

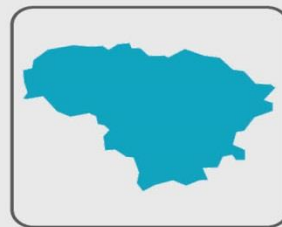
KROVINIŲ SRAUTŲ DINAMIKOS REGIONE ANALIZĖ

Saulius Stasiūnas

AB „Lietuvos geležinkeliai“
Krovinių vežimo direkcija
Direktoriaus pavaduotojas



PAGRINDINĖ INFORMACIJA APIE MŪSŲ KOMPANIJĄ



IKI
50%

visų krovinių Lietuvoje
pervežama geležinkelių
transportu



437 mln. EUR
apyvarta 2015 m.

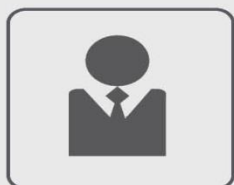


> 10 000
darbuotojų

Riedmenų parkas:

> 8700
vagonų

> 200
lokomotyvų



> 1300

klientų iš



> 20

šalių renkasi mūsų
paslaugas

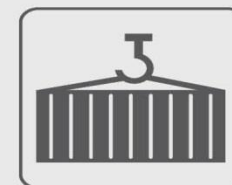


Daugiau nei

155 m.

sėkmingos patirties

2015 m. vežta
48 mln. t
KROVINIŲ





MAKROEKONOMINĖS- GEOPOLITINĖS APLINKOS

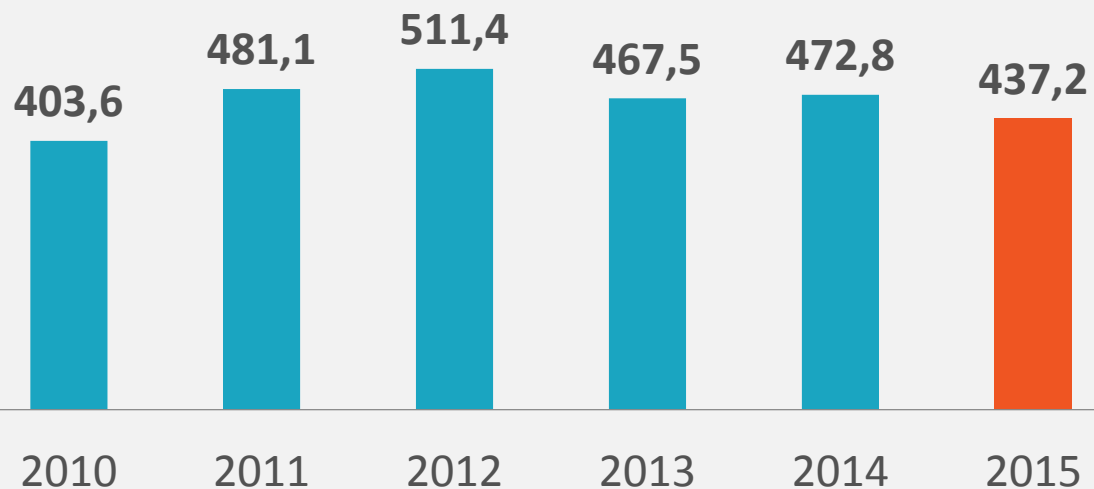
ĮTAKA AB „LIETUVOS GELEŽINKELIAI“
KROVINIŲ SRAUTŲ FORMAVIMUI



Stabilumas – būtina sąlyga sėkmingai šalies raidai

● **Pagrindiniai kroviniai** – trašos, nafta ir naftos produktai, metalai, cheminiai produktai, mediena, konteineriai ir t.t.

