



EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA

Bruselis, 13.7.2006
KOM(2006) 380 galutinis

**KOMISIJOS KOMUNIKATAS TARYBAI, EUROPOS PARLAMENTUI, EUROPOS
EKONOMIKOS IR SOCIALINIŲ REIKALŲ KOMITETUI IR REGIONŲ
KOMITETUI**

**Trumpųjų nuotolių laivybos skatinimo programos vidurio laikotarpio apžvalga
[KOM (2003) 155 galutinis]**

{SEK(2006) 922}
{SEK(2006) 923}

1. PAGALBINĖ INFORMACIJA

2001 m. Baltosios knygos vidurio laikotarpio apžvalgoje¹ pabrėžiama, kad trumpųjų nuotolių laivyba vaidina pagrindinį vaidmenį užtikrinant tvarų mobilumą ir prisideda siekiant kitų tikslų, pavyzdžiui, tikslo sumažinti grūstis ir neigiamą poveikį aplinkai. Trumpųjų nuotolių laivyba – neatskiriama logistikos grandinės Europos transporto sistemoje dalis, kaip teigiama neseniai priimtame Komisijos komunikate dėl krovinio transporto logistikos².

1999 m. Komisijos komunikate dėl trumpųjų nuotolių laivybos³ analizuojamos kliūtys, trukdančios plėtoti šią transporto rūšį, ir siūlomas vežimo „nuo durų iki durų“ metodas, taikant „vieno langelio“ principą.

2002 m. birželio mėn. Europos Sąjungos transporto ministrai Gijone (Ispanija) surengė neoficialų susitikimą, skirtą trumpųjų nuotolių laivybai. Po šio susitikimo Komisija parengė Trumpųjų nuotolių laivybos skatinimo programą⁴.

2004 m. Komisija pateikė kitą Komunikatą apie trumpųjų nuotolių laivybą⁵, kuriame pranešama apie pažangą, padarytą nuo 1999 m. Vėliau, 2004 m. liepos mėn., Amsterdame įvyko neoficialus Europos Sąjungos transporto ministrų susitikimas.

2006 m. sausio mėn. Liubianos (Slovėnija) ministrų konferencija parengė išvadas apie jūrų greitkelius.

Europos Parlamentas taip pat keletą kartų patvirtino savo pasiryžimą skatinti trumpųjų nuotolių laivybą. Naujausia Europos Parlamento rezoliucija⁶ šia tema paskelbta 2005 m. balandžio mėn.

Europos trumpųjų nuotolių laivybos politika yra visiškai suderinta su Lisabonos darbotvarke.

2. TRUMPŪJŲ NUOTOLIŲ LAIVYBOS APIMTYS AUGA

Trumpųjų nuotolių laivyba išlieka vienintelė transporto rūšis, galinti konkuruoti su sparčiai augančiu kelių transportu. 1995–2004 m. trumpųjų nuotolių laivybos tonkilometrių rodiklis 25 ES valstybėse narėse padidėjo 32 %, o kelių transporto rodiklis – 35 %. Trumpųjų nuotolių laivybai teko 39 % visų tonkilometrių 25 ES valstybėse narėse, o kelių transportui – 44 %. 15 ES valstybių narių trumpųjų nuotolių laivybai teko 42 %, o kelių transportui – 44 %.

Iš turimų duomenų matyti, kad greičiausiai augantis trumpųjų nuotolių laivybos segmentas ir toliau išlieka konteineriais vežami kroviniai – vidutinis augimas per metus nuo 2000 m. yra 8,8 %.

¹ Tenesustos Europos pažanga – užtikrinkime tvarų Europos judumą, COM(2006) 314 galutinis.

² Krovinio transporto logistika – tvariojo judumo pagrindas, COM(2006) 336 galutinis.

³ Trumpųjų nuotolių laivybos plėtra Europoje: dinamiška alternatyva darnaus transporto grandinėje. Antroji dvejų metų pažangos ataskaita, COM (1999) 317 galutinis.

⁴ Trumpųjų nuotolių laivybos skatinimo programa, COM (2003) 155 galutinis.

⁵ Komunikatas apie trumpųjų nuotolių laivybą, COM (2004) 453 galutinis.

⁶ 2004/2161(INI).

