

Kovo pradžia daliai Lietuvos vežėjų - pats darbymetis. Kovo 8-ąją moteris trokšta būti apipiltos gėlėmis - ir visai nesvarbu, kad nei tulpės, nei rožės mūsų klimato juostoje dar neauga. Tūkstančius gėlių reikia pristatyti iš Olandijos į Lietuvą, tačiau dar didesnis gėlių poreikis - Maskvoje. Pervežimo įmonei vadovaujantis Jonas Valeckas, paklaustas, kiek krovininių vilkikų šiuo metu juda Maskvos kryptimi, sako, kad į tą pusę išsiųsta „viskas, kas juda“. Vežėjai prasitaria, jog pastaruoju metu Rytų kaimynų muitinės pareigūnai vis dažniau nusprendžia užlaikyti krovinius. Po tokių patikrinimų rožės jau galima vežti ne į Maskvą, o tiesiai į šiukšlyną.

Bijodami baltarusių į Maskvą važiuoja per Estiją

Bendrovės „Stolvika“ vadovas Stanislav Olenkovič sako, jog jo įmonė įprastai gėlių negabena, tačiau nuo vasario 20 iki kovo 1 dienos dažniausiai išsiunčia apie 20-25 vilkikus į Maskvą. Juose - daugiausia įvairių rūšių skintos rožės, vazoninės gėlės.

„Mūsų užduotis - pasikrauti gėles Olandijoje ir atvežti jas iki Karmėlavos. Čia parengiami dokumentai ir vilkikai išvažiuoja į Rusiją. Pastaruoju metu dažniausiai važiuojame per Sebežo (miesto Latvijos-Rusijos pasienyje - red. past.) muitinės postą arba per Narvą (labiausiai Rytuose esantis Estijos miestas - red. past.)“, - pasakoja S. Olenkovič.

Gėles gabena du vairuotojai, jos patalpinamos į specialius šaldytuvus, kuriuose palaikoma 6-8 laipsnių temperatūra. Lepas prekes į vietą reikia pristatyti kuo greičiau - daugiausia per tris paras. Kodėl į Maskvą spaudžiant laikui važiuojama per toliausiai esantį Estijos miestą?

„Su Rusijos pareigūnais labai sudėtinga, - atskleidžia „Stolvika“ vadovas. - Sudėtingiausia vežti gėles ir vaisius - tai leidžia, tai neleidžia. Ne šiaip sau važiuojame didžiausią ratą per Narvą - juk per Baltarusiją iš Lietuvos iki Maskvos tebūtų kokie 900 kilometrų. Tačiau Baltarusijos prisibijome - ten nėra jokių taisyklių, kad pradėję tikrinti, jie išipareigotų tai padaryti greitai.“

Pradėję skaičiuoti baltarusiai rožės skaičiuoja apytikriai tris paras. „Jei gėlės atvažiuos kovo 7-ą dieną - niekam jos jau nebus reikalingos. Didmenininkai jų ieško maždaug kovo 1-4 dienomis“, - paaiškina S. Olenkovič.

Gėlių kelias ir aplinkkeliais

Įmonės vadovas S. Olenkovič sako, jog vežėjai gaudo gandus, kuris muitinės taškas „pralaidesnis“ ir ten kreipia savo vilkikus. Nepaisant to, įvažiuoti į Rusiją kasmet darosi vis

sudėtingiau.

„Niekas nesako, kad vilkikų nereikia tikrinti apskritai, bet suskaičiuoti tikrai būtų galima greičiau. Beskaičiuojant kiekvienas gėlių pakelis atrišamas, atskiriamas. Rožių viename vilkike yra apie milijoną. Po patikrinimo visos rožės atgal į tą patį vilkiką netelpa, jau reikia antro vilkiko“, – sako pašnekovas.

Krovinių gabenimo paslaugas teikiančios bendrovės „Elspeda“ direktorius Jonas Valeckas pritaria kolegai. Jo teigimu, anksčiau gėles buvo galima vežti „iš taško A į tašką B“. Šiandien tenka sukti ratus ir sugalvoti, kaip apvažiuoti griežtus muitininkus. „Minske perkrauname iš lietuviškų vilkikų į rusiškus. Perkraudinėjame, perkabiname, ko tik nedarome, – atskleidė J. Valeckas. – Gėlės juk toks produktas, kurį reikia greitai pristatyti.“

J. Valeckas sako, jog anksčiau netgi egzistavo reikalavimas rožes pristatyti per 48 valandas. Pastaruoju metu šis laikas prailgintas iki 60-ies valandų, nes visi suvokia, kad gali kilti netikėtų trukdžių.