Pajamos, mln. Eur



Krovinių vežimų dinamika, mln. t

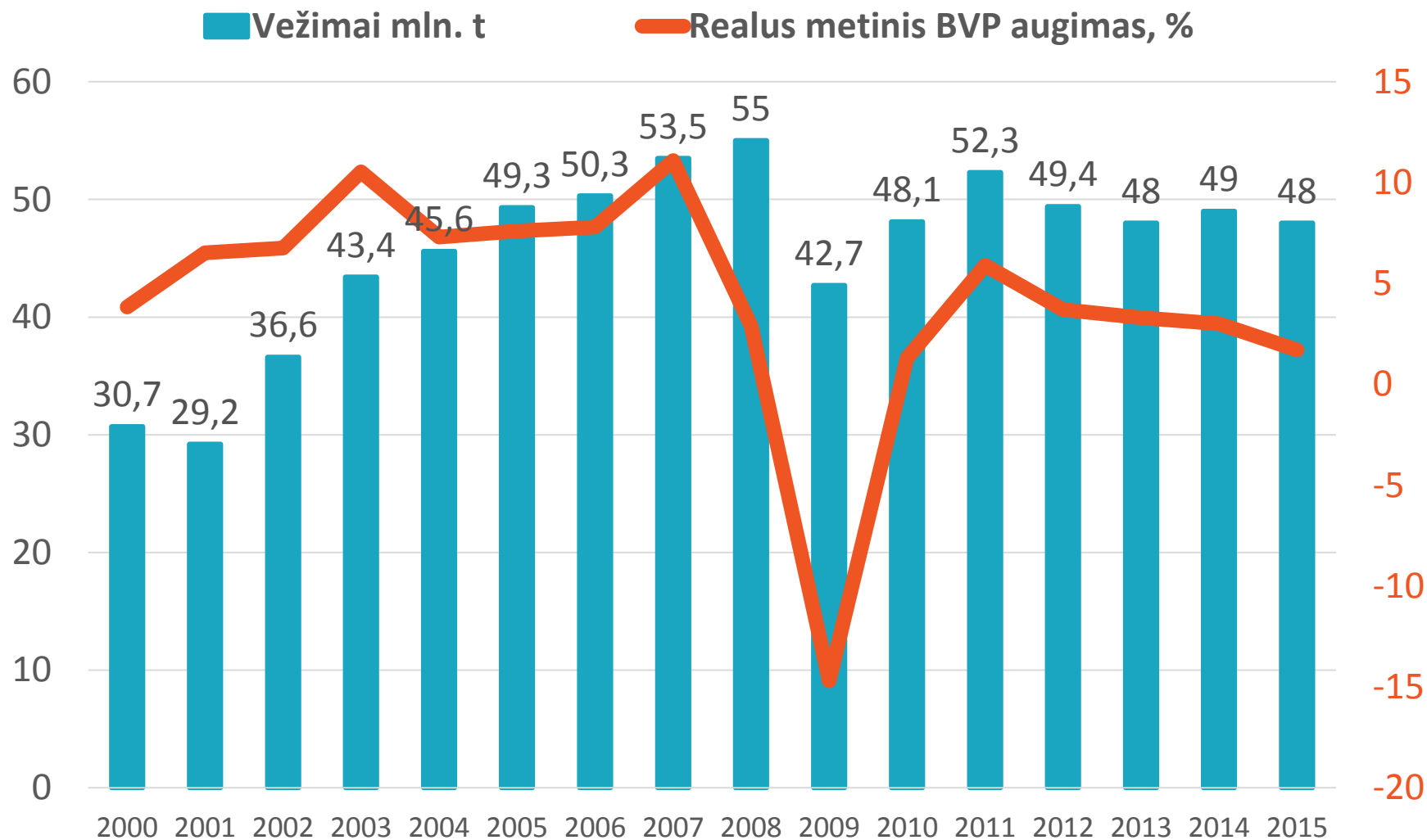


BVP ĮTAKA BENDROVĖS VEŽIMAMS

Ekonominė plėtra šiuo metu yra pagrindinis šalių sėkmės raktas, o transporto apimtys apytiksliai atspindi ilgalaikį ekonominį augimą. Bendrajam vidaus produktui (BVP) pasiekus tam tikrą lygį, ypač padidėja užsienio transporto kiekiai, nes aukšto bendrojo vidaus produkto generavimui reikia vis didesnio užsienyje perkamų žaliavų ir komponentų kiekio

AB „Lietuvos geležinkeliai“ paveikė ekonominė-finansinė krizė, tačiau didelių nuostolių pavyko išvengti ir jau nuo 2010 m. stabilizuoti krovinių srautų apimtį

Per paskutinius 5 metus ženkliai išaugo konkurencija ir kova dėl krovinių srautų











Sudaryta pagal Lietuvos statistikos departamento duomenis

RUSIJOS POLITIKA:

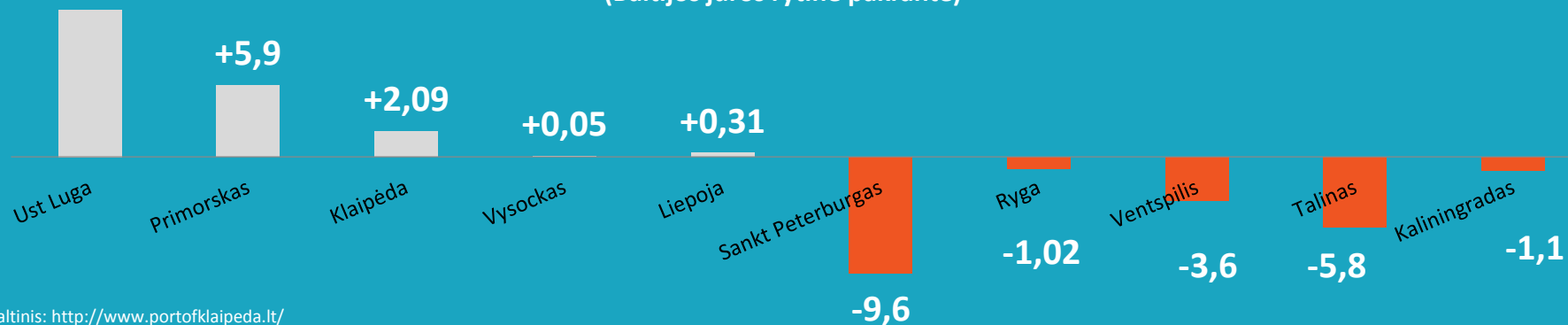
„RUSIJOS KROVINIAI – PER RUSIJOS UOSTUS“

- Tęsdama savo transporto strategijos realizavimą Rusija praėjusiais metais vis daugiau krovinių stengėsi nukreipti per savo uostus. Šešiuose Rusijos uostuose krovinių apyvarta 2015 m. lyginant su ankstesniais metais padidėjo 3,2 %
- Dėl tokio politikos Baltijos šalių geležinkeliams ir jūrų uostams siekiant išsaugoti ar surasti naujų krovinių srautų reikia nuolat ieškoti naujų sprendimų bei stiprinti konkurencingumo ir aptarnavimo lygį
- Per 2015 m. tarp Baltijos šalių geležinkelių daugiausiai krovinių prarado Estija – (-19,8%), Latvija – (-2,4%), Lietuva (-1,9%), lyginant su 2014 m.

Krovinių judėjimas Baltijos jūros rytinės pakrantės uostuose, (2014-2015 m., mln. t)

	 	 	 	 
2014 m.	36,4	72,5	28,3	223,5
2015 m.	38,5	68,1	22,4	230,7
Pokytis	+5,8 %	-6,1 %	-20,8 %	+3,2 %

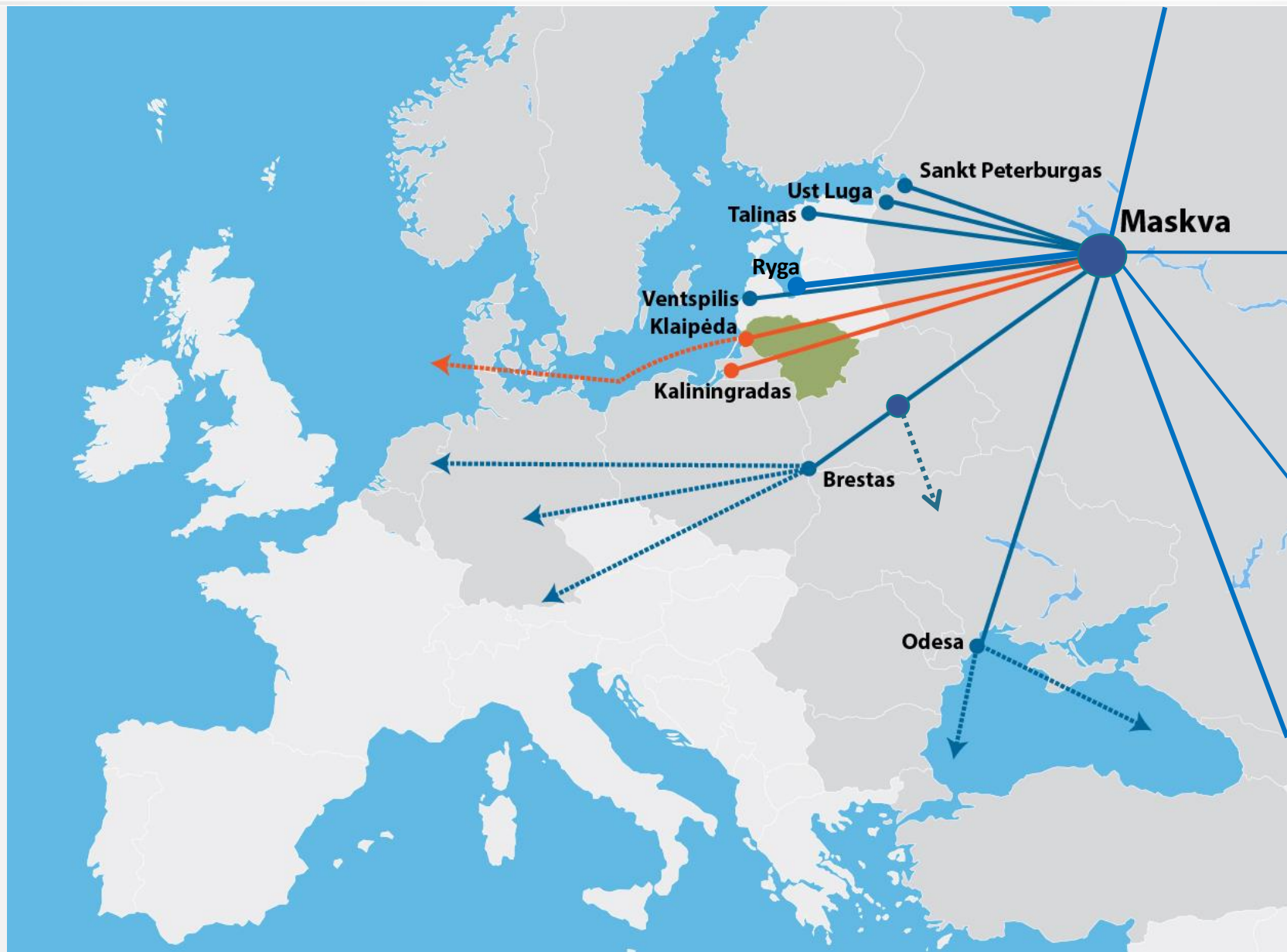
Krovinių srautų judėjimo didėjimas / mažėjimas, mln. t (Baltijos jūros rytinė pakrantė)



