



What to do?

TURKEY WILL COME TO EU BY
MARMARAY TRAIN

ASIAN PHENOMENON

怎么办?

土耳其将乘着马尔马拉
列车到欧盟



亚洲现象



8-10 May, 2014

2014 TransBaltica

International exhibition of transport, logistics and ITS

I International congress on intelligent transport systems

Key topics of the exhibition:

- Intelligent transport systems
 - Transport and logistics services
 - Various means of transport
 - Transport infrastructure

Organizers:



MINISTRY OF TRANSPORT AND COMMUNICATIONS OF LITHUANIA



Lithuanian Exhibition and Congress Centre LITEXPO



Partner



For more information on the exhibition go to www.litexpo.lt

2 PUBLISHER'S WORD

What to do?
**编者寄语
怎么办?**

4 EXCLUSIVE INTERVIEW

Turkey will come to EU by
Marmaray train
**独家专访
土耳其将乘着马尔马
拉列车到欧盟**



8 FACTS AND FIGURES

History and future have
connected
连接历史和未来

11 FORECASTS ANALYSIS

Ernst Welteke: my prediction
was not so bad
**预测分析
Ernst Welteke :我的预
测没那么糟**



14 ECONOMICS

Asian phenomenon
**经济
亚洲现象**



18 VIEWPOINT

Transport cooperation:
policy or attitude?
The road to success of every
logistician – to be closer to
the client

**经济
运输合作: 政策还是态
度?**

**每个后勤的成功之
路——更接近客户**



22 LOGISTICS

Asia Supply Chain Insights
**物流
亚洲供应链观察**



26 BALTIC PORTS

Market changes dictate the
development of Klaipeda
port

**波罗的海港口
市场的变化决定了克
莱佩达港口的发展**



30 INTERNATIONAL EVENTS

New challenges and new
strategy for the Baltic ports
(Klaipeda, Lithuania)

Exhibition of complex
solutions in transport and
logistics InterLogistika
(Moscow, Russia)

Exhibition Transit-
Kazakhstan 2013 full
of events (Almaty,
Kazakhstan)

5th Baltic transport forum:
results and prognoses
(Kaliningrad, Russia)

Belarus transport week:
problems and solutions
(Minsk, Belarus)

36 国际活动

**波罗的海港口的新挑
战和新战略 (克莱佩
达, 立陶宛)**

**运输物流复杂问
题解决方案展**

InterLogistika (莫斯科, 俄罗斯)

**2013哈萨克斯坦过境
展 (阿拉木图, 哈萨克
斯坦)**

**第五届波罗的海运输
论坛结果和预后 (加
里宁格勒, 俄罗斯)**

**白俄罗斯运输周: 问
题和解决方案 (明斯
克, 白俄罗斯)**



WHAT TO DO?

Confucius has taught that a son must give tribute to his father by honouring him posthumously. Therefore, father should not take away this privilege from his son and prepare his grave himself.

But the first Emperor of China Qin Shihuangdi (259-210 B.C.) banned the teaching of Confucius, burnt his historical and philosophical books and buried alive the followers of this philosopher.

The Emperor of Qin (Ch'in) Dynasty who came to the throne at the age of thirteen, started to prepare his grave. According to Chinese historian Szu-ma Chien, the Emperor had taken to his grave the concubines, who didn't give birth to babies, and architects, artists, engineers as well as simple builders – everybody who knew road to the inside of the grave.

In the end of the last century there was accidentally found the Terra Cotta army, which had guarded the grave-place of Qin Shihuangdi and is considered as the eighth wonder of the world and it helps the scientists to solve a number of riddles now.

According to historians, the Emperor who had desperately searched for the elixir of immortality, before entering the other life, managed to do something on the Earth too.

The Qin Dynasty ruled by Qin Shihuangdi had conquered several states located in the present territory of China and united them into a powerful Chin Empire, from which the name of China originated.

During the Emperor's reign, who was called the Tiger of Qin, there was commenced the construction of the *Great China Wall*, unified weight and measure systems, writing structure, which remained unchanged up to the present day, there were minted uniform money, codified legal system, abolished regional governance by inheritance, introduced the administrative management system, promoted agricultural reforms, excavated more than one thousand kilometres of canals, which helped to fight flooding, and built more than six thousand kilometres of roads.

The other, Han Dynasty and other Emperor Guang Udi, having again consolidated Confucianism, successfully used those roads as he, when creating a defensive alliance, fascinated negotiators by wonderful silk and instead of military union, created one of the first international commercial contracts which gave rise to the Great Silk Road.

The Western world had long ago been pranking with silk which had arrived by caravans from the East, when the humanity, having stepped into the seventeenth century, by Hamlet's lips expressed the public existential concern and essential Dilemma of Choice: "To be or not to be?"

It seems that such a simple question uttered in time, struck the medieval society and made this creation of William Shakespeare and the hero immortal. There are people thinking that if there remained this work alone in the world, it would be enough to reflect the life problems of the whole humanity and the eternal problems.

After more than two hundred and fifty years, in the end of the nineteenth century, a writer, publicist, philosopher and scientist Nikolay Chernyshevskiy, being imprisoned in Petropavlovsk fortress and protesting by hunger campaigns, wrote a novel between Tsarist gendarmes interrogations. He didn't write about atrocities or tortures in prison, even not about the revolutionary struggle that he had determined to lead in order to destroy the hated Tsar oppression. In this stone fortress Chernyshevskiy wrote about love and future people. In spite of such innocent and sentimental theme, this piece of work, being born between the prison walls, equalled explosion. The novel played a colossal role not only in literature but also in the social and political life of Russia. It became a revolution manifesto and the manual of life for several generations of Russian intelligentsia. It was published more than sixty five times.

The novel was called *What to do?*

To tell the truth, thirty eight years later, the inspirer of other revolution Vladimir Ulyanov (Lenin) copied the name and published his own piece of work about the new ideology under the same title.

(The author of these lines did not resist the cult title, let Nikolay Gavrilovich forgive her.)

Georgi Plekhanov wrote about Chernyshevskiy's novel: "Who, having read this novel, did not think about his own life, did not check his aspirations and inclinations? We all have drawn moral strength and belief in a better future..."

While in a prison cell N. Chernyshevskiy secretly from the gendarmes wrote *What to do?*, his contemporary, five years younger Ottoman Emperor Sultan Abd-ul-Mejid I was creating an incredibly bold plan during the last years of his reigning and his life. He clearly knew what he wanted to do. Sultan had a dream – to excavate a tunnel under the Bosphorus Strait and connect the city divided by water as well as European and Asian continents by railway.

There rose a question for his followers who tried to implement the dream of Abd-ul-Mejid – "how to do?"

Famous French, English and American architects were invoked to answer this question, but the time was not mature for such a construction at the intersection of Europe and Asia one hundred and fifty years ago.

It came on the 29th of October 1913. The construction of a century, the deepest railway tunnel under the water via the Bosphorus Strait was inaugurated in Istanbul on the 90th anniversary of Turkey Republic.

The dream of the Sultan of Ottoman Empire was implemented by the Government headed by the Prime Minister of Turkey Resep Tayyip Erdogan, its determination and courage to act in spite of dissatisfaction, indifference and obstruction after more than one hundred and fifty years. Though Hamlet's question "to be or not to be" and Chernyshevskiy's "what to do" was hovering above Bosphorus not a single time.

It is unbelievable, but before the construction which is called the project of the twenty first century there strongly opposed Turks themselves who nearly provoked riots as well as the international Green organization having advocated on behalf of fauna and flora of the Bosphorus waters.

Ten year disputes were won by figures and common sense logic.

Having in mind that in the beginning of November in Brussels after more than three year's break a new negotiating phase was started concerning Turkey's membership in EU, we may state that Turkey is rapidly approaching Europe by different ways and maybe the fastest way will be the Marmaray train under the Bosphorus Strait.

Sincerely Yours,
Zita Tallat-Kelpšaitė
Publisher of the magazine

怎么办？



孔子教导，儿子必须在父亲死后恭敬地为父亲做出贡献。因此，父亲不应该从儿子那里取走这种特权而自己准备坟墓。

但是，中国第一个皇帝秦始皇（公元前259-210年）禁止孔子的教学，烧毁了他的历史和哲学著作，且活埋了这位哲学家的追随者。

秦始皇从十三岁继承王位就开始着手准备他的坟墓。据中国历史学家司马迁记载，秦始皇将不能生育的妃嫔，以及建筑师、艺术家、工程师和普通的建筑人员都埋进了他的坟墓，即那些谁知道坟墓里面的道路的人。

上个世纪末意外发现了秦始皇兵马俑军队，守卫坟墓的地方，这被认为是世界第八大奇迹，可以帮助科学家们解决一些谜题。

据史学家记载，皇帝曾拼命寻找长生不老仙丹，所以才在其死前在地球上做了太多的东西。

秦始皇在秦朝统治期间征服了位于现在中国版图上的当时的几个国家，将其纳入强大的秦朝帝国，中国的这个名字也起源那个时候。

皇帝统治期间，一位名叫秦虎的人开工建设伟大的中国长城，统一重量和测量系统，撰写结构，维持不变直到现在，铸造匀钱，成文法律制度，通过继承废除区域治理，引入行政管理体制，促进了农业改革，建造了一千余公里的运河，这有助于抵抗洪水，还建造了超过6000公里的道路。

此外，汉代另一位皇帝汉武帝，综合儒学再次成功地使用这些道路，创建一个防御同盟，因为他着迷谈判美妙的丝绸，而不是军事联盟，所以创造了第一个国际商业合同，这在历史上带来了伟大丝绸之路的诞生。

西方世界很久之前就开始使用由大篷车从东方运来的丝绸来装饰自己的生活，当人类进入17世纪后，这种情况得到的强化，由哈姆雷特的话表达了公众生存的关注和必要的两难选择：“要不能做到呢？”

这样一个简单问题的陈述似乎正是时候，击中了中世纪社会并创造了莎士比亚的不朽英雄形象。还有人认为，如果独自一人在这个世界上仍然有工作，这将足以反映整个人类生活中永恒问题。

在十九世纪，经过250年之后，一位作家、公关、哲学家和科学家Nikolay Chernyshevskiy，被囚禁在彼得罗巴甫洛夫斯克监狱且因抗议饥饿活动，写了一部关于沙皇和宪兵之间盘问的小说。他没写关于暴行或在监狱里受到的折磨，甚至不提他决心为了消灭可恨的沙皇压迫，带领人民革命斗争的事情。在这个监狱里，Nikolay

Chernyshevskiy写了关于爱情和未来的事。尽管主题是这样的天真和感伤，这部诞生在监狱围墙之中的作品依然引起了相当的轰动。小说不仅在文学界，也在俄罗斯的社会和政治生活中也发挥了巨大的作用，成为俄罗斯知识分子的一本革命宣言和几代人的生活手册。翻印出版了超过65次。

该小说的名字是“做什么？”

事实上，38年后，另一位革命家Vladimir Ulyanov（列宁）受到启发，同名发表了一篇自己的工作文章，展示新的意识形态。

（作者这些线路没有抵制邪教标题，让Nikolay Gavrilovich原谅了他。）

Georgi Plekhanov对Chernyshevskiy小说评价中写道：“读过这本小说的人，没想到自己的生活，是否沿着检验他的愿望的方向发展？我们都感受到道德的力量，且相信一个更美好的未来……”

虽然N. Chernyshevskiy在牢房的宪兵看管中偷偷写道：“怎么办？”，比他小五岁的同龄人奥斯曼皇帝Sultan Abd-ul-Mejid却在他在位的最后几年创建一个令人难以置信的大胆计划在。他清楚地知道他想要做什么。苏丹有一个梦想——在波斯普鲁斯海峡底下挖掘一条隧道，通过水下，像铁路那样连接欧洲和亚洲大陆的城市。

试图实现Abd-ul-Mejid的梦想的追求者提出一个问题——“怎么办？”

著名的法国、英国和美国的建筑师被调来回答这个问题，但对于在欧洲和亚洲路口建造这样一个工程，在一百五十年前还不够成熟。

2013年10月29日，通过波斯普鲁斯海峡的水下铁路隧道这样一个世纪工程，在伊斯坦布尔的土耳其共和国成立90周年之际拉开帷幔。

奥斯曼帝国苏丹的梦想由土耳其总理Resep Tayyip Erdogan为首的政府实现，其决心和勇气战胜了超过150年的不满、冷漠和阻挠。虽然哈姆雷特“是或不是”的问题以及Chernyshevskiy的“做什么”并不是简单徘徊在波斯普鲁斯海峡之上的时间问题。

但施工之前令人难以置信的是，有土耳其人强烈反对自己被称为二十一世纪的项目，几乎挑起骚乱，国际环保组织代表也对波斯普鲁斯海峡水域提出动植物保护提倡。

十年纠纷，由数字和常识逻辑取胜。

记住，11月在布鲁塞尔，三年多后闯出的土耳其作为欧盟成员新谈判阶段开始，我们可能会声明说，土耳其正在通过不同的方式迅速接近欧洲，也许是最快的方法将是波斯普鲁斯海峡下的马尔马拉列车。

你真诚的朋友
Zita Tallat-Kelsaité
杂志出版者



TURKEY WILL COME TO EU BY MARMARAY TRAIN



Ambassador Kestutis Kudzmanas (right) and Minister for EU Affairs of Turkey Egemen Bagis.

The 90th anniversary of the Republic of Turkey was marked by the ambitious project – opening of a railway tunnel via the Bosphorus Strait. This 13,6 km long road under the water between East and West is – as a symbolic approach of Turkey to Europe.

The magazine JURA MOPE SEA talks to the Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary of Lithuania in Turkey Kestutis KUDZMANAS about this and other projects of rapidly developing and modern country.

- The 90th anniversary of the foundation of the Republic of Turkey was marked in a special way, by presenting to the world and itself a luxurious gift – a tunnel via the Bosphorus Strait. Is it felt in the country that a historical event took place?

- During the last 10 years there took place essential changes in economic and political life of Turkey – GDP of the country has grown 3 times, export reached 152 billion US dollars last year, and Turkish businessmen having got stronger started to look for attractive markets for investments. Turkey remains an attractive country for tourists too. Last year 31 million tourists visited the country. During the last decade Turkey has become a powerful industrial country: according to GDP it is in the 18th place in the world, and if we compared it with EU countries, it would be the sixth. During ten years this country has attracted more than 100 billion US dollars of direct foreign investments to the industry and service sector and this allowed the country to essentially change export-import structure. Turkey is the biggest TV producer in Europe, and the building industry is in the second place in the world. Turkey raises ambitious targets for the coming decade. In 2023 one hundredth anniversary of

the foundation of Turkey Republic will be celebrated. Up till that time the country intends to become the 10th of the world economy.

The opening of the tunnel via the Bosphorus on the 90th anniversary of the foundation of Turkey Republic symbolizes not only the economic power of a modern country but also the intention of Turkey to integrate into EU. Of course, it depends not only on the growth of economics but also on Turkey's progress and ability to responsibly assess important reforms and fulfil obligations in other sectors.

The image of Turkey is often connected as if of a bridge between East and West. The opening of a tunnel between East and West will still more strengthen this statement. The Prime Minister of Turkey Recep Erdogan has noted at the opening ceremony, that, Marmaray tunnel is important not only to Istanbul, Turkey but to the whole humanity as well.

- The tunnel via Bosphorus is – not only the implemented Sultan's dream born 150 years ago. The modern construction of the 21st century is a part of a huge Marmaray project, according to which essential transport changes are foreseen. How is the implementation of this project going on and what economic consequences may it have?

- *Marmaray* (Marmara+ray, ray – in Turkish means railway) tunnel via Bosphorus is a part of ambitious project of Turkey with the value of 4,5 billion US dollars, 76 km long, which was commenced in 2004. 13,6 km long tunnel is the deepest tunnel in the world. The tunnel should decrease transport congestion in Istanbul with the population of 15 million and reduce the load on the bridges crossing Bosphorus where there pass more than 2 million passengers per day. The anticipated tunnel capacity is – up to 1,5 million passengers per day.

Without any doubt, the tunnel will make a positive impact on the growth of the economics of Turkey. Even now half of Turkish cargo is

exported to EU. There will also grow the importance of Turkey as a transit country – *Marmaray* connects *The Silk Road* to Europe. Now the cargo from China may reach Europe by railway.

- What significance will the project have to international logistics chains where Turkey is actively integrating?

- Geopolitical and geo-economic situation of Turkey is unique. *The Silk Road* passes via Turkey, the cargo coming to Turkey from the East is distributed among the Black and the Mediterranean Sea ports. After the completion of railway siding Baku (Azerbaijan) - Tbilisi (Georgia) - Kars (Turkey), the cargo flow from Turkey via *Marmaray* may grow several times.

Lithuania is getting intensively ready for that. Due to the extension of container train Viking up to Turkish ports, the works are going on actively. One of the sidings of *Viking* is – via Rumania and Bulgaria to Istanbul. In September 12-14 Director General of Lietuvos gelezinkeliai (Lithuanian railways) Stasys Dailydka with the delegation of experts visited Turkey. During the meetings with the heads of the Ministry of Transport of Turkey, Turkish railways, stevedoring companies and terminals there were discussed the technical aspects of container transportations from Klaipeda to the terminals of Turkey. Both parties were satisfied with the reached agreements. Turkey is interested to receive not only the cargo dedicated to their country, but the transit cargo too. From Turkey there opens *The Silk Road* and via the Mediterranean Sea – the countries of North Africa.

- In April this year the president of Turkey Abdullah Gul visited Lithuania, in September the president of the Republic of Lithuania Dalia Grybauskaitė with the Minister of European Affairs of Turkey and the chief negotiator for EU membership of this country Egmen Bagish discussed euro-integration processes of Turkey. How is the political dialogue of Lithuania and



Lithuanian Embassy in Ankara Turkey. Businessmen and Industrialists Association representatives have discussed the possibilities of cooperation.

Turkey developing as well as other directions of economic cooperation?

- Turkey is an important partner of Lithuania as well as strategic partner of EU and NATO and its role in ensuring stability in the Near East region is especially significant. Turkey is also an important economic partner for Lithuania as well. Intensive business relations with this growing and taking the 16th place in the world economics state (the sixth comparing to EU states), having the consumer market of almost 80 million, cooperation in trade, transport and investment fields, opens new possibilities for Lithuanian people.

Lithuania and Turkey are successfully cooperating in NATO. The input of Turkey into the common EU security and defence policy is important developing the dialogue between Europe and NATO. Combating the threats with energy security Turkey actively supports the initiatives of Lithuania. It is one of NATO partners that strongly supported the aspiration of our country that *National Security Centre*, founded in Vilnius, became the accredited centre of competence of the whole Alliance. The representative of Turkey is also taking part in the activities of this centre.

Lithuania chairing EU Council supports Turkish membership in EU negotiation process and it stated that the negotiations being frozen for 3 years were renewed. In November 5, 2013 the Minister of Foreign Affairs of Lithuania Linas Linkevicius led EU delegation in Intergovernmental development conference in Brussels where there was opened a new negotiation section concerning negotiations for EU membership of Turkey after the break of three years.

Turkey is studying a successful experience of Lithuania in joining EU and via different EU programs dedicated to Turkey intends to attract Lithuanian experts for the work in Turkish governmental institutions. Lithuanian institutions independently or in consortium with other partners of EU countries intend to actively

participate in EU *Twin program* projects. Successful example of cooperation is – Lithuanian road transport inspections together with the colleagues from Poland won EU *Twin program* project Support in organizing transportations of hazardous goods.

During the visit of the president of Turkey Abdullah Gul in Lithuania bilateral memorandum was signed according to which Turkey joined the shuttle train project *Viking*. Having started regular cargo transportations from Turkey to Klaipeda and back, Lithuania may become a strategic transport hub of European significance and the gates of Turkey to North Europe. Having extended the route of *Viking* via Turkey, the markets of the Mediterranean Sea and North Africa should open to North and Middle Europe. Turkey is interested to load the ports of Samsun and Mersin via *Viking* project. Other direction is – to extend *Viking* project connecting it with TRACECA and *The Silk Road*.

During the visit in Lithuania in April the president of Turkey was accompanied by a big delegation of more than 100 businessmen. There was organized Lithuanian and Turkish business forum during which new business contacts and beneficial economic relations were established. The activeness of Turkish businessmen has especially increased after the meeting of the presidents of Lithuania and Turkey in Vilnius in April this year. The direct flight from Istanbul to Vilnius opened by Turkish airlines and the signing of memorandum concerning the extension of the route to Turkey of container train *Viking* gave the additional impulse. Turkish producers and exporters see Lithuania as a favourable country for Turkish investments and the development of Turkish export to Middle and North Europe.

Lithuanian trade with Turkey made 1 billion Lit (540 million Lit-export, 420 million Lit-import) last year.

During the seminars in Istanbul and Ankara the heads of Turkish companies were interested in the possibilities of Siauliai and Kaunas air-

ports, Klaipeda Seaport and FEZ of Lithuania.

Lithuanian universities are well-known in Turkey. 700 students from Turkey chose studies in Lithuania according Erasmus exchange program last year. According to this index we are in the 3rd place in EU. For example, 1 700 Turkish students chose Poland, 1 400 – Germany. I think that the students who studied in Lithuania and Lithuanian students, who studied in Turkey, will contribute to the strengthening of relations between Lithuania and Turkey in the nearest future.

- As the Russian press writes, in the end of October, when speaking in the meeting of Eurasian economic council in Minsk, the president of Kazakhstan Nursultan Nazarbayev declared that Turkey asked to be included into the new Customs Union. What consequences might it have to logistics business? How might this step be coordinated with the aspiration of Turkey to become a member of EU? What impact can it make on the cooperation between EU and Turkey which is physically connecting European and Asian continents?

- Official representatives of Turkey did not comment those initiatives of Nursultan Nazarbayev. The president of Russia did not respond this proposal. Maybe, in this way they wanted to send a signal to EU that Turkey might look for alternatives and to accelerate the negotiations stalled for a long time concerning the membership of Turkey in EU. If political consequences are not commented, it would be rather complicated even technically. I would like to remind that Turkey has a Customs Union with EU. This was a significant contribution to the development of Turkish export to EU.

A year ago the politologists (political scientists) actively commented the statement of the Prime Minister of Turkey concerning the membership of Turkey in *Shanghai Cooperation Organization*.

- Thank you for the answers. ■



土耳其共和国成立90周年之际，一个项目将其打上了雄心勃勃的标志 - 通过博斯普鲁斯海峡铁路隧道开通。这条长13.6公里的东西方之间水下道路，是土耳其通向欧洲的一个象征。本杂志《海》与立陶宛驻土耳其特命及全权大使 Kestutis KUDZMANAS 就这一问题进行了交谈，以及在这个迅速发展和现代化国家里的其他项目。

土耳其将乘着马尔马拉列车到欧盟

- 建党90周年的土耳其共和国以一种特殊的方式呈现给世界一个标志，这本身就是一个豪华礼物——通过博斯普鲁斯海峡的隧道。这给人的感觉应该是在该国发生了一个重大的历史事件吧？

在过去10年，土耳其的经济和政治生活发生了本质的变化 - 全国国内生产总值增长3倍，出口去年达到1520亿美元，土耳其商人越来越开始善于寻找有吸引力的投资市场。土耳其也是一个有吸引力的旅游国家。去年有3100万游客访问了该国。在过去的十年中，土耳其已经成为一个强大的工业国家，其国内生产总值在世界排第18位，如果我们与欧盟国家相比，这将是第六位。十年内，这个国家已经吸引了超过1000亿美元的外商直接投资和产业和服务部门，这使该国从根本上改变进出口结构。土耳其是欧洲最大的电视生产商，建筑行业是在世界上排在第二位。土耳其提出了在未来十年雄心勃勃的目标。在2023年庆祝土耳其共和国成立一百周年之际，那时要成为世界经济第10位强大的国家。

土耳其共和国在90周年之际通过博斯普鲁斯海峡开通隧道，这不仅标志着国家经济实力的现代化，也体现土耳其融入欧盟的意图。当然，这不仅取决于经济的增长，也是土耳其在其他部门重要改革和履行义务的能力的进步和负责任的评估。土耳其的形象往往是连接东方和西方之间的一座桥梁。东西方之间的隧道开幕，会更加强化这种说法。土耳其总理 Recep Erdogan 在开幕式上指出，马尔马拉隧道

不仅对伊斯坦布尔非常重要，对整个人类也是如此。

- 通过博斯普鲁斯海峡的隧道 - 不仅是对出生于150年前的Sultan的梦想的实现，根据可预见的必要交通变化，也是在二十一世纪的现代化城市建设中巨大的马尔马拉项目的一部分。本项目的实施是怎么回事，在经济上可能带来什么样的结果？

- 马尔马拉 (马尔马拉海+射线，射线在土耳其语中指铁路) 通过博斯普鲁斯海峡隧道的价值45亿美元，76公里长，项目始于2004年，是土耳其雄心勃勃项目的一部分。13.6公里长的隧道是最深的隧道。隧道应在伊斯坦布尔减少1500万人口的交通拥堵，减少每天超过200万人次通过博斯普鲁斯海峡桥梁那里的负荷。预计隧道容量为——每天高达150万人次。

毫无疑问，隧道将对土耳其的经济增长产生积极影响。即使是现在的土耳其货物的一半出口到欧盟。这也会对其成长为过境国起到重要作用——土耳其马尔马拉通过丝绸之路连接欧洲。现在，来自中国的货物可能会到达欧洲铁路。

- 土耳其积极参与的国际物流链项目有什么意义？

- 土耳其地缘政治和地缘经济的情况是独一无二的。丝绸之路经土耳其，分布在黑海和地中海港口货物从东来到土耳其。铁路专用线巴库 (阿塞拜疆) - 第比利斯 (格鲁吉亚) - 卡尔斯 (土耳其) 建成后，通过土耳其马尔马拉的货物流量可能会增长几十倍。

立陶宛的筹备是越来越密集。由于到集装箱列车维京延伸到了土耳其港口，该工程处于积极发展状态。维京的沿线方向之一是通过罗马尼亚和保加利亚到伊斯坦布尔。在9月12日至14日立陶宛 Lietuvos gelezinkeliai (立陶宛铁路) 总监 Stasys Dailydka 引专家代表团访问土耳其。土耳其铁路运输、装卸公司和港口部门元首会议期间，就从土耳其到克莱佩达港口的集装箱运输和技术方面进行了讨论。双方就达成的协议表示满意。土耳其不仅对自己国家的货物很感兴趣，对过境货物也是一样。土耳其打开丝绸之路，连接到地中海 - 北非国家。

- 今年四月，土耳其总统 Abdullah Gul 访问了立陶宛，9月份立陶宛共和国总统 Dalia Grybauskaitė 与土耳其欧盟事务部长兼欧盟成员首席代表 Egmen Bagish 讨论了欧元区一体化进程。立陶宛和土耳其的政治对话是如何影响其经济合作发展方向的？

土耳其是立陶宛以及欧盟和北约战略合作的一个重要伙伴，其作用在确保在近东



地区的稳定方面尤其显著。土耳其也是立陶宛的一个重要的经济合作伙伴。随着这样的增长,业务关系得到强化,在这样的增长下其位于世界经济第16位(在欧盟成员国相比是第六位),具有近8000万美元的消费市场,在贸易、交通和投资合作领域为立陶宛人民开辟了新的可能性。

立陶宛和土耳其在北约的成功合作,为土耳其成为欧盟共同安全和防务政策且介入欧洲和北约之间对话带来非常重要的发展。关于能源安全方面土耳其积极支持立陶宛的倡议打击威胁。这位北约的合作伙伴,大力支持我国成立于维尔纽斯的国家安全中心,成为整个联盟能力认可中心是我们的愿望之一。土耳其代表也参加该中心的活动。

立陶宛主持欧盟理事会支持土耳其加入欧盟的谈判进程,并指出,连续3年被冻结的谈判续约。2013年11月5日,立陶宛外交部部长Linas Linkevicius率领欧盟代表团在布鲁塞尔进行了一次政府间发展会议,在那里开启关于三年破冰之后土耳其加入欧盟谈判的新部分。

土耳其通过立陶宛加入欧盟研究其成功经验,土耳其通过欧盟提供的不同项目打算吸引立陶宛专家支持土耳其政府机构工作。立陶宛机构独立或与欧盟国家其他财团合作伙伴拟积极参与欧盟双子计划项目。成功的合作范例是——立陶宛道路交通巡查的同事一起从波兰获得欧盟双子计划项目支持危险品货物运输。

访问期间,土耳其总统Abdullah Gul在立陶宛签署了土耳其加入穿梭列车维京项目双边备忘录。货物运输开始定期从土耳其到克莱佩达和其南部,立陶宛可能成为欧洲重要的战略交通枢纽和土耳其通向北欧的大门。延长维京路线途经土耳其,地中海和北非的市场应该通向北美和欧洲中东。土耳其对通过维京项目运输到加萨姆松和梅尔辛的港口感兴趣。另一个方向是与TRACECA和丝绸之路连接延长维京项目。

4月访问立陶宛期间,土耳其总统由一个庞大的有100多名客商的代表团伴随。立陶宛和土耳其商业论坛组织期间建立新的业务联系和互利的经济关系。土耳其商人在今年4月于维尔纽斯的会议上见过立陶宛和土耳其总统后,商业活动的积极性有所增加。土耳其航空公司开启了从伊斯坦布尔到维尔纽斯的直飞航班,并签署了有关维京集装箱列车路线延伸到土耳其的备忘录。土耳其生产商和出口商看到立陶宛有利于土耳其国家投资和发展其出口到中东和北欧。

立陶宛与土耳其去年的贸易额为10亿立特(5.4亿立特的出口,4.2亿立特进口)。在研讨会期间,伊斯坦布尔和安卡拉的土耳其公司负责人对希奥利艾和考纳斯机场,以及克莱佩达海港和立陶宛FEZ有兴趣。在土耳其,立陶宛大学众所周知。根据去年的立陶宛伊拉斯谟交流计划数据显示,有700名来自土耳其的学生选择在立陶宛

搞研究。在这个指数上我们在欧盟排第三名。例如,1700名学生选择土耳其,1400人选择德国波兰。我认为,在立陶宛上学的大学生,以及在土耳其上大学进行土耳其研究的立陶宛学生,都将在不久的将来有助于加强立陶宛和土耳其之间的关系。

- 由于俄罗斯记者写道,在2010年底谈到欧亚经济委员会的会议在明斯克举行,哈萨克斯坦总统纳扎尔巴耶夫宣布,土耳其要求被纳入新的关税联盟。这物流业务会可能带来什么样的结果?这会如何有助于其协调与土耳其的愿望,成为欧盟一员吗?这可以对地理上连接欧洲和亚洲大陆的欧盟与土耳其之间的合作,产生什么样的影响?

