



Copyright: S. Werner

Vidaus vandens transportas Baltijos jūros regione



Kodėl ir kaip įgyvendinti naujas paslaugas?

1. Pagrindiniai faktai: EMMA projektas

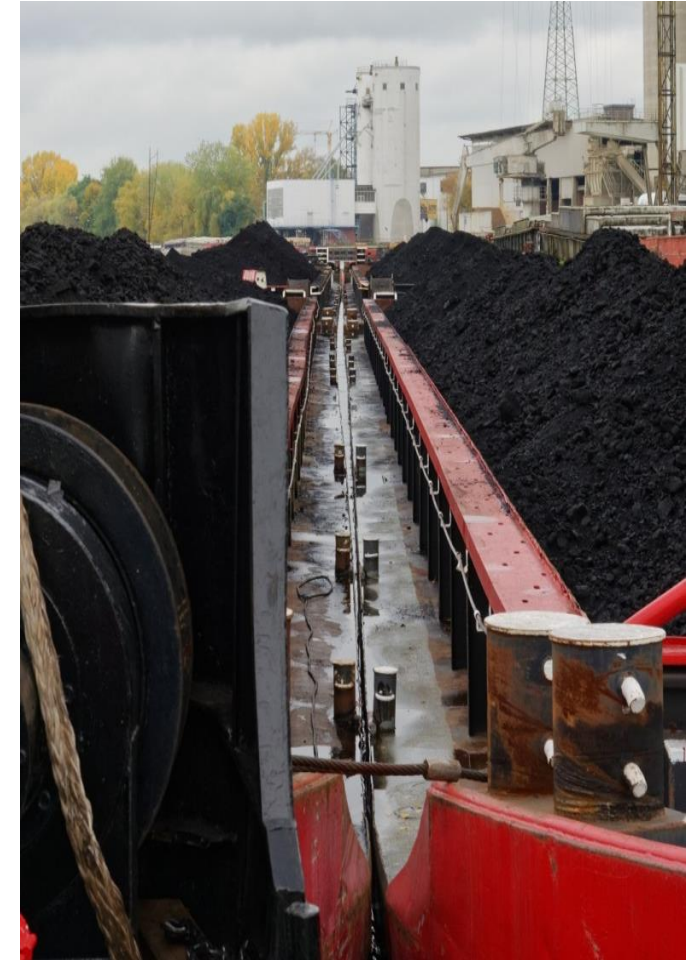
1. Geriausia praktika: kaip padaryti vidaus vandens transportą operatyviai ir ekonomiškai įmanoma?
2. Kaip padidinti vidaus vandenų navigaciją Baltijos jūros regione?
3. Kaip sukurti naują vidaus vandens kelių tarnybą?
4. Nauji verslo atvejai



BALTIJOS JŪROS REGIONO PAGRINDINIAI VIDAUS VANDENS KELIŲ TIKSLAI

*Enhancing freight **M**obility and logistics in the BSR by strengthening inland waterway and river sea transport and pro**M**oting new intern**A**tional shipping services (Krovinių judumo ir logistikos stiprinimas Baltijos jūros regione, stiprinant vidaus vandenų ir upių jūrų transportą ir skatinant naujas tarptautines laivybos paslaugas)*

- Koordinatorius: Port of Hamburg Marketing
- Projekto partneriai: 20 (iš DE, FI, LT, PL, SE)
- Asocijuoti partneriai: 45+
- Programa: Interreg Baltic Sea Region
- Biudžetas: 4.42 million €
- ERDF ko-finansavimas: 3,45 million €
- Projekto trukmė: 3/2016 – 2/2019



2. Gerosios praktikos pavyzdžiai: kaip padaryti VVKT įmanomą ir ekonomišką?

Baltijos jūros regiono vidaus vandenų laivybos iššūkiai

- Infrastruktūros kliūtys, kurias sukelia tiltai, šliuzai ir laivų keltuvai
- Nepakankama farvaterių būklė dėl blogos priežiūros
- Orų sąlygos ir vandens lygis
- Maži transportavimo kiekiai
- Nepakankamai tankus VVKT tinklas
- Ribota vidaus vandens kelių ploto aprėptis
- Nepakankamos upių informacinės sistemos programos
- Trukumas naujų verslo vietų netoli vandens
- Konkurencija dėl žemės



2. Geroji praktika vidaus vandenų laivybos problemoms spręsti

Gerosios praktikos atvejai

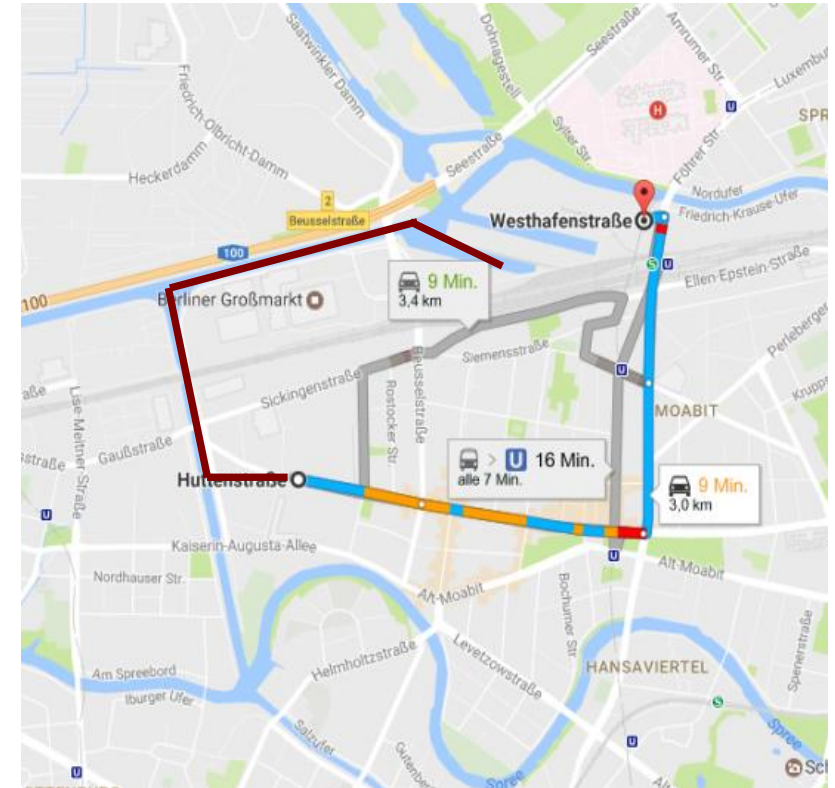
- Sunkiasvoriai kroviniai Elbėje - trys atvejai
- Konteinerių gabenimas Reinu - sėkmės istorija
- Celiuliozės transportavimas Saimos kanalu



2. Geroji praktika: sunkiasvorių krovinių gabenimas Elbės upe

Pavyzdys: Berlyno iššūiai

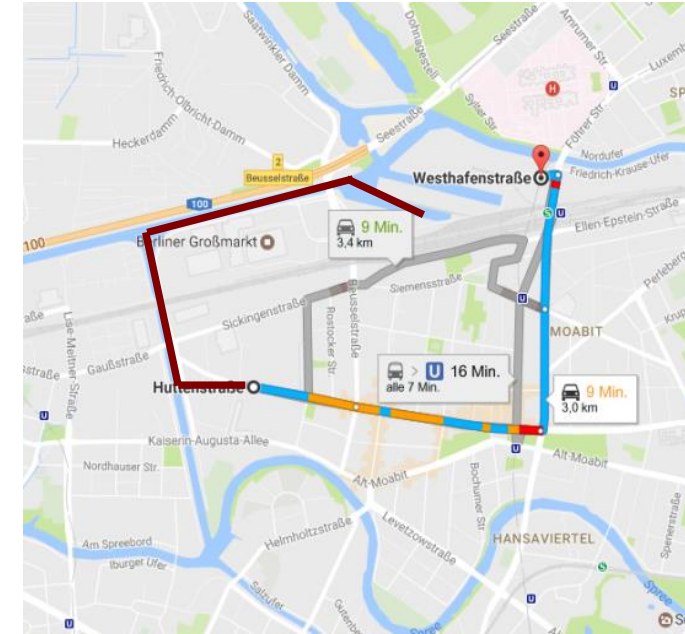
- Padidinti turbinų matmenys ir svoris: 500 t / vnt
- Gamykla įsikūrusi Berlyno viduryje
- Atstumas iki vidaus uosto BEHALA: 9 km
- Maršrutas kerta tiltų ir bėgių kelius: maks. 250 t
- Atstumas iki kito vandens kelio: apie 500 m (nėra tiltų)



