



AB „LIETUVOS GELEŽINKELIAI“ PANERIŲ GELEŽINKELIO STOTIES PLĖTROS GALIMYBIŲ ANALIZĖ

Katažina Viktorija SOKOLOVSKAJA

*Vilniaus Gedimino technikos universitetas, Transporto inžinerijos fakultetas, Logistikos ir transporto vadybos
katedra, adresas: Plytinės g. 27, LT-10105 Vilnius, Lietuva*

El. paštas: katazina.sokolovskaja@gmail.com

Santrauka. Straipsnio siekis – išanalizuoti Panerių geležinkelio stoties vykdomą veiklą krovinių vežimo srityje, apibrėžti jos strateginę plėtros kryptį bei sukurti tobulinimo projektą. Kadangi šiuo metu ES yra skatinamas ekologiškas transportas, intermodalinis transportavimas vis populiarėja, reikia plėsti tam reikalingą infrastruktūrą. Svarbu yra sėkmingai derinti atskiras transporto rūšis, mažinant išmetamų teršalų kiekį, degalų sąnaudas, sprendžiant spūsčių problemą. Todėl remiantis padaryta literatūros, statistinės informacijos bei esamos stoties veiklos analize, yra sukurtas konteinerinės aikštelės plėtros projektas. Tokio projekto įgyvendinimas turės poveikį tiek mikro, tiek makro aplinkai. Panerių geležinkelio stoties lygmenyje jis paveiks ekonominius rodiklius, o poveikis išorinei aplinkai bus pamatuojamas indėliu į intermodalinio transporto skatinimą Lietuvoje.

Raktiniai žodžiai: Krovinių vežimas, intermodalinis transportas, Panerių geležinkelio stotis, klientų aptarnavimas, konteinerinė aikštelė, tobulinimas, projektas.

Įvadas

Valstybių varomoji jėga yra transportas, tai tarsi kraujagyslės žmogaus kūne. Jo reikšmė bet kurios šakos ekonomikai yra neįkainojama, ji didėja vykstant pasaulinei ekonomikos globalizacijai. Pasaulyje yra nagrinėjami penki pasiūlos subjektai – kelių, geležinkelių, jūros, vidaus vandenių ir oro transportas, o paklausos subjektai yra pramonė, žemės ūkis, prekyba ir kt. Paklausos ir pasiūlos subjektai negali egzistuoti vieni be kitų, jie yra priklausomi. Viskas yra susiję: kyla poreikis vežti – pasirinkimo dilema – transporto rūšių ir paklausos subjektų tarpusavio konkurencija.

Darbo objektas – AB „Lietuvos geležinkeliai“ Panerių geležinkelio stotis.

Problema. Turto neefektyvus panaudojimas ir nepakankamas klientų aptarnavimo lygmuo.

Hipotezė. Konteinerinės aikštelės plėtra Panerių geležinkelio stotyje padidins jos pralaidumą.

Temos aktualumas ir naujumas. Darbui pasirinktas tik vienas iš pasiūlos subjektų – geležinkelio transportas. Ši transportavimo rūšis konkuruoja su kelių transportu vežant ilgesniais atstumais (daugiau nei 300 km). Pagal Europos Komisijos išleistos Baltosios knygos konkurencingos ir darnios transporto sistemos viziją, nors kelių transportas visada išliks pagrindine rūšimi vežant krovinius „nuo durų iki durų“, reikia skatinti rinktis kitų rūšių transportą – tokia alternatyva gali būti būtent geležinkelio transportas. Labai svarbu yra sėkmingai derinti atskiras transporto rūšis tarpusavyje, tokiu būdu mažinant išmetamų teršalų kiekį, degalų sąnaudas ir sprendžiant miestų spūsčių problemą.

Kiekviena šalis siekia plėtoti savo geležinkelio stotis, vežti krovinius per savo teritoriją. Taip tarp atskirų stočių teikiamų paslaugų atsiranda tarpvalstybinė konkurencija. Geležinkelio stotys per pastarąjį dešimtmetį plėtojamos labai intensyviai – modernizuojami ir statomi nauji stočių terminalai, kuriami nauji transporto koridoriai. Pasirinkta geležinkelio stotis vykdo keleivių ir krovinių vežimą, tačiau darbe bus nagrinėjama tik veikla susijusi su krovinių transportavimu.

Darbo tikslas – ištirti Panerių geležinkelio stoties vykdomą veiklą krovinių vežimo srityje ir apibrėžti jos strategines plėtros kryptis, pasiūlyti veiklos tobulinimo priemones bei joms įgyvendinti būtinas investicijas.

Darbo uždaviniai: atlikti mokslinės literatūros analizę; išanalizuoti Panerių geležinkelio stoties veiklą; išskirti problemas, su kuriomis yra susiduriama; numatyti problemų sprendimo būdus, geležinkelio stoties plėtros galimybes ir tam atitinkančias priemones.

Geležinkelių transporto veiklos analizė teoriniu aspektu

Praeityje transportas padėdavo gamybinių šalies ūkio šakų veiklai, o dabar jis yra priskiriamas vienai iš jų, kuri yra glaudžiai susijusi su visomis kitomis ūkio šakomis. Dėl šios priežasties bet kokios rūšies produkcijos gamyba neįmanoma be transporto dalyvavimo. Jis padeda paskutinį tašką gamybos procese. Būtent todėl kiekviena valstybė deda labai daug pastangų tam, kad išplėtoti transporto sektorių, taip užtikrinant ekonominį augimą.

Kiekviena vyriausybė suinteresuota, kad palankios finansavimo sąlygos plėstų prekybą. Prekyba skirstoma į importą ir eksportą. Eksportas yra esminė Lietuvos bendrojo vidaus produkto varomoji jėga (*Užsienio...* 2014). Lietuva yra geografiškai palankioje vietoje, todėl net 11 proc. šalies BVP sudaro pajamos iš paslaugų, siejamų su logistika. A. Zubkevičiaus teigimu, geležinkelių transporto veikla ir plėtojimas turi lemiamą įtaką šalies ekonominės padėties gerėjimui bei moksliniam ir techniniam progresui (Gelžinis 2013; Zubkevičius 2005).

Geležinkeliai yra viena iš sausumos transporto šakų, galinti sėkmingai vežti didelius krovinių srautus dideliais nuotoliais. Be to, ji yra ekonomiškai, saugi, ekologiška transporto šaka. Šia transporto rūšimi galima vežti įvairius krovinius: nuo smulkių supakuotų prekių, sukrautų ant padėklų arba konteineriuose, iki suverstinių ir biriųjų krovinių vežimo krovininiais vagonais arba skystųjų krovinių – cisternomis (Baublys *et al.* 2003). Krovinių rūšis ir siuntų dydis nėra ribojami. Svarbu ir tai, kad geležinkelių teisiniu požiūriu galima transportuoti visas prekes, ko negalima teigti apie kitų rūšių transportą (Palšaitis 2011).

Yra trys pagrindinės geležinkelių transporto charakteristikos: gebėjimas vežti didelius krovinių srautus, mažesnis energijos panaudojimas, mažesnis poveikis aplinkai. Viena iš pagrindinių geležinkelių savybių yra galimybė sujungti dalinius krovinius ir vežti juos į paskirties tašką dideliais kiekiais. Vienintelis šio transporto trūkumas yra nesugebėjimas vežti krovinius „nuo durų iki durų“, tačiau kadangi plačiai yra naudojamos įvairios automatinės kontrolės sistemos, kompiuteriai ir kita technika, geležinkeliai gali būti naudojami sąveikoje su kelių transportu taip eliminuojant trukdžius susijusius su nelankstumu (Profillidis 2006).

