EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2021 02 12
COM(2021) 59 final

KOMISIJOS ATASKAITA EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI

dėl valstybių narių pagal Reglamento (ES) 2018/974 5 straipsnio 3 dalį atliktų bandomųjų tyrimų, susijusių su keleivių vežimo vidaus vandenų keliais statistika, rezultatų

1. ĮVADAS IR PAGRINDINIAI FAKTAI

Europos transporto sistemoje vidaus vandenų keliams tenka svarbus vaidmuo, turintis didelį potencialą didėti. Europos Sąjungoje vidaus vandenų kelių turi 20 valstybių narių, o 12 jų turi tarpusavyje susijusių vandens kelių tinklą.

Europos Parlamentas savo pranešime dėl keleivinio vandens transporto potencialo išnaudojimo[1] pabrėžia krovinių ir keleivių statistikos svarbą rengiant vandens transporto planus ir politiką. Be to, jis prašo Europos Komisijos „sukurti suderinto vidaus vandenų laivų, įskaitant tarpvalstybinį eismą, avarijų ir incidentų statistinių duomenų rinkimo sistemą“.

Komisija siekia skatinti ir stiprinti vidaus vandenų kelių konkurencinę padėtį transporto sistemoje ir palengvinti jos integraciją į įvairiarūšio transporto logistikos grandinę[2].

Reglamentas (ES) 2018/974[3] neapima keleivių vežimo vidaus vandenų keliais statistikos. Pagrindiniai duomenys, kurių reikėtų šios rinkos dydžiui ir augimo potencialui įvertinti, yra keleivių skaičius pagal šalis ir atskirus rinkos sektorius, pavyzdžiui, upių kruizų, minikruizų, keltų ir miesto transporto. Keleivio kilometrai, jei bus įmanoma šiuos duomenis surinkti, būtų patikimas rodiklis šio sektoriaus veiklos rezultatams vertinti.

Reglamento (ES) 2018/974 5 straipsnyje nustatytas reikalavimas Komisijai kartu su valstybėmis narėmis išnagrinėti galimybę rengti statistiką apie keleivių vežimą vidaus vandenų keliais, įskaitant pasienyje teikiamas transporto paslaugas.

> *„5 straipsnis*
>
> *Bandomieji tyrimai*
>
> *1. Ne vėliau kaip 2018 m. gruodžio 8 d. Komisija, bendradarbiaudama su valstybėmis narėmis, parengia atitinkamą metodiką statistikai apie keleivių vežimą vidaus vandenų keliais, įskaitant pasienyje teikiamas transporto paslaugas, rinkti.*
>
> *2. Ne vėliau kaip 2019 m. gruodžio 8 d. Komisija pradeda savanoriškus bandomuosius tyrimus, kuriuos turi atlikti valstybės narės, kurios teikia duomenis pagal šį reglamentą, dėl statistinių duomenų, susijusių su keleivių vežimu vidaus vandenų keliais, įskaitant pasienyje teikiamas transporto paslaugas, prieinamumo. Tų bandomųjų tyrimų tikslas – įvertinti tų naujų duomenų surenkamumą, atitinkamų duomenų surinkimo sąnaudas ir numatomą statistikos kokybę.*
>
> *3. Ne vėliau kaip 2020 m. gruodžio 8 d. Komisija pateikia ataskaitą Europos Parlamentui ir Tarybai apie tokių bandomųjų tyrimų rezultatus. Atsižvelgdama į tos ataskaitos rezultatus, per pagrįstą laikotarpį Komisija prireikus pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai pasiūlymą dėl teisėkūros procedūra priimamo akto dėl šio reglamento pakeitimų, susijusių su statistika apie keleivių vežimą vidaus vandenų keliais, įskaitant pasienyje teikiamas transporto paslaugas.*
>
> *4. Prireikus ir atsižvelgiant į Sąjungos sukuriamą pridėtinę vertę, prie tų bandomųjų tyrimų prisidedama lėšomis iš Sąjungos bendrojo biudžeto.“*

---

[1] Pranešimas dėl keleivinio vandens transporto potencialo išnaudojimo (2015/2350 (INI)), 2016 10 19.

[2] „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“, COM(2011) 144 *final*.

[3] 2018 m. liepos 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/974 dėl krovinių vežimo vidaus vandenų keliais statistikos, OL 179, 2018 7 16, p. 14.

Eurostatas, bendradarbiaudamas su valstybėmis narėmis, pradėjo rengti metodiką statistikai apie keleivių vežimą vidaus vandenų keliais rinkti.

2016 m. spalio mėn. Eurostatas sukūrė darbo grupę, įgaliotą rengti statistikos, susijusios su keleivių vežimu vidaus vandenų keliais, rinkimo metodikos projektą. Šią darbo grupę sudarė valstybės narės savanorės (Austrija, Kroatija, Lenkija, Nyderlandai, Prancūzija, Rumunija ir Vokietija), Komisija (Eurostatas ir Mobilumo ir transporto generalinis direktoratas) ir Laivybos Reino upe centrinė komisija. Pirmas jos posėdis įvyko 2017 m. vasario 28 d., o antras buvo surengtas 2017 m. spalio 18 d. iš karto po 2017 m. Vidaus vandenų kelių ekspertų grupės posėdžio. Ekspertų grupė ir Transporto statistikos koordinavimo grupė savo susitikimų 2017 m. ir 2018 m. metu prižiūrėjo ir aptarė metodikos rengimo darbą.

Vadovaujantis Reglamentu (ES) 2018/974, 2018 m. gruodžio mėn. šis metodikos projektas buvo baigtas ir pateiktas bandomųjų tyrimų, finansuojamų ES dotacijomis, bandomajam etapui įgyvendinti. 2019 m. birželio–liepos mėn. bandomuosius tyrimus pradėjo septynios šalys: Vokietija, Kroatija, Nyderlandai, Austrija, Lenkija, Rumunija ir Švedija. Atliekant bandomuosius tyrimus buvo vertinamas metodikos projektas ir teikiamos pastabos dėl tų tyrimų duomenų apie keleivių vežimą vidaus vandenų keliais surenkamumo, sąnaudų, naštos ir statistikos kokybės.

Savo bandomuosius tyrimus ir ataskaitas dėl duomenų rinkimo bei metodikos projekto įgyvendinimo šalys pateikė 2020 m. birželio–liepos mėn.

Šioje ataskaitoje pateikiami bandomųjų tyrimų rezultatai, susiję su naujų duomenų surenkamumu ir jų statistikos kokybe, atitinkama metodika ir valstybių narių sąnaudomis bei joms tenkančia našta.

Be to, ataskaitoje trumpai pristatomi 2020 m. kovo mėn. atlikto šalių statistikos, susijusios su keleivių vežimu vidaus vandenų keliais, tyrimo rezultatai. Šio tyrimo tikslas buvo pateikti valstybių narių, neapsiribojant septyniomis šalimis, kurios atliko bandomuosius tyrimus, padėties apžvalgą.