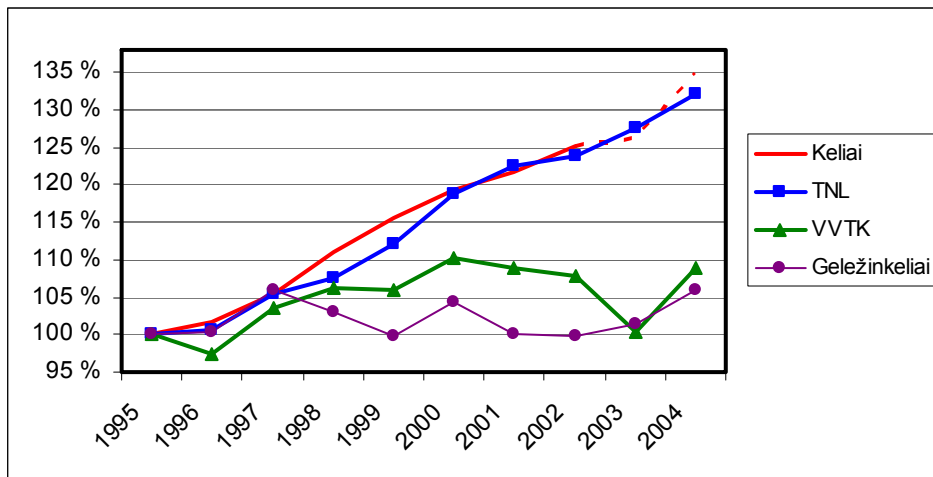


Diagrama: procentais išreikštas kelių transporto, trumpųjų nuotolių laivybos (TNL), vidaus vandens kelių transporto (VVTK) ir geležinkelio tonkilometrų skaičiaus didėjimas 1995–2004 m. (indeksas 1995 = 100)⁷.

3. TRUMPŲJŲ NUOTOLIŲ LAIVYBOS PLĖTROS KLIŪČIŲ ĮVEIKIMAS

Trumpųjų nuotolių laivybai sparčiau plėtoti vis dar trukdo daug kliūčių:

- ji dar ne iki galo integruota į įvairiarūšę tiekimo „nuo durų iki durų“ grandinę;
- trumpųjų nuotolių laivybą varžo sudėtingos administracinės procedūros;
- jai reikalingas didesnis uostų darbo našumas ir geras susisiekimas su toliau nuo pakrančių esančiais rajonais.

2003 m. trumpųjų nuotolių laivybos skatinimo programoje numatyta 14 veiksmų, kuriais siekiama pagerinti transporto rūšies našumą ir įveikti plėtros kliūtis. Numatyti veiksmai yra suskirstyti į teisinius, techninius ir eksploatacinius. Šioje vidurio laikotarpio apžvalgoje įvertinama iki šios dienos padaryta pažanga ir siūloma tolesnė veikla.⁸

⁷ Šaltinis: Eurostatas, Energetikos ir transporto generalinis direktoratas ir Europos jūrų uostų organizacijos (ESPO) 75 uostai nariai. Šių uostų sąrašas yra pateiktas pridėto darbo dokumento 1.2.4.14 skyriuje. Komisija yra dėkinga šiems uostams ir ESPO už darbo koordinavimą. Kelių transporto linijos punktyrinė dalis rodo 2003–2004 m. tam tikrose valstybėse narėse įvykusius kelių transporto duomenų rinkimo metodologijos pokyčius.

⁸ Komisija dėkoja trumpųjų nuotolių laivybos įgaliotiems atstovams, jūrų laivybai ir trumpųjų nuotolių laivybos skatinimo centrams už indėlį rengiant šį dokumentą. Veiksmų įvykdymo mastas išsamiau paašškintas pridedamo darbo dokumento 2 priedėlyje.

3.1. Teisiniai veiksmai

3.1.1. Direktyva⁹ dėl tam tikrų laivams nustatytų pranešimo formalumų (TJO-FAL¹⁰)

Direktyvos perkėlimas į nacionalinę teisę yra beveik baigtas.

Komisija viešai paskelbė informaciją apie FAL formas ir aktyviai skatina šalis, kurios nėra ES narės, vadovautis ES pavyzdžiu ir priimti TJO FAL standartines formas, dėl kurių susitarta tarptautiniu mastu.

2005 m. liepos mėn. 32-ojoje TJO FAL komiteto sesijoje buvo priimta keletas dalinių techninių Konvencijos pakeitimų.

Skatinimo programos 1 veiksmas yra beveik įvykdytas. **Tolesni veiksmai ir stebėseną bus tęsiami.**

Reikalingas naujas atskaitos taškas, kad būtų galima suderinti direktyvos priedus su TJO priemonėmis, priimtomis FAL komiteto 32-ojoje sesijoje. Galutinis terminas: 2007 m. (veikiančios šalys: Komisija ir valstybės narės).

3.1.2. „Marco Polo“

„Marco Polo“ finansavimo programa¹¹ pradėta vykdyti 2003 m. Pirmaisiais atrankos etapais maždaug pusė priimtų projektų buvo susiję su trumpųjų nuotolių laivyba (daugiausia naujų linijų atidarymas arba esamų išplėtimas).