T. Novakovskio teigimu, intermodalinį transportą reikėtų suprasti kaip krovinių transportavimą naudojant įvairias transporto rūšis (mažiausiai dvi) neperkraunant jų, t. y. vežant tame pačiame krovimo vienetuose visame kelyje. Dažniausiai intermodaliniam transportui yra naudojama geležinkelių ir kelių transporto sąveika. Tačiau tam, kad užtikrinti nepertraukiamą šios sistemos funkcionalumą, yra būtina turėti technines-technologines priemones, gerą veiklos organizavimą, turi būti užtikrintas vieno dokumento naudojimo principas, veikla turi būti valdoma remiantis vieninga teisine baze (Nowakowski *et al.* 2010). Tam, kad būtų įgyvendintas intermodalinis transportas, yra būtini intermodaliniai terminalai – tai tam tikras objektas, turintis reikalingą infrastruktūrą ir skirtas specialių krovimo vienetų (dažniausiai konteinerių) perkrovimo darbams atlikti, šio proceso organizacijai ir valdymui (*Centra...* 2009).

J. Jefimenko teigia, kad geležinkelio stotys turi daug reikšmės viso geležinkelių tinklo darbui. Per jas yra organizuojamas tiesioginis ryšys su klientais – pramonine, statybų, žemės ūkio ir kt. veiklomis. Stotyse yra vykdomos pradinės ir galutinės operacijos susijusios su transportavimo procesu. Jos yra geležinkelio transporto susidūrimo vieta su kitomis transporto rūšimis. Taip pat jis teigia, jog apie 3/4 viso vagonų apyvartos laiko (nuo pakrovimo iki kito pakrovimo) sudaro darbas stotyse. Tai savo ruožtu reiškia, kad nuo GS darbo operatyvumo ir efektyvumo, priklauso vagonų aptarnavimo greitis ir klientų pasitenkinimas aptarnavimu. Be to, daugiau nei 40 % visų geležinkelio linijos nutiesimui reikalingų išlaidų priklauso geležinkelio stočių statybai ir joms reikalingos infrastruktūros įsigijimui (Ефименко 2006).

Krovininės geležinkelio stotys. Pagrindinės operacijos atliekamos krovininėse stotyse yra:

1. krovinių priėmimas transportavimui, svėrimas, sandėliavimas, pakrovimas, iškrovimas, rūšiavimas ir krovinių išdavimas;
2. dokumentų, susijusių su vežimu, tvarkymas;
3. krovinių traukinių priėmimas, nukreipimas, formavimas ir išformavimas;
4. manevriniai darbai, susiję su vagonų tiekimu bei jų patraukimu iš pakrovimo ir iškrovimo vietų;
5. privažiuojamųjų kelių aptarnavimas ir transportavimo-ekspedijavimo paslaugos (Ефименко 2006).

Kiekvienoje krovininėje geležinkelio stotyje, neatsižvelgiant į jos rūšį, krovinių priėmimas yra vykdomas ta pačia tvarka – siuntėjas krovinius pateikia stoties bendrojo naudojimo ir privažiuojamuosiuose keliuose arba krovinius kraunčios geležinkelio įmonės teritorijoje. Jeigu tai yra smulkios siuntos, buitės daiktai, tai paprastai jie yra pateikiami krovinius kraunčios įmonės teritorijoje ir sutvirtinami tarpusavyje. Priėmus užsakymą, geležinkelio įmonė pateikia tvarkingus ir siuntėjo pageidaujama kroviniui vežti tinkamus prekinius vagonus (konteinerius). Krovinius ir konteinerius į transportavimo priemones (vagonus, automobilius) ir sandėliavimo vietas krauna geležinkelio įmonė savo krovimo baruose arba siuntėjas stoties bendrojo naudojimo ar privažiuojamuosiuose keliuose (Lingaitis *et al.* 2009).

Konteinerių krova – vienas iš perspektyviausių verslų Baltijos jūros regione, nes krovinių, gabenamų konteineriais, daugėja. Europoje, kaip ir visame pasaulyje, pastaruoju metu sparčiai populiarėja krovinių gabenimas būtent jais. Konteinerizacija pakeitė krovinių aptarnavimo bei uosto, geležinkelio stočių įrengimų

reikalavimus, nepaprastai pakeitė jų veiklą. Konteineriai buvo sukurti itin sunkiems kroviniams gabenti, juos galima krauti vienas ant kito. konteinerinių siuntų pranašumai yra: patogus, pigus perkrovimas geležinkelio stotyse, pasienio stotyse su skirtingomis geležinkelio vėžėmis į skirtingų tipų vagonus arba perkraunant iš vienos transporto rūšies į kitą ir kt. Pirmieji konteineriai – kroviniams gabenti pritaikytos dėžės – pradėtos naudoti prieš 50 metų. Dabar konteinerį galima vadinti transporto priemonės portatyviu kėbulu, tai pagrindinė Lietuvos transporto sistemos dalis. Šalyje konteinerių gabenimas organizuotas daugiausia geležinkelių ir jūrų transportu (Labanauskas 2010, Minalga 2007).

AB „Lietuvos geležinkeliai“ Panerių geležinkelio stoties veiklos analizė ir planavimo procesai

AB „Lietuvos geležinkeliai“ – tai viena didžiausių šalies bendrovių, kuri teikia krovinių ir keleivių vežimo paslaugas. Jos struktūra susideda iš Keleivių vežimo, Krovinių vežimo, Geležinkelių infrastruktūros ir „Rail Baltica“ projekto Direkcijos.

Įmonės valdymas. AB „Lietuvos geležinkeliai“ yra viena didžiausių įmonių Lietuvoje, todėl ir jos valdymo struktūra labai plati. Be pagrindinių padalinių ir skyrių, įmonė turi antrines įmones, be kurių būtų neįmanoma visos bendrovės veikla.

2014 m. AB „Lietuvos geležinkeliai“ grupę sudarė pati AB „Lietuvos geležinkeliai“ ir jos antrinės įmonės:

- UAB „Geležinkelio tiesimo centras“;
- UAB „Vilniaus lokomotyvų remonto depas“;
- UAB „Gelsauga“;
- UAB „Geležinkelių projektavimas“;
- Lietuvos ir Austrijos asocijuota UAB „VAE LEGETECHA“.

AB „Geležinkelio tiesimo centras“ vykdo visų rūšių geležinkelio kelių ir iešmų remonto bei virinimo darbus, tiesia naujus kelių (*Geležinkelio tiesimo...* 2014). UAB „Vilniaus lokomotyvų remonto depas“ – atlieka šilumvežių ir dyzelinių traukinių remonto darbus (*Vilniaus...* 2014). UAB „Gelsauga“ – saugo įmonės turtą, darbuotojus ir klientus, konsultuoja apsaugos bei teisiniais klausimais (*UAB „Gelsauga“* 2014). UAB „Geležinkelių projektavimas“ – projektuoja geležinkelio kelių. Lietuvos ir Austrijos UAB „VAE LEGETECHA“ vykdo veiklą šiose srityse: detalės geležinkeliui, geležinkelio konstrukcijos – gamyba.



