11 psl.
Krovinių daugėja, pinigų - ne

JŪRA

jura@kl.lt
Redaktorius
Vidmantas Matutis

Svajonės apie Venesuelos naftą

Lietuvoje jau **planuojamos schemos**, kaip per Klaipėdos uostą ir Būtingės naftos terminalą į Baltarusijos gamyklas būtų tiekiama nafta iš Venesuelos.

Patirtis: nafta per „Klaipėdos naftą“ dar nėra buvusi importuota, tačiau tanklaiviai su Venesuelos orimulsija jau iškrauti ne vieną kartą.

Vidmanto Matučio nuotr.

Vidmantas Matutis
v.matutis@kl.lt

Gabentų iš Santa Barbaros

Gegužės pradžioje Baltarusija planuoja gauti bandomąją 80 tūkst. tonų naftos partiją per Ukrainą. Iš Venesuelos Santa Barbaros vietovės nafta tanklaiviu būtų atgabenta į Odesos uostą, o iš ten geležinkeliais keliautų į Mozyrio naftos perdirbimo gamyklą.

Baltarusija dar šiais metais planuoja iš Venesuelos pirkti 4 mln. tonų naftos. Perspektyvoje naftos importą iš Venesuelos planuojama padidinti iki 10 mln. tonų per metus. Toks kiekis užtikrintų maždaug pusės Baltarusijos naftos perdirbimo gamyklų žaliavų poreikį.

Baltarusijoje veikia dvi naftos perdirbimo gamyklos. Mozyrio gamykla Gomelio srityje yra arčiau Ukrainos sienos. Novopolocko „Naftan“ yra Vitebsko srityje netoli Lietuvos ir Latvijos sienos.

Iki šiol abi gamyklos naftą gaudavo iš Rusijos. 2010 metais Baltarusija negalėjo susitarti su Rusija dėl naftos tiekimo palankiomis bemuitėmis sąlygomis.

Neoficialiai pateikta versija – nesutarta todėl, kad Baltarusija nesutiko su Rusijos siūlymu privatizuoti tas gamyklas.

Kovo 30 dieną Baltarusijos prezidentas Aleksandras Lukašenka pavedė Vyriausybei pradėti derėtis su Ukraina apie galimybę prisijungti prie naftotiekio Odesa–Brodai.

Čia yra problemų, nes dabar naftotiekiu nafta pumpuojama į Odesos pusę. Aprūpinant Baltarusiją Venesulos nafta per Odesos uostą, tektų keisti naftotiekio darbo kryptį, o tai sutrukdytų pačios Ukrainos aprūpinimą nafta.

Aprūpina šalies energetiką

Baltarusijos prezidentas taip pat nurodė išsiaiškinti Baltijos jūros uostų galimybes iškrauti didelius tanklaivius su nafta.

Anksčiau „Klaipėdos naftos“ generalinis direktorius Jurgis Aušra teigė, kad Baltarusijos atstovai yra domėjęsi galimybėmis Klaipėdos uoste krauti naftą.

Dabar plačiau jis tos temos sakė nenorįs komentuoti, nes tai esanti „karšta bulvė, kuri mėtoma tai šen, tai ten, ir „Klaipėdos nafta“ jos negaudo“.

Galimybes ne tik eksportuoti, bet ir importuoti naftą „Klaipėdos nafta“ yra įrodžiusi iškraudama didelius tanklaivius su Venesuelos orimulsija, kuri buvo skirta Lietuvos elektrinei Elektrėnuose.

Atmetus Būtingės naftos terminalo variantą, vienintelis Baltarusijos aprūpinimo nafta per Lietuvą kelias būtų Klaipėdos uostas.

„Dėl Lietuvos galiu pasakyti, kad uždarius Ignalinos atominę elektrinę „Klaipėdos nafta“ yra pasirengusi Lietuvos elektrinei tiekti tiek mazutą, tiek orimulsiją“, – sakė J.Aušra.

Ar bus per Klaipėdą į Elektrėnus gabenama Venesuelos orimulsija, jis negalėjo pasakyti, nes Lietuvos elektrinė prašymų iškrauti šiuos produktus nėra pateikusi.

Paskutinį kartą per „Klaipėdos naftą“ 60 tūkst. tonų orimulsijos importuota 2006 metais.

Būtingėje nėra galimybių

Rusijos naujienų agentūrai „Interfax“ neįvardytas Klaipėdos uosto atstovas komentavo, kad jūros keliu per Lietuvą šimtu procentų nafta galima aprūpinti Novopolocko „Naftan“ gamyklą.

Tam tinkanti „Klaipėdos nafta“, iš kur nafta į Novopolocko gamyklą būtų gabenama geležinkeliais. Kaip tinkamas variantas pristatytas ir Būtingės naftos terminalas. Teigiama, kad čia netgi yra galimas naftos transportavimas ir „Družba“ naftotiekio atšaka.

