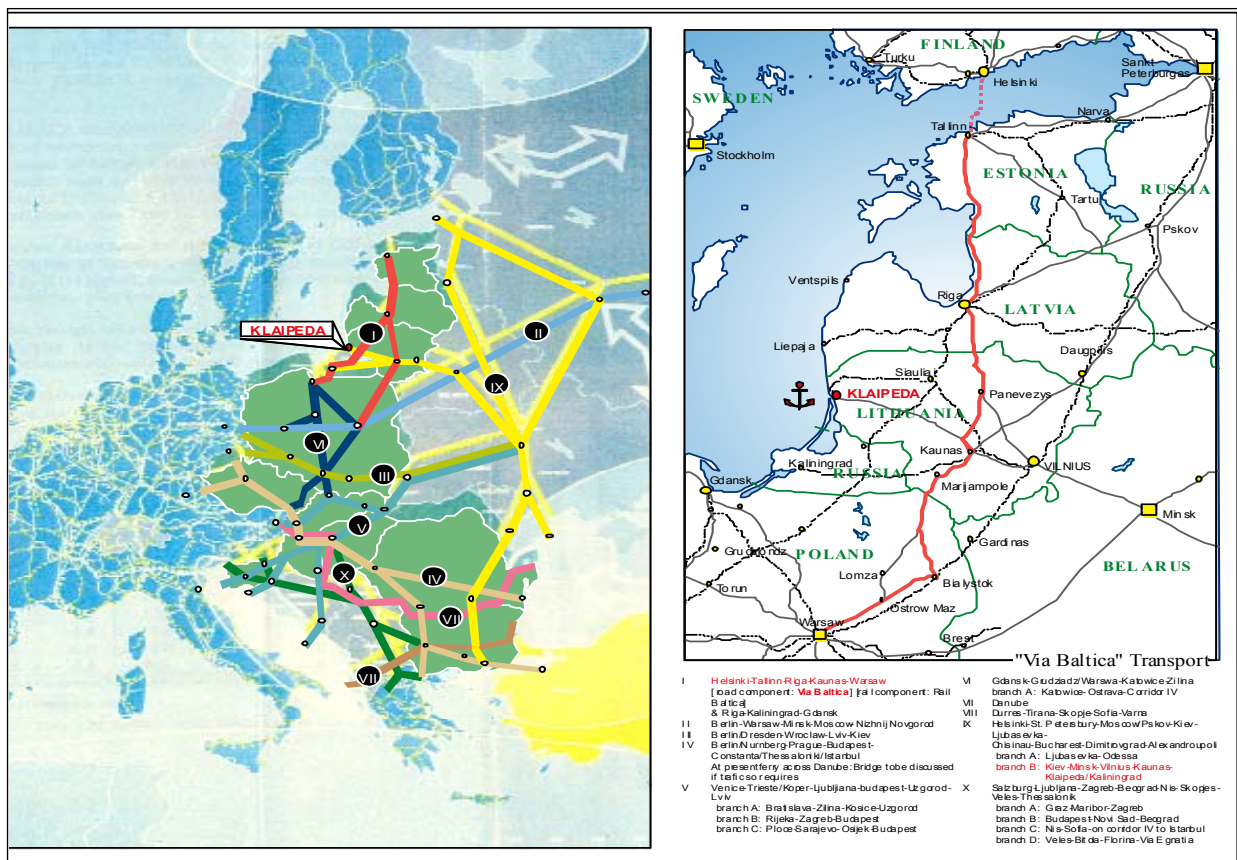
1.2 Sausumos transporto tinklas

1.2.1 Transporto keliai Lietuvoje

Pagrindiniai istoriškai susiformavę kelių ir geležinkelio maršrutai yra rytų-vakarų kryptimi nusidriekę tranzito koridoriai iš Rusijos ir Baltarusijos per Vilnių į Klaipėdą ir Kaliningradą Baltijos pakrantėje. Baltijos valstybėms tampa Europos Sąjungos (ES) narėmis, didėja šiaurės-pietų krypties kelių svarba. Atliekami pagrindinės šiaurės-pietų krypties automagistralės gerinimo darbai, taip pat svarstomi planai atidaryti naują šiaurės-pietų krypties geležinkelio liniją.

Kelios Lietuvos kelių ir geležinkelio magistralės yra integruotos į Europos Sąjungos transeuropinį tinklą (TEN). Šio tinklo tikslas – nustatyti strateginius keleivių ir krovinių transporto koridorius Centrinės bei Rytų Europos šalyse, ketinančiose tapti ES narėmis, ir greta jų esančiose sausumos teritorijose. Lietuvą kerta šios magistralės:

- a) I koridorius: “Via Baltica” šiaurės-pietų magistralė: Varšuva (Lenkija) – Marijampolė – Kaunas – Panevėžys – Ryga (Latvija) - Talinas (Estija). Atskira šio koridoriaus šaka – IA koridorius: Gdanskas (Lenkija) – Kaliningradas (Rusija) – Tauragė – Šiauliai – Joniškis – Ryga (Latvija).
- b) IX koridorius yra kompleksinis tinklas, apimantis daugiausia šiaurės-pietų krypties maršrutus iš Kaliningrado-Klaipėdos ir Helsinkio-Sankt Peterburgo į Kijevą (Ukraina), Odesą prie Juodosios jūros bei Aleksandroupolį prie Viduržemio jūros. Šio koridoriaus šakos, einančios per Lietuvą:



1.5 iliustracija Klaipėda ir transeuropinio tinklo keliai

1.3 Tarifų sistema

1.3.1 Geležinkelių tarifai

1.3 lentelėje pateikiami keli tranzito tarifų pagal prekių rūšis pavyzdžiai tarp rytinės Baltijos jūros pakrantės uostų ir sausumos.

Rusijos geležinkelių tranzito tarifai į tokius Rusijos uostus, kaip Kaliningradas ir Sankt Peterburgas, yra patys žemiausi šešioms prekių rūšims, lyginant su kitais uostais. Patys aukščiausi šių dviejų uostų tarifai sudaro 50% – 60% tos sumos, kuri taikoma Klaipėdos uostui. Palyginus tarifą, taikomą 100tkm, matyti, kad žemiausias tarifas, t.y. 0.68 JAV dolerio, taikomas trąšoms, vežamoms į Sankt Peterburgo uostą iš Severnaja stoties Rusijoje. Kaliningrado uostui taikomas šis tarifas siekia 0.80 JAV dolerio.