土耳其正式代表没有发表言论评价Nursultan Nazarbayev的这些举措。俄罗斯总统没有回应这项建议。也许,他们想以这种方式给欧盟发出一个信号,土耳其可能会寻找替代品,并在很长一段时间加速有关土耳其成为欧盟成员的谈判陷入僵局。如果政治结果没有评论,这将甚至在技术上变得相当复杂。我想提醒说,土耳其与欧盟有海关联盟。这对土耳其出口到欧盟的发展是一个重大的贡献。

在一年以前Politologists(政治学家)积极推荐土耳其总理的评价,是关于土耳其在上海合作组织成员的声明。

- 感谢您的回答。



ABIPA LOGISTICS UAB

J. Jasinskio str. 12, 4th floor
LT-01112 Vilnius
Tel. + 370 5 2789561
E-mail: office@abipa.lt
E-mail: sales@abipa.lt

ABIPA – an international team of professionals who aim to connect producer and consignees through the logistics sequence, at any time and any place for customers whose business starts or ends in CIS countries.

Our solutions help our customers to develop and grow their business.



www.abipa.net

ABIPA – founded 2007 in Vilnius (Lithuania).

Today the company is proud of:

- Main sales target - CIS area (especially RF market sales)
- 64 million EUR turnover per year
- Team of 120 professionals
- Membership at world's largest agency WCA

ABIPA is also owner of ABIPA Terminal, which is:

- A type Customs warehouse. Last border before entering CIS
- Cross docking HUB
- Customs post (7 days per week)
- Customs license
- Cargo preparation to enter CIS: Documentation, Consolidation, Other warehouse jobs, Free Economic Zone



HISTORY AND FUTURE HAVE CONNECTED

- In October 29, 2013, the day of the 90th anniversary of the foundation of Turkey Republic, in Istanbul there was solemnly opened a railway tunnel under Bosphorus Strait - an ambitious construction called a century project.
- The idea to connect Europe and Asia by tunnel under Bosphorus was born in the head of the Sultan of Ottoman Empire Abd-ul-Mejid I more than 150 years ago. In 1891 there was approved a commonly created project by French, British and American architects, but due to the technological and financial difficulties it was not implemented. Only in the end of the last century technological and investigation works were renewed. In 2004 under the initiative of the Prime Minister of Turkey Republic Recep Tayyip Erdogan the construction of the tunnel was commenced.
- The length of the tunnel connecting the European and Asian part of Istanbul is 13,6 km. It is constructed almost in the depth of 60 m below sea level (55 m under water and 4,6 m under sea bed). 11 sections make the tunnel. As the officers say, it is the world deepest immersed tube type railway tunnel. (*Eiksund* tunnel is the deepest subsea road tunnel in the world. This 7765 m long automobile tunnel is constructed in the fjords of Norway in 287 m below sea level).
- The construction works of Bosphorus tunnel were executed by Japan and Turkish consortium and financed by *Japan Bank of International Cooperation* (JBIC) and *European Investment Bank* (EIB). Expected train traffic interval is - 2 minutes. Capacity - 75 thousand passengers per hour.
- Presently about 2 million people cross the Bosphorus Strait every day, using two bridges. When transport axle between the eastern and western points of the city is installed, there will be possible to transport 1,5 million per day.
- The tunnel and the Bosphorus Strait cost 3 billion US dollars. It is a part of the ambitious *Marmaray* project, according to which it is foreseen to reconstruct earlier constructed underground train lines and construct a metropolitan line 76 km long connecting Asian and European continents.
- The new tunnel will become an important connecting part of cargo transportation route from China to West Europe, and national *Marmaray* project, the costs of which reach 5 billion US dollars, will be a significant factor implementing the aspiration of Istanbul - to become a global transport hub. After the implementation of *Marmaray* project, the share of railway market in Istanbul will increase from 3 to 27 percent, i.e. it will reach the level of Paris and London.
- The name of *Marmaray* project consists of the name of the Marmara Sea and the word „ray“(rails).
- The construction of the tunnel being constructed in the active seismic zone is designed to withstand the catastrophic, 9-point earthquake on the Richter scale. According to the Prime Minister of Turkey R.T. Erdogan, the tunnel is „the safest place in Istanbul“.
- During construction of a tunnel there were found about 40 thousand unique archaeological findings, including 30 sunken ship flotilla of Byzantine Empire, the remains of the IV century Constantinople port and other interesting and valuable findings. All of them are stored in the museums of Istanbul.
- Part of the inhabitants of Istanbul strongly opposed the implementation of *Marmaray* project and construction of the tunnel under Bosphorus. Their dissatisfaction had reached the nature of the riot and spread in other regions of the country. The activists of international “green” movement *Greenpeace* also opposed the construction, motivating that they were of negative impacts on marine fauna and flora. ■

连接历史和未来

- 在2013年10月29日土耳其共和国建党90周年之际，伊斯坦布尔隆重开启了博斯普鲁斯海峡铁路隧道——一个被称为雄心勃勃的跨世纪建设工程。
- 建立隧道下连接欧亚的博斯普鲁斯海峡的想法起源于150余年前的苏丹奥斯曼帝国君主Abd-ul-Mejid。此项目于1891年得到批准创建，由法国、英国和美国的建筑师执行，但由于技术和财政上的困难，项目没有实现。只有在上个世纪结束的技术和勘测工程获准续期。在2004年在土耳其共和国总理Recep Tayyip Erdogan的倡议下开始隧道施工。
- 隧道连接欧洲和伊斯坦布尔亚洲部分的长度为13.6公里。它的构造深度几乎是在海平面以下60米（55米在水下以及4,6米在海床下）。隧道由11节组成。据有关人员说，它是世界上最深的沉管式铁路隧道。（Eiksund隧道是在世界最深的海底公路隧道，这条长7765米的汽车隧道施工在挪威峡湾海平面287米以下）。
- 博斯普鲁斯海峡隧道的建造工程由日本和土耳其财团负责，得到日本国际合作银行（JBIC）和欧洲投资银行（EIB）的资助。预计列车行车间隔是——2分钟。容量——平均每小时7.5万人次。
- 目前约有2万人每天使用两个桥梁越过博斯普鲁斯海峡。当城市的东部和西部之间的交通桥安装，可能会有每天运送150万人次。
- 隧道和博斯普鲁斯海峡耗资三十亿美元。这是雄心勃勃的马尔马拉项目的一部分，根据可以预见的较早建成地铁线进行重建，构建一个76公里长连接亚洲和欧洲大陆的大都市线。
- 新隧道将成为从中国到西欧的货物运输路线和国家马尔马拉项目的一个重要连接部分，成本达到50亿美元，将成为实施伊斯坦布尔愿望的重要因素，成为一个全球性交通枢纽。在伊斯坦布尔马尔马拉项目实施后，铁路市场的份额将增加3%至27%，也就是说，会达到巴黎和伦敦的水平。
- 马尔马拉项目的名称由马尔马拉海和“射线”（轨道）的名称组合在一起。
- 隧道建设中处于活跃地震带的部分，正在兴建设计以使其可承受里氏规模9点的灾难性地震。据土耳其总理R.T. Erdogan说，隧道是在伊斯坦布尔“最安全的地方”。
- 在隧道施工过程中被发现了大约4万独特的考古发现，其中包括30艘拜占庭帝国舰队沉船，以及四世纪君士坦丁堡港口及其他有趣和有价值的发现。所有这些都存储在伊斯坦布尔的博物馆。
- 部分伊斯坦布尔居民强烈反对“马尔马拉”项目和博斯普鲁斯海峡下的隧道建设的实施。他们的不满已经达到在全国其他地区蔓延骚乱的性质。国际“绿色”运动的绿色和平组织活动家也反对兴建，激励他们这样做的原因是对海洋动植物的负面影响。 ■



logi trans

Transport Logistics Exhibition

21-23 November 2013
Istanbul

www.logitrans.com.tr

Organized by EKO MMI Fair Limited Co.





**19th INTERNATIONAL
EXHIBITION & CONFERENCE
FOR TRANSPORT & LOGISTICS**

TRANSRUSSIA

22-25 APRIL 2014
Moscow, Crocus Expo

www.transrussia.ru



Organized by:



ITE Group Plc
+44 (207) 596 6188
transport@ite-exhibitions.com
www.transrussia.ru/eng/

Supported by:



MINISTRY
OF TRANSPORT
OF THE RUSSIAN
FEDERATION

General
Sponsor:





ERNST WELTEKE: my prediction was not so bad



Ernst Welteke, a banking and financial specialist, is an Independent Director of Center-Invest Bank in southern Russia and Unibank in Azerbaijan. From 1994 to 2004, he was the President of the Deutsche Bundesbank.

For many years, he has been involved in the interplay between central banks, governments and financial markets, including participation in the activities of the Bank for International Settlements (BIS) and the International Monetary Fund (IMF). He also sat on the council of the European Central Bank during the first five years of European economic and monetary union. Between 1995 and 1999, Welteke was Frankfurt-based Chairman of The State Central Bank of Hesse and a member of the Bundesbank's Policy-Making Central Council. For 20 years (1974 to 1995) he has been a member of the Hesse State Parliament in central Germany and from 1991 to 1995 he was Economic and Finance Minister of Hesse. Welteke completed his studies in Economics at Frankfurt and Marburg Universities.

- Mr. Ernst Welteke, being a president of *Deutsche Bundesbank*, you stressed in one of your speeches ten years ago about the importance of the growing economics of China. You said that being so far a poor country, China was catching up the world at a great pace and you predicted if the country maintained the same pace, China would overtake the USA in ten years and by 2015 the GDP of both countries would be of the same level.

How would you assess those prognoses? Didn't China disappoint you?

- To predict that the GDP in China and in the USA would be at the same level in 2015 was perhaps premature. China's Gross Domestic Product was due to the IMF at about \$8.5 trillion in 2012 and the US GDP at \$16 trillion for the same year. This is a significant gap. But if one uses another measure, e.g. the Purchasing Power Parity, China is forecast to race past the U.S. in just a few more years. Due to the forecast by the OECD, China's GDP, based on 2005, PPP is at \$15.26 trillion in 2016, exceeding the forecast U.S. GDP of \$15.24 trillion for the very first time. The IMF reached a similar conclusion in its October 2012 *World Economic Outlook* report, projecting the China's GDP of \$ 20.20 trillion in 2017, based on current PPP rates, will exceed US GDP of \$19.75 trillion for the first time. That means my prediction was not so bad. It makes no big difference if it is 2015, 2016 or 2017. That means China did not disappoint me and, ten years ago, I was quite right with the predictions.

- It seems, that the economic crisis that hit the global finances did not stop China's pace. China is actively looking for investment possibilities and

it does not eliminate even the small states, such as Lithuania, which is developing its maritime industry. China is looking at great energy resources like Kazakhstan, Turkmenistan and other countries, endowed with the riches of the earth. It is ready to invest into one of the world's biggest gas field of *Galkynysh* based in Turkmenistan.

What impact can the activeness of the growing economics make on the global finances and affect the hierarchy?

- China is chasing for commodities not only in Asia, but also in Africa and other parts of the world. China's foreign direct investment growth was very remarkable in the last few years and it will increase in the years to come. So China's share of the world's GDP, and not only China's but also the share of GDP of other BRICS countries, will increase and the importance of Europe and the US will decline. For me the fact that the European Member States integrate and unify more and more, makes it even more important. Otherwise they can't play a role in an even more globalized world.

- In a number of international events, where future perspectives of economics are being considered, BRICS countries (Brazil, Russia, India, China and Republic of South Africa) are getting more and more attention. The attention for these countries did not recede even during the great crisis.

How do you assess the perspectives of those countries in the global economics recovering after the crisis?

- After the financial crisis I see one problem for the developing countries: they profited from the huge amounts of liquidity that were created by

the Central Banks in the U.S., Japan and Europe. Huge amounts of this liquidity have flown there, but it is short-term money and we have seen, after the announcement of the Fed in May of this year, that they will reduce its quantitative easing and these countries' currencies will get into difficulties. And I hope they know what to do in this situation.

- In September this year in St. Petersburg (Russia) there took place the economic summit of G20 and leaders of the BRICS countries agreed on the foundation of Monetary Fund and *Development Bank* disposing 100 bn. US dollars, following the example of the World Bank.

Would it mean that the commercial bank *Center-invest*, located in Rostov on Don and positioning itself as a sustainable East European bank, might become the basis of the new *Development Bank*?

- *Center-invest Bank* in Rostov on Don is a private commercial bank and its business is located in the Southern Federal District of Russia, which includes the regions of Krasnodar, Rostov, Volgograd and Stavropol. The majority of the shareholders are the development banks DEG, part of the *KfW-Group* in Germany, the EBRD in London and *Erste Bank* in Austria, which is not a development bank. Therefore it is logical that *Center-invest* will not become a *Development Bank*.

- *Center-invest Bank*, where you serve as a member of the board of directors, induces the cooperation between business and science as well as involving young scientists to the formation and management of economics and finances of the BRICS countries. Please, tell us about those perspectives.

- Again, *Center-invest Bank* is concentrated on the Southern Federal District, but you are correct that there are a lot of programmes involved to create a better business climate and a better understanding of entrepreneurship. That's why, *Center-invest Bank* founded a scholarship for young students and for teachers and supports school children in many ways. On the website of *Center-invest Bank* (www.centriinvest.ru) you can find more details.

- International business magazine *JURA MOPE SEA*, is published in the English, Chinese, Russian and Lithuanian languages and for some years already it propagates the synergy of business, science and art in the initiated and organized conferences by the magazine itself.

How would you assess such a formation? Maybe we could more efficiently achieve these noble goals by cooperating together?

- In many regions of the world one can see that a cooperation between businesses, in this case banks, the financial sector, science and art is worthwhile. This can be done by publishing magazines, by organizing conferences as well as arranging study tours. If you would like me to cooperate, do not hesitate to get into contact with me.

- Thank you for the answers. ■



Promote the Global Smart Grid's Consensus
Drive the World Energy's Safe Development

The 4th China International Smart Grid Construction Technology and Equipment Expo

2014 Global Smart Grid (China) Summit

The 4th China International Distributed Energy and Energy Storage Technology Summit

Date: March 31st - April 2nd , 2014

Venue: China National Convention Center • Beijing

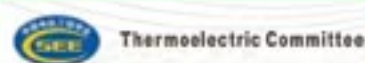
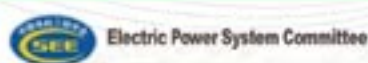
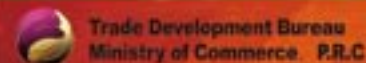
Highlight:

Attract Several Nations Pavilions
Top-level Global Summit & Forum

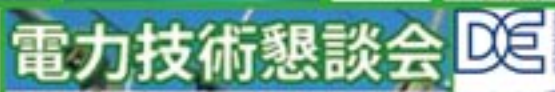
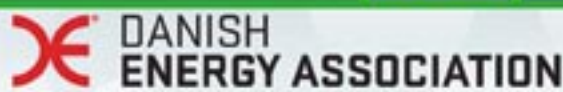
Gather Global Well-known Expertises
Large -Scale Expo: 22,000 m^2

Focus on Industry Development Hots

Who Organize ?



Who Support ?



Contact Organizing Committee:

Mr. Frank Li

MP: 13717678466

Tel: +86-10-52011150

Fax: +86-10-52096866

E-mail: frankli@devis-expo.com

Website: <http://www.cigee-expo.com>

ERNST WELTEKE： 我的预测 没那么糟



Ernst Welteke，银行和金融专家，是俄罗斯南部中心投资银行以及阿塞拜疆银广通的独立董事。从1994年到2004年间，他是德意志联邦银行主席。

多年来，他一直参与在中央银行，政府和金融市场中，包括参与银行国际清算（BIS）国际货币基金组织（IMF）之间的活动。他在欧洲经济和货币联盟的第一个五年当中担任欧洲央行理事会的工作。

在1995年和1999年之间，Welteke是法兰克福投资的国家黑森州中心银行主席和德国央行（Bundesbank）政策制定中央委员会成员。20年来（1974年至1995年），他一直是在德国中部黑森州议会的成员，他在1991至1995年担任黑森州经济和财政部长。

Welteke在法兰克福和马尔堡大学完成了他的经济学研究。

- Ernst Welteke先生，作为德意志联邦银行主席，你在一个演讲中强调十年前中国经济增长的重要性。你说，到目前为止，作为一个贫穷的国家，中国正在赶上世界的伟大步伐，并预言如果国家保持相同的步伐，10年间中国将超过美国，到2015年，这两个国家的国内生产总值将达到相同的水平。你是如何评估那些预后？中国没令你失望吧？

- 预测中国和美国的国内生产总值将在2015年达到同一水平也许还为时过早。中国的国内生产总值是由于国际货币基金组织（IMF）在2012年约8.5万亿美元，而美国同年GDP为16万亿美元。这有显著差距。但如果使用的另一项标准，如购买力平价预测（PPP），中国在短短数年以上已经超过美国。PPP是由经济合作与发展组织根据2005年中国的国内生产总值的预测，2016年PPP为15.26万亿美元，第一次超过了预期的美国国内生产总值15.24万亿美元。国际货币基金组织（IMF）在2012年的10月份“世界经济展望”报告达成了类似的结论，预计中国的国内生产总值20.20万亿港元目前的购买力平价的基础上在2017年首次超过美国国内生产总值19.75万亿美元。这意味着我的预测没那么糟。它没有大的区别，如果是2015年，2016年或2017年。这意味着中国没有让我失望，我十年前的预测完全正确。

- 看来，经济危机重创全球财政并没有阻止中国步伐。中国正在积极寻找投资机会，也并不排除与小型国家比如陶宛来发展海运业。中国正在准备为哈萨克斯坦、土库曼斯坦和其他拥有地球能源财富资源等巨星国家投资，介入土库曼斯坦Galkynysh这个世界上最大的天然气领域之一。这对全球财政经济增长和层次结构能产生什么样的积极影响？

- 中国不仅在亚洲追逐大宗商品，在非洲和世界其他地区也是一样。在过去的几年里中国对外直接投资增长非常显著，因此，中国占世界的GDP在未来的岁月里会增加。不仅是中国，其他金砖四国内生产总值份额也将增加，而欧洲和美国的重要性将有所下降。这使得我觉得欧盟成员国的整合和统一在一个更加全球化的世界中越来越重要。否则，他们将无法发挥作用。

- 未来经济学的观点正在考虑在一些国际事件，金砖国家（巴西、俄罗斯、印度、中国）和南非共和国正在得到越来越多的关注。即使在很大的危机下这些国家也不缺乏关注。

你如何评价这些国家在全球经济危机后的复苏观点？

- 金融危机发生后，我看到对发展中国家的一个问题是：他们从日本、欧洲和美国这些国家中央银行所建立的巨额短期热钱流动性中获利，我们所看到美联储在今年5月将减少其量化宽松政策的消息公布后，这些国家的货币陷入困境。但是，我希望他们知道在这种情况下该怎么办。

- 在今年9月圣彼得堡（俄罗斯）举行的金砖国家经济峰会上，二十国集团领导人同意国际货币基金组织和开发银行基于世界银行的例子出售1000亿美元。

这是否意味着坐落在顿河畔罗斯托夫的中心商业投资银行将自身定位为可持续发展的东欧银行，可能会成为新开发银行的根基？

- 中心投资银行在顿河畔罗斯托夫的一家私营商业银行，其业务位于俄罗斯南部联邦区，其中包括伏尔加格勒、罗斯托夫、克拉斯诺达尔和斯塔夫罗波尔地区。多数股东来自DEG开发银行，德国部分的德国复兴信贷银行集团，伦敦欧洲复兴开发银行和不属于发展银行的奥地利Erste银行。因此，中心的投资将不会成为开发银行这是合乎逻辑的。

- 您是中心投资银行的董事会成员，引导商业和科学，以及金砖五国的经济和财政状况的形成和管理并涉及青年科学家之间的合作。请告诉我们关于这些观点的情况。

- 中心投资银行主要集中在南部联邦区，这是正确的决定因为这能参与创造更多更好的经商环境，并更好地理解创业节目。因此，中心投资银行为青年学生和教师成立奖学金，并在许多方面支持学校的孩子。你可以在中心投资银行（www.centrinvest.ru）的网站上找到更多的细节。

- 国际商业杂志《海》近年来以英语、中文、俄文和立陶宛语发表，由该杂志已经发起并组织了会议，促进商业、科学和艺术传播发挥协同作用。

您如何评价这样的体系？也许我们可以一起合作，更有效地实现这些崇高的目标？

- 在世界许多地区，人们可以看到企业之间的合作——在这种情况下是通过银行这样的金融业来实现，科学和艺术有着崇高的价值，也可以通过出版杂志，举办会议和学习考察。如果您想与我合作，请不要犹豫来联系我。

- 感谢您接受我们的采访。 ■



ASIAN PHENOMENON

Vytautas Nauduzas

Ambassador of the Ministry of Foreign Affairs of Lithuania for energy and transport policy matters

Could Sweden match China mega cities according to the population?

Hardly.

The biggest agglomerations – Beijing, Shanghai, Chóngqing, Guangzhou – have long ago ‘jumped over’ the limit of fifteen million people. Each of the above cities would be of ‘heavy weight’ in the whole map of Europe.

The second group of the cities – Chengdu, Hong Kong, Shenzhen, Xi’an – count 8-9 million citizens each, i.e. as much as there live in Sweden – 8,9 million people.

China does not cease to amaze by its scales. Have often people heard about Xi’an city?

Namely from those places did the great and the most famous in the history of mankind Silk Road start.

Xi’an city served for almost a millennium as a capital of the 13 dynasties even before the Christ.

Its heritage – the eighth wonder of the world – *Terra Cotta Army* of the first emperor of China Chin Shi Huang – warriors with all ammunition that are presently exhibited at the national museum. The other monument that has survived to the present days is – an impressive fortress the walls of which stretch so long that one can easily mix it with the *Great China Wall*. Inside the fortress there should easily fit Monaco and there would still be a lot of free space...

Xi’an city is no less impressive and modern. The guests are met in a huge and modern airport. From there one can directly fly to Tokyo, Nagoya, Seoul, Paris or Helsinki as it has recently started direct flights to Xi’an city. The modern architecture is hardly attractive, but the guests are surprised by the abundance of 30-40-storied skyscrapers, as well as kilometres long estacadas high above the industrial regions or cultivated land areas.

But the development of the city is determined by small business the representatives of which are teeming everywhere even in the most unexpected places. It is very difficult to understand the organization and management of the city because you can rarely meet a person speaking English. Even for the employees of good hotels: *Hilton, Sheraton, Kempinski, Marriot* and others the language of Shakespeare is – hard to crack...

One more surprising phenomenon – price index – has evidently increased. Due to this reason the competitiveness and attractiveness of China goods is decreasing. In its turn, it is of great impact on economic growth ratio, trade and economic relations with Europe. On the other hand, it is notable that China GDP in 2012 exceeded Russian GDP 4 times (8,2 and 2 trillion US dollars respectively).

These matters were discussed at Euro-Asian *Economic Forum* that took place in September 26-28 in Xi’an city and which was patronized

by vice-chairman of China political consulting conference, i.e. the second state officer, Mr. Chen Yuan.

1999 Nobel Prize Winner, economics professor from Canada Robert Mundell made a report at the event.

The topics of Euro-Asian Forum covered financial cooperation, investments, banking, trade, industry, energy, economic growth problems, culture, protection of historical monuments, tourism and the tendencies of transport and logistics of the two continents.

China intensifies penetration into Central Asia

Several forum aired ideas.

Xi’an city – is a suitable place to discuss on banking and rational financial solutions. Because in this city there operates *China Everbright Bank*...

Though economic growth rates are decreasing, it makes no impact on the wealth of Asian millionaires. According to *Canada Royal Bank* data, in 2015 Asian rich will manage about 16 trillion USD! It will exceed USA annual GDP.

China intensifies penetration into Central Asia. Having outrivaled India, it has signed 5 billion USD contract with Kazakhstan concerning Kashagan gas field, where together with *Exxon Mobil, Shell, Total* and ENI is starting the works.



China managed to guarantee itself the rights to one of the world biggest gas field in Turkmenistan.

Though Uzbekistan does not enjoy such natural riches, its second trade partner is China.

In Tajikistan Chinese are already constructing the second motorway in the mountains.

In Kirgizia one can easily guess whether there are many arrivals from China. It's enough to look at the hotels.

China pays especially great attention to transport infrastructure and arteries. In 2013-2032 this country intends to acquire 5357 (!!!) passenger planes for 647 billion US dollars. Such astronomic messages can be explained not only as the tendencies of supply and demand. In the global avia market the income from each kilometre of passenger travel increases by 5 percent annually.

Last year there were transported only 57 million tonnes of cargo by air liners of the world (it is a little more than by *Lithuanian railways* and less than Latvian railways). But the value of this comparatively small cargo flow is – about 3 trillion US dollars or 1/3 of the global trade!

So, who is the first in aviation, wins the trade. On the other hand, avia-transport is too expensive to carry consumer goods.

The value of Eurasian cargo flows reaches 56 billion US dollars annually. It is forecasted that till 2020 this figure doubles and will exceed 1000

billion dollars.

About 95 percent of goods according to turnover and not value are transported by sea routes. But inter-continental cooperation requires new Eurasian transport junctions. Only 1 percent of this cargo is transported by *Trans-Siberian highway*.

Innovative projects, modern technologies

United Nations coordinates the interests of 38 states, investing and strengthening inter-continental transport infrastructure. In 2002, 404 transport arteries were identified that are in need of 271 billion US dollars injection. Presently 9 land road and 8 railway projects between Asia and Europe are under implementation.

Asia-Europe transport infrastructure covers 3 economic dimensions:

- Trade and logistics (short term);
- Efficiency and competitiveness (long term);
- Urban development.

The economic activeness of the global population is more and more concentrating in huge agglomerations. In its turn, such development induces the intensiveness of transport in the cities and between the cities. It is possible to solve transportation of bigger cargo volumes using different innovative projects. One of them is – optimization of cargo transportation. In this

context, the application of leading-edge technologies in logistics is of great significance.