„Interfax“ pašnekovas tikino, jog Klaipėdos uoste galima priimti tanklaivius iki 150 tūkst. tonų dedveito. Tačiau šiuo metu priimami 110–120 tūkst. tonų dedveito tanklaiviai. Akcentuota, kad panašius iki 150 tūkst. tonų dedveito tanklaivius gali priimti ir Ventspilio uostas. Iš jo nafta į gamyklą taip pat būtų gabenama geležinkeliais.

Būtingės naftos terminale priimamų tanklaivių dydžiai nėra ribojami. Jis gali priimti bet kurį tanklaivį, kuris įplaukia į Baltijos jūrą per Belto sąsiaurį ties Danija. Tačiau bendrovės „Orlen Lietuva“ spaudos atstovas Jacek Jan Komar teigė, kad gabenti Venesuelos naftą per Būtingę į Baltarusiją nėra techninių galimybių. „Aprūpindami savo gamyklą nafta, mes išnaudojame beveik visą Būtingės naftos terminalo pajėgumą.

10

JŪRA
www.jura24.lt
PIRMASIS PORTALAS APIE UOSTĄ

Svajonės apie Venesuelos naftą

» 9 Kartais tos naftos būna daugiau, kartais mažiau, tačiau baltarusiams negalėtume užtikrinti nuolatinio naftos tiekimo“, – aiškino J.Komar.

Net ir esant galimybėms priimti prie Būtingės terminalo plūduro tanklaivius su Venesuelos nafta, jos išgabenimo logistikos schema nebūtų paprasta.

Iš Būtingės terminalo per plūdurą jūroje išpumpuota nafta vamzdynais transportuojama iki „Orlen Lietuva“ naftos gamyklos Mažeikiuose. Iš čia į Novopolocką ji turėtų būti gabenama geležinkeliais.

Kodėl naftos negalima pumpuoti naftotiekio „Družba“ atšaka?

„Družba“ pritaikyta pumpuoti ją viena kryptimi – iš Rusijos į Mažeikius. Norint keisti kryptį tektų statyti naujus siurblius. Tokios investicijos yra brangios. Kur garantijos, kad Venesuelos nafta, jei būtų gabenama į Baltarusiją per Būtingės naftos terminalą, juo keliautų ilgesnį laiką?“ – svarstė J.Komar.

Vamzdynas užkonservuotas

Naftotiekis „Družba“ nenaudojamas nuo 2006 metų vasaros. Rusijos aplinkosaugininkai („Rosprirodnadzor“) paskelbė, kad vamzdyno Uneča–Polockas 59 kilometre jo nebegalima naudoti darbiniu spaudimu, reikia keisti dalį vamzdyno. Tačiau vamzdynas naudojamas sumažintu spaudimu. Juo tiekiama nafta į Baltarusijos Novopolocko „Naftan“ naftos perdirbimo gamyklą.

Nuo Novopolocko per Baltarusijos teritoriją, kaip teigė Baltarusijos įmonės „Družba“ vadovas Vasilijus Drobotovas, vamzdynas yra užkonservuotas technine nafta. Anot V.Drobotovo, nafta per Baltarusiją į Lietuvą galėtų būti tiekiama nors rytoj.

Giliavandenis – dėl baltarusių?

Atmetus Būtingės naftos terminalo variantą, vienintelis Baltarusijos aprūpinimo nafta per Lietuvą kelias būtų Klaipėdos uostas.

Paslaptingas „Interpax“ pašnekovas iš Klaipėdos uosto tikino, kad Lietuvos Vyriausybė yra ypač suinteresuota, jog Baltarusijai skirta Venesuelos nafta keliautų per Lietuvą.

Netgi iškelta versija, kad ir naują giliavandenę naftos produktų krantinę Klaipėdos išoriniame uoste planuojama statyti tik tam, jog būtų galima pritraukti Baltarusijos naftą arba naftos produktus.

■ **Realybė:** Būtingės terminalas neturėtų techninių galimybių tiekti naftą Baltarusijos gamykloms.

Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos generalinis direktorius Eugenijus Gentvilas yra teigęs, kad nauja krantinė reikalinga „Klaipėdos naftos“ plėtrai, nes ši dirba ant savo projektinių galimybių ribos.

Naujos giliavandenės naftos ar naftos produktų krantinės statyba gerokai praplėstų „Klaipėdos naftos“ krovos galimybes. Ir dabar ši bendrovė krauna nemažą kiekį baltarusiškos naftos. 2009 m. „Klaipėdos nafta“ krovė 7,6 mln. tonų naftos produktų. Iš jų 4,7 mln. tonų – „Orlen Lietuva“ ir 2,9 mln. tonų – Rusijos ir Baltarusijos naftos perdirbimo gamyklų produkcija.