2. KELEIVIŲ STATISTIKOS BANDOMŲJŲ TYRIMŲ REZULTATAI

Bandomaisiais tyrimais buvo siekiama dviejų rezultatų:

a. parengti ataskaitą, kurioje būtų pateiktos pastabos dėl metodikos projekto įgyvendinimo, siūlomi metodikos patobulinimai ir įvertintas keleivių vežimo statistikos duomenų surenkamumas, galimo duomenų rinkimo sąnaudos, našta ir statistikos kokybė;

b. kiekvienoje šalyje surinkti duomenis, pateiktinus toliau išvardytose lentelėse:

- A1 (Vežtų keleivių skaičius pagal įlaipinimo šalį, išlaipinimo šalį, transporto rūšį ir laivo rūšį);
- A2 (Upių kruizai – keleivių skaičius, keleivio kilometrai ir reisų skaičius pagal įlaipinimo regioną, išlaipinimo regioną, laivo registravimo valstybę ir kruizo rūšį);
- B1 (Nukeliautų keleivio kilometrų skaičius pagal laivo, nepriskiriamo upių kruiziniams laivams, rūšį) ir
- C1 (Šalyje registruotų laivų skaičius pagal laivo rūšį, laivo talpą ir laivo amžių).

2.1. DUOMENŲ ŠALTINIAI IR METODIKA

Šiame skirsnyje apibendrinami duomenų šaltiniai, kuriais buvo naudojamasi, ir metodika, taikyta septyniose šalyse, kurios atliko bandomuosius tyrimus.

Austrija

Laivų buvimo vietai nustatyti ir sekti naudojamasi automatinio identifikavimo sistema (AIS), kuri laikytina duomenų šaltiniu. Laive esantis AIS atsakiklis padeda keistis informacija, kuri svarbi laivų buvimo vietai nustatyti ir laivams identifikuoti. Šios sistemos veikimui užtikrinti Austrija turi 23 Informacinių paslaugų Dunojaus upėje teikimo sistemos bazines stotis, skirtas vidaus vandenų AIS duomenims priimti. AIS duomenų rinkiniuose yra po vieną duomenų rinkinį vienam laivui ir vienai dienai. Šie duomenų rinkiniai yra iš AIS informacijos išgauti duomenys ir apima 23 kintamuosius.

Laivybos įmonių pavadinimai yra paimti iš Statistinio verslo registro, tačiau užsienio laivybos įmonės, veždamos keleivius Austrijoje, neprivalo apie tai pranešti Austrijos institucijoms. Iš AIS duomenų gaunama informacijos apie visus Austrijoje esančioje Dunojaus atkarpoje plaukiojančius laivus, įskaitant jų duomenis ir buvimo vietas, bet susisiekti su užsienio įmonėmis yra sunkiau.

AIS duomenų nepakanka norint nustatyti ilgų tarpvalstybinių kruizų įlaipinimo ir išlaipinimo vietą, nes gaunami tik su Austrijoje esančia Dunojaus atkarpa ir su keletu už sienos esančių kilometrų susiję AIS duomenys. Tvarkaraščius ir maršrutus galima rasti naudojantis duomenų išgavimo iš interneto svetainių priemonėmis (angl. *web scraping*), o geriausias su Austrija susijusių maršrutų informacijos šaltinis yra svetainė www.cruisecompete.com. Dėl paprasto ir aiškaus išdėstymo bei sandaros ši svetainė gerai pritaikyta duomenims išgauti iš interneto svetainių. Be to, informacijos apie keltų ir kitų vienos dienos reisų tvarkaraščius buvo gauta peržiūrėjus atskirų įmonių svetaines.

Laivų registre pagal tam tikrus kriterijus numatyta ir privalomos, ir neprivalomos registracijos galimybė. Bandomuoju tyrimu nustatyta, kad registro kokybė nėra pakankama reikalaujamiems C1 duomenų rinkinio duomenims teikti. Be to, dabartinės formos registras pateikiamas tik popierine forma, nors planuojama jį skaitmeninti.

Kiti keleivių duomenų šaltiniai – tai „Viadonau“ (savanoriškai renka į vienos dienos reisus plaukiančių laivų keleivių duomenis savo metinei ataskaitai), „Donauraum Wien“ (teikia kiekvieno laivo metinius suvestinius keleivių skaičiaus duomenis) ir prie Vokietijos ir Austrijos sienos esantis šliuzas (jame skelbiami duomenys apie keleivių skaičių ir apie laivų, praplaukiančių pro šliuzą, skaičių).

Skyrėsi upių kruizų įmonių ir kitų keleivių vežimo paslaugas teikiančių įmonių duomenų rinkimo metodika.

Buvo susisiekta su penkiomis Austrijoje veikiančiomis upių kruizų įmonėmis (rengti pokalbiai su ekspertais, susisiekta telefonu ir el. paštu). Siekiant surinkti reikiamus duomenis apie keleivių vežimą ne upių kruizais, buvo parengtas klausimynas ir iš 36 pateiktų klausimynų buvo užpildyta maždaug pusė.

Siekiant atlikti duomenų analizę, AIS duomenys buvo sujungti su maršrutų duomenimis ir buvo analizuojami su kruiziniais laivais ir į vienos dienos reisą plaukiančiais laivais susiję AIS duomenys.

Siekiant suskaičiuoti visų laivų keleivių vietų užimtumo bendrąjį įvertinį, kartu su papildomais dokų keleivių duomenimis buvo naudojami AIS duomenys. Skaičiavimai buvo atliekami identifikuojant laivus ir priskiriant jiems didžiausią keleivių vietų skaičių.

Kroatija

Kaip pagrindinį duomenų šaltinį Kroatija nurodė uosto kapitono tarnybas ir uostų direkcijas. Uosto kapitono tarnybos keleivių duomenis savo reikmėms renka iš įvairių šaltinių, įskaitant ataskaitas apie laivo atvykimą ir išvykimą, uosto direkcijas ir laivų savininkus (vežėjus, savivaldybes ir t. t.). Susitikus su keturių uosto kapitono tarnybų atstovais buvo prieita prie išvados, kad esama duomenų apie laivų ankstesnius ir tolesnius atvykimo ar išvykimo uostus. Šių susitikimų metu taip pat buvo padaryta išvada, kad esama duomenų apie įlaipintų ir išlaipintų keleivių skaičių, laivų rūšis ir laivų vėliavas. Tačiau trys iš keturių tarnybų neturi duomenų apie keleivių pirmą įlaipinimo ir paskutinį išlaipinimo uostą. Viena tarnyba šią informaciją gauna, bet ji teikiama savanoriškai.

Metodikos požiūriu Kroatija, rinkdama duomenis, taiko teritorinį principą. Visų į Kroatijos vidaus vandenų uostus atplaukiančių ir iš jų išplaukiančių laivų duomenys renkami neatsižvelgiant į tai, kurioje šalyje registruotas laivas. Taigi keleivių vežimo duomenų rinkimas suderintas su krovinių vežimo statistikos rinkimu, nes apima nacionalinį ir tarptautinį keleivių vežimą.

Duomenų apie upių kruizų keleivių pirmo įlaipinimo ir paskutinio išlaipinimo uostą nėra ir neįmanoma nustatyti įlaipinimo ir išlaipinimo regiono. Ateityje, kai atsiras administracinių duomenų šaltinių, tai gali pasikeisti. Renkant duomenis apie laivus, plaukiančius į vienos dienos reisus, atsižvelgiant į ekonominį efektyvumą ir konfidencialumą, turi būti nustatyta mažos apimties vežimo operacijų riba, kurią pasiekus privaloma teikti duomenis. Kalbant apie keleivių vežimą keltais, uosto kapitono tarnybos savo reikmėms renka duomenis apie keleivių skaičių, o laivų savininkų, koncesininkų, savivaldybių ir keltų įmonių prašo kasmet pateikti duomenis. Kroatija mano, kad turėtų būti nustatyta išsamesnė keltų apibrėžtis.