1 pav. Krovinių vežimo direkcijos valdymo struktūra
Šaltinis: Sudaryta darbo autoriaus

Taip pat didelę reikšmę saugaus traukinių eismui, o ir visai įmonės veiklai turi AB „Geležinkelio apsaugos želdiniai“. Jos pagrindinę veiklą sudaro:

- Geležinkelio juostos apsauginių miškų ir želdinių eksploatacija, apsauga ir priežiūra.
- Vėjo greitį mažinančių želdinių juostų sodinimas, smėlio bei sniego apsauginių užtvartų įrengimas, vandens telkinių krantų sutvirtinimas, apželdinimas naujais sodiniais geležinkelio juostoje.
- Priešgaisrinių juostų arimas, senų atnaujinimas ir kt. (*AB „Geležinkelio...“* 2014).

Krovinių vežimo direkcija. Krovinių vežimo direkcijos veikla yra pagrįsta krovinių vežimo organizavimu, valdymu, tvarkymu ir plėtra. Lietuvoje yra 109 geležinkelio stotys, daugelis iš jų yra priskirtos atitinkamam

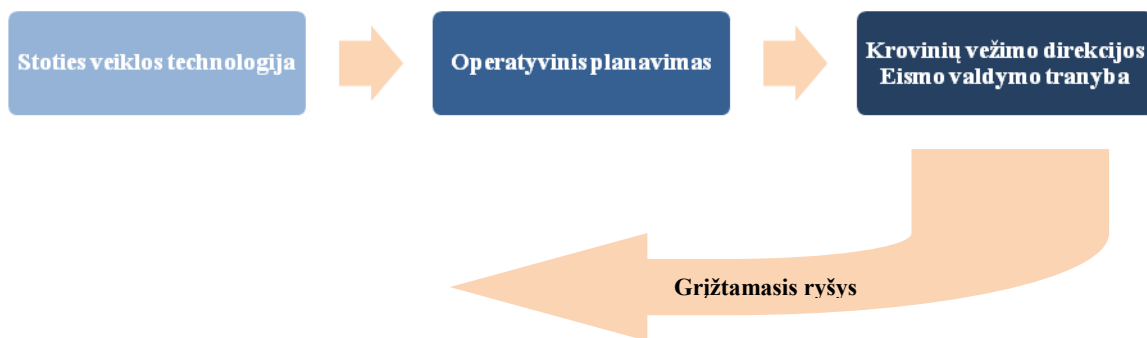
regiono stočių skyriui. Iš viso tokių skyrių yra keturi, tačiau kai kurios stotys nėra priskirtos jokiame iš jų ir veikia atskirai. Analizei pasirinkta Panerių geležinkelio stotis nepriklauso jokiame regiono stočių skyriui ir tiesiogiai priklauso vienai iš keturių įmonės direkčių – Krovinių vežimo direkčiai.

Panerių geležinkelio stotis – tai didelė geležinkelio stotis vakariniame Vilniuje, pagalbinė stotis netoliese esančiai Vaidotų paskirstymo stotiai. Ši stotis yra keleivinė-krovininė ir nėra specializuota, tačiau pavojingų krovinių neveža. Lietuvą kerta du transeuropiniai koridoriai.

Visos AB „Lietuvos geležinkeliai“ organizacinė valdymo struktūra yra linijinė. Linijinė valdymo struktūra pasižymi tuo, kad yra minimalus valdymo pakopų skaičius, aiškiai išreikštas pavaldumas. Šioje struktūroje kiekvienas vadovas atlieka vadovavimo funkciją žemiau esantiems darbuotojams. Panerių geležinkelio stoties valdymo struktūros schema. Ji taipogi yra linijinė. Panerių stotis yra AB „Lietuvos geležinkeliai“ Krovinių vežimo direkcijos struktūrinis padalinys. Todėl jos viršininkas yra pavaldus generalinio direktoriaus pavaduotojui – Krovinių vežimo direkcijos direktoriui. O pastarasis – Generaliniam direktoriui. Stoties ūkinė ir finansinė veikla tvarkoma pagal Krovinių vežimo direkcijos pavirtintus, darbo rodiklių bei išlaidų ir pajamų finansinius planus.

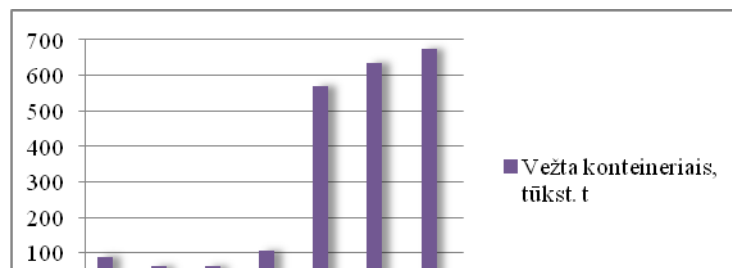
Stoties darbuotojai bei jų funkcijos. Stotiai vadovauja stoties viršininkas. Bet yra ir kiti stoties administracijos vadovai: stoties viršininko pavaduotojai, vyriausiasis inžinierius, vyriausiasis buhalteris. Visi jie yra geri savo srities specialistai.

Stoties darbo organizavimas. Pasirinktos geležinkelio stoties darbas organizuojamas pagal parengtą AB „Lietuvos geležinkeliai“ Krovinių vežimo direkcijos Panerių geležinkelio stoties veiklos technologiją. Čia yra aprašyta stoties techninė ir eksploatacinė charakteristika, stoties valdymas ir operatyvus darbo planavimas, traukinių dokumentų skyriaus darbo organizavimas, komercinės apžiūros punkto darbo organizavimas, techninės vagonų priežiūros punkto darbo organizavimas, darbo su prekiniais traukiniais ir vagonais technologija, darbo su vietiniais vagonais ir krovimo darbų organizavimas, bendradarbiavimo su muitine tvarka, stoties darbo grafinis planas ir stoties darbo rodikliai, stoties darbo žiemos sąlygomis organizavimas.



2 pav. Paros plano rengimo etapai
Šaltinis: Sudaryta darbo autorės

Siekiant užtikrinti paros ir paminos užduočių vykdymą priimant ir išleidžiant traukinius, laikantis traukinių formavimo plano ir traukinių eismo grafiko, taip pat siekiant, kad darbas būtų atliktas kokybiškai, taikomas operatyvinis planavimas (2 pav.). Jo tikslas – kuo greitesnis vagonų nuvarymas klientams ir atvaramas į stotį iš privažiuojamųjų kelių ir prekių kiemo kelių, sąstatų išformavimas ir formavimas, greitesnė vagonų apyvarta stotyje.



3 pav. Konteineriais vežamų krovinių Panerių geležinkelio stotyje kitimo tendencijos
Šaltinis: Sudaryta darbo autorės

Apie kliento užsakymą Panerių geležinkelio stoties personalas sužino iš karto per sistemą „Kroviny“; todėl yra reaguojama greitai ir operatyviai. Taip pat užsakymai yra priimami telefonu, el. paštu bei faksu, pagal kliento

pageidavimus. Klientas yra informuojamas kokios paslaugos yra teikiamos stotyje ir jeigu jo pageidavimai čia negali būti patenkinti, jis yra nukreipiamas į kitą geležinkelio stotį, kuri šias paslaugas atlieka. Po susitarimo su klientu, yra sudaroma sutartis, kuri patvirtina šį susitarimą.

Visi krovos darbai vyksta naudojant keturis ožinius ir vieną konteinerinį kraną, tris frontalius, ir vieną universalų mini krautuvą. Šios technikos dalinai pakanka, tačiau didėjant konteinerių naudojimo paklausai (matyti iš 3 pav.), vieno kranų (kuris dažnai genda, kadangi jis yra eksploatuojamas jau 30 metų) pajėgumų ateityje gali pritrūkti operatyviam darbui užtikrinti.