Further economic growth of China will largely depend on transport infrastructure, capacities of logistics centres and even on ... cosmic programs.

By the way, at the 64th international congress of astronauts it is declared that China is going to launch *Tiangong-2* laboratory into cosmos even in 2016, and in 2020 – set up a cosmic station.

China is rapidly catching up the West in all the fields of science and scientific application. Since 2003 up till now the researchers of this country have publicized 1,14 million scientific articles in international publications. According to this index China is in the second place after the USA.

The participants of the forum paid their attention to international association, which is founded in Lithuania, EWTC project, headed by Dr. Algirdas Sakalys and a number of other scientists.

Finally, Xi'an city – is not the most convenient place for such forums. The conference centre is 20–25 km away from the biggest hotels. Intensive traffic of the city complicates the trips to the place of event. It takes more time to go from the hotel to the airport than to travel from the capital of Lithuania, Vilnius, to its nice resort Druskininkai. So, we can confidently say that Druskininkai is no less attractive city for international events, including Euro-Asian forums. ■



亚洲现象

按照人口来看，瑞典能否与中国大城市相匹配？

很难。

最大的聚集区 - 北京、上海、重庆、广州 - 早已“跃过” 1500万人的极限。上述每个城市对于整个欧洲版图来说都将是过重的存在。

第二组的城市 - 成都, 香港, 深圳, 西安等有800-900万市民, 这可能跟住在瑞典的人口差不多, 也是800-900万人。

中国从不停止以其规模让世人惊奇。有多少人听说过西安城市？

上面提到这些地方的伟大和知名在人类历史上丝绸之路时就已经开始了。

西安市几乎有上千年的历史作为13个朝代的首都, 其首都开始的历史甚至在基督诞生之前。

其遗产 - 世界第八大奇迹 - 中国第一个皇帝秦始皇的兵马俑——其勇士及所有的武器弹药, 目前在国家博物馆展出。已存活到现在的其他纪念碑中令人印象深刻的一个堡垒的墙壁伸得那么长, 人们可以很容易地将其与伟大的中国长城联系在一起。在这个空间里面, 应该很容易容得下摩纳哥, 除此之外仍然会有一个很大的自由空间.....

西安城市依旧是那么令人印象深刻和现代化的。游客们聚集在一个庞大而现代化的机场。从那里可以直接飞到东京、名古屋、首尔、巴黎或赫尔辛基, 因为它最近已开始直飞西安城市。现代建筑没有什么吸引力, 但30 - 40层的摩天大楼, 幅员辽阔的工业区和广阔富饶的耕地地区让客人感到惊讶。

但城市的发展由小型企业代表, 这些小企业存在于各处, 即使是在最意想不到的地方。城市的组织和管理是非常难于理解, 因为你很少能遇见一个讲英语的人。即使在员工素质还不错的酒店, 比如: 希尔顿、喜来登、凯宾斯基、万豪等, 莎士比亚的语言依然是——难以破解...

一个更令人吃惊的现象——价格指数——已明显增加。由于这个原因, 中国商品的竞争力和吸引力正在下降。反过来, 这是对经济增长的比例, 与欧洲的贸易和经济关系的影响很大。另一方面, 值得注意的是, 中国国内生产总值在2012年超过俄罗斯国内生产总值4倍(各自分别为8.2万亿美元和2万亿美元)。

这些事项在9月26-28日在西安市举行的欧亚经济论坛上进行了讨论, 此论坛由中国政治咨询会议副会长资助, 即第二位国家官员, 陈垣先生。

1999年诺贝尔经济学奖得主, 来自加拿大的Robert Mundell教授在活动中作了报告。

欧亚论坛的主要议题包括金融合作、投资、金融、贸易、工业、能源、经济增长的问题, 文化、历史古迹的保护, 旅游以及两大洲运输和物流方向。

中国向中亚地区渗透加剧

论坛上提出了几个想法。

西安城市——是一个来讨论银行和合理金融解决方案的合适地方。因为在这个城市运营着中国光大银行...

经济增长率正在下降, 但这对于亚洲百万富翁的财富都没有影响。据加拿大皇家银行数据, 2015年亚洲富人将管理约

Vytautas Nauduzas

立陶宛外交部能源和交通政策事务部大使



16万亿美元！这将超过了美国全年国内生产总值。

中国向中亚渗透加剧。已经超过了印度，与哈萨克斯坦的卡沙干油田气场签署了50亿美元的合同，与埃克森美孚、壳牌、道达尔和埃尼一同启动了工程。

中国管理着自己在土库曼斯坦的世界上最大天然气田之一的权利。

虽然乌兹别克斯坦没有享受到这样的自然财富，但是它是中国的第二大贸易伙伴。

在塔吉克斯坦中国已经在山上兴建了第二条高速公路。

在Kirgizia可以很容易猜测到是否有很多中国人入境。看看酒店就可以知道了。

中国特别重视交通基础设施和运输大动脉。在2013至2032年期间，该国拟用6470亿美元左右的花费收购5357架客机。这种天文信息不仅仅可以解释供应和需求的倾向。在全球市场，通过旅游客运每年增加的收入为每公里5%。

去年世界通过空运运输的货物只有5700万吨（这比立陶宛铁路多一些，比拉脱维亚铁路少）。但这个相对较小的货流的价值是——约三万亿美元或1/3的全球贸易！

那么，第一个在航空方面赢得贸易的人

是谁呢。另一方面，通过航空运输消费品也是太贵。

欧亚货物流量的价值达到每年560亿美元。据预测，到2020年这个数字增加一倍，将超过1000亿美元。

根据营业额来讲，大约95%的货物而不是价值是通过海上航线运输。但大陆间的合作需要新的欧亚交通路口。只有1%的货物是通过西伯利亚大公路运输。

创新项目，现代技术

联合国负责协调美国38个州的利益，投资和强化洲际运输基础设施。在2002年，404个交通要道被认定是需要注入2710亿美元。目前9条陆路和8条亚欧洲之间的铁路项目正在实施。

亚欧交通基础设施包括3个经济层面：

- 贸易和物流（短期）；
- 效率和竞争力（长期）；
- 城市发展

全球人口的经济流动越来越集中在巨大的聚集区。反过来，这样的发展导致了在城市和城市之间的运输集约化。这可能用不同的创新项目解决运输更大货运量的问题。其中之一是优化货物运输。在此

背景下，物流前沿技术的应用具有十分重要的意义。

中国经济的进一步增长将在很大程度上取决于交通基础设施，有能力的物流中心，甚至...宇宙项目。

顺便说一下，在第64届国际大会上宇航员宣布，中国将在2016年发射天宫实验室进入宇宙，甚至在2020年——成立了宇宙站。

中国正在迅速赶上西方科学和科学应用程序中的所有阶段。自2003起至今，这个国家的研究人员已在国际刊物上公布114万篇科学论文。在这一指数上中国排在第二位，仅次于美国。

论坛的参与者关注成立于立陶宛的以Algirdas Sakalys博士和其他科学家为首EWTC项目国际组织。

最后，西安这样的城市并不是最适合这样论坛的地方。该会议中心距离最大酒店是20-25公里之遥。强化城市交通使到活动地点的旅程复杂化。从酒店到机场的时间比从立陶宛首都维尔纽斯到不错的度假圣地德拉肯恩凯花费的时间还要长。所以，我们可以自信地说，德拉肯恩凯同样是对于国际活动，包括欧洲亚洲论坛有吸引力的城市。 ■

 **VADASIGA®**

ДИЗАЙН

ИНТЕРЬЕР

ЭКСТЕРЬЕР



МЕБЕЛЬ для гостиниц,
офисов, конференц-центров,
для дома,
летняя мебель
для террас и садов

VADASIGA - надежный партнер

www.vadasiga.lt • КЛАЙПЕДА • ВИЛЬНИУС • КАУНАС • www.akmeja.lt



TRANSPORT COOPERATION: POLICY OR ATTITUDE?



Vytautas Nauduzas

Ambassador of the Ministry of Foreign Affairs of Lithuania for energy and transport policy matters

Kazakhstan and Lithuania are on the track of faster route for trade between Asia and Europe.

Our world has changed dramatically during few last decades. It has become smaller and interconnected better. Transport facilitates not only the movement of people, cargoes and trade. Transport delivers Modern Modus Vivendi straight to our homes.

By what routes?

Even the best knowledge of geography would never replace transport infrastructure of re-energized *Silk Road* and Baltic's.

In Baltic's you will find out the transport chick where old Europe is connected with Asia.

Transport cooperation between two friendly countries could be of great value added in trans-continental trade as well. For example, trade volumes of China with European Union in 2012 reached 546 bn.\$, including 52 bn. \$ with Central and Eastern Europe.

According to the forecast, the trade between China and European Union will double and increase till 1000 bn. \$ in 2020.

Unfortunately, 95% of this astronomic flow of

goods is transported by sea ways.

Keeping just few percents of Asia – Europe freight, railway support creates millions of jobs and economic activity.

Rail and road freight between Kazakhstan and Lithuania in 2012 was just 293 th. tons (comparing with 2,6 mln. tons with Latvia!).

Saule shuttle container train from Klaipeda to Kazakhstan is already known in both countries. 'Baltic wind' – another container train from Vilnius to Kustanai should be launched at the end of September. Total cargo transported by Lithuanian, Latvian and Estonian railways is in the 2nd place in EU, after Germany.

Roads from the West to Kazakhstan and from Kazakhstan to the Baltics are quite impressive, attractive and absolutely vital for well – being of our countries. Nearly 50% of Lithuanian freight is carried annually by road trucks. A number of Lithuanian companies are working successfully with Kazakhstan bringing international goods.

Lithuanian transport is as good as partnership behind it. So, people first, then transportation, then money.

Working together, competing globally! Connected Kazakh – Lithuanian transport is a smart cooperation. Transport cooperation is no longer where. It's about everywhere.

We trust in transport. But can we trust in trade, in linking cultures, bringing people to business without transport?

Transport creates round 10 % of GDP of EU and even more in Lithuania and Kazakhstan.

"To be or not to be" (to 'plea') is a matter of transport cooperation policy. It depends on information, ideas, innovations, investments and incentives. Attitude is a little thing that makes a big difference.

What would we like to get from Kazakh – Lithuanian transport cooperation policy? Probably, great success?

Dress for success is primarily, the costs of transporting goods as well as timing, safety, security, border crossings and custom procedures.

Success is a journey, not a destination...

More inspiration for Kazakh – Lithuanian transport cooperation! ■



THE ROAD TO SUCCESS OF EVERY LOGISTICIAN – TO BE CLOSER TO THE CLIENT



The Ambassador of the Ministry of Foreign Affairs of Lithuania for energy and transport policy matters Vytautas Nauduzas, speaking about the cooperation between Lithuania and Kazakhstan states that the key to success is – first of all transportation costs, good timing, safety, security, border-crossing and customs procedures, and success is not the destination, but the road to it...

Logistics company *TL Nika Group* founded by Vytautas VARASIMAVICIUS is working in European and Asian markets for already the second decade. The greater part of this work takes place between Lithuania and Kazakhstan.

- Mr. Vytautas, how are the principles of work in logistics field and the logistics concept changing?

- During the last several years there greatly increased the number of companies wishing to work in the direction of the Eastern countries. Kazakhstan, Uzbekistan, Tajikistan are rapidly developing. Having noticed great possibilities of this region, western companies break into the market. International transport and logistics exhibition *Transit Kazakhstan 2013* that took place in Almaty this autumn shows foreign residents interest in those markets.

It means the increased competition for our group of companies and it is good on one hand – we are to permanently think how to improve the quality of services and optimize our work. But on the other hand, I see negative consequences too – logistics concept loses its real sense. Anyone who is involved in cargo transportation is in a hurry to call it a logistics company. Though, really a good logistician should manage to create the whole chain of logistics actions that appear in the process of cargo transportation. But the majority take out one chain that is useful

to them and do not bother about other problems taking place in this chain. This distorts the pricing policy. The clients, wishing to decrease transportation costs, are looking for the cheapest alternatives and in the end they make a lot of troubles for themselves. A real logistics specialist must know each movement of the goods, manage the situation and be interesting with his solutions. What I see now is that a common freight forwarder, re-selling goods calls himself a logistician, though he has no know-how and experience. This changes and distorts the essence of logistics.

- *TL Nika Group* is permanently expanding its activities. In what regions do you see attractive perspectives for logistics business?

- We are expanding our activities with the tendency to be closer to the client, as when we are closer and speak a common language, we have more possibilities to operatively react to arising problems and cooperate more efficiently. The clients dictate the attractiveness of the region, where service market is developing and we try to be there and take part within the

limits of our abilities. So far, we have our representative offices in Kazakhstan, Germany and Lithuania and time will show in what direction we are to go.

- What additional business directions are strengthening logistics, or increase its value added.

- Properly organized logistics helps to optimally manage financial and productive resources. Creation of IT – modern information technologies – are of great help too. Software, being in conformity with activities, optimizes the links among all business participants.

- What developments are you planning and what novelties do you intend to implement in the activities of your group of companies?

- Development of companies we see as an investment to people. We are building a strong team, we train specialists ourselves, each of us try to educate and we pay great attention to quality. This is our present attitude.

- Thank you and good luck. ■

运输合作：政策还是态度？

Vytautas Nauduzas
大使

哈萨克斯坦和立陶宛都位于亚欧路线之间快速发展的贸易赛道上。

过去几十年中，我们的世界已经发生了巨大变化，成为一个相互联系更加便捷的地方。交通运输的发展不仅加速了人、货物和贸易的流动，更是提供了直奔我们的家园的现代化发展道路。

通过什么样的路线？

无论是有最好的地理知识，也永远无法取代丝绸之路交通基础设施和波罗的海的复兴。

在波罗的海你会发现连接古老欧洲与亚洲的运输羊肠小道。

两个国家之间的有物流合作可以为跨洲贸易增加极大价值。例如，中国与欧盟的贸易额在2012年达到5460亿美元，包括与中欧和东欧的520亿美元

据预测，中国与欧盟之间的贸易将翻一

番，在2020年将增加至10000亿美元。不幸的是，这个天文数字的货物流通中95%是通过海运方式完成。

如果仅保留亚欧货运中的几个百分点，铁路就可以支持创建数百万的就业机会和经济活动。

哈萨克斯坦和立陶宛之间的铁路和公路货运在2012年只有29.3万吨（相比之下拉脱维亚是260万吨）。

从克莱佩达到哈萨克斯坦的SAULE集装箱班车专列已在这两个国家里得到广泛认知。另一从维尔纽斯到库坦奈的集装箱专列“波罗的海之风”应在9月底推出。由立陶宛、拉脱维亚和爱沙尼亚铁路运输货物总额是欧盟的第二名，仅次于德国。

从西方到哈萨克斯坦和从哈萨克斯坦到波罗的海的陆运是相当可观的，有吸引力的，并对我们国家绝对重要。近50%的立陶宛陆运货运通过公路卡车进行。随着哈萨克斯坦运输国际货物，立陶宛的许多公司工作也获得成功。

立陶宛的交通和其后方的伙伴关系一样

成功。所以，以人为本，然后是物流，然后是经济利益。

携手合作，全球竞争！哈萨克斯坦和立陶宛运输合作是一个明智的决定。交通运输合作不再局限于某处，它无处不在。

我们对物流有信心。我们对由物流产生的贸易、文化联系以及带给人们的运输业务有信心。

物流创建欧盟国内生产总值的10%，在立陶宛和哈萨克斯坦更是如此。

“做或不做”（“认可”）是运输合作政策问题。它依赖于信息、创意、创新、投资和激励机制。态度虽然是一件小事，但却能产生很大差别结果。

我们会想什么，从哈萨克 - 立陶宛运输合作政策？也许，巨大的成功？

有成功压力是首要的，运输货物的成本，以及准时、安全、顺利进入边境口岸和完成海关手续是其他要注意的方面。

成功是一个旅程，而不是目的地...

在哈萨克斯坦和立陶宛运输合作方面，我们有更多的灵感！

每个后勤的成功之路——更接近客户

立陶宛能源和运输政策部外交部大使 Vytautas Nauduzas 谈到立陶宛和哈萨克斯坦国家之间的合作，成功的关键首先是所有的运输成本，然后是良好的时机、安全、保障、边境重要的过境和海关程序，并且成功不是达到终点，而是通向终点的道路.....

由 Vytautas Varasimavicius 创建的物流公司“TL Nika 卡集团”在欧洲和亚洲市场已经运作了二十年。其大部分业务发生于立陶宛和哈萨克斯坦之间。

- Vytautas 先生，物流领域的工作原则和物流概念是如何改变的？

在过去的几年里，希望向东方国家方向发展的公司数量大大增加。哈萨克斯坦、乌兹别克斯坦、塔吉克斯坦正在迅速发展。注意到这一地区的巨大的可能性，西方企业打入市场。国际运输与物流展览会“2013年过境哈萨克斯坦”也于今

年秋天在阿拉木图举办，外国居民对这些市场感兴趣。

这意味着我们企业集团面临的竞争加剧，一方面，这很好——我们一直在思考如何提升服务质量和优化我们的工作。但另一方面，我看到的负面后果——物流概念失去了其真正意义。任何涉及货物运输的人都急于把自己称为一个物流公司。虽然，一个真正出色物流公司是应该管理着整个货物运输物流供应链过程中出现的操作，但大多数只做了其中对他们有用的那一部分，不顾忌发生在这条产业链中的其他问题。这就扭曲了定价政策。客户希望降低运输成本，寻找最便宜的替代品，而在最终给自己带来了很多的麻烦。一个真正的物流专家必须知道每一件在运货物的管理情况，并关注于提供解决方案。我目前看到的是，一个普通的货运代理，转售货物，然后尽管他有没有诀窍和经验也自称是一名物流人员。这改变和扭曲物流的本质。

-“TL Nika 集团”一直在扩大其业务范围。你看到对物流业务的有吸引力的地区有哪些？

我们正在扩大我们的业务范围，使其有更加贴近客户的倾向，当我们接近客户，讲同一种语言，我们对所产生的问题有更多的可操作反应，并具有更有效合作的可能性。客户决定了该地区在服务市场发展的吸引力，我们参加的尝试将位于我们的能力范围内。到目前为止，我们在哈萨克斯坦、德国、立陶宛设立代表处，时间会证明我们的前进方向。

- 什么样的附加业务方向会加强物流需求，或增加其附加值？

物流组织得当有助于优化财务管理和生产资源。创建IT - 现代信息技术 - 也有很大的帮助。适合工作需求的软件能优化所有业务参与者之间的联系。

- 你打算如何发展，用什么样的新业务来实现公司组建？

作为一个投资人，我们看到公司的发展。我们正在建设一支强大的队伍，培养我们自己的专家，我们每个人都尝试教育，重视质量。这是我们目前的态度。

谢谢你，祝你好运。



Be part of Asia's No. 1
for logistics

Book your stand now!

www.transportlogistic-china.com



transport
logisticChina

including



connecting business

June 17-19, 2014

Shanghai New International Expo Centre

Organizers: Munich Trade Fairs International Group,
Munich Trade Fairs (Shanghai) Co., Ltd.

Trade Fair Management: Munich Trade Fairs (Shanghai) Co., Ltd.

Info hotline: +49 89 949-11498 | Fax: +49 89 949-11499



ASIA SUPPLY CHAIN INSIGHTS

Mark Millar

Mark Millar provides value for clients with independent, external and informed perspectives on their supply chain strategies in Asia – covering China and ASEAN regions. His series of 'Asia Supply Chain Insights' presentations, consultations, webinars, seminars and corporate briefings help companies to improve business operations, plan more effectively, and increase the efficiency of their global supply chain ecosystems. Recognised as an industry thought leader, clients have engaged Mark as Speaker, MC, Moderator or Conference Chairman at more than 285 events in 20 countries. The Global Institute of Logistics recognised him as "One of the most Progressive People in World Logistics". mark@markmillar.com

As the traditional strongholds of consumerism – the developed Western markets of Europe and the United States – suffer from a range of economic woes, consumption growth is slowing down, causing revenue and profitability challenges for multinational corporations (MNCs). As a result, companies are increasingly looking to Asia for market expansion, revenue growth, and increased profits.

It is easy to generalise and consider Asia to be one market, but in fact Asia is a collection of very different markets that vary widely, especially when it comes to the maturity of their logistics networks and supply chain ecosystems. As growth shifts to Asia, companies often experience significant supply chain challenges as they venture into new territories and consequently seek informed and independent insights to help them navigate the complex landscape.

Exciting Consumer Market Potential

The Organisation for Economic Co-Operation and Development estimates that, globally, the size of the middle class (defined by the Economist Intelligence Unit as those who can afford to spend money on non-essential items) will in-

crease from 1.8 billion people in 2010 to 4.9 billion by 2030. Asia will deliver 85 per cent of this growth, with spending by the region's middle class expected to account for almost two-thirds of middle class spending globally.

At the same time, urbanisation is accelerating – China is forecast to create more than 200 new cities with a population greater than 1 million people by 2025. Projections also predict that in the next decade some 500 million people in Asia will have access to electricity in their homes for the first time, which will drive exponential increases in demand for a whole range of consumer household products.

Demand for fast-moving consumer goods (FMCG) is also forecast to rise, with PwC reporting that spending on soaps and cleaners in China and India should continue to grow at over 15 per cent per annum. But as MNCs rush to capitalise on this consumer market potential, they may discover that the most attractive markets are also likely to have challenging logistics environments.

A key factor for businesses to consider – for their logistics and distribution activities – is whether they will be best served by a global 3PL or a local service provider. There is no one-size-fits-all solution. In making their decision, companies must evaluate a number of factors including local market knowledge, sector specific expertise, information technology systems, international best practices – and of course price.

The Impact of China's Economic Shifts

The region's largest market, China, is experiencing shifts in its economy. International companies initially came to China to capitalise on an abundant supply of low-cost labour and incentives to establish operations in Special Economic Zones. In addition, they are now just as interested in the opportunity to sell products to the huge and rapidly expanding Chinese consumer market. As the Economist noted, "Foreign firms that came for the workers will stay for the shoppers."

Migrant workers, who moved to the coastal areas to work in the factories, are increasingly returning to their provinces as more work becomes available inland. As they do, the lower cost of living in rural areas results in greater spending power, driving domestic consumption in third- and fourth-tier cities.

For consumer goods companies, the logistics emphasis is just as much on distributing goods throughout the domestic Chinese market, as it is on transporting products from factories to coastal ports for ocean freight exports to the EU and the US. Increasingly, these rapidly expanding consumer markets are being established and opened up around the Asia region, notably in India, Vietnam and Indonesia.

Alternative Production Locations

As businesses pursue their China-plus-one strategies – usually seeking additional, rather than purely alternative low cost manufacturing

sources – there are several options to explore – particularly India, Vietnam and Indonesia. But each alternative option has its own supply chain challenges. Companies considering manufacturing in alternative locations should consider the maturity and capability of their chosen market and assess the supply chain challenges they may face, including three critical aspects:

- The regulatory environment, including bureaucracy and administrative overheads, and its implications – for example, India's state-level tax system often leads to operating multiple distribution centres across different states.
- Infrastructure – in many Asian markets the transportation infrastructure is underdeveloped which can lead to damage and delays resulting in costly inefficiencies in the supply chain.
- Talent shortages – more than 70 per cent of businesses are now affected by the industry's ongoing skills shortage, according to the Logistics Executive 2012 Employment Market Survey Report.

Logistics Challenges throughout Asia

The complex, fragmented and inefficient nature of the logistics sector can present many challenges for those doing business in Asia. The region's dynamic economies span developing, developed and emerging markets – all at different stages of maturity and sophistication. The nuances can be difficult to read and expensive to ignore.

The top three key challenges for MNCs are likely to be infrastructure, bureaucracy, and talent. Companies also need to deal with multi modal distribution into the hinterland regions, for which they will need partners with local market knowledge. Different consumer markets may also require product localisation, adding an extra layer of complexity to supply chain operations.

Additionally, Asia's diverse geographies – for example the massive land masses of China and India, or the substantial archipelagoes of Indonesia and the Philippines – together with the heavy traffic congestion in major cities, all add to the complexity of logistics operations, impacting supply chain effectiveness and efficiency.

Conclusion

There are huge opportunities in Asia as the middle classes grow exponentially, demand for consumer products increases, and spending on non-essential goods grows, including throughout the region's second- and third-tier cities.

But on top of Asia's geographic, economic, and political complexity, there are significant supply chain challenges resulting from developing regulatory environments, inadequate infrastructure, and talent shortages.

However, with informed insights and the right business partners together providing deeper understanding about the region, businesses can benefit from both production and consumption opportunities in Asia – and ensure that they are in a position to capitalise on that growth during what is becoming known as "The Asia Era". ■

Asia: do you have the supply chain insights you need to succeed?

As the developed markets remain fragile, there is a clear consensus that the route to global economic recovery lies in Asia's emerging markets.

The question is: do you have the supply chain insights to unlock Asia's rich potential?

Prolific opportunities

The Asia Era is indisputably here-and-now. Any company that is serious about business growth needs to be there, sourcing or selling – or both.

Booming production and consumption markets are driving economic prosperity throughout the region.

- Low-cost, outsourced manufacturing has expanded beyond China – to Vietnam, Indonesia and, more recently, Myanmar
- Malaysia and Thailand have established sophisticated, industry-specific supply chain clusters for the electronics and automotive sectors
- India and the Philippines have become global leaders as ICT and BPO offshore service centres
- By 2030, Asia will account for 66% of the world's middle class population (OECD)
- The Asia Era already has millions of constantly connected digital natives, all of them tech savvy and globally aware – with money to spend.

Significant challenges

Inevitably, unlocking Asia's opportunities presents its own challenges – especially when it comes to logistics networks and supply chain ecosystems.

Asia is highly diverse and formidably complex. The region's dynamic economies span developing, developed and emerging markets – all at different stages of maturity and sophistication.

The nuances can be difficult to read and expensive to ignore.

Whether you are pursuing production or consumption opportunities, making informed decisions about location, suppliers and distribution networks is fundamental to your success.

How can you gain the insights to unlock Asia's rich potential?

Visiting from China, Mark Millar is available to lead executive supply chain briefings and share learnings gained from his 15 years on-the-ground experience in the Asia region.

He provides a round-the-region overview of the key ASEAN emerging markets – informed insights on logistics sector challenges and opportunities.

Mark's insights include an exclusive briefing on CHINA supply chain and logistics, including the latest trends and developments in production and consumption.



Vital insights

M Power Associates is your gateway to the networks and knowledge that provide the supply chain insights you need to navigate the challenges of doing business in Asia.

With over 100 years' combined experience across the region, the unique M Power network of supply chain experts is led by managing partner Mark Millar FCILT, a recognised thought leader in Asia.



Mark Millar, Head of M Power

Based in Hong Kong, Mark is regularly commissioned to share his first-hand knowledge of supply chain trends and socio-economic developments in Asia. Among other critical areas, his expertise covers shifts in the manufacturing landscape; the relative strengths and weaknesses of alternative production locations; and the supply chain dynamics of the region's rapidly expanding consumer markets.

Mark serves in leadership roles with several industry associations and regularly participates in supply chain events around Asia, including China, Hong Kong, Singapore, India, Thailand, Malaysia, Vietnam, Indonesia, the Philippines and Myanmar.

Contact

mark.millar@mpowerassociates.com
Tel: +852-9468-5295

Informed is Empowered.