Mažesnis negu 1 JAV dolerio tarifas, t.y. 0.75 JAV dolerio į Sankt Peterburgo ir 0.96 JAV dolerio į Kaliningrado uostus, taikomas grūdams, gabenamiems iš Maskvos. Rusijos geležinkelių tarifas plieno gaminiams yra 1.18 ir 1.16 JAV dolerio 100tkm į Kaliningrado ir Sankt Peterburgo uostus. Šie tarifai, taikomi Klaipėdos uostui, yra beveik dvigubai didesni, t.y. 2.31 JAV dolerio 100tkm.

Rusijos geležinkelių atstumų veiksnys yra pats svarbiausias, palyginus su visų kitų šalių geležinkeliais. Taigi Rusijos geležinkelių politika efektyviai ir teigiamai veikia krovinių poreikius maršrutais į du aukščiau minėtus uostus, tačiau neigiamai veikia kitus uostus. Itin žemi Rusijos geležinkelių tarifai visoms prekių rūšims yra į Kaliningrado uostą. Palyginus juos su Rusijos geležinkelių tarifais, taikomais Klaipėdai, matyti, kad tarifas į Kaliningrado uostą plieno produktams, mazutui, trąšoms ir grūdams tesudaro 23%, gendančioms prekėms – 21% sumos, taikomos Klaipėdos uostui.

Tam, kad koku nors būdu išspręstų šią Rusijos geležinkelių tarifų mažinimo politikos problemą, Lietuvos geležinkelių bendrovė bandė sustabdyti krovinių nukreipimą nuo Klaipėdos į Kaliningrado uostą, taikydama tarifų mažinimo politiką. Pavyzdžiui, Lietuvos geležinkelių tarifas plieno gaminiams yra 1/2.4, o grūdams – 1/2.5, tačiau Lietuvos geležinkeliais atstumas yra labai nedidelis, tesudaro 15% viso geležinkeliais nuvažiuojamo kelio. Tačiau Lietuvos geležinkelių taikytas tarifo mažinimas šiam nedideliame atstumei neįtakoją bendro tarifo iš Rusijos į Klaipėdos uostą mažėjimo, nors tokia politika būtų galėjusi duoti teigiamų rezultatų, pritraukiant daugiau krovinių į Klaipėdos uostą.

Iš to, kas pasakyta, matyti, kad Rusijos geležinkelių koeficientai yra žymiai mažesni ir lengvai kompensuoja bet kokius papildomus mokesčius už krovos darbus Rusijos uostuose arba gabenimo sąnaudas į-iš tų Rusijos uostų per Suomijos įlanką. Šios Rusijos politikos padarinys buvo tas, kad tranzitinių krovinių vežimas per Klaipėdos uostą žymiai sumažėjo.

1.3 lentelė Tarptautiniai pagrindinių prekių rūšių tranzito tarifai tarp rytinės Baltijos jūros pakrantės uostų ir sausumos

Prekės	Uostai	RDZ	BC	LG	LDZ	EVR	Iš viso	RDZ	BC	LG	LDZ	EVR	Iš viso	RDZ	BC	LG	LDZ	EVR	Iš viso
		Iš Novyj Lipecko stoties (Rusija)																	
		Atstumas km						Tarifas, \$/t						Tarifas, \$/ 100 tkm					
Plieno gaminiai	Talinas	1331				277	1608	42.54				3.37	45.91	3.20				1.22	2.86
	Ryga	1210			288		1498	41.33			2.20		43.53	3.42			0.76		2.91
	Ventspilis	1210			459		1669	41.33			3.52		44.85	3.42			0.77		2.69
	Klaipėda	654	503	419			1576	27.66	4.20	4.54			36.40	4.23	0.83	1.08			2.31
	Kaliningradas	913	418	232			1563	8.99	3.40	6.00			18.39	0.98	0.81	2.59			1.18
	S. Peterburgas	1247					1247	14.47					14.47	1.16					1.16
Mazutas	Iš Janičkino stoties (Rusija)																		
	Atstumas km						Tarifas, \$/t						Tarifas, \$/ 100 tkm						
	Talinas	793				277	1070	30.32				4.56	34.88	3.82				1.65	3.26
	Ventspilis	703			459		1162	27.75			4.18		31.93	3.95			0.91		2.75
	Klaipėda	560	418	419			1397	22.52	4.00	5.62			32.14	4.02	0.96	1.34			2.30
	Kaliningradas	711	418	232			1361	6.06	4.00	6.00			16.06	0.85	0.96	2.59			1.18
S. Peterburgas	709					709	9.37					9.37	1.32					1.32	
Trašos	Iš Sevemaya stoties (Rusija)																		
	Atstumas km						Tarifas, \$/t						Tarifas, \$/ 100 tkm						
	Talinas	1019				277	1296	17.51				3.37	20.88	1.72				1.22	1.61
	Ventspilis	697	247		473		1417	13.13	1.80		4.68		19.61	1.88			0.99		1.38
	Klaipėda	689	418	419			1526	13.13	3.20	5.20			21.53	1.91	0.77	1.24			1.41
	Kaliningradas	840	418	232			1490	3.39	3.20	5.40			11.99	0.40	0.77	2.33			0.80
S. Peterburgas	935					935	6.32					6.32	0.68					0.68	
Grūdai	Iš Maskvos stoties (Rusija)																		
	Atstumas km						Tarifas, \$/t						Tarifas, \$/ 100 tkm						
	Talinas	764				277	1041	14.52				5.66	20.18	1.90				2.04	1.94
	Ventspilis	685			459		1144	13.44			5.00		18.44	1.96			1.09		1.61
	Klaipėda	542	418	419			1379	11.24	3.80	4.38			19.42	2.07	0.91	1.05			1.41
	Kaliningradas	693	418	232			1343	3.07	3.80	6.00			12.87	0.44	0.91	2.59			0.96
S. Peterburgas	680					680	5.10					5.10	0.75					0.75	
Gendančios prekės	Iš Maskvos stoties (Rusija)																		
	Atstumas km						Tarifas, \$/t						Tarifas, \$/ 100 tkm						
	Talinas	764				277	1041	75.34				10.11	85.45	9.86				3.65	8.21
	Ryga	685			288		973	68.96			10.80		79.76	10.07			3.75		8.20
	Ventspilis	685			459		1144	68.96			16.20		85.16	10.07			3.53		7.44
	Klaipėda	542	418	419			1379	55.96	12.20	13.57			81.73	10.32	2.92	3.24			5.93
Kaliningradas	693	418	232			1343	15.49	12.20	10.52			38.21	2.24	2.92	4.53			2.85	
S. Peterburgas	680					680	23.42					23.42	3.44					3.44	

