

Azijos vandens keliai

Didžiausiame pasaulio žemyne yra devynios upės, kurių kiekvienos ilgis viršija 2000 km. Tačiau laivininkystės vidaus vandenimis poreikis ir prielaidos įvairiose šalyse skiriasi, todėl beveik visas intensyvus vidaus vandenų eismas, peržengiantis lokalias ir nedidelių regionų ribas koncentruojamas Rytų Azijoje ir apie jos vandeningiausias upes ypač Kinijoje.

Jangdzė ir Chvančė Kinijoje yra didžiulis laivybai tinkamas vandens kelių tinklas, kurio ilgis – daugiau nei 109000km. Šiuo vandens kelių tinklu kasmet vežama daugiau kaip ketvirtadalis visų Kinijos keleivių ir krovinių. Po geležinkelių transporto upių laivininkystė Kinijoje užima antrą vietą.

Beveik 6000km ilgio Jangdzė yra didžiausia Rytų Azijos upė ir svarbiausias Kinijos laivybos kelias iš Vakarų į Rytus. Antroji pagal svarbą Kinijos upė yra šiauriau nuo Jangdzės tekanti Chvančė, kurios ilgis apie 4850 km. Tačiau pagal krovinių apyvartą ši upė smarkiai atsilieka nuo Jangdzės, kadangi dėl sunkių laivybos sąlygų ją plaukioja tik nedideli upių laivai. Ši upė yra vandens rezervuaras didžiausiai šalies dirbtinei vandens magistralei – Didžiajam Kinijos kanalui.

Didysis Kinijos kanalas. Šis kanalas anksčiau buvo vadintas Imperatoriškuoju kanalu, tai apie 1700 km ilgio vandens kelias tarp Pekino Šiaurėje ir uostamiesčio Changdžou Pietuose. Jis tęsiasi paraleliai jūros pakrantei ir kerta Chvančę, Chvaichę ir Jangdzę. Šis Kinijos vidaus vandenų eismo kanalas yra svarbiausia jungiamoji grandis, kadangi jungia iš Vakarų į Rytus tekančias upes jų žemupiuose ir leidžia eismą vandens keliais iš Šiaurės į Pietus.

Kitos svarbios Kinijos vandens magistralės Šiaurėje yra Amūras, tekantis Kinijos ir Rusijos pasieniu ir svarbus pramonės rajonams apie Charbiną, ir nuo jo atsišakojantis Sungaris. Pietų Kinijoje Sidziangu, kurio žiotys yra į vakarus nuo Siengango, esant palankimes vandens keliams, jūriniai laivai gali plaukti apie 330 km iki Undžou miesto.

Priešakinė ir Pietų Azija. Komercinė laivyba vidaus vandenimis Priešakinės Azijos regione galima tik Irako teritorija tekančiais Tigro ir Eufrato upių ruožais, ir dažniausiai tik tais pavasario mėnesiais, kai tirpstant sniegui kalnuose, būna pakankamas upių vandens gylis.

Pietų Azijoje laivyba Indu nuo Haidarabado, kartu su jūrų uostu Karačiu, Pakistanui turi tam tikrą reikšmę. Tačiau nedidelę, su transportu Gango upe Indijoje. Gangas ir Bramaputra, pastaroji naudojama ir Indijos, ir Bangladešo, yra abiejų šalių pagrindiniai vandens keliai. Šiomis vandeningomis upėmis, kurias maitina musoniniai lietūs, kroviniai daugiausiai vežami iš upių į jūros uostus. Indijoje pagrindinis jūros-upių eismo uostas yra Kalkuta, o Bangladeše – Čitagongas.

Pietryčių Azijoje Mekongas kelioms valstybėms, per kurias teka, yra pagrindinė upė. Laose, Kambodžoje ir Vietname vidaus vandenimis, tap pat didžiausiu regiono ežeru – Tonle Sapo, vyksta skirtingo intensyvumo laivų eismas. Nedideli jūrų laivai laivai Mekongu prieš srovę gali plaukti iki Pnompenio Kambodžoje. Regioninės reikšmės upių laivyba vyksta Vietnamui prilausančioje Mekongo deltoje. Panašų vaidmenį vaidina ir Iravadžio upė, pagrindinis Mianmaro (Birmos) vandens kelias. Čia intensyvus eismas irgi daugiausia vyksta upės žiočių rajone, apie sostinę Ragungą.

Lentelėje pateiktas didžiausių Azijos upių sąrašas.

Regionas	Upė	Ilgis, km	[teka į]
Rytų Azija	Jangdzė	5 980	Rytų Kinijos jūrą
	Chvanchė	4 845	Geltonąją jūrą
Pietų Azija / Pietryčių Azija	Mekongas	4 500	Pietų Kinijos jūrą
	Indas	3 180	Arabijos jūrą
	Bramaputra	2 900	Bengalijos įlanką
	Gangas	2 700	Bengalijos įlanką
	Salvinas	2 500	Andamanų jūrą
	Iravadis	2 012	Andamanų jūrą
Priešakinė Azija	Eufratas	2 760	Persijos įlanką
	Tigras	1 950	Persijos įlanką

Rusijos vandens keliai Azijoje . Buvusios Sovietų Sąjungos didžiulis vandens kelių tinklas siekiakm. Tačiau du trečdaliai visų vandens kelių yra šalies europinėje dalyje. Azijinėje dalyje gausybė vandens kelių sudaro tik trečdalį visų vandens magistralių. Krovinių vežama jomis taippat palyginti nedaug t.y. Tik apie 10 procentų viso metinio tonažo. Tai lemia upių tekėjimo kryptis ir ekstremalios klimato sąlygos. Vasaros mėnesius laivų savininkai išnaudoja ypač intensyviai. Tuo metu dalis upių laivyno iš europinės dalies perkeliama į azijinę, upės tampa ir pagrindiniais eismo keliais, vedančiais į įvairius gamtinių išteklių gavybos rajonus, kuriems panaudoti reikia begalo daug įrangos, transporto priemonių bei technikos. Jūrų ir upių laivai bei baržų vilkstinės veža anglį ir kitas mineralines žaliavas, statybos medžiagas, mašinas ir įvairią pramonės įrangą, ro-ro vežimų įrangą, taip pat konteinerius. Medienos žaliava į pajūrio uostus plukdomair sieliais. Kaikurie upių uostai laivybai tinkamais mėnesiais tampa tikrais tikrais transporto mazgais. Taip būna tose vietose kur su upėmis kertasi Sibiro geležinkelis ir Baikalo-Amūro magistralė, ir taip galima krovinius perkrauti iš traukinių į upių laivus ir atvirkščiai. Tokie transporto mazgai yra Tobolsko, Omsko, Novosibirsko ir Krasnojarsko upių uostai.

Piečiau tekančios upės Syrdarja ir Amudarja teka per dykumą ir įteka į Aralo jūrą. Nors laivybai tinkamos ištisisus metus, tačiau nuolat praranda daug vandens ir yra negilios, todėl jose plaukioja tik nedideli laivai.

Rusijos upių sistemos Azijoje lentelė pateikta sekančioje skaidrėse.