DĖL KROVINIŲ SRAUTŲ REGIONE YPAČ AŠTRI KONKURENCINĖ KOVA

Tranzitiniai kroviniai iš/j NVS šalių sudaro **apie 60 %** visų Lietuvos geležinkelių gabenamų krovinių

Pagrindiniai konkurentai NVS šalių tranzitiniam kroviniams gabenti – Latvijos, Estijos, Rusijos, Baltarusijos, Suomijos, Ukrainos geležinkelių krovinių vežimo kompanijos, logistikos centrai bei jūrų uostai

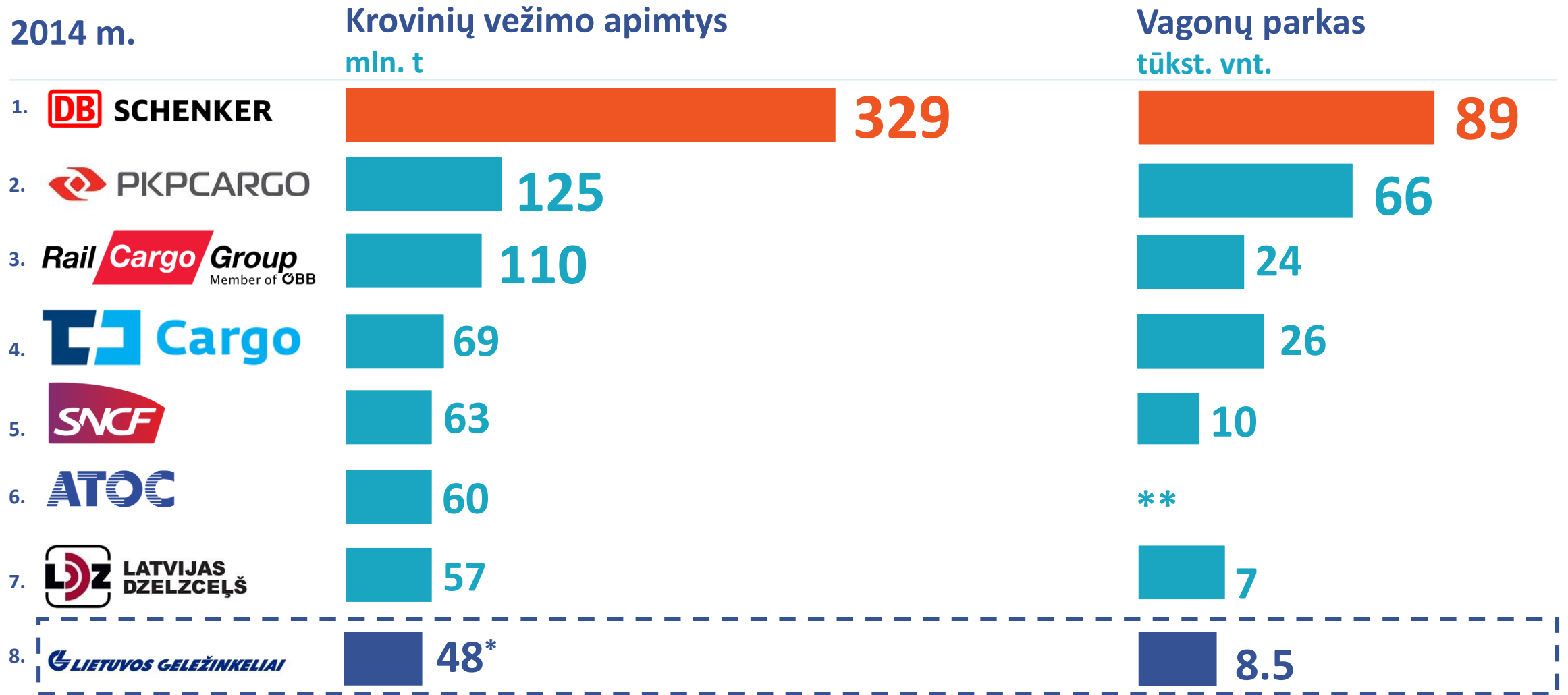


ES TRANSPORTO POLITIKOS

ĮTAKA AB „LIETUVOS GELEŽINKELIAI“ KROVINIŲ
SRAUTŲ FORMAVIMUI



KROVINIŲ VEŽIMO APIMČIŲ ES ŠALYSE Palyginimas



Sudaryta pagal UIC duomenis

* Duomenys už 2015 m.

** Nėra duomenų



Europos Sąjungos politikos pagrindiniai tikslai

- Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas – Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas

Pagrindinės transporto priemonių rūšys daro reikšmingą įtaką ekonominiam augimui ir pasaulinėms rinkoms. Be akivaizdžios naudos, dauguma jų turi ir neigiamą poveikį visuomenei:

- spūstis
- kelia triukšmą
- oro taršos
- produktyvumo praradimas dėl mirčių eismo įvykiuose
- transporto poveikio klimato kaitai sąnaudos



„BALTOJI KNYGA“ PAGRINDINIAI TRANSPORTO SISTEMOS TIKSLAI

Iki 2030 m.