2011 m. prie stoties darbo prijungus intermodalinį projektą „Vilnius Shuttle“, konteinerių srautai išaugo daugiau nei 5 kartus. Šaudyklinis konteinerinis traukinys Klaipėda–Vilnius–Klaipėda „Vilnius shuttle“ du kartus per savaitę greitai ir saugiai perveža konteinerius iš Klaipėdos uosto į Vilnių geležinkeliu, o naudojant autotransportą jie pristatomi klientui tiesiai „iki durų“. Panerių geležinkelio stotis glaudžiai bendradarbiauja su Klaipėdos uostu.

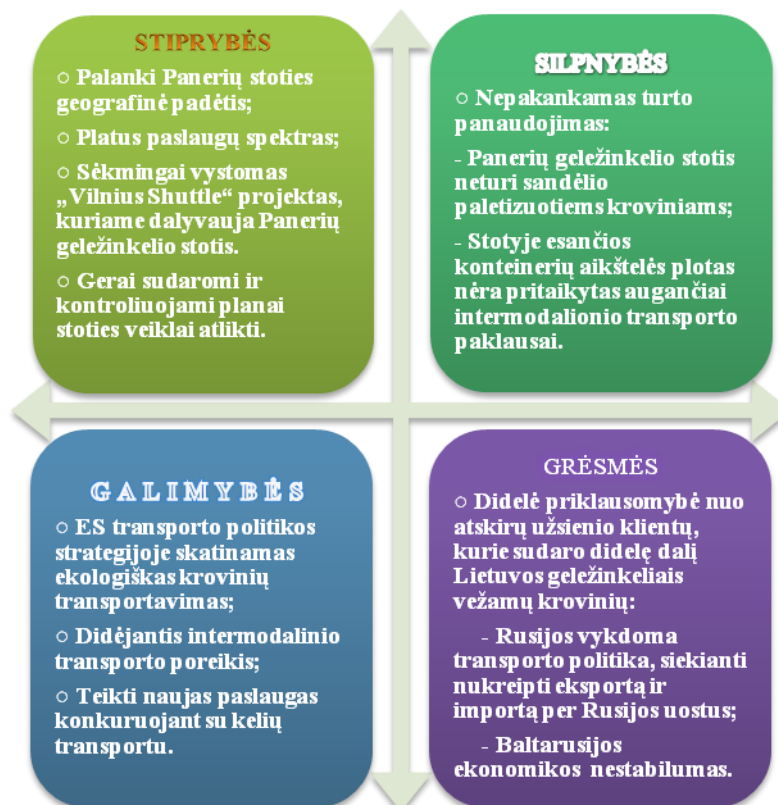
Konteineriai stotyje yra saugomi pokraninėje aikštelėje. Visas konteinerių aikštelės plotas yra 5 200 m², jų krovimui naudojamas 54 nr. kelias. Pilna jos talpa yra iki 378 (20 ir 40 pėdų) konteinerių, kraunant juos dviem aukštais. Šiuo metu yra panaudojama apie 90 proc. viso aikštelės ploto, todėl didėjant konteinerių srautams vietos jiems saugoti ateityje gali pritrūkti. Biriųjų krovinių saugojimui naudojamos atvirosios aikštelės. Peletizuotų ir vienetinių krovinių saugojimui Panerių geležinkelio stotis vietos neturi.



4 pav. Panerių geležinkelio stoties konteinerių pokraninė aikštelė
Šaltinis: (Žemėlapis 2014)

SSGG analizės matrica yra naudojama organizacijos gebėjimo prisitaikyti prie vidinės ir išorinės aplinkos pokyčių vertinimui. Todėl planuojant bet kokios įmonės plėtrą, būtina ją sudaryti. Ji padeda išsiaiškinti įmonės veiklos trūkumus, jos stipriąsias puses bei išvengti tykojančių pavojų.

Tad anksčiau padarytos analizės pagrindu 5 pav. yra pateikta SSGG analizės lentelė.



5 pav. Panerių geležinkelio stoties veiklos SSGG analizė
Šaltinis: Sudaryta darbo autorės

SSGG analizės aptarimas. Kiekviena įmonė turi savo teigiamas ir neigiamas puses. Veikla yra nevienoda. Taip ir AB „Lietuvos geležinkeliai“, taip ir Krovinių vežimo direkcijai priklausančios Panerių geležinkelio stoties veikla turi savo stiprybes, silpnybes, galimybes ir grėsmes.

Stiprybės. Pirmoji stoties stiprybė yra palankus jos išsidėstymas. Panerių geležinkelio stotis yra netoli nuo ES ir NVS šalių sienos. Taip pat ši stotis yra pagalbinė stotis Vilniaus geležinkelio stočiai, pagrindiniai krovinių srautai juda šia kryptimi. Nuo 2011 m. prie Panerių stoties prijungtas intermodalinio transporto traukinys „Vilnius Shuttle“, labai padidino konteinerių krovą stotyje. Tokiu būdu didinant vežamų krovinių kiekį bei pritraukiant naujus klientus. Operatyvinių planų sudarymas yra labai svarbus kiekvienoje veikloje, todėl geras jų vykdymas užtikrina nepertraukiamą ir sėkmingą veiklą.

Silpnybės. Viena iš stoties silpnybių yra nepakankamas turimo turto panaudojimas – net 3,51 ha žemės plotas Panerių geležinkelio stotyje nėra naudojamas. Ši silpnybė lemia kitų atsiradimą, pvz. sandėlio paletizuotiems kroviniams saugoti trūkumą. Taip pat Panerių geležinkelio stotyje greitu metu gali pradėti trūkti vietos konteineriams sandėliuoti bei gali nepakakti esamo konteinerinio kranų pajėgumų, kas gali apspręsti didėjančių krovinių srautų netekimą.

Galimybės. Kadangi geležinkelio transportas yra ekologiškas, o ES strategijoje numatyta jo plėtra ir skatinimas, tai įmonei yra labai palanku ir tikėtina, kad laikui bėgant krovinių vežimas geležinkelių transportu taps populiariesnis. Visų rūšių transporto siekiamybė yra ekologiškumas, iš čia ir atsiranda intermodalinio transporto poreikis. Geležinkelio transportas yra naudojamas ilgesniems atstumams, o kelių transportas smulkiems krovinių vežimams, jų pristatymui „nuo durų iki durų“. Būtent plėtojant intermodalinį transportą yra naudojama vieninga tara – konteineriai, jų paklausa didėja. Panerių geležinkelio stotis turi visas galimybes siūlyti klientams naujas paslaugas susijusias su geležinkelių ir kelių transporto sąveika.

Grėsmės. Daug ką lemia išoriniai veiksniai – kitų valstybių politiniai klausimai. Kadangi stoties veikla, kaip ir visos AB „Lietuvos geležinkeliai“ yra priklausoma nuo kelėtos stambių vežėjų (ypatingai nuo Rusijos ir Baltarusijos), tai pasikeitus politiniams santykiams su viena ar kita valstybe, netenkama daug krovinių ir dėl to mažėja gaunamos pajamos. Be to, tenka konstatuoti, kad Lietuvos geležinkeliai netenka savo reikšmės jungiant Kaliningrado sritį su Rusija, nes pastaroji krovinių srautus stengiasi nukreipti per savo šalies uostus. Taip pat įtakos turi tarptautinių, teisinių, finansinių klausimų sprendimai.