2. Geroji praktika: sunkiasvorių krovinių gabenimas Elbės upe

Pavyzdys: Berlyno situacijos sprendinys

- Nustatytas sunkiasvorių krovinių maršrutas
- RoRo rampos statyba kanale
- Speciali RoRo barža „URSUS“
- Įėjimas į transporto II zoną
- Matmenys: ilgis 64,50 m, plotis 9,50 m
- Grimzlė maks. 2,56 m (2 zona), 3,06 m (3 zona)
- Pontono keliamoji galia 1200 tonų
- 8 talpos 800 tonų balastui (balastiniai siurbiai, kurių našumas 200 m³ / h)
- Kranas laive su 25 tonų keliamąją galia (mobiliai rampai)
- Laivapriekio stuma 265 kW, du dujų generatoriai (74 kW + 400 kW)
- Sonic atmušai (laivagalyje/laivapriekyje)



Source: BEHALA

2. Geroji praktika: sunkiasvorių krovinių gabenimas Elbės upe

Pavyzdys: Görlitz/ Dresden – Iššūkiai

- Garo turbinų matmenų ir svorio didinimas
6 m aukščio, 6 m pločio, 10 m ilgio, 280 t
Negalima transportuoti į jūrų uostus
Kitas Drezdено vidaus uostas
Autostrados „Görlitz-Dresden“ apribojimai (tiltų
prošvaistė, eismo linijų ribojimai...)



Source: Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH

2. Geroji praktika: sunkiasvorių krovinių gabenimas Elbės upe

Pavyzdys : Görlitz/ Dresden - Sprendiniai

- Eismo linijų pakėlimas greitkelyje apie 1 m
- Turbinos suskirstymas į tris dalis (statorius dviejose dalyse, rotorius)
- Standartizuotų transporto procesų ir įrangos apibrėžimas, kad leidimų išdavimo institucijoms būtų lengviau išduoti leidimus
- Drezdeno uoste surinkimo cecho statyba
- Turbinos surinkimas ir bandymai
- Naujas kranas, skirtas baržoms krauti

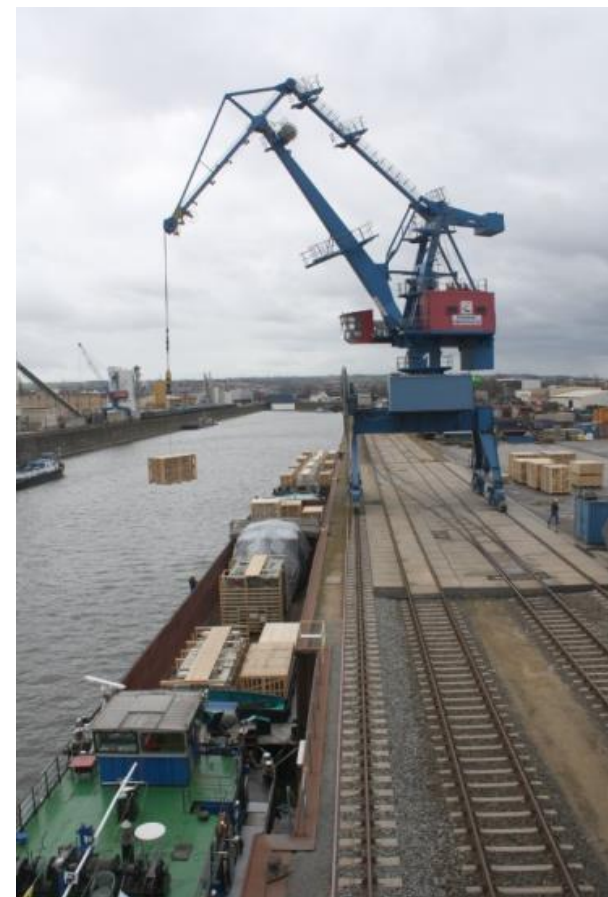


Source: HHM/S. Kunze

2. Geroji praktika: sunkiasvorių krovinių gabenimas Elbės upe

Pavyzdys: maži krovinių kiekiai - iššūkiai

- Sunkiasvorių krovinių rinka yra ribota
- Mažesnių prekių rinka yra iš esmės didesnė
- Mažiems kroviniams pervežti sunkvežimiais yra pigiasni variantai, nes prekių kiekis dažnai neužpildo visą laivą



Source: Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH

2. Geroji praktika: sunkiasvorių krovinių gabenimas Elbės upe



Pavyzdys: maži krovinių kiekiai - sprendiniai

- Sumažinta vieneto pervežimo kainą, derindami įvairias prekes
- Daliniai kroviniai
- Įvairių projektų (siuntėjų) krovinių derinimas
- Projekto (siuntėjo) krovinių derinimas su kitomis prekėmis (suverstinių, birių krovinių)
- Projektinių (siuntėjų) krovinių gabenimas reguliariomis laivybos linijomis
- Krovinių derinimas daro vidaus vandenų laivyba konkurencinga



Source: EUREX s.r.o.

2. Geroji praktika: sunkiasvorių krovinių gabenimas Elbės upe



Išvados

○ Kelių transportas:

matmenų apribojimai (ilgis, aukštis, plotis)

reikalingas leidimas, papildomos išlaidos (policija, maršrutų paruošimas ir kontrolė ir kt.)

problemos, susijusios su infrastruktūra pakrantėje (tiltų keliamoji galia ir t.t.)

Geležinkelių transportas:

geležinkelio pakrovimo gabaritų apribojimai

planavimas yra sunkus dėl aukšto traukinių važiavimo dažnio

yra specialūs vagonai, bet jų mažai

2. Geroji praktika: sunkiasvorių krovinių gabenimas Elbės upe

Išvados

- Vidaus vandens laivyba
leidžia gabenti prekes iki galutinės paskirties vietos
saugojimas vidaus vandens uostuose dažniausiai yra pigesnis nei
jūrų uostuose
pristatymas yra lengviau organizuojamas (prašymai pervežimams)

Vidaus vandenų pervežimai yra daugelio iššūkių sprendimas, tačiau
gali atsirasti naujų iššūkių.

Galimos patikslintos transporto grandinės, jei matoma, kad transporto planavimo procesui
kyla pavojus

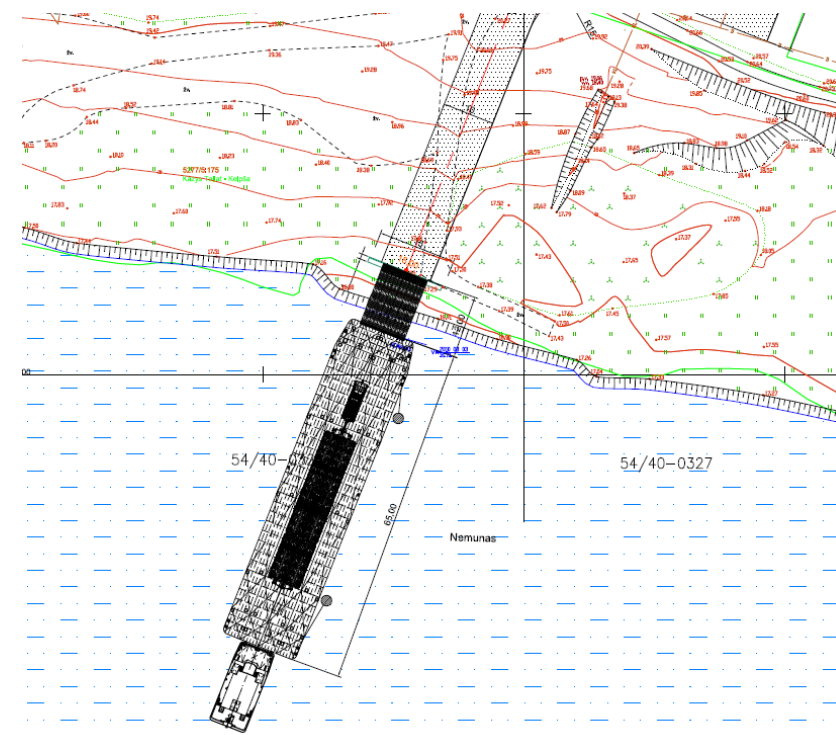


Source: HHM

2. Geroji praktika: sunkiasvorių krovinių gabenimas Elbės upe

Patirties perdavimas kitoms BJR šalims

- Panašios problemos aptiktos kitose šalyse
- „EMMA“ projekte Lietuva sprendė galimybę perkelti negabaritinius krovinius nuo kelių transporto į vidaus vandens kelius
- Atsirado tiesioginis kontaktas tarp Lietuvos partnerių ir BEHALA kaip įmanoma „sprendimų teikėją“