亚洲供应链观察

马克·米勒在亚洲供应链战略上以独立、客观、知情的观点为包括中国和东盟地区的客户提供价值。他的“亚洲供应链观察”系列演示、咨询、网络会、研讨会和企业通报，帮助企业改善经营，更有效地进行规划，并增加他们的全球供应链生态系统效率。作为一位行业思想领袖，他为客户担任演讲者、主持人，并在20个国家不止285场活动中担任会议主席，是全球物流学会公认的“世界物流最先进人物之一”；他的邮箱是mark@markmillar.com



马克·米勒

基于消费的传统发展点，作为西方发达国家市场的欧洲和美国遭受一系列的经济困境，消费增长放缓，导致跨国公司（MNCs）的收入和盈利能力遭遇挑战。其结果是，企业正越来越多地寻找方法来使亚洲市场扩大，收入增长，利润增加。将亚洲作为一个市场来推广这是很容易，但实际上亚洲是一个含有诸多差异的市场，有很大不同，特别是在涉及到他们的物流网络和供应链生态系统成熟方面。随着经济增长转移到亚洲，企业经常遇到重大的供应链挑战，因为他们的企业进入新的领土，因此寻求知情、独立的见解，以帮助他们应对复杂局面。

激动人心的市场消费潜力

按照经济合作与发展估计，全球中产阶级（定义为那些能够负担得起，把钱花在必必要项目上的阶级）据经济学人信息部统计到2010年其数目将增加至18亿人，到2030年该群体将增加至49亿。亚洲将提供85%的增长，该地区的中产阶级消费开支预计将占全球中产阶级的近三分之二。

与此同时，城市化加速，到2025年预计中国将创造200多个新的城市，人口超过100万人。预计还指出，在未来的十年中，在亚洲将有约5亿人有机会第一次在自己家中购置家电用品，这将推动整个消费类范围家用产品需求指数日益增长。快速消费品（FMCG）的需求预计也将上升，普华永道的报告认为，在中国和印度的肥皂和清洁剂的支出应继续每年15%以上的增长。但是，跨国公司急于把握这个市场的消费潜力，他们可能会发现，最有吸引力的市场也可能有具有挑战性的物流环境。企业要考虑的一个关键因素是——他们的物流配送活动，他们是否会得到全球

性第三方物流公司或当地服务商提供的最好服务。有没有一个放之四海而皆准的全套解决方案。在作出决定时，企业必须评估多项因素，包括本地市场知识，特定行业的专业知识，信息技术系统，国际最佳实践——当然价格也涵盖其中。

中国经济变化的影响

作为该地区最大的市场，中国，正经历着经济的转变。国际公司最初来到中国，利用低成本的充足劳动力，建立供应激励机制在经济特区进行操作。此外，他们现在只是在寻找推销产品的机会，他们对巨大的和迅速扩大的中国消费市场有兴趣。正如经济学家所指出的，“外国来寻找工人的公司会为消费者而留下来。”来到沿海地区在工厂工作的农民工，正越来越多地返回自己的省份，随着越来越多的工作转移到内陆，他们生活在农村地区的成本较低，这样做的结果是带动了在国内第三和第四线城市的较高消费。

对于消费品企业，物流强调的是整个中国国内市场的货物分配一样多，因为产品是从工厂运送到沿海港口，然后通过海运出口到欧盟和美国。这些迅速扩大的消费市场正在越来越多地在周围建立和开辟亚洲地区，尤其是在印度、越南和印尼。

替代生产地点

由于企业追求自己的中国加一策略——通常寻求额外的而不是纯粹的替代低成本制造来源，探索有几种选择——特别是印度、越南和印尼。但每个替代选项都有其自己的供应链挑战。公司考虑制造替代的位置，应考虑他们所选择市场的成熟度和能力，评估供应链中可能面临的挑战，其中包括三个关键方面：监管环境，包括官僚主义和行政开支的影响，例如，印度国家级的税收制度，往往导致在不同的国家经营多个配送中心。在亚洲市场的许多基础设施——交通基

础设施不发达，这可能会导致损坏和延误，导致在供应链中的无效成本。

人才短缺——超过70%的企业现在存在持续技能短缺已经影响到行业，根据2012年物流就业市场执行调查报告所述。

整个亚洲的物流挑战

复杂、分散、效率低下的物流部门性质，为那些在亚洲开展的业务带来了许多挑战。该地区充满活力的经济体的跨越发展，发达国家和新兴市场——所有都是有不同阶段的成熟和复杂。细微之处可能会难以察觉，但忽略的代价是昂贵的。

前三名的跨国公司面临的主要挑战可能是基础设施、官僚主义和人才。公司还需要到内陆地区处理多模态分布，他们将需要了解当地市场的合作伙伴。不同的消费市场可能还需要产品的本地化，增加供应链运作的一层额外复杂性。

此外，亚洲不同地区——例如拥有大规模土地群众的中国和印度，或大幅印度尼西亚和菲律宾列岛——考虑到其是交通严重拥堵的主要城市，这就添加了物流业务的复杂性，影响供应链的有效性和效率。

结论

巨大的机会在亚洲中产阶级中成倍增长，包括消费类产品的增加，对非必需品的消费需求的增长，这包括整个地区的第二和第三线城市。

但在亚洲还存在地理、经济和政治的复杂因素，还有显著的供应链发展监管环境，基础设施不足，还面临人才短缺的挑战。

然而，拥有知情的见解并能合适的商业合作伙伴一起合作提供了更深入了解有关该地区情况的机会，企业可以受益于在亚洲生产和消费机会——并且确保他们是处于可把握增长的位置存在于著名的“亚洲时代”。



9 - 11 APRIL 2014

China International Marine, Port & Shipbuilding Fair 中国国际船舶工业博览会



9 - 11 April, 2014
Nanjing, China

600 Exhibitors
24,000m²

Your gateway to the No.1 shipbuilding hub in China!

Why choose CIMPS

- ★ China is the anchor shipbuilding market in the world
- ★ Jiangsu province is the biggest maritime hub in China
- ★ Rising demands from Chinese market
- ★ Strong supported by the government and the industry
- ★ Abundant networking programs
- ★ Mass media coverage for the show promotion
- ★ Numerous of buyers will be attracted to the show

What in CIMPS

- ★ Ocean/Offshore/Inland ship building, repairing, dismantling and conversion
- ★ Shipbuilding technology, material and precessing
- ★ Public/Salvage/Rescue boat, ferry, yacht, motor boat, sport boat, sub and raft
- ★ Auxiliary equipment in electrical control, communication, power system, driving system, cabin, deck, outfitting, security and life facilities
- ★ Offshore engineering in oil platform, auxiliary vessel, wind/solar/wave energy
- ★ Shipping service in transportation, agency and logistics
- ★ Harbour techniques in establishment, storage and distribution
- ★ Other products and services about shipbuilding

Co-Located Exhibition:



Offshore, Oil & Gas Technology, Equipment Exhibition
中国国际海洋工程与油气技术展览会

Sponsors: China Chamber of International Commerce
Jiangsu Provincial People's Government

For more details, please visit:
www.china-ship.com

Organizer:

Jiangsu United Asia International Exhibition Co., Ltd.



Tel: +86-25-8452 1101

Fax: +86-25-8469 2610

E-mail: info@china-ship.com

Add: 19th Business Mansion, Jinling Royal View Garden, 333 South Tai-ping Road, Nanjing, 210002, P.R. China



MARKET CHANGES DICTATE THE DEVELOPMENT OF KLAIPEDA PORT

Klaipeda port marked 90 years anniversary this year. The port having covered a long and complicated way of history, today is one of the most efficiently operating and rapidly developing Baltic Sea ports.

What is Klaipeda port attractive by and what are its future perspectives?

We are talking about it to the Director General of Klaipeda State Seaport Authority Arvydas VAITKUS.

- Some essential changes took place in Klaipeda port lately. In what direction is the port developing?

In order to become a leading, economically competitive and attractive to business and tourism seaport in the Baltic region, proper legal regulation, infrastructure and superstructure corresponding to the needs of the market, modern technologies, guaranteed security and high level of customer services are necessary. Different specialized companies rendering additional services and creating value added for Lithuanian economics are to operate in Klaipeda port.

Port development directions: achievements, stevedoring, investments and benefits to the state.

In 2001, 17,2 million tonnes of cargo was handled in Klaipeda port, and in 2011, the record year 36,6 million tonnes – i.e. even 19,4 million tonnes more.

Timely implemented consecutive investments into infrastructure were of great impact. One of the most important functions of KSSA is – to develop port infrastructure together with port users in time and synergically. It is not accidental that the greatest funds are allotted for the execution of this function. In the period of 2000-2012, the investments of the port authority into infrastructure made more than 1,34 billion Lit, and the investments of port companies – two times more.

Namely the quantitative and qualitative development of infrastructure is one of the most important tools of the port authority, in order to increase the competitiveness of the port, create favourable conditions for the growth of cargo volumes and this ensures revenues for all the participants of logistics chain. In other words, the main goal is – to ensure timely investments and their financing and the growth of cargo turnover connected with the investments made.

- The Seimas of the Republic of Lithuania adopted the amendment to the Law that foresees the possibility for the state companies of strategic significance not to pay to state budget, but keep the income for investments and the development of infrastructure. It is a really important decision for Klaipeda port. What funds does the port dispose and where will they be used?

It is a historical fact already, that in 2012 the port

authority transferred to the State budget 50 percent of 2011 profit, i.e. 34 million Lit. Due to this reason the financial capacity of the port authority to finance important state and port infrastructure projects was affected, therefore, efforts were made that the profit earned by the company, was left for the development of Klaipeda port infrastructure. If we speak about the fact what funds the port was able to dispose and where they will be used, we may state that few tens of millions will be timely and purposefully invested into Klaipeda port infrastructure annually, and this is full benefit not only for Klaipeda port but also for the city, region and the whole Lithuania.

For example, according to the data of *Ernst & Young*, in 2011 1 ton of cargo handled in Klaipeda port, ensured 11,23 Lit income to the State budget. Taking into consideration cargo turnover result of 2011 (which is a record one up till now), we may say that the cargo handled in Klaipeda State Seaport created a possibility for state sector (State, municipalities, Social Insurance (*Sodra*) budgets) to get 411 million Lit of income via different taxes.

If KSSA invested less to the development, it would not be able to successfully compete in the market with other ports, subsequently, both the profit of KSSA and profits of other transport companies connected with the port and the taxes paid to the state would have been less and the perspectives would be worse than at present.

If part of the profit is transferred to the State budget the rest part of own funds, that might be invested and the funds allotted to repay loans, would be significantly reduced. Therefore, the ability of the enterprise to borrow and invest would also be reduced and this would decrease the competitiveness of Klaipeda port.

- There were long preparations and discussions concerning the construction of the strategic object of Lithuania LNG terminal. In what stage are LNG terminal works? When will the first gas carriers be accommodated at this terminal?

In order to assure the energetic independence of the country, following the Decree of the Government of Lithuania of 2010, it is planned to construct LNG terminal in Klaipeda port till the end of 2014, allowing to diversify gas supply.



The technology of LNG terminal is – a floating storage with regasification unit – FSRU, where a pier at *Kiaules nugara* (Pig's back) shoal in the southern part of the port will be constructed. Gas from FSRU storage, with the annual capacity about 3 billion cubic metres, will be supplied to the national pipeline and distributed to the consumers in the country and abroad.

We are happy that LNG terminal construction works are going on as it is foreseen and we anticipate that this terminal will start operations in the end of 2014.

Port authority is fulfilling its obligations in time. It is especially important that other participants of the project followed the same tendency.

- What strategic significance for the port and Lithuania will Klaipeda Passenger and Cargo terminal under construction as well as the first in the Baltic states international container distribution centre in the stevedoring company *Klaipedos Smelte* have?

Both above mentioned projects are attributed to the main infrastructure development projects which increase Klaipeda port qualitative parameters.

It is planned to complete the construction of Klaipeda Passenger and Cargo terminal infrastructure in autumn 2013. This terminal will be dedicated to serve ever growing ro-ro and ro-pax type vessels. From the economic viewpoint the development of Klaipeda port passenger and cargo ferry terminal is expedient not only for the increase of passenger and cargo flows in Klaipeda port but also for the social and economic impact on the city and state, as there will appear the need for new hotels and constructions of service sphere, there will grow the demand for tourism services, there will be created additional job places and there will also be developed passengers servicing infrastructure and superstructure corresponding EU requirements for servicing passengers.

It is anticipated to complete the construction of quay-walls for container distribution centre (the HUB of *Klaipedos Smelte*) as well as the dredging works at the quays in 2013. In order the Baltic container distribution centre functioned successfully, necessary infrastructure and superstructure is to be created. Port authority is responsible for



Director General of Klaipeda State Seaport Authority A. Vaitkus and other heads of maritime complex acquainted the head of Kazakhstan Temir Zholy A. Mamin with Klaipeda port possibilities.

the development of infrastructure and is presently constructing the quay-walls no 90–96, necessary for container distribution centre.

LKAB *Klaipėdos Smeltė* is responsible for the development of terminal territory and construction plans of superstructure objects, after the implementation of which, the operator of the terminal LKAB *Klaipėdos Smeltė* might increase Klaipeda port container handling capacities from 0,650 to 1,4 million TEU per year.

LKAB *Klaipėdos Smeltė* international container distribution centre is – a new stage of Klaipeda port development, when our port is transforming from FEEDER to HUB type port.

- This summer the president of the national railway company of the Republic of Kazakhstan *Kazakhstan Temir Zholy Askar Mamin* with the delegation visited Klaipeda port. What significance do you assign to this visit and what new cooperation trends between Lithuania and Kazakhstan might be expected?

- During the visit in Klaipeda we discussed the cooperation possibilities in transport field between Lithuania and Kazakhstan, Klaipeda port activities, economic indices of the port, port development projects under implementation, there were also reviewed Klaipeda port capacities and capabilities, activities of port companies, specifics, logistics matters, business climate and cooperation possibilities and perspectives as well.

Lately, the volumes of cargo transportation by land routes between Lithuania and Kazakhstan gradually increased: in 2009 – 164,6 thousand t.; in 2010 – 183,6 thousand t.; in 2011 – 206,2 thousand t.; in 2012 – 293,9 thousand t.

Taking into consideration the growth of cargo volumes and the fact that the development of the project of container train *Saule (Sun)* made a significant impact on this growth, during the

meeting attention was paid to the further development of this project, creating competitive and attractive conditions.

We are honoured that the head of one of the biggest Eurasian companies visited Klaipeda port. Concrete short term works were discussed and the terms for their execution were foreseen. As the president of *Kazakhstan Temir Zholy Askar Mamin* said he was greatly impressed by the development scale and potential of Klaipeda port.

- The investors of China, the state with the most rapid economic growth, are also looking at Klaipeda port. At present, they are interested in the possibility to invest into the construction of Klaipeda deep-water avant port. The need for a deep-water port in Klaipeda is already discussed for some years. Can potential investors expect decisive determination of Lithuania on this matter – where and what will deep-water port of Klaipeda be? Is the society mature for that and the business ready for cardinal changes?

-Ever growing Klaipeda port cargo flows, more intensive shipping, increasing ship tonnage, obliges to implement long-term port development plans now. Klaipeda port annual capacity reaches 60 million t, therefore, with such rapid growth of cargo flows it is likely that up to 2020 port capacities will be fully exploited. The present port territory which is historically located in the neighbourhood of the city is intensively used for cargo handling, therefore, new land territories for the development of existing terminals and warehouses will be necessary. Klaipeda port developments need not only new territories but bigger water depth and wider navigation channel.

The first port development plans were commenced in 2002, when the Government of Lithuania signed a contract with Japan *International Cooperation Agency* (JICA) concerning the

preparation of a feasibility study on Klaipeda port development – it was a present of Japan Government. Taking into consideration the development tendencies of the city and the port at that time, JICA experts suggested to form an artificial port island (1,5 km long, 0,07 km wide) with natural water depth 350 m out into the sea, at Northern breakwater of the Entrance Channel (near *Melnrage* settlement). Rapid development of global shipping and the ports induced us to take up concrete plans for port development. One of the most important steps implementing long-term port development plan was – in 2010, by the decision of EC the financial support of 0,5 million EUR was granted by European transport network (TEN-T) for the development of Klaipeda port, for the construction of avant port, preparation of feasibility study and EIA.

In 2010–2011 German company *Inros Lackner AG* experts together with *Ernst & Young* specialists made the above-mentioned port development feasibility study where they analysed alternative locations for construction, assessing them by economic, social, technical and financial aspects. The consultants analysed and offered several development alternatives and submitted project proposals (Terms of reference) for the future port.

In 2014–2015 it is anticipated to start preparation for avant port and related infrastructure development special plan and strategic environment impact assessment (SEIA) where two possible port construction alternatives will be analysed – in *Butingė* and *Klaipeda (Melnrage)* and the most suitable location for this object based.

The commencement of new port construction works will depend on the global and local changes of maritime market business.

- Thank you for the answers. ■





市场的变化 决定了克莱佩达港口的发展

克莱佩达港口今年庆祝了其90周年生日。港口的历史是一个长期而复杂的过程，当今时代是波罗的海港口经营中最有成效的快速发展的时段之一。克莱佩达港的吸引力是什么？其未来发展前景如何？

我们和克莱佩达国家海港口总监Arvydas VAITKUS就这个问题进行了讨论。

一些重要的变化近期在克莱佩达港口发生。港口的方向发展是什么？

为了成为领先的、具有经济竞争力和吸引力的港口，成为在波罗的海地区的商业和旅游海港，适当的法律法规，对应市场需求的基础设施和上层建筑，现代技术，保证安全性和高水平的客户服务这些都是必要的。不同的专业公司，提供额外服务，创造价值，为立陶宛克莱佩达港的经济工作提供了附加值。

港口的发展方向：成就、装卸、投资和效益状态。

在2001年，克莱佩达港处理了1720万吨货物，并在2011年创造了一年3660万吨的记录——即超越了1940万吨。

及时实施连续的基础设施投入产生了很

大的影响。KSSA最重要的作用之一是一可以使发展港口基础设施与港口使用在同一时间联合应用并产生加强效用。资金最大分配给这个项目进行执行这不是偶然情况。在2000-2012年期间，港务局基础设施投资了超过13.4亿立特，港口公司投资增加了两倍以上。

定量和定性的基础设施的发展是港口当局最重要指标之一，为了提高港口竞争力，货运量增长创造了有利条件，这保证了物流链所有参与者的收入。换言之，其主要目标是一确保及时投资的资金筹措和货物周转量的增长与投资。

- 立陶宛共和国议会通过了修订预见可能性法规，指出具有战略意义的国有企



业不由国家预算支付，其收入通过保持投资和基础设施的发展来实现。对于克莱佩达港来说，这是一个非常重要的决定。那么港口的资金来源如何，将在哪里被使用？

这个决定已成为历史事实，2012年港务局已经转移了2011年利润的50%作为整体预算的，即3400万立特。由于这个原因，重要的国家和港口基础设施建设项目受



到影响，因此赚取利润成为考察港口公司财政能力的指标，公司努力赚取更多利润，以支持克莱佩达港基础设施的发展。如果我们谈论港口资金处理的实际情况，以及资金在哪里将被使用，我们可能会说明将每年以几千万及时地有针对性地投入到克莱佩达港基础设施，这种充分受益不仅局限于克莱佩达港口，同时也惠及整个城市、地区以及立陶宛。

例如，根据安永会计师事务所的数据，在2011年克莱佩达港处理1吨货物可以确保国家预算收入增加11.23立特。根据2011年货物吞吐量结果（这是至今记载的结果），我们可以说，克莱佩达国家海港的货物吞吐量为国有关部门（国家、城市、社会保险预算）创造了可能性，以通过不同税收方式获得4.11亿立特收入。

如果KSSA较少投资于港口发展，港口就不能在与其他港口的市场竞争中取得成功，结果就是，其他与港口相关联的运输公司的利润就会减少，向国家上缴的本来就不多的税收就会比现在更糟糕。

如果部分利润转移到国家预算，其余部分作为自有资金，这可能导致投资和拨款偿还贷款显著降低。因此，拥有借贷和投资能力的企业也将减少，这将降低克莱佩达港的竞争力。

-讨论有关立陶宛LNG码头建设的战略目标及筹备工作会有很长的时间。液化天然气接收站工程目前处在什么样的阶段？第一艘气体运输船将何时被存放在码头当中？

- 为了确保国家独立后充满活力，根据2010年立陶宛政府法令，计划直到2014年年底在克莱佩达港建设LNG接收站，使天然气供应多元化。LNG接收站的技术——浮式储油再气化装置 - FSRU，即在Kiaules nugara（猪后）浅滩在南方部分港口将兴建一个码头。储存FSRU气体，年产能约三十亿立方米左右，将提供给国家管道，让分布在国内和国外的消费者使用。

我们很高兴，可以预见LNG码头建设工程的情况，我们预计该码头将在2014年年底前开始运营。

港务局将及时履行其义务。特别重要的是，该项目的其它参加者遵循同样的趋势。

-正在建设中的立陶宛克莱佩达客运及货运码头，在波罗的海的国家国际集装箱集散中心以及Klaipėdos Smeltė装卸公司，对于港口有什么样的战略意义？

- 上述两个项目都归于主要基础设施开发项目，来增加克莱佩达港的定性参数。计划2013年秋季会完成克莱佩达客运和

货运码头基础设施的建设。该码头将竭诚为日益增长的滚装船和滚装交换型船服务。从经济的角度来看克莱佩达港客运和货运轮渡码头的发展是有利的，不仅克莱佩达港客运和货运流量增加，也对城市和国家的社会和经济产生良好影响，因为会出现必要性的新酒店和服务领域建设，这将使对旅游服务业的需求有所增长，将创建额外的工作场所，也将发展乘客基础设施服务，并使提供给乘客的上层建筑服务符合欧盟要求。

预计在2013年会完成集装箱集散中心（HUB Klaipėdos Smeltė）的建设，以及疏浚工程码头岸墙建设。为了波罗的海集装箱集散中心运作成功，要创建必要的基础设施和上层建筑。港务局负责基础设施的发展，目前正在兴建90-96号码头墙，以符合集装箱集散中心的需要。

LKAB Klaipėdos Smeltė负责码头领土的发展和上层建筑对象的建设计划，经过实施，可能会增加克莱佩达港码头运营商LKAB Klaipėdos Smeltė的集装箱处理能力，从每年65万TEU增加到每年140万TEU。

LKAB Klaipėdos Smeltė国际集装箱集散中心——是当我们转型从馈线港口转为中心类型港口的新阶段时刻，克莱佩达港口发展的新台阶。

- 今年夏天，哈萨克斯坦共和国国家铁路公司总裁Kazakhstan Temir Zholy Askar Mamin与代表团一起参观了克莱佩达港。这次访问将对立陶宛和哈萨克斯坦之间的新合作产生什么样可以预料趋势和意义？

- 克莱佩达访问期间，我们讨论了克莱佩达港活动，立陶宛和哈萨克斯坦之间运输领域合作的可能性，港口经济指标，港口发展中正在实施的项目，也审查克莱佩达港的能力和实力，港口公司的活动、细节、物流事宜、商业气候以及合作的可能性和观点。

最近，立陶宛和哈萨克斯坦之间的陆路货物运输量的逐渐增加：在2009年为16.46万吨；在2010年位18.36万吨；在2011年为20.62万吨。在2012年为29.39万吨。

考虑到货运量的增长，事实上该项目为集装箱列车SAULE（太阳号）的发展起到了重大影响，促进了这一增长，在会议期间注意支付该项目的进一步发展，创造竞争力和吸引力条件。

我们很荣幸，见到了克莱佩达港最大欧亚公司的负责人之一。就短期混凝土工程和预见的执行条款进行了讨论。作为Kazakhstan Temir Zholy 的总裁Askar

Mamin说，克莱佩达港的发展规模和潜力给他留下了深刻印象。

- 中国是经济增长最快速的国家，投资者也期待这种情况在克莱佩达港发生。目前，他们有兴趣可能来投资到克莱佩达深水前卫港口建设。克莱佩达深水港的需要已经讨论了好几年。潜在投资者希望在立陶宛决策方面能有果断决心——克莱佩达深水港将在哪里成为什么样的港口？成熟的社会和商业为基数的变化做好准备了吗？

-日益增长的克莱佩达港货物流量，更密集的航运，船舶吨位的增加，迫使现在实施长期的港口发展计划。克莱佩达港口的年生产能力达到6000万吨，因此，这种快速增长的货物流的影响下，很可能到2020年港口容量将得到充分的发挥。本码头的领土，历史上位于城市附近集中用于货物装卸，因此，新的陆地领土发展现有码头和仓库将是必要的。克莱佩达港的发展不仅需要新的领土，但需要更大的水深度和更宽的航道。

第一个港口发展计划开始于2002年，当时政府与日本国际协力机构（JICA）签署了一份合同，研究编制立陶宛克莱佩达港发展的可行性——这是日本政府的礼物。考虑到当时的城市和港口的发展趋势，日本国际协力事业团的专家们建议，建立人工岛（长1.5公里，宽0.07公里）并将自然水深350米引入海，使用北防波堤的入口通道（近Melnrage）。全球航运和港口的快速发展引起我们采取港口发展的具体计划。实施长期港口发展计划最重要的步骤之一是——在2010年，欧盟决定出50万欧元的财政支持欧洲运输网络（TEN-T）在克莱佩达港的发展，前卫码头的建设，编制可行性研究报告和环境影响评估。

在2010-2011年期间，德国公司Inros Lackner AG专家与安永会计师事务所专家一起作出上述港口发展的可行性研究，他们分析了备选建设地点，评估他们的经济、社会、技术和财政方面的问题。顾问分析和发展提供了几个备选方案，并为未来的码头提交项目建议书。

预计在2014-2015年开始准备前卫码头和相关的设施发展专项规划和战略环境影响评价（SEIA），这将分析两个可能的码头施工方案 - 在Butinge和克莱佩达（Melnrage），分别都是基于这个对象的最合适位置。

港口建设工程的开始将取决于海运市场业务的全局情况以及局部变化。

- 谢谢你的回答。





New challenges and new strategy for the Baltic ports (Klaipeda, Lithuania)



Marta Friedrichowicz
BPO Office & Event Manager

Baltic Ports Organization met in Klaipeda to discuss EU port policy, market development and consequences of new environmental regulations.

The EU Commission proposed a draft regulation on Ports, which included two main chapters – market access to ports and financial transparency in the use of public funding. Expected results will bring large benefits: at least € 10 billion in savings and increased port investments, reduction of hinterland congestion and creation of jobs. The EU will support a long-term growing economic sector by comprehensive set of actions from TEN-T to the Social Dialogue between port's employees and employers.

Dimitrios Theologitis, Director General for Mobility and Transport DG

MOVE, European Commission, informed, why the commission started the review recently. We are going through difficult time, so it is a part of structure forms that EU is to confront the promoting economic crisis. It's a part of EU growth economy strategy. Also this is very crucial to support exporters, he said. The EU Commission has proposed the "metro" map with the TEN-T Core Networks and Corridors. But the first step for this aim is a good communication, which should integrate ports in the TEN-T corridors and use CEF for ports and hinterland connections developing. Baltic ports presented their view on the port policy. In general ports are in favor of transparency and market access to port services. Some of the ports are afraid of overregulation the port market and too strong to control authorities regarding the port pricing.

The global trends, market conditions and situation in the Baltic economies were presented by Gitanas

Nauseda from SEB Lithuania. Analysis for 2013 for Euro Zone, is not very optimistic, as it remains the weakest part of the global economy, but luckily, the next year is supposed to bring improvement in real GDP. In the European Union the fastest growth is still noticed in the Baltic Sea Region, for example Lithuania will sustain its moderate pace growth in the nearest years. Also Euro zone is expanding in the Baltic Region. Lithuania is to introduce Euro in 2015.

During the conference, the port market outlooks was presented by industry experts and operators. In container market, according to information Steve Wray of *Ocean Shipping Consultants* presented at the conference, strong and sustained growth is expecting for the Baltic region to 2025. The next issue is increased number of direct calls and a likely reduction in transshipment intensity. Increasing expansion and accelerating trend to switch to larger vessels

are two major trends characterizing the development of the global fleet. For deep-water terminals it means the competition will increase by 2016. The outlook on the ro-ro sector's isn't on the other hand positive. The network density is supposed to be decreasing.

During the conference, XVI General Assembly of the *Baltic Ports Organization* took place. BPO members accepted its new strategy for the years 2014-2016. One of the BPO aims is to represent the interest of the Baltic Sea ports towards EU institutions and other relevant organizations. The other goal is to exchange experiences in the port sector by organizing dedicated conferences or seminars in the area of port operation and management. In the new strategy BPO puts an emphasis on the development of the small and semi-sized ports. Organization wants to help them in regional understanding and mutual exchange of experience.

We learned from the discussion at the Conference that port market outlook in the Baltic region is rather positive, except ro-ro sector. Whole maritime sector will be facing the environmental challenges associated with new sulphur emission rules, sewage discharge from passenger ships, etc. ... Those new rules will have a real impact on the market but it is very difficult to predict those consequences – said Bogdan Ołdakowski, BPO Secretary General.