Problema ir jos sprendimas – Panerių geležinkelio stoties veiklos tobulinimas ir plėtra

AB „Lietuvos geležinkeliai“ Panerių geležinkelio stoties, kaip ir bet kurios kitos įmonės, veikloje yra susiduriama su tam tikromis problemomis. Pasitelkiant anksčiau padarytos stoties veiklos analizės rezultatus ir atsižvelgiant į joje išvelgtas silpnybes, grėsmes bei esančias galimybes, galima išskirti pagrindinę problemą.

Pagrindinė problema, su kuria yra susiduriama, tai turimo turto neefektyvus panaudojimas. Tokį reiškinį galima pavadinti „užšaldytu“ turtu, kuris ne tik neatneša pelno, bet ir daro nuostolius. Kitos problemos, kurios yra susijusios su neefektyviu turto panaudojimu ir trukdo pritraukti naujus klientus – sandėlio paletizuotiems kroviniams saugoti trūkumas bei konteinerių saugojimui skirtos aikštelės ploto bei esamo kranų pajėgumų neatitikimo galimybė augančiai jų naudojimui paklausai.

Šiai problemai spręsti yra dvi galimybės – pastatyti sandėlį ir padidinti konteinerinės aikštelės plotą. Šios galimybės gali būti įgyvendintos iš karto arba palaipsniui. Be to, išnagrinėjus minėtų objektų statybos poreikį bei poveikį stoties veiklai, įgyvendinimui galima pasirinkti vieną.

Kadangi veiklos tobulinimo ir plėtros siekis yra teikti daugiau įvairesnių, patobulintų paslaugų, kurios atitiktų esamą ir prognozuojamą paklausą, dvi minėtosios priemonės galėtų prisidėti prie ekonominės Panerių geležinkelio stoties padėties gerėjimo bei jos veiklos plėtros.

Veiklos tobulinimo ir plėtros projekto įgyvendinimo tikslai. Pagrindinei problemai išspręsti, veiklos tobulinimo ir plėtros galimybėms įgyvendinti yra reikalingas planavimas bei projekto sudarymas, kurio tikslai būtų susieti tarpusavyje ir su įmonės tikslais bei uždaviniais.

Projekto pasirinkimą lemė: poveikis nuosavybei, augimo galimybės, pajamų stabilumas ir socialinis domėjimasis aplinkos apsauga.

Projekto tikslai yra:

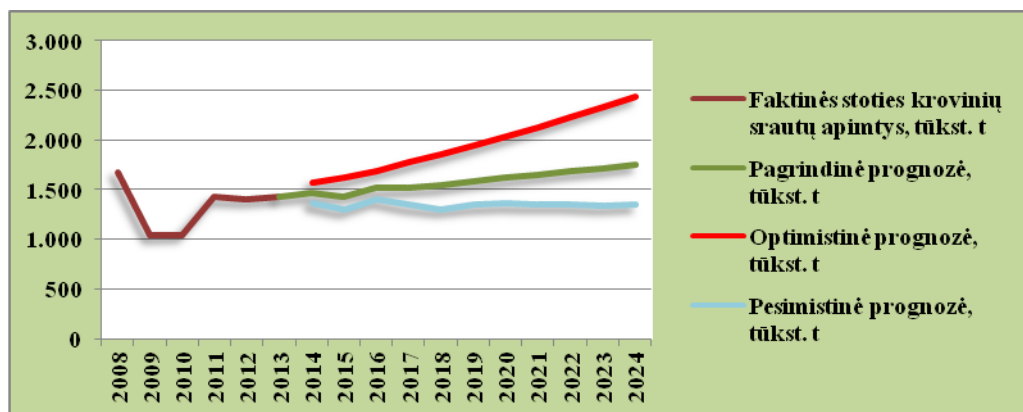
1. Pelno didinimas;
2. Krovinių srautų perskirstymas iš kitų transporto rūšių į geležinkelius;
3. Klientų poreikių patenkinimas;
4. Prisidėti prie ES strategijoje numatytų aplinkosauginių reikalavimų įgyvendinimo.

Visi šie tikslai yra susieti tarpusavyje, nes pelnas gali didėti padidėjus klientų skaičiui, tuo pačiu didinant krovos apimtį. O krovos apimtys gali didėti perimant jų dalį iš kelių transporto arba tiekiant vis geresnes ir patobulintas paslaugas, kurios atitiktų esamą bei būsimą klientų lūkesčius. Be to, labai svarbus yra aplinkos veiksnius.

Valstybės dėmesys vis daugiau ir daugiau yra nukreipiamas į aplinkos apsaugą, konstruojami nauji aplinkkeliai, norima išplėsti geležinkelių veiklos spektrą.

Visiems minėtiems tikslams pasiekti reikalingas stoties veiklos prognozavimas bei jos tobulinimo ir plėtros projekto detalaus plano sudarymas.

Kiekvienos įmonės veiklos sėkmė priklauso nuo jos sugebėjimo įvertinti savo galimybes rinkoje. Tam tikslui buvo pritaikyti keli metodai ir išsiaiškinta esama stoties veiklos padėtis. Tačiau to nepakanka, kad būtų galima priimti tam tikrus sprendimus. Todėl toliau yra atliktas Panerių geležinkelio stoties veiklos prognozavimas, numatantis vežimų apimtį pokyčius, pajamų ir sąnaudų pasikeitimą. Prognozavimo tikslas – sumažinti situacijos, kurioje yra arba gali atsirasti stotis, neapibrėžtumą. Kadangi prognozuoti daugiau nei dešimčiai metų yra rizikinga dėl galėsiančių įvykti ekonominių recesijų ir kitų nenumatytų įvykių, tai prognozės yra atliktos iki 2024 m.

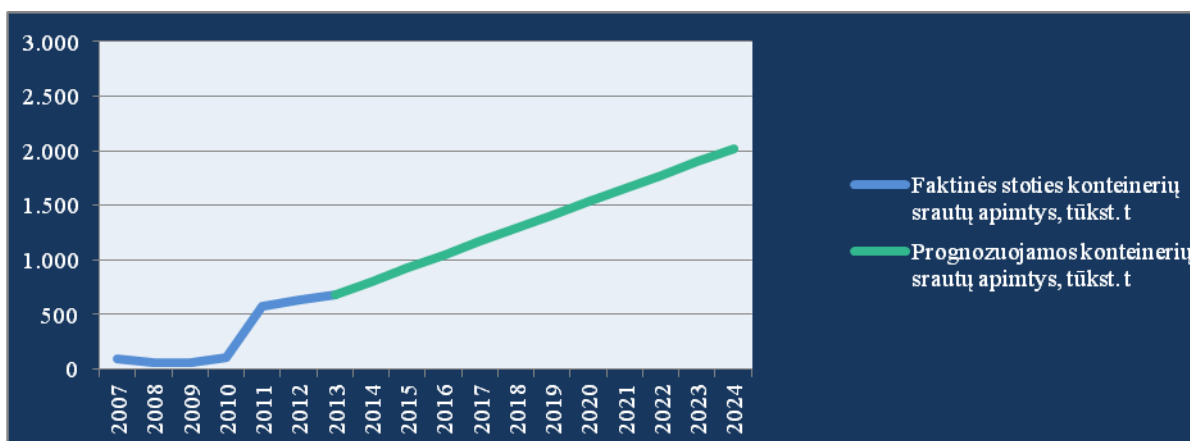


6 pav. Panerių geležinkelio stoties krovos darbų prognozė

Šaltinis: Sudaryta darbo autorės

Pagal pagrindinę vežimų prognozę matosi, kad krovinių srautai palyginus su 2013 m. rezultatu, nors labai nežymiai, bet jau pradedant 2014 m. didės. Optimistinė prognozė rodo labai gerus įmonės rezultatus, kurių pasiekti beveik neįmanoma, nebent labai gerai suregulavus santykius su Rusija bei Baltarusija (pagrindiniais užsienio klientais). Pagal pesimistinę prognozę krovos darbai šiek tiek sumažėtų ir 2019 m. stabilizuotųsi, tačiau šis reiškinys nebūtų palankus. Tad rizikos faktorius šioje vietoje yra labai didelis ir kiekviena prognozė gali išsipildyti, tiek optimistinė, tiek pesimistinė, tiek ir pagrindinė. Blogiausia yra tai, kad daug įtakos tam turi ne stoties mikroaplinka, tačiau išoriniai veiksniai – politikos santykiai.