Šaltinis: AB Lietuvos geležinkeliai Rinkodaros skyrius

1.3.2 Automobilių kelių tarifai

Kaip rodo pokalbiai su kelių ekspedijavimo ir vežėjų kompanijų atstovais, į rytus ir į vakarus nuo Klaipėdos uosto nusidriekia du pagrindiniai vežėjų keliai. 1.4 lentelėje lyginami tarifai, taikomi gabenimams jūros ir sausumos (automobilių) keliais. Gabenimo jūros keliu trukmė ir kaina yra didesnė.

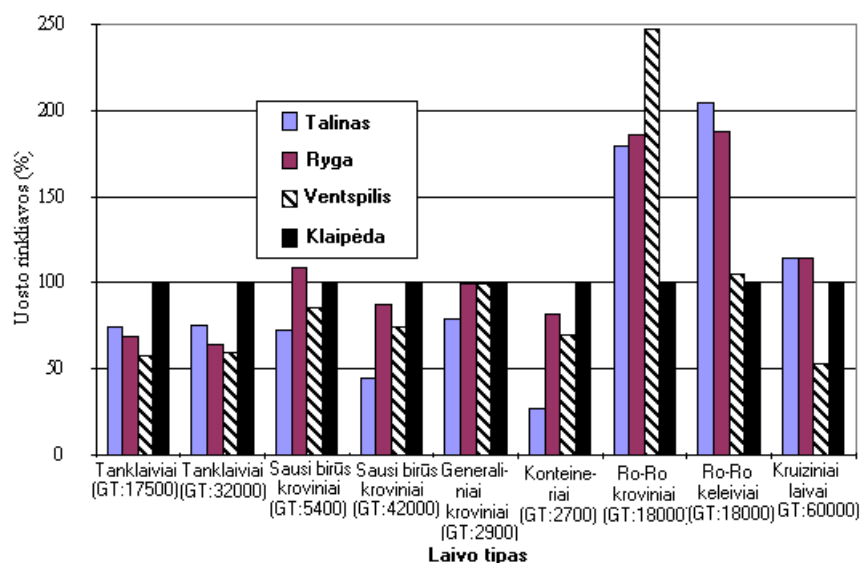
1.4 lentelė Tarifų tarp Vilniaus ir Miuncheno palyginimas

Maršrutas		Atstumas (km)	Tarifas (€ / transporto priemonė)	Laikas
Jūrų kelias (Per Klaipėdos uostą)	Klaipėda-Kylis	770	700	30 val.
	Vilnius-Klaipėda	340	221	1 diena
	Kylis-Miunchenas	650	420	1 diena
	Iš viso	1,750	1,341	2 dienos + 30 val.
Automobilių kelias		1,650	1,073	2.0 dienos

Saltinis: JICA studijos grupės interviu su tarptautinės ekspedijavimo kompanijos Vilniuje atstovais.

1.3.3 Uostų tarifai

1.6 lentelėje lyginamos svarbiausių rytinės Baltijos pakrantės uostų rinkliavos skirtingomis valiutomis. Klaipėdos uosto rinkliavos, taikomos tanklaiviams, yra 25-40 procentų didesnės, negu kituose uostuose. Uosto mokesčiai birių krovinių laivams Klaipėdos uoste yra 30%, o palyginus su Talino uostu, netgi 55% didesni. Nedideliems sausų birių krovinių laivams taikomi mokesčiai Rygos uoste beveik 10% viršija Klaipėdos uosto mokesčius. Generalinių krovinių laivams taikomi mokesčiai Klaipėdos uoste yra tokio paties lygio, kaip Rygos ir Ventspilio uostuose, bet viršija Talino uoste taikomus maždaug 20%. Konteinervežiams taikomi mokesčiai Klaipėdoje yra tokie patys, kaip Talino bei Rygos uostuose. Rinkliavos Ventspilio uoste yra mažiausios, tačiau krovos darbai jo naujajame konteinerių terminale praktiškai prilygsta nuliui. Mokesčiai Ro-Ro laivams Klaipėdos uoste yra beveik dvigubai mažesni, negu kituose uostuose.



1.6 iliustracija Uostų rinkliavų lyginimas (Klaipėda = 100%) pagal laivų tipus rytinės Baltijos jūros pakrantės uostuose

Kaip pavyzdį lygindami uosto rinkliavas, taikomas GT 3,000 laivams, matome, kad bendros uosto rinkliavos Klaipėdos uoste sudaro 4824 eurų, o Kaliningrado uoste – 4332 eurų. Rinkliavos Klaipėdos uoste yra šiek tiek didesnės, negu Kaliningrado uoste.

Krovos darbų mokesčiai biriems ir generaliniams kroviniams – trašoms, maisto produktams, cukraus žaliavai – Sankt Peterburgo uoste yra šiek tiek didesni, negu Klaipėdos uoste. Tačiau kiti mokesčiai, taikomi Sankt Peterburgo uoste, yra daug didesni už Klaipėdos uosto. Pavyzdžiui, mokesčiai pjautai medienai ir konteineriams Sankt Peterburge yra atitinkamai 5.5 ir 2 kartus didesni, negu Klaipėdos uoste.