2. Geroji praktika: Konteinerių transportavimas Reino upe



Sėkmės istorija vidaus vandenų laivybai Reino upe

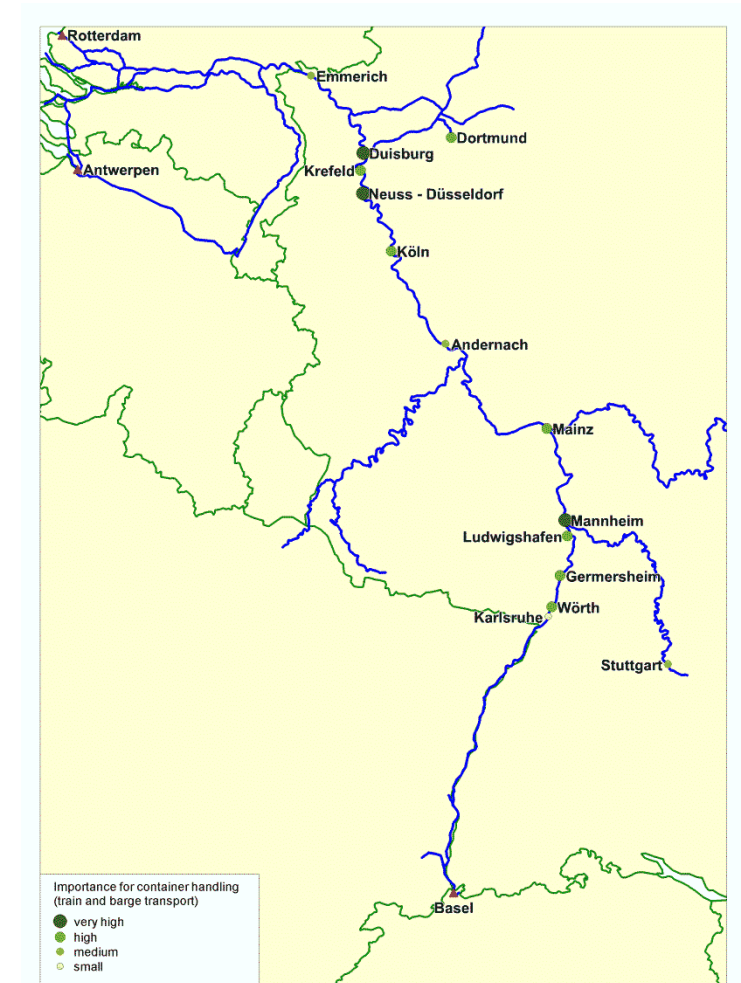
Konteinerių apimčių augimas Reino upe per pastaruosius 30 metų rodo, ką galima pasiekti:

Teigiamą politinę atmosferą ir paramą

Pramonės ir politikos formuotojų bendradarbiavimas, siekiant palankių vidaus laivybos sąlygų

Tradicinių krovinių, gabenamų baržomis, kiekis sumažėjo ir privertė ieškoti naujų sprendinių

Pasikeitė geležinkelių ir baržų konkurencinė padėtis



2. Geroji praktika: Konteinerių transportavimas Reino upe

Sėkmės istorija vidaus vandenų laivybai Reino upėje - sėkmės veiksniai

Neriboti baržų pajėgumai

Atidarytas pervežimas ištisus metus

Daug ekonominių regionų prie Reino upės

Didelės investicijos į terminalus prie Reino

Vokietijos intermodalinių terminalų finansavimo schema iki 80%

Lygiagrečios geležinkelio linijos į jūrų uostus

Geležinkelis gali pakeisti vidaus vandenų laivybą ir atvirkščiai



2. Geroji praktika: Konteinerių transportavimas Reino upe



Sėkmės istorija vidaus vandenų laivybai Reino upėje - sėkmės veiksniai

- „Upių uostai“ siūlo vietas pramoniai ir logistikai teritorijas
Netoli intermodalinių terminalų, kurie aprūpima paskutinės / pirmosios mylios situacija
Pramoniniai klasteriai vidaus vandenų uostuose
Transporto grandinių formavimas
Uostai reinvestuoja į naują įrangą - remiant programoms
Poveikis laivybos ir geležinkelio važiavimo dažniams
(kasdieniniai išvykimai į pagrindines vietas)

2. Geroji praktika: Konteinerių transportavimas Reino upe



Sėkmės istorija vidaus vandenų laivybai Reino upėje - sėkmės veiksniai

- Didelės saugojimo talpos vidaus terminaluose

Modernūs kranai, dirbantys 24/7 principu

Kai kurie terminalai siūlo muitinės deklaravimo paslaugas, remontą, vežimą, pakavimą

Geras paskirties vietų tinklas

Didelė tinklų, operatorių ir mazgų konkurencija

Skirtingi verslo modeliai, įskaitant prekybininkus ir vežėjus

2. Geroji praktika: Konteinerių transportavimas Reino upe



Išvados

Rišys su kitais transporto koridoriais, kai

- Investicijos į terminalus, esančius netoli vidaus vandens uostų

- Finansinė parama intermodalumui

- Vidaus uostai turi turėti pakankamai teritorijos ir galimybę plėstis

- Pakanka vietos pramonei ir logistikos investuotojams įsikurti upių uostų teritorijoje