Tačiau kadangi stoties krovos darbai per paskutiniuosius metus labiausiai keitėsi atsižvelgiant į darbus su konteineriais, tai 7 pav. yra pateikta konteinerių krovos darbų prognozė.



7 pav. Panerių stoties konteinerių krovos darbų prognozė

Šaltinis: Sudaryta darbo autorės

Iš grafiko matyti, jog konteinerių srautai labai sparčiai didės, kadangi didėja intermodalinio transporto poreikis bei konteinerių naudojimas tampa vis populiarešnis. Prognozė rodo, kad iki 2024 metų konteineriais vežamų

krovinių kiekis turėtų užaugti iki 2 mln. t. Ši prognozė leidžia tikėtis ir bendro krovos darbų padidėjimo, tad tikėtina, kad 11 pav. pavaizduota pagrindinė prognozė turėtų išsipildyti ir netgi pasislinkti link optimistinės. *Projekto pasirinkimo argumentavimas.* Tam, kad pasirinkti vieną iš dviejų minėtų projektų, pirmiausiai reikia atlikti finansinių resursų poreikio analizę. Tam yra sudaryta abiejų objektų statybai reikalingų investicijų lentelė

1 lentelė. Konteinerinės aikštelės bei sandėlio statybų finansinė sąmata. *Šaltinis:* Sudaryta darbo autorės

Konteinerinės aikštelės statyba		Sandėlio statyba	
Būtinai darbai	Kaina, Eur.	Būtinai darbai	Kaina, Eur.
Geodeziniai ir geologiniai tyrinėjimai	215	Geodeziniai ir geologiniai tyrinėjimai	257
Leidimo miško kirtimui bei statybai gavimas	290	Leidimo miško kirtimui bei statybai gavimas	290
Viešųjų pirkimų rezultatų paskelbimas	63	Viešųjų pirkimų rezultatų paskelbimas	63
Inžinerinio projekto paruošimas	3 186	Inžinerinio projekto paruošimas	4 055
0,25 ha miško kirtimas	8 936	0,79 ha miško kirtimas	28 239
1,24 ha ploto asfaltavimas	729 606	1,48 ha sandėlio statyba	4 715 014
Aikštelės aptvėrimas	6 550	Sandėlio įrengimas	171 716
Operatoriaus įdarbinimas	1 darbuotojo mėnesinis atlyginimas	Reikalingos technikos pirkimas	101 686
Mobilaus konteinerinio krautuvo įsigijimas, jo operatoriaus įdarbinimas	483 608 + 1 darbuotojo mėnesinis atlyginimas	Darbuotojų įdarbinimas	5 darbuotojų mėnesinis atlyginimas
Vandens nutėkėjimo sistemos įrengimas	4 418		
Iš viso: 1 236 872 Eur.		Iš viso: 5 021 320 Eur.	

Taigi, sandėlio statyba reikalauja keturis kartus didesnių finansinių įdėjimų negu konteinerių aikštelės. Iš pateiktos lentelės matyti, kad sandėlio statyba ir jo įrengimas, reikalingos technikos pirkimas kainuoja daugiau, be to, pastačius sandėlį reikėtų įdarbinti daugiau darbuotojų (sandėlio aptarnaujantį personalą), negu asfaltavus aikštelę, kur tereikia vieno konteinerių krautuvo ir vieno pačios aikštelės operatoriaus. Pažymima, kad didėja konteinerių naudojimo paklausa (ne tik Panerių geležinkelio stoties atžvilgiu, bet ir viso pasaulio, nes didėja intermodalinio transporto poreikis), o ne krovinių, kuriuos reikėtų saugoti uždaruose sandėliuose. Be to, esant klientų poreikiui saugoti krovinius sandėlyje, šią paslaugą gali atlikti netoli esanti Vilniaus geležinkelio stotis. Sudarant papildomas sutartis krovinius saugoti galėtų perimti ir stoties klientai, t. y. kitos transporto įmonės, kurios turi sandėlius atitinkamiems kroviniams saugoti.

Apibendrinant galima teigti, kad geriausiu atveju reikėtų įgyvendinti abu pasiūlymus, tačiau kadangi, kaip jau buvo minėta, stočių plėtrai skiriamų pinigų kiekis yra ribotas ir atsižvelgiant į anksčiau išdėstytus argumentus, pirmiausia reikia įgyvendinti pirmąjį – konteinerinės aikštelės statybą, paliekant galimybę (neužstatytą teritoriją) sandėlio statybai bei tolimesnei konteinerių aikštelės plėtrai ateityje. Norint sėkmingai įgyvendinti siūlomą projektą, būtina padaryti detalų planą. Todėl toliau yra pateiktas išsamus darbų aprašymas, nurodyti jų vykdytojais bei reikalingi finansiniai resursai, nubrėžta įgyvendinimo etapų laiko juosta.

Konteinerinės aikštelės statyba. Vertinant dabartinę Panerių geležinkelio padėtį, galima teigti, kad ji yra „pasitenkinimo kambaryje“, t. y. tokioje stadijoje, kada geriausia yra pradėti planuoti ir vykdyti pokyčius. Tai matyti iš didėjančių krovinių srautų, pajamų, pelno bei bendradarbiavimo su pastoviais klientais. Taip pat tą galima pastebėti ir iš to, kad nors konteinerių naudojimo paklausa didėja, šiuo metu vietos jiems saugoti pakanka, tačiau numatant tolimesnį jų paklausos prieaugį, reikia plėsti jų saugojimui skirtos aikštelės plotą. Taigi, būtent numatymo stadijoje reikia pradėti atitinkamą pokyčių procesą. Pirmiausiai, kad įgyvendinti tokį projektą, reikia apibrėžti, kiek laisvos teritorijos priklauso įmonei, ar ji yra patogioje ir prieinamoje vietoje.



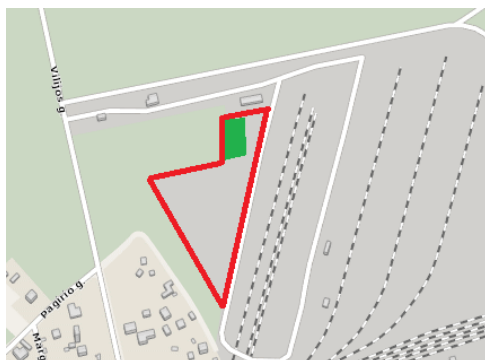
8 pav. Panerių geležinkelio stoties nepanaudota teritorija
Šaltinis: Sudaryta darbo autorės

8 pav. matyti, kad nagrinėjama stotis turi daug nepanaudoto žemės ploto (pažymėta raudona linija – 3,51 ha). Ši teritorija yra patogioje vietoje, šalia yra 57 nr. kelias, kuris kaip ir 54 nr. kelias gali būti naudojamas konteinerių pakrovai. Todėl teritorija projektui įgyvendinti yra tinkama.