Almost 150 people attended two days conference, among them the representatives of the Baltic Ports, the EU Commission, governments and the rest of ports industry. ■





Exhibition of complex solutions in transport and logistics *InterLogistika* (Moscow, Russia)

In September, in Moscow International Exhibition Centre Crocus Expo there took place the first and successful International exhibition of complex solutions in transport and logistics *InterLogistika* 2013.

In the area of 4 730 sq.m 116 companies from 10 countries of the world presented to the participants their developments, products, technologies and services in the field of transport and logistics.

About 4 000 visitors and 1 000 participants of the business program were able to assess the modern solutions and technologies in the field of logistics, transport, forwarding, standardization and certification.

„There are quite a lot of logistics exhibitions, but we are organizing the exhibition called *InterLogistika* for the first time in the history, and it shows its inter-branch, inter-associated and any other character, connecting different branches of industry, warehousing business, transport, customs, i.e. all who are participating in international supply chain”, said Leonid Lobzenko, deputy director general of ZAO (SC) Crocus.

In spite of the fact that *InterLogistika* made its debut this year, the interest to the exhibition surpassed the expectations. The companies from Belarus, Germany, China, Italy, Korea, Latvia, Poland, Ukraine and Finland presented their expositions.

This year the exhibition *InterLogistika* 2013 took place in the form of exhibition-forum, within the framework of which there were several big business events, dedicated to different aspects of logistics solutions, their modern tasks and development tendencies.

For the first time in Russia there took place the conference, „Using the tools of the World Customs Organization in the management of supply chains under the conditions of Customs Union”, where more than 200 specialists took part.

The representatives of UN Economic Commission for Europe (UNECE), World Customs Organization (WCO), Eurasian Economic Commission (EEC), International Federation of Forwarders Association (FIATA), Ukrvnestrans, Eurasian Union of Transport, Forwarding and Logistics Organizations (EUTFLO), Committee TPP of RF in Logistics, Committee NP Guild of Professional market participants providing services in the

field customs and foreign trade, Ministry of income and taxes of the Ukraine, Russian Federal Customs Service, Russian Customs Academy and other associations and unions were the participants of the conference.

InterLogistika – is a modern tendency, which gives opportunity to look at the supply chain differently. At this first exhibition not only Russia but also the foreign companies took part and discussed the given topic, – noted Oleg Platonov, the president of the Association of transport-forwarding and logistics organizations of the Ukraine UKRVnestrans, the representative of Eurasian Union of transport, forwarding and logistics organizations (EUTFLO).

„The exhibition *InterLogistika* helps to create a platform for exchange of information and taking mutually acceptable decisions for the creation of innovative tools to facilitate trade, for example, „one window”, – said Mario Apostolov, Adviser of the Department of Trade and Stable Development of the regions of UN Economic Commission for Europe (UNECE).

The second exhibition of complex solutions in transport and logistics *InterLogistika* 2014 will take place in September 8–11 2014 in International exhibition centre in Moscow Crocus Expo!

Prepared using the material of the organizers





Exhibition *Transit-Kazakhstan 2013* full of events (Almaty, Kazakhstan)

Since the moment of its debut in 1997, the exhibition *Transport and Logistics – Transit-Kazakhstan* has become the most important event of Central Asian transport, logistics, machine-building and related industries.

“Kazakhstan being located in the centre of significant transport flows of Eurasian continent, is an important and reliable strategic partner of many countries, as it is indicated by the participation at the exhibition of big transport companies of a number of countries. The achievements of transport companies presented at the exhibition show that in Eurasian region there is a great potential to meet the growing demand for transport services” – said in the welcome speech the Secretary of the Ministry of Transport and Communications of the Republic of Kazakhstan Zhenis Kasymbek opening the international exhibition *Transport and Logistics-Transit Kazakhstan 2013*.

Vice-president for logistics of AO National company *Kazakhstan Temir Zholy* Kanat Alpysbayev noted that on behalf of the Head of the country Nursultan Nazarbayev there were commenced the purposeful activities for the revival of the *Silk Road*, where AO NC KTZ is given the role of integrator of transport services linking to a single service. In this connection on the basis of AO NC KTZ there was created a multi-modal company, aimed at increasing export and transit potential of Kazakhstan, development of contract logistics and new freight transport routes in the line Asia-Europe.

Proof of the above was the signing of the Agreement about the intentions to implement investment project “Transport-logistics complex Juzhnouralskiy with the participation of AO „National company *Kazakhstan Temir Zholy*, the government of Chelyabinsk region of the Russian Federation and OOO Logic Land.

During the exhibition there took place the grand event – presentation of 10-year train Baltic – Transit, organized by Lithuanian Railways together

with transport group FESCO.

Exhibition *Transit-Kazakhstan 2013* demonstrated a whole complex of industry solutions: from transport-forwarding services to software and cargo handling equipment.

Kazakh companies formed the basis of the exhibition and took 51% of the exposition. Three leading countries according to the number of exponents at the exhibition *Transit-Kazakhstan 2013* after Kazakhstan there were Russia (18%) and Latvia (13%).

Among big companies of Kazakhstan that presented the activities were: NC *Kazakhstan Temir Zholy*, Aktau International seaport, *ENRC Logistics*, *KTZ-Express*, *Tengri Trans Cargo*, *Universal Logistics*, *Your Logistics Partner*, *Interrail Kazakhstan*, *NMSC Kazmortransflot*, *Kaztemirtrans*, *Kaztransservice*, *Kedentransservice*, *Lomer Point Bridge*, *Transsystem* and others.

National operators of five countries presented the infrastructure of railway transport: Kazakhstan – NC *Kazakhstan Temir Zholy*, the Ukraine – *Ukrzaliznytsya*, Lithuania – *Lietuvos gelezinkeliai*, Latvia – *Latvijas Dzelzdzels*, and also Russia – *TD RZD*.

Maritime section was presented by Aktau (Kazakhstan), Ventspils and Riga (Latvia) ports and a shipping company *Ukrferry* that took part at the exhibition for the first time.

The new section in this year exhibition was “Storage equipment and services”.

The producers of wagons/containers were widely presented: the factories of Kazakhstan, Latvia (*Daugavpils*), Ukraine (*Azovmash* and *Kryukovskiy*), Russia and Belarus and also associated structures: Lithuanian National Road – carriers Association (*LINAVA*), company *Straight Way Finland* representing a network of more than 50 companies and the ports of Finland, and also the Association of National Forwarders of Kazakhstan.

In 2014 the exhibition will take place in Astana in May 20–22, in the exhibition centre *Korme*.

Prepared using the information of the organizers.





5th Baltic transport forum: results and prognoses (Kaliningrad, Russia)



Opening the 5th Baltic transport forum, Deputy Chairman of the Government of Kaliningrad Region Aleksandr Rolbinov has said, that due to the geographical location of Kaliningrad Region, the economic development of the region is impossible without the improvement of transport complex of the Russian Baltic. For this reason it is necessary to work together in preparing decisions and creating of favourable business climate in the region.

At the plenary session Baltic Transport: Eurasian railway transit deputy head of North-Western territorial administration of the Federal railway transport agency Nikita Kamerin paid a lot of attention to the organization of high-speed traffic Moscow-St. Petersburg-Helsinki following the Master plan of the development of railway and maritime transport of the North-Western region up to 2020. According to this project, the necessary investments make 47 billion rubles, including 22 billion rubles – for the organization of high-speed traffic and 25 billion rubles – for “take away” of cargo traffic. He also noted that the ports of the Arctic and the Baltic basins have positive trends in loading, unlike the ports of the Black Sea. That’s why the great part of export and import go namely by Oktiabrskaya and Kaliningrad railways.

One of the main problems that were discussed for the third year

already within the framework of plenary sessions and round-table discussions was the matter of transport tariffs. Sergey Kolomeyets, the head of Kaliningrad railways noted that in Russia and EU countries it was a common problem: the market participants are ready to lower costs but it is impossible without state regulation of tariff policy. As especially “problematic” part he mentioned the line Ust-Luga – Baltiysk. This problem needs common three-party solution of Russia, Lithuania and Belarus.

The representative of Lithuanian railways – deputy director general – head of cargo transportations Authority Stasys Gudvalis said that Russia and Kaliningrad Region was one of the main partners of Lithuanian railways in the field of transportations and the foreign trade turnover of Russia and Lithuania made 6,7 billion US dollars according to the statement of 2012 and the Lithuanian part of turnover with RF should make 27 % following the prognosis for 2013.

Igor Zgruskiy, head of freight operations and foreign trade of Belarus railways stressed the efficiency of the creation of customs environment between Russia, Belarus and Kazakhstan and it allowed the participants of transport market to accelerate, simplify and reduce the costs at border-crossings on the line Asia- EU.

The specialist of marketing department of AO Kazakhstan Temir Zholy

Nurzan Alpyspekov told about the development of transport-logistics system of the Republic of Kazakhstan. In his opinion, in order to attract transit cargo flows the projects are being implemented for the simplification the process of international supply of goods and re-orientation of cargo flows from maritime lines to Trans-Kazakh routes.

Within the framework of plenary session Baltic Transport: interstate and market competition in order to increase cargo flows the Vice-Minister of Transport and Communications of Lithuania Saulius Girduškas made a report about the competitive advantages of Baltic transport where he presented the following assessment of the Baltic ports potential: “We see broad prospects in expansion of cargo turnover between the countries of Middle Asia and Asian-Pacific Ocean region and Europe. Here the ports of the Baltic countries play the role of intermediaries between East and West. More than 400 million tonnes of cargo is transported via the Baltic ports by sea routes annually. And in 5 years, according to the prognoses of the Baltic Ports Organization (BPO), cargo turnover of the region will double”. He also announced the measures for the increase of competitiveness of Klaipėda port: investments, reasonable tariff system, development of logistics chain along the whole transit corridor and strengthening the role of partnership.

Aleksey Kliuneyev, Deputy Minis-

ter of Infrastructure Development of Kaliningrad Region, was happy to say that the investor was found for the construction of deep-water port in Kaliningrad and it is foreseen to allot about 36 billion rubles. It was one of the most frequently quoted news of the Forum. Nevertheless, by request of the representatives of the company, the name of the investor is kept secret. The construction of Kaliningrad port is included into target program of the development of Russian transport system up to 2015, project design works are going to be commenced next year. Presently, there are several alternatives for the selection of the location of the port: at the western coast of Jantarnovo, Baltiysk, at the eastern coast of Primorskoy Bay and at the Northern Cape. The works are going to be commenced in 2015 beginning with the construction of container terminal.

Out of the projects that are under the implementation by the Ministry of Infrastructure Development of Kaliningrad Region, Kliuneyev mentioned the expansion of International passenger terminal with the yacht marina at Pionersk, the construction of bridges in Kaliningrad and in the Southern bypass of Kaliningrad, construction of a bypass of Sovetsk with a bridge across the Neman river, construction and reconstruction of the airport Khrabrov and others.

Prepared using the material of the organizers of the conference ■



Belarus transport week: problems and solutions (Minsk, Belarus)



In October 8-10, 2013 in Minsk there took place Belarus transport week, including VII International specialized exhibition *Transport and Logistics*, II International specialized exhibition *Logistics engineering and VII Belarus transport-logistics forum*.

According to the project *Logistics of the amber coast*, the events started by the international seminar *Experience in the logistics business and quality requirements for logistics services in Belarus*.

On the same day in the embassy of the Republic of Lithuania there took place the round-table discussion *What measures are to be taken to improve competitiveness of Lithuanian and Belarus transport sectors*.

With this discussion the international Lithuanian-Belarus business forum *Perspectives of international competitiveness of transport corridors crossing Lithuania and Belarus* started and it was organized by the embassy of Lithuania in Belarus and Lithuanian business confederation.

"Lithuania will become a bright participant of Belarus transport week", – said the Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary of the Republic of Lithuania in Belarus Evaldas Ignatavicius at the beginning

of the forum, presumably meaning high-level, numerous and constructive delegation.

Transport ministries, associated and business structures – a total more than one hundred representatives of state and business institutions – took an active part in the event. This event was a compound part of Belarus transport week forum *Transport and logistics* as well as a part of VII specialized transport exhibition.

It is anticipated that it will become an annual meeting of the representatives of transport and logistics business in Minsk.

On that occasion the head of Klaipėda State Seaport Authority Arvydas Vaitkus reminded the participants of the forum that this event coincided with the date when the cooperation of neighbouring countries started – ten years passed since the time when bilateral inter-governmental Lithuanian-Belarus commission transport working group began its work where the former Minister of Transport and the present chairman of Belarus international road-carriers association BAMAP Nikolay Borovoy played a significant role and, be the way, Vaitkus as well, who worked at the Ministry of Transport and Communications of Lithuania at that time.

The representatives of state institutions and business of both countries discussed the measures how to increase the competitiveness of Lithuanian and Belarus transport sectors. The latest infrastructure projects, technical and electronic devices, innovative solutions with the help of which it is possible to speed up the traffic flow throughput at border crossings, facilitate customs and cargo documents procedures of Lithuania and Belarus, were presented.

Two neighbouring countries may find the problems of competitiveness nearby. Going to Minsk Lithuanian officials and businessmen, as they say, experienced them at the border themselves. But this is – only a small part what the road carriers of both countries and the people working there experience. Maybe more than 600 truck columns extending from almost Vilnius to Medininkai border-crossing point and the same length queue waiting for checking in Belarus side and the analogic situation in other Lithuanian-Belarus border-crossing points clearly indicates not only about the logistics problems but also about the catastrophically critical situation that should not appear in modern and developed countries.

When after such roadside view you

sit in the conference hall, a lot of theoretical considerations and rhetorical speeches loose sense. You wish to hear the answer to this eternal question – „What to do?”

They were looking for an answer at the conferences, seminars, discussions and personal business meetings during the exhibition.

The heads of Lithuanian and Belarus railways discussed about the ways how to solve the problem. Even the next week after the event the news was announced that *Lietuvos geležinkeliai* (Lithuanian railways) together with *Belarus railways* and the representatives of customs, border-crossing points, forwarders association and other interested institutions of both countries were going to meet and talk about the possibilities to transport trailers with semi-trailers on special railway platforms. It is anticipated that the trial train of this project will be launched this year.

Such practice was used during the first year of the operations of a shuttle train *Viking*.

"We think that the implementation of such services and organization of transportations will be in great request and will create more possibilities to transport cargo via our country and will allow decreasing load of road vehicles at border-crossing checking points", – said the deputy director for the development of Freight Transportation Authority of *AB Lietuvos geležinkeliai* Saulius Stasiunas.

During the exhibition, when visiting the stand of *Lietuvos geležinkeliai* the Minister of Transport and Communications of Belarus Anatolij Sivak suggested director general of Lithuanian railways Stasys Dailydka looking for the possibilities to work together at the big Lithuanian infrastructure projects and incited not to forget inviting Belarus construction companies to participate in the implementation of the project *Rail Baltica*.

125 companies from 15 countries (Austria, Belarus, Belgium, Germany, Lithuania, Latvia, Poland, Estonia, Sweden, Iran, Kazakhstan, Moldova, Russia, Ukraine, Taiwan) took part at the exhibition *Transport and logistics*.

Next Belarus transport week will take place in October 7–9 2014.

Prepared using the information of the organizers and other sources. ■



TRANSPORT EVENTS
www.transportevents.com



Thursday 21 and Friday 22 November 2013
Hosted by Transport National Ports Authority
The Boardwalk Convention Centre, Port Elizabeth, South Africa



Thursday 23 and Friday 24 January 2014
Hosted by Mauritius Ports Authority
Le Meridien Hotel, Mauritius



Thursday 27 and Friday 28 February 2014
Supported by Port of Melbourne Corporation
Intercontinental Melbourne The Park, Australia



Thursday 27 and Friday 28 March 2014
Hosted by Nigerian Ports Authority
Lagos Oriental Hotel, Nigeria



Wednesday 23 and Thursday 24 April 2014
Kenzil Farah Hotel, Marrakech, Morocco



Wednesday 21 and Thursday 22 May 2014
InterContinental Doha The City, Qatar



Wednesday 11 and Thursday 12 June 2014
Hosted by Indonesia Port Corporation (L.P.A) and IV
JW Marriott, Jakarta, Indonesia



Wednesday 3 and Thursday 4 September 2014
The Maritima Saksen Hotel, Istanbul, Turkey



Thursday 23 and Friday 24 October 2014
International Convention Centre Durban, South Africa



Thursday 27 and Friday 28 November 2014
Supported by Chennai Port Trust
ITC Grand Chola Chennai, India



Thursday 29 and Friday 30 January 2015
Hosted by Port Maputo
Maputo, Mozambique



Thursday 19 and Friday 20 February 2015
Manila, The Philippines



Thursday 26 and Friday 27 March 2015
Lagos, Nigeria



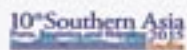
Wednesday 29 and Thursday 30 April 2015
Civitavecchia (Rome), Italy



Wednesday 20 and Thursday 21 May 2015
Kuwait



Wednesday 24 and Thursday 25 June 2015
Hosted by Indonesia Port Corporation (L.P.A) and IV
JW Marriott, Jakarta, Indonesia



Wednesday 23 and Thursday 24 September 2015
Mumbai, India

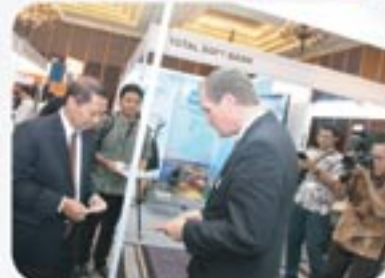


Thursday 29 and Friday 30 October 2015
Hosted by the Ministry of Transport, Works, Supply and Communications
Mulungushi International Conference Centre, Lusaka, Zambia



Thursday 26 and Friday 27 November 2015
Constanta, Romania

www.transportevents.com



波罗的海港口的新挑战和新战略 (克莱佩达, 立陶宛)



Marta Friedrichowicz
BPO办公室及活动经理

波罗的海港口组织在克莱佩达碰头, 讨论新环保法规下欧盟港口政策, 市场发展和的结果。

欧盟委员会就港口问题提出法规草案, 其中包括两个主要章节——港口市场准入以及财政在公共资金使用上的透明度。照预期结果来说, 会带来很大的好处: 至少会有100亿的欧元储蓄且增加港口投资, 减少腹地拥堵以及创造就业机会。欧盟会支持长期增长的经济部门, 通过TEN-T以及港口雇员和雇主之间的社会对话采取一套全面行动。欧洲委员会DG MOVE移动运输总监DimitriosTheologitis, 告知了为什么委员会最近开始审查交通运输, 我们正在经历的困难时刻, 是欧盟面临危机推动经济结构形式的一个部分。这是欧盟经济增长战略的一部分。此外, 支持出口也非常关键。他说。欧盟委员会已经提出了“地铁”地图TEN-T核心网络和运输走廊。但是, 实现这个目标的第一步, 是要有一个良好的沟通, 这就应该整合TEN-T港口走廊, 使用CEF且发展港口和腹地连接。波罗的海港口码头上在政策方面提出了他们的看法, 一般的码头都赞成提升市场

准入透明度和港口服务。一些码头就很担心港口市场的过度管制和过于强烈的当局码头控制。立陶宛SEB的Gitanas Nauseda展示了波罗的海经济体的全球趋势下的市场环境和形势。2013年欧元区的分析不是很乐观, 因为它仍然是全球经济最薄弱的部分, 但幸运的是, 明年应该实现国内生产总值(GDP)将带来改善。在欧盟增长最快引起关注的地区仍然是波罗的海地区的立陶宛, 例如其最近几年将继续

保持稳健的步伐增长。欧元区花费在波罗的海地区。立陶宛是在2015年引入欧元。会议期间, 港口市场前景, 提出了由行业专家和运营商。在集装箱市场, 根据海运顾问在会议上提出的信息史蒂夫WRAY, 强劲和持续增长预期到2025年波罗的海地区。下一个问题是数量的增加直接调用, 并可能减少转运强度。不断扩大和加速趋势切换到较大型船舶的两大趋势, 全球船队的发展特征。对于深水码头, 这意味着, 由2016年

的竞争将会加剧。滚装部门的前景并不另一方面积极。网络密度应该减少。会议期间, 大会产生了十六个波罗的海港口组织。业务流程外包(BPO)的成员接受其新的战略, 2014年至2016年, BPO目标之一是代表波罗的海港口对欧盟机构和其他相关组织的利益。另一个目标是在港口领域的经验交流, 组织在该地区的港口经营和管理的专门会议或研讨会。新战略上BPO把重点放在发展小型和中型码头上。组织希望帮助他们在区域加速了解和相互交流经验。我们从会议讨论上了解到, 波罗的海地区港口市场前景是相当广阔的, 除滚装部门。全海事部门将面临的环境挑战与新的硫排放规则, 客船等的污水排放……这些新规则将有一个真正的对市场的影响, 但它是非常难以预料的后果 - 波格丹Oldakowski说。(BPO秘书长) 近150人参加了两天的会议, 其中包括波罗的海港口、欧盟委员会、各国政府和其他港口行业的代表。



运输物流复杂问题解决方案展InterLogistika (Moscow, 俄罗斯)



9月，在莫斯科国际展览中心Crocus Expo展览举办了复杂问题解决方案展，运输物流InterLogistika展于2013年成功举办第一届国际展览活动。

在面积为4730平方米的空间内，来自10个国家的116家企业呈现给观众在运输和物流领域的发展、产品、技术和服务。在这些商业项目中约有4000名游客和1000位参与者能够评估在现代物流、运输、货代、标准化和认证领域的解决方案和技术。“有相当多的物流展，但我们正在举办的史上首次InterLogistika展览，它显

示了跨分支、跨联合、跨角色地连接不同的分支产业、仓储业务、运输，报关，参与国际供应链的ZAO (SC)Crocus副总干事Leonid Lobzenko说。虽然实际上InterLogistika今年首次亮相，但展览引起的兴趣超过了预期。来自白俄罗斯、德国、中国、意大利、韩国、拉脱维亚、波兰、乌克兰和芬兰的公司提出了自己的论述。本届2013 InterLogistika 展览以论坛形式出现，其中有几个大的商务活动，专门提出各个方面的物流解决方案，其有框架内的现代化任务和发展趋势。第一次“使用世界海关组织工具管理供应链条件下的关税同盟”在俄罗斯举办，其中有

200多名专家参加了会议。联合国欧洲经济委员会 (UNECE)、世界海关组织 (WCO)、欧亚经济委员会 (EEC)、国际代理协会联合会 (FIATA)、Ukrvnestrans，欧亚运输联盟、代理和物流组织 (EUTFLO)，TPP委员会、NP公会委员会、RF物流、专业市场参与提供服务者、现场乌克兰海关和外贸部、俄罗斯联邦海关服务、俄罗斯海关学院和其他收入工会及税收协会参与了此次会议。“InterLogistika 提供了一个现代化的趋势，这给供应链的发展以不同机会。不仅俄罗斯，外国公司也参加到了给定主题的讨论中，”在第一次展览上，乌克兰

UKRvnestrans欧亚运输联盟代表及运输转发物流组织，代理物流组织 (EUTFLO) 协会会长Oleg Platonov这样指出。“InterLogistika展览有助于创建一个平台，交流信息，并采取双方都能接受的决定，以便创建创新的工具，以促进贸易，例如，‘一个窗口’，欧洲联合国非洲经济委员会 (UNECE) 地区贸易和稳定发展部顾问Mario Apostolov说。2014年运输物流复杂问题解决方案InterLogistika的第二次展览将于2014年9月8日至11日在莫斯科Crocus展览国际展览中心！
材料由会议组织者提供



2013哈萨克斯坦过境展 (阿拉木图, 哈萨克斯坦)

自1997年首次亮相的那一刻, 运输及物流展——哈萨克斯坦过境展就成为中亚运输、物流、机械制造及相关产业的最重要活动。

“哈萨克斯坦位于欧亚大陆重要交通流动中心, 正如展览会上一些国家的大运输参展公司表示, 哈萨克斯坦是许多国家重要且可靠的战略合作伙伴。展览展示了欧亚地区运输公司有很大潜力, 来满足日益增长的运输服务需求,” 哈萨克斯坦共和国交通运输部秘书长 Zhenis Kasymbek 在 2013 年哈萨克斯坦国际运输及物流过境开幕式上致欢迎辞时这样表示。

哈萨克斯坦 Temir Zholy AO 国家物流公司副总裁 KANAT Alpysbayev 指出, 国家主管 Nursultan Nazarbayev 有目的的活动开始了丝绸之路的复兴, 其中 AO NC KTZ 作为集成商的角色提供运输, 为每一个客户提供服务。在这种基础上, AO NC KTZ 建立多模式公司, 旨在增加哈萨克斯坦出口和过境的潜力, 以促进新货运航线亚欧线的物流合同发展。

签署实施投资项目“交通运输物流园区 Juzhnouralskiy AO”协议证明了上述意图, 其中国家公司哈萨克斯坦 Temir Zholy、车里雅宾斯克地区的俄罗斯联邦和 OOO 逻辑土地都参与其中。

展会期间举办了盛会——介绍 10 年来的波罗的海火车, 这个活动由立陶宛铁路和 FESCO 运输集团一起举办。哈萨克斯坦 2013 过境展表现出了面对整个复杂行业的解决方案, 覆盖了从运输代理服务软件和货物装卸设备。哈萨克斯坦企业是展览的

根基, 占据了 51% 的展会面积。在 2013 哈萨克斯坦运输展览的三个参展指数领先的, 位于哈萨克斯坦之后的是俄罗斯 (18%) 和拉脱维亚 (13%)。

出席哈萨克斯坦展会的大公司有: NC 哈萨克斯坦 Temir Zholy、Aktau 国际海港、ENRC 物流、KTZ- 快递、Tengri 物流货运、通用物流、你的物流合作伙伴、哈萨克斯坦国际铁路、NMSC Kazmortransflot, Kaztemirtrans、Kaztransservice、Kedentransservice、L o m e r 点大桥、Transsystem 和其他。

五个国家的铁路运输提出了全国运营商基础设施: 哈萨克斯坦——NC 哈萨克斯坦 Temir Zholy, 乌克兰 - Ukrzaliznytsya, 立陶宛 - Lietuvos gelezinkeliai, 拉脱维亚 - Latvias Dzeldzels, 以及俄罗斯的 TD RZD。

在海运部分, Aktau (哈萨克斯坦), Ventspils, Riga (拉脱维亚) 港口以及船舶公司 Ukrferry 第一次参加了展览, 做了展示。

今年展览的新组成部分是“存储设备和服务”。

货车/容器的生产者做了广泛介绍: 其中有哈萨克斯坦、拉脱维亚陶格夫匹尔斯、乌克兰 (Azovmash 和 Kryukovskiy)、俄罗斯和白俄罗斯。还伴有: 立陶宛国家公路运营商协会 (LINA VA)、公司的直路代表芬兰的工厂网络、超过 50 家公司和芬兰港口, 也都是属于哈萨克斯坦全国的代理协会。

2014 年的展会将于阿斯塔纳的 Korme 展览中心在 5 月 20 日至 22 日举行。

根据主办方提供信息编撰。■



第五届波罗的海运输论坛结果和预后 (加里宁格勒, 俄罗斯)

第五届波罗的海运输论坛开幕之际, 加里宁格勒地区政府副主席Aleksandr Rolbinov说, 由于加里宁格勒地区的地理位置, 没有俄国波罗的海复杂交通的改善, 该地区的经济就不可能发展。出于这个原因, 有必要共同努力, 在良好的商业环境下编制决定和创造该地区的业务氛围。

在波罗的海欧亚铁路运输全体会议上, 西北联邦铁路运输代理运输副组长, Nikita Kamerin对莫斯科圣彼得堡-赫尔辛基北西部地区领土管理组织付出了很多的关注。高速铁路和海上运输至2020年有总体发展规划。根据这个项目, 进行必要的470亿卢布投资, 其中包括220亿卢布投入于组织高速运输, 250亿卢布用于“拿走”货运量。他还指出, 北极地区港口和波罗的海盆地在装载方面有积极趋势, 不像在黑海的港口。这就是为什么出口和进口的很大

一部分去了Oktiabrskaya和加里宁格勒铁路。

在全体会议和圆桌讨论的框架内, 已经连续第三年讨论的主要问题之一是运输关税的问题。加里宁格勒铁路的负责人Sergey Kolomeyets指出, 在俄罗斯和欧盟国家, 有一个共同的问题: 市场参与者的准备以降低成本, 但没有国家关税政策调控这是不可能的。特别是“有问题”的一部分, 他提到了线乌斯季卢加-波罗的斯克。这个问题, 需要俄罗斯、立陶宛和白俄罗斯三方共同提出解决方案。