ES ir valstybių narių parama intermodalumo paslaugoms

Fizinių, struktūrinių ir administracinių kliūčių šalinimas

2. Geroji praktika: celiuliozės pervežimai Saimos kanalu

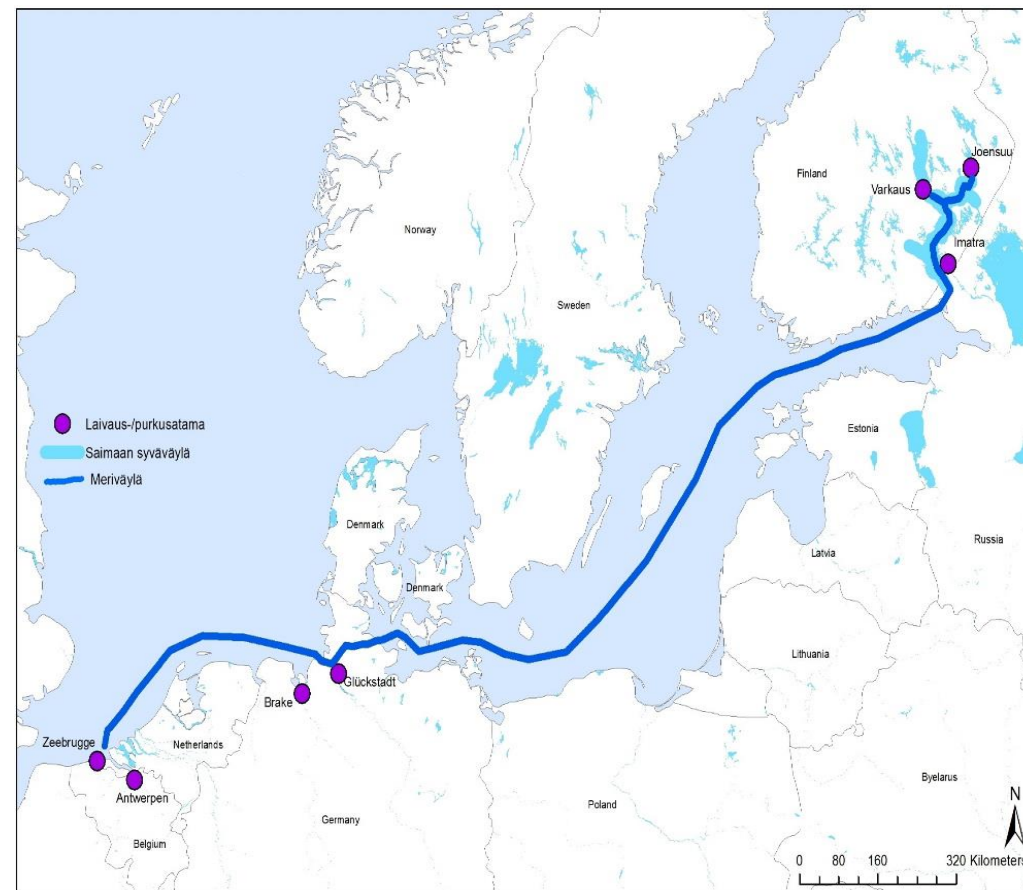
Pagrindimas

- VVK plėtra daugiausia orientuota į Saimaa ir Saimaa kanalą

Celiuliozės siuntos iš Saimos (2009-2015) iš trijų skirtingų vidaus uostų (Joensuu, Imatra ir Varkaus)

Visa eksportuojama celiuliozė yra iš gamybos vietų netoli uostų

Eksportuojami kiekiai sudaro: apie 1/3 į Vokietijos, 1/3 - į Belgijos ir 1/3 - į kitus Europos uostus