9 pav. Planuojama naujos konteinerių aikštelės teritorija
Šaltinis: Sudaryta darbo autorės

Pateiktame paveiksle raudonai yra pažymėta planuojama konteinerių aikštelės plėtros teritorija, žalia spalva pažymėtas miško plotas, kurį reikės išpjauti, norint asfaltuoti aikštelę. Miško, kurį reikės iškirsti, plotas yra 0,25 ha, o planuojamos konteinerinės aikštelės plotas yra 1,24 ha. Tokia teritorija yra pasirinkta atsižvelgiant į gamtosaugą, kad kuo mažiau būtų iškiršta miško bei į galimybę, esant poreikiui, toliau plėsti konteinerinę aikštelę arba statyti dengtą sandėlį.



10 pav. Konteinerinės aikštelės išplanavimas
Šaltinis: Sudaryta darbo autorės

I etapas. Tam, kad pradėti projektinius ir kitus darbus, pirmiausiai reikės atlikti geodezinius bei geologinius tyrinėjimus ir matavimus. Po to reikės AB „Lietuvos geležinkeliai“ Krovinių vežimo direkcijoje gauti leidimą (pritarimą) konteinerinės aikštelės statybai, posėdis dėl planuojamos stoties plėtros. Gavus pritarimą, stoties viršininkas turės paruošti projekto įgyvendinimui reikalingą užduotį, kurios pagrindu statybos inžinieriaus bus sudarytas techninis projektas ir bus siekiama Valstybinėje miško tarnyboje gauti leidimą miško kirtimui bei Vilniaus miesto savivaldybėje leidimą statyboms.

Vėliau pagal tą pačią užduotį bus formuojamas ir Viešųjų pirkimų skelbimas, kurį reikės išsiųsti Viešųjų pirkimų tarnybai. Skelbimas bus susijęs su aikštelės asfaltavimo bei tam reikalingo inžinerinio projekto sudarymo paslaugų pirkimu, taip pat nuotekų sistemos įrengimo ir aikštelės aptvėrimo paslaugų pirkimu.

Po to reikės paruošti paraišką dėl ES paramos gavimo ir tęsti šį procesą, tuo pat metu dėl aikštelės asfaltavimo paslaugų laimėjusi įmonė paruoš inžinerinį projektą.

II etapas. Antras etapas prasideda nuo miško kirtimo, Šio proceso metu bus iškiršta 0,25 ha miško, bus išrauti kelmai ir sutvarkyta teritorija.

III etapas. Šiame etape bus asfaltuojama konteinerinė aikštelė, kurios planuojamas plotas yra 1,24 ha. Aikštelėje yra numatyti keturi konteinerių saugojimui skirti plotai, kurių bendras plotas sudaro 0,91 ha, o kita teritorija bus skirta mobilaus konteinerinio krautuvo manevrinimams darbams, sunkvežimių pakrovimui bei iškrovimui.

Plane mėlyna spalva parodytos keturios planuojamos konteinerių saugojimui skirti teritorijos: 1 saugojimo vietos plotas yra 0,25 ha, 2 – 0,05 ha, 3 – 0,46 ha, 4 – 0,15 ha. Kiekvienos aikštelės talpos apskaičiavimas yra sudarytas atsižvelgiant į 20 ir 40 pėdų konteinerių matmenys. Konteinerių krovimas numatomas dviem aukštais. Esant poreikiui, aikštelėje bus galima saugoti ir 30, 45 pėdų konteinerius.

IV etapas. Aikštelės asfaltavimo metu taip pat reikės numatyti lietaus vandens nutekėjimo sistemos įrengimą, šiuos darbus bus galima atlikti paraleliai su grunto kasimo darbais. Į šį etapą įeina lietaus surinkimo šulinio įkasimas, vamzdžių ir kitų reikalingų prietaisų pirkimas ir instaliavimas.

V etapas. Šiame etape bus aptverta asfaltuota konteinerinė aikštelė. Tam bus panaudota cinkuota segmentinė tvora.

VI etapas. Mobilaus konteinerinio krautuvo įsigijimas yra labai svarbus aspektas, kadangi tik gerai parinktas krautuvas gali atnešti įmonei pageidaujama naudą. Iš pradžių užteks vieno krautuvo, o jeigu darbo apimtys didės, reikės įsigyti dar vieną.

VII etapas. Baigus visus statybos darbus, reikės įdarbinti du naujus darbuotojus. Vienas iš jų bus konteinerinės aikštelės operatorius, o kitas – mobilaus konteinerinio krautuvo operatorius.

Konteinerinės aikštelės statybos darbų grafikas. Tam, kad būtų galima numatyti kokia yra vidutinė statybų organizavimo bei darbų įgyvendinimo trukmė, kad būtų lengviau kontroliuoti vykdomus darbus yra sudarytas aikštelės statybų įgyvendinimo laiko planas (1 priedas).

Planas yra sudarytas atsižvelgiant į realius darbų vykdymo terminus (visiems darbams atlikti skaičiuojant maksimalius įgyvendinimo terminus, kad išvengtų darbų vėlavimo rizikos), siejant jų trukmę su kalendoriumi. Grafike pateikti terminai yra paskaičiuoti atkreipiant dėmesį į Šventines dienas.

Projekto pagrindimas. Kiekvieno projekto įgyvendinimas privalo turėti prasmę, todėl visi veiksmai turi būti pagrįsti ir įvertinti.

Rizikų vertinimas. Planuojant įgyvendinti Panerių geležinkelio stoties plėtros projektą svarbiausia yra atsižvelgti į ekonominę riziką. Į tokios rizikos sąvoką įeina investicijų pakankamumo rizika.

Taip pat visada aktuali pasilieka ekonominių recesijų vyksmo rizika. Būtent dėl pasaulyje įvykusios ekonominės krizės 2009 m. stoties krovinių vežimo apimtys, kurių pasiekti stočiai iki šiol nepavyksta, smarkiai sumažėjo. Tokia rizika yra viena svarbiausių.

Socialinis pagrindimas. Viso projekto įgyvendinimas padės geriau tenkinti klientų lūkesčius ir konkuruoti su kitomis transporto įmonėmis, jo įgyvendinimo metu bei jį įgyvendinus sukurs naujas darbo vietas.

Aplinkosauginis pagrindimas. Sukurto projekto priemonės sudaro sąlygas perimti iš kelių transporto tam tikrą krovinių dalį ir prisidėti prie aplinkos apsaugos.

Ekonominis pagrindimas. Kadangi pagrindinis projekto įgyvendinimo siekis yra veiklos tobulinimas ir pelno didinimas, tai sėkmingas projekto įgyvendinimas pagerins ekonominių rodiklių vertes, o ypač – pardavimų bendrąjį pelningumą, turto pelningumą ir grynojo apyvartinio kapitalo koeficientą.

Poveikio mikro-makro aplinkai įvertinimas. Stoties veiklos plėtros projektas turės poveikį tiek mikro, tiek makro aplinkai. Stoties lygmenyje jis paveiks ekonominius rodiklius, išorinėje aplinkoje – pagerins klientų aptarnavimą ir padidins jų pasitenkinimą teikiamomis paslaugomis.

Išvados

Panerių geležinkelio stotis skirta keleiviams aptarnauti ir krovinių vežimui organizuoti. Joje yra teikiamos įvairiarūšės paslaugos, todėl jos veikla yra pelninga.

Svarbus veiksnys stoties krovos apimtims įvertinti yra intermodalinio transporto vystymas. Krovinių vežamų konteineriais srautai ženkliai (daugiau nei 5 kartus) padidėjo 2011 m. integravus į „Vilnius Shuttle“ traukinio aptarnaujamą sferą Panerių geležinkelio stotį, nuo to laiko jie ir toliau didėja.