1.3.4 Tarifų pagal transporto priemones ir maršrutus lyginimas

Kaip matome 1.5 lentelėje, bendra tarifo suma visiems maršrutams, nukreiptiems į Sankt Peterburgo ir Kaliningrado uostus, yra mažesnė už tą, kuri taikoma maršrutams į kitus uostus. Tai daugiausia lemia nenormali tarifų mažinimo politika, kurią vykdo Rusijos geležinkeliai. Ypač maršruto į Kaliningradą tarifas (1563 km) yra pats palankiausias dėl šios tarifų mažinimo politikos, nepaisant to, kad atstumas geležinkeliu ir iki Klaipėdos, ir iki Kaliningrado uostų yra beveik toks pat.

2,000GT tipo laivui per Klaipėdos uostą bendrą tarifo sumą sudaro: gabenimas – 64.54% (geležinkeliu), krovos darbų mokesčiai - 7.09% ir vandenyno tarifas – 28.37%. Didžiausia šio tarifo sudedamoji dalis tenka vežimui geležinkeliu. Jo tarifas į kitus uostus, išskyrus Rusijos, sudaro dar didesnę bendro tarifo dalį, palyginus su Klaipėda, t.y. beveik 70%. Šių uostų padėtis, varžantis dėl tarifų, yra dvigubai nepalankesnė, negu tų dviejų Rusijos uostų: geležinkelio tarifas sudaro 36.66% į Sankt Peterburgo uostą ir 44.43% į Kaliningrado uostą bendros 2,000GT tipo laivui taikomos tarifo sumos.

Be to, krovos darbų mokesčiai sudaro didžiausią tarifo dalį Sankt Peterburgo ir Kaliningrado uostuose, lyginant juos su kitais uostais. Aiškiai matome, kad maršrutai per Rusijos uostus yra naudingesni, negu per kitus Baltijos uostus, nes mažesni geležinkelio tarifai nulemia didesnes krovinio transporto apimtis, ir krovos kompanijos pelnosi iš padidėjusių įplaukų dėl didesnio krovinių kiekio ir aukšto krovos mokesčių lygio.

Turint galvoje nedidelius jūrinio frachto skirtumus Baltijos uostuose, išskyrus Rusijos uostus, tarifų konkurenciją neabejotinai lemia ne šis mokestis, bet transportavimo tarifai sausumoje, įskaitant vežimą automobiliais.

1.5 lentelė Tarifų lyginimas pagal siuntėjo-gavėjo punktus Rusijoje ir kitose šalyse (plieno gaminių pavyzdys)

Kroviny	Laivo tipas (GT)	Sausuma			Vandens keliu		Atstumas, (km)			Tarifas (JAV \$/t)				
		Siuntėjo punktas			Gavėjo punktas		Geležinkelio iki uosto	Jūra tarp uostų	Iš viso	Geležinkelio iki uosto	Krovos mokesčiai	Jūrinis frachtas	Iš viso	Uosto rinkliavos
		Šalis	Vieta (Geležinkelio stotis)	Uostas	Uostas	Šalis								
Plieno strypai	2,000	Rusija	Novyj Lipeckas	S.Peterburgas	Hamburgas	Vokietija	1247	1,200	2,747	14.47	7.00	18.00	39.47	0.55
				Talinas			1608		3,108	45.91	4.00	17.00	66.91	0.85
				Ryga			1498		2,998	43.53	4.00	17.00	64.53	1.28
				Ventspilis			1669		3,169	44.85	4.00	17.00	65.85	1.28
				Klaipėda			1576		3,076	36.40	4.00	16.00	56.40	1.18
				Kaliningradas			1563		3,063	18.39	5.00	16.00	41.39	1.06
				S.Peterburgas			1247		12,247	14.47	7.00	37.00	58.47	0.45
Plieno strypai	10,000	Rusija	Novyj Lipeckas	Talinas	Hiustonas, Teksasas	JAV	1608	11,000	12,608	45.91	4.00	36.00	85.91	0.75
				Ryga			1498		12,498	43.53	4.00	36.00	83.53	1.13
				Ventspilis			1669		12,669	44.85	4.00	36.00	84.85	1.13
				Klaipėda			1576		12,576	36.40	4.00	35.00	75.40	1.04
				Kaliningradas			1563		12,563	18.39	5.00	35.00	60.39	0.94
				S.Peterburgas			1247		12,247	14.47	7.00	37.00	58.47	0.45
				Talinas			1608		12,608	45.91	4.00	36.00	85.91	0.75

Šaltiniai: 1. Baltic Shipping Company, Klaipėda

2. Tarptautiniai geležinkelių tranzito tarifai, AB "Lietuvos geležinkeliai", Rinkodaros skyrius

Pastaba: 1. Laikoma, kad vandenyno mokesčiai Talino, Rygos ir Ventspilio uostuose yra vienodas ir lygus 17.00 JAV \$/toną

2. Laikoma, kad vandenyno mokesčiai iš Kaliningrado uosto yra toks pat, kaip ir Klaipėdos uosto.

3. Krovos mokesčiai Talino, Rygos, Ventspilio ir Kaliningrado uostuose yra tik negalutiniai.

1.3.5 Visapusė tarptautinio transporto tarifų politika

(1) Bendroji

Transporto tarifų politika ES ir NVS šalyse plėtojama, atsižvelgiant į tų regionų socialinę-ekonominę ir politinę situaciją. Lietuvą įtakojo geopolitinio ir ekonominio klimato pokyčiai ES ir NVS šalyse. Žemiau trumpai pateikiama bendra transporto politikos NVS ir ES šalyse apžvalga.

(2) Rusijos tarifų politika

Rusijos Vyriausybė 1998 m. gegužės mėnesį priėmė nutarimą, kuriame pateikė naują geležinkelių restruktūrizavimo koncepciją. Joje suformuluota nauja kainų nustatymo politika, numatanti lanksčius ir sumažintus tarifus. Rusijos geležinkeliai nusprendė sumažinti krovinių į Rusijos uostus (Sankt Peterburgą ir Kaliningradą) tarifus 2001 m. Tačiau tarifai į kitus rytinės Baltijos pakrantės uostus, įskaitant ir Klaipėdą, liko tokie patys, kaip ir anksčiau.