Upių sistema	Tinkama laivybai, km	Pagrindinės upės	Ilgis, km	Pagrindiniai uostai	Įteka į
1	2	3	4	5	6
Irtyšiaus-Obės sistema	22 000	Irtyšius	4 248	Tobolskas	Arkties vandenyno jūras
				Omskas	
				Pavlodaras	
		Obė	3 650	Novosibirskas	
		Tobolas	1 670		
Jenisejaus-Angaros sistema	16 000	Jenisejus	4 130	Igarka	Arkties vandenyno jūras
				Dudinka	
				Krasnojarskas	
		Angara	1 826	Bratskas	
		Baikalo ež.	750	Irkutskas	

1	2	3	4	5	6
Lenos sistema	15 000	Lena	4 270	Jakutskas	Arkties vandenyno jūras
				Oliokminskas	
				Kirenskas	
				Ust Kutas	
		Aldanas	2 000		
Viliujus	1 500				
Amūro sistema	4 000	Amūras	2 824	Nikolajevskas	Ramuji vandenyną
				Komsomolskas	
				Chabarovskas	
				Blagoveščenskas	
Syrdarja ir Amudarja	4 000	Syrdarja	2 212	Kzyl Orda	Aralo jūrą
		Amudarja	1 415	Urgenčas	
				Čiardžou	

Pietų Amerikos vidaus vandenu keliai ir upių laivininkystė Afrikoje

Beveik visos didelės Pietų Amerikos žemyno upės dėl ištisus metus iškrentančių tropinių kritulių yra labai vandeningos. Kadangi upių nuolydis nedidelis ir jos yra labai gilios, toli iki jų viršupių gali plaukti ne tik upių laivai ir baržų vilkstinės, bet ir okeaniniai laivai. Skirtingo intensyvumo upių laivininkystė išvystyta septyniose Pietų Amerikos valstybėse (Argentinoje, Brazilijoje, Kolumbijoje, Paragvajuje, Peru, Urugvajuje ir Venesueloje). Didelės vandens kelių magistralės naudojamos tiek žemyno vidaus tarpvalstybinei prekybai, tiek pasaulinei prekybai, nes prie jų įsikūrę svarbūs tarpžemyninio jūrų transporto galiniai punktai ir terminalai.

Amazonės upių sistema yra pati svarbiausia, nes didžiausioji tarpžemyninė upė kartu su daugiau nei 200 intakų, iš kurių daugiau kaip 100 laivybiniai, sudaro didžiausią pasaulio upių sistemą. Ji apima 7 milijonus kvadratinį kilometrų teritoriją, ir tai prilygsta visam Australijos žemynui. Šios upių sistemos laivybiniai vandens keliai iš viso sudaro apie 25000 km iki Atlanto vandenyno. Šis vandens kelias ypač svarbus jūrų ir kabotažinei laivybai. Svarbiausias upių laivininkystės uostas yra Ikitas - galutinis jūrų ir upių laivininkystės Amazone punktas, kartu svarbi įvairių Amazonės baseino žaliavų sandėliavimo vieta. Pietų Amerikos žemyno viduje esanti Bolivija Amazonės vandens kelią naudoja multimodaliniams masinių krovinių vežimams. Belene į Bolivijos upių laivus pakraunamos Bolivijai skirtos importo prekės, kurios vežamos iki Brazilijos upių uosto Porto Veljo, esančio prie Amazonės intako Madeiros. Iš ten geležinkeliais iki Brazilijos upių uostų Vilja Murtinho arba Gvažara – Mirino, kur kroviniai vėl perkraunami į laivus. Madre de Dijus upė laivai pasiekia Bolivijos upių uostą Riberaltą. Šiuo keliu vežami kroviniai užtrunka apie 2 savaites.

Kartu su intakais Orinoko upė yra antras pagal dydį Pietų Amerikos vandens kelių tinklas. Daugiau nei 2500km ilgio upė laivybai svarbi iki Siudaa Bolivarо miesto t.y. Apie 450 km. Iš viso laivybai tinka apie 1900 km. Svarbiausias Orinoko uostas įsikūręs Karoni ir Orinoko upių santakoje didmiestyje Siudad Gvajana. Maždaug 350 km nuo atviros jūros nutolęs šio miesto uostas Puerto Ordasas yra Venesuelos didžiausias rūdų ir plieno produktų eksporto uostas. Masiniu skrovinius vežantys iki 30000dwt kroviniai laivai įplaukia į uostą ir pakraunami eksportui skirta rūda.

La Platos regiono upės. Dvi dižiulės upės, Parana ir Urugvajus, susiliejančios į 300 km ilgio ir 200 km pločio piltuvo formos La Platos žiotis, kartu su intakais yra svarbūs Šiaurės Argentinos, Paragvajaus ir Urugvajaus bei Pietų Brazilijos vandens keliai. Reikšmingi Argentinos upių uostai prie Paranos, kuriuose krovinių apyvarta siekia kelis milijonus tonų yra Kampana, Rosarijus, Santa Fè ir Korjentas, iki visų jų gali plaukti okeaniniai laivai. Žemyno viduje esantis Paragvajus prie Paragvajaus upės turi du didelius upių uostus – Asunssjoną ir Konsepsioną. Asunssjoną aptarnauja linijiniai jūrų laivai. Upių-jūrų laivininkystė Paragvajui yra svarbi, kadangi ši valstybė Paranos ir Paragvajaus upių kelius netrukdomai gali naudoti prekiauti su užsieniu.

Pagrindiniai Pietų Amerikos vandens keliai pateikti sekančiose skaidrėse.

Upių sistema	Tinkama laivybai, km	Pagrindinės upės	Ilgis, km	Pagrindiniai uostai	Įteka į
1	2	3	4	5	6
Magdalenos sistema	1 000	Magdalena	1 350	Puerto Vilčes/K.* Barankabermecha/K. La Dorada/K. Honda/K.	Karibų jūrą
		Kauka	900		
Orinoko sistema	2 000	Orinokas	2 736	Puerto Ordasas/V. Ciudad Bolivaras/V.	Atlanto vandenyną
		Apūrė	800	San Fernandas/V.	
		Meta	870	Puerto Karenjas/K.	
Amazonės sistema	25 000	Amazonė	6 518	Santarenas/B.	
				Ikitas/Pe.	
		Rio Negras	1 550	Manausas/B. Moura/B.	
		Madeira	3 200	Porto Veljas/B.	
		Šingus	1 980	Altamiras/B.	
		Ukajalis	1 960	Pukalpa/Pe.	
Hualaga	1 200				

* A – Argentina, B – Brazilija, K – Kolumbija, Pc – Peru, Pa – Paragvajus, U – Urugvajus, V – Venesuela

1	2	3	4	5	6
Nilo sistema	6 000	Baltasis Nilas			Viduržemio jūrą
		Bachr al Gazalis	700	Vau/S.	
		Bachr al Džebelis	750	Džuba/S.	
Nigerio sistema	3 500	Nigeris	4 160	Gaja/Ni.	Atlanto vandenyną
				Niamejus/Ni.	
				Gao/M.	
				Moptis/M.	
				Bamakas/M.	
				Oničia/Ng.	