„Elspeda“ savo vilkikus mėgina siųsti tai per Estijos, tai per Latvijos sieną. Maršrutai kinta taip pat dažnai, kaip ir muitininkų nuotaika. „Taip jau bent dvejus metus vargstame. Prieš kovo 8-ąją gal kiek atlaidžiau žiūri, nes juk supranta, kad jų moterims vežame, – sako J. Valeckas. – Jei mašina užstringa bent dviem dienoms, tai iki Maskvos jau galima ir nebevažiuoti. Tada jau – iškart į šiukšlyną.“

Už muitinės pareigūnų veiksmus vežėjai neatsako, tačiau ir jie nukenčia, kai klientas vienu ypu praranda apie 100 tūkst. eurų vertės krovinį. Jis automatiškai tampa nemokus.

Tulpės pražįsta autostradoje

Tuo metu Klaipėdos krovinių gabenimo bendrovės „Gelila“ direktorius Vaidotas Vaitiekus ramiai miega net prieš kovo 8-ąją. Gėles ši bendrovė veža iš Olandijos į Lietuvą. Įprastai per savaitę atvyksta 2-5 vilkikai su gėlėmis, o prieš Moters dieną jų skaičius dvigubėja.

„Prieš kovo 8-ąją vežame daugiausia tulpes. Per Valentino dieną – rožes, prieš mamos dieną – daugiau gėlės mažuose vazonėliuose“, – sakė V. Vaitiekus.

Gėlės vežamos pamerktos, nesuspaustos, stengiamasi, kad tikslą jos pasiektų kuo geriau išsilaikiusios. Į vieną vilkiką sutalpinama apie 130 tūkst. stambių tulpių. Olandijoje perkamos gėlės nebūna visiškai išsiskleidusios, dažniausiai net neįmanoma pasakyti, kokios spalvos bus pražydusi tulpė. Visą savo grožį jos atskleidžia pakeliui į Lietuvą, per maždaug dviejų su puse paros trukmės kelionę. Tuomet jos išvežiojamos po visą Lietuvą mažesniais

automobiliais.

Vis tik nerimą V. Vaitiekui kelia tai, jog Lietuvoje gėlių poreikis vis mažėja. Pašnekovas svarsto, kad tam įtakos turi emigracija. Dėl šios priežasties „Gelila“ pradeda vežti tulpes toliau – į Estiją, Lenkiją, netgi į Suomiją.

Lietuvos nacionalinės vežėjų asociacijos „Linava“ prezidentas Erlandas Mikėnas teigia, kad vežėjų problemos asociacijai žinomos – dedamos visos pastangos, kad kliuvinių dirbti būtų kuo mažiau. „Linava“ nuolat renka duomenis apie Lietuvos vežėjų Rusijos Federacijoje ir Baltarusijoje patiriamas problemas. Asociacija siekia surinkti kuo daugiau informacijos ir atlikti visapusišką tokių situacijų analizę. Tai leis kelti konkrečius probleminius klausimus artėjančios trišalės tarybos su Rusijos Federacijos atstovais susitikimo metu“, – sako E. Mikėnas.

Pasak asociacijos vadovo, ne lengviau vežėjams iš Lietuvos darbuotis sekasi ir vakaruose – ten sąžiningam darbui koją kiša priimami protekcionistiniai įstatymai, ribojantys laisvą prekių ir paslaugų judėjimą tarp ES narių.

Apie „Linavą“

1991 m. spalio 4 d. įkurta Lietuvos nacionalinė vežėjų automobiliais asociacija „Linava“, kuri vienintelė atstovauja visą kelių transporto sektorių šalies ir užsienio rinkose. Asociacijos iniciatyva nuosekliai kuriami ir įgyvendinami ekonominiai modeliai, kurie didina Lietuvos vežėjų bendruomenės konkurencingumą. Taip judama prie tikslo įtvirtinti Lietuvos vardą, kaip vienos iš dominuojančiųjų valstybių tarptautiniuose gabenimuose tarp Rytų ir Vakarų Europos bei Azijos šalių.

