

2009 m. sausis—2009 m. vasaris

AB „Lietuvos geležinkeliai“ Krovinių vežimo direkcijos Logistikos centras

Tel.: (8 5) 269 2125, (8 5) 269 3244, faks. (8 5) 269 2588, e. paštas: [t.liubkevicius@litrail.lt](mailto:t.liubkevicius@litrail.lt), [r.kudzmanas@litrail.lt](mailto:r.kudzmanas@litrail.lt), [m.matulaitis@litrail.lt](mailto:m.matulaitis@litrail.lt), [m.butnorius@litrail.lt](mailto:m.butnorius@litrail.lt)

## Naujienlaiškis

Šiame naujien-  
laiškyje  
skaitykite:

Žalias koridorius  
intermodaliniam  
transportui

### Bendrovės naujienos

Sausio 19 - 20 d. akcinėje bendrovėje „Lietuvos geležinkeliai“ vyko Lietuvos intermodalinio transporto technologijų platformos (LITTP) ir Baltijos jūros regioninio bendradarbiavimo projekto „Rytų - Vakarų transporto koridorius II“ (EWTC II) mūsų šalies ir partnerių iš Švedijos, Danijos, Vokietijos, Kaliningrado srities (Rusija) bendras renginys, skirtas efektyvaus intermodalinio transporto „žaliojo“ koridoriaus sukūrimo idėjai.

„Renginio metu buvo svarstoma galimybė įsteigti Pietų Baltijos regiono asociaciją, į kurią įeitų mokslo organizacijos, tyrėjai, kitų administracijų atstovai,- sakė Algirdas Šakalys, LITTP Vykdytysis vicepirmininkas. - Mūsų pateiktam asociacijos nuostatų projektui pritarė Švedijos, Vokietijos ir Rusijos atstovai.

Globalizacijos iššūkiai verčia Baltijos jūros regiono bendradarbiavimo srityje pasukti nuo monosektorinės prie multisektorinės kooperacijos. Transportavimo – logistikos sistemų atveju, tai reikštų perėjimą prie transnacionalinių grandinių: gamintojas – komunikacija (informacinės technologijos, tyrimai) - transportavimas - distribucija - formavimas ir jų plėtotė. Vienas svarbiausių sėkmės veiksnių formuojant tokias grandines yra verslo, mokslo bei administracinių institucijų ir struktūrų efektyvus bendradarbiavimas, kuris nebūna lengvai pasiekiamas, nes formuojant transnacionalines transportavimo ir distribucijos grandis neįmanoma išvengti iššūkių, kuriuos sąlygoja atskirų regiono kooperacijos proceso dalyvių interesai.

Kaip svarbiausieji iššūkiai, susiję su interesų konfliktais Baltijos jūros regione gali būti išskirti šie: interesų konfliktai tarp skirtingų transporto rūšių; konkurencija tarp atskirų transportavimo – distribucinių grandinių; skirtingi atskirų Baltijos jūros valstybių (ar jų regionų) interesai.

Kad tam tikru mastu galima suderinti skirtingus interesus parodė sėkmingas Švedijos, Danijos, Lietuvos verslo, mokslo ir regioninių administracijos atstovų (iš viso net 42 partnerių) bendradarbiavimas 2006-2008 metais rengiant Rytų –Vakarų koridoriaus pietinėje Baltijos jūros dalyje strategiją ir veiksmų planą 2008-2013 metams INTERREG III B programos rėmuose. Šis projektas buvo aukštai įvertintas tarptautiniu mastu, todėl prie jo pareiškė norą prisijungti ir partneriai iš Vokietijos. Kadangi Rytų – Vakarų projektu siekiama didinti ir bendrą Baltijos jūros regiono konkurencinį pajėgumą tarptautinėse rinkose, bei dabartiniu metu sušvelninti ekonominio sunkmečio pasekmes, suprantama, kad šio projekto įgyvendinimas gali ir turėtų susilaukti paramos iš ES fondų.