立陶宛铁路的代表, 货物运输管理局副局长Stasys Gudvalis说, 俄罗斯是立陶宛铁路的主要合作伙伴之一, 俄罗斯加里宁格勒地区的运输和外贸成交额达67亿美元, 根据2012年的声明及2013年预后立陶宛RF部分营业额将达到27%。

Igor Zgruskiy, 白俄罗斯的铁路货运业务和外贸负责人强调, 俄罗斯、白俄罗斯和哈萨克斯坦之间建立的通关环境和效率, 使运输市场的参与者加速、简化和降低亚欧线在

边境口岸的成本。

AO哈萨克斯坦Temir Zoly营销部门专家Nurzan Alpyspekov讲述了哈萨克斯坦共和国运输物流系统的发展。在他看来, 为了吸引过境物流的项目正在实施, 在简化的过程中, 国际供应的商品和重新定向, 货流通过海运跨哈航线。

波罗的海全体运输会议指出: 要在州际和维护市场竞争秩序的框架内, 以增加货流量。立陶宛物流副部长Saulius Girdauskas做了一个交通运输报告, 他提出了以下评估波罗的海运输竞争港口潜力优势: “我们在拓展亚洲, 中东和亚洲太平洋地区和欧洲国家之间的货物周转量方面看到了广阔的前景。这里波罗的海国家港口在东方和西方之间扮演中介机构的角色。通过波罗的海港口的海上航线, 每年运送超过400万公吨货物。而在5年内, 根据预后波罗的海港口组织(BPO), 该地区的货运周转量将增加一倍。他还宣布, 让克莱佩达港具有竞争力的措施, 还有增加投资, 合理的电价制度, 整个交通走

廊沿线的物流链的发展和加强伙伴关系的作用。

加里宁格勒地区的基础设施发展副部长Aleksey Kliuneyev高兴地说, 投资者发现在加里宁格勒的深水港建设, 可以预见要配发约360亿卢布。这是论坛里最常被引用的新闻之一。然而, 该公司代表要求对投资者的名字保密。加里宁格勒港建设纳入至2015年俄罗斯交通运输系统发展的目标计划, 项目设计工作将要在明年开始。目前, 有几种港口选择位置: 在西海岸的Jantarnovo, 波罗的斯克, 在东部沿海的Primorskoy湾和北开普省。工程将要在2015年开始集装箱码头的建设。

加里宁格勒地区的基础设施发展部正在实施的项目有, Kliuneyev扩大国际客运码头, 建设游艇码头, Pionersk桥梁建设, 在加里宁格勒和加里宁格勒南旁路苏维埃茨克的涅曼河建设横跨大桥, 建设和改造Khrabrov机场等。

本文根据本次会议组织者使用材料编撰。



白俄罗斯运输周：问题和解决方案(明斯克,白俄罗斯)

2013年10月8-10日在明斯克举行了白俄罗斯交通周,包括第七届国际运输和物流专业展览,第二届国际专业展会物流工程和第七届白俄罗斯运输物流论坛。

据琥珀海岸物流项目信息,活动由白俄罗斯物流业务和物流服务质量要求,国际经验研讨会拉开帷幕。

驻立陶宛共和国大使馆当天举行了圆桌会议,来讨论应采取什么措施来提高立陶宛和白俄罗斯交通运输部门的竞争力。

这个讨论开始了立陶宛 - 白俄罗斯国际竞争力的国际商业论坛,由交通走廊过境立陶宛和白俄罗斯开始,由立陶宛使馆在白俄罗斯和立陶宛建立业务联盟。

“立陶宛将成为白俄罗斯交通周的闪耀一员,”立陶宛共和国驻白俄罗斯特命大使及全权代表Evaldas Ignatavicius在论坛开始时这样说道,大概意思是指其高层次的,大量的和建设性的代表团。

交通部长,联营公司及业务部门共一百多个国家和商业机构的代表积极参加此次活动。这次活动是复合整体的一部分,是白俄罗斯交通周及第七届国际运输和物流专业展览的一部分。

据预计,这个活动会成为运输和物流业务代表在明斯克碰面的一个年度会议。

在本次会议上,论坛参与者克莱佩达州海港管理局负责人Arvydas Vaitkus指出,这一活动正好与邻国合作的开始日期相同——10年的时间过去了,立陶宛 - 白俄罗斯双边政府间委员会运输工作组开始工作,前运输部长和现任白俄罗斯国际公路运营商会BAMAP主席Nikolay Borovoy发挥了重大的作用,那个时候曾在立陶宛交通部工作过的Vaitkus也同样发挥

了巨大作用。

两国的国家机构和业务的代表讨论了如何提高立陶宛和白俄罗斯交通运输部门竞争力的措施。最新基础设施项目在技术和电子设备,创新解决方案的帮助下,可以加快边境口岸的流量吞吐量,便于海关货物文件程序的处理,立陶宛和白俄罗斯对此进行了介绍。这两个邻国可能会发现附近的竞争力问题。去明斯克的立陶宛官员和商人说,他们经验丰富,并处在自己的边界,这里只有一小部分两国公路承运人和两国人民工作有经验。也许有600多车柱延伸到几乎维尔纽斯Medininkai过境点,并且有相同长度的队列等待在白俄罗斯侧检查,类比情况也在立陶宛白俄罗斯边境过境点存在,不仅是物流问题,这也清楚地表明关于灾难性的危急情况不应该出现在现代发达国家。

当看过这样的沿途状态后,你坐在会议室大厅里,很多理论考虑和修辞讲话都没了意义。你希望听到永恒疑问的答案——“要怎么做?”

他们通过会议、研讨会、讨论、个人商务会议以及展会,在期间寻找答案。

立陶宛和白俄罗斯铁路的负责人讨论如何解决这个问题。即使下周在事件发生后的消息一经公布,立陶宛 gelezinkeliai (立陶宛语铁路)与白俄罗斯铁路和海关的代表一起,就边境检查站,货运代理协会和其他有关机构两国打算见面谈运输拖车半挂车铁路专用平台的可能性。据预计,这个项目的试验列车将在今年内推出。

这种做法将在维京穿梭列车操作过程的第一年中使用。

“我们认为,该等服务及交通组织的实施将创造很大需求,并为我国货物运输创造了更多的可能性,且减少过境检查点的道路车辆负载”,立陶宛AB Lietuvos gelezinkeliai公司货运交通



管理发展部门副主任Saulius Stasiunas这样说。展会期间,白俄罗斯交通运输部部长Anatolij Sivak在参观Lietuvos gelezinkeliai展位时建议立陶宛铁路总监Stasys Dailydka寻找可能性,与立陶宛大的基础设施项目共同努力合作,不要忘记邀请白俄罗斯建设公司参与实施波罗的海铁路项目。

来自15个国家和地区(奥地利、白俄罗斯、比利时、德国、立陶宛、拉脱维亚、波兰、爱沙尼亚、瑞典、伊朗、哈萨克斯坦、摩尔多瓦、俄罗斯、乌克兰和台湾)的125家公司参加了运输及物流展览。下一届白俄罗斯交通周将于2014年10月7日-9日举行。信息来源于组织者及其他渠道。



OCEAN SHIPPING COMMUNICATION CHINA

www.coscc.ebizchina.net

Our business scope contains (我们的业务包括) :

I. Documents translation(文件翻译)

II. Chinese/English website construction (中英文网站制作)

III. Chinese/English business website analysis (中英文商务网站分析)

IV. Chinese/English E-Media (中英文电子媒体)

V. Chinese/English E-Conference & Exhibition (中英文电子会议/展览)

VI. Chinese/English E-Cooperation (中英文电子商务合作)



• Tel/Fax: 86-411-82649832 • E-mail: info@ebizchina.net

• Add: 50 You Hao Road, Zhongshan District, Dalian, China. • P.C.: 116001



Posidonia 2014

2-6 June 2014

Metropolitan Expo, Athens Greece

IT'S A GREAT DEAL

Posidonia  Ποσειδώνια
The International Shipping Exhibition

Organisers: Posidonia Exhibitions SA, e-mail: posidonia@posidonia-events.com

www.posidonia-events.com

Что делать?

В ЕС ТУРЦИЯ ОТПРАВИТСЯ НА
ПОЕЗДЕ **МАРМАРАЙ**

АЗИАТСКИЙ ФЕНОМЕН

Ką daryti?

Į ES TURKIJA ATVYKS
MARMARAY TRAUKINIŲ



AZIJOS
FENOMENAS

eurasia rail

www.eurasiarail.eu

Turkey

ufi
Approved
Event

2014



4th INTERNATIONAL ROLLING STOCK, INFRASTRUCTURE & LOGISTICS EXHIBITION

In conjunction with conferences & seminars...

06-08 MARCH 2014

ifm Istanbul Expo Center, Istanbul / TURKEY



Republic of Turkey
Ministry of Transport, Maritime Affairs
and Communications



TCDD
Turkish State Railways



The Union of
Chambers and Commodity
Exchanges of Turkey



KOSGEB

THIS FAIR IS ORGANIZED WITH THE PERMISSION OF
THE UNION OF CHAMBERS AND COMMODITY EXCHANGES OF TURKEY
IN ACCORDANCE WITH THE LAW NUMBER 5174

TÜRKEK FAIR ORGANIZATION

for more information:

Phone: +90 (212) 284 23 00

Fax: +90 (212) 278 44 02

contact@eurasiarail.eu

Tarptautinis verslo žurnalas
JŪRA MOPE SEA
ISSN 1392-7825

Žurnalas „Jūra“ leidžiamas nuo
1935 metų
JŪRA MOPE SEA – nuo 1999 metų
Leidėjas UAB Jūrų informacijos centras

**Bendrovės direktorė ir
vyriausioji redaktorė**
Zita Tallat-Kelpšaitė
Tel.: + 370 610 11399, + 370 46 365602
El. paštas: editor@jura.lt

Vyriausioji finansininkė
Danutė Graželiene
Tel. + 370 699 31295
El. paštas: grazeliene@jura.lt

Dizainerė
Ingrida Ramanauskienė

Vertėjai
Audronė Paulauskienė,
Margarita Ignackova,
Betty Chen

Korektoriai-stilistai
Regina Tutinienė,
Jelena Listopad

Žurnalo atstovybės:

Lietuvoje, Vilniuje
Liana Mogišaitė
Tel. + 370 620 71030
El. paštas liana@jura.lt

Didžiojoje Britanijoje, Londone
Milda Manomaitytė
Tel. + 44 (0) 7825924581
El. paštas milda@airrailnews.com

Kinijoje, Daliane
Betty Čan (Betty Chen)
Room 1501, 50 You Hao Road, Dalian,
China
Tel. 86 411 82649832
El. paštas bettyc@ebizchina.net

Kazachstane, Almatoje
Svetlana Maslenikova
El. paštas sales@tlnika.kz

Kazachstane, Karagandoje
Tatjana Ivanova
Voinov internacionalistov g. Nr. 31,
Karaganda
Tel. + 77015330640
El. paštas lituanica@mail.kz

Turkmėnistanė, Ašchabade
Išankuli Faizulajevs
Tel.: + 993 12 48 80 65, + 993 65 80 07 47
El. paštas ishankuli@list.ru;
ishankuli@gmail.com

Indijoje, Čenajuje
V. Sumittra Devi
Tel. + 91 044 42128001
El. paštas: contact@matchpointbiz.com

Kanadoje, Vankuveryje
Aleksandras Galunėnka
450-1050 Alberni St., Vancouver, BC,
V6E 1A3, Canada
alex.galunenka@canadiancollege.com

Šį numerį iliustravo
V. Karaciejus, V. Kuklierius, G. Gudavičius.
Žurnale panaudotos parodų organizatorių,
ir KVJUD nuotraukos.

Spausdino
UAB „Lietuvos rytas“ spaustuė Vilniuje.
Redakcija rankraščių negažina ir
nerecenzuoja, už reklamos agentūrų
parengtų tekstų turinį neatsako.

Redakcijos adresas:
Minijos g. 93, LT-93234 Klaipėda, Lietuva
Tel. + 370 46 365753
El. paštas news@jura.lt
www.jura.lt

Tiražas 6 000 egz.

46 СЛОВО ИЗДАТЕЛЯ

Что делать?

LEIDĖJOS ŽODIS

Ką daryti?

48 ЭКСКЛЮЗИВНОЕ ИНТЕРВЬЮ

В Европейский союз
Турция отправится на
поезде «Мармарай»
ІŠKIRTINIS INTERVIU
Į ES Turkija atvyks
„Marmaray“ traukiniu



52 ЦИФРЫ И ФАКТЫ

Соединились история и
будущее
SKAIČIAI IR FAKTAI
Susijungė istorija ir ateitis

54 ПРОГНОЗЫ АНАЛИЗ

Эрнст Вельтеке: «Мой
прогноз был не таким уж
ПЛОХИМ»
PROGNOZĖS ANALIZĖ
Ernstas Veltekė: mano
prognozė buvo ne tokia
jau bloga

56 ЭКОНОМИКА

Азиатский феномен
EKONOMIKA
Azijos fenomenas

60 ТОЧКА ЗРЕНИЯ

Сотрудничество в
области транспорта:
политика или позиция?
Путь логиста к успеху –
быть как можно ближе к
заказчику
POŹIŪRIS
Bendradarbiavimas
transporto srityje:
politika ar pozicija?
Logisto kelias į sėkmę –
būti kuo arčiau užsakovo

64 ЛОГИСТИКА

Суть азиатской
цепочки поставок
LOGISTIKA
Azijos tiekimo
grandinės įžvalgos

66 БАЛТИЙСКИЕ ПОРТЫ

Развитие
Клайпедского порта
диктуют изменения
рынка
BALTIJOS UOSTAI
Klaipėdos uosto plėtrą
diktuoja rinkos pokyčiai



70 МЕЖДУНАРОДНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ

Новые вызовы и
новая стратегия
Балтийских портов
(Клайпеда, Литва)

Выставка
комплексных
решений на
транспорте и
в логистике
«InterLogistika»
(Москва, Россия)



Выставка «Transit-
Kazakhstan 2013»
насыщена событиями
(Алматы, Казахстан)



В Балтийский
транспортный форум:
итоги и прогнозы
(Калининград, Россия)

Белорусская
транспортная неделя:
проблемы и решения
(Минск, Беларусь)



75 TARPTAUTINIAI RENGINIAI

Nauji Baltijos uostų
iššūkiai ir nauja strategija
(Klaipėda, Lietuva)



Kompleksinių transporto
ir logistikos sprendimų
paroda „InterLogistika“
(Maskva, Rusija)



Parodoje „Transit-
Kazakhstan 2013“
gausu įvykių (Almata,
Kazachstanas)

V Baltijos transporto
forumas: rezultatai ir
prognozės
(Kaliningradas, Rusija)



Baltarusijos transporto
savaitė: problemos ir
sprendimai (Minskas,
Baltarusija)



ЧТО ДЕЛАТЬ?

Конфуций учил, что сын обязан отдать дань отцу, воздав ему почести после смерти. Поэтому отцу не подобает лишать сына этой привилегии и самому готовить себе могилу.

Однако первый китайский император Цинь Шихуанди (Qin Shihuangdi 259–210 гг. до н.э.) запретил учение Конфуция, сжег его труды по истории и философии, заживо похоронил последователей философа. В тринадцатилетнем возрасте взшедший на престол император династии Цинь начал готовить собственный склеп. Как говорится в трудах древнекитайского историка Сыма Цяня (Szu-ma Chien), после смерти император забрал с собой в могилу наложниц, не подаривших ему детей, архитекторов, художников, инженеров и рядовых строителей – всех, знавших дорогу в гробницу.

Терракотовая армия, охранявшая гробницу Цинь Шихуанди, случайно обнаруженную в конце прошлого века, теперь считается восьмым чудом света и сегодня помогает ученым разгадать немало загадок.

По словам историков, император, отчаянно искавший эликсир бессмертия, перед уходом в иной мир успел кое-что сделать и на этой земле.

В период правления Цинь Шихуанди династия Цинь завоевала несколько государств, существовавших на территории современного Китая, и объединила их в могущественную империю Цинь, из названия которой происходит название страны Китай (China).

В годы правления императора, которого называли Циньским Тигром, было начато строительство Великой китайской стены, унифицированы системы мер и весов, структура письменности, которая не изменилась по сей день, были отчеканены одинаковые деньги, кодифицирована правоохранительная система, отменено управление регионами по праву наследования, начаты применения системы административного управления и сельскохозяйственные реформы, прорыто свыше тысячи километров каналов, что помогло в борьбе с паводками, проложено более шести тысяч километров дорог.

Этими дорогами успешно воспользовались следующая династия – Хань и другой император, снова утвердивший конфуцианство – Гуан У-ди, который, создавая оборонительный альянс, очаровал переговорщиков изумительными шелками и вместо военного союза создал один из первых международных торговых договоров, давших начало Великому Шелковому пути.

Западный мир уже давно украшал себя шелками, которые караваны доставляли с Востока, когда, войдя в семнадцатый век, человечество устами Гамлета высказало экзистенциальную тревогу общества, насущную дилемму выбора: «Быть или не быть?».

Казалось бы, такой простой, но, видимо, вовремя прозвучавший вопрос потряс общество конца Средневековья, а «Гамлета» Вильяма Шекспира сделал бессмертным. Есть даже люди, которые считают, что если бы в мире сохранилось только это единственное произведение, этого хватило бы, чтобы отразить жизнь человечества и его извечные проблемы.

Спустя двести пятьдесят с лишним лет, в конце девятнадцатого века, находясь в заточении в Петропавловской крепости и протестуя акциями голодовки, писатель, публицист, философ и ученый Николай Чернышевский

писал в минуты передышек между допросами царских жандармов роман. Не о тюремных жестокостях или пытках и даже не о революционной борьбе, которую он решился возглавить, дабы уничтожить ненавистный царский гнет. В том каменном мешке Чернышевский писал о любви и людях будущего. Невзирая на такую, казалось бы, невинную и сентиментальную тему, это родившееся в тюремных застенках произведение оказалось сродни взрыву. Роман сыграл колоссальную роль не только в литературе, но и в общественно-политической жизни России. Он стал манифестом революции и учебником жизни для нескольких поколений российских интеллигентов. Он переиздавался более шестидесяти пяти раз.

Роман назывался «Что делать?».

Справедливости ради следует сказать, что тридцать восемь лет спустя вдохновитель уже другой революции, Владимир Ульянов (Ленин), скопировал название романа, опубликовав свой труд о новой идеологии под тем же заголовком.

(Не устояла перед культовым названием и автор этих строк, да простит меня Николай Гаврилович).

Георгий Плеханов писал о романе Чернышевского: «Кто после чтения этого романа не задумывался над собственной жизнью, не подвергал строгой проверке своих собственных стремлений и наклонностей? Все мы черпали из него нравственную силу и веру в лучшее будущее...».

Во время, как в тюремной камере Н.Чернышевский втайне от жандармов писал «Что делать?», его современник – всего на пять лет младше – султан Османской империи Абдул-Меджид I (Abd-ul-Mejid I) в последние годы своей жизни составлял невероятно смелые планы. Он четко знал, что нужно делать. У султана была мечта: прорыть туннель под проливом Босфор и соединить железной дорогой разделенные водой город и континенты – Европу и Азию.

У последователей Абдул-Меджида, пытавшихся претворить в жизнь его мечту, возник другой вопрос: «Как сделать?».

Для ответа на этот вопрос сплотились известные французские, английские и американские архитекторы, однако для такого сооружения на стыке Европы и Азии тогда, полторы сотни лет назад, еще не пришло время.

Оно наступило 29 октября 2013 года. Сооружение века – построенный глубоко под водой железнодорожный туннель через Босфор в Стамбуле был торжественно открыт в день 90-летия Турецкой Республики.

Мечта султана Османской империи спустя более полутора веков была осуществлена благодаря отваге и решимости премьер-министра Турецкой Республики Реджепа Тайипа Эрдогана и возглавляемого им правительства, невзирая на недовольство, равнодушие и барьеры. Хотя гамлетовский вопрос «Быть или не быть?» и чернышевское «Что делать?» не раз витали над Босфором...

Невероятно, но против стройки, называемой проектом двадцать первого века, стеной встали и сами турки, едва не устроившие общественные беспорядки, и международная организация «зеленых», выступавшая от имени флоры и фауны вод Босфора.

В длившихся почти десятилетие спорах победила логика цифр и здравого смысла.

С учетом того, что в начале ноября в Брюсселе после более чем трехлетнего перерыва был начат новый этап переговоров о членстве Турции в ЕС, можно утверждать, что Турция разными путями, но быстрыми темпами приближается к Европе. Это продвижение ускорит поезд «Мрамарай», следующий по железной дороге под Босфором.

Искренне ваша -
Зита Таллат-Кяпшайте,
издатель журнала



KĄ DARYTI?



Konfucijus mokė, kad sūnus privalo atiduoti tėvui duoklę, pagerbdamas jį po mirties. Todėl tėvui nederėję atimti šios privilegijos iš sūnaus ir pačiam rengti savo kapą.

Tačiau pirmasis Kinijos imperatorius Čin Ši Huangdi (Qin Shihuangdi, 259-210 pr.Kr.) uždraudė Konfucijaus mokymą, sudegino jo istorijos ir filosofijos knygas, gyvus palaidojo filosofo pasekėjus. Trylikos metų į sostą įžengęs Činų dinastijos imperatorius pradėjo rengti savo kapavietę. Anot kinų istoriko Sima Qian (Szu-ma Chien), imperatorius po mirties į kapą pasiėmęs jam kūdikių nepadovanojusias suguloves ir architektus, menininkus, inžinierius bei paprastus statytojus – visus, žinojusius kelią į kapo vidų.

Praėjusio šimtmečio pabaigoje atsitiktinai atrasta Čin Ši Huangdi kapavietę saugojusi terakotos armija, dabar laikoma aštuntuoju pasaulio stebuklu, mokslininkams padeda įminti nemažai mįslių.

Pasak istorikų, desperatiškai nemirtingumo eliksyro ieškojęs imperatorius, prieš žengdamas į kitą gyvenimą, spėjo šį bei tą nuveikti ir šioje žemėje.

Čin Ši Huangdi valdoma Činų dinastija užkariavo kelias šiuolaikinės Kinijos teritorijoje gyvavusias valstybes ir suvienijo jas į galingą Činų imperiją, iš kurios kilęs Kinijos (China) pavadinimas.

Činų tigrų vadinto imperatoriaus valdymo metais pradėta Didžiosios kinų sienos statyba, suvienodintos matų ir sverių sistemos, rašto struktūra, kuri nepakito iki pat šių dienų, nukaldinti vienodi pinigai, kodifikuota teisinė sistema, panaikintas regionų valdymas pagal paveldėjimo teisę, pradėta taikyti administracinio valdymo sistema, skatinamos žemės ūkio reformos, iškasta daugiau kaip tūkstantis kilometrų kanalų, padėjusių kovoti su potvyniais, nutiesta daugiau nei šeši tūkstančiai kilometrų kelių.

Tais keliais sėkmingai pasinaudojo atėjusi kita – Hanų dinastija ir kitas imperatorius, vėl įtvirtinęs konfucionizmą, Han Udi, kuris, kurdamas gynybinį aljansą, nuostabiais šilkais sužavėjo derybininkus ir vietoj karinės sąjungos sukūrė vieną pirmųjų tarptautinių prekybos sutarčių, davusių pradžią Didžiajam šilko keliui.

Vakarų pasaulis jau seniai dabinosi šilku, karavanais atkeliaujančiu iš Rytų, kai įžengusi į septynioliktąjį amžių žmonija Hamleto lūpomis išsakė visuomenės egzistencinį susirūpinimą, esminę pasirinkimo dilemą: „Būti ar nebūti?“

Atrodo, toks paprastas, bet, matyt, laiku ištartas klausimas sukretė viduramžių pabaigos visuomenę, o Viljamo Šekspyro kūrinį ir jo herojų padarė nemirtingais. Netgi yra manančių, kad jeigu pasaulyje išliktų tik šis vienintelis kūrinys, jo pakaktų atspindėti žmonijos gyvenimui ir amžinosioms problemoms.

Daugiau nei po pustrčio šimtmečio, devynioliktojo amžiaus pabaigoje, kalinamas Petropavlovsko tvirtovėje, protestuodamas bado akcijomis, rašytojas, publicistas, filosofas ir mokslininkas Nikolajus Černyševskis atokvėpiais tarp caro žandarų tardymų rašė romaną. Ne apie kalėjimo žiaurumus ar kankinimus, net ne apie revoliucinę kovą, kuriai jis ryžosi vadovauti, siekdamas panaikinti nekenciamą caro priespaudą. Toje akmeninėje tvirtovėje Černyševskis rašė

apie meilę ir ateities žmones. Nepaisant tokios, rodos, nekaltos ir sentimentalios temos, šis tarp kalėjimo sienų gimęs kūrinys prilygo sprogimui. Romanas suvaidino kolosalų vaidmenį ne tik literatūroje, bet ir Rusijos visuomeniniame politiniame gyvenime. Jis tapo revoliucijos manifestu ir gyvenimo vadovėliu kelioms Rusijos inteligentų kartoms. Jis buvo išleistas daugiau nei šešiasdešimt penkis kartus.

Romanas vadinosi „Ką daryti?“.

Teisybės dėlei reikia pasakyti, kad po trisdešimt aštunerių metų jau kitos revoliucijos įkvėpėjas Vladimiras Uljanovas (Leninas) nukopijavo kūrinio pavadinimą, savo veikalą apie naująją ideologiją paskelbęs tuo pačiu pavadinimu.

Kultiniam pavadinimui neatsispyrė ir šių eilučių autorė, teatleidžia jai Nikolajus Gavrilovičius.

Georgijus Plechanovas apie Černyševskio romaną rašė: „Kas, perskaitęs šį romaną, nesusimąstė apie savo gyvenimą, netikrino pagal jį savo siekių ir polinkių? Mes visi sėmėmės iš jo dorovinių jėgų ir tikėjimo geresne ateitimi...“

Tuo metu, kai kalėjimo kameroje N.Černyševskis slapčia nuo žandarų rašė „Ką daryti?“, jo amžininkas, vos penkeriais metais jaunesnis Osmanų imperijos sultonas Abdula Medžidas I (Abd-ul-Mejid I) paskutiniaisiais savo valdymo ir savo gyvenimo metais kūrė neįtikėtinai drąsų planą. Jis aiškiai žinojo, ką nori daryti. Sultonas turėjo svajonę – iškasti tunelį po Bosforo sąsiauriu ir geležinkeliu sujungti vandens padalintą miestą bei Europos ir Azijos žemynus.

Abdulos Medžido svajonę bandžiusiems įgyvendinti jo pasekėjams iškilo klausimas – „kaip daryti?“.

Atsakyti į šį klausimą pasitelkti garsūs prancūzų, anglų ir amerikiečių architektai, tačiau tokiam statiniui prieš pusantro šimto metų Europos ir Azijos sankirtroje dar nebuvo pribrendęs laikas.

Jis atėjo 2013 metų spalio 29-ąją. Šimtmečio statinys, giliausiai po vandeniu pastatytas geležinkelio tunelis per Bosforo sąsiaurį Stambule iškilmingai atidarytas Turkijos Respublikos įkūrimo 90-mečio dieną.

Osmanų imperijos sultono svajonę daugiau nei po šimto penkiasdešimties metų įgyvendino Turkijos Respublikos premjero Redžepo Tajipo Erdogano ir jo vadovaujamos vyriausybės pasiryžimas ir drąsa veikti, nepaisant nepasitenkinimo, abejingumo ir trukdymo. Nors hamletiškas klausimas „būti ar nebūti?“ ir černyševskiškas „ką daryti?“ ne kartą tvyrojo virš Bosforo.

Neįtikėtina, bet prieš dvidešimt pirmojo amžiaus projektu vadinamą statybą piestu stoji ir patys turkai, vos nesukėlę visuotinių riaušių, ir Bosforo vandens floros bei faunos vardu pasisakiusi tarptautinė „žaliųjų“ organizacija.

Beveik dešimtmetį trukusiuose ginčuose laimėjo skaičių ir blaivaus proto logika.