Vokietija

Statistinis verslo registras yra laikytinas duomenų šaltiniu ir yra naudojamas ir verslo populiacijai analizuoti, ir tyrimams rengti bei koordinuoti. Jame pateikiama informacija apie juridinius vienetus, įmones ir jų vienetus pagal vietą ir ryšį tarp registro vienetų. Verslo struktūros statistika yra dar vienas duomenų šaltinis, iš kurio gaunama informacijos apie produkciją, išlaidų struktūrą, ilgalaikį turtą, užimtumą ir kasmet rengiama informacija apie verslo demografiją.

Kasmet atliekami įmonių, vykdančių vežimą vidaus vandenų keliais, tyrimai. Jie apima informaciją apie vidaus vandenų laivybos veiklos rūšį, vidaus vandenų laivybos srityje dirbančių asmenų skaičių, veiklos apyvartą ir laivų skaičių, keliamąją galią ir talpą bei variklio galią.

Be to, turima keleivių vežimo vidaus vandenų kelių maršrutais apyvartos ketvirčio duomenų, ir nenumatoma, kad dėl Reglamento (ES) 2019/2152 dėl Europos verslo statistikos [4] įgyvendinimo keistųsi šiuo metu teikiamų duomenų turinys.

[4] 2019 m. lapkričio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2019/2152 dėl Europos verslo statistikos, kuriuo panaikinama 10 teisės aktų verslo statistikos srityje (OL L 327, 2019 12 17, p. 1).

Laivybos Reino upe centrinė komisija teikia Europos vidaus vandenų laivybos rinkos stebėsenos duomenis, įskaitant informaciją apie laivyno dydį ir upių kruizinių laivų ir į vienos dienos reisus plaukiančių laivų teikiamų paslaugų pasiūlą ir paklausą. Pagrindinę informaciją apie upių kruizų sektorių taip pat skelbia asociacija „River Cruise Community of Interests“.

Vokietija teikia statistiką tik apie įmones, kurių pagrindinė buveinė yra šioje šalyje, todėl trūksta informacijos apie užsienio įmonių teikiamas paslaugas.

C1 lentelei užpildyti reikalingi administraciniai duomenys apie laivų skaičių pateikiami Centrinėje vidaus vandenų išteklių rinkmenoje (ZBBD), iš kurios galima imti reikiamo išsamumo informaciją.

Kadangi nebuvo įmanoma nustatyti šaltinio, kuriame būtų pateikiama struktūrinė, išsami ir patikima informacija apie užsienio įmones, į tyrimą buvo įtrauktos tik Vokietijoje įsikūrusios įmonės.

Metodikos požiūriu buvo tiriami alternatyvūs duomenų šaltiniai (pvz., administraciniai duomenys), bet buvo prieita prie išvados, kad tokių alternatyvių šaltinių nėra.

Tyrimui atlikti buvo parengtas internetinis klausimynas, skirtas naudoti visoms įmonėms neatsižvelgiant į tai, kuriam rinkos segmentui jos priklauso. Tiriamieji vienetai buvo sudaryti remiantis šias įmones sudarančiais juridiniais vienetais, kaip apibrėžta nacionalinės teisės aktuose dėl statistinių vienetų.

Įmonių tyrimo metu kiekybinė informacija nebuvo renkama. Vietoj to įmonių buvo klausiama, ar reikiami duomenys prieinami, ir kokių sąnaudų jos patirtų rinkdamos šiuos duomenis. Šis požiūris buvo pasirinktas todėl, kad nėra galimybės įpareigoti įmones teikti informaciją.

Nyderlandai

Duomenų šaltinių yra laivų informacijos sistemoje, kurioje kelios institucijos turi registruoti su laivais susijusią informaciją. Tačiau didžioji dalis informacijos nėra atnaujinta arba institucijos neturi visos būtinos informacijos apžvalgos. Esamais duomenimis būtų galima pasinaudoti rengiant C1 lentelę, o vėliau juos būtų galima papildyti laivų operatorių pateikta informacija.

Dar vienas šaltinis – keleivinis transportas. Upių informacijos sistemoje keičiamasi informacija apie vidaus vandenų keliais plaukiojančius laivus, įskaitant informaciją apie keleivių vežimą, vežimo maršrutus ir vietų užimtumą. Kadangi Upių informacijos sistemoje registruota tik nedidelė dalis keleivinių laivų, šių duomenų kokybė nėra pakankama. Vežėjai gali savanoriškai pateikti AIS registruotame laive esančių keleivių skaičių, bet dėl ribotų galimybių naudotis AIS joje esantys duomenys gali būti neišsamūs.

Įmonių informacijos sistema yra dar vienas duomenų šaltinis, o šiame registre esančios įmonės atliko bandomojo tyrimo atrankos populiacijos funkciją. Tačiau kyla problema, nes į registrą įtrauktos tik tos įmonės, kurių pagrindinė veikla – keleivių vežimas vidaus vandenų keliais, o informacija apie įmonėms priklausančius arba jų eksploatuojamus laivus nėra pateikiama.

Duomenys buvo renkami internetinės apklausos būdu taikant daugiau kaip 12 keleivių ribą. Internetinės apklausos atsakymų lygis siekė apie 50 proc.

Atsakymai į apklausą parodė, kad nėra aiškiai išskiriamas vežimas keltais ir miestų bei regionų transportas. Todėl rekomenduojama arba nustatyti konkretesnę kelto apibrėžtį, arba keltus ir miestų bei regionų transportą sujungti į vieną kategoriją.

Lenkija

Duomenys apie keleivių vežimą gaunami tiesiogiai siunčiant klausimynus keleivius vežantiems Lenkijoje registruotiems subjektams. Taigi tyrimas neapėmė subjektų, kurie registruoti ne Lenkijoje, o kitose šalyse, ir kurie veža keleivius Lenkijos vidaus vandenų keliais. Lenkija iš Nacionalinio oficialiojo ūkio subjektų registro išrinko subjektus, kurių pagrindinė registruota veikla, remiantis Lenkijos veiklų klasifikatoriumi, – keleivių ir krovinių vežimas vidaus vandenų keliais. Operatoriams, teikiantiems keleivių vežimo vidaus vandenų keliais paslaugas, buvo išsiųstas internetinis elektroninis klausimynas.

Duomenys apie Lenkijoje registruotus vidaus vandenų kelių keleivinius laivus buvo gauti iš Vidaus vandenų institucijų tvarkomų registrų. Vidaus vandenų kelių upių kruiziniai laivai ir į vienos dienos reisus plaukiantys laivai atskiriami ne tiesiogiai remiantis registru, bet pagal registruotų laivų techninius dokumentus. Lenkijoje laivai registruojami pagal laivo rūšį, o ne pagal jų atliekamas funkcijas. Remiantis techniniais duomenimis, laivai, kuriuose yra 12 ir daugiau keleivių vietų, skirstomi į laivus su keleivių kajutėmis ir be jų. Nėra galimybės atskirti registruotų transporto laivų nuo miesto transporto laivų, nes tokias paslaugas gali teikti ir laivai, registruoti kaip į vienos dienos kruizus plaukiantys vidaus vandenų kelių laivai, ir laivai, registruoti kaip kiti nekruiziniai laivai.

Ieškant susijusio turinio ir siekiant nustatyti įmones, pagal Lenkijos veiklų klasifikatorių priskirtas „keleivių vežimui vidaus vandenų keliais“ ir „krovinių vežimui vidaus vandenų keliais“, duomenys buvo išgauti iš interneto svetainių (angl. *web scraping*).