2004 m. liepos mėn. Komisija pateikė pasiūlymą išplėsti „Marco Polo“ programą¹². Pagal siūlomą „Marco Polo II“ programą nuo 2007 m. turėtų būti tęsiama veikla, vykdoma pagal dabartinę „Marco Polo“ programą, tačiau jos biudžetas bus gerokai didesnis.

Naujoje programoje įtrauktas naujas specialus veiksmas skirtas jūrų greitkeliams (žr. 3.1.4 punktą). Įgyvendinant šį veiksma, per tam tikrą laiką turėtų mažėti kelių eismo intensyvumas tam tikrame transporto koridoriuje perkeliant krovinius iš kelių transporto į trumpųjų nuotolių laivybą, vykdomą jūrų greitkeliais.

Skatinimo programos 2 veiksmo įgyvendinimas įpusėjo. **Bus tęsiamas darbas, siekiant užtikrinti „Marco Polo“ programos panaudojimą trumpųjų nuotolių laivyboje iki 2010 m. ir vėliau.**

⁹ 2002 m. vasario 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2002/6/EB dėl pranešimo formalumų, nustatytų į Bendrijos valstybių narių uostus įplaukiantiems ir (arba) iš jų išplaukiantiems laivams, OL L 67, 2002 3 9, p. 31.

¹⁰ Tarptautinės jūrų organizacijos palengvinimo formos.

¹¹ 2003 m. liepos 22 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1382/2003 dėl Bendrijos finansinės pagalbos teikimo siekiant pagerinti krovinių transporto sistemos aplinkosaugos veiksmingumą (Marko Polo programa), OL L 196, 2003 8 2, p. 1.

¹² Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, nustatančio antrąją „Marco Polo“ programą dėl Bendrijos finansinės paramos krovinio transporto sistemos atitinkamai aplinkosaugos reikalavimams didinti („Marco Polo II“), COM (2004) 478 galutinis.

3.1.3. Įvairiarūšio krovinių gabenimo vienetai

Komisijos pasiūlymas dėl direktyvos dėl įvairiarūšio krovinių gabenimo vienetų¹³ dar yra nagrinėjimas.

Igyvendinant skatinimo programos 3 veiksmą nepadaryta pažangos.

3.1.4. Jūrų greitkeliai

Jūrų greitkeliai yra svarbi trumpųjų nuotolių laivybos skatinimo priemonė.

2004 m. balandžio mėn. Bendrijos gairių dėl transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) plėtros¹⁴ persvarstyme numatytas pirmenybinis projektas, susijęs su keturiomis jūrų greitkelių sritimis. Jame taip pat gretinami jūrų greitkeliai ir „Marco Polo“, suteikiant pranašumą tam tikriems kriterijams, pvz., konkurencijos iškraipymo vengimui ir tolesnei projekto įgyvendinimo galimybei, pasibaigus Bendrijos finansavimo laikotarpiui.

2005 m. vasario mėn. Komisija parengė žinyną¹⁵, skirtą teisinės sistemos praktiniam pritaikymui palengvinti.

Buvo pritarta, kad trys veiksmai, kuriais remiami regioniniai strateginiai jūrų greitkelių planai, gautų TEN-T finansavimą pagal 2005 m. kvietimą teikti paraiškas: vienas – Baltijos jūrai, kitas – Europos vakarinei pakrantei ir trečias – Viduržemio jūrai.

Jūrų greitkeliams įgyvendinti reikalinga **partnerystė ir bendradarbiavimas**. Kad jūrų greitkeliai būtų perspektyvūs, gyvybiškai svarbu užtikrinti **krovinių srautų koncentraciją**. Jūrų greitkelius yra pasiūliusios bent dvi valstybės narės, šiame darbe turėtų dalyvauti ir valstybinis, ir privatus sektorius, reikėtų įtraukti trumpųjų nuotolių ryšius.

Jūrų greitkeliai taip pat turi būti geros **kokybės**. Kokybė svarbi ne tik uostų ir nuo pakrančių nutolusių rajonų infrastruktūrai ir antžeminei infrastruktūrai, bet ir administracinėms procedūroms. Tokio požiūrio galima būtų laikytis įgyvendinant sekimą ir stebėjimą, „vieno langelio“ principą ir tam tikras uostų procedūras, kad būtų tinkamai valdomas didelis trumpųjų nuotolių laivybos eismo srautas.

Atsižvelgiant į 2006 m. sausio mėn. ministrų konferencijos išvadas ir naują TEN-T finansinę perspektyvą, yra svarbu, kad valstybės narės suteiktų reikiamą pirmenybę jūrų greitkelių projektams.

Skatinimo programos 4 veiksmas, jūrų greitkelių sampratos apibrėžimas, yra visiškai įvykdytas.