Didžiausia dalis naftos produktų – iš Baltarusijos gamyklų.

Iš dalies finansuoja Europos Sąjunga
(Europos regioninis plėtros fondas)

Baltic Sea Region
Programme 2007–2013

BaltCICA

Smeltė – naujas požiūris į senas problemas

Justas Kažys,
Gintaras Valiuškevičius
Vilniaus universiteto Hidrologijos ir klimatologijos katedra

Vakarų Europoje jau kuris laikas gyvuoja tradicija, kai vietinė bendruomenė pati sprendžia, kaip tvarkytis „savame kieme“. Taigi patys gyventojai turėtų imtis iniciatyvos sprendžiant įsisenėjusias Smeltės upės potvynių keliamas problemas pietinėje Klaipėdos miesto dalyje.

Dažnas, gyvenantis arčiau upės, žino, kad ji ne tik svarbus bei naudingas kraštovaizdžio elementas, poilsio vieta ar pragyvenimo šaltinis, bet ir padidinto pavojaus zona. Daugeliui klaipėdiečių jau nuo seno žinoma problema – periodiškai pasikartojantys Klaipėdos miesto pietinės dalies užliejimai, sukeliami Smeltės upelio poplūdžių bei jūros vandens lygio svyravimų. Tačiau kokios priemonės gali padėti sušvelninti ar prisitaikyti prie potvynių; ar jie bus dažnesni netolimoje ateityje; kaip klimato kaita prisidės prie liūčių sukeltų poplūdžių ir jūros lygio svyravimų – iki šiol išsamiau nebuvo svarstoma.

Iš dalies Europos Sąjungos lėšomis remiamas Baltijos jūros regiono 2007-2013 metų programos projektas „Klimato kaita: poveikis, kaštai ir prisitaikymas Baltijos jūros regione“ („BaltCICA“) kaip tik ir skirtas konkrečių prisitaikymo prie klimato kaitos priemonių planavimui ir įgyvendinimui Klaipėdos mieste. Vienas svarbiausių projekto tikslų – vietinės bendruomenės įtraukimas, skatinimas savarankiškai dėlioti prioritetus bei inicijuoti sprendimų priėmimą savivaldos lygiu. „BaltCICA“ projekto metu bus stengiamasi pasiūlyti klaipėdiečiams keletą galimų situacijos sprendimo variantų, leisiančių ateityje lengviau prisitaikyti, atsižvelgiant į klimato pokyčių keliamas problemas.

■ **Situacija:** kritulių sukelto poplūdžio Smeltėje metu užlieta teritorija (2005-08-12). Nesiimant savalaikių priemonių jau netolimoje ateityje toks vaizdas gali tapti kasdienybe. © V. Valantino nuotr.

Vandens lygis Smeltėje dažnai ypač smarkiai pakyla žemupyje. Šiuo metu tokie potvyniai ir poplūdžiai sukeliami dviejų pagrindinių priežasčių: gausių kritulių arba aukšto jūros vandens lygio. Jei poplūdžių priežastis – krituliai, dažniausiai gausios ir intensyvios liūtys, tuomet Smeltės baseino paviršių pasiekęs vandens kiekis žemupyje nebeišsitenka vagoje. Labiausiai tam trukdo kiek į rytus nuo Minijos gatvės įrengtas kanalizacijos vamzdis-kolektorius, kertantis Smeltę virš jos vagos. Čia palikta ne itin plati anga upės vandeniui pratekėti. Ypač intensyvių liūčių sukelti poplūdžiai vandenį atneša ir į kiemus. O jei susiduriama su aukšto jūros vandens lygio sukeltu potvyniu, upė dėl menko nuolydžio, ištvinsta ir veržiasi iš vagos dar labiau. Be to, šių potvynių metu labai nukenčia Smeltės žiotyse įrengto uostelio naudotojai: pakilus vandens lygiui stambesni laivai nepraplaukia po uosto įlankos pradžioje esančiu Nemuno gatvės tiltu, ilgiau pastovėjus vandeniui paviršinių nuotekų tinkle (dėl apsemtų išleistuvų) vėliau uostelį pasiekia daug dumblo, kuris ten nusėda.

Žinant, kad ateityje kritulių kiekiai tikrai nemažės, o jūros vandens lygis audrų metu bus dar aukštesnis, neabejotinai kyla klausimas – ką daryti? Išnagrinėjus aplinkybes, sukeliančias nepatogumus dėl aukšto vandens lygio Smeltėje, bei žinant, kad lygio kaita veikiama dviejų skirtingų priežasčių, manytina, jog poveikio priemonės kritulių ir aukšto jūros vandens lygio sukeltiems potvyniams bei poplūdžiams dauguma atvejų skirsis. Tačiau gali būti ir aibė bendrų priemonių, tinkančių nepriklausomai nuo potvynių priežasties.