Šiuo metu krovos darbams su konteineriais yra naudojama 5 200 m² aikštelė, kurioje telpa beveik 380 konteinerių, ją aptarnauja 30 metų eksploatuojamas dažnai gendantis konteinerinis kranas. Aikštelės talpa yra išnaudojama apie 90 proc., o remiantis padarytomis prognozėmis, matyti, kad konteinerių apimtys sparčiai didės ir po tam tikro laiko vietos jiems saugoti bei aptarnauti gali pritrūkti.

Pagal atliktas prognozes galima teigti, kad didžiausias krovinių srautų augimas numatomas konteineriais vežamų krovinių apimtyse, tačiau ir kitų krovinių prognozės nuteikia optimistiškai.

Pagal visų atliktų analizų rezultatus matyti, kad stoties veiklos efektyvumui ir konkurencingumui gerinti reikalingi pokyčiai, atliekamų operacijų tobulinimas bei plėtra.

Literatūros sąrašas

- AB „Geležinkelio apsaugos želdiniai“ [žiūrėta 2014 m. lapkričio 29 d.]. Prisijungimas per internetą: <http://gelezinkelio-zeldiniai.lt/veikla-17/lt/>.
- Baublys, A.; Griškevičienė, D.; Lazauskas, J.; Palšaitis, R. 2003. *Transporto ekonomika*. Vilnius: Technika. 477 p.;
- Centra logistyczne i ich rola w sieciach logistycznych. 2009. [Logistikos centrai ir jų reikšmė logistikos tinkle]. [žiūrėta 2014 m. lapkričio 10 d.]. Prisijungimas per internetą: http://www.bibliotekalogistyka.pl/?page=shop.getfile&file_id=3&product_id=44&option=com_virtuemart&Itemid=100013;
- Geležinkelio tiesimo centras [žiūrėta 2014 m. lapkričio 29 d.]. Prisijungimas per internetą: <http://gtc.lt/?lang=lt>;
- Gelžinis, E. 2013. *Patogi vieta – sėkmės garantas*. Žurnalas „Transportas“ 2013 Nr. 1-2 (47);
- Labanauskas, G. 2010. *Lietuvos sausumos transporto infrastruktūros prioritetinės plėtros investicijų pagrįstumo metodinis vertinimas*. Daktaro disertacija;
- Lingaitis, L. P.; Liudvinavičius, L.; Butkevičius, J.; Podagėlis, I.; Sakalauskas, K.; Vaičiūnas, G.; Bureika, G.; Gailienė, I.; Petrenko, V.; Subačius, R. 2009. *Geležinkeliai. Bendrasis kursas*. Vilnius: Technika. 278 p.;
- Minalga, R. 2007. *Krovinių saugos klausimų atskirose logistikos sistemos grandyse ekonominiai aspektai*. Intelektinė ekonomika Nr. 2(2). 36–42 p.;
- Nowakowski, T.; Kwaniowski, S.; Zając, M. 2010. *Transport intermodalny w aspekcie realizacji modelu systemu logistycznego Polski*. [Novakowski, T.; Kwaniowski, S.; Zając, M. Intermodalinis transportas Lenkijos logistikos sistemos modelio realizavimo aspektu]. [žiūrėta 2014 m. lapkričio 10 d.]. Prisijungimas per internetą: <http://www.it.pw.edu.pl/prace-naukowe/z76/nowakowski-kwasniowski-zajac.pdf>;
- Užsienio prekybos finansavimas [žiūrėta 2014 m. spalio 2 d.]. Prisijungimas per internetą: http://www.manoinvesticijos.lt/pics/file/4_Prekybos%20finansavimas.pdf;
- Palšaitis, R. 2011. *Tarptautinio verslo transportinis logistinis aptarnavimas*. Vilnius: Technika. 288 p.;
- Profillidis, V. A. 2006. *Railway Management and Engineering. Third edition*. Printed and bound in Great Britain by TJI Digital, Padstow, Cornwall. 469 S. 4-6 psl.;
- UAB „Gelsauga“ [žiūrėta 2014 m. lapkričio 29 d.]. Prisijungimas per internetą: <http://www.gelsauga.lt/>;
- Vilniaus lokomotyvų remonto depas [žiūrėta 2014 m. lapkričio 29 d.]. Prisijungimas per internetą: <http://www.vlrd.lt/>;
- Zubkevičius, A. *Geležinkelių plėtra*. Laikraštis Lietuvos geležinkeliai 2004 gruodis – 2005 birželis;
- Ефименко, Ю. И. 2006. *Железнодорожные станции и узлы* [Jefimenko, Ju. I. Geležinkelio stotys ir mazgai]. Москва: Академия. 334 c.;

1 priedas

Konteinerinės aikštelės statybos įgyvendinimo grafikas

Mėnuo Veiksmas	2015 m.						2016 m.				
	07	08	09	10	11	12	01	02	03	04	
Geodezinių ir geologinių tyrinėjimų atlikimas, 3 d.	█										
Krovinių vežimo direkcijos posėdis, 21 d.	█										
Užduoties paruošimas, 4 d.		█									
Techninio projekto paruošimas, 4 d.		█									
Leidimo miško kirtimui gavimas, 20 d.		█									
Leidimo statybai gavimas, 56 d.		█	█	█	█	█					
Viešųjų pirkimų skelbimo paruošimas ir išsiuntimas, 2 d.					█						
Viešųjų pirkimų tarnybos atsakymas, 3 d.					█						
Viešųjų pirkimų konkurso tąsa, 37 d.					█	█					
Paraiškos dėl ES param. gavimo paruošimas, 7 d.						█					
Paraiškos dėl ES paramos gavimo nagrinėjimas Susisiekimo ministerijoje, 16 d.						█					

Paraiškos dėl ES paramos gavimo nagrinėjimas Transporto investicijų direkcijoje, 53 d.										
Projekto administravimo ir finansavimo sutarties pasirašymas ir Mokėjimo prašymų teikimo grafiko pateikimas, 8 d.										
Inžinerinio projekto paruošimas, 26 d.										
Miško kirtimas, 7 d.										
Aikštelės asfaltavimas ir nutekėjimo sistemos įrengimas, 72 d.										
Aikštelės aptvėrimas, 14 d.										
Krautuvo įsigijimas, 14 d.										
Darbuotojų paieška ir įdarbinimas, 31 d.										
Darbuotojų apmokymas darbai, 30 d.										

JSC "LIETUVOS GELEŽINKELIAI" PANERIAI RAILWAY STATION BUSINESS DEVELOPMENT OPPORTUNITIES ANALYSIS

Katažina Viktorija SOKOLOVSKAJA

Annotation. The aim of the article is to analyze Paneriai Paneriai Railway Station activity in the freight area, define the strategic direction of development and offer business improvement possibilities. Nowadays EU is contributing to green transportation, intermodal transportation is growing in popularity, so there is recognize the need to expand the necessary infrastructure. It is important to successfully combine different modes of transport, reducing emissions, fuel consumption, to solve the congestion problem. Reference to literature and activities of station analyzes, statistical information, there is made-up the platform of containers project. Implementation of this project will have an impact on both the micro and macro settings. On the Panerių railway station level, it will affect the economic indicators and the impact on the external setting will be measurable of contribution to the promotion of intermodal transport in Lithuania.

Keywords: Freight transportation, intermodal transport, Paneriai rail station, customer service, the platform of containers, development, project.