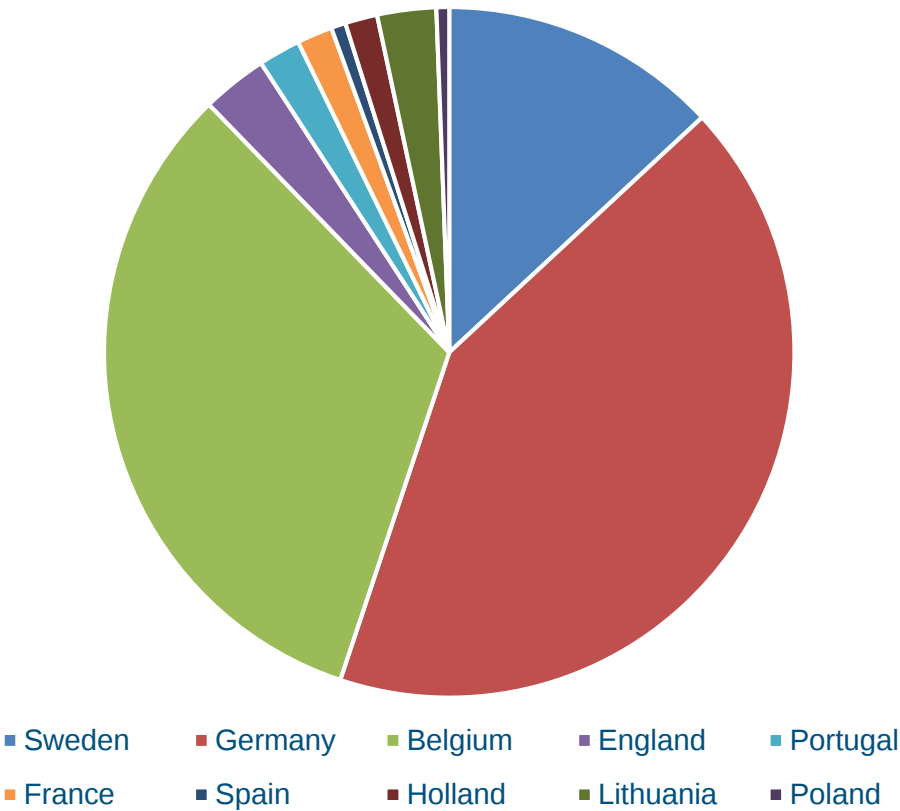


2. Geroji praktika: celiuliozės pervežimai Saimos kanalu

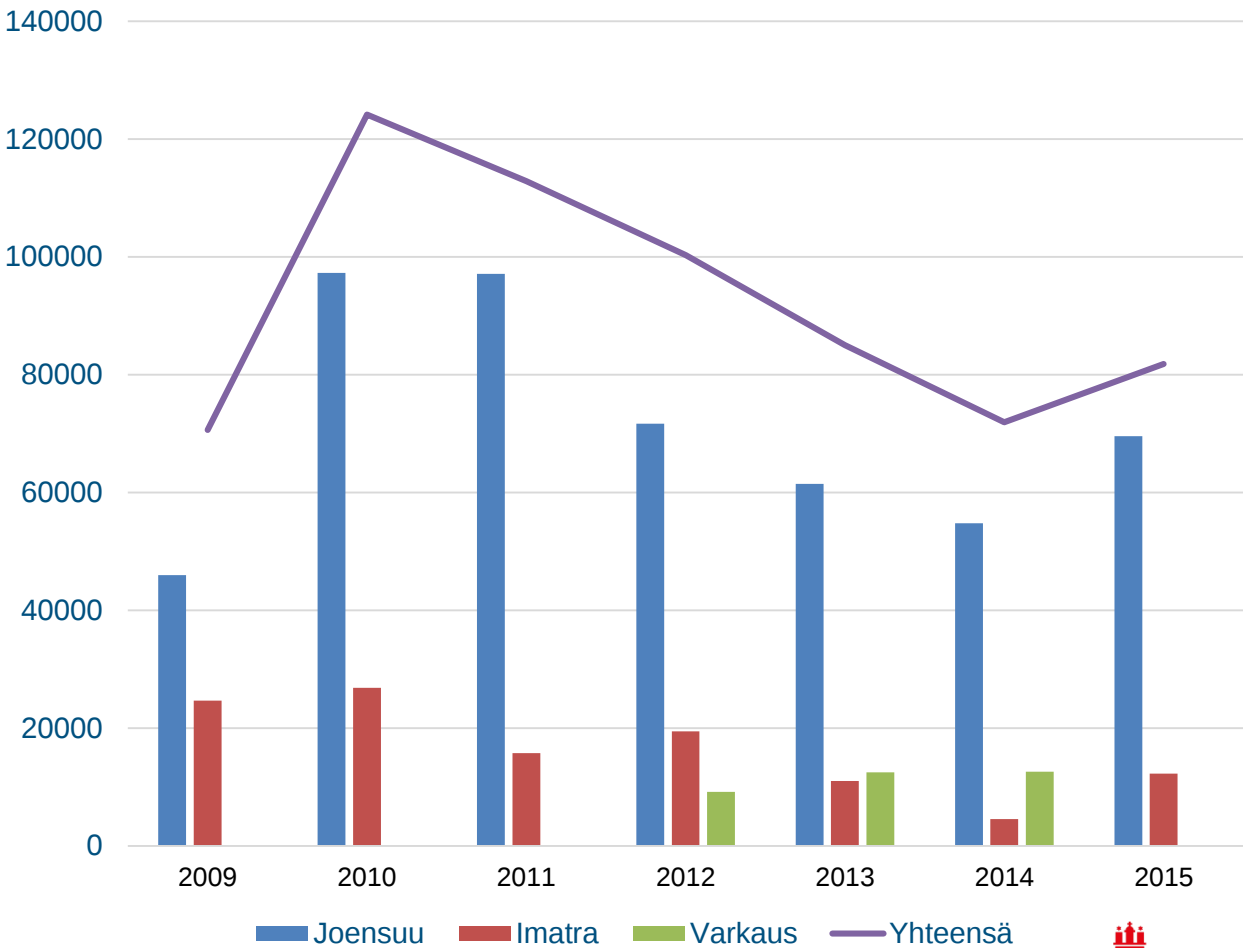


Pagrindimas: paskirties vietos ir apimtys 2009–2015 m

Destinations 2009-2015



Export volumes by inland ports

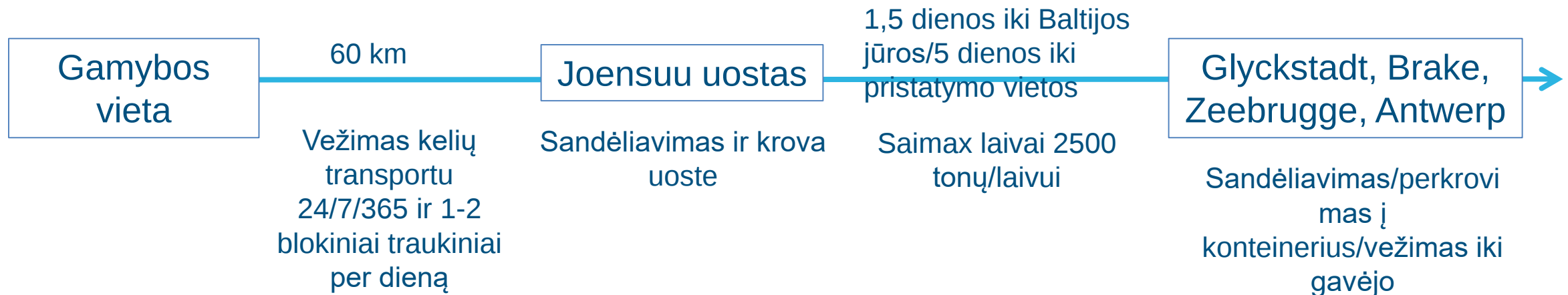


2. Geroji praktika: celiuliozės pervežimai Saimos kanalu



Pavyzdys: celiuliozė iš Šiaurės Karelijos į Vokietiją / Belgiją

- Celiuliozės vežimas klientams Europoje
- Metinės sutartys skirstomos į 2500 tonų krovinių siuntas
- Išėties taškas: plaušienos gamykla Šiaurės Karelijoje
- Paskirties vieta: Vidurio Europa



2. Geroji praktika: celiuliozės pervežimai Saimos kanalu

Išvados: Sėkmės faktoriai

- Trumpas pirmasis mylios nuo gamybos vietų iki uosto / vidaus vandens kelias
- Tiesioginės siuntos klientams
- Baltijos jūrai suprojektuoti laivai gali patekti į žemyną iki gamybos vietų
- Efektyvus ir modernus krovos greitis iki 600 tonų per valandą
- Standartinio dydžio eksporto vienetai užtikrina efektyvų medžiagų tvarkymą tiekimo grandinėje



2. Geroji praktika: celiuliozės pervežimai Saimos kanalu

Išvados: Sėkmės faktoriai

- Pramonė turi būti netoli vandens kelių
- Pakankami sandėliavimo pajėgumai uoste
- Efektyvi krovos įranga
- Minimalus tiekimo grandinės veikimo laikas
- 24/7 operacijos
- Pakankami baržų pajėgumai (keliamoji galia)
- Gali būti, kad ateityje padidės krovinių (VVK ir kelių kombinacija) paklausa, susijusi su naujomis jėgainėmis, gaminančiomis bioenergiją



2. Geroji praktika: Suomijos pramonės nuomonė



„Ekonominio užsakymo kiekis, optimalus transporto dažnumas ir žinios apie medžiagų tvarkymą yra pagrindiniai sėkmės veiksniai, todėl vidaus vandens kelias yra geras būdas transportuoti. Taip pat pirmos ir paskutinės mylios kaina yra naudinga vidaus vandens kelių transportui... “

Generalinis direktorius Ari Mononen, Scanpole / Iivari Mononen grupė

„Laivų planavimas buvo labai paprastas, nes vidaus vandens transportu, laivais yra lengvai pasiekiami klientai. Privalumai, lyginant su jūrų uostais, yra tai, kad vidaus vandens uoste visada yra laisvos vietos, iškraunant krovinį. Tai reiškia, kad siuntėjas neturi laukimo ir pristabdymo išlaidų. Tai reiškia puikų tiekimo patikimumą mūsų klientams... “

Logistikos vadovas Risto Kuittinen, Embra Oy / CEMEX

„Mūsų įmonei Saimaa ežero vidaus vandenų transportas nėra laikomas atskiru transporto režimu, bet laikomas lygiaverčiu laivybos režimu pristatant į mūsų jūrų uosto krovinius. Kai gamykla yra ežero pakrantėje, laivyba per Saimaa ežerą yra natūralus, efektyviausias ir ekologiškiausias transporto būdas. Tiesioginiai krovinių gabenimai iš mūsų vidaus gamyklos į mūsų klientų terminalus nesumažina mūsų krovinių tvarkymo saugumą, išlaikant krovinių kokybę ir išlaikant vidutines tvarkymo ir saugojimo išlaidas. “

Jūrų transporto vadybininkė Anna Näsi, Yara Suomija

2. Geroji praktika: Vokietijos pramonės nuomonė



Tam tikriems kombinuotiems pervežimams sunkvežimiais, gabenantiems prekes į artimiausią geležinkelio stotį arba į vidaus vandenų uostą, maksimalus bendras svoris yra 44 t. Tai turėtų būti taikoma visų rūšių prekėms, nes tai sudarytų didelį panaudojimo potencialą. “

Įgaliojasis atstovas Jes-Christian Hansen, HaBeMa Futtermittel GmbH & Co KG

Siuntėjai, turintys mažesnes transporto apimtis, neužpildantys pilnos baržos, naudos teikia reguliarios laivybos paslaugos, skirtos projektiniams ir biriems kroviniams. Sunkių ir didelės apimties prekių derinys užtikrina optimalų laivo panaudojimą. “

Pardavimų vadybininkas Annett Hütter, Imperial Baris GmbH, filialas Dresdenas

3. Kaip padidinti vidaus vandens kelių pervežimus BJR?



EMMA apklausos tarp atrinktų bendrovių rezultatai

Ne visos bendrovės gali perkelti savo krovinius į vidaus vandens transportą.

Svarbūs veiksniai:

Vieta ir atstumas iki VVKT tinklo

Krovinio tipas

Kiekis

Infrastruktūra

Svarbiausias veiksnys yra noras.

3. Kaip padidinti vidaus vandens kelių pervežimus Suomijoje?



Suomijos apklausos ir interviu idėjos

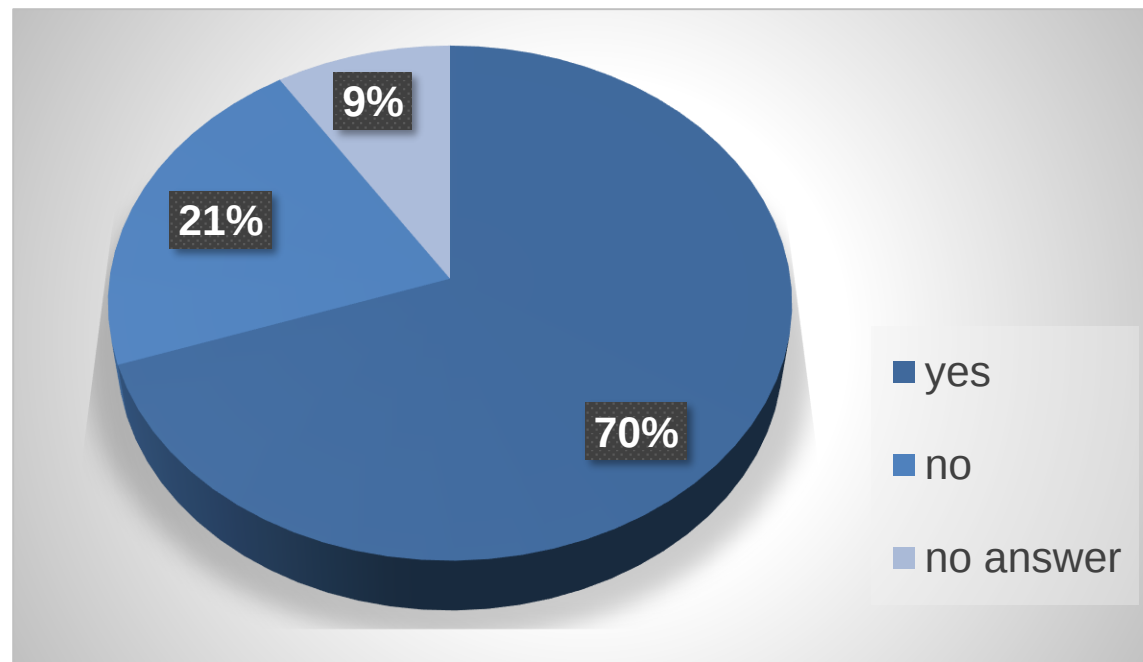
- Didžiausias VVKT potencialas yra aplink Saimos ežerą
- Krovinių kiekiai priklauso miškų, statybos ir chemijos pramonei (UPM, Stora Enso, Versowood, Nordkalk, SP-minerals...)
- Nedidelių krovinių apimtys dėl nepakankamo intereso VVKT - tai nėra svarbu įmonių konkurencingumui
- Suomijos klimatas yra ribojantis veiksnys
- Teisės pokyčiai dėl darbo valandų yra iššūkis