Mėginant tiesiogiai paveikti Smeltės upės vandens balanso struktūrą ir taip išvengti bent dalies poplūdžių, kuriuos liūtys sukelia aukščiau sankirtos su kanalizacijos kolektoriumi, galima būtų pasirinkti vieną iš dviejų galimų variantų. Pirma, padidinti angos po kolektoriumi skersmenį. Antra, nuleisti vieno iš gausius kritulius atnešančių paviršinių nuotekų išleistuvų (įrengtų virš sankirtos su kolektoriumi) vandenį į kitą vietą. Tokia vieta galėtų būti Smeltė žemiau sankirtos su kolektoriumi ar Kuršių marios. Dar vienas galimas tiesioginio poveikio vandens balanso struktūrai variantas – mėginimas sulaikyti vandenį vagoje dirbtinai ją pagilinant arba įtvirtinant aukštesnius krantus krantinių ir pylimų forma. Tai, ko gero, viena veiksmingiausių kovos su upės išsiliejimu formų. Kita vertus, net be rimtesnių skaičiavimų matyti, kad ši programa būtų ir viena brangiausių.

Be to, žinoma, kad dėl lietaus kylantys Smeltės poplūdžiai didelę dalį nuotėkio atsineša iš aukštupio bei vidurupio dalies ir tampa vis intensyvesni dėl šios baseino dalies tankesnio apgyvendinimo. Mažėjantys laukų ir miškų plotai šioje baseino dalyje leidžia greičiau susidaryti poplūdžiams žemupyje. Todėl kovojant su liūtinių kritulių sukeliamais poplūdžiais, siūlytina neplėsti neurbanizuotoje baseino dalyje gyvenviečių, išlaikyti čia agrarinį ir natūralų kraštovaizdį ir taip bent jau nedidinti maksimalaus lietaus formuojamo paviršinio nuotėkio.

Kovai su jūros vandens lygio sukeliamais potvyniais greičiausiai tektų pasitelkti pylimų bei krantinių statybą. Siekiant prisitaikyti prie kiek žemesnio kas keletą ar keliolika metų pasitaikančio jūros vandens lygio galima būtų apsiriboti vien tik pylimu, apsaugančiu nuo potvynių Pietinės gatvės namus.

Siekiant apsisaugoti nuo aukštesnių vandens lygių, sukeliančių rimtesnius potvynius, derėtų apstatyti pylimais Smeltę bei Kretainį visoje Klaipėdos miesto teritorijoje.

Neabejotina, kad visi čia pateikti pasiūlymai – brangūs. Be to, žmonės, kuriems šios problemos yra aktualios, gali geriau įvertinti situaciją ir tikriausiai turi žymiai daugiau klausimų. Todėl nutarta apsvarstyti pateiktas problemas viešame renginyje, kuriame dalyvaus projekto vykdytojai ir klaipėdiečiai.

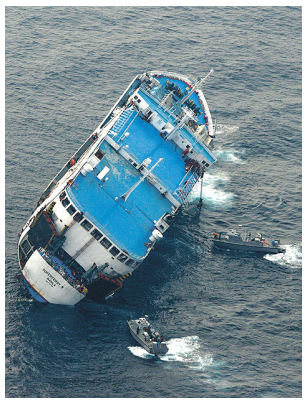
Vieša diskusija vyks šių metų **balandžio 16 d.** (penktadienį) viešbučio „Vecekrug“ (Jūros g. 23, Klaipėda) konferencijų salėje. Renginyje Vilniaus universiteto Hidrologijos ir klimatologijos katedros mokslininkai supažindins su esamomis ir galimomis Smeltės baseino problemomis bei pasiūlys poveikio ir prisitaikymo prie kintančių gamtinių sąlygų, sprendimų alternatyvas. Numatoma diskusija su vietinių gyventojų ir verslo atstovais bei su tuo susijusių valstybinių ir Klaipėdos miesto institucijų specialistais. Visus suinteresuotus asmenis kviečiame aktyviai dalyvauti ir išsakyti savo nuomonę.

Daugiau informacijos apie renginį suteiks VšĮ Aplinkosaugos valdymo ir technologijų centras (Elena Taločkaitė, tel. 8-37 423053, el. paštas elena@ecat.lt).

Užs. 561481

UOSTININKŲ DOVANA

Balandžio 22 dieną Uosto direkcija dovanoja 3 nemokamas uosto apžvalgas laivu „Forelle“ atvirų Europos namų dienos proga. Bus pasakojama apie uostą, supažindinama su jo veikla, galimybėmis bei perspektyvomis, jūrinės pramonės privalumais.