Pagrindiniai vidaus vandenų keliai Lietuvoje

Eksplloatuojami valstybinės reikšmės vidaus vandenų keliai

Lietuvos Respublikoje yra 877,1 km valstybinės reikšmės vidaus vandenų kelių, iš kurių 2022 m. eksplloatuojami – 450 km.

Navigacijos trukmė – iki 227 parų nuo balandžio 10 d. iki lapkričio 22 d., diferencijuojant atskirų vidaus vandenų kelių ruožų navigacijos trukmę. Palyginus su 2021 m. valstybės įmonė Vidaus vandens kelių direkcija ilgina eksploatacijos trukmę 7 paromis, pradeda eksploatuoti vidaus vandenų kelio Dreverna-Ventė atkarpą nuo Drevernos iki Kintų, ruošia eksploatavimui kitus vidaus vandenų kelius.

Lietuvos Respublika 1997 m. pasirašė Europos susitarimą dėl svarbiausių tarptautinės reikšmės vidaus vandenų kelių (AGN susitarimas), kuriuo vidaus vandenų kelias Nemuno upe ir Kuršių mariomis nuo Kauno iki Klaipėdos yra tarptautinės reikšmės vidaus vandenų kelias E41 (ilgis – 291,2 km). Kelyje E41 visą navigacijos laikotarpį turi būti palaikomi Jungtinių Tautų Ekonominės komisijos Vandens kelių tinklo pagrindinių standartų ir parametrų apraše TRANS/SC.3/144 nustatyti rodikliai. Kelio E41 ruožui Klaipėda – Jurbarkas nustatyti šie matmenys: laivų ilgis – 100 m, plotis – 10 m, kelio gylis – 1,50 m; ruožui Jurbarkas – Kaunas: laivų ilgis – 100 m, plotis – 10 m, kelio gylis – 1,20 m.





DRUSKININKAI – LIŠKIAVA

Nemuno upė

Valstybinės reikšmės vidaus vandens kelio ruožo ilgis yra 11 km. Laivakelis šiame ruože yra paženklintas nešviečiančiais navigaciniais ženklais – bojomis.

Garantiniai matmenys:

Gylis – 0,75 m

Plotis – 20 m

Posūkio spindulys – 250 m

Šiame ruože yra dvi stacionarios prielaukos – „Naujasis uostas“ ir „Druskininkų stacionari keleivinė prielauka“.



ŽEMAITKIEMIS – BIRŠTONAS

Nemuno upė

Valstybinės reikšmės vidaus vandenų kelio ruožo ilgis yra 20 km. Laivakelis šiame ruože yra paženklintas nešviečiančiais navigaciniais ženklais – gairėmis.

Garantiniai matmenys:

Gylis – 0,75 m

Plotis – 20 m

Posūkio spindulys – 250 m



BIRŠTONAS – KAUNO HE IR ATŠAKA Į RUMŠIŠKES

Kauno marios

Valstybinės reikšmės vidaus vandenų kelio ruožo ilgis yra 63 km. Laivakelis 24 km ruože nuo Kauno HE iki Kruonio HAE yra paženklintas šviečiančiais navigaciniais ženklais – bojomis, o 39 km ruože nuo Kruonio HAE iki Birštono ir atšaka į Rumšiškės – paženklintas nešviečiančiais navigaciniais ženklais – bojomis.

Garantiniai matmenys:

Gylis – 1,20 m

Plotis – 35 m

Posūkio spindulys – 250 m

Šiame ruože pagrindinės prielaukos – „Birštono stacionari“, „Kauno Žalgirio jachtklubas“ ir „Kauno motorlaivių“, „Kauno marių prielauka“.



KAUNO KROVINIŲ PRIEPLAUKA - JURBARKAS IR KAUNO ŽIEMOS VIDAUS VANDENŲ UOSTO AKVATORIJA

Valstybinės reikšmės vidaus vandenų kelias ruožo ilgis yra 88,3 km. Laivakelis 20,5 km ruože nuo Kauno iki Kulautuvos yra paženklintas šviečiančiais navigaciniais ženklais – bojomis, o 67,8 km ruože nuo Kulautuvos iki Jurbarko – paženklintas nešviečiančiais navigaciniais ženklais – bojomis.

Šis valstybinės reikšmės vidaus vandenų kelio ruožas yra tarptautinės reikšmės vidaus vandenų kelio E41 dalis.

Garantiniai matmenys:

Gylis – 1,20 m

Plotis – 30 m

Posūkio spindulys – 250 m

Šiame ruože yra Kauno žiemos vidaus vandenų uostas, Marvelės krovininė prieplauka, Kauno keleivinė prieplauka, „Senoji prieplauka Nr. 2“ (prie Vytauto Didžiojo bažnyčios), Kačerginės, Zapyškio, Kulautuvos, Vilkijos mobilios prieplaukos ir kt.



JURBARKAS – ATMATOS ŽIOTYS IR UOSTADVARIO VIDAUS VANDENŲ UOSTO AKVATORIJA

Nemuno upė

Valstybinės reikšmės vidaus vandenų kelio ruožo ilgis yra 126 km. Laivakelis 113 km ruože nuo Smalininkų iki Atmatos žiočių yra paženklintas šviečiančiais navigaciniais ženklais – bojomis, o 13 km ruože nuo Jurbarko iki Smalininkų – paženklintas nešviečiančiais navigaciniais ženklais – bojomis. Taip pat pradedamas eksploatuoti 1 km. ruožas į Kalnėnus. Pažymėtina, kad 100 km ruožas nuo Smalininkų iki Rusnės Nemuno upėje yra valstybės siena su Rusijos Federacija. Šiame pasienio ruože dešinioji laivakelio pusė (Lietuvos Respublikoje) yra paženklinta šviečiančiais navigaciniais ženklais – bojomis, o kairioji (Rusijos Federacijoje) – nešviečiančiais navigaciniais ženklais – bojomis. Todėl vidaus vandenų transporto priemonių naudotojai, plaukiantys tamsiuoju paros metu, turi būti dėmesingi.

Šis valstybinės reikšmės vidaus vandenų kelio ruožas yra tarptautinės reikšmės vidaus vandenų kelio E41 dalis.

Garantiniai matmenys:

Gylis – 1,50 m

Plotis – 40 m

Posūkio spindulys – 350 m

Šiame ruože yra Jurbarko prieplauka, Rusnės prieplauka, Uostadvario vidaus vandenų uostas ir kt.



ATMATOS UPĖS ŽIOTYS – KLAIPĖDOS VALSTYBINIS JŪRŲ UOSTAS IR ATŠAKA Į NIDĄ

Kuršių marios

Valstybinės reikšmės vidaus vandenių kelio ruožo ilgis yra 65,3 km. Laivakelis šiame ruože yra paženklintas šviečiančiais navigaciniais ženklais – bojomis.

Šis valstybinės reikšmės vidaus vandenių kelio ruožas yra tarptautinės reikšmės vidaus vandenių kelio E41 dalis.