3. Kaip padidinti vidaus vandens kelių pervežimus Vokietijoje?

Vokietijos apklausų ir interviu idėjos

- EMMA tyrimas Vokietijoje: jei būtų pašalintos visos kliūtys, ar integruotumėte vidaus transporto sistemą savo transporto grandinę?

30 bendrovių naudojami sunkvežimiai kaip dominuojančiu transportu, tačiau jei būtų pašalintos visos kliūtys, jos integruotųsi į vidaus vandens kelių sistemą.



3. Kaip padidinti vidaus vandens kelių pervežimus Vokietijoje?



Vokietijos apklausų ir interviu idėjos

- Informacija apie VVKT patikimumą ir jo ekonominį pranašumą yra nepakankama
- Vairuotojų ir kelių transporto priemonių trūkumas gali būti naudingas transporto įmonėms, naudojančioms vidaus vandenų transportą
- Daugiau paramos (pagrindinių priemonių ir investicijų) pagal šią politiką poreikis
- Infrastruktūros kliūčių (šliuzų) pašalinimas ir laivyno išplėtimas
- Naudinga geresnė administravimo sistema (vandens lygis, šliuzų uždarymo laikas) būtina

3. Kaip padidinti vidaus vandens kelių pervežimus Lietuvoje?



Lietuvos apklausų ir interviu idėjos

- Kuršių marios ir Nemunas turi potencialą VVKT plėtrai
- VVKT panaudojimo chemijos, energetikos ir statybos pramonėje potencialas
- Reikia plėtoti VVKT infrastruktūrą (pakrovimo vietas) ir VVKT transporto vienetus (operatorius ir baržas).
- Reikia didinti patirtį ir žinias apie VVKT

3. Kaip padidinti vidaus vandens kelių pervežimus Lenkijoje?



Lenkijos apklausų ir interviu idėjos

- VVKT potencialas Oderio upėje E30, Vislos upė E40 ir tarptautinis E70 vandens kelias
- Didžiausias potencialas negabaritinių krovinių, birių, chemijos ir naftos chemijos pramonėje
- Reikia daugiau vidaus vandens uostų, pakrovimo ir perkrovimo galimybių
- VVKT tinkle nėra tiekėjų
- „Bydgoszcz“ kanale neveikia vidaus vandens kelių šliuzai

Tik tada, kai bus pagerintos upės sąlygos ir būtų pasiūlyta maža vidaus vandens kelių transporto kaina, VVKT potencialas galėtų būti padidintas. AGN įgyvendinimas bus labai svarbus, kad Lenkijos vidaus vandenų keliai atitiktų minimalus IV klasės (Tarptautiniai vandens keliai E-30, E-40, E-70) reikalavimus.

3. Kaip padidinti vidaus vandens kelių pervežimus Švedijoje?



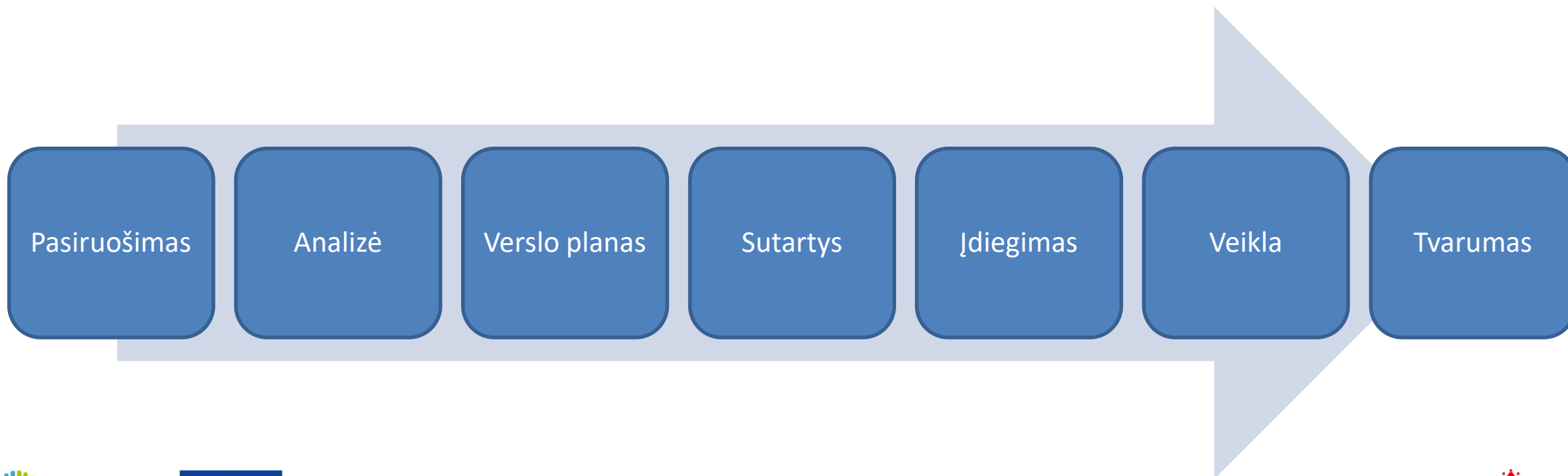
Švedijos apklausų ir interviu idėjos

- 2014 m. gruodžio mėn. Švedija įgyvendino ES VVK reglamentus
- Nustatytos VVK zonos: Vänernas, Göta älv ir Mälaren ežeras
- Informacija apie naują režimą turi būti skleidžiama tarp pramonės ir politikų
- Potencialas pagrindinėse industrijose (miškų pramonė, naftos pramonė)
- Reikalingas upių laivynas, atitinkantis Švedijos sąlygoms
- Planuojamų naujų sandėlių ir logistikos centrų realizavimas palei Göta älv upę
- Mälaren ežeras turi tinkamas baržas ir didelę krovinių apimtį Stokholmo mieste

4. Kaip sukurti naują vidaus vandens kelių aptarnavimą?

Nuo tyrimų iki verslo atveju: 7 žingsniai

- Ekonominis įgyvendinamumas yra labai svarbus.
- Specialios sąlygos: daug dalyvių susijusių su laivyba



4. Kaip sukurti naują vidaus vandens kelių aptarnavimą?



Nuo tyrimų iki verslo atveju: 7 žingsniai

1. Pasirengimas

Lobizmas, reklama, rinkodara

Remiant infrastruktūrą ir paslaugas (locmanai, šliuzai...), remiama verslo plėtra