MOKYMAI APIE AVARIJAS

Portugalijoje vyko Europos jūrų saugumo agentūros surengti laivų avarijų tyrimo mokymai. Juose dalyvavo Lietuvos saugios laivybos administracijos atstovė Milda Miltakytė. Pernai Klaipėdos uoste ir Lietuvos vandenyse neįvyko nė viena avarija.

LEIS PLAUKIOTI

Aplinkos ministerija sušvelnino sąlygas buriniams laivams plaukioti Nemuno deltoje ir Krokų Lankos ežere. Suderinus su aplinkosaugininkais lėta eiga visą sezoną leista plaukioti trasa Atmata – Duobelė-Krokų Lanka – Tulkiaragės siurblinė.

Krizės rezultatas: krovinių daugėja, pinigų – ne

Šiemet per pirmąjį ketvirtį Klaipėdos **uoste krauta 7,40 mln. tonų krovinių,** arba 14,2 proc. daugiau nei pernai, o pinigų surinkta beveik tiek pat.

■ **Tendencija:** šiemet pastebimai gerėja krovinių gabenimas ir keleivių plukdymas jūrų keltais iš Klaipėdos uosto. Vidmanto Matučio nuotr.

Vidmantas Matutis

Mažiau atplaukia laivų

Per pirmuosius tris mėnesius Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija surinko 29,865 mln. litų. Pernai per tą patį laikotarpį buvo surinkta 334 tūkst. litų mažiau – 29,530 mln. litų.

Kiekviena krauta tona Uosto direkcijai davė 3,9 lito pajamų. Kaimyniniame Rygos uoste kiekviena krauta tona davė po vieną eurą pajamų.

Uosto direkcijos ekonomikos ir finansų direktorius Martynas Armonaitis sakėsi pastebėjęs tendenciją, kad šiemet mažiau į uostą atplaukė laivų. Pernai per pirmąjį ketvirtį atplaukė 1725 laivai, šiemet – 1455.

Kai krovinių krauta daugiau, tai reiškia, kad laivai atplaukia ir išplaukia pilnesni, jie efektyviau išnaudojami. Šiemet nuo kiekvieno atplaukusio laivo uostas gauna daugiau pajamų.

Iš uosto rinkliavų ir žemės nuomos šiemet tikimasi gauti apie 143 mln. litų. Tačiau bendros pajamos, įskaitant ir ES lėšas, numatytos 264,5 mln. litų. Išlaidos sieks 280,5 mln. litų. Iš jų uosto investicijoms numatoma 206,2 mln. litų.

Rezultatai nuteikia optimistiškai

Uosto direkcijos rinkodaros ir administravimo direktorius Artūras Drungilas džiaugėsi gerėjančiais uosto veiklos rezultatais.

Ypač optimistiškai nuteikė kovo mėnuo, kai uosto krova kilo net 17,8 proc.

Vertinant tonomis, konteinerių gabenimas auga sparčiau, nei vertinant sąlyginiais vienetais (TEU).

Klaipėdos uoste pagrindiniai yra naftos produktai, trąšos, konteineriai ir jūrų keltais gabenami kroviniai.

„Šalta žiema ir „Orlen Lietuva“ naftos perdirbimo gamyklos Mažeikiuose remontas lėmė, kad per pirmuosius du mėnesius naftos produktų krova, palyginti su praėjusiais metais, krito 9,3 procento. Tačiau kovą naftos produktų krova jau didėjo 16,7 procento“, – pastebėjo A.Drungilas.

Trąšų krova metų pradžioje augusi, kovą sumažėjo. A.Drungilas tai sieja su padidėjusių trąšų vartojimu vidaus rinkose. Pavasarį visada išryškėja trąšų eksporto sezoniškumo bruožai.

„Kalbėjausi su trąšų krovos kompanijų atstovais. Jie prognozuoja, kad sumažėjimas yra laikinas ir tęsis iki birželio mėnesio“, – svarstė A.Drungilas.

Įdomi situacija klostosi konteinerių gabenimo srityje. Vertinant tonomis, konteinerių gabenimas auga sparčiau, nei vertinant sąlyginiais vienetais (TEU).

A.Drungilo nuomone, konteinerių krovos augimą stabdo tuščios taros stygius. Lietuvos ekonomikos nuosmukis lėmė, kad mažiau importuojama prekių konteineriais. Jei netrūktų konteinerių, juose eksportuojamų krovinių kiekis būtų dar didesnis. Krizė pakoregavo, kad pernai konteineriais atgabenus į Lietuvą prekes iškrauti jie būdavo grąžinami atgal tušti, o šiemet iškrovus prekes konteinerių nebeužtenka.

Lėmė pokyčiai pas kaimynus

Ekonomikos augimo lakmuso popierėlis yra jūrų keltais gabenami kroviniai. Kovo mėnesį per Klaipėdos uostą gabenta 18 354 transporto vienetai.