Todėl reikia nustatyti naują atskaitos tašką, kad pirmieji jūrų greitkeliai būtų pradėti naudoti. Galutinis terminas: 2010 m. (veikiančios šalys: Komisija, valstybės narės ir pramonė).

¹³ Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos dėl įvairiarūšio krovinių gabenimo vienetų, COM (2003) 155 galutinis, iš dalies pakeistas COM (2004) 361 galutinis.

¹⁴ 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos sprendimas Nr. 884/2004/EB, iš dalies keičiantis Sprendimą Nr. 1692/96/EB, pateikiantį Bendrijos gaires dėl transeuropinio transporto tinklo plėtros, OL L 167, 2004 4 30, p. 1.

¹⁵ Žr. www.ec.europa.eu/comm/transport/intermodality/motorways_sea/projects_en.htm.

Komisija taip pat išnagrinės galimybę taikyti *jūrų greitkelių sampratą net tik TEN-T, kad trumpųjų nuotolių laivyboje ji taptų logistikos kokybės ženklu. Galutinis terminas: 2007 m.*

3.1.5. *Trumpųjų nuotolių laivybos aplinkosaugos veiksmingumas*

Jūrų transportas energijos suvartojimo požiūriu yra pranašesnis už kitas transporto rūšis ir mažiau teršia aplinką. Didesnis trumpųjų nuotolių laivybos paplitimas atitiktų Sąjungos aplinkos politiką ir nustatytus CO₂ išmetimo reikalavimus.

Nepaisant to, laivyboje reikalingi patobulinimai aplinkosaugos požiūriu, ypač susiję su išmetamais SO_x, NO_x ir kenksmingų dalelių kiekiais. Šie patobulinimai reikalingi skubiai, siekiant išsaugoti „švarios“ laivybos įvaizdį, ypač atsižvelgiant į tai, kad kelių transportas tampa švaresnis. Tačiau, kaip nurodyta Trumpųjų nuotolių laivybos teminiame tinkle (*angl. REALISE*)¹⁶, vertinant įvairesnių išorės veiksnių poveikį, pvz., triukšmo, nelaimingų atsitikimų ir grūsčių, trumpųjų nuotolių laivyba vis dar yra pranašesnė už kelių transportą išorinio socialinio ir aplinkosauginio poveikio požiūriu.

2005 m. liepos mėn. Europos Parlamentas ir Taryba žengė svarbų žingsnį švaresnės laivybos link. Minėtosios institucijos priėmė Direktyvą¹⁷, kurioje Baltijos jūroje (nuo 2006 m. rugpjūčio mėn.), Šiaurės jūroje ir Lamanšo sąsiauryje (numatyta iki 2007 m. rudens) laivų degalams nustatyta didžiausia 1,5 % sieros kiekio riba¹⁸. Toks pat apribojimas nuo 2006 m. rugpjūčio mėn. yra taikomas visiems keleiviniams laivams, reguliariai kursuojantiems tarp ES uostų.

Skatinimo programos 5 veiksmo įgyvendinimas įpusėjo. ***Bus tęsiamas darbas, kurio tikslas – remti Komisijos didesnės apimties aplinkosaugos strategiją, siekiant ekologiškesnės laivybos, įskaitant veiklą mokslinių tyrimų ir technologijų plėtros srityje.***

3.2. **Techninė veikla**

3.2.1. *Trumpųjų nuotolių laivybos maitinės procedūrų vadovas*

2003 m. skatinimo programoje yra nurodyta, kad Komisija visoje Europoje surengė konsultacijas dėl Trumpųjų nuotolių laivybos maitinės procedūrų vadovo¹⁹. Iš konsultacijų dalyvių atsakymų matyti, kad didžiausias dėmesys kreipiamas į skirtingą nacionalinį, regioninį ir vietinį ES maitinės taisyklių taikymą ir supaprastintas maitinės procedūras. Pirmasis ES maitinės taisyklių klausimas yra aptariamas toliau 3.2.3 punkte. Dėl supaprastintų procedūrų klausimo 2004 m. Komisija pateikė darbo dokumentą²⁰ dėl „Licencijuotų reguliarių laivybos paslaugų“. Tai maitinės licencijuota paslauga vežti Bendrijos prekes tarp valstybių narių taikant kuo mažiau formalumų.

Be to, Komisija reguliariai atnaujinama pradinį vadovą (paskutinį kartą atnaujintas 2004 m. sausio mėn.). Tolesni atnaujinimai bus svarstomi po to, kai bus priimti Komisijos pasiūlymai dėl maitinės kodekso atnaujinimo (žr. 3.2.3 punktą).

¹⁶ 3.3 uždavinys: ekologiško transporto pasirinkimas.