Svarbiausias tokios Rusijos geležinkelių tarifų mažinimo politikos pretekstas buvo tarptautinės prekybos disbalansas, kurio pagrindinės priežastys šios:

- Naujų Rusijos uostų statyba rytinėje Baltijos jūros pakrantėje prasidėjo, kai Rusijoje vyko privatizacijos procesas ir šalyje ėmė trūkti pinigų ekonominėms reformoms.
- Šiuo metu Rusija kasmet praranda iki 1.5 milijardo JAV dolerių, transportuodama krovinius per Ventspilio, Rygos ir Odesos uostus.

(3) ES tarifų politika

Lietuvai 2004 m. tapus ES nare, būtų racionalu nustatyti Lietuvoje tarifus kiekvienai transporto rūšiai, remiantis ES kainų nustatymo politika. Bendrieji ES kainų nustatymo principai yra šie:

Transporto naudotojai turėtų apmokėti visas ribines ir vidaus, ir išorės (išorės lėšos turėtų būti pervestos į vidaus) išlaidas transporto paslaugų, kuriomis jie naudojami. Išorės lėšas sudaro nepadengti nelaimingų atsitikimų nuostoliai, nepadengtos aplinkosaugos išlaidos ir transporto grūsčių nuostoliai.

Transporto kainos turėtų būti geriau suderintos su faktiškais transporto sąnaudomis, tačiau diferencijuojamos, atsižvelgiant į laiką, erdvę ir transporto rūšį. Iš esmės visos transporto sąnaudos turėtų būti ilgainiui susigrąžintos.

Pastebėta, kad ES geležinkelių sektoriuje infrastruktūros sąnaudų atgavimo lygis yra žemesnis, negu automobilių kelių sektoriuje. Apskritai Komisijos tikslas nėra atgauti visas lėšas per trumpą laiką, tačiau pirmiausia jina kreipia dėmesį į tai, kad būtų paruošti metodai geležinkelio infrastruktūros sąnaudų skaičiavimui suvienodinti. Iki šių dienų ES politika buvo pirmiausia nukreipta į kelių ir iš dalies į geležinkelių transportą, o iki šiol dar neparuošta uostų kainų nustatymo politika.

Žalioji knyga numato įvairius uostų infrastruktūros gerinimo, efektyvumo didinimo ir jų integracijos į Sąjungos transporto tinklą (Transeuropinis tinklas – TEN) būdus. Uostų nuosavybė, organizacija ir administravimas labai skiriasi valstybėse narėse, taigi Komisija ieško būdų, kaip nustatyti uostų infrastruktūros kainas, kad būtų

užtikrinta, jog už uosto teikiamas paslaugas ir įrengimus mokėtų uosto naudotojai sutinkamai su teisingo ir efektyvaus kainų nustatymo principais.

(4) Tarifų suvienodinimo politika pagal TRACECA projektą

1993 m. gegužės mėnesį Europos Komisija Briuselyje organizavo konferenciją, kurioje dalyvavo Armėnijos, Azerbaidžano, Gruzijos, Turkmėnistan, Uzbekistano, Kazachstano, Kirgizijos ir Tadžikistano atstovai. Šios konferencijos tikslai buvo:

Skatinti bendradarbiavimą tarp dalyvaujančiųjų šalių visose srityse, susijusiose su prekybos ir transporto plėtra regione.

Skatinti Centrinės Azijos-Kaukazo-Europos transporto koridoriaus plėtrą.

Išsiaiškinti regiono prekybos ir transporto sistemų problemas ir trūkumus.

Apibrėžti Techninės paramos programos, kuri būtų finansuojama ES lėšomis, turinį ir įgyvendinimo terminus.

Geležinkelio tranzito tarifus nustato Tarptautinių tranzito tarifų (MTT) skalė, kuri periodiškai koreguojama. TTT (MTT) skalė leidžia dideles nustatytų kainų nuolaidas, ir tai gali kompensuoti aiškia nerealu pradinį įkainių lygį. Ši nuolaidų sistema leidžia tam tikrą komercinį lankstumą.

Ankstesnis TRACECA projektas bandė nustatyti visiškai naują tranzito metodologiją, tačiau paaiškėjo, kad MTT skalė buvo taip giliai įsišaknijusi viso regiono pardavimų ir rinkodaros filosofijoje, kad buvo labai sunku įtikinti suinteresuotąsias šalis, jog toks planas būtų praktiškas. Jaučiama, kad kompetencijos šiuo požiūriu lygis kai kuriose vietinio geležinkelio valdymo struktūrose nėra pakankamai gerai suformuotas ir jį pakeisti būtų sunku.

1.3.6 Kliūčių pasienyje šalinimas

Tam, kad būtų sukurta ekonomiška, efektyvi ir aplinkai palanki užsienio transporto sistema tarp Baltijos, ir NVS šalių, buvo suplanuoti arba jau vykdomi įvairūs transporto projektai.

(1) Projektas 2K

Lietuva ir Rusijos Federacija (RF) įpareigojo atsakingas institucijas pateikti savo pasiūlymus dėl abiejų šalių geležinkelio tarifų suderinimo tam, kad būtų galima padidinti transporto srautus tarp Klaipėdos ir Kaliningrado uostų. 2001 m. gegužės mėnesį patvirtinus galimybę dėl abiejų uostų krovinių srautų sujungimo į vieną transporto koridorių, buvo sudarytas projekto 2K Vadovavimo komitetas.

Pirmą konkretų bendrą sutarimą 2K projekto rėmuose – šaudyklinį konteinerių traukinį į Maskvą – inicijavo Klaipėdos bei Kaliningrado uostai ir laivybos linijos. Pranešta, kad Lietuvos, Rusijos ir Baltarusijos geležinkeliai jau suteikė priimtinius tarifus. Tikimasi, kad krovinių srauto koordinavimas ir integracija į naują transporto koridorių bus įgyvendinti.

(2) Vikingo projektas

2002 m. Lietuvos, Baltarusijos ir Ukrainos geležinkeliai drauge su savo šalių ekspeditorių ir krovos kompanijomis parengė bendrą kombinuotų vežimų traukinio,

kuri pavadinu „Vikingu”, projektą. Šis traukinys gabena įvairių rūšių krovinius 20 ir 40 pėdų, specialiuose ir refrižeratoriniuose konteineriuose bei vagonuose. Juo taip pat galima gabenti autotraukinius ir kitas transporto priemones. Šio traukinio maršrutas: Odesa - Berežest - Slovečno - Gudagojus - Kena - Klaipėda. Krovinį taip pat galima pakrauti ir iškrauti tarpinėse stotyse.