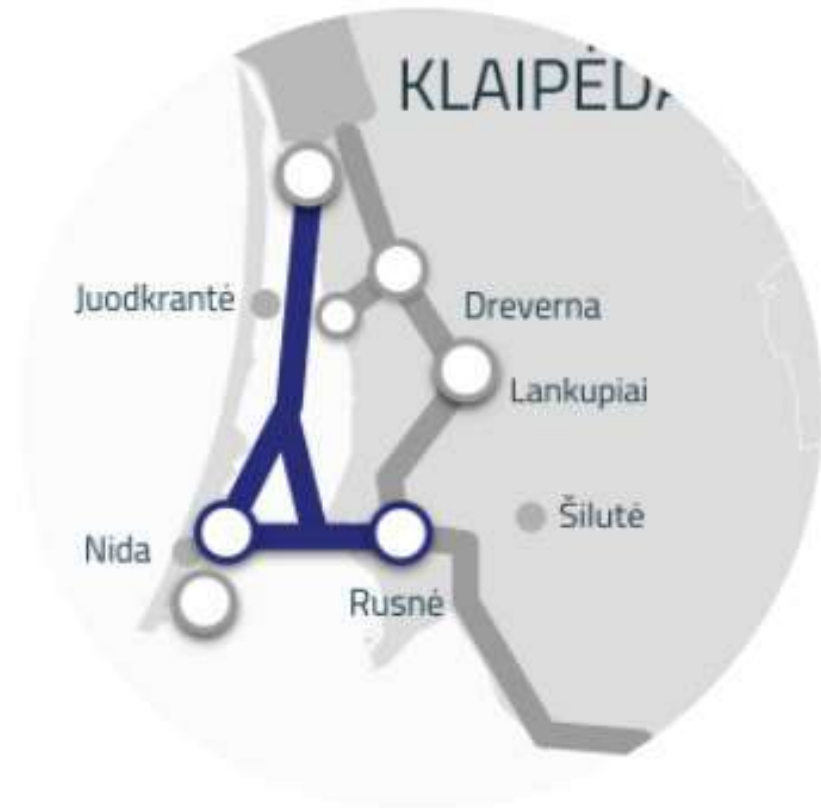
Garantiniai matmenys:

Gylis – 1,50 m

Plotis – 50 m

Posūkio spindulys – 500 m

Šiame ruože yra Nidos keleivinis vidaus vandenių uostas, Nidos keleivinė prielauka, kurioje įsteigtas Nidos pasienio kontrolės punktas, prielauka Juodkrantėje.



NIDOS UOSTAS – LIETUVOS RESPUBLIKOS VALSTYBĖS SIENA

Kuršių marios

Valstybinės reikšmės vidaus vandenų kelio ruožo ilgis yra 4 km. Laivakelis šiame ruože yra paženklintas šviečiančiais navigaciniais ženklais – bojomis.

Šis valstybinės reikšmės vidaus vandenų kelio ruožas yra tarptautinės reikšmės vidaus vandenų kelio E70 dalis ir jungia Lietuvos Respublikos ir Rusijos Federacijos vidaus vandenų kelius.

Garantiniai matmenys:

Gylis – 1,50 m

Plotis – 50 m

Posūkio spindulys – 500 m



MITUVOS KANALO ŽIOTYS – JURBARKO KROVINIŲ PRIEPLAUKA

Mituvos kanalas

Valstybinės reikšmės vidaus vandenų kelio ruožo ilgis yra 1 km. Laivakelis šiame ruože nėra ženklinamas.

Šiame ruože yra Mituvos prieplauka ir Jurbarko krovininė prieplauka.

Garantiniai matmenys:

Gylis – 1,50 m

Plotis – 20 m

Posūkio spindulys – 150 m



VILNIAUS MIESTO RIBOSE NUO 160,0 KM IKI 170,5 KM

Neries upės

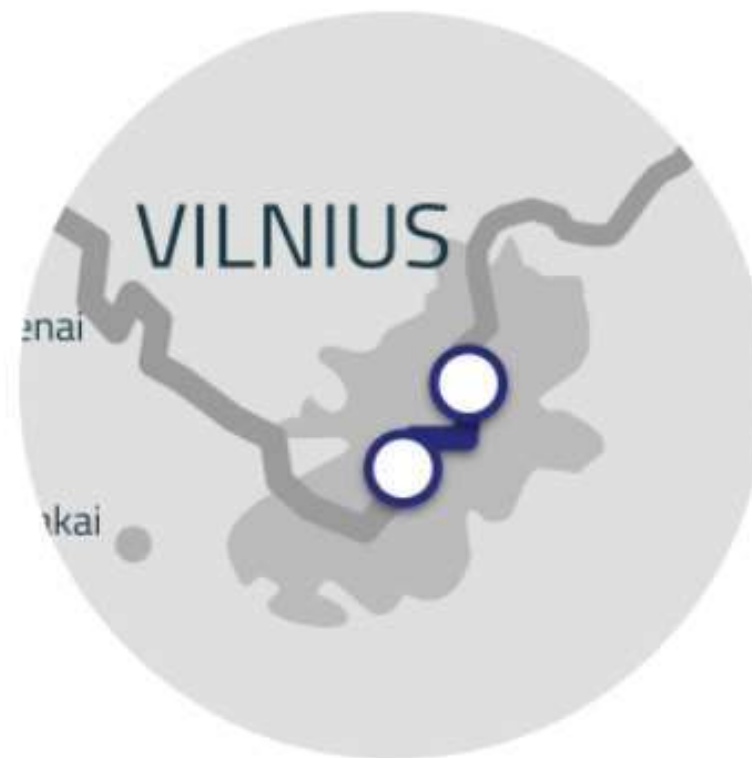
Valstybinės reikšmės vidaus vandens kelio ruožo ilgis yra 10,5 km.
Laivakelis šiame ruože yra paženklintas nešviečiančiais navigaciniais ženklais – bojomis.

Garantiniai matmenys:

Gylis – 0,75 m

Plotis – 20 m

Posūkio spindulys – 160 m



NERIES UPĖS ŽIOTYS – KAUNO PILIS

Neries upė

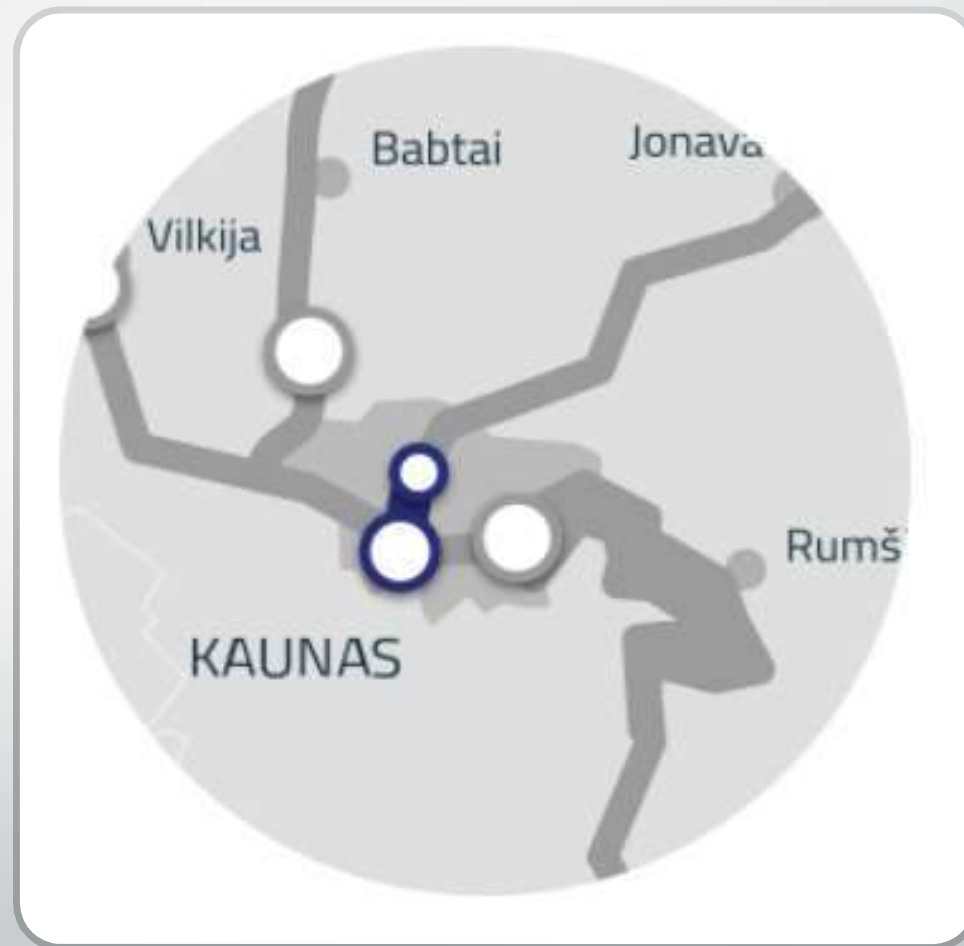
Valstybinės reikšmės vidaus vandens kelio ruožo ilgis yra 0,5 km. Laivakelis šiame ruože yra paženklintas šviečiančiais navigaciniais ženklais – bojomis.

Garantiniai matmenys:

Gylis – 1,20 m

Plotis – 25 m

Posūkio spindulys – 200 m



NEVĖŽIO UPĖS ŽIOTYS – 15,5 km nuo žiočių

Nevėžio upė

Valstybinės reikšmės vidaus vandens kelio ruožo ilgis yra 15,5 km. Laivakelis šiame ruože yra paženklintas nešviečiančiais navigaciniais ženklais – bojomis.

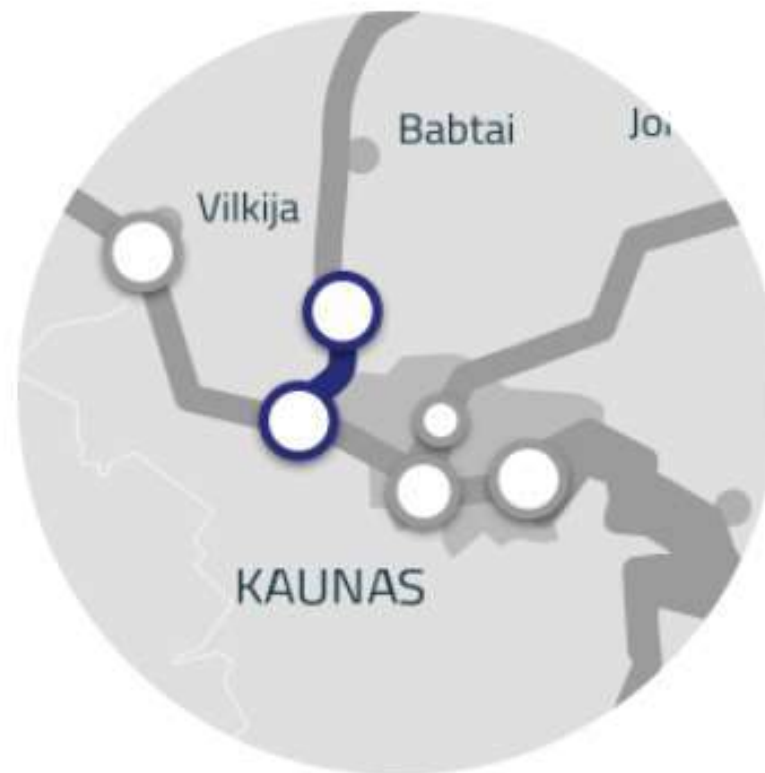
Garantiniai matmenys:

Gylis – 0,75 m

Plotis – 20 m

Posūkio spindulys – 160 m

Šiame ruože yra Raudondvario mobili prielauka.



MINIJOS UPĖS ŽIOTYS – LANKUPIAI

Minijos upė

Valstybinės reikšmės vidaus vandenų kelio ruožo ilgis yra 19 km. Laivakelis šiame ruože yra ženklinamas atsižvelgiant į upės vagos būklę.

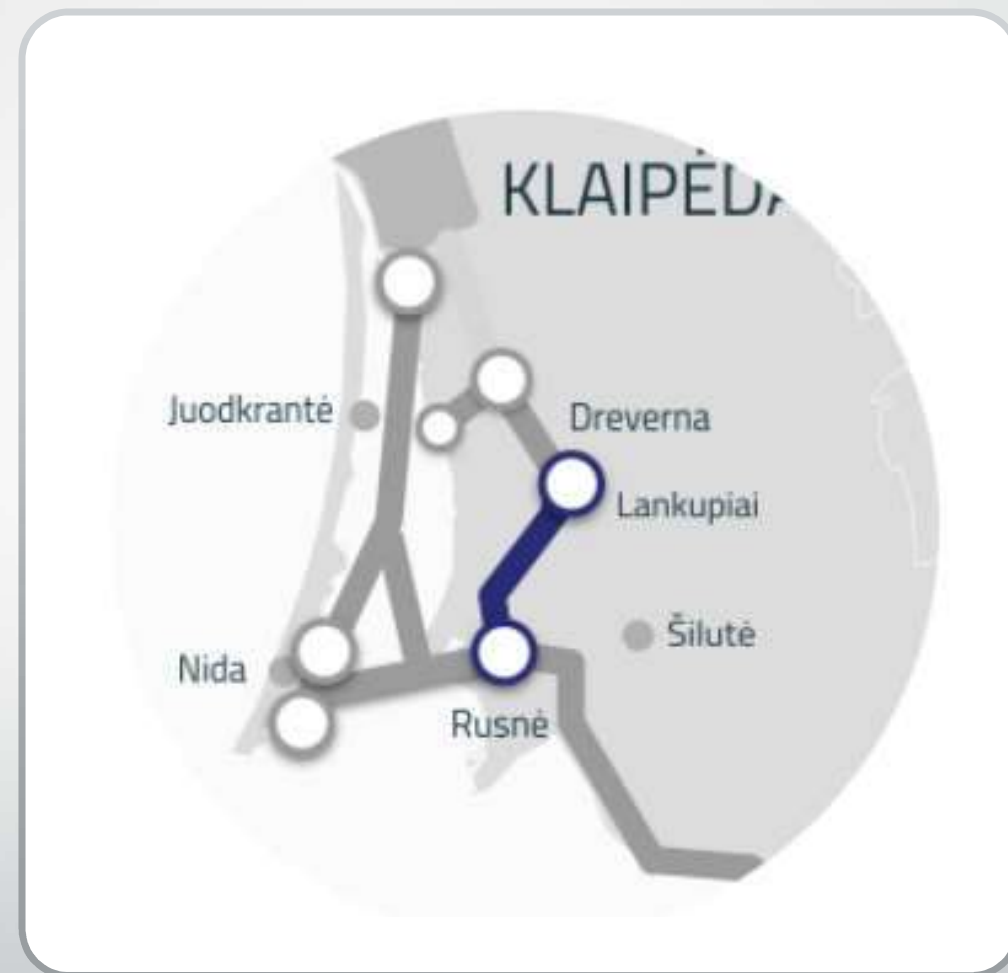
Garantiniai matmenys:

Gylis – 1,20 m

Plotis – 20 m

Posūkio spindulys – 160 m

Šiame ruože yra „Minijos jachtų ir pramoginių laivų“ prieplauka ir kt.



MINIJOS UPĖ – DREVERNOS UPĖ

Karaliaus Vilhelmo kanalas

Valstybinės reikšmės vidaus vandenų kelio ruožo ilgis yra 16 km. Laivakelis šiame ruože yra ženklinamas atsižvelgiant į Karaliaus Vilhelmo kanalo būklę.

Garantiniai matmenys:

Gylis – 1,20 m

Plotis – 20 m

Posūkio spindulys – 160 m

Atkreiptinas dėmesys, kad plaukti šiuo kanalu galima neviršijant 5 km/h greičio. Šiame kanale įrengtas Lankupių šliuzas, kurie yra kultūros paveldo objektai.



KARALIAUS VILHELMO KANALAS – DREVERNA

Drevernos upė

Valstybinės reikšmės vidaus vandenų kelio ruožo ilgis yra 1,9 km. Laivakelis šiame ruože yra ženklinamas atsižvelgiant į upės vagos būklę.

Garantiniai matmenys:

Gylis – 1,20 m

Plotis – 20 m

Posūkio spindulys – 160 m

Drevernos upėje įrengtas šliuzas, kurio plotis tik 3,2 m ir gali tik riboto pločio laivai.

Šiame ruože yra stacionari Drevernos prielauka, iš kurios laivai gali plaukti į Kuršių marias.



Ekonominiu požiūriu vandens transportas yra pigesnis, palyginti su kelių. Tankus Lietuvos hidrografinis tinklas suteikia plačias vidaus vandenų transporto plėtros galimybes šalyje, bet šis potencialas itin menkai išnaudojamas. Pastaraisiais dešimtmečiais šis transportas praktiškai nebuvo naudojamas kroviniams gabenti dėl susidarančių seklumų, kurios neleidžia užtikrinti laivybos vidaus keliais. Neužtikrinami laivybai reikalingi gyiliai lėmė tai, kad laivyba vidaus vandenimis menkai domėjosi ir investuotojai.

Bet situacija keičiasi. Vidaus vandens kelių direkcija šiuo metu įgyvendina projektą modernizuodama TEN-T tinklo kelią E41 (Nemune), pastatyta Marvelės krovininė prielauka, kuri yra šalia „Via Baltica“, patogioje geografinėje vietoje. Atlikti bandomieji krovinių gabenimo reisai vidaus vandenimis atskleidė didelį verslininkų susidomėjimą potencialo išnaudojimu ateityje.

Perspektyviausias vandens kelias navigacijos požiūriu yra Nemunas, būtent jo atkarpa nuo Kauno iki Klaipėdos. Nemuno upės dalis nuo Kauno iki Klaipėdos valstybinio jūrų uosto yra įtraukta į tarptautinės reikšmės vidaus vandenų kelių sąrašą. Abu šie miestai yra dideli transporto mazgai. Kaunas yra antras pagal dydį šalies miestas ir istoriškai buvo pagrindinis logistikos centras regione. Klaipėda – šalies jūros vartai. Todėl aktyvus vidaus vandenų transporto naudojimas būtų labai naudingas ir leistų dalį krovinių transporto iš perkrautos magistralės Kaunas–Klaipėda perkelti į menkai naudojamą vidaus vandens kelią – Nemuną.

Šiuo metu Lietuvoje Nemunu gabenama kiek daugiau nei 1 mln. t. krovinių per metus. Vidaus vandens kelių direkcijos (VVKD) duomenimis, laivais plukdomi konteineriai, mediena, gelžbetoniniai gaminiai, skalda, grūdai, didžiagabaričiai ir sunkiasvoriai kroviniai.

Jūrų laivyba – svarbiausia pasaulinės prekybos transporto rūšis

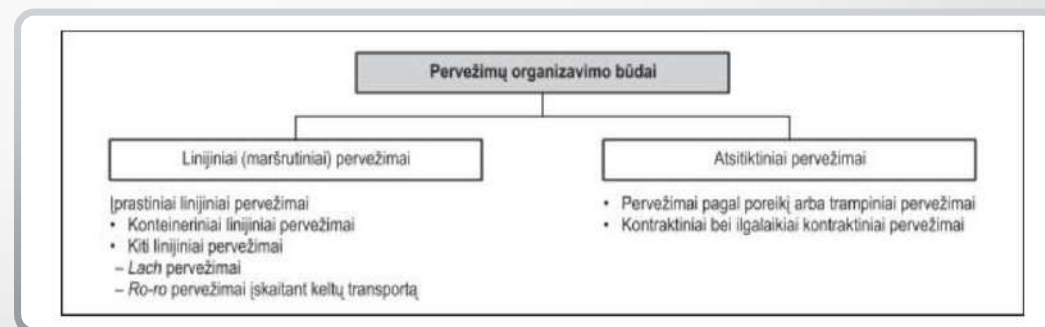
Jūrų laivyba – pati svarbiausia transporto rūšis tarptautinėje prekių rinkoje. Jūrų keliais pervežama maždaug du trečdaliai visų pasaulinės prekybos krovinių, todėl jūrų transportas laikomas svarbiausia pasaulinės prekybos grandimi.

Daugiau kaip 130 pasaulio valstybių plėtoja valstybinę ir /arba tarptautinę laivybą jūrų bei pakrantės laivais.

Jūrų laivyba pasaulinės prekybos tinkle konkuruoja su geležinkelių transportu ir vidaus laivyba, o kai reikia pervežti greitai, saugiai ir patikimai – su oro transportu. Neretai jūrų laivybos ir oro transporto privalumai siejami mišria „jūrų – oro paslaugų“ forma.

Forma, kai laivybos kompanijos teikia jūrų pervežimų paslaugas, vadinama pervežimų organizavimo forma. Ji lemia laivų rūšių ir tipų pasirinkimą.

Paprastai išskiriamos šios pervežimų organizavimo formos: linijinis(maršrutinis) transportas atsitiktinis transportas, kurie dar yra skirstomi į smulkesnius pogrupius.