30 % > kaip 300 km keliais vežamų krovinių turėtų būti gabenama kitų rūšių transportu – geležinkelių arba vandens transportu

Iki 2050 m.

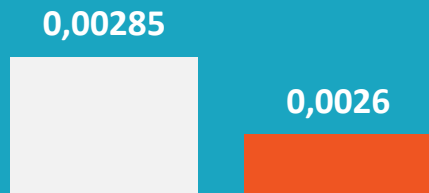
šis skaičius turėtų viršyti 50 %. Tokį perėjimą turėtų palengvinti efektyvūs ekologiški krovinių vežimo koridoriai

AUTOTRANSPORTO IR GELEŽINKELIŲ PALYGINIMAS



Ribinės klimato kaitos sąnaudos, (EUR/tkm)

- Kelių transportas
- Geležinkelių transportas



ES vidurkis



Krovinių vežimas geležinkeliu užima vidutiniškai penkiomis valandomis daugiau nei autotransportu

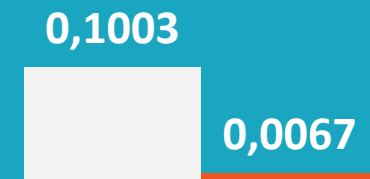
Šis laiko skirtumas neturi didelės įtakos transporto našumui ar efektyvumui; autotransporto spūstys Europoje padidina pristatymo laiką net keletu dienų

Konteineriniai traukiniai kerta Lietuvos/Baltarusijos sieną per 30 min.



Nelaimingų atsitikimų sąnaudos tenkančios vienam gyventojui, (tūkst. EUR)

- Keliai
- Geležinkeliai



Lietuva

KONTREILERINIŲ TRAUKINIŲ PLĖTROS PRIELAIDOS VAKARŲ EUROPOJE

Daugumoje ES šalių galioja teisės aktais nustatyti automobilių transporto apribojimai, lemiantys stabilų kontreilerinio susisiekimo funkcionavimą

Šveicarija	<ul style="list-style-type: none">Eismas uždraustas visoje šalies teritorijoje sekmadieniais ir švenčių dienomis nuo 00.00 iki 24.00 val.Nakties metu eismo draudimas galioja nuo 22.00 iki 05.00 val.Kantonuose veikiantis eismo draudimas švenčių dienomis tranzitiniais pervežimams negalioja
Vokietija	<ul style="list-style-type: none">Krovininių automobilių eismas uždraustas visame autokelių tinkle sekmadieniais ir švenčių dienomis, šeštadieniais – nuo 00.00 iki 22.00 val.Tam tikruose automagistralių ruožuose, pažymėtuose kelio ženklais, draudžiama važiuoti naktįKombinuotasis automobilių/geležinkelio transportas, vykdamas pervežimus nuo uosto iki artimiausio geležinkelio krovos punkto arba nuo geležinkelio krovos punkto iki gavėjo ne didesniu kaip 200 km atstumušviežio pieno, pieno produktų, šviežios mėsos ir jos gaminių, šviežios, gyvos žuvies ir jos gaminių, vaisių ir daržovių pervežimams negalioja
Italija	<ul style="list-style-type: none">Krovininio transporto eismas draudžiamas: sekmadieniais nuo sausio mėn. iki balandžio mėn. ir nuo spalio mėn. iki gruodžio mėn. nuo 08.00 iki 22.00 val.sekmadieniais ir švenčių dienomis nuo gegužės mėn. iki rugsėjo mėn. nuo 07.00 iki 24.00 val.

KOOPERACIJA: TARP GELEŽINKELIŲ IR KELIŲ TRANSPORTO



- Kooperacija tarp skirtingų rūšių transporto, maksimaliai išnaudojant kiekvienos transporto rūšies privalumus, didina viso transporto sektoriaus efektyvumą
- **HUPAC sėkmės istorija:**
- Nuo 1990 m. Hupac kūrė Europos intermodalinį šaudyklinį tinklą su 3 mišraus transporto paslaugomis:
 - kontinentinės paslaugos: „Nuo terminalo iki terminalo“ transporto jungtys tarp Europos stambiausių ekonominių zonų;
 - vidaus vandenų paslaugos: vidaus transportas iš/į Viduržemio jūros ir Šiaurės jūros uostus, papildomos pristatymo paslaugos, taip pat vadinamos jūros-žemės jungtimi;
 - lydimas mišrus transportas: Hupac taip pat siūlo pervežimų traukinio sąstata („Rolling Highway“) paslaugas greitosiems jungtims per Alpes.

Šiandien tarp intermodalinių terminalų kasdien važinėja daugiau nei **110** traukinių!



**AB „Lietuvos geležinkeliai“
turi kontreilerių vežimų technologiją
ir patirtį**

**Siekiant toliau
plėtoti šią
paslaugą, reikia:**



152

pervežta
kontreilerių
„Nemunas“

539

pervežta
intermodaliniu traukiniu
„Viking train“



su Baltarusijos
geležinkeliais suderinta
vežimo technologija

- Įteisinti teisinius aktus, reglamentuojančius kontreilerių vežimus
- Mokestinėmis bei kitomis valstybinio reguliavimo priemonėmis suvienodinti krovinių vežimo per Lietuvą geležinkelių transportu ir autotransportu veiklos sąlygas
- Vieningo dokumento suderinimas ir patvirtinimas
- Riboti kelių transportą savaitgaliais ir švenčių dienomis

Kontreilerinių traukinių plėtros vizija





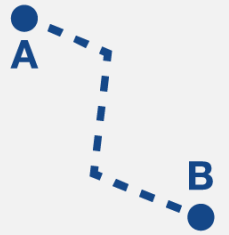
KONTEINERIZACIJOS

ĮTAKA AB „LIETUVOS GELEŽINKELIAI“
INTERMODALINIŲ SPRENDIMŲ PLĖTRAI



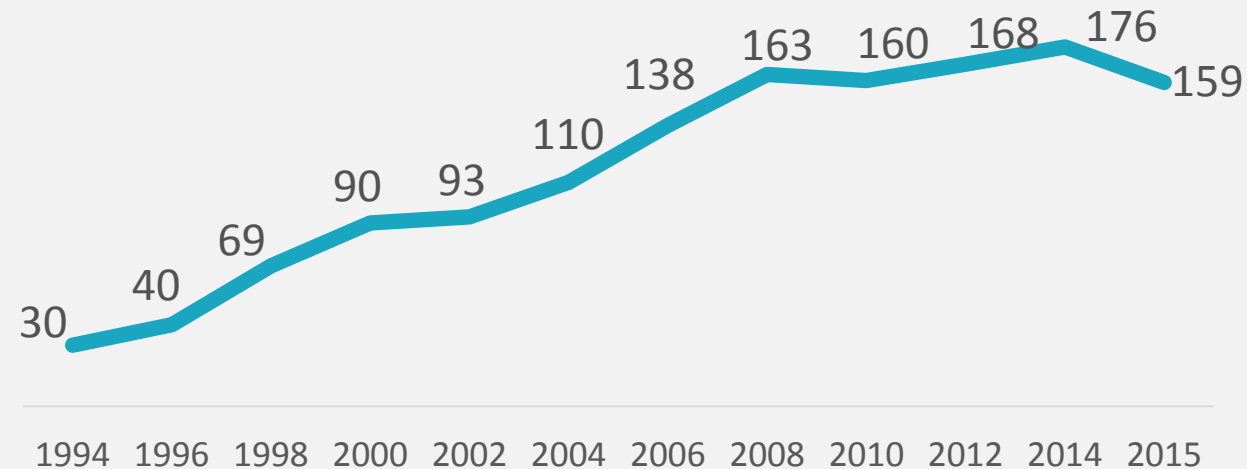
Vienas iš prioritetu – intermodalinių vežimų plėtra