Šio traukinio operatoriai yra Lietuvoje „Lietuvos geležinkeliai”, Baltarusijoje – Baltarusijos nacionalinė transporto ekspedijavimo kompanija *Belintertrans*, Ukrainoje – Valstybinis transporto paslaugų centras *Liski* ir didžiausia Klaipėdos uosto krovos kompanija *KLASCO*. Traukinys kursuoja vieną kartą per savaitę. Padidėjus krovinių gabenimo poreikiui, kursuojama bus dažniau. Šiuo metu traukinys atstumą iš Odesos (Usatovo stoties) iki Klaipėdos (Draugystės stoties) įveikia per 68 valandas, o iš Klaipėdos (Draugystės stoties) iki Odesos (Usatovo stoties) – per 72 valandas.

(3) Pasienio kliūtys (Automobiliai)

Tarptautiniam kelių transportui išskyla daug kliūčių: 1) muitinės procedūrų atlikimas, 2) tam tikrų prekių rūšių importo kvotos (Rusija nustatė mėsos importo kvotą, o tai sumažino mėsos importą iš pietinės Europos dalies), 3) išduodamų sienos kirtimų leidimų kiekis, 4) krovinių svorio, kuris gali būti pakrautas į automobilį (Rusija ir Baltarusija: 38 t/treilerį, Lenkija ir Baltijos valstybės: 40 t/treilerį, Švedija: 60 t/treilerį), apribojimai, 5) kelių mokesčiai (Italija, Ispanija ir Prancūzija: 0.27 eurai/km, Vokietija: 0.15 eurai/km, įvedamas nuo 2003 m. rugpjūčio mėn.).

1975 m. TIR (Transport Internationaux Routiers) Konvencija nustato, kad muitinės procedūros ir patikrinimai, kuriuos privalo atlikti vienos šalies pareigūnai, yra pripažįstami visų kitų šalių muitinėse, per kurias vyksta kroviny, taigi teoriškai kroviny tikrinamas tik tai išsiuntimo ir gavimo vietose. Tranzito vietose nebūtina fiziškai tikrinti krovinio (nebent, žinoma, muitinės pareigūnai tam turi priežasčių). Muitinėse taip sutaupoma daug laiko ir darbo jėgos sąnaudų.

1.4 Ūkio ir pramonės plėtra

1.4.1 Ūkis

Baltijos valstybės vienintelės iš buvusios Sovietų Sąjungos respublikų ėmėsi žygių greitai pereiti prie rinkos ekonomikos sąlygų ir įgyvendinti demokratines reformas. Tai leido joms dalinai išvengti tų ekonominių ir politinių krizių, kurias patyrė kiti regionai pereinamuoju laikotarpiu iš centralizuotos planinės ekonomikos. Baltijos valstybėse privatizacija beveik baigta iki 2002 m. Be to, šios trys valstybės aktyviai siekė tapti didesnių ekonominių ir politinių sąjungų, tarp jų Europos Sąjungos (ES) ir Šiaurės Atlanto Sutarties Organizacijos (NATO), narėmis.

Baltijos valstybių ir Nepriklausomų Valstybių Sandraugos šalių ekonominė raida pateikiama žemiau trijose diagramose (1.7), panaudojus Pasaulio banko duomenų bazės informaciją. Pirmoji rodo realaus BVP, išreikšto JAV doleriais (1995 m. pastovus lygis), augimo tendencijas trijose Baltijos šalyse 10-ies metų laikotarpiu nuo 1992 iki 2001 metų. Kitose dviejose pateikiami ekvivalentiniai duomenys apie 12 NVS šalių, perkėlus Rusiją ir Ukrainą į atskirą diagramą dėl jų santykinai stambaus ūkio.

Šie grafikai rodo:

Žlungant buvusiai Sovietų Sąjungai 1992 m., Baltijos valstybių ūkiai patyrė žymų nuosmukį, trukusį maždaug trejus metus. Tačiau nuo to laiko šių šalių ekonomikos nuolat augo, išskyrus pertrūkį 1999 m. dėl metais anksčiau Rusiją ištikusios ekonominės krizės padarinių.

Netgi patirdama BVP nuosmukį, Rusija iki šiol išlieka didžiausią ūkį turinčia NVS šalimi, kurios BVP sudarė apytiksliai 75% bendro NVS šalių BVP 2001 m.. Tačiau Ukrainos ūkis išliko gana stabilus praėjusio dešimtmečio viduryje po buvusios Sovietų Sąjungos žlugimo.

Kazachstano ekonomika sparčiai smuko praėjusio dešimtmečio pradžioje, tačiau lygiai taip pat greitai ėmė atsigausti jo pabaigoje ir naujo dešimtmečio pradžioje. Baltarusijos ekonomika ryškiai smuko 1992–1995 m., bet po to nuolat augo ir šiuo metu viršija 1992 metų lygį. Turkmėnistano ūkis patyrė ilgesnį nuosmukį (1992–1997), tačiau dabar labai greitai auga ir beveik siekia 1992-ųjų metų lygį. Kitų NVS šalių ūkiai yra gana smulkūs.

1.4.2 Gyventojai

Baltijos valstybių ir NVS šalių gyventojų pastarųjų 10-ies metų statistikos duomenys pateikti 1.6. lentelėje.