Tai yra pats geriausias mėnesio rezultatas per pastaruosius pusantrų metų – 4 242 vnt., arba 30,1 proc. daugiau nei pernai kovą.

Tačiau A.Drungilas nemano, kad toks staigus jūrų keltais gabenamų krovinių augimas yra šalyje pradedančio augti vartojimo požymis.

„Ro ro krovinių augimą lėmė tai, kad DFDS jūrų keltų kompanija uždarė laivybos liniją iš Rygos į Vokietijos Liubeko uostą. Taip pat nutrauktas ir iš Liepojos į Vokietiją plaukiojusio kelto „Ave Liepaja“ reisas“. Todėl gali būti, kad į Klaipėdą grįžo anksčiau dėl šių Latvijos linijų veiklos prarasti kroviniai“, – svarstė A.Drungilas.

Šiemet 26,4 proc. daugiau nei pernai plukdyta ir keleivių – 16136.

Regione nori išlikti antri

Jei išliktų šių metų pirmojo ketvirčio Klaipėdos uosto krovos rezultatai, metų pabaigoje galima tikėtis 29,5 mln. tonų krovos.

„Jei atsigautų naftos produktų ir konteinerių krova, gal netgi pasiektume rekordinę krovą“, – svarstė A.Drungilas. Tačiau yra ir nerimo dėl vis dar mažėjančio importo.

Didžiausia krova Klaipėdos uoste buvo užfiksuota 2008 metais ir siekė 29 mln. 879 tūkst. tonų.

Pernai ji sudarė 27, 863 mln. tonų.

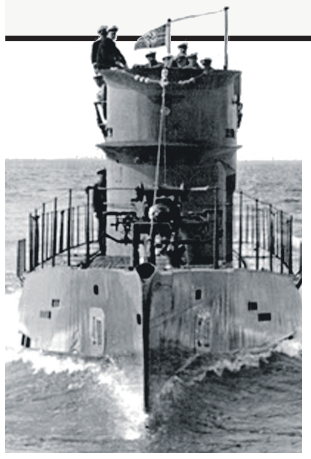
„Jau aplenkėme Ventspilio ir Rygos uostus. Talino jungtinio uosto gal ir nepasiseks aplenkti, nes ten yra daug Rusijos kapitalo. Jei šiuos metus užbaigtume antroje vietoje, būtume laimingi“, – optimistiškai kalbėjo A.Drungilas.

Tarp rytinės Baltijos šalių uostų Klaipėdos augimas yra pats įspūdingiausias.

Estijos statistikos departamentas paskelbė duomenis, kad 2008 metais Estijos uostuose buvo didžiausias krovos kritimas visoje ES. Jis sudarė apie 20 proc.

Tuo metu Lietuvos uostuose 2008 metais buvo vienas didžiausių ES 25 proc. augimas.

ES yra per 1,2 tūkst. uostų. Per juos 2008 metais krauta 3,9 milijardo tonų krovinių.

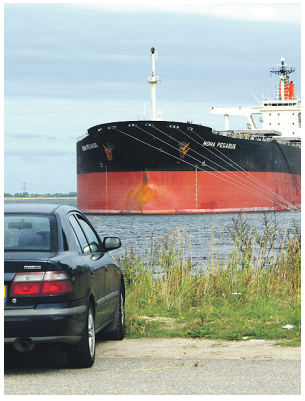


KELS LAIVĄ

Norvegijos vyriausybė nusprendė Šiaurės jūroje, netoli Bergeno iškelti per karą nuskendusį vokiečių povandeninį laivą „U-864“. Laivas kelia ekologinę grėsmę, nes jame yra 65 tonos rtučio. Toje vietoje yra laivą galinčios pažeisti povandeninės srovės.

REKORDINĖ KOMPENSACIJA

Dėl 1999 m. nuskendusio tanklaivio „Erika“ sukeltos ekologinės katastrofos teismas padidino kompensaciją iki 200 mln. eurų. Mazutu buvo užteršta 400 kilometrų Prancūzijos pakrantės. Kaltais dėl to, kad 25 m. laivas perlūžo, pripažinta jo savininkė „Total“.



UOSTO KAPITONĖ

Amsterdamo uosto kapitone nuo balandžio 1 d. paskirta moteris - Janine van Oosten. 39 kilometrų ilgio krantines turintis Amsterdamo uostas yra vienas didžiausių Europoje. Pusė jame priimtų laivų – transokeaniniai. Pernai jame krauta 73 mln. tonų krovinių.

■ **Užduotis:** netrukus „Lokys“ turėtų užbaigti statyti 144 krantinę.

Vidmanto Matučio nuotr.