Ekonominė ir ekologinė nauda

2. Analizė

Rinkos potencialas

Galimų kiekių ir klientų identifikavimas

Pelningumo skaičiavimai

4. Kaip sukurti naują vidaus vandens kelių aptarnavimą?



Nuo tyrimų iki verslo atveju: 7 žingsniai

3. Verslo planas

Paslaugų charakteristikos - verslo idėja

Rinkos ir klientų reikalavimai

Laivų charakteristikos

Organizacinė struktūra

Teisiniai aspektai

Rinkos reguliavimas ir kokybės kontrolė

Ekonominis įgyvendinamumas

Rinkodara

Rizikos valdymas

4. Kaip sukurti naują vidaus vandens kelių aptarnavimą?



Nuo tyrimų iki verslo atveju: 7 žingsniai

4. Sutartys

Sutarčių teisės supratimas

Kelių šalių teisės aktų svarstymas

Ilgalaikės sutartys leidžiančios investuoti

5. Įdiegimas

Leidimų išdavimo procesas

Poveikio aplinkai vertinimas

4. Kaip sukurti naują vidaus vandens kelių aptarnavimą?



Nuo tyrimų iki verslo atveju: 7 žingsniai

6. Veikla

Veiklos ir kokybės stebėseną

Reagavimas į galimus pokyčius ar iššūkius

Įgyvendinta priežiūra ir remontas

7. Tvarumas

Aplinkosaugos dalis (pvz., Alternatyvus kuras - hibridas, elektra, SGD...)

Verslo tvarumui užtikrinti reikia nuolat stebėti išlaidas, pokyčius rinkoje, paklausos pokyčius ir atitinkamai veikti

5. Naujos veiklos atvejai: Švedija

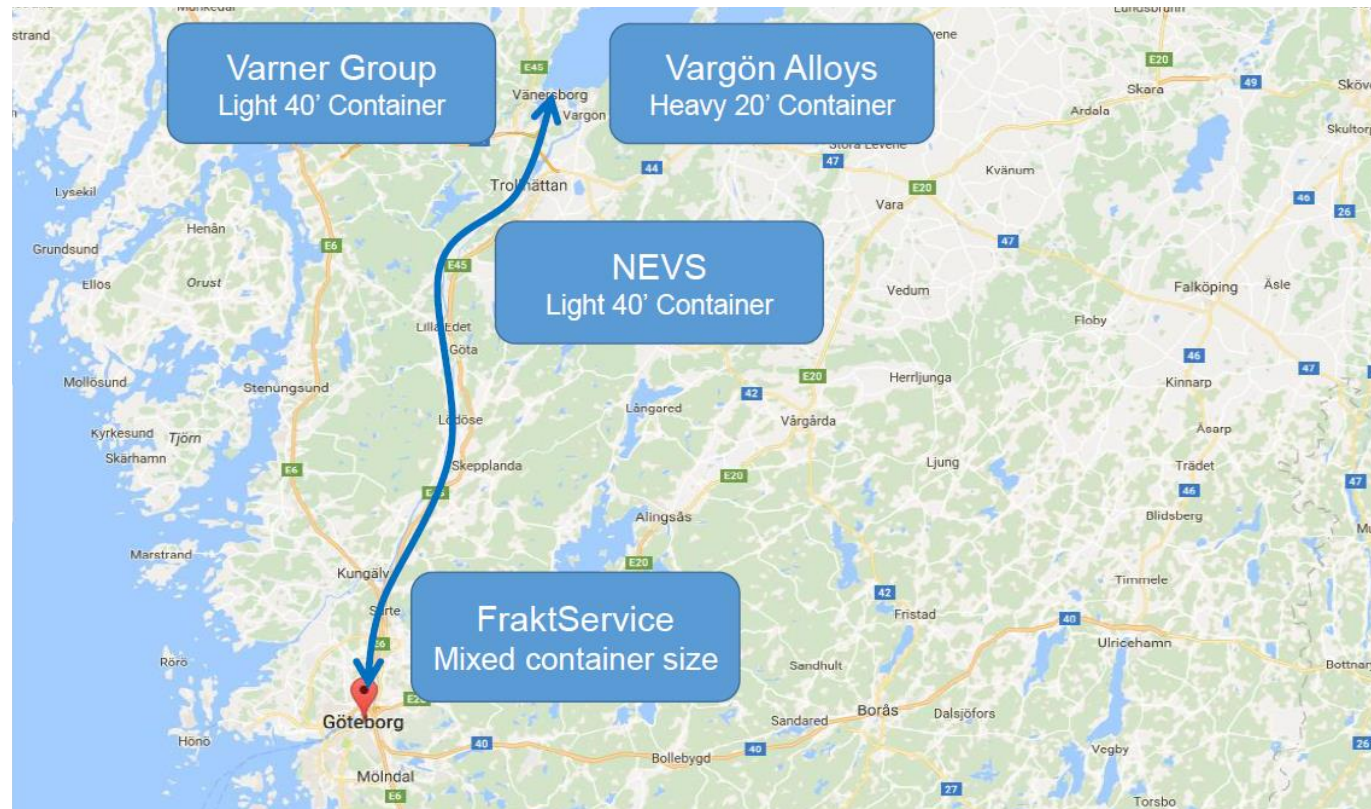
Konteinerių pervežimas baržomis Göta älv: Göteborg - Vänersborg



5. Naujos veiklos atvejai: Švedija

Konteinerių pervežimas baržomis Göta älv: Göteborg - Vänersborg

- Klientų ir veiklos regionas



5. Naujos veiklos atvejai: Švedija



Konteinerių pervežimas baržomis Göta älv: Göteborg - Vänersborg

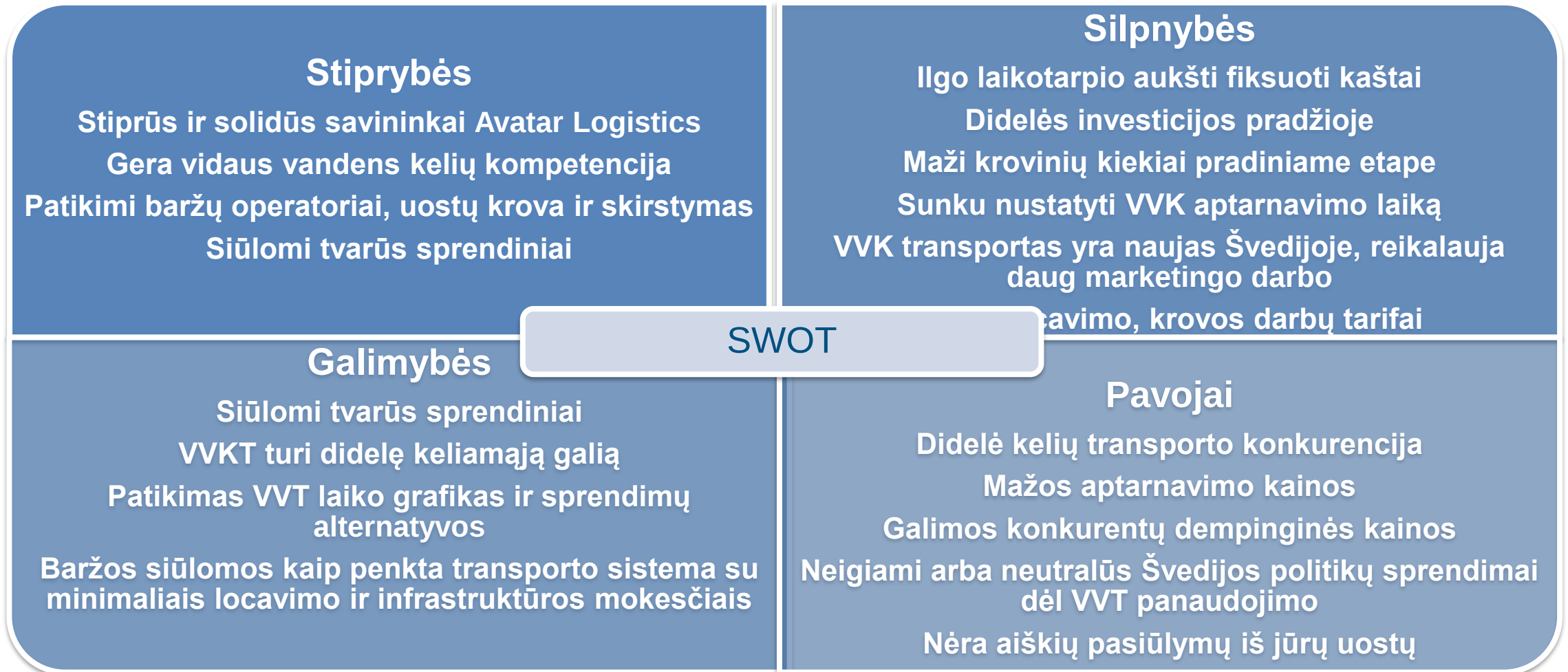
- Potencialūs krovinių srautai per Goteborgo uostą