Turint galvoje, kad lapkričio pradžioje Briuselyje po daugiau nei trejų metų pertraukos Turkijos derybose dėl narystės ES buvo pradėtas naujas derybų etapas, galima teigti, kad Turkija įvairiais keliais sparčiai artėja prie Europos ir bene greičiausiai ją pasieks „Marmaray“ traukiniu geležinkeliu po Bosforu.

Nuoširdžiai Jūsų
Zita Tallat-Kelpšaitė
Žurnalo leidėja



В ЕВРОПЕЙСКИЙ СОЮЗ ТУРЦИЯ ОТПРАВИТСЯ НА ПОЕЗДЕ «МАРМАРАЙ»

90-летие Турецкой Республики отмечено амбициозным проектом – открытием железнодорожного туннеля под проливом Босфор. Эта подводная дорога между Востоком и Западом длиной 13,6 км стала как бы символом сближения Турции с Европой. Об этом и других проектах страны, развивающейся быстрыми темпами и становящейся все более современной, JŪRA MOPE SEA беседует с Чрезвычайным и Полномочным послом Литовской Республики в Турции Кястутисом Кудзманасом.

– 90-летний юбилей республики Турция отметила особенным образом, подарив себе и миру роскошный подарок – туннель под проливом Босфор. Чувствуется ли в стране, что это – историческое событие?

– За последние 10 лет в экономической и политической жизни Турции произошли коренные перемены – ВВП страны вырос в 3 раза, экспорт в прошлом году составил 152 млрд долларов США, а окрепшие турецкие предприниматели приступили к поиску оптимальных для инвестиций рынков. Турция продолжает оставаться страной, привлекательной для туристов. В прошлом году здесь побывал 31 млн туристов. За последнее десятилетие Турция превратилась в мощное индустриальное государство: по ВВП она занимает 18-е место в мире, а в ряду стран ЕС была бы шестой. За десятилетие эта страна привлекла в промыш-

ленность и сектор услуг более 100 млрд долларов США прямых зарубежных инвестиций, что позволило ей в корне изменить структуру экспорта-импорта. Турция является крупнейшим производителем телевизоров в Европе, а по строительным мощностям занимает второе место в мире. Амбициозные цели Турция ставит и на предстоящее десятилетие. В 2023 году будет отмечаться столетие Турецкой Республики. К тому времени страна намерена стать 10-й экономикой в мире.

Открытие туннеля через Босфор по случаю 90-летия Турецкой Республики символизирует не только экономическое могущество современной страны, но и стремление Турции интегрироваться в ЕС. Разумеется, это зависит не только от роста ее экономики и прогресса, но и от способности со всей ответственностью претворять в жизнь важные реформы и

выполнять обязательства во всех секторах.

Образ Турции часто представляют как мост между Востоком и Западом. Открытие туннеля между Европой и Азией еще более укрепит этот образ. На церемонии открытия премьер-министр Турции Реджеп Тайип Эрдоган отметил, что туннель «Мармарай» важен не только для Стамбула, Турции, но и для всего человечества.

– Туннель через Босфор – обретшая реальность мечта султана, родившаяся 150 лет тому назад. Но не только. Построенный по современным технологиям XXI века, он является частью гигантского проекта «Мармарай», в котором заложены коренные изменения в транспортном секторе. Как идет осуществление этого проекта, какие он будет иметь экономические последствия?

– Туннель «Мармарай» (Marmara+ray, по-ту-



реки Marmara – Мраморное море, гау – железная дорога) через Босфор – это часть 76-километрового маршрута, амбициозного турецкого проекта стоимостью 4,5 млрд долларов США, начатого в 2004 году. Туннель протяженностью 13,6 км – пока что самый глубокий туннель в мире. Он должен уменьшить автомобильные заторы в Стамбуле с 15-миллионным населением и снизить загруженность пересекающих Босфор мостов, по которым ежедневно проезжает свыше 2 миллионов пассажиров. Планируемая пропускная способность туннеля – до 1,5 млн пассажиров в день.

Вне всяких сомнений, туннель окажет положительное влияние на рост экономики Турции. Уже сегодня половина турецких товаров экспортируется в ЕС. Возрастет важность Турции как транзитной страны – «Мармарай» соединяет Шелковый путь с Европой. Теперь грузы из Китая смогут попасть в Европу по железной дороге.

– Какое значение проект будет иметь для международных логистических звеньев, в которые все активнее интегрируется Турция?

– Геополитическое и геоэкономическое положение Турции уникально. Через Турцию пролегает Шелковый путь, а прибывающие в Турцию с Востока грузы распределяются по портам Черного и Средиземного морей. По завершении прокладки железнодорожной ветки Баку (Азербайджан) – Тбилиси (Грузия) – Карс (Турция) грузопоток из Турции через «Мармарай» должен возрасти в несколько раз.

К этому интенсивно готовятся и Литва. О продолжении маршрута контейнерного поезда «Викинг» до турецких портов задумались уже давно. Одна из веток «Викинга» – через Румынию и Болгарию в Стамбул. 12–14 сентября в Турции побывал генеральный директор АО «Летувос гяляжинкялай» Стасис Дайлидка с делегацией экспертов. На встречах с руководством министерства транспорта Турции, турецких железных дорог, стивидорных компаний и терминалов обсуждались технические аспекты перевозки контейнеров из Клайпеды на терминалы Турции. Обе стороны остались довольны достигнутыми соглашениями. Турция заинтересована в наращивании грузов, предназначенных не только для ее рынка, но и для транзита. Из Турции на Запад пролегает Шелковый путь, а через Средиземное море – дорога в страны Северной Африки.

– В апреле с.г. Литву посетил президент Турции Абдулла Гюль, в сентябре Президент Литовской Республики Даля Грибаускайте с министром Турции по делам Европы и главным переговорщиком по вопросам вступления страны в ЕС Эгменом Багышем обсудила процессы евроинтеграции Турции. Как развивается политический диалог Литвы и Турции, каковы главные направления экономического сотрудничества?

– Турция является важным партнером Литвы, стратегическим партнером ЕС и НАТО, роль которого в обеспечении стабильности в Ближневосточном регионе особенно важна.

Для Литвы Турция также является важным экономическим партнером. Интенсивные бизнес-контакты с нашей растущей экономикой, занимающей 16-е место в мире (6-е в ряду государств ЕС), рынок которой насчитывает почти 80 миллионов потребителей, сотрудничество в сферах торговли, транспорта и инвестиций открывают новые возможности перед жителями Литвы.

Литва и Турция ведут успешное сотрудничество в НАТО. Вклад Турции в общую политику безопасности и обороны ЕС очень важен в развитии диалога между Европой и НАТО. В борьбе с угрозами энергетической безопасности Турция активно поддерживает инициативы литовской стороны. Это один из партнеров НАТО, твердо поддерживавший стремление нашей страны превратить учрежденный в Вильнюсе Национальный центр энергетической безопасности в аккредитованный центр компетенции всего Альянса. В деятельности этого центра также принимает участие представитель Турции.

Председательствуя в Совете Европы, Литва поддерживает процесс переговоров о членстве Турции в Евросоюзе и высказалась за то, чтобы замороженные в течение уже 3 лет переговоры возобновились. 5 ноября 2013 г. министр иностранных дел Литвы Линас Линкявичюс руководил делегацией Евросоюза на межправительственной конференции по развитию в Брюсселе, где после более чем трехлетнего перерыва был открыт новый переговорный этап между Турцией и ЕС о ее членстве в Евросоюзе.

Турция изучает успешный опыт Литвы по вступлению в ЕС и через разные предназначенные для Турции программы ЕС стремится привлечь литовских экспертов для работы в правительственных инстанциях Турции. Литовские инстанции самостоятельно или в консорциуме с другими партнерами из стран ЕС стремятся принимать активное участие в проектах программы ЕС «Близнецы». Успешный пример кооперации – проект этой программы ЕС «Помощь в организации перевозок опасных грузов», который выиграла Инспекция автомобильного транспорта Литвы вместе с польскими коллегами.

В ходе визита президента Абдуллы Гюля в Литву был подписан двухсторонний меморандум по включению Турции в проект членского поезда «Викинг». Когда будут начаты регулярные перевозки грузов из Турции в Клайпеду и обратно, Литва может стать стратегическим транспортным узлом европейского значения и воротами Турции в Северную Европу. После продления маршрута «Викинга» через Турцию перед Северной и Центральной Европой откроются рынки Средиземного моря и Северной Африки. Турция заинтересована в загруженности портов Самсун и Мерсин благодаря проекту «Викинг». Другое направление – продолжить проект «Викинг», соединив его маршрут с TRACECA, с Шелковым путем.

В ходе апрельского визита президента Турции в Литву его сопровождала многочисленная делегация – свыше 100 бизнесменов. Ор-

ганизованный в те дни литовско-турецкий бизнес-форум способствовал установлению новых деловых контактов и выгодных экономических связей. Активность турецких бизнесменов особенно возросла после встречи президентов Турции и Литвы в Вильнюсе в апреле с.г. Дополнительный импульс придали и открытые Турецкими авиалиниями прямой авиарейс из Стамбула в Вильнюс, а также подписанный меморандум о продлении маршрута контейнерного поезда «Викинг» до Турции. Турецкие производители и экспортеры позиционируют Литву как благоприятную страну для турецких инвестиций и развития турецкого экспорта в Центральную и Северную Европу.

Торговый оборот Литвы с Турцией в прошлом году составил почти 1 млрд литов (540 млн лт экспорт и 420 млн лт импорт).

Во время семинаров в Стамбуле и Анкаре руководители турецких предприятий интесировались возможностями, предоставляемыми Шяуляйским и Каунаским аэропортами, а также действующими в Литве свободными экономическими зонами.

В Турции хорошо известны литовские университеты. В прошлом году обучение в Литве по программе обмена «Эразмус» выбрали 700 студентов из Турции. По этому показателю мы занимаем 3-е место в ЕС. Так, Польшу выбрали 1700, Германию – 1400 турков. Полагаю, что те студенты, которые учились в Литве, и литовские студенты, которые обучались в Турции, в ближайшем будущем внесут вклад в укрепление литовско-турецких отношений.

– Как пишут российские СМИ, в конце октября, выступая на прошедшем в Минске заседании Евразийского экономического совета, президент Казахстана Нурсултан Назарбаев сообщил, что Турция попросила принять ее в Таможенный союз. Какие последствия это может иметь для логистического бизнеса? Как этот шаг может сочетаться с желанием Турции стать членом ЕС? Как это может отразиться на сотрудничестве ЕС и Турции, физически объединяющей европейский и азиатский континенты?

– Это утверждение Нурсултана Назарбаева официальные представители Турции не комментировали. Ничего не ответил на такое предложение и президент России. Может, таким образом хотели послать своеобразный сигнал Евросоюзу – дескать, Турция может искать альтернативы, и таким образом ускорить надолго застопорившиеся переговоры о членстве Турции в ЕС. Не говоря уже о политических последствиях, даже технически это было бы очень сложно. Хочу напомнить, что Турция и ЕС создали свой таможенный союз. Это значительно повлияло на развитие экспорта Турции в ЕС.

Год назад политологи так же активно комментировали высказывание турецкого премьера о возможном членстве Турции в Шанхайской организации сотрудничества. Но, как видим, дальше этого дело не пошло.

– Благодарим за исчерпывающие ответы. ■



Į ES TURKIJA ATVYKS „MARMARAY“ TRAUKINIU



Ambasadorius Kęstutis Kudzmanas (kairėje) ir Turkijos ES reikalų ministras Egemenas Bagis.

Turkijos Respublikos 90 metų sukaktis pažymėta ambicingu projektu – geležinkelio tunelio per Bosforo sąsiaurį atidarymu. Šis 13,6 km ilgio kelias po vandeniu tarp Rytų ir Vakarų – tarsi simbolinis Turkijos priartėjimas prie Europos.

Apie šį ir kitus sparčiai augančios ir modernėjančios šalies projektus JŪRA MOPE SEA kalbasi su Lietuvos Respublikos nepaprastuoju ir įgaliojotuoju ambasadoriumi Turkijoje Kęstučiu KUDZMANU.

- Respublikos įkūrimo 90-mečio jubiliejų Turkija pažymėjo ypatingai, padovanodama sau ir pasauliui prabangią dovaną – tunelį per Bosforo sąsiaurį. Ar šalyje jaučiama, kad čia įvyko istorinis įvykis?

- Per pastaruosius 10 metų Turkijos ekonominiame ir politiniame gyvenime įvyko esminių pokyčių – šalies BVP išaugo 3 kartus, eksportas pernai pasiekė 152 mlrd. JAV dolerių, o sustiprėję Turkijos verslininkai pradėjo ieškoti investicijoms patrauklių rinkų. Turkija ir toliau išlieka turistams patrauklia šalimi. Pernai ją aplankė 31 mln. turistų. Per pastarąjį dešimtmetį Turkija tapo galinga industrine valstybe: pagal BVP ji užima 18 vietą pasaulyje, o jei palygintume su ES šalimis, ji būtų šešta. Per dešimtmetį ši šalis į pramonę ir paslaugų sektorių pritraukė daugiau nei 100 mlrd. JAV dolerių tiesioginių užsienio investicijų, ir tai leido jai iš esmės pakeisti eksporto ir importo struktūrą. Turkija yra didžiausia televizorių gamintoja Europoje, statybų pramonė užima antrą vietą pasaulyje. Ambicingus tikslus Turkija kelia ateinančiam dešimtmečiui. 2023 metais bus švenčiamas Turkijos Respublikos įkūrimo šimtmetis. Iki to laiko šalis siekia užimti 10-ąją vietą pasaulio ekonomikoje.

Tunelio per Bosforą atidarymas Turkijos Respublikos įkūrimo 90-mečio jubiliejaus proga simbolizuoja ne tik modernios šalies ekonominę galią, bet ir Turkijos siekį integruotis į ES. Žinoma, tai priklauso ne tik nuo ekonomikos augimo, bet ir nuo Turkijos pažangos bei gebėjimo atsakingai įgyvendinti svarbias reformas, vykdyti įsipareigojimus kituose sektoriuose.

Turkija pasaulyje yra pelniusi tilto tarp Rytų ir Vakarų įvaizdį. Tunelio tarp Europos ir Azijos atidarymas dar labiau sustiprins šį teiginį. Atidarymo ceremonijoje Turkijos premjeras Recepas Erdoganas pažymėjo, kad „Marmaray“ tunelis svarbus ne tik Stambului, Turkijai, bet ir visai žmonijai.

- Tunelis per Bosforą – tai ne tik įgyvendinta prieš 150 metų gimusi sultono svajonė. Modernus 21-ojo amžiaus statinys yra didžiulio projekto „Marmaray“, pagal kurį numatomi esminiai transporto pokyčiai, dalis. Kaip vyksta šio projekto įgyvendinimas ir kokių tai turės ekonominių pasekmių?

- „Marmaray“ (Marmara+ray, ray – turkiškai geležinkelis) tunelis per Bosforą yra ambicingo 4,5 mlrd. JAV dolerių vertės 76 kilometrų Turkijos projekto, pradėto 2004 m., dalis. 13,6 km ilgio tunelis giliausias šiuo metu esantis tunelis pasaulyje. Tunelis turėtų sumažinti transporto kamščius 15 milijonų gyventojų turinčiame Stambule ir sumažinti apkrovimą nuo Bosforą kertančių tiltų, kuriais kasdieną pravažiuoja daugiau nei 2 milijonai keleivių. Planuojamas tunelio pralaidumas – iki 1,5 mln. keleivių per dieną.

Be jokios abejonės, tunelis turės teigiamą poveikį Turkijos ekonomikos augimui. Jau dabar pusė Turkijos prekių eksportuojama į ES. Išaugęs Turkijos kaip tranzito šalies svarba – „Marmaray“



sujungia „Šilko kelią“ su Europa. Dabar kroviniai iš Kinijos galės geležinkeliu pasiekti Europą.

- Kokią reikšmę projektas turės tarptautinėms logistikos grandinėms, į kurias vis aktyviau integruojasi Turkija?

- Turkijos geopolitinė ir geoeconomė padėtis yra unikali. Per Turkiją eina „Šilko kelias“, kroviniai iš Rytų, pasiekiantys Turkiją, išsisklaido po Juodosios ir Viduržemio jūros uostus. Užbaigus geležinkelio atšaką Baku (Azerbaidžanas)-Tbilis (Gruzija)-Kars (Turkija), krovinių srautas iš Turkijos per „Marmaray“ gali išaugti keletą kartų.

Tam intensyviai ruošiasi ir Lietuva. Dėl konteinerinio traukinio „Vikingas“ pradžios iki Turkijos uostų vyksta aktyvus darbas. Viena iš „Vikingo“ atšakų – per Rumuniją ir Bulgariją į Stambulą. Rugsėjo 12-14 dienomis Turkijoje lankėsi „Lietuvos geležinkelių“ generalinis direktorius Stasys Dailydka su ekspertų delegacija. Susitikimuose su Turkijos transporto ministerijos, Turkijos geležinkelių, krovos kompanijų ir terminalų vadovais buvo aptarti konteinerių gabenimo iš Klaipėdos į Turkijos terminalus techniniai aspektai. Abi pusės liko patenkintos pasiektais susitarimais. Turkija suinteresuota priimti ne tik jai skirtus, bet ir tranzitinius krovinius. Iš Turkijos atsiveria „Šilko kelias“, o per Viduržemio jūrą – ir Šiaurės Afrikos šalis.

- Šių metų balandžio mėnesį Lietuvoje lankėsi Turkijos prezidentas Abdula Gulas, rugsėjo mėnesį Lietuvos Respublikos prezidentė Dalia Grybauskaitė su Turkijos Europos reikalų ministru ir vyriausioju šios šalies derybininku siekiant narystės Europos Sąjungoje Egemenu Bagišu aptarė Turkijos eurointegracijos procesus. Kaip vystosi Lietuvos ir Turkijos politinis dialogas ir kitos ekonominio bendradarbiavimo kryptys?

- Turkija yra svarbi Lietuvos, strateginė ES ir NATO partnerė, kurios vaidmuo užtikrinant stabilumą Artimųjų Rytų regione yra ypač reikšmingas. Lietuvai Turkija yra taip pat svarbi ekonominė partnerė. Intensyvūs verslo ryšiai su šia augančia 16-ąją vietą pasaulyje užimančia (6-a lyginant su ES valstybėmis) ekonomika, turinčia beveik 80 milijonų vartotojų rinką, bendradarbiavimas prekybos, transporto ir investicijų srityse atveria naujas galimybes Lietuvos žmonėms.

Lietuva ir Turkija sėkmingai bendradarbiauja NATO. Turkijos indėlis į bendrą ES saugumo ir gynybos politiką yra svarbus plėtojant dialogą tarp Europos ir NATO. Kovoje su energetinio saugumo grėsmėmis Turkija aktyviai remia Lietuvos iniciatyvas. Tai viena iš NATO partnerių, tvirtai palaikiusių mūsų šalies siekį, kad Vilniuje įsteigtas Nacionalinis energetinio saugumo centras taptų akredituotu viso aljanso kompetencijos centru. Šio centro veikloje taip pat dalyvauja Turkijos atstovas.

ES Tarybai pirmininkaujanti Lietuva remia derybų dėl Turkijos narystės Europos Sąjungoje procesą ir pasisakė, kad jau 3 metus įšaldytos derybos būtų atnaujintos. 2013 m. lapkričio



Turkijos prezidentas Abdula Gulas ir Lietuvos prezidentė Dalia Grybauskaitė Turkijos prezidento vizito Lietuvoje metu.

5 dieną Lietuvos užsienio reikalų ministras Linas Linkevičius vadovavo Europos Sąjungos delegacijai Tarpvyriausybiniame plėtros konferencijoje Briuselyje, kur po daugiau kaip trejų metų pertraukos Turkijos derybose dėl narystės ES buvo atidarytas naujas derybų skyrius.

Turkija studijuoja sėkmingą Lietuvos stojimo į ES patirtį ir per įvairias Turkijai skirtas ES programas siekia pritraukti Lietuvos ekspertus darbui Turkijos vyriausybiniuose institucijose. Lietuvos institucijos savarankiškai ar konsorciame su kitais ES šalių partneriais aktyviai siekia dalyvauti ES „Dvynių programos“ projektuose. Sėkmingas kooperacijos pavyzdys – Lietuvos kelių transporto inspekcijos kartu su kolegomis iš Lenkijos laimėtas ES „Dvynių programos“ projektas „Parama organizuojant pavojingų krovinių pervežimus“.

Per prezidento Abdula Gulo vizitą Lietuvoje buvo pasirašytas dvišalis memorandumas, kuriu Turkija įsijungia į šaudyklinio traukinio „Vikingas“ projektą. Pradėjus reguliarių krovinių pervežimą iš Turkijos į Klaipėdą ir atgal, Lietuva gali tapti strateginiu europinės reikšmės transporto mazgu ir Turkijos vartais į Šiaurės Europą. Pratešus „Vikingo“ maršrutą per Turkiją, Šiaurės ir Vidurio Europai atsivertų Viduržemio jūros ir Šiaurės Afrikos rinkos. Turkija suinteresuota apkrauti Samsuno ir Mersino uostus per „Vikingo“ projektą. Kita kryptis – pratęsti „Vikingo“ projektą sujungiant su TRACECA, „Šilko keliu“.

Balandį Turkijos prezidentą į Lietuvą atlydėjo ir gausi – daugiau nei 100 verslininkų delegacija. Buvo surengtas Lietuvos ir Turkijos verslo forumas, kurio metu užmegzti nauji verslo kontaktai ir naudingi ekonominiai ryšiai. Turkijos verslininkų aktyvumas ypač išaugo po Turkijos ir Lietuvos prezidentų susitikimo Vilniuje šių metų balandį. Papildomą impulsą suteikė ir Turkijos oro linijų atidarytas tiesioginis skrydis iš Stambulo į Vilnių bei pasirašytas memorandumas dėl konteinerinio traukinio „Vikingas“ maršruto pratęsimo iki Turkijos. Turkijos gamintojai ir eksportuotojai Lietuvą mato kaip palankią šalį Turkijos investicijoms ir Turkijos

eksporto plėtrai į Vidurio ir Šiaurės Europą.

Lietuvos prekyba su Turkija pernai sudarė beveik 1 mlrd. Lt (540 mln. Lt eksportas ir 420 mln. Lt importas).

Seminarų Stambule ir Ankaroje metu Turkijos įmonių vadovai domėjosi Šiaulių ir Kauno oro uostų, Klaipėdos jūrų uosto, Lietuvoje esančių LEZ'ų teikiama galimybėmis.

Turkijoje gerai žinomi Lietuvos universitetai. Pernai studijas Lietuvoje pagal „Erasmus“ mainų programą pasirinko 700 Turkijos studentų. Šiuo rodikliu užimame 3 vietą ES. Pavyzdžiui, Lenkiją pasirinko – 1 700, Vokietiją – 1 400 turkų. Manau, kad tie studentai, kurie mokėsi Lietuvoje, ir Lietuvos studentai, kurie mokėsi Turkijoje, artimoje ateityje prisidės prie Lietuvos ir Turkijos santykių stiprinimo.

- Kaip rašo Rusijos spauda, spalio pabaigoje kalbėdamas Minske vykusiame Eurazijos ekonomikos tarybos posėdyje, Kazachstano prezidentas Nursultanas Nazarbajevs pranešė, kad Turkija pasiprašė priimama į naująją Muitų sąjungą. Kokių pasekmių tai turėtų logistikos verslui? Kaip šis žingsnis galėtų būti suderinamas su Turkijos siekiu tapti ES nare? Kaip tai gali atsiliepti ES ir Turkijos, fiziškai jungiančios Europos ir Azijos žemynus, bendradarbiavimui?

- Šių Nursultano Nazarbajevs iniciatyvų nekommentavo oficialūs Turkijos atstovai. Nieko neatsakė į tokį pasiūlymą ir Rusijos prezidentas. Galbūt tokiu būdu norėta pasiųsti savotišką signalą ES, kad Turkija gali ieškoti alternatyvų ir taip pagreitinti ilgą laiką įstrigusias derybas dėl Turkijos narystės ES. Nekomentuojant politinių pasekmių, netgi techniškai tai būtų labai sudėtinga. Noriu priminti, kad Turkija su ES yra sudariusi muitų sąjungą. Tai labai prisidėjo prie Turkijos eksporto plėtros į ES.

Prieš metus politologai taip pat aktyviai komentavo Turkijos premjero pasisakymą dėl galimos Turkijos narystės Šanchajaus Bendradarbiavimo Organizacijoje.