Nežlugdys „Lokio“

Apie uosto statybos darbų įmonės likimą **girdima prieštaringa informacija**, kuri išplaukia iš uosto direkcijos.

Vidmantas Matutis

Šiemet kovo 8 dieną Klaipėdos valstybinio jūrų uosto tarybos posėdyje Klaipėdos valstybinio jūrų uosto generalinis direktorius Eugenijus Gentvilas teigė, kad statybos darbų įmonė „Lokys“, rekonstruodama 144 krantinę, yra paklojusi pakankamai daug plytelių, tačiau jų nepritvirtino.

„Reikės plyteles nuimti ir atgal dėti. Su „Lokiu“ sutartis nutraukiama, ir likusius darbus darys kiti. Skelbiame konkursą. Rangovas sakydavo: jei sumokate, mes pabaigiame. Pas juos – didelės skolos. Gal jie ir išsikapstys, bet negalime laukti. Renkamės kitą kompaniją“, – tuomet Uosto tarybos nariams aiškino E.Gentvilas.

Balandžio 2 dieną surengtoje spaudos konferencijoje jau buvo kalbama šiek tiek kitaip.

„Su „Lokiu“ buvo daug problemų dėl 143 ir 144 krantinių rekonstrukcijos. Bendrovė įgijo restruktūrizuojamos įmonės statusą. Paskirtas administratorius. Tariamės geranoriškai. Laukiame sutarčių vykdymo garantijų. Jei viskas bus gerai, jie pradės krantinių rekonstrukcijos darbus“, – teigė E.Gentvilas.

Jis tikino, kad kovo 30 d. valstybinė komisija užfiksavo, jog 144 krantinėje atlikta darbų už 30 mln. litų. Šioje krantinėje beliko atlikti vadinamuosius gerbūvio darbus. Anot E.Gentvilo, 143 krantinėje liko darbų gal už porą milijonų litų.

„Atrodo, kad „Lokys“ išsikapstys. Šiandien jau „aktuoti“ kai kurie darbai. Turėsime juridinį pagrindą pervesti pinigus“, – svarstė E.Gentvilas.

Šiemet kovo 2 dieną Klaipėdos apygardos teismas bendrovei „Lokys“ iškėlė restruktūrizavimo bylą. Konstatuota, kad pagal 2009 m. gruodžio 31 d. balansą bendrovės turtas ir gautinos sumos sudarė 17,1 mln. litų, o jos skolos – 15,5 mln. litų.

Bendrovę „Lokys“ valdo trys pagrindiniai akcininkai – krovos bendrovė „Kabotažas“ (34 proc.), o po 33 proc. – statybos darbų įmonės „Lokys“ įkūrėjas Sergejus Zolotilovas ir Emilija Zubrickienė.

Kinai veržiasi į Klaipėdą

Vidmantas Matutis

Kinų susidomėjimas Lietuva yra didelis. Tokią išvadą padarė Klaipėdos valstybinio jūrų uosto generalinis direktorius Eugenijus Gentvilas, oficialios valdžios ir verslo delegacijos sudėtyje lankęsis Pekine.

Domisi Klaipėda

„Labai stiprų susidomėjimą parodė antra pagal dydį Kinijos laivybos kompanija „China Shipping Group“. Ji turi tanklaivių, sausakrūvių laivų, uosto įrangos kompanijas. Susitikti su Klaipėdos uosto delegacija jos atstovai atskrido specialiai iš Šanchajaus. Vietoje numatytų 15 minučių kalbėjomės valandą“, – teigė E.Gentvilas.

Jis dar negalėjo pasakyti, ką reiškia toks Kinijos laivybos kompanijos susidomėjimas Lietuva. E.Gentvilas teigė, kad anksčiau buvo susitikęs ir su didžiausios Kinijos laivybos kompanijos COSCO (China Ocean Shipping Company) atstovais.

Galbūt Klaipėdos uostas įdomus ir tuo, kad vienas pirmųjų pareiškė, jog steigs pirmąjį Baltijos jūroje tarpokeaninių konteinerių paskirstymo centrą (HUB-ą).

Ar po susitikimo su COSCO atstovais Klaipėdos uoste atsirado daugiau Kinijos krovinių? Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos rinkodaros ir administracijos direktorius Artūras Drungilas teigė, kad neįmanoma susekti, kokie konteineriai į Klaipėdos uostą patenka iš Kinijos.

Didžiaisiais konteinervežiais iš Kinijos konteineriai gabenami į Šiaurės jūroje esančius didžiuosius konteinerinius uostus, kur išmuitinami ir toliau keliauja ne kaip Kinijos, o kaip Europos Bendrijos kroviniai.

Kinijos ir kitų šalių krovinių apskaitą bus galima sužinoti tiksliai, kai Klaipėdos uoste pradės veikti Krovinių ir prekių informacinė sistema (KIPIS).