1.6 lentelė Gyventojų skaičius (mln.) Baltijos valstybėse ir NVS šalyse

Šalis	1991	1996	2001	Augimas 1991-2001
Lietuva	3.70	3.60	3.49	-5.7%
Latvija	2.66	2.49	2.34	-12.0%
Estija	1.57	1.45	1.35	-14.0%
Rusija	148.62	147.74	144.84	-2.5%
Ukraina	52.00	51.11	49.12	-5.5%
Baltarusija	10.19	10.16	9.97	-2.2%
Moldova	4.36	4.33	4.27	-2.1%
Kazachstanas	16.23	15.58	14.83	-8.6%

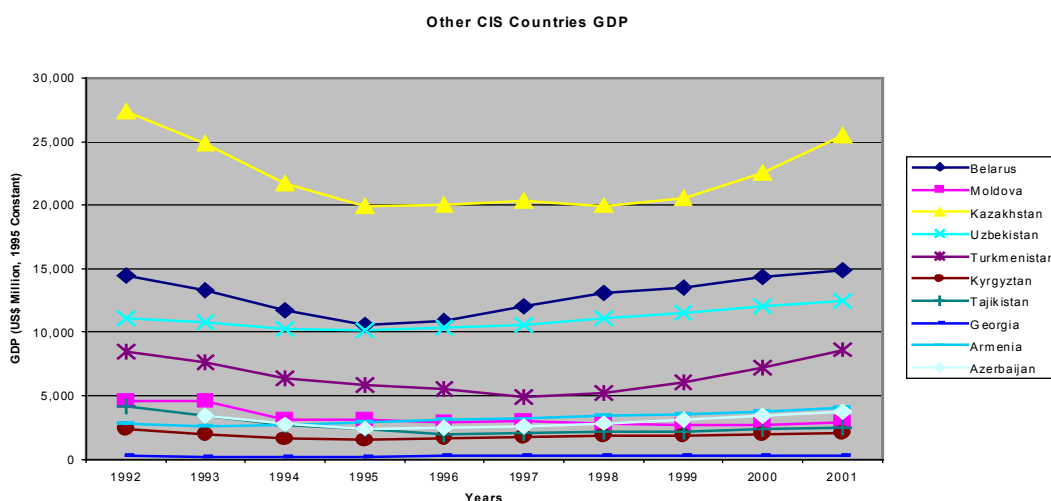
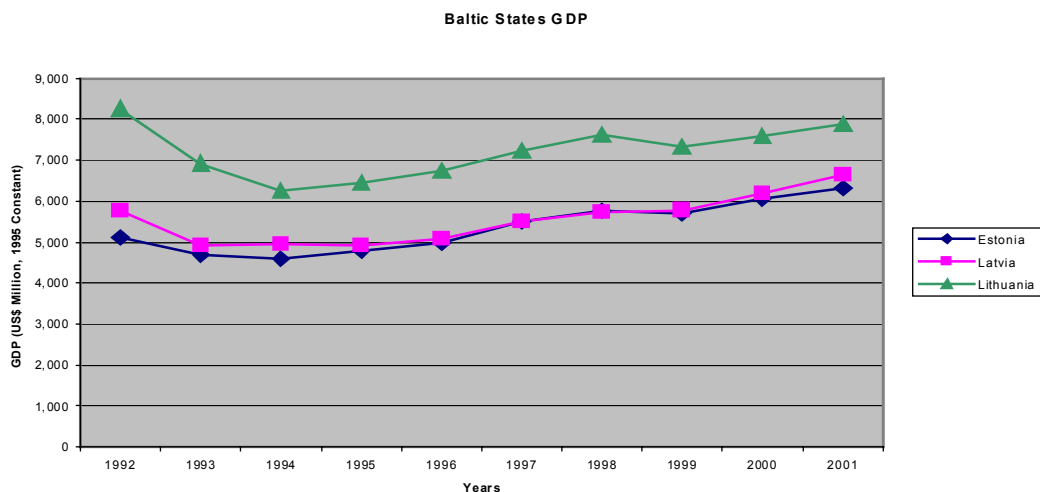
Šaltinis: Pasaulio banko ekonominių duomenų bazė

Gyventojų statistikos duomenys leidžia daryti šias išvadas:

Gyventojų skaičius visose trijose Baltijos valstybėse žymiai sumažėjo, ypač Latvijoje ir Estijoje. Daugiausia tai susiję su rusų tautybės gyventojų migracija atgal į savo šalį, žlugus buvusiai Sovietų Sąjungai. Rusų tautybės gyventojų skaičius Latvijoje ir Estijoje buvo didesnis, negu Lietuvoje.

Rusija, lyginant su Baltijos valstybėmis ir kitomis NVS šalimis, turi neabejotinai didžiausią gyventojų skaičių (133.8 mln.). Tai sudaro truputį daugiau, negu pusę viso NVS šalių gyventojų skaičiaus.

Kai dalyje NVS šalių dėl susidariusių ekonominių ir politinių faktorių gyventojų skaičius gana nežymiai mažėjo, kai kuriose Centrinės Azijos šalyse šis skaičius gana ryškiai augo.



Šaltinis: Pasaulio banko ekonominių duomenų bazė

1.7 iliustracija BVP augimas Baltijos valstybėse ir NVS šalyse

Dėl ekonominio klimato pokyčių daugelyje šių šalių sumažėjęs gimstamumas palaipsniui sukels bendrą visuomenės senėjimą. Dabar, kai jose ekonomika pradeda atsigaivinti, šis reiškinys gali pasikeisti į priešingą pusę.

1.4.3 Pramonė

(1) Rusijos nafta

Iki 1991 m. Sovietų Sąjunga buvo didžiausia pasaulio naftos eksportuotoja. Sovietų naftos gamyba ir eksportas jau mažėjo devintajame dešimtmetyje, ir po Sovietų Sąjungos žlugimo Rusijos grynasis naftos eksportas smuko 1994 metais.

Rusijai restruktūrizavus savo naftos pramonę į tam tikrą kiekį vertikalios integracijos privačių naftos kompanijų, šalies naftos gamyba ir eksportas vėl ėmė augti. 2001 m. Rusijos grynasis naftos eksporto rodikliai augo septintus metus iš eilės. 2003 m. sausio mėn. Rusijos eksportas viršijo Saudo Arabijos, didžiausios pasaulyje naftos gamintojos, eksportą. Rusijos grynasis naftos eksportas vėl padidėjo iki 5.2 mln. bpd 2002 m.. Žaliavinės naftos eksportas yra pagrindinis Rusijos pajamų šaltinis ir sudaro maždaug 25% Rusijos vyriausybės pajamų.