Įprastinės linijinės paslaugos - teikiant šias paslaugas, laivai gali būti pakraunami visų rūšių įprastiniais, nekonteineriniais krovniais, gabenamais beveik į visus pasaulio uostus.

Įprastiniai vienetiniai krovniai pasižymi didele įvairove, nes jiems būdinga skirtingos ypatybės, įvairios pakuotės, išmatavimai ir gabaritai.

Tokiems kroviniams perkrauti reikia daug laiko, o darbą mechanizuoti galima tik iš dalies.

Lentelėje pateikiami tipišku vienetinių krovinių pavyzdžiai.

Pakuotė	Tipiškų vienetinių prekių pavyzdžiai
ryšuliai	štapelis, kailiai, tabakas, šilkas, medvilnė
pundai	viela, bėgiai, skardos, mediena
būgnai (<i>drums</i>)	nikelis, skystas muilas, klijai
geležiniai buteliai	gyvsidabris
statinės	geriamoji soda, sardinės, sėmenų aliejus
kartonai	skardinės, verpalai, batai
dėžės	mašinos, metalo dirbiniai, baldai, arbata
paletės	sintetinė guma, kartonai, plytos
ruļonai	popierius, linoleumas, audiniai, sintetinės medžiagos
maišai	salietra, cukrus, ryžiai, miltai, kava
plieniniai buteliai	deguonis

Šiems kroviniams pervežti, krovininiuose laivuose, kurių keliamoji galia retai kada būna didelė, įrengta speciali techninė įranga. Tai klimatizuoti arba neklimatizuoti sanėliai, apatinio bei viršutinio denio kroviniams laikyti skirtos aikštelės, tankai skystoms prekėms gabenti, kroviniams gabenti skirti įvairios talpos indai, kranai sunkiems kroviniams kelti ir kt.

Vienetiniams kroviniams vežti skirtas transportas, nepaisant konteinerių ir specialiųjų pervežimų konkurencijos, pasiteisino daugeliu reisų. Šiandien vienetiniai kroviniai daugiausiai transportuojami ten, kur prasta uostų įranga ir susisiekimo su tolimiausia krašto vietoje sąlygos. Taip yra kaikuriuose laivybos regionuose – Centrinėje Amerikoje, Afrikos rytų pakrantėje, peitų Amerikos vakarų pakrantėje, Indonezijoje ir kt.

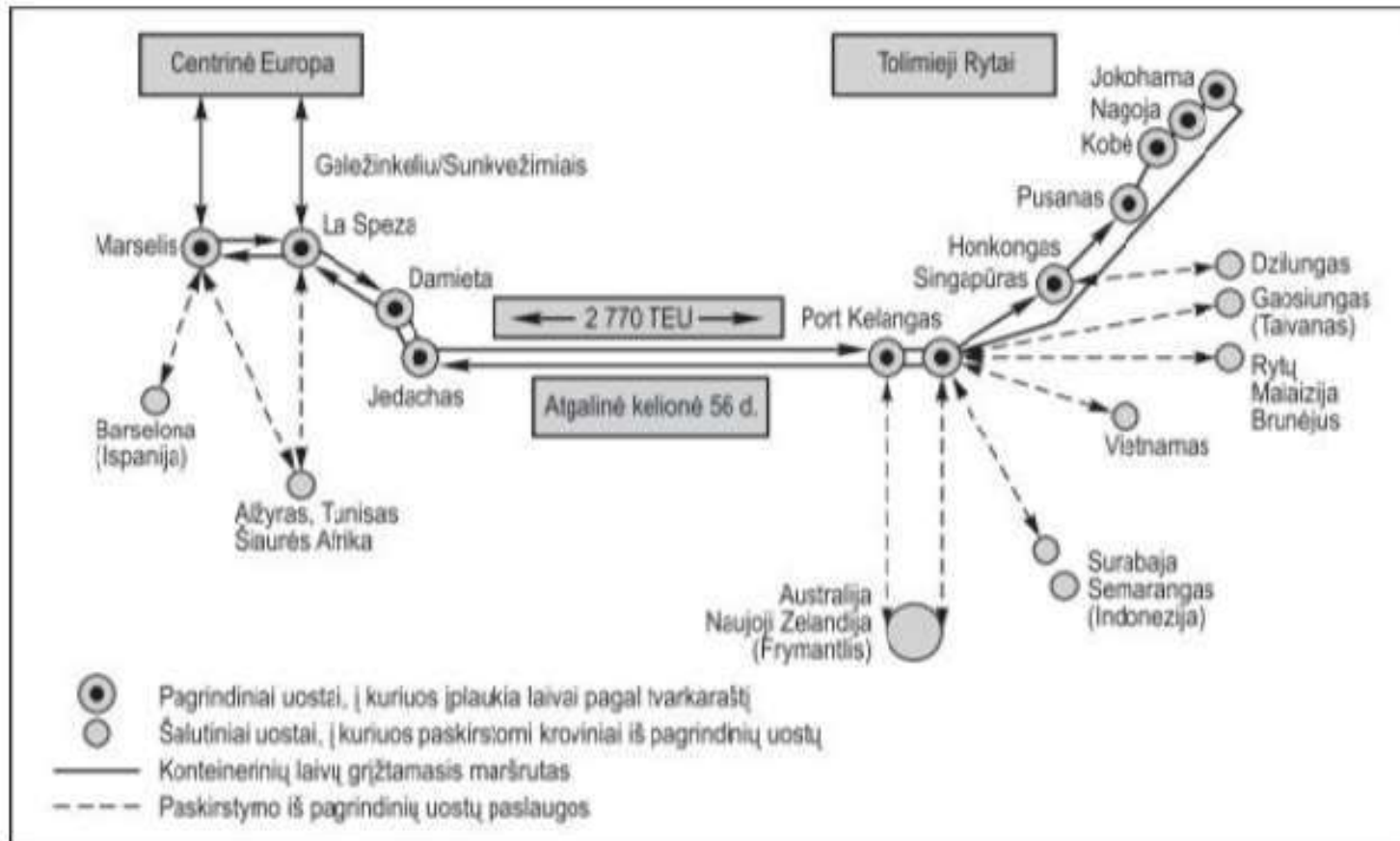
Konteinerinės linijinės paslaugos – konteineriniai laivai paprastai įplaukia tik į konteinerių terminalus turinčius uostus, nes tik specialiais įrenginiais galima greitai ir saugiai perkrauti konteinerių krovinius, kurie turi specialias kroviniams saugoti skirtas aikšteles ir pakankamą konteinerių kiekį atgalinei kelionei. Konteinerinė - linijinė laivyba pasižymi greitu transportavimu jūrų keliais, greitu iškrovimu ir pakrovimu, trumpu stovėjimo uoste laiku, dažniais ir pastoviais reisais, saugumu ir kitais privalumais.

Pradėjus vežti konteineriais vienetinius krovinius, tarptautinėje transporto sistemoje tapo svarbūs racionalizuoti transportavimo ir perkrovimo darbai. Kadangi tik konteineriais nevienarūšiai vienetiniai kroviniai perfunkcionuojami į vienarūšius dideliais kiekiais gabenamus krovinius.