Dėl globalizacijos prekių gamybos ir vartojimo vietos geografiškai dar labiau tols vienos nuo kitų, dėl to didės bendri transportavimo atstumai. Nutolimo priežastys nebėra susijusios su kintančiomis populiacijų vietomis ir žaliavomis, o dažniausiai susijusios su pigios darbo jėgos vieta



8 reguliarius
traukiniai kursuoja per
Lietuvos teritoriją

Konteinerių pervežimas jūra ir geležinkeliais 1994 -2015 m., milijonai, TEU



- Pačios vertingiausios prekės yra transportuojamos konteineriais ir kitais krovinių vienetais, o efektyviam konteinerių transportui reikia išplėtotos infrastruktūros bei paslaugų. Konteineriais pervežamų prekių dalis tarptautiniame transporte ženkliai padidėjo
- 2015 m. krito vežimai konteineriais sumažėjo dėl:
 - ES sankcijų Rusijai
 - Rusijos rublio nuvertėjimo (rublis nuvertėjo 2,5 karto)
 - Rusijos vartojimo indekso sumažėjimo (vartojimo prekių kainos padidėjo +15,5 %)
- Sumažėjo prekyba tarp ES ir Rusijos. Labiausiai nukentėjo ES žemės ūkio ir maisto produktų (49%) ir transporto priemonių (45%) eksportas į Rusiją



iron silk road

With China on the rise and Europe standing strong, Eurasia is rapidly becoming the world's new economic centre. Clogged seaports and a vulnerable air-transport system have shifted the focus to a network of railways – also known as the Iron Silk Road – intended to shrink today's supercontinent in the coming years. The project is aimed at shortening the time of bulk consumer-goods transport between China and Europe and, at the same time, unlock the cities at the heart of Eurasia. Thanks to their strategic position, creating better access to these cities will greatly facilitate the ability of their inhabitants to travel and do business throughout the vast area served by the new network.

The Northern Corridor of the Iron Silk Road largely follows the existing Trans-Siberian Railway, while the Central Corridor mainly traces the route of the ancient Silk Road to Beijing. The Southern Corridor faces political barriers but will eventually connect the highly populated countries of Turkey, Iran, Pakistan and India with Europe and China.

Pressing ahead enthusiastically with the Iron Silk Road project, China is not only establishing a high-speed train network inside the country but also planning and building railways along the routes as far as Turkey (a contractual agreement was signed at the end of 2010), an operation that will turn Turkey into Europe's gatekeeper.

The Iron Silk Road will interlink about 75 per cent of the world's population in more than 40 countries in Asia and Europe. China hopes to complete its massive infrastructure project within ten years. It will include at least one line running 320 km/hour and will shorten land-transport time between London and Beijing from 15 to only two days – if Europe is willing to connect that.

Legend

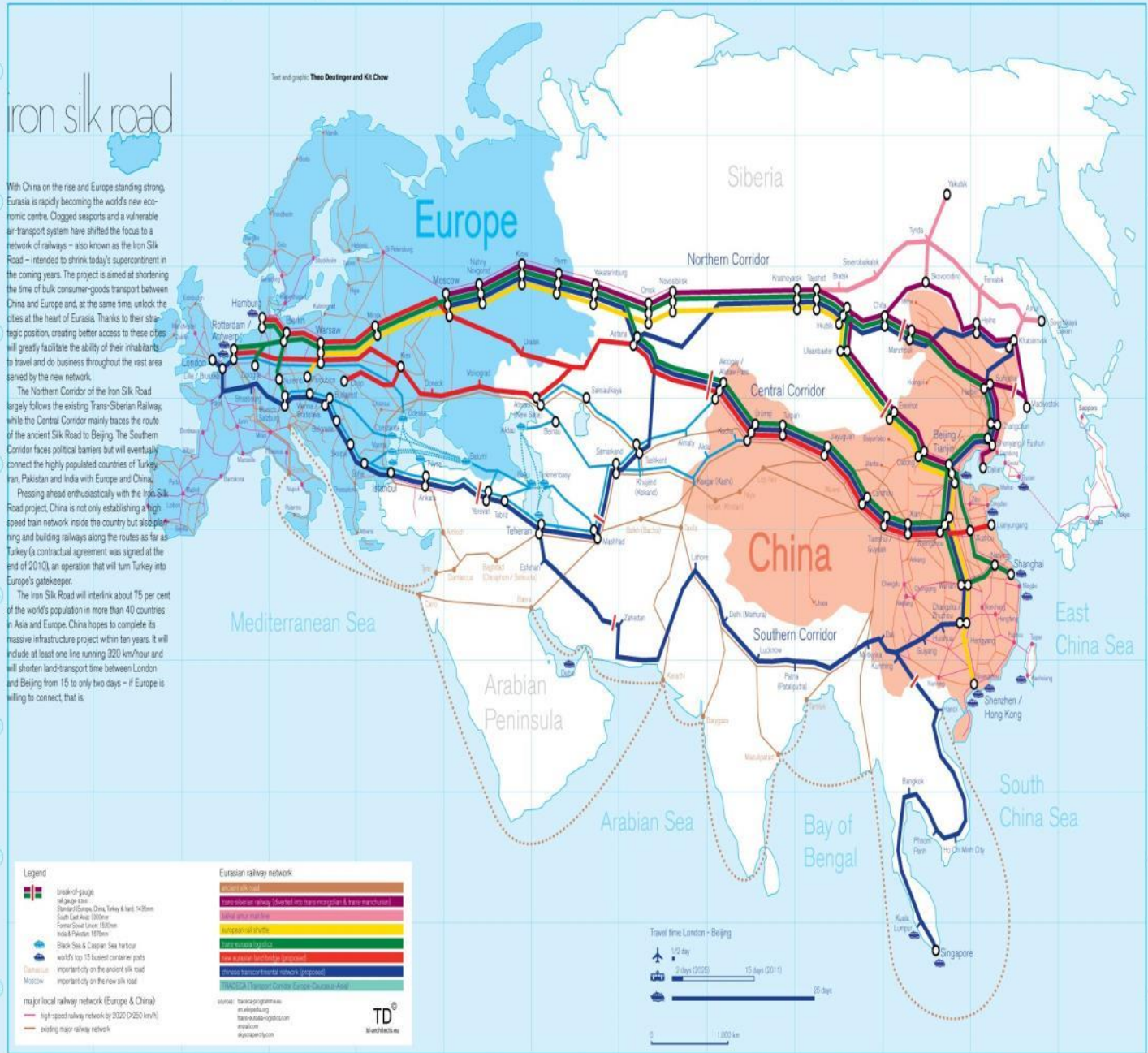
- break-of-gauge
- 1st page size: Iberian/German/China/Turkey & East: 1435mm
- South-East Asia: 1000mm
- Former-Soviet Union: 1520mm
- India/Pakistan: 1676mm
- Black Sea & Caspian Sea harbour
- world's top 15 busiest container ports
- important city on the ancient silk road
- important city on the new silk road
- major local railway network (Europe & China)
- high-speed railway network (by 2020: >250 km/h)
- existing major railway network