¹⁷ 2005 m. liepos 6 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2005/33/EB, iš dalies keičianti Direktyvą 1999/32/EB dėl sieros kiekio jūriniame kure, OL L 191, 2005 7 22, p. 59.

¹⁸ Plg. „SO_x išmetimo kontrolės rajonai“, nustatyti pagal MARPOL 73/78 VI priedą.

¹⁹ Trumpųjų nuotolių laivybos maitinės procedūrų vadovas, SEC (2002) 632.

²⁰ Trumpųjų nuotolių laivybos supaprastintos maitinės procedūros: „Licencijuotos reguliarios laivybos paslaugos“, SEC(2004) 333.

Skatinimo programos 6 veiksmas yra įvykdytas. **Toliau konkretūs klausimai bus nustatomi ir sprendžiami įgyvendinant 7 ir 8 veiksmus** (žr. 3.2.2 ir 3.2.3 punktus).

3.2.2. *Kliūčių nustatymas ir pašalinimas, kad trumpųjų nuotolių laivyba būtų sėkmingesnė nei dabar*

Trumpųjų nuotolių laivybos „nuo durų iki durų“ nustatytų trukdžių šalinimas vyksta tinkama kryptimi ir duoda apčiuopiamų rezultatų. Šiame darbe labai svarbu toliau bendradarbiauti su valstybėmis narėmis ir pramone. 2000 m. sudarytas pradinis sąrašas nuo 161 įrašo dabar yra sutrumpintas iki 35²¹. Bus toliau dirbama, siekiant pašalinti likusius trukdžius. Darbas vėl buvo pradėtas 2005 m. balandžio mėn., kad būtų įvertinta esama padėtis ir įtrauktos naujosios valstybės narės.

Daug pašalintų trukdžių buvo nurodyta 2004 m. komunikate dėl trumpųjų nuotolių laivybos. Be to, buvo rastas šių problemų sprendimas:

Muitinės T2 (arba lygiavertę) dokumento elektroninę formą dabar priima *Goolio* uostas (JK). Daugiau nereikia keliauti beveik 70 mylių (116 km) į muitinės įstaigą ir atgal, kad būtų galima pateikti spausdintą kopiją.

Ispanijos uostuose muitinės pareigūnai daugiau nereikalauja turėti **spausdintas „declaración sumaria“ kopijas** (krovinių deklaracijos atitikmuo), jas priima elektroniniu forma.

Graikijoje **daugiau nereikalaujama krovinių deklaracijų versti į graikų kalbą**, išskyrus atvejus, kai jos naudojamos kaip suvestinė deklaracija.

Be to, Komisijos nuomone, šiuo metu labiau nei bet kada svarbu sutelkti pastangas į uostų sektorių, kad logistikos grandinėje jie būtų svarbiausia grandis.

Skatinimo programos 7 veiksmo įgyvendinta daugiau nei pusė. **Bus toliau dirbama, siekiant pašalinti esamas kliūtis ir nustatyti, ar yra daugiau kliūčių**, įskaitant kliūtis uostų sektoriuje, **taip pat įtraukiant naujas valstybes nares**.

3.2.3. *Nacionalinių programų derinimas ir Bendrijos muitinės procedūrų kompiuterizavimas*

Pirmasis žingsnis elektroninės muitinės link – nauja kompiuterizuota tranzito sistema (*angl.* NCTS), kuri veikia nuo 2003 m. vidurio. Šioje sistemoje ankstesnę procedūrą, susijusią su prekių vežimu pagal vieną bendrą administracinį dokumentą (*angl.* SAD), kurioje buvo naudojami spausdinti dokumentai, pakeitė elektroniniai pranešimai.

2005 m. lapkričio mėn. Komisija parengė naują priemonių paketą²², kurio paskirtis – supaprastinti ir modernizuoti muitinės procedūras bei įdiegti sistemą, kurią naudojant būtų

²¹ Žr. www.ec.europa.eu/comm/transport/maritime/sss/bottlenecks/index_en.htm.

²² Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, nustatančio Bendrijos muitinės kodeksą (Atnaujintas muitinės kodeksas), COM (2005) 608 galutinis, ir Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos sprendimo dėl kompiuterizuotos muitinės ir prekybos aplinkos, COM (2005) 609 galutinis.

sukurta kompiuterizuota muitinės ir prekybos aplinka, atsižvelgiant ir į saugumo aspektus. Šiame pakete yra pasiūlymai dėl modernizuoto muitinės kodekso ir elektroninių muitinių. Elektroninės deklaracijos ir pranešimai taptų įprastiniai, o spausdintinės deklaracijos būtų išimtis.