Rengiant paraišką ES finansavimui susirinko Lietuvos, Švedijos, Rusijos (Kaliningrado srities) ir Vokietijos geležinkelių, kelių, uostų, ekspeditorių kompanijų bei universitetų atstovai. Susitikimo metu projekto partneriai iš esmės susitarė dėl projekto tikslų ir svarbiausių priemonių bei veiklų, kurios turėtų būti įgyvendintos per artimiausius tris metus. Sutarta, kad Rytų –Vakarų transporto koridorius bus plėtojamas, kaip „žaliasis“ transporto koridorius, prioritetą skiriant gamtai (aplinkai) draugiškoms transporto rūšims ir transporto priemonėms, taip pat kuo platesniam modernių informacinių technologijų panaudojimui. Projekte svarbus dėmesys bus skiriamas transporto koridoriaus intermodalinių transporto mazgų (uostų ir sausumos kompleksinių logistikos centrų) plėtrai.

Svarbu ir tai, kad Klaipėdos uostas numato tolesnę savo technologinių pajėgumų bei logistikos funkcijų plėtrą šio projekto rėmuose. Sausumos kompleksinių viešųjų logistikos centrų steigimas ir plėtra Kaune bei Vilniuje taip pat yra įtrauktas į projektinius pasiūlymus. AB „Lietuvos geležinkeliai“ siūlymu bus plėtojama šaudyklinių traukinių sistema (tiek pratešiant „Vikingą“, tiek organizuojant ir atidarant naujus maršrutus). Automobilių kelių direkcija kartu su Švedijos nacionaline kelių direkcija toliau plėtos ITS šio projekto rėmuose. Tiesa, daug detaliau apie šiuos planus bus galima kalbėti tuomet, kai Rytų - Vakarų koridoriaus paraiška bus pateikta INTERREG IV sekretoriui (š.m. kovo 31 d.), nes dabartiniame paraiškos rengimo laikotarpyje visi partneriai turi laikytis tam tikro konfidencialumo.“

## Krovinių vežimo direkcijos naujienos

### Susitikimai su asociacijomis

2009 m. sausio 16 d. AB „Lietuvos geležinkeliai“ generalinis direktorius Stasys Daildyka ir kiti bendrovės atstovai susitiko su Lietuvos nacionalinės ekspeditorių asociacijos „LINEKA“ prezidentu Vytautu Levicku ir jos nariais. AB „Lietuvos geležinkeliai“ generalinis direktorius Stasys Daildyka, susitikimo dalyviams pristatė įmonės veiklos rezultatus bei perspektyvas ir pakvietė asociacijos „LINEKA“ atstovus glaudžiau bendradarbiauti su AB „Lietuvos geležinkeliai“, kartu ieškoti nestandartinių sprendimų krovinio pervežimui ir visos logistinės grandinės organizavimui. Tokių sprendimų suradimas ir pritaikymas praktikoje padės geriau patenkinti klientų poreikius bei leis lanksčiau prisitaikyti prie pasikeitusių ekonominių sąlygų.

Asociacijos „LINEKA“ prezidentas Vytautas Levickas pasidžiaugė, kad pasirašyta bendradarbiavimo sutartis tarp asociacijos ir AB „Lietuvos geležinkeliai“ jau duoda savo rezultatų. Prezidentas pakvietė savo narius aktyviai bendradarbiauti siekiant didinti pervežamų krovinių kiekį geležinkelių transportu.

2009 m. sausio 23 d. AB „Lietuvos geležinkeliai“ generalinis direktorius Stasys Daildyka bei kiti bendrovės atstovai susitiko su asociacijos „Lietuvos keliai“ tarybos pirmininku Stanislavu Kabliu bei jos nariais.

AB „Lietuvos geležinkeliai“ generalinis direktorius supažindino asociacijos ir įmonių atstovus apie įmonės veiklos rezultatus bei planus ateinantiems metams, pasiūlė susitikimus rengti dažniau. Susitikimo dalyviams pakvietė išsakyti problemas, trukdančias didinti pervežimo apimtį naudojantis AB „Lietuvos geležinkeliai“ paslaugomis.