Eurasian railway network

- ancient silk road
- transiberian along Siberia (with trans-mountain & trans-mountain)
- ancient silk road
- ancient silk road
- trans-eurasia corridor
- new Eurasian land-bridge proposed
- China's transcontinental network (proposed)
- China's 15 busiest container ports in Asia

source: trans-eurasia corridor, transiberian, trans-eurasia corridor, ancient, ancient/silkroad

TD
transportation



INTERMODALINIŲ TRAUKINIŲ MARŠRUTAI

PASIKEITĖS POŽIŪRIS
VERSLE VERČIA IEŠKOTI
NAUJŲ KOMPLEKSINIŲ
SPRENDIMŲ, SUSIJUSIŲ
SU EFEKTYVESNIŲ ĮVAIRIŲ
TRANSPORTO RŪŠIŲ
PANAUDOJIMU, TAIP
PABRĖŽIANT INTERMO-
DALINIŲ VEŽIMŲ SVARBĄ.

„Viking train“

Maršrutai:
Klaipėda–Vilnius–Minskas–Kijevas–Odesa;
Klaipėda–Minskas–Balta–Bukareštas–Stambulas
Maršruto atstumas (į vieną pusę)
1734/3005 km
Kelionės trukmė
2/9 dienos
Važiavimo reguliarumas
Kursuoja 3 kartus/sav.
Operatoriai:
Krovinių ekspedijavimo departamentas „LG ekspedicija“,
Transporto-logistikos centras „Belintertrans“,
USCTS „Liski“, UAB „TransContainer Ukraine“,
UAB „Plaske“, „Ruscon Transit Ukraine“, „BDŽ Cargo“,
„Gruzijos geležinkeliai“, UAB „LevadaCargo“, GEFCO,
„Steveco Logistics“, AB „Rofersped“, „Translogistic systems“

„Merkurijus“

Maršrutai:
Klaipėda/Kaliningradas–Maskva
Maršruto atstumas (į vieną pusę)
1382 km
Kelionės trukmė
2 dienos
Važiavimo reguliarumas
Kursuoja pagal poreikį
Operatorius
UAB „AAA Intermodal“

„Vilnius Shuttle“

Maršrutas
Klaipėda–Vilnius (Paneriai)
Maršruto atstumas (į vieną pusę)
330 km
Kelionės trukmė
9 val.
Važiavimo reguliarumas
Kursuoja 2 kartus/sav.
Operatorius
UAB „Intermodal
Container Service“

„Saulė“

Maršrutai:
Klaipėda–Minskas–Smolenskas–Samara–
Astana–Almata–Dostykas;
Antverpenas–Berlynas–Varšuva–
Šeštokai–Minskas–Smolenskas–
Samara–Aktobė–Almata–Dostykas–
Urumčis–Čongčingas–Lianyungangas
Maršruto atstumas (į vieną pusę)
5800/11065 km
Kelionės trukmė
8/18 dienos
Važiavimo reguliarumas
Kursuoja pagal poreikį
Operatorius
UAB „VPA Logistics“

„Nemunas“

Maršrutai:
Vilnius/Kaunas/Klaipėda–Minskas
Maršruto atstumas (į vieną pusę)
242/327/612 km
Kelionės trukmė
8/10/18 val.
Važiavimo reguliarumas
Kursuoja pagal poreikį
Operatoriai:
Krovinių ekspedijavimo
departamentas „LG ekspedicija“,
Transporto-logistikos
centras „Belintertrans“

„Baltijos vėjas“

Maršrutai:
Klaipėda–Minskas–Samara–
Kostanajus/Astana
Maršruto atstumas (į vieną pusę)
3233/5499 km
Kelionės trukmė
5/12 dienos
Važiavimo reguliarumas
Kursuoja 3 kartus/mėn.
Operatorius
UAB „Hoptrans Projects“

„VIT ekspres“

Maršrutas
Klaipėda (Draugystė)–Vilnius (Vaidotai)
Maršruto atstumas (į vieną pusę)
387 km
Kelionės trukmė
9 val.
Važiavimo reguliarumas
Kursuoja 2 kartus/sav.
Operatorius
Krovinių ekspedijavimo
departamentas „LG ekspedicija“

„Šeštokai Express“

Maršrutas
Varšuva–Šeštokai–Smolenskas
Maršruto atstumas (į vieną pusę)
1126 km
Kelionės trukmė
3 dienos
Važiavimo reguliarumas
Kursuoja pagal poreikį
Operatoriai:
Hupac Intermodal,
UAB „Intermodal Express“

„Milano Express“

Maršrutas
Kaunas–Varšuva–
Liudvigshafenas–Milanas
Maršruto atstumas (į vieną pusę)
2 000 km
Kelionės trukmė
1 savaitė
Važiavimo reguliarumas
(tiek iš Milano, tiek iš Kauno)
Kursuoja 1 kartą/sav.
Partneris
Hupac Intermodal SA
Operatorius
Krovinių ekspedijavimo
departamentas „LG ekspedicija“



~ 690

logistikos centrų ES erdvėje

Logistika tampa globali, pervežami atstumai didesni, tarptautinės logistikos kompanijų vaidmuo didės, o pagrindiniai transporto srautai bus sukonzentruoti transporto centruose



Kauno Intermodalinis Terminalas

40t  40t
OŽINIS KRANAS



Vilniaus Intermodalinis Terminalas

350m  520m
KROVOS FRONTO ILGIS

17  37

TIEK VILKIKŲ SU PUSPRIEKABĖMIS
TELPA STOVĖJIMO AIKŠTELĖJE

1120 TEU  1465 TEU
TERMINALO TALPA KONTEINERIAIS

55000 TEU  100000 TEU
TERMINALO KROVOS PAJĖGUMAS PER METUS





Konteinerių krova ant geležinkelio platformų ir puspriekabių



Jūrinių, cisterninių ir šaldančių konteinerių aptarnavimas



Iki 45 d. nemokamas konteinerių saugojimas



Muitinės paslaugos (A tipo atviras muitinės sandėlis)