Būsiami pokyčiai, pvz., didelio nuotolio identifikavimo ir stebėjimo (*angl.* LRIT) sistemos, kuriose naudojamas palydovinis ryšys, būtų tolesnis žingsnis kuriant aplinką, kurioje ir plaukiantys laivai, ir kroviniai galėtų būti patikimai ir saugiai stebimi visą kelią, taip sumažinant atskirų patikrinimų būtinybę.

Be to, dirba dvi muitinės įstaigų kontaktinės grupės²³, stengdamosi pagerinti didžiųjų ES uostų muitinės įstaigų praktinį bendradarbiavimą ir koordinavimą. Šios grupės sprendžia Bendrijos muitinės taisyklių skirtingo taikymo nacionaliniu, regioniniu ir vietos lygmeniu klausimus, nustato standartus ir siekia, kad būtų taikoma reikalinga kontrolė.

Skatinimo programos 8 veiksmo įgyvendinta daugiau nei pusė. ***Muitinės kontaktinės grupės dirbs toliau, kad būtų suderintas darbas nacionaliniu, regioniniu ir vietos lygmeniu.***

3.2.4. Moksliniai tyrimai ir technologijų plėtra

Trumpųjų nuotolių laivybos teminis tinklas REALISE²⁴ savo darbą pabaigė 2005 m. pabaigoje. Dėmesys buvo sutelktas į tris tyrimus, susijusius su statistika, aplinkosaugos klausimais ir trumpųjų nuotolių laivybos kaina (žr. 3.1.5, 3.3.4 ir 3.3.5 punktus).

Be to, vyksta ir kitokie trumpųjų nuotolių laivybai svarbūs moksliniai tyrimai. Jie susiję *inter alia* su laivų taršos mažinimu, naujomis laivų rūšimis, jūrų greitkeliais ir uostų valdymo įranga.

Skatinimo programos 9 veiksmo įgyvendinta daugiau nei pusė. ***Toliau bus dirbama siekiant plėtoti 5-osios pagrindų programos rezultatus, išsaugoti gerus 6-osios pagrindų programos rezultatus ir užtikrinti veiksmingą rezultatų sklaidą. Trumpųjų nuotolių laivybai, vežimo vandens keliais sistemos daliai, taip pat turi būti suteiktas prioritetas pagal 7-ąją pagrindų programą.***

3.3. Eksploatavimas

3.3.1. „Vieno langelio“ administracinės įstaigos

Pirmiau 3.2.3 punkte nurodytas muitinės priemonių paketas yra ūkio subjektų teikiamos informacijos pagrindas; tokia informacija bendrai naudojasi muitinė ir kitos pasienyje dirbančios institucijos, pvz., sienos apsaugos, veterinarijos ir aplinkos apsaugos. Ūkio subjektai turėtų pateikti informaciją tik vieną kartą („vieno langelio“ principas), o šios institucijos kontroliuotų krovinį tuo pačiu metu ir toje pačioje vietoje („vieno langelio administracinė įstaiga“).

Skatinimo programos 10 veiksmo įgyvendinta daugiau nei pusė. ***Toliau bus skatinamas „vieno langelio“ administracinių įstaigų darbas („vieno langelio“ principas).***

²³ RALFH programa apima svarbiausius šiaurinius ES uostus, o ODYSSUD programa – pagrindinius pietinius ES uostus.

²⁴ Žr. www.realise-sss.org.

3.3.2. Trumpųjų nuotolių laivybos įgalioti atstovai

Trumpųjų nuotolių laivybos įgalioti atstovai yra nacionalinių jūrų administracijų atstovai, atsakingi už trumpųjų nuotolių laivybą savo administracijose. Komisija toliau pabrėžia jų ypatingai svarbų vaidmenį trumpųjų nuotolių laivybos politikoje ir reguliariai organizuoja susitikimus su jais, kad būtų keičiamasi informacija, diskutuojama apie jūrų greitkelius ir šalinamos trumpųjų nuotolių laivybos plėtros kliūtys (žr. 3.2.2 punktą). Dauguma naujųjų valstybių narių, stojančiųjų šalių ir šalių kandidačių greitai buvo įtrauktos į šį darbą.

Skatinimo programos 11 veiksmo įgyvendinta daugiau nei pusė. **Toliau vyks reguliarius įgaliotų atstovų susitikimai ir bus siekiama užtikrinti saugų informacijos perdavimą bei rezultatų siekimą**, įskaitant jūrų greitkelius.