Be to, rengiant tyrimą buvo naudojamasi informacija, gauta iš žurnalų, asociacijų, iniciatyvų ir institucijų, susijusių su vežimu vidaus vandenų keliais, taip pat informacija, gauta atliekant žiniasklaidos stebėseną.

Rengiant tyrimą, patikrinimo tikslais buvo pasinaudota dar vienu šaltiniu – informacija, gauta atliekant įstatymuose numatytą ketvirčio tyrimą dėl laivų, vykdančių vežimą vidaus vandenų keliais, skaičiaus.

Iš visų transporto rūšių keleivių vežimui vidaus vandenų keliais, neįskaičiuojant viešojo transporto, tenka tik 0,3 proc. bendro keleivių skaičiaus. Todėl Lenkijos keleivinio transporto sektoriuje nacionaliniams vidaus vandenų keliams tenka menkas vaidmuo.

Rumunija

Duomenys, reikalingi vežimo vidaus vandenų keliais statistikos rodikliams parengti, buvo surinkti 2019 m. atlikus ketvirčio tyrimą. Vykdydamos šį projektą, institucijos sukūrė Eurostato metodika pagrįstą IT priemonę duomenims rinkti.

Keleivių vežimo vidaus vandenų keliais duomenys buvo surinkti iš operatorių, turinčių leidimą teikti šios rūšies vežimo paslaugas, kurie patys registravosi į šį tyrimą. Duomenys apie kruizus vidaus vandenų keliais buvo surinkti iš regioninių uostų kapitonų ir įgaliotų įmonių.

Pagal klausimyną buvo surinkti duomenys A1, A2 ir B1 duomenų rinkinių rodikliams parengti. Duomenys apie registruotus keleivius – tai duomenys apie vidaus vandenų keliais

vežtus keleivius. B1 duomenų rinkinyje keleivio kilometrų rodiklis skaičiuojamas susumuojant keleivių skaičiaus, padauginto iš šių keleivių faktiškai nukeliautų atstumų kilometrais, rezultatus. Vežtų keleivių rodiklis apibendrinamas A1 duomenų rinkinyje, kuriame keleivių skaičius yra sumuojamas pagal išvykimo / paskirties vietą. Kruizų keleivių keleivio kilometrų rodiklis A2 duomenų rinkinyje skaičiuojamas pagal kruizo rūšį ir Rumunijoje nukeliautą atstumą. Duomenys apibendrinami pagal kruizo rūšį, laivo registravimo valstybę, įlaipinimo / išlaipinimo regioną ir reisų skaičių.

Renkant informaciją apie įlaipinimo ir išlaipinimo uostus, iš uostų, per kuriuos vidaus vandenų keliais vežami kroviniai, sąrašo buvo išrinkti uostai, kuriuose teikiamos keleivių vežimo paslaugos. Ši informacija buvo papildyta įtraukiant uostus, kurių veikla susijusi tik su keleivių vežimu vidaus vandenų keliais.

Duomenų apie kruizinių laivų, plaukiančių per Dunojaus uostus, keleivius šaltinis buvo regioninių uostų kapitonai. Siekiant nustatyti Rumunijoje nukeliautą atstumą, buvo naudojamasi informacija apie kruizo išvykimo ir atvykimo vietą, kurią regioninio uosto kapitono atstovams pateikia laivo kapitonas. Atstumas kilometrais buvo skaičiuojamas remiantis Dunojaus laivybos žemėlapiu ir vidaus vandenų kelių uostų sąraše esančių uostų vieta.

C1 duomenų rinkiniui buvo naudojami statistiniai duomenys apie šalyje registruotų laivų skaičių pagal laivo rūšį, laivo talpą ir laivo amžių, pagrįsti duomenimis, gautais iš Rumunijos laivybos institucijos.

Švedija

Vienas duomenų šaltinių Švedijoje – Verslo duomenų bazė, kurioje pateikiamas įmonių pateiktų duomenų rinkinys. Dar vienas šaltinis – registras (priežiūros sistema), kuriame registruojami laivai, skirti vežti daugiau kaip 12 keleivių, komerciniai laivai, kurių ilgis ne mažesnis kaip penki metrai, ir pramoginiai laivai, kurių ilgis didesnis kaip 12 metrų. Šis registras yra privalomas visiems keleiviniams laivams ir jame pateikiama informacija apie registruotus savininkus ir subjektą, kuris registruotas kaip įmonė. Dar vienu duomenų šaltiniu laikytina Švedijos nacionaliniu lygmeniu veikiančių komercinių laivų savininkų verslo organizacija, kuri papildo kitus duomenų šaltinius, atsižvelgiant į tai, kad juose yra daug tų pačių įmonių ir laivų. Be to, informacijos apie viešojo transporto keltų linijų maršrutus ir išvykimo tvarkaraščius galima gauti iš Švedijos viešojo transporto įmonių bendradarbiavimo tinklo. Taip pat naudojantis AIS atsakikliais galima matyti laivų buvimo vietą ir stebėti jų judėjimą.

Metodikos požiūriu, siekiant surinkti informaciją apie laivą, nuplauktą atstumą ir keleivių skaičių, buvo naudotas internetinis klausimynas. Atsakymų lygis siekė apie 50 proc., ir šių duomenų pakako, kad būtų galima daryti išvadas dėl duomenų rinkimo ateityje.

Atsižvelgdama į savo unikalias kelionių vandens keliais palei krantą sąlygas, Švedija siūlo nustatyti dar vieną, „salyno eismo“, laivų kategoriją.

2.2. SURENKAMUMAS, SĄNAUDOS, NAŠTA IR STATISTIKOS KOKYBĖ

Šiame skirsnyje apibendrinami septynių šalių vertinimai duomenų surenkamumo, duomenų rinkimo sąnaudų, naštos ir statistikos kokybės požiūriu.

Austrija

Manytina, kad įmanoma parengti keleivių vežimo upių kruiziniais laivais statistiką derinant AIS duomenis, duomenų išgavimo iš interneto svetainių priemones ir keleivių vietų užimtumo rodiklius. Per pokalbius su keletu Austrijos įmonių buvo gauta papildomos informacijos apie šį sektorių. Tačiau, kadangi Austrijoje įsikūrusios kruizų įmonės sudaro nedidelę dalį šalyje veikiančių kruizų įmonių, nepakaktų keleivių duomenis rinkti vien iš jų.

Dėl keleivių vežimo vidaus vandenų keliais, išskyrus upių kruizus, manoma, kad tinkamas būdas reikiamai statistikai parengti – sudaryti klausimyną įmonėms. Kilometrų skaičiui apytiksliai suskaičiuoti ir nurodytiems atstumams patikrinti taip pat būtų galima pasinaudoti AIS duomenimis.

Austrija siūlo sukurti laivų registrą, pagrįstą registracijos šalimi, ir jį sudaryti remiantis vien AIS duomenimis. Kadangi Austrijoje šiuo metu nėra laivų registro su naujausia informacija, būtų galima arba sukurti naują registrą, pagrįstą AIS informacija apie Austrijos laivus, arba perkelti į skaitmeninį formatą ir atnaujinti esamą laivų registrą.

Jei būtų reguliariai renkami keleivių duomenys, reikėtų sukurti tinkamą IT infrastruktūrą, prilygstančią sistemoms, naudojamoms kitiems duomenims rinkti. Be to, reikia atsižvelgti į tinkamo preliminaraus duomenų tvarkymo laiko sąnaudas. Šios sąnaudos būna ypač didelės pirmais duomenų rinkimo metais. Be to, reikėtų atsižvelgti į išteklius, reikalingus duomenų išgavimo iš interneto svetainių priemonėms sukurti ir palaikyti.