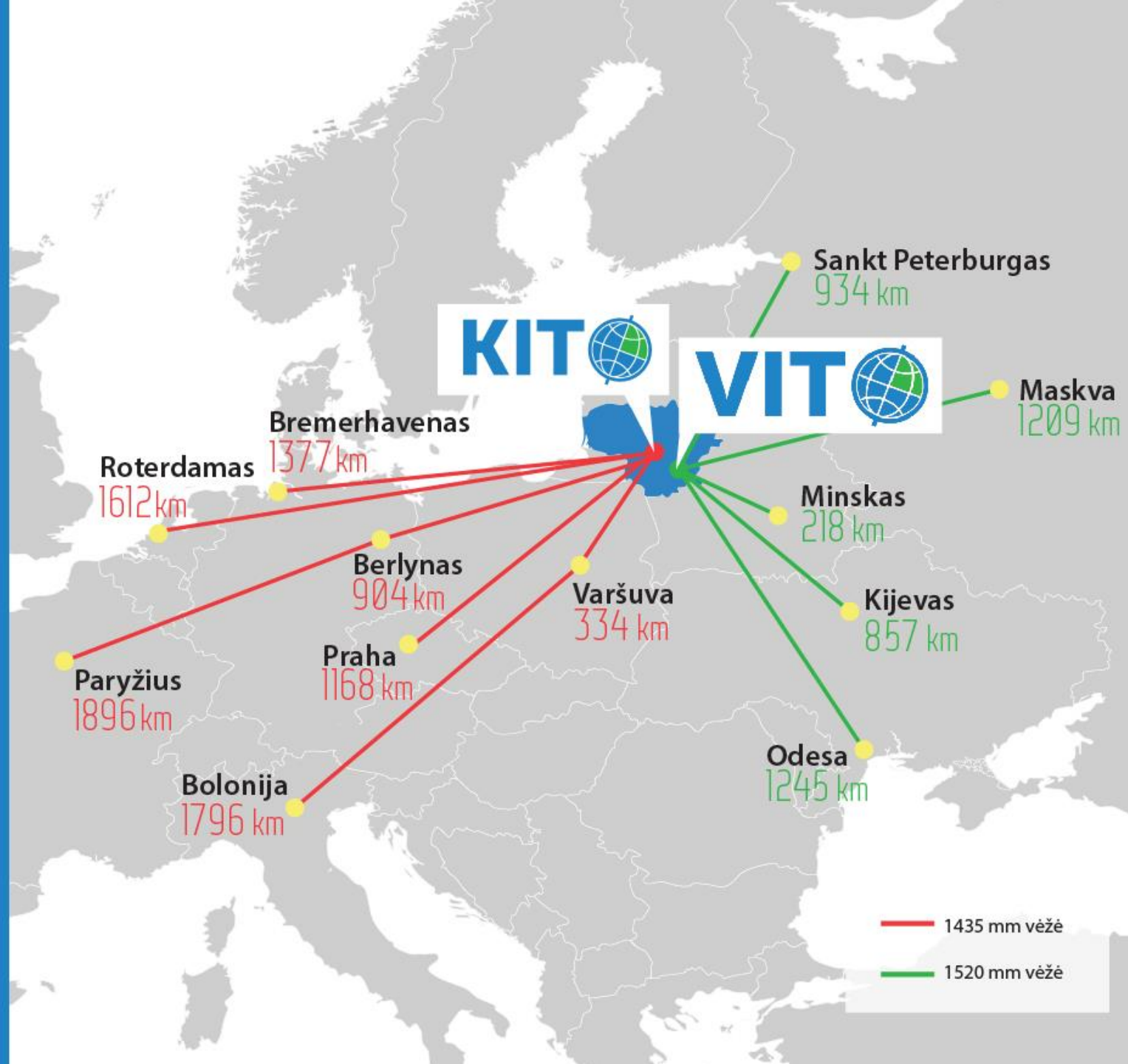
Dokumentų teikimo ir apskaitos galimybė per elektroninę duomenų valdymo sistemą „Kroviny“



Valstybinės augalininkystės tarnybos paslaugos



Valstybinės maisto ir veterinarijos tarnybos paslaugos



The background image shows a railway track under construction. The tracks are made of steel rails on wooden sleepers, with gravel ballast. In the background, there are construction workers, a yellow machine, and a blue train car. The scene is set outdoors under a clear blue sky. A large orange semi-transparent rectangle is overlaid on the center of the image, containing the main text. There are also smaller blue and orange rectangular shapes on the left and right sides of the image.

INVESTICIJŲ PRIEMONĖS

AB „LIETUVOS GELEŽINKELIAI“
KONKURENCINGUMUI DIDINTI

2015-2018 METŲ INVESTICIJOS, MLN. EUR

Be investicijų į AB „Lietuvos geležinkeliai“ veiklą, išgyventi aršioje konkurencijos aplinkoje vietinėje ir tarptautinėje transporto ir paslaugų rinkoje, praktiškai neįmanoma