3.3.3. Trumpųjų nuotolių laivybos skatinimo centrai

Europoje šiuo metu veikia 21 trumpųjų nuotolių laivybos skatinimo centras (*angl.* SPC)²⁵. Tokie centrai vadovaujasi verslo interesais, siūlo neutralius, objektyvius trumpųjų nuotolių laivybos sprendimus, kurie atitinka transporto naudotojų poreikius. Iš esmės jie yra nepriklausomi nuo specifinių interesų grupių ir savo veiklą derina su Europos skatinimo politika. Nacionaliniai centrai yra sujungti į Europos trumpųjų nuotolių laivybos tinklą (*angl.* ESN)²⁶, kuris pateikia bendrą, virtualią Europos skatinimo priemonę. Komisija aktyviai remia šiuos centrus, jų darbą ir bendradarbiavimą bei tikisi, kad parama bus teikiama ir nacionaliniu lygmeniu.

Pastaruoju metu svarbiausia šių SPC veiklos užduotimi tapo trumpųjų nuotolių laivybos trukdžių nustatymas ir jų šalinimas (žr. 3.2.2 punktą).

Komisija šiuo metu tiria būdus, kaip būtų galima skatinti platesnę daugiarūšiškumo sampratą, remiantis esamomis struktūromis. Vienas įmanomas pasirinkimas yra išplėsti trumpųjų nuotolių laivybos skatinimo taikymo sritį, kad ji apimtų įvairiarūšes vidaus logistikos grandines.

Skatinimo programos 12 veiksmo įgyvendinta daugiau nei pusė. **Toliau bus stengiamasi gerinti SPC veikimą ir valdymą**. Bus toliau **plečiama** SPC veiklos **geografinė sritis**. Taip pat ir toliau bus siekiama, **kad būtų garantuojamas mažiausiai vidutinės trukmės finansinis SPC aprūpinimas**.

Reikalingas naujas atskaitos taškas, kad būtų galima išnagrinėti SPC veiklos srities plėtimo galimybę siekiant aprėpti vidaus daugiarūšio transporto ir susijusios logistikos rėmimą per 3 metus (veikiančios šalys: SPC, pramonė, valstybės narės ir Komisija).

3.3.4. Trumpųjų nuotolių laivybos įvaizdis

Pagal informaciją, gaunamą iš jūrų laivybos pramonės ir Europos trumpųjų nuotolių laivybos tinklo, matyti, jog pastangos gerinti bendrą trumpųjų nuotolių laivybos įvaizdį buvo sėkmingos. Trumpųjų nuotolių laivybai būdingas modernios ir veiksmingos transporto rūšies įvaizdis su skirtingomis vežimo rūšimis susijusio bendradarbiavimo grandinėse.

²⁵ Belgija, Bulgarija, Kroatija, Kipras, Danija, Suomija, Prancūzija, Vokietija, Graikija, Airija, Italija, Lietuva, Malta, Nyderlandai, Norvegija, Lenkija, Portugalija, Ispanija, Švedija, Turkija ir Jungtinė Karalystė.

²⁶ Žr. www.shortsea.info.

Tačiau reikia labiau integruoti trumpųjų nuotolių laivybą į logistikos grandines. Todėl šios transporto rūšies skatinimo pastangos turėtų būti sutelktos į šį tikslinį segmentą, svarbų ir jūrų greitkeliams. Krovinių siuntėjai, savininkai, ekspeditoriai ir vežėjai turėtų ir toliau išlikti svarbia tikslinė skatinimo grupe, taip pat į šias profesijas turėtų būti pritraukiama jaunimo.

Komisijos nuomone, geriausios patirties (sėkmės istorijų) mainai yra esminis trumpųjų nuotolių laivybos skatinimo būdas. Penkerius metus Komisija rinko trumpųjų nuotolių laivybos sėkmės istorijas, kurias sutikrino su Europos trumpųjų nuotolių laivybos tinklu ir nuolat skelbė internete²⁷.

Trumpųjų nuotolių laivybos teminis tinklas (REALISE) išnagrinėjo, ar gabenimo „nuo durų iki durų“ grandinės, kuriose naudojama ir trumpųjų nuotolių laivyba, yra ekonomiškesnės ar ne, palyginti su kitomis pristatymo „nuo durų iki durų“ grandinėmis (pvz., vienaarūšės kelių arba kelių ir geležinkelio krovinių gabenimo grandinės). Remiantis per tyrimą surinktais įrodymais, sunku pateikti tikslią išvadą. Tačiau turėtų būti pastebėta, kad „Daugiarūšėse grandinėse naudojama trumpųjų nuotolių laivyba yra pigesnė daugumoje Europos transporto koridorių ir segmentų, palyginti su vienaarūšio vežimo sprendimais“²⁸. Nepaisant to, tyrime nurodoma, kad konkurencingumas vien tik kainų atžvilgiu negali būti pakankama sąlyga skatinti esminį perėjimą nuo kelių transporto prie trumpųjų nuotolių laivybos. Kitos sąlygos yra susijusios su uostų ir nuo uostų nutolusių vietovių funkcijomis ir paslaugomis (įskaitant laiko suderinimą ir patikimumą), kurios taip pat daro įtaką pasirinkimui.