Klientas	Metinis kiekis	Kroviny	Kryptis
Varner Group	6000 vien.	40'	Importas
Vargön Alloys	1200 vien.	20'	Eksportas
NEVS	3000 vien.	40'	Eksportas
FraktService	500 vien.	Mišrus	Importas/Eksportas
Viso	20.000 TEU		

5. Naujos veiklos atvejai: Švedija



Konteinerių pervežimas baržomis Göta älv: Göteborg - Vänersborg



5. Naujos veiklos atvejai: Lietuva



Negabaritinių ir masinių krovinių vežimas baržomis

- Pervežimas laivais tarp Klaipėdos ir Kauno ar Jurbarko
- Galima VVKT rinka:
Negabaritiniai kroviniai (vėjo elektrinių atsarginės dalys, sunkiosios mašinos, skirtos energetikos ir chemijos pramonei, taip pat didelių ir sunkių statybos dalių gamyba)
- Grūdai, mediena ir medienos gamyba
- Chemijos gamyba (trąšos ir trąšų žaliavos)
- SGD - kaip kuras mažiems miestams, šildymo stotims ir kitiems naudotojams

5. Naujos veiklos atvejai: Lietuva



Negabaritinių ir masinių krovinių vežimas baržomis

- Galimi krovinių srautai

Statybinės medžiagos (smėlis, žvyras) - iki 1 mln. tonų per metus;

Grūdai - iki 500000 tonų per metus;

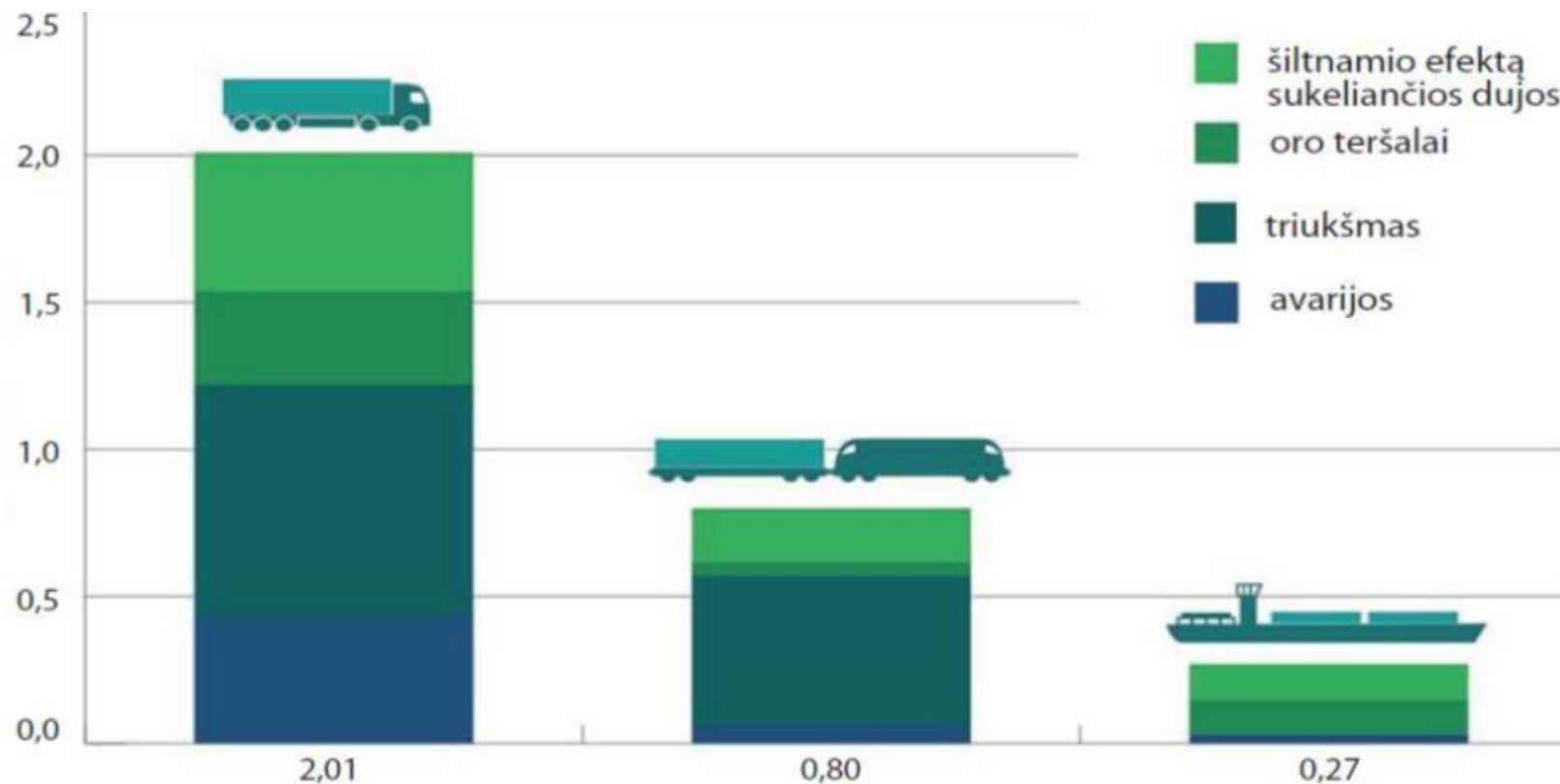
Mediena ir medienos gaminiai - iki 300000 tonų per metus;

Negabaritiniai kroviniai - iki 1000 vienetų per metus.

5. Naujos veiklos atvejai: Lietuva

Negabaritinių ir masinių krovinių vežimas baržomis

- Kaštų, aplinkos poveikio ir įvykių rizikos palyginimas



5. Naujos veiklos atvejai: Lietuva



Negabaritinių ir masinių krovinių vežimas baržomis

Stiprybės

Galimybė panaudoti Lietuvos VVK negabaritiniams kroviniams gabenti, taip pat kai kuriems kitiems krovinių tipams.

Esami padaliniai. VVK yra pakankami dideliems ir masiniams kroviniams gabenti baržomis, kurių keliamoji galia iki 600 - 800 tonų.

Transportavimas negabaritinių krovinių Lietuvoje VVK gali sumažinti transportavimo išlaidas, pristatymo laiką ir būti ekologiškesnis, palyginti su kitomis transporto rūšimis.

Silpnybės

Aukštos infrastruktūros ir superstruktūros paruošimo išlaidos, patirties ir tradicijų trūkumas. Sausos vasaros metu sudėtinga išlaikyti garantuotą gylį per visą Lietuvos VVK ilgį krovinių vežimui.

Krovinių kiekis, kurį galima perorientuoti iš kelių ir geležinkelių transporto į VVK.

SWOT

Galimybės

Padidinti VVK gylius, kuriant įrenginius ir pritraukiant daugiau krovinių į VVK

Masinių krovinių savininkai, pavyzdžiui, žemės ūkio ir medienos pramonė, teigiamai vertina VVK panaudojimo galimybes ateityje.

Pavojai

Geras viešasis kelių ir geležinkelių tinklas Lietuvoje ir mažas gyventojų tankis (palyginti su Olandijos gyventojų tankis Lietuvoje yra apie 8 kartus mažesnis), negali skatinti didelių krovinių apimčių ir būtinos kritinės krovinių masės



Copyright: S. Werner

Dėkojame už dėmesį!