Asociacijos vadovai pristatė savo asociacijos ir jos narių veiklą, informavo apie biriujų krovinių pervežimų planus, informavo apie krovinio pervežimo įvairiomis transporto rūšimis tendencijas. Asociacijos narių nuomone pagrindinė priežastis, kodėl mažėja biriu krovinių pervežimo apimtys Lietuvoje geležinkelių transportu, pervežimo tarifų ir papildomų paslaugų įkainiai. Atkreipė dėmesį, kad kylant pervežimų tarifams dauguma įmonių pervežimus vykdo autotransportu bei ieško medžiagų tiekėjų arčiau vykdomų objektų.

AB „Lietuvos geležinkeliai“ pristatė šiuo metu vykdomus stočių remontus ir modernizaciją bei planus 2009 metams. Visi šie darbai nukreipti siekiant didinti stočių aptarnavimo pajėgumus bei gerinti klientų aptarnavimo kokybę ir sukuriant papildomas paslaugas. Asociacijos nariai supažindinti su vagonų ir lokomotyvų parko plėtra, bei galimybėmis užsakyti kitų šalių geležinkelių administracijų vagonus. Aptartos galimybės dėl geresnio aprūpinimo vagonais piko metu.

### Vizitas į Berlyno viešąjį logistikos centrą

Vasario 12-13 d. AB „Lietuvos geležinkeliai“ generalinis direktorius Stasys Daildyka, generalinio direktoriaus pavaduotojas-krovinių vežimo direkcijos direktorius Stasys Gudvalis, direkcijos direktoriaus pavaduotojas plėtrai Saulius Stasiūnas, tarptautinių ryšių ir integracijos tarnybos pavaduotojas Gintaras Sinkevičius, krovinių vežimo direkcijos logistikos centro vyr. vadybininkas Mindaugas Butnorius lankė viešuosius logistikos centrus Berlyno miesto pietinėje ir rytinėje dalyse. Vizito metu buvo susitikta su Berlyno pietuose esančio miestelio Grossbeeren savivaldybės bei „krovinių kaimelio“ atstovais.

Mero pavaduotojas trumpai pristatė Grossbeeren miesto istoriją bei pateikė pagrindinius duomenis apie regioną. Jis pažymėjo, kad šiame regione viena iš labiausiai išvystytų ir ekonomiškai stipriausių veiklos rūšių yra krovinių vežimas ir logistikos paslaugos. Todėl vienas iš pagrindinių savivaldybės tikslų – sudaryti kuo palankesnes ir geresnes sąlygas logistikos centrų veiklos vystymui.

Taip pat buvo susitikta su su Brandemburgo žemės Infrastruktūros ir susisiekimo ministerijos atstovu, kuris pristatė bendras regiono plėtros gaires, pristatė savivaldybės viešojo transporto vystymo planus, pramonės vystymo perspektyvas. Jis akcentavo, kad šiuo metu Brandemburgo regione yra vykdomas nuoseklus transporto srautų planavimas ir efektyvus pajėgumų panaudojimas.

Ministro sekretorius pabrėžė, kad kuriami planai stiprinti ir vystyti transporto ir krovinių srautų nukreipimą šiaurine kryptimi, kuris būtų orientuotas į Lietuvą.

## Tarptautinės logistikos naujienos

### Stabdomas

#### Vokietijos— Kinijos sujungimo projektas

Vokietijos geležinkeliai, Deutsche Bahn, laikinai sustabdė šaudyklinio konteinerinio traukinio Vokietija—Kinija paleidimą. Šio projekto pagrindinis tikslas—konkuruoti su jūros transportu, kuriuo šiuo metu gabenama daugiausiai krovinių iš Kinijos į Vakarų Europą.

DB planavo, kad traukinys važiuos kartą per savaitę iškart po kinų Naujųjų metų, tačiau projektas buvo sustabdytas dėl staigaus krovinių srauto kritimo iš Kinijos.

Kinijos eksportas gruodžio mėnesį krito 2,8 procentinio punkto, lyginant su praėjusių metų gruodžiu. Šis kritimas yra didžiausias per pastarąjį dešimtmetį. Tuo tarpu importas krito dar labiau—21,3 procento.

Tačiau Vokietijos geležinkeliai planuoja tęsti projektą, kai tik ekonominė situacija pagerės, greičiausiai dar šiais metais.