Didžiausioji Rusijos naftos dalis yra eksportuojama per keletą Baltijos ir Juodosios jūrų terminalų toliau į Europą.

Rusija tradiciškai eksportuodavo didelę dalį savo žaliavinės naftos per Baltijos uostus. Tai, ką patyrė Ventspilio uostas, rodo, kad šie tradiciniai keliai gali būti pakeisti, ir viena iš priežasčių, lėmusių žaliavinės naftos tiekimo nutraukimą į šį uostą, buvo ta, kad žaliavinės naftos tiekimą reikėjo nukreipti per Baltijos naftotiekio sistemą į Primorsko uostą.

Rusija siekia valdyti tiekimo į pasaulinę rinką kelius, ar tai būtų naujoji Baltijos naftotiekio sistema, ar Baltijos valstybių uostai. Rusijos "Jukos" naftos kompanija dalinai valdo Mažeikių naftos perdirbimo įmonę ir Būtingės naftos terminalą Lietuvoje. Kadangi Ventspilio naftos terminalas dar nėra privatizuotas, jokia Rusijos kompanija nėra jo dalininkė, tai daroma prielaida, kad viena iš žaliavinės naftos tiekimo nutraukimo priežasčių yra siekis daryti Latvijos vyriausybei spaudimą šio proceso metu.

Nuolatinis Rusijos naftos tiekimas į pasaulinę rinką ir iš to gautos pajamos padėjo stabilizuoti Rusijos ekonomiką ir padidinti šalies turta. Tai skatins Rusijos ūkį importuoti daugiau vartojimo prekių, tikėtina, iš Vakarų Europos.

Du faktoriai, įtakosiantys visą žaliavinės naftos tiekimą ir kainas per ateinančius keletą metų, bus padidėjusi naftos produkcija iš Irako, turinčio antrus pagal dydį naftos išteklius pasaulyje, ir naujieji resursai, kurie taps prieinami iš Kaspijos jūros regiono.

(2) Geležis ir plienas

1.7 lentelė Grynieji plieno importuotojai ir eksportuotojai 2001 m.

(mln. metrinių tonų)

Vieta	Šalis	Grynasis eksportas*	Vieta	Šalis	Grynasis importas*
1	Japonija	25.4	1	Jungtinės Valstijos	22.1
2	Ukraina	24.0	2	Kinija	18.1
3	Rusija	22.5	3	Honkongas	5.8
4	Belgija, Liuksemburgas	9.1	4	Tailandas	5.6
5	Brazilija	8.2	5	Italija	5.4
6	Turkija	5.1	6	Iranas	4.1
7	Vokietija	4.8	7	Ispanija	4.1
8	Pietų Afrika	4.0	8	Vietnamas	3.5
9	Pietų Korėja	3.3	9	Filipinai	2.8
10	Kazachstanas	2.9	10	Portugalija	2.4
11	Austrija	2.3	11	Singapūras	2.3
12	Slovakijos Respublika	2.2	12	J.A. Emyratai	2.2
13	Čekijos Respublika	1.5	13	Malaizija	2.1
14	Indija	1.4	14	Indonezija	2.1
15	Argentina	1.3	15	Graikija	2.0

Šaltinis: 2003 metų „Worldsteel“ (IISI) ataskaita

Grynojo eksporto šalių yra nedaug (Japonija, Ukraina ir Rusija) ir praktiškai tikrai dvi grynojo importo šalys (JAV ir Kinija). Iš NVS šalių Rusija, Ukraina ir Kazachstanas (mažesne apimtimi) yra svarbūs geležies ir plieno produkcijos gamintojai. Aišku, kad šios šalys taip pat yra labai svarbios šių gaminių grynosios eksportuotojos pasaulinėje rinkoje. Rusijos geležinkeliams 2001 m. įvedus naujus tarifus, didžioji dalis Rusijos geležies ir plieno produkcijos dabar nukreipiama per Rusijos uostus. Tiekimas į Baltijos uostus, kurie krauna šios rūšies prekes, taip pat ir į Klaipėdą, žymiai sumažėjo.

(3) Trašos

Lietuvos, tapusios viena didžiausių trašų gamintojų, eksportas labai išaugo. Kitų trašų importas taip pat padidėjo, tačiau ne taip žymiai, kaip eksportas.

Latvijos ir Estijos prekyba trašomis yra labai nedidelė.

Rusija, Ukraina ir Baltarusija yra stambios trašų gamintojos, ir jos taip pat žymiai padidino eksportą 1992–2000 metais. Importas į jas faktiškai sumažėjo.

Netikėtai sumažėjusi Kazachstano prekyba trašomis, importas ir eksportas, beveik nutrūko. Kadangi trašų gamyba ir vartojimas šioje šalyje taip pat krito, galima būtų galvoti apie žemės ūkio gamybos mažėjimą, tačiau, kaip rodo žemiau pateikiamas grūdų gamybos lygis, tai būtų nepagrįsta nuomonė. Manome, kad 2000-ųjų metų duomenys nėra išsamūs.

(4) Grūdai

Nors duomenų apie grūdų gamybą ir eksportą pateikta mažiau, vis dėlto naudinga apžvelgti pagrindines žemės ūkio gamybos tendencijas. Žemiau pateikiamos tokios grūdų gamybos (kviečių, kukurūzų ir miežių) ypatybės pagrindinėse NVS šalyse gamintojose ir Lietuvoje.

Kazachstanas yra neabejotinai didžiausia grūdus eksportuojanti šalis ir tokia išlieka jau keletą metų. Ji apdovanota didžiuliais žemdirbystei tinkamais žemės plotais, palyginti nedideliu gyventojų, kuriuos reikia išmaitinti, skaičiumi (apie 15 mln.) ir gerai tvarkomu ūkiu. Nors žemės ūkio gamyba Rusijoje ir Ukrainoje yra didesnė, tačiau jos turi žymiai daugiau gyventojų (atitinkamai 145 mln. ir 49 mln.). Prieš daugelį metų Ukraina buvo vadinama Tarybų Sąjungos aruodu. Jos žemės ūkio gamyba šiandien turėtų būti žymiai didesnė, tačiau šiam sektoriui plėtotis trukdo reformų ir iniciatyvų stoka.