Siekiant užtikrinti statistikos kokybę ir patobulinti metodiką, turėtų būti nustatyta prievolė perduoti AIS duomenis, o ne duomenis apie laivo keleivių vietų skaičių. Be to, perduodant informaciją tik apie įlaipinimo regioną ir išlaipinimo regioną, kaip tolimiausią kruizo tašką, nebūtų apskaičiuojamas visas atstumas. Šį klausimą būtų galima išspręsti, jei šalys galėtų perduoti informaciją apie kruizų keleivio kilometrų rodiklį, kaip tai daro krovinių vežimo atveju.

Kroatija

Apskritai laikoma, kad rinkti keleivių duomenis įmanoma. Tačiau dauguma atvejų duomenų apie įlaipinimo arba išlaipinimo regioną nėra arba jie tik iš dalies prieinami, ir nebuvo galimybės nustatyti kiekvieno kruizo rūšį. Todėl būtų geriau rinkti ir skelbti duomenis apie keleivių judėjimą per vidaus vandenų kelių uostus, o ne duomenis apie vežtų keleivių skaičių, nes turima duomenų apie kiekviename uoste įlipančius ir išsilaipinančius keleivius.

Keleivių vežimo vidaus vandenų keliais reguliarių statistinių tyrimų atlikimo sąnaudos būtų priimtinos, taip pat būtų priimtina ir uosto kapitono tarnyboms tenkanti duomenų teikimo našta. Sąnaudos ir duomenų teikimo našta dar labiau sumažėtų, jei tyrimas būtų perkeltas į skaitmeninį formatą ir būtų naudojami ministerijos pateikiami administraciniai duomenys.

Kroatija daro išvadą, kad bandomojo tyrimo metu surinkti duomenys yra kokybiški.

Vokietija

Surenkamumo požiūriu kai kuriais atvejais galima pasinaudoti administraciniais duomenimis arba šie duomenys kaip duomenų šaltinis bus prieinami ateityje, todėl nebereikės atlikti įmonių tyrimo. Tačiau įmonių tyrimo reikia norint parengti A1, A2 ir B1 lentelėms užpildyti reikalingus duomenis apie keleivių vežimo charakteristikas.

Statistikos kokybės požiūriu įmonės nurodė keletą duomenų teikimo problemų. Dėl prašymo pateikti duomenis B1 lentelei užpildyti pažymėtina, kad trys penktadaliai įmonių neturi informacijos, kuri reikalinga keleivio kilometrams skaičiuoti. Apie pusę įmonių neturi informacijos, kurios reikia A1 ir A2 lentelėms užpildyti. Todėl įmonėms teks skaičiuoti įverčius, o tai paveiks informacijos kokybę. Šiomis aplinkybėmis galima būtų svarstyti galimybę duomenis teikti kas kelerius metus.

Užsienio įmonių šalies viduje teikiamų vežimo paslaugų klausimą būtų galima išspręsti sukūrus Europos įmonių registrą.

Kalbant apie įmonėms tenkančią naštą, reikia sutrumpinti charakteristikų sąrašą paliekant jame tik tas, kurios yra būtinos, sumažinti mažesnėms įmonėms tenkančią naštą ir taikyti išimtį labai mažoms įmonėms. Laikytina, kad ribinis keleivių vietų skaičius yra 12.

Skaičiuojama, kad įmonėms tenkančios su keleivių vežimu vidaus vandenų keliais susijusio projekto metinės sąnaudos sieks apie 100 000 EUR. Viešojo sektoriaus institucijos ir statistikos biuras patirs maždaug 640 000 EUR vienkartinių sąnaudų ir apie 135 000 EUR metinių eksploatavimo sąnaudų.

Nyderlandai

Nyderlandai mano, kad įmanoma pateikti keleivių vežimo statistiką, o daugelis subjektų, su kuriais buvo susisiekta tyrimo tikslu, susidomėjo susijusia statistine informacija. Tačiau norint susieti laivus su įmonėmis ir išplėsti imties duomenis, kad jie apimtų visą populiaciją, reikia atlikti daugiau tyrimų. Nors daugumą kintamųjų galima gauti iš įmonių, yra abejonių dėl keleivio kilometrų, nes tyrimas parodė, kad įmonėms, rengiančioms vienos dienos reisus, sunku gauti šių duomenų. Dabartinėje duomenų bazėje esančių duomenų apie laivų ypatybes kokybė nėra pakankama, bet ilgainiui, naudojantis atnaujinta Europos laivų duomenų baze, ją būtų galima pagerinti.

Esama statistikos kokybės problemų, susijusių su Nyderlandų vidaus vandenyse veikiančiomis užsienio įmonėmis, dėl to užsienio įmonių atveju aprėptis yra nepakankama. Keleivių skaičiaus ir keleivio kilometrų duomenys yra ypač didelė problema ir ją bent iš dalies būtų galima išspręsti keičiantis duomenimis apie atitinkamas Europos įmones. Kadangi Nyderlanduose nemaža keleivių vežimo vidaus vandenų keliais dalis, visų pirma upių kruizų rinkoje, tenka užsienio įmonėms, reikėtų parengti metodiką trūkstamiems duomenims gauti.

Nyderlandai rekomenduoja taikyti daugiau kaip 12 keleivių vietų skaičiaus ribą ir papildomą apribojimą įtraukiant tik motorinius, bet ne burinius laivus, ir išnagrinėti galimybę terminą „laivo rūšis“ keisti terminu „reiso rūšis“. Siūloma duomenis rinkti kasmet ir tyrimą atlikti metų pradžioje. Taip pat reikėtų taikyti teritorinį principą.

Nyderlandai pabrėžia, kad svarbu nenustatyti per didelės naštos mažesnėms įmonėms arba įmonėms, turinčioms sudėtingą maršrutų tinklą, pavyzdžiui, neprašyti jų teikti duomenis kasmet.

Naujos keleivių vežimo statistikos sąnaudos susijusios su tolesniais metodiniais tyrimais, imties duomenų išplėtimu iki populiacijos duomenų ir naujų tyrimų bei analizės parengimu ir atlikimu. Vertinama, kad šios išlaidos sieks apie 76 000 EUR.

Lenkija

Rinkti keleivių vežimo vidaus vandenų keliais statistiką iš esmės įmanoma, nors esama apribojimų.

A1 duomenų rinkinys neapima duomenų apie vidaus vandenų keliais upių kruiziniais laivais vežtų keleivių skaičių, nes subjektai, kurie buvo įtraukti į bandomąjį tyrimą, tokios rūšies laivais nesinaudojo. Keleiviai taip pat nebuvo vežami laivais, kurie rinkinyje priskirti kategorijai „nežinoma“. Pildant B1 duomenų rinkinį, remiantis keleivių vežimo rinkos analize, buvo surinkta informacija apie upių kruizinius laivus, plaukiojančius su užsienio valstybių vėliavomis ir taip pat įplaukiančius į jūrų uostus.

Bandomasis tyrimas padėjo parengti A1 ir B1 duomenų rinkinius. Tačiau, remiantis iš uosto direkcijos gautais duomenimis, neįmanoma užpildyti A2 duomenų rinkinio, nes yra žinomas tik po išsilaipinimo į laivą grįžusių keleivių skaičius, todėl bendras vežtų keleivių skaičius nėra žinomas. Kitas keblumas – uosto kapitono tarnyba pateikia bendrus viso mėnesio. o ne atskirus kiekvieno kruizo keleivių skaičiaus duomenis.