Šio projekto kainos turėtų būti aukštesnės nei krovinių gabenimo laivais, tačiau vežimo trukmė gerokai trumpesnė. Jeigu laivais krovinius gabenamas vidutiniškai 32 dienas, geležinkeliu krovinių planuojama pristatyti per 19-20 dienų. Planuojama krovinius vežti per Mongoliją, Rusiją, Baltarusiją ir Lenkiją.

DB Schenker jau išbandė šį maršrutą, pravežusi 50 konteinerių per septyniolika dienų iš Xiangtang, nutolusio per 700 km nuo Honk Kongo.

Labiausiai šiuo projektu, Vokietijos ir Kinijos sujungimu geležinkeliu, suinteresuoti mašinų gamintojai, chemijos pramonės kompanijos, įrengimų gamintojai ir kitų sektorių atstovai, susiduriantys su dideliu paklausos sumažėjimu.

Geležinkelių transporto atstovai taip pat yra nusitaikę į žymiai brangesnį oro transportą.

Pabaigai reikėtų pažymėti, kad šiuo metu geležinkeliai užima tik du krovinių gabenimo tarp Azijos ir Europos procentus rinkos, nors paskutiniu metu bandymų organizuoti krovinių vežimą per Trans Sibiro magistralę vis daugėja.

#### Ust Luga prieš Talimą, kas nugalės

Šiais metais naujojo naftos terminalo atidarymas Ust Lugoje, Rusijoje, turės didelę įtaką Estijos geležinkeliams bei Talino uostui. Šiuo metu per Talino uostą tranzitu gabenama daug naftos, tad atidarius naująjį terminalą, labai tikėtina, kad tranzitiniai naftos srautai per Estiją kris.

Estijos ekspertai prognozuoja, kad bus prarasta apie 5-5,5 milijonus tonų naftos, ketvirtadalis visų skystųjų Talino uosto krovinių, kai tik Ust Lugos naftos terminalas pradės veikti visu pajėgumu.

Talino uostas yra vienintelis centras, į kurį gali atvykti dideli tankeriai.

Vis dėl to, Talino uosto vadovybė planuoja išlaikyti praėjusių metų lygį—2008 metais per uostą buvo pergabenta 29 milijonai tonų, o grynasis pelnas siekė 40 milijonų Estijos kronų. Lygį planuojama palaikyti pritraukiant kitų rūšių krovinius, pavyzdžiui trąšas, anglis ir naftos produktus.

#### Azerbaidžanas pervežė daugiau krovinių

2008 metais Azerbaidžano krovinių srautai visomis transporto rūšimis išaugo 9,2% iki 183 milijonų tonų, o krovinių apyvarta išaugo net 13,6%.

Azerbaidžano statistikos departamentas pranešė, kad daugiausiai krovinių buvo gabenta automobiliais (48,1%) ir vamzdynais (30,4%). Geležinkelių transportu buvo gabenta 15 procentų krovinių, jūriniu transportu tik 6,5 procento. Beveik 70 procentų visų krovinių buvo gabenta privačiu transportu.

Per praėjusius metus geležinkeliu pervežta 27,4 milijono tonų tranzitinių krovinių. Paros vidutinė pakrova sumažėjo 5 procentais, o iškrova išaugo 8,5 procento.

#### Naujienos iš Šveicarijos

Šveicarijos geležinkelių operatorius, Hupac, kuris specializuojasi konteinerinių traukinių per Alpes organizavimu, 2008 metais pasiekė tik 1,8% augimą, pervežusi 702308 sąlyginių vienetų.

Kaip teigia kompanijos vadovybė, pirmajame 2008 metų ketvirtyje augimas dar buvo dviženklis. Tačiau pasikeitusi ekonominė situacija pasaulyje nusmukdė ir krovinių pervežimo rinką.

Krovinių vežimas per Alpes Šveicarijoje per 2008 metus nukrito 2,3 procento, tačiau nauju maršrutu, per Austriją, išaugo 6,3 procento nuo 13024 sąlyginių vienetų 2007 metais iki 13843 sąlyginių vienetų 2008-aisiais.

Nepaisant galimos stagnacijos, Hupac ir toliau vysto naujus projektus, teikdami kasdienių maršrutų paslaugas tarp Duisburgo ir Vienos, Enns, Kremso ir Budapešto.