Kvietė gabenti krovinius

Per Rusiją ir Kazachstaną geležinkeliais gabenami Kinijos kroviniai Klaipėdos uosto taip pat beveik nepasiekia.

„Kol kas testuojama per kiek laiko ir už kiek Kinijos kroviniai gali judėti geležinkeliais. Lietuvoje tuo bando užsiimti bendrovė „VPA logistika“. Kol kas nėra suformuotų sąstatų, kurie važiuotų iš Kinijos į Klaipėdą“, – patikslino A.Drungilas.

Kinai kol kas pripažįsta, kad pigiau yra krovinius plukdyti laivais. Tačiau plaukimas trunka apie 30 parų, todėl atsiranda būtinybė kai kuriuos krovinius pristatyti greičiau.

Eugenijus Gentvilas:

Jei pasaulis pasitiki kinais, tai kodėl mes turime knistis čia su savais.

Konteinerių siuntimu geležinkeliais rūpinasi Kinijos kompanija „China rivers containers company“. Iš Kinijos į Kazachstaną kiekvieną savaitę gabenama per tūkstantį tonų konteinerių. Kinijoje, netoli sienos su Kazachstanu, yra Alašenko krovinių paskirstymo centras. Iš jo iki Klaipėdos traukinys atvažiuotų per 8–10 parų.

E.Gentvilas sakė, kad susitikime su šios kompanijos atstovais jiems aiškino, jog krovinių gabenimo iki Almatos maršrutą gali pratęsti iki Baltijos jūros. Tai daryti naudinga, nes NVS šalyse yra bemuitė erdvė, o prie Lietuvos ir Baltarusijos sienos „Vikingo“ pavyzdžiu traukiniai sugaišta ne ilgiau kaip pusvalandį.

Rengs giliavandenio studiją

Kinijoje tarp Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos ir uostų projektavimo bei statybos kompanijos „China Road and Bridge corporation“ pasirašytas tarpusavio supratimo memoranumas. Ši Kinijos kompanija savo lėšomis analizuos giliavandenio uosto statybos Lietuvoje galimybes.

„Sutarėme, kad Kinijos kompanijos atstovai į Klaipėdą atvyks balandžio 19 dieną. Pateiksime jiems techninę užduotį. Tegul tai būna dar vienas bandymas analizuoti ne tik Melnragės, bet ir Būtingės giliavandenio uosto vystymo galimybę“, – teigė E.Gentvilas.

Japonijos tarptautinio bendradarbiavimo agentūra dar 2003 metais pateikė giliavandenio uosto vystymo studiją. Ji numatė vienintelį realų tokio uosto vystymo variantą jūroje ties Melnrage.

Dalyvaus ir kitose statybose?

„China Road and Bridge corporation“ yra vienas iš 34 didelės valstybinės Kinijos kompanijos „China Communications Construction Company Limited“ padalinių.

Kinijos kompanijos, anot E.Gentvilo, nori analizuoti situaciją Baltijos regiono šalyse. Lietuva jau pasirodė kaip atvira šalis. „China Communications Construction Company Limited“ dalyvauja Klaipėdos keleivių ir krovinių terminalo statybos konkurse. Neoficialiomis žiniomis, jos pasiūlyta kaina pagal eiliškumą yra dešimtoje vietoje.

Pasak E.Gentvilo, šiame konkurse jie siekė pasitikrinti savo galimybes. Neatmetė galimybės, kad dalyvaus ir kitų objektų statyboje.

„Kalbėjome ir apie uosto gilinimą. Dėl 400 tūkstančių kubinių metrų, kuriuos numatyta iškasti šiemet, jie technikos nevarys, nes tai per mažas kiekis. Kitais metais uoste planuojame pradėti kasti apie du milijonus kubinių metrų grunto. Tai kinams jau būtų įdomus rinkos gabalas“, – sakė E.Gentvilas.

Pagal gilinimo apimtis antra pasaulyje Kinijos kompanija turi galingą techniką. Žemsiurbė gali siurbti gruntą iš 45 metrų gylio ir vienu kartu į savo talpas priimti net 20 tūkst. kubinių metrų.

„Labai norėčiau kad lietuviai laimėtų konkursus. Bet jei kinai pateiks gerus pasiūlymus, aš „nebrokuosiu“. Jei pasaulis jais pasitiki, tai kodėl mes turime knistis čia su savais“, – tikino E.Gentvilas.

Tuo pat metu jis svarstė, kad Kinijos kompanijos tikriausiai gauna savo vyriausybės „garantus“ išeiti į kitas rinkas. Kaip pavyzdys pateikiamas atvejis, kad autostrados tiesimą Lenkijoje laimėjusi viena Kinijos kompanija vietinių statybininkų buvo apkaltinta dempingavusi kainas.