Tolesnė lyginamoji transporto rūšių veiksmingumo analizė²⁹ atliekama naudojant pirmąjį lyginamųjų rodiklių rinkinį (pvz., transporto išlaidos, išorinės išlaidos, visas laikas ir lankstumas). Rezultatai parodė, kad transporto naudotojas turėtų nuspręsti, ką rinktis – mažesnes išlaidas ar didesnę greitį. Trumpųjų nuotolių laivyba didesniais atstumais padėtų sutaupyti, tačiau kelių transportui ji nusileidžia greičiu ir lankstumu. Kalbant apie kitą svarbų transporto rūšies pasirinkimo veiksnį, patikimumą, yra priimtina ir trumpųjų nuotolių laivyba, ir kelių transportas.

Skatinimo programos 13 veiksmo įgyvendinta daugiau nei pusė. Pastangos bus sutelktos į trumpųjų nuotolių laivybos integracijos į įvairiarūšes logistikos grandines gerinimą, įskaitant susijusius įvaizdžio aspektus.

3.3.5. Statistinė informacija

Tarybos direktyva dėl krovinių ir keleivių vežimo jūra statistinių ataskaitų³⁰, kuri visiškai įsigaliojo 2000 m., laipsniškai taps pagrindiniu trumpųjų nuotolių laivybos duomenų šaltiniu, kai pagal ją bus galima pateikti pakankamai duomenų tonkilometrais, kad būtų galima analizuoti tendencijas.

Komisija kuria matricą, kuri leistų nuosekliai palyginti transporto rūšis konvertuojant tonomis apskaičiuotus trumpųjų nuotolių laivybos duomenis į kitų rūšių transporto priemonėms

²⁷ Žr. www.ec.europa.eu/comm/transport/maritime/sss/policy_succes_en.htm.

²⁸ 4.3 uždavinys: įvairiarūšė metamodelinė ataskaita.

²⁹ Įvairių rūšių krovininio transporto lyginamoji analizė transporto naudotojų požiūriu, ISL, Bremenas, 2006 m. sausio/kovo mėn.

³⁰ 1995 m. gruodžio 8 d. Tarybos direktyva 95/64/EB dėl krovinių ir keleivių vežimo jūra statistinių ataskaitų, OL L 320, 1995 12 30, p. 25, kaip įgyvendinta.

naudojamus tonkilometrus. Pirmąją priemonę jau testuoja Eurostatas. Trumpųjų nuotolių laivybos teminis tinklas (REALISE) prisidėjo prie duomenų rezultatų tobulinimo.

Skatinimo programos 14 veiksmas yra beveik įvykdytas. Komisija toliau *dirba, siekdama nustatyti bendrą, patikimą tonkilometrių duomenų trumpųjų nuotolių laivyboje šaltinį*. Dabar turimos konvertavimo matricos turės būti toliau tobulinamos.

4. IŠVADOS

Trumpųjų nuotolių laivybos skatinimo programa pasirodė esanti naudinga, padėjo sustiprinti transporto rūšies padėtį su skirtingomis vežimo rūšimis susijusio bendradarbiavimo srityje; šiuo metu įgyvendinta daugiau nei pusė programos. Programos veikla buvo sutelkta į pagrindines transporto rūšiai svarbias problemines sritis.

Trys veiksmų planai, pristatyti 2003 m. skatinimo programoje, buvo beveik arba visiškai įvykdyti: TJO FAL, jūrų greitkelių ir trumpųjų nuotolių laivybos muitinių vadovas. Pirmiesiems dviem planams nustatyti nauji tikslai ir nauji įvykdymo terminai. Trečiasis planas yra sujungtas su kitais vykdomais planais.

Kai kuriais atvejais yra būtina veiklą koncentruoti tiksliau, nei tai buvo daroma anksčiau (didesnė trumpųjų nuotolių laivybos integracija į logistikos grandinę), arba įtraukti naują tikslą (trumpųjų nuotolių laivybos skatinimo centrų veiklos srities išplėtimas, siekiant įtraukti ir nuo pakrančių nutolusių rajonų tiekimo grandines).

Taip pat reikalingos tam tikros pastangos uostų sektoriuje, kad trumpųjų nuotolių laivyba logistikos grandinėse būtų dar veiksmingesnė ir konkurencingesnė už dabartinę.

Šiuo metu atrodo, kad į 14 Skatinimo programos veiksmų yra teisingi, todėl darbas (tęsiamas, naujas ar nukreiptas nauja linkme) turi būti tęsiamas, stiprinant valstybių narių, pramonės ir Europos trumpųjų nuotolių laivybos tinklo bendradarbiavimą.