C1 duomenų rinkinį buvo galima parengti remiantis tyrimo metu gautais duomenimis. Iš oficialios statistikos gaunama informacijos apie šalyje registruotų keleivinių laivų skaičių, bet šie duomenys nėra skirstomi pagal laivo rūšį nurodant konkrečios rūšies laivo amžių ir talpą. Vidaus vandenų kelių institucijos yra atsakingos už vidaus vandenų kelių laivų registrų tvarkymą.

Remiantis gautais duomenimis, iš registruotų laivų nebuvo įmanoma išskirti miesto transporto laivų.

Bandomojo tyrimo rezultatų kokybė buvo įvertinta patenkinamai. Įmonių duomenys apie vežtų keleivių skaičių skaičiuojami pagal parduotų bilietų skaičių ir pakrovimo koeficientą. Panašiai ir turimų duomenų apie vidaus vandenų keliais plaukiojančius registruotus keleivinius laivus kokybė buvo vertinama pakankamai. Duomenys buvo gauti iš administracinių registrų pagal nacionalinės teisės aktus.

Atsižvelgiant į kilusius sunkumus, didžiausias uždavinys buvo teisingai identifikuoti subjektus, vykdančius keleivių vežimo veiklą. Be to, šią veiklą vykdantys subjektai dažnai tiksliai neregistruoja duomenų, kuriuos apima šis tyrimas. Todėl šie duomenys dažnai apskaičiuojami remiantis vidutine laivo talpa, o dėl to dažnai kyla sunkumų tikrinant, ar jie teisingi.

Dėl sąnaudų ir naštos daug metų atliekamas siauresnės apimties tyrimas dėl keleivinių laivų, registruotų plaukioti vidaus vandenų keliais. Buvo įvertinta, kad papildoma našta, kuri atsirastų išplėtus tyrimo apimtį, būtų menka, atsižvelgiant į dabar iš oficialios statistikos (kuri grindžiama antriniu administracinių šaltinių naudojimu) gaunamų duomenų apimtį. Naudojantis administraciniais šaltiniais naujai statistikai rengti taip pat neatsiranda didelių sąnaudų.

Jei dabartinio tyrimo apimtis būtų išplėsta, siekiant į jį įtraukti informaciją apie keleivių vežimo vidaus vandenų keliais kryptį ir subjektus, teikiančius vežimo keltais paslaugas, bei miesto transporto laivus, įmonės patirtų papildomą naštą ir sąnaudų. Tačiau, kadangi tai būtų susiję tik su esamo tyrimo išplėtimu, papildoma našta būtų menka.

Rumunija

Siekiant surinkti duomenis, teritoriniams statistikos biurams paštu buvo išsiųstas statistinis klausimynas, metodikos aprašas ir papildomos specifikacijos.

Buvo turimi kintamieji, susiję su keleivių skaičiumi pagal nacionalinio transporto laivo rūšį, ir respondentai juos pateikė vadovaudamiesi metodiniais reikalavimais. Šiuos kintamuosius galima įtraukti įprastai rengiant duomenis. Duomenys apie vežtų keleivių skaičių pagal įlaipinimo / išlaipinimo uostą buvo surinkti be jokių jų tvarkymo nesklandumų.

Įmanoma rinkti ir rengti duomenis apie laivus, plaukiančius į vienos dienos reisus, keltus ir miestų bei regionų transporto laivus ir šių duomenų rinkimą būtų galima organizuoti reguliariai (kas ketvirtį ir (arba) kasmet). Be to, be jokių metodikos aiškinimo problemų buvo surinkti išsamūs laivų talpos ir amžiaus kintamieji, susiję su Rumunijos laivybos institucijos registruotų laivų skaičiumi. Todėl duomenys, reikalingi C1 duomenų rinkiniui parengti, gali būti renkami ir perduodami kasmet.

Tačiau siekiant išlaikyti duomenų kokybę negalima rinkti duomenų apie vidaus vandenų keliais plaukiojančius kruizinius laivus. Sunkumai, su kuriais buvo susidurta, daugiausia susiję su kruizų Dunojaus upe keleivių duomenų patikimumu, o juos lemia subjektyvus informacijos tvarkymo būdas. Tai pasakytina apie išvykimo / paskirties vietos, nukeliauto atstumo, keleivių skaičiaus ir kruizo rūšies nustatymą. Atitinkamai šios rūšies duomenys apie kruizinius laivus nebus įtraukti rengiant metinius duomenis.

Nebuvo pranešta apie keleivių vežimo statistikos rinkimo papildomą naštą ir nebuvo pateikta pastabų apie papildomas sąnaudas.

Švedija

Švedija patvirtina, kad įmanoma rinkti duomenis apie visus vežtus keleivius ir nukeliautų kilometrų skaičių, kad būtų galima suskaičiuoti keleivio kilometrus. Nors kai kurie respondentai šiuo metu neskaičiuoja laivo kilometrų, pertvarkius sistemas tokių duomenų būtų galima gauti. Todėl galima rengti keleivių statistiką, susijusią su laivų judėjimu vidaus vandenų keliais, nors ir susiduriant su tam tikrais sunkumais. Šie sunkumai daugiausia susiję su duomenimis, reikalingais keleivio kilometrams apskaičiuoti, ir su duomenų apie laivo rūšį atskleidimu.

Statistikos kokybės požiūriu Švedija negalės pateikti A1 ir A2 lentelėms užpildyti reikalingų išsamių duomenų apie upių kruizinius laivus su kajutėmis, skirtomis nakvoti, nors šiuos sunkumus būtų galima įveikti pakeitus duomenų suskirstymą. Be to, norint pateikti visus C1 lentelei užpildyti reikalingus duomenis, negali būti naudojami registrų duomenys. Nėra duomenų apie upių kruizinius laivus, į vienos dienos reisus plaukiančius laivus ir miestų / regionų transporto laivus, galima pateikti duomenis tik apie keltų kategorijai priskiriamus laivus.

Ateityje organizuojant bet kokį duomenų rinkimo procesą, reikės aiškiai nurodyti duomenų rinkimo tikslą. Nuolatinio tyrimo atveju turės būti nustatyta prievolė pateikti duomenis.

Kalbant apie naštą, dauguma respondentų galėjo greitai pateikti prašomą informaciją ir dauguma respondentų teigė, kad, jų nuomone, klausimynas nebuvo labai sudėtingas. Todėl Švedija daro išvadą, kad duomenų teikimo našta yra vidutinė.

Siekiant palengvinti respondentų darbą ir sumažinti sąnaudas, duomenis būtų galima gauti iš AIS ir taip suskaičiuoti keleivio kilometrus. Naudingumo naudotojams požiūriu keleivių vežimo statistiką būtų galima naudoti tendencijoms stebėti, rinkai plėtoti ir bendrai išorės stebėsenai.

Švedija mano, kad sąnaudos, vertinamos pagal vieno respondento sugaištą laiką, yra palyginti nedidelės, ir skaičiuoja, kad vienam tyrimui tenka mažiau kaip 60 000 SEK sąnaudų.

2.3. BANDOMŲJŲ TYRIMŲ REZULTATŲ APIBENDRINIMAS

Septyniuose bandomuosiuose tyrimuose pateikiama keleivių vežimo vidaus vandenų keliais duomenų surenkamumo apžvalga. Toliau apibendrinamos dalyvavusių šalių pagrindinės pastabos, išdėstytos jų išsamiose ataskaitose.