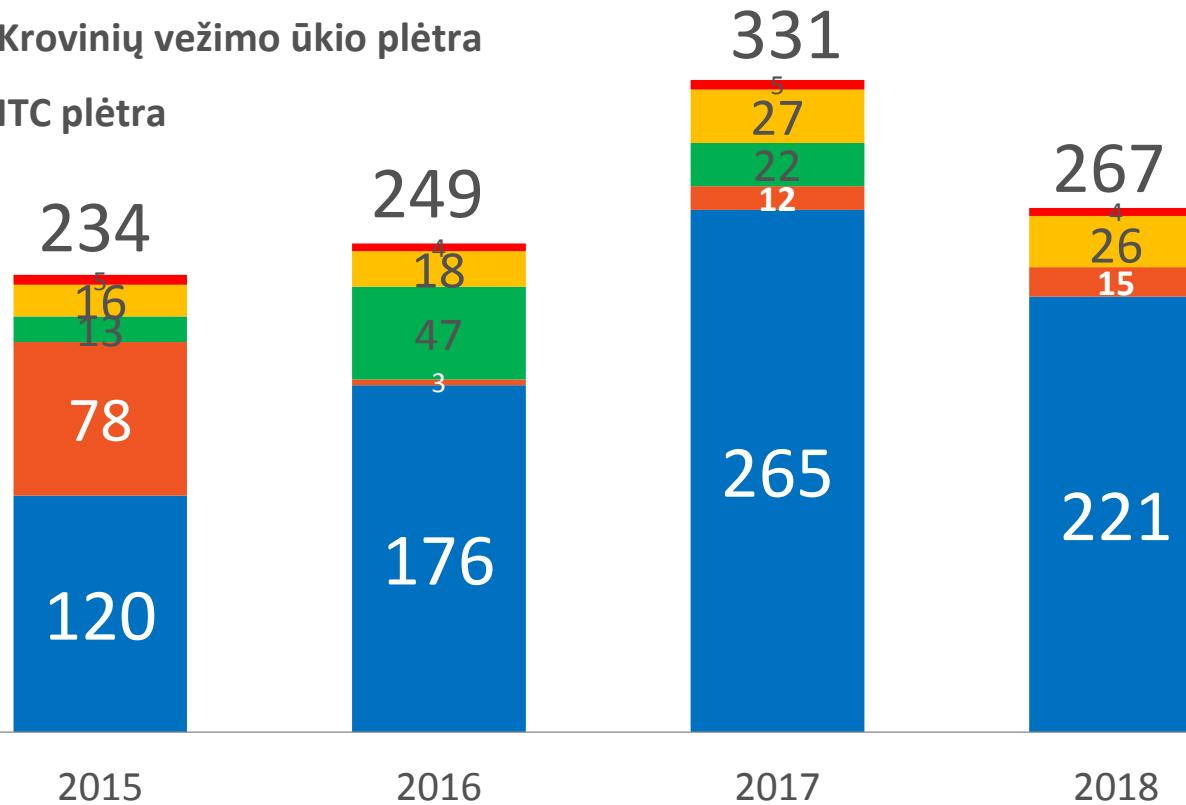


Iš viso 2015-2018 m.
bus investuota

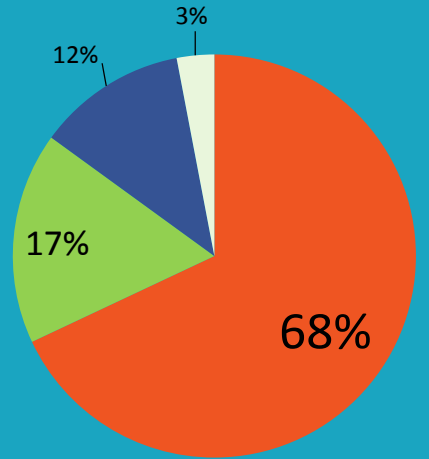
1.07

mlrd. EUR

- Infrastruktūros plėtra
- Rail Baltica statyba
- Keleivių vežimo ūkio plėtra
- Krovinių vežimo ūkio plėtra
- ITC plėtra



Investicijų šaltiniai 2014-2019 metais



- ES parama
- Bendrovės lėšos
- Paskolos
- Valstybės biudžetas

Pagrindiniai investiciniai projektai

- „RAIL BALTICA“ įgyvendinimas

- IXB (Kena-Klaipėda)
transporto koridoriaus elektrifikacija

- Riedmenų atnaujinimas
(elektrinių traukinių pirkimas,
elektrovežių, 2-jų lokomotyvų,
pritaikytų dirbti 1435 mm vėžėje
pirkimas)

- Antrųjų kelių statyba ir
pagrindinių stočių plėtra
IX koridoriuje

- IT technologijos, klientų
aptarnavimo kokybė



AB „LIETUVOS GELEŽINKELIAI“ ILGALAIKIAI STRATEGINIAI TIKSLAI

- Užtikrinti viešosios geležinkelių infrastruktūros charakteristikas
- Plėtoti krovinių vežimo veiklą, išlaikant esamus klientus ir pritraukiant papildomus krovinių srautus
- Integracija į ES geležinkelių erdvę
- Užtikrinti efektyvų bendrovės valdymą
- Užtikrinti gerus partnerystės santykius su Klaipėdos jūrų uostu, užsienio geležinkeliais ir kitais ūkio subjektais, dalyvaujančias bendroje logistikos grandinėje
- Riedmenų parko atnaujinimas
- Krovinių vežimo technologijų tobulinimas (e. parašas)
- Gerinti klientų aptarnavimo kokybę

REZIUME

- Praėjusieji metai bendrovei nestokojo reikšmingų įvykių
- Svarbiausieji jų – sėkmingai pradėjęs kursuoti konteinerinis traukinys „Vit ekspres“, duotas startas Vilniaus ir Kauno intermodaliniams terminalams, atidaryta atstovybė Kazachstane, sustiprinti ryšiai su Kinija ir pasirašytas susitarimas su „China Merchants Group“ dėl bendros ekspedijavimo įmonės steigimo, nutiesta „Rail Baltica“ vėžė iki Kauno geležinkelio stoties
- Viliamės, kad veiksniai, kurie nepriklauso nuo bendrovės veiklos, 2016 m. stabilizuosis ir ateityje turės teigiamos įtakos Lietuvos geležinkelių veiklos rezultatams
- Savo ruožtu, stengiamės stiprinti visų keturių atstovybių veiklą ieškant naujų klientų, įeinant į naujas rinkas. Ir toliau rūpintis „Rail Baltica“ projektu, kuris pasitarnaus tiek keleivių, tiek krovinių sektoriams
- Plėsti konteinerinių traukinių geografiją. Toliau vykdyti bendradarbiavimą su mūsų didžiausiais krovinių siuntėjais: Baltarusija, Rusija, Lenkija, Latvija, Kazachstanu, Ukraina, Rytų partnerystės valstybėmis. Ir toliau mūsų prioritetu išliks Kinijos, Turkijos, Vakarų Europos, Skandinavijos rinkos, vystysime intermodalinius vežimus bei daug dėmesio skirsime generaliniams kroviniams

REZIUME

- Krovinio transporto maršrutų pasirinkimą lems daugiausiai kainų ir paslaugų lygis: transporto rūšių greitis bei infrastruktūros lygis, logistikos paslaugų pasiūla, transporto jungčių dažnumas, sienos kirtimo operacijų funkcionalumas ir saugumas bei valstybinių institucijų veikla
- Paslaugų lygio paklausa skirtinguose maršrutuose priklauso nuo krovinių tipo. Didėjant logistikos paslaugų poreikiui, vis svarbesnis darosi tarptautinio transporto maršrutų našumas

Gamybai, pirkimams ir rinkoms plečiantis pasauliniu mastu, tiekimo grandinės ir logistikos sprendimai taip pat taps globalūs. Apskritai, logistikos plėtra:

- padidins vidutinį pervežimo atstumą
- padidins pervežimų skaičių
- padarys jūrų transporto ir intermodalinio transporto grandines efektyvesnes
- sukonzentruos pagrindinius transporto srautus į tarptautinius centrus

Ateities logistika šiandien!

www.litrail.lt

Saulius Stasiūnas

AB „Lietuvos geležinkeliai“
Krovinių vežimo direkcija
Direktoriaus pavaduotojas