Į laivus kraunami įvairių dydžių konteineriai. Standartinis dydis - 20 pėdų konteineris, kiti gana dažnai pasitaikantys dydžiai – 35,40, 45 pėdų. Kad tarptautinėje laivyboje naudojamais konteineriais galėtų pasinaudoti kaip „intermodaliniais transportavimo prietaisais“, visi transportuotojai, 1964 Tarptautinė standartizavimo komisija Ženevoje nustatė standartinio konteinerio išorinius matmenis - 8x8x20 pėdų. Tokie tarptautiniu mastu naudojami konteineriai dar vadinami ISO - konteineriais. Konteinerių statybinė medžiaga ir vidaus išmatavimai yra įvairūs. Konteineriniai kroviniai šiandien sudaromi ne tik iš įvairių pramonės gaminių vienetinių prekių. Specialiuose konteineriuose, pritaikytuose biriesiems ir skystiesiems kroviniams, su vėsinimo ir apšildymo, vėdinimo ir kitais įrenginiais, vis dažniau pradedamos gabenti ir žaliavos, bei maisto produktai, gėrimai ir kita.

Pusiau konteinerizuoti laivai tinkami ir konteineriams ir vienetiniams kroviniams gabenti. Gamybinio pajėgumo atžvilgiu tokie konteineriniai laivai atitinka šešis ir netgi aštuonis paprastus generalinių krovinų laivus. Pagrindinis tokių laivų privalumas – trumpas stovėjimo uoste laikas, dėl racionalaus ir greito krovinų perkrovimo. Taip konteineriniai laivai daug daugiau laiko praleidžia ant vandens nei uoste – o tai didina jų produktyvumą.

Sekancioje skaidrėje pateikiama žiedinės konteinerių kelionės Viduržemio jūra – Artimieji Rytai eigos savaitės maršruto schema.



Kitos linijinės paslaugos teikiamos tokiomis pervežimo formomis, kaip lichteriniais laivais arba bargų bei ro-ro transportu, išivyravo ten kur nuolat pakraunami vienodo dydžio kroviniai arba konteineriniams maršrutams trukdo sausumos kliūtys.

Lentelėje pateikiamas krovinių laivų payginimas.

Laivo tipas	Ilgis, m	Plotis, m	Grimzlė, m	Greitis mazgais	Keliamoji galia, tdw	Talpa, TEU / m ³ t
Konteineriniai laivai						
1-osios kartos	170	24,5	7,9	20	11300	1 000 TEU
2-osios kartos	215	28,9	11,0	22	31610	2 000 TEU
3-osios kartos	280	32,0	12,0	27	48 750	3 045 TEU
4-osios kartos	300	39,0	13,5	23	64 500	4 400 TEU
Įprastiniai vienetinių krovinių laivai						
Frachteriai	165	24,5	10	21	12 800	22 000 m ³
Tankeriai	378	69,0	22,9	20	415 000	421 500 t

Atistiktiniai pervežimai. Masinių krovinių transportavimas – tai atsitiktinių arba trampinių pervežimų veiklos dirva. Laivybos kompanijų siūlomi trampiniai laivai (trampai), skirti masiniams kroviniams gabenti, veža kroviniu pagal užsakymus. Šiuo būdu transportuojant krovinius, yra sunku visiškai išnaudoti transportavimo patalpas, kadangi daugiausiai iš žaliavų sudaryti masinių prekių srautai juda tik į vieną pusę, o tai verčia laivybos bendroves rinkoje nuolat ieškoti tinkamų krovinių. Trampinė laivyba yra visiškai priešinga linijinei laivybai, nes ji neatlieka pastovių maršrutų, nedirba nei pagal tikslus tvarkaraščius, nei su nustatytais jūrų krovinių reitingais. Transportavimo kainas reguliuoja rinkos pasiūla ir paklausa.

Pakrantės laivyba, skirtingai nei okeaninė vyksta tik arti pakrantės esančiuose jūrų vandenyse ir tarpžemyniunėse bei žemynų viduje esančiose vidutinio dydžio jūrose. Daugeliu atvejų pasinaudoja ir vidaus vandenų keliais, taip susiedama jūrų ir vidaus vandenų laivybą.

Šiaurės Vakarų Europoje šios laivybos plotai driekiasi visa Baltijos jūra, Šiaurės jūra, europine Norvegų jūros dalimi, Airijos jūra ir Biskajos įlanka. Pietų Europoje pakrantės laivybą aptarnauja visi Viduržemio ir Juodosios jūrų uostai. Kaikuriose vietose pakrantės laivybos plotai nusidriekę net iki Vakarų Afrikos pakrantės. Visos Europos valstybės turinčios priėjimą prie jūros, turi savąjį, didesnę ar mažesnę, daugiau ar mažiau pajėgų pakrantės laivyną. Laivai naudojami tiek linijiniams, tiek ir atskiriems pervežimams. Ypač paplitę, Šiaurės ir Baltijos jūrų teritorijose specialūs pakrantės motoriniai laivai vadinami „Kiumomis“.

Kiumose gabenami įvairių rūšių kroviniai: masiniai (mediena, birios prekės), taip pat įprastiniai arba didelių gabaritų kroviniai (mašinos, transporto priemonės, įrenginiai ir kita). Sandėliai paprastai išdėstyti lygiagrečiai ir gali būti pakrauti bortiniais sulankstomais kranais. Moderniosios „kiumos“ dar turi hidrauliškai veikiančius liukų dangčius. Tankinėse „kiumose“ gabenami visų rūšių skystieji kroviniai. Specialios konteinerinės „kiumos“ stambiais konteineriniais maršrutais atlieka pervežimo darbus tarp žemynų terminalų ir galingų uostų, esančių prie jūrų ar upių pakrančių.

Paprastai yra išskiriamos trys „kiumų“ kategorijos. Lentelė pateikta sekančioje skaidrėje.

Pavadinimas	Laivo dydis BRT / BRZ	Krovininė talpa, tdw	Tipiški kroviniai	Plaukiojimo regionai
Mažieji pakrantės motorlaiviai	apytiksliai iki 300	apytiksliai iki 1 100	Vienetiniai ir birieji kroviniai (grūdai, rūda ir kt.)	Upių–jūrų susisiekimas Šiaurės ir Baltijos jūrose
Vidutiniški (standartiniai) pakrantės motorlaiviai	apytiksliai iki 500	apytiksliai iki 2 000	Vienetiniai ir birieji kroviniai, konteineriai	Paprastųjų krovinių linijiniai (pvz., Duisburgas–Bilbao), konteineriniai specialūs reisai (pvz., Roterdamas–Geteborgas)
Didieji pakrantės motorlaiviai	apytiksliai iki 1 600	apytiksliai iki 6 000	Vienetiniai ir masiniai įvairių rūšių kroviniai, žaliavos	Linijiniai bei atsitiktiniai maršrutai tarp Šiaurės jūros ir Viduržemio jūros, Atlanto vandenyno pakrantės maršrutų, pvz., Abidžanas / Gana–Havras ir atgal