Tyrimai parodė, kad septyniose šalyse yra didelių skirtumų renkant keleivių vežimo vidaus vandenų keliais duomenis, todėl nėra tinkama lyginti visus gautus rodiklius.

Tyrimai atskleidė didelę duomenų šaltinių, kuriais gali būti grindžiama keleivių vežimo vidaus vandenų keliais statistika, įvairovę. Daugiausia buvo remiamasi šiais šaltiniais: duomenų išgavimo iš interneto svetainių priemonėmis, plačiau naudojama AIS ir laivų registrai. Kiti svarbūs šaltiniai yra uosto kapitonų tarnybos, uosto direkcijos, statistiniai verslo registrai, verslo struktūros statistika, trumpalaikės apyvartos skaičiai, Upių informacijos sistema ir išorės duomenų teikėjai.

Esami administraciniai duomenys nėra pakankamai išsamūs, kad atitiktų patikimų statistinių duomenų rinkimo reikalavimus. Siekiant papildyti įvairius šaltinius ir gauti išsamesnių ir standartizuotų duomenų, reikėtų atlikti tikslinius tyrimus. Septyniose šalyse papildomų tikslinių tyrimų poreikis skiriasi.

Iš dabartinių šaltinių gaunamų duomenų apimtį ir kokybę būtina didinti, kad būtų galima teikti šioms lentelėms užpildyti reikalingą informaciją: A1 (Vežtų keleivių skaičius pagal įlaipinimo šalį, išlaipinimo šalį, transporto rūšį ir laivo rūšį); A2 (Upių kruizai – keleivių skaičius, keleivio kilometrai ir reisų skaičius pagal įlaipinimo regioną, išlaipinimo regioną, laivo registravimo valstybę ir kruizo rūšį); B1 (Nukeliautų keleivio kilometrų skaičius pagal laivo, nepriskiriamo upių kruiziniams laivams, rūšį) ir C1 (Šalyje registruotų laivų skaičius pagal laivo rūšį, laivo talpą ir laivo amžių). Šiuo metu ne visos septynios šalys gali pateikti visus kintamuosius.

Atliekant bandomuosius tyrimus išryškėjo kokybės problemos, susijusios su administracinių duomenų ir įmonių atskaitomybės trūkumais. Buvo nustatyta konkrečių su keleivio kilometrais susijusių problemų, nes daugelis įmonių negali pateikti visos informacijos, reikalingos keleivio kilometrams skaičiuoti. Taip pat dažnai buvo minimi sunkumai pateikiant duomenis apie vienos dienos reisus ir vidutinį vietų užimtumą. Be to, kai kurios įmonės neturi visos reikiamos informacijos laivo frachtavimo arba specialių bilietų pasiūlymų atveju. Dėl šių trūkumų įmonėms tenka sudaryti įverčius, o tai turi įtakos jų teikiamos informacijos kokybei.

Informacijos spragos laivų registruose daro poveikį duomenų apie laivus pateikimui, todėl vienas būdų, kaip rinkti informaciją apie laivus, – visus tyrimus tiesiogiai susieti su verslo registrais. Taip laivai yra identifikuojami pagal įmonę, kuriai priklauso. Tačiau verslo registruose į NACE 2 red. 50.30 klasę yra įrašytos tik tos įmonės, kurių pagrindinė veikla – keleivių vežimas vidaus vandenų keliais. Todėl įmonės, kurių teikiamos keleivių vežimo vidaus vandenų keliais paslaugos yra jų nepagrindinė veikla, nebus įtrauktos, nepaisant to, kad joms tenka nemaža šios rūšies vežimo apimtis.

Atliekant tyrimus buvo iškeltas aktualus klausimas dėl duomenų apie užsienio įmonių teikiamas vidaus vežimo paslaugas teikimo. Užsienio įmonės nėra įpareigotos pranešti nacionalinėms institucijoms, kai veža keleivius. Trūksta patikimos ir struktūrinės informacijos apie užsienio įmones ir jų paslaugas, o problemas, susijusias su užsienio įmonių atliekamu keleivių vežimu, būtų galima išspręsti turint Europos laivų registrą.

Apskritai išsamių duomenų teikimo reikalavimus reikėtų derinti su metodikos supaprastinimu, kad sumažėtų įmonėms tenkanti našta. Bandomuosius tyrimus pateikusios šalys pabrėžė poreikį mažinti duomenų rinkimo naštą, kuri itin didelė mažesnėms įmonėms. Mažinti šią naštą galima įvairiais būdais: būtų galima nustatyti, kad laivo talpos riba – daugiau kaip 12 keleivių; būtų galima numatyti, kad duomenys apie vežimo veiklą teikiami kas kelerius metus; mažos įmonės galėtų būti atleistos nuo duomenų teikimo reikalavimo. Naštą būtų galima dar labiau sumažinti įtraukiant tik motorinius laivus. Taip į ataskaitas būtų galima neįtraukti burinių laivų, kuriuos paprastai eksploatuoja mažos įmonės ir kurių reisų maršrutai labai kinta.

Atsižvelgiant į apibrėžčių problemas, būtų galima konkrečiau apibrėžti keltus arba vežimas keltais galėtų būti įtrauktas į miestų / regionų transporto kategoriją. Atsižvelgiant į unikalias kelionių vandens keliais sąlygas Švedijoje, būtų galima svarstyti galimybę nustatyti papildomą ‚salyno eismo“ kategoriją.

Remiantis tyrimais, duomenų rinkimo apskaičiuotos sąnaudos šalyse smarkiai skiriasi. Nė viena šalis aiškiai nemano, kad sąnaudos yra neproporcingos naudai, tačiau šalių sąnaudos smarkiai skiriasi. Kai kurios mano, kad keleivių vežimo duomenų rinkimą galėtų lengvai integruoti į savo dabartinį darbą, o kitos atsižvelgia į sąnaudas, susijusias su nauja infrastruktūra, kurią reikėtų sukurti.

Apibendrinant, nors yra keletas spragų, atlikus septynis bandomuosius tyrimus darytina išvada, kad iš esmės įmanoma parengti A1, A2, B1 ir C1 lenteles.

3. 2020 M. KOVO MĖN. ATLIKTO KELEIVIŲ VEŽIMO STATISTIKOS TYRIMO REZULTATAI

2020 m. kovo mėn. Eurostatas atliko tyrimą, siekdamas apžvelgti visoms ES šalims, kurios naudojasi vidaus vandenų keliais vežimo tikslams, aktualius aspektus, susijusius su keleivių vežimo statistika. Buvo pateikta klausimų apie duomenų rinkimo išlaidas ir papildomą naštą, priežastis, dėl kurių keleivių duomenys nerenkami, ir duomenų surenkamumą ateityje.

3.1. BENDRA INFORMACIJA

Iš viso į tyrimą atsiliepė 15 šalių. Iš šių šalių devynios atsakė, kad jau renka kai kuriuos keleivių vežimo vidaus vandenų keliais duomenis, o šešios nurodė, kad tokių duomenų nerenka.

3.2. KELEIVIŲ VEŽIMO VIDAUS VANDENŲ KELIAIS DUOMENŲ RINKIMO SĄNAUDOS, SUSIJUSIOS SU FINANSINIAIS IR ŽMOGIŠKAISIAIS IŠTEKLIAIS

Šalyse, kurios šiuo metu renka keleivių vežimo vidaus vandenų keliais statistiką, sąnaudos ir našta nėra laikomos neproporcingomis. Trys šalys duomenų rinkimo sąnaudas, susijusias tiek su finansiniais, tiek su žmogiškaisiais ištekliais, įvertino kaip minimalias. Tačiau šios šalys pateikė pastabą, kad dabartinis jų darbuotojų skaičius yra mažas ir kad klausimyno pildymo, duomenų rinkimo ir tikrinimo bei duomenų apibendrinimo ir parengimo skelbti darbą atlieka keletas skyrių.

Renkama labai nedaug duomenų ir jie yra neišsamūs, o šiame rinkos segmente veikia tik keletas nedidelių įmonių. Statistinės ataskaitos teikiamos atitinkamiems duomenų rengimo skyriams ir skelbiami tik šalies lygmeniu apibendrinti duomenys.

Šalys atkreipė dėmesį, kad negalėjo atskirai pateikti informacijos apie keleivių vežimo statistikos rinkimo sąnaudas, nes šios sąnaudos įtraukiamos į bendras vežimo vidaus vandenų keliais statistikos, kurios duomenys renkami kasmet atliekant specialų tyrimą, teikimo sąnaudas. Viena šalis pažymėjo, kad finansiniai ištekliai iš esmės apima visas sąnaudas, tiesiogiai ar netiesiogiai susijusias su statistikos rinkimu, kaip antai darbuotojų darbo užmokesčio, IT infrastruktūros, elektros ir t. t. sąnaudas.

3.3. KELEIVIŲ VEŽIMO VIDAUS VANDENŲ KELIAIS DUOMENŲ RINKIMO PAPILDOMA NAŠTA

Šalys pranešė, kad rinkdamos keleivių duomenis susidūrė su daugeliu įvairių papildomos naštos elementų.

Trys šalys teigė, kad papildomos naštos nepatyrė.

Kitos šalys pateikė pastabų apie nacionalinės metodikos rengimą ir akcentavo naštą, atsiradusią dėl papildomų duomenų šaltinių nustatymo ir informacijos iš įvairių duomenų šaltinių rinkimo, taip pat dėl to, kad, siekdamos patikslinti atsakymus, su respondentais susisiekė keletą kartų. Kaip dar viena papildoma našta buvo įvardytas nacionalinių teisės aktų priėmimo terminas, ir šis terminas ir finansiniai ištekliai buvo laikomi pagrindine našta atnaujinant ir diegiant statistinės informacijos sistemas.

Dar viena pastaba buvo susijusi su šaltiniais, iš kurių renkami duomenys. Šaltinių yra įvairių – nuo administracinių registrų, uostų ir regionų turizmo komitetų iki įmonių, kurios teikia vežimo vidaus vandenų keliais paslaugas, ir savivaldybių, kurios valdo ir teikia vežimo paslaugas.

Viena šalis pateikė pastabą, kad keleivių vežimo vidaus vandenų keliais duomenis renka, bet negali jų tvarkyti. Kita šalis nurodė, kad renka informaciją tik apie vežimą keleiviniais laivais ir keltais, bet ne apie vežimą kruiziniais laivais, į vienos dienos reisus plaukiančiais laivais, ekskursijų laivais, vandens autobusais ir vandens taksi.

3.4. PRIEŽASTYS, DĖL KURIŲ ŠALYS NERENKA KELEIVIŲ VEŽIMO VIDAUS VANDENŲ KELIAIS DUOMENŲ

Šalys, kurios nerenka keleivių vežimo vidaus vandenų keliais duomenų, nurodė, kad šie duomenys nėra paklausūs tarp naudotojų. Dar viena paminėta priežastis – teisės aktais nenustatyta prievolė.

Viena šalis, kaip pagrindinį argumentą, kodėl nereikėtų rinkti keleivių vežimo duomenų, pabrėžė didelę administracinę naštą, tenkančią šiame sektoriuje veikiančioms mažoms įmonėms, kurių yra labai daug. Kitų vyriausybinių organizacijų (arba komercinių subjektų) duomenų nėra. Be to, šios konkrečios šalies vidaus vandenų keliuose veikia nemažai užsienio įmonių (ES ir ne ES), o tai reiškia, kad kyla problemų siekiant gauti duomenų iš užsienio įmonių.

Viena šalis konkrečiai paminėjo, kad joje keleiviai nėra vežami vidaus vandenų keliais, nes vidaus vandenų kelių yra mažai ir jais išimtinai naudojamasi pramoginiais tikslais, o dar dvi šalys teigė, kad vidaus vandenų keliais vežama nedaug keleivių.

3.5. KELEIVIŲ VEŽIMO VIDAUS VANDENŲ KELIAIS DUOMENŲ SURENKAMUMAS IR KETINIMAI RINKTI TOKIUS DUOMENIS ATEITYJE

Kai kurios šalys, kurios šiuo metu nerenka keleivių vežimo duomenų, minėjo, kad dėl nedidelės, palyginti su kitomis transporto rūšimis, keleivių vežimo vidaus vandenų keliais apimties tokių duomenų rinkimas joms būtų našta.

Atsakydamos į šį klausimą, trys šalys rėmėsi savo pačių atliktais bandomaisiais tyrimais. Viena šių šalių teigė, kad prieš pereinant prie duomenų rinkimo reikėtų išnagrinėti apibrėžtis ir ribas. Dar viena šalis manė, kad artimoje ateityje būtų įmanoma rinkti keleivių vežimo vidaus vandenų keliais duomenis. Ši šalis nurodė, kad vyksta naujos vidaus vandenų kelių informacijos sistemos, kuria ateityje būtų galima pasinaudoti kaip krovinių ir keleivių duomenų administraciniu šaltiniu, kūrimo procesas.

Viena šalis patvirtino, kad ketina pradėti rinkti keleivių vežimo vidaus vandenų keliais duomenis. Dvi šalys teigė, kad rinkti tokių duomenų neketina, o dar dvi duomenis pradėtų rinkti tik jeigu prievolė juos rinkti būtų nustatyta teisės aktais.

4. IŠVADOS

Komisija pažymi, kad atlikus septynis bandomuosius tyrimus buvo išsamiai išnagrinėtas keleivių vežimo vidaus vandenų keliais duomenų surenkamumas. Dalyvavusios šalys mano, kad įmanoma didesniu ar mažesniu mastu rinkti keleivių duomenis.

Tyrimai atskleidė, kad skiriasi parametrai, kurie daro poveikį keleivių duomenų rinkimui kiekvienoje šalyje, pavyzdžiui, duomenų šaltiniai, vežimui vidaus vandenų keliais naudojamų laivų rūšys ir šalių fizinė geografija. Nors visais bandomaisiais tyrimais nustatyta įvairių duomenų šaltinių – nuo administracinių duomenų iki duomenų išgavimo iš interneto svetainių, pripažįstama ir tai, kad reikia apriboti mažoms įmonėms tenkančią duomenų teikimo naštą. Tyrimais pabrėžiama, kad pastangos, kurių reikės imtis, turi būti proporcingos vidaus vandenų keliams tarp visų keleivių vežimo rūšių tenkančiai daliai. Buvo išreikštas susirūpinimas dėl kokybės problemų ir duomenų spragų. Duomenų rinkimo sąnaudos skirtingose šalyse smarkiai skiriasi ir yra susijusios su tuo, kiek vidaus vandenų keliais naudojamasi vežant keleivius kiekvienoje šalyje.

Bandomieji tyrimai parodė, kad septyniose dalyvavusiose šalyse tam tikru mastu būtų įmanoma rinkti keleivių vežimo vidaus vandenų keliais duomenis, bet reikėtų pasiekti duomenų poreikio ir informacijos prieinamumo bei respondentams tenkančios naštos pusiausvyrą.