- Dėkojame už Jūsų atsakymus. ■



СОЕДИНИЛИСЬ ИСТОРИЯ И БУДУЩЕЕ

- 29 октября 2013 года, в день 90-летия со дня основания Турецкой Республики, в Стамбуле был торжественно открыт железнодорожный туннель под проливом Босфор – амбициозное сооружение, называемое проектом столетия.
- Идея соединения Европы и Азии туннелем под Босфором родилась более 150 лет назад у султана Османской империи Абдула-Меджида I (Abd-ul-Mejid I). В 1891 году был утвержден совместный проект французских, британских и американских архитекторов, однако из-за технологических и финансовых трудностей реализовать его не удалось. Лишь в конце прошлого века были возобновлены технологические и исследовательские работы. В 2004 году по инициативе премьер-министра Турецкой Республики Реджепа Тайипа Эрдогана строительство туннеля было начато.
- Длина туннеля, соединяющего европейскую и азиатскую часть Стамбула, составляет 13,6 км. Он построен на глубине почти 60 м ниже уровня моря (55 м под водой и 4,6 м под морским дном). Туннель состоит из 11 секций. Как указывают специалисты, это самый глубокий подводный погружной железнодорожный туннель в мире. (Самый глубокий в мире – Эйксунский туннель. Этот автомобильный туннель длиной 7765 м построен в норвежских фьордах на глубине 287 метров ниже уровня моря).
- Строительство Босфорского туннеля осуществлял японско-турецкий консорциум, финансировали Японский банк международного сотрудничества (JBIC) и Европейский инвестиционный банк (EIB).
- Планируемый интервал движения поездов – 2 минуты. Пропускная способность – 75 тысяч пассажиров в час в обоих направлениях.
- Сегодня примерно 2 миллиона человек в Стамбуле ежедневно пересекают пролив Босфор, двигаясь по двум мостам. После оборудования транспортной оси между восточной и западной точками города появится возможность перевозить 150 тыс. пассажиров в час.
- Стоимость туннеля под Босфорским проливом превышает 3 миллиарда долларов США. Он является частью амбициозного проекта «Мармарай», согласно которому планируется обновить ранее проложенные линии подземных поездов и построить 76-километровую линию метрополитена, которая соединит Азию и Европу.
- Новый туннель станет важным соединительным звеном в маршруте перевозки грузов из Китая в Западную Европу, а национальный проект «Мармарай» стоимостью 5 млрд долл. США станет важным фактором в осуществлении важной цели Стамбула – стать мировым транспортным центром (хабом). После претворения в жизнь проекта «Мармарай» доля железнодорожного транспорта в транспортной системе Стамбула возрастет с 3,6 до 27,7 %, т.е. достигнет уровня Парижа и Лондона.
- Название проекта «Мармарай» образовано из названия Мраморного моря (по-турецки – Marmara) и слова «ray», что означает «рельс».
- Оборудованная в активной сейсмической зоне, конструкция туннеля способна выдержать землетрясение силой 9 баллов по шкале Рихтера. По словам премьер-министра Турции Р.Т. Эрдогана, «туннель является самым безопасным местом в Стамбуле».
- В ходе строительства туннеля было обнаружено около 40 тысяч уникальных археологических находок. В том числе – затонувшая флотилия из 30 кораблей Византийской империи, останки порта Константинополь IV века и другие интересные и ценные находки. Все они хранятся в музеях Стамбула.
- Против строительства туннеля под Босфором и всего проекта «Мармарай» активно выступала часть жителей Стамбула. Их недовольство вылилось даже в массовые беспорядки и затронуло другие регионы страны. Против строительства выступили и активисты «зеленого» движения «Greenpeace», ссылаясь на негативное воздействие на флору и фауну. ■



SUSIJUNGĖ ISTORIJA IR ATEITIS

- 2013 metų spalio 29-ąją Turkijos Respublikos įkūrimo 90-mečio dieną Stambule iškilmingai atidarytas geležinkelio tunelis po Bosforo sąsiauriu – ambicingas statinys, vadinamas šimtmečio projektu.
- Idėja sujungti Europą ir Aziją tuneliu per Bosforą gimė daugiau nei prieš 150 metų Osmanų imperijos sultonui Abdulai Medžidui I (Abd-ul-Mejid I). 1891 metais buvo patvirtintas bendras prancūzų, britų ir amerikiečių architektų sukurtas projektas, tačiau dėl technologinių ir finansinių sunkumų jo nepavyko realizuoti. Tik praėjusio amžiaus pabaigoje buvo atnaujinti technologiniai ir tyrimo darbai. 2004 metais Turkijos Respublikos premjero Redžepo Tajipo Erdogano iniciatyva prasižėjo tunelio statyba.
- Stambulo Europos ir Azijos dalį jungiantis tunelis yra 13,6 km ilgio. Jis pastatytas beveik 60 m gylyje žemiau jūros lygio (55 m po vandeniu ir 4,6 m po jūros dugnu). Tunelį sudaro 11 sekcijų. Kaip nurodo pareigūnai, jis yra giliausias pasaulyje panardinto vamzdžio tipo geležinkelio tunelis. (Giliausias pasaulyje yra Eiksundo tunelis. Šis 7765 m ilgio automobilių tunelis pastatytas Norvegijos fiorduose 287 metrai žemiau jūros lygio).
- Bosforo tunelio statybą vykdė Turkijos ir Japonijos konsorciumas, finansavo Japonijos tarptautinio bendradarbiavimo bankas (JBIC) ir Europos investicijų bankas (EIB). Numatomas traukinių judėjimo intervalas – 2 minutės. Pralaidumas – 75 tūkst. keleivių per valandą.
- Dabar maždaug 2 milijonai žmonių Stambule kasdien kerta Bosforo sąsiaurį, važiuodami dviem tiltais. Įrengus transporto ašį tarp rytinių ir vakarinių miesto taškų, atsiras galimybė pervežti 1,5 mln. keleivių per dieną.
- Tunelis po Bosforo sąsiauriu kainavo 3 milijardus JAV dolerių. Jis yra ambicingo „Marmaray“ projekto, pagal kurį numanoma atnaujinti anksčiau nutiestas požeminių traukinių linijas bei pastatyti 76 kilometrų metropoliteną liniją, kuri sujungs Azijos ir Europos žemynus, dalis.
- Naujasis tunelis taps svarbaus krovinių gabenimo maršruto iš Kinijos į Vakarų Europą jungiamąją grandimi, o nacionalinis „Marmaray“ projektas, kurio kaina siekia 5 milijardus JAV dolerių, bus reikšmingas faktorius įgyvendinant Stambulo siekį – tapti pasauliniu transporto centru (habu). Įgyvendinus „Marmaray“ projektą, geležinkelio rinkos dalis Stambule padidės nuo 3 iki 27 procentų, t.y. pasieks Paryžiaus ir Londono lygį.
- „Marmaray“ projekto pavadinimas susideda iš Marmuro jūros vardo ir žodžio „ray“ (bėgiai).
- Aktyvioje seisminėje zonoje pastatyto tunelio konstrukcija pritaikyta atlaikyti katastrofinį, 9 balų pagal Richterio skalę žemės drebėjimą. Pasak Turkijos premjero R.T. Erdogano, tunelis yra „saugiausia vieta Stambule“.
- Tunelio statybos metu rasta apie 40 tūkstančių unikalių archeologinių radinių. Tarp jų 30 nusunkusių Bizantijos imperijos laivų flotilė, IV amžiaus Konstantinopolio uosto liekanos ir kiti įdomūs bei vertingi radiniai. Jie visi saugomi Stambulo muziejuose.
- Tunelio po Bosforu statybai ir viso „Marmaray“ projekto įgyvendinimui aršiai priešinosi dalis Stambulo gyventojų. Jų nepasitenkinimas buvo pasiekęs riaušių pobūdį ir išplitęs kituose šalies regionuose. Statyboms prieštaravo ir tarptautinio „žaliųjų“ judėjimo „Greenpeace“ aktyvistai, motyvuodami, kad jos turi negatyvų poveikį jūrų florai ir faunai. ■

PRIVILEGIJŲ KORTELĖ

PRIVILEGE CARD



Neribotas patekimas į Verslo klubą, greitoji keleivių patikra ir kitos partnerių nuolaidos.
Patirk geriausius įspūdžius Vilniaus oro uoste!

**Unlimited access to Business Lounge, Fast Track and discounts at program partners.
Get the best experience at Vilnius Airport!**

PRIVILEGIJŲ KORTELĖ galite įsigyti Vilniaus oro uosto Verslo klube arba užsisakyti interneto svetainėje www.vno.lt.
You may acquire the PRIVILEGE CARD at Vilnius Airport Business Lounge or order online www.vno.lt.

ЭРНСТ ВЕЛЬТЕКЕ: «МОЙ ПРОГНОЗ БЫЛ НЕ ТАКИМ УЖ ПЛОХИМ»

Эрнст Вельтеке (Ernst Welteke) – специалист по банковскому делу и финансам, независимый директор банка «Центр-Инвест» в Южной России и «Unibank» в Азербайджане. В 1994 - 2004 гг. был президентом Немецкого Федерального банка «Deutsche Bundesbank». Много лет Э.Вельтеке работает с центральными банками, участвует в деятельности правительств и финансовых рынков, включая деятельность Банка международных расчетов (БМР) и Международного валютного фонда (МВФ). Он также состоял в совете Европейского центрального банка В 1995–1999 гг. Э.Вельтеке был председателем Гессенского государственного центрального банка во Франкфурте и членом центрального совета по формированию политики «Bundesbank». В течение 20 лет (1974–1995) являлся членом парламента земли Гессен (Центральная Германия), с 1991 по 1995 гг. – министром экономики и финансов Гессена. Экономике Э.Вельтеке изучал в университетах Франкфурта и Марбурга.

– Господин Вельтеке, почти десять лет назад, будучи президентом «Deutsche Bundesbank», в одном из своих выступлений Вы отметили важность быстро растущей экономики Китая. Утверждая, что пока еще нищая страна Китай догоняет мир огромными темпами, Вы прогнозировали, что с такими темпами за десятилетие Китай догонит Соединенные Штаты Америки и к 2015 году достигнет такого же уровня ВВП.

Как бы Вы сегодня расценили эти прогнозы? Не разочаровал ли Вас Китай?

– Прогнозировать, что ВВП Китая и США в 2015 году будет на одном уровне, очевидно, было несколько дерзко. ВВП Китая обусловил тот факт, что он был связан с МВФ, что в 2012

году составило 8,5 триллиона долларов США, а ВВП США в том же году – 16 триллионов. Это значительный разрыв. Но если использовать такое мерило, как, скажем, паритет покупательной способности, то можно смело утверждать, что Китай превзойдет Соединенные Штаты в течение нескольких лет. Согласно прогнозам Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), ВВП Китая, основываясь на цифрах 2005 года, по паритету покупательной способности (ППС) в долларах в 2016 году составил бы 15,26 триллиона долларов США и впервые превысил бы прогнозы по ВВП США, которые равнялись бы 15,24 триллиона долл. США. Международный валютный фонд получил подобные выводы в октябре 2012 года в Отчете о перспективах мировой экономики: ВВП Китая составит 20,20 триллиона долларов США в 2017 году при сегодняшнем паритете покупательной способности и впервые превысит ВВП США, который составит 19,75 триллиона долл. США. Это означает, что мой прогноз был не таким уж плохим и я десять лет назад был совершенно прав.

– Похоже, темпы роста экономики Китая не остановил и экономический кризис, опустошивший мировые финансы. Китай активно ищет возможности инвестирования, не пренебрегая даже небольшими государствами, как Литва, развивающая свою морскую индустрию. В то же время Китай присматривается к таким гигантам энергоресурсов, как Казахстан, Туркменистан и другие страны, одаренные богатствами земных недр. Он готов инвестировать в одно из крупнейших газовых месторождений мира «Галкыныш» в Туркменистане.

Как активность этой растущей экономики может отразиться на мировой иерархии финансов и влияния?

– Китай ищет сырье не только в Азии, но и в Африке и в других регионах мира. Рост прямых зарубежных инвестиций Китая за последние годы очень значителен. Они будут расти и в следующем году. Таким образом, доля Китая в мировом ВВП, и не только Китая, но и стран БРИКС, возрастет, а важность Европы и США снизится. Для меня гораздо важнее то, чтобы европейские страны-члены все больше интегрировались и объединялись. Иначе они перестанут играть какую бы то ни было роль в становящемся все более глобальном мире.

– На многих международных мероприятиях, где обсуждаются перспективы экономики, внимание привлекают страны БРИКС (BRICS – Бразилия, Россия, Индия, Китай, Южно-Африканская Республика). Нехватки внимания к этим странам не ощущалось даже во время великого кризиса.

Как вы оцениваете перспективы этих стран на фоне возрождающейся после кризиса мировой экономики?

– После финансового кризиса я вижу одну проблему в развивающихся странах: они жилились на огромной ликвидности, которую создали центральные банки в США, Японии и Европе. В эти страны уплыли огромные сум-

мы этой ликвидности. Но это краткосрочные финансы, и мы уже в мае с.г. увидели объявление Федеральной резервной системы (ФРС), что она уменьшит эти льготы и валюты этих стран испытывают трудности. Но я надеюсь, что они знают, что делать в такой ситуации.

– В сентябре с.г. на прошедшем в Санкт-Петербурге (Россия) экономическом саммите G20 лидеры стран БРИКС договорились об учреждении Валютного фонда с капиталом в 100 млрд долларов США и Банка развития по образцу Всемирного банка.

Означает ли это, что основой нового Банка развития может стать обосновавшийся в Ростове-на-Дону коммерческий банк «Центр-инвест», позиционирующий себя как устойчивый банк Восточной Европы?

– Банк «Центр-инвест» в Ростове-на-Дону является частным коммерческим банком, и его бизнес находится в южной части России, куда входят регионы Краснодар, Ростова, Волгограда и Ставрополя. Большинство акционеров являются банки развития Немецкой инвестиционной корпорации DEG, часть германской KfW-Group, EBRD в Лондоне и «Erste Bank» в Австрии, который не является банком развития. Поэтому логично утверждать, что «Центр-инвест» не станет Банком развития.

– Банк «Центр-инвест», членом совета директоров которого Вы являетесь, поощряет сотрудничество бизнеса и науки и вовлечение молодых ученых в формирование и управление экономикой и финансами стран БРИКС. Расскажите, пожалуйста, об этих перспективах.

– Опять-таки, деятельность банка «Центр-инвест» сконцентрирована в южном регионе, но это правильно, поскольку здесь действует много программ, которые созданы для улучшения бизнес-климата и понимания предпринимчивости. С этой целью банк «Центр-инвест» учредил стипендии для студентов и молодых преподавателей и учащихся, стремясь разными способами поддерживать науку. На сайте банка «Центр-инвест» (www.centrinvest.ru) можно найти более подробную информацию об этом.

– Международный бизнес-журнал JÜRA MOPE SEA, выходящий на английском, китайском, русском и литовском языках, уже несколько лет на инициированных и проводимых нами конференциях пропагандирует синергию бизнеса, науки и искусства.

Как Вы расцениваете такое производное? Может быть, в сотрудничестве мы могли бы эффективнее добиваться этих целей?

– Во многих регионах мира можно увидеть, что сотрудничество между бизнесом – в данном случае банками, финансовым сектором, наукой и искусством – очень ценно. Это можно делать посредством издания журналов, организации конференций и образовательных путешествий. Если вы захотите сотрудничать, можете без колебаний обращаться ко мне.

– Благодарим за ответы. ■



ERNSTAS VELTEKĖ: MANO PROGNOZĖ BUVO NE TOKIA JAU BLOGA

Ernstas Veltekė (Ernst Welteke) – bankininkystės ir finansų specialistas, nepriklausomas „Center-Invest“ banko pietų Rusijoje ir „Unibank“ Azerbaidžane direktorius. Nuo 1994 iki 2004 m. jis buvo „Deutsche Bundesbank“ prezidentas. Daugelį metų E. Veltekė dirba su centriniais bankais, dalyvauja vyriausybių ir finansų rinkų, įskaitant Tarptautinių atsiskaitymų banką (TAB) ir Tarptautinį valiutos fondą (TVF), veikloje. Jis taip pat dalyvavo Europos Centrinio Banko taryboje. 1995-1999 metais E. Veltekė buvo Heseno valstybinio centrinio banko pirmininkas Frankfurte ir „Bundesbanko“ politikos formavimo centrinės tarybos narys. 20 metų (1974-1995) jis buvo centrinės Vokietijos Heseno parlamento narys, o nuo 1991 iki 1995 – Heseno ekonomikos ir finansų ministras. Ekonomiką E. Veltekė studijavo Frankfurto ir Marburgo universitetuose.

- Pone Velteke, būdamas „Deutsche Bundesbank“ prezidentu, beveik prieš dešimtį metų vienoje savo kalboje Jūs pabrėžėte smarkiai augančios Kinijos ekonomikos svarbą. Sakydamas, kad kol kas skurdi šalis Kinija pasaulį vejasi labai greitais tempais, Jūs prognozavote, kad išlaikydama tokius tempus per dešimtmetį Kinija pasivys Jungtines Amerikos Valstijas, ir 2015 metais abiejų šalių BVP bus vienodo lygio.

Kaip šiandien vertintumėte tas prognozes? Ar Kinija Jūsų nenuvylė?

- Numatyti, kad Kinijos ir JAV BVP 2015 metais pasieks vienodą lygį, buvo galbūt per anksti. Kinijos BVP lėmė tai, kad jis buvo susijęs su TVF, kas 2012 metais sudarė 8,5 trilijono, o JAV dolerių, o JAV BVP tais pačiais metais – 16 trilijonų JAV dolerių. Tai yra ryškus atotrūkis. Bet jei naudotume kitokį matą, pavyzdžiui, perkamosios galios paritetą, prognozuojama, kad Kinija pralenktų JAV per keletą metų. Pagal OECD (Ekonominio bendradarbiavimo ir plėtros organizacijos EBPO) prognozes, Kinijos BVP, remiantis 2005 metų skaičiais, perkamosios galios paritetą (PPP) būtų 15,26 trilijono JAV dolerių 2016 metais ir pirmą kartą viršytų JAV BVP prognozes, siekiančias 15,24 trilijono JAV dolerių. Tarptautinis valiutos fondas gavo panašias išvadas 2012 metų spalio mėnesio pasaulio ekonomikos perspektyvų ataskaitoje, kur numatyta, kad Kinijos BVP sieks 20,20 trilijono JAV dolerių 2017 metais, esant dabartiniams perkamosios galios paritetui, ir pirmą kartą viršys JAV BVP, siekiantį 19,75 trilijono JAV dolerių. Tai reiškia, kad mano prognozės nebuvo tokios blogos. Nėra jokio skirtumo, ar tai bus 2015, 2016 ar 2017 metais. Taigi, Kinija nenuvylė manęs, ir prieš dešimt metų aš buvau visiškai teisus su savo prognozėmis.

- Atrodo, kad Kinijos tempų nepristabdė ir pasaulio finansus nusiaubusi ekonomikos krizė. Kinija aktyviai ieško investavimo galimybių, neatmesdama netgi nedidelių valstybių, tokių kaip savo jūrinę industriją vystanti Lietuva. Kinija dairosi į tokius energetinių išteklių galiūnus

kaip Kazachstanas, Turkmenistanas bei kitas žemės turtais apdovanotas šalis. Ji yra pasiryžusi investuoti į vieną didžiausių pasaulyje Turkmenistano „Galkynyš“ dujų telkinį.

Kaip šios augančios ekonomikos aktyvumas gali atsiliepti pasaulio finansų ir įtakos hierarchijai?

- Kinija vaikosi žaliavų ne tik Azijoje, bet ir Afrikoje bei kituose pasaulio regionuose. Kinijos tiesioginių užsienio investicijų augimas per pastaruosius metus yra labai ryškus. Jis augs ir ateinančiais metais. Kinijos dalis pasauliniame BVP, ir ne tik Kinijos, bet ir BRICS šalių dalis, išaugs, o Europos ir JAV svarba sumažės. Man yra daug svarbiau tai, kad Europos šalys narės vis labiau integruotųsi ir vienytųsi. Kitaip jos praras savo vaidmenį pasaulyje.

- Daugelyje tarptautinių renginių, kur svarstomos ekonomikos ateities perspektyvos, dėmesio susilaukia BRICS šalys (Brazilija, Rusija, Indija, Kinija, Pietų Afrikos Respublika). Šioms šalims dėmesio netrūko net didžiosios krizės metu.

Kaip Jūs vertinate šių šalių perspektyvas po krizės atsigaunčioje pasaulio ekonomikoje?

- Po finansų krizės aš matau vieną problemą besivystančiose šalyse: jos pasipelnė iš milžiniško likvidumo, kurį sukūrė centriniai bankai JAV, Japonijoje ir Europoje. Į tas šalis nuaplukė milžiniškos šio likvidumo sumos. Bet tai trumpalaikiai finansai, ir mes jau šių metų gegužės mėnesį pamatėme Federalinės rezervų sistemos (FED) skelbimą, kad jie sumažins tas lengvatas ir šių šalių valiutos patirs sunkumų. Bet aš tikiuosi, kad jos žino ką daryti, esant tokiai situacijai.

- Šių metų rugsėjo mėnesį Sankt Peterburge (Rusija) vykusiame ekonomikos viršūnių susitikime G20 BRICS šalių lyderiai susitarė dėl 100 milijardų JAV dolerių disponuojančio valiutų fondo ir „Plėtros banko“ įsteigimo.

Ar tai reikštų, kad naujojo „Plėtros banko“ pagrindą gali tapti Rostove prie Dono įsikūręs komercinis bankas „Center-invest Bank“, prisista-

tantis kaip tvarus Rytų Europos bankas?

- „Center-invest Bank“ Rostove prie Dono yra privatus komercinis bankas, ir jo verslas yra pietinėje Rusijos dalyje, į kurią įeina Krasnodaro, Rostovo, Volgogrado ir Stavropolio regionai. Dauguma akcininkų yra DEG plėtros bankai, dalis Vokietijos „KfW-Group“, EBRD Londone ir „Erste Bank“ Austrijoje, kuris nėra plėtros bankas. Taigi yra logiška, kad „Center-invest“ netaps „Plėtros banku“.

- „Center-invest“ bankas, kurio direktorių tarybos narys Jūs esate, skatina verslo ir mokslo bendradarbiavimą ir jaunų mokslininkų įtraukimą į BRICS šalių ekonomikos ir finansų formavimą bei valdymą. Prašome papasakoti apie šias perspektyvas.

- „Center-invest“ banko veikla sukonzentruota pietiniame regione, bet tai yra teisinga, nes čia veikia daug programų, kurios yra sukurtos gerinti verslo klimata ir verslumo supratimą. Šiuo tikslu „Center-invest“ bankas įsteigė stipendijas studentams ir jauniems dėstytojams bei moksleiviams, siekdamas įvairiais būdais remti mokslą. „Center-invest“ banko tinklalapyje (www.centrinvest.ru) galima rasti daugiau informacijos apie tai.

- Tarptautinis verslo žurnalas JŪRA MOPE SEA, leidžiamas anglų, kinų, rusų ir lietuvių kalbomis, jau keletą metų jo inicijuojamose ir rengiamose konferencijose propaguoja verslo, mokslo ir meno sinergiją.

Kaip vertintumėte tokį darinį? Galbūt bendradarbiaudami mes galėtume efektyviau siekti šių kilnių tikslų?

- Daugelyje pasaulio regionų galima pamatyti, kad bendradarbiavimas tarp verslo – šiuo atveju bankų – finansinio sektoriaus, mokslo ir meno yra vertingas. Tą galima daryti leidžiant žurnalus, organizuojant konferencijas bei mokomąsias keliones. Jeigu jūs norėtumėte bendradarbiauti, nedvejokite ir kreipkitės į mane.

- Dėkojame už atsakymus. ■



АЗИАТСКИЙ ФЕНОМЕН

Витаутас Наудужас,
посол Министерства иностранных
дел Литвы по вопросам энергетики и
транспортной политики

Может ли Швеция по численности населения сравниться с мега-городами Китая?

С трудом.

Крупнейшие агломерации – Пекин, Шанхай, Чунцин, Гуанчжоу – по численности населения давно перевалили за пятнадцать миллионов. Каждый из этих городов был бы «тяжеловесом» и на всей карте Европы.

Вторая группа мегаполисов – Чэнду, Гонконг, Шэньчжэнь, Сиань – насчитывает по 8–9 миллионов жителей, т.е. столько, сколько и жителей Швеции – 8,9 млн человек.

Китай не перестает удивлять своими масштабами. Но многие ли слышали о мегаполисе Сиань?

А ведь именно отсюда и начинался великий и, пожалуй, самый знаменитый в истории человечества Шелковый путь.

Город Сиань еще до рождения Христа в течение 13 династий (почти целого тысячелетия) был столицей Китая.

Ее наследие – восьмое чудо света: терракотовая армия первого императора Китая Цинь Шихуанди – воины в полной амуниции, в настоящее время экспонируется в национальном музее. Другой памятник, сохранившийся до наших дней, – впечатляющая городская крепостная стена такой протяженности, что ее легко можно спутать с Великой Китайской стеной. Внутри крепости легко может уместиться Монако и еще останется масса свободного места.

Не менее впечатляет и современный Сиань. Гостей встречает гигантский современный аэропорт. Отсюда можно прямым рейсом вылететь в Токио, Нагоя, Сеул, Париж или Хельсинки, откуда недавно открылось прямое авиасообщение с Сианем. Современная архитектура вряд ли покажется привлекательной, однако гостей поражает множество 30–40-этажных небоскребов, а также километровые эстакады, взмывающие над промышленными районами или возделываемыми сельскохозяйственными участками.

Однако развитие города предопределяется малым бизнесом, представители которого так и кишат повсюду, даже в самых неожиданных местах. Разобраться в планировке города и его управлении очень сложно, поскольку здесь редко можно встретить человека, говорящего по-английски. Даже в хороших отелях, а их множество – «Hilton», «Sheraton», «Kempinski», «Marriot» и др. – язык Шекспира является крепким орешком.

Еще один поразительный феномен – индекс цен, явно заметный возросший. По этой причине конкурентоспособность и привлекательность китайских товаров падает. Это, в свою очередь, влияет на темпы роста экономики, торговлю, экономические связи с Европой. С другой стороны, примечательно, что в 2012 году ВВП Китая в 4 раза превысил ВВП России (8,2 и 2 триллиона долларов США соответственно).

Тематика Евразийского форума охватила финансовое сотрудничество двух континентов, инвестиции, банковскую деятельность, тор-

говлю, энергетику, проблемы экономического роста, культуру, охрану памятников, туризм, тенденции транспорта и логистики.

Китай интенсифицирует проникновение в Центральную Азию

Несколько мыслей, прозвучавших на форуме.

Сиань – наиболее подходящее место для дискуссий о банках, о рациональных финансовых решениях. Ведь в городе действует «China Everbright Bank».

Хотя темпы роста экономики замедляются, это не отражается на состояниях азиатских миллионеров. По данным Канадского королевского банка, в 2015 году азиатские богатеи будут владеть примерно 16 триллионами долларов США. Это превышает годовой ВВП США.

Китай интенсифицирует проникновение в Центральную Азию. Одержав победу в конкурентной борьбе над Индией, он заключил сделку на сумму 5 млрд долларов США с Казахстаном на разработку газового месторождения Кашаган, где приступает к работе вместе с «Exxon Mobil», «Shell», «Total» и ENI.

Китаю удалось гарантировать права и на одно из крупнейших в мире газовых месторождений, расположенное в Туркменистане.

Хотя Узбекистан и не отличается такими природными богатствами, его вторым торговым партнером является Китай.

В Таджикистане китайцы строят уже вторую горную автостраду.



В Киргизии без труда можно угадать, много ли в стране приезжих из великого Китая. Достаточно побывать в гостиницах.

Огромное внимание Китай уделяет транспортной инфраструктуре и артериям. В 2013–2032 г. страна планирует приобрести 5357 (!!!) пассажирских самолетов за 647 миллиардов долларов США. Такие астрономические покупки объясняются не только тенденциями спроса и предложения. На глобальном авиарынке доходы от каждого пассажирокилометра ежегодно возрастают почти на 5 %.

В мире на воздушных лайнерах в прошлом году было перевезено лишь 57 млн тонн грузов (чуть больше, чем по железным дорогам Литвы, и меньше, чем по железным дорогам Латвии). Однако стоимость этого сравнительно небольшого грузопотока – около 3 триллионов долларов США, или 1/3 объема всей мировой торговли!

Таким образом, кто лидирует в авиации, тот лидирует и в торговле. С другой стороны, авиатранспорт – слишком дорогостоящее средство для перевозки товаров широкого потребления.

Стоимость ежегодных евразийских грузопотоков составляет около 560 млрд долларов США. Прогнозируется, что к 2020 г. эта сумма удвоится и превысит 1000 миллиардов долларов.

Около 95 % всех товаров не по стоимости, а по грузообороту перевозятся морскими паромными. Однако межконтинентальное сотрудничество требует появления новых евразийских

транспортных коридоров. По Транссибирской магистрали перевозится лишь около 1 % этих грузов.

Инновационные решения, современные технологии

ООН координирует интересы 38 государств в процессах инвестирования и укрепления межконтинентальной транспортной инфраструктуры. В 2002 г. было идентифицировано 404 транспортных артерии, которые нуждаются в инъекциях на сумму в 271 млрд долл. США. В настоящее время ведется осуществление 9 проектов автомобильных и 8 – железных дорог между Азией и Европой.

Евразийская транспортная инфраструктура охватывает 3 экономических уровня:

- торговлю и логистику (на ближайший период);
- эффективность и конкурентоспособность (на длительный период);
- развитие урбанизации.

Экономическая активность жителей в мире все заметнее концентрируется в гигантских агломерациях. В свою очередь, такое развитие стимулирует интенсивность городского и междугородного транспорта. Рост грузоперевозок можно стимулировать благодаря различным инновационным проектам. Один из них – оптимизация грузоперевозок. В этом контексте большое значение приобретает применение в логистике самых современных (leading-edge) технологий.

Дальнейший экономический рост Китая в большой степени будет зависеть от транспортной инфраструктуры, пропускной способности логистических центров и даже от... космических программ.

Кстати, на 64-м международном конгрессе астронавтов прозвучало сообщение, что Китай уже в 2016 г. выведет на орбиту космическую лабораторию «Тяньгун-2», а в 2020 г. запустит космическую станцию.

Китай догоняет Запад во всех сферах науки и научного применения. С 2003 г. и по сей день исследователи страны опубликовали в международных изданиях 1,14 млн научных статей. По этому показателю Китай уступает лишь Соединенным Штатам.

Участники форума обратили внимание на проект основанной в Литве международной ассоциации EWTC, над которым интенсивно работает доктор наук Альгирдас Шакалис и немало других ученых.

И под конец. Город Сиань – не самое удобное место для проведения таких форумов. Конференц-центр отдален от крупных гостиниц на 20–25 километров. Интенсивное движение в мегаполисе сильно осложняет поездку до места мероприятия. Дорога от гостиницы до аэропорта отнимает больше времени, чем от столицы Литвы Вильнюса до ее прекрасного курорта Друскининкай. Поэтому можно смело утверждать, что Друскининкай не менее привлекательный город для проведения международных мероприятий, в том числе и евразийских форумов. ■



AZIJOS FENOMENAS



Vytautas Naudužas

Lietuvos užsienio reikalų ministerijos ambasadorius energetikos ir transporto politikos klausimams

Ar Švedija pagal gyventojų skaičių galėtų prilygti Kinijos mega miestams?

Sunkokai.

Didžiausios aglomeracijos – Pekinas, Šanchajus, Čongčingas, Guandžou – seniai peršoko penkiolikos milijonų gyventojų ribą. Kiekvienas iš minėtų miestų „sunkiai svertų“ ir visame Europos žemėlapyje.

Antra didmiesčių grupė – Čengdu, Honkongas, Šendženas, Sianas – priskaičiuoja po 8–9 milijonus miestiečių, t.y. tiek, kiek ir gyvena Švedijoje – 8,9 mln. gyventojų.

Kinija neperstoja stebinti savo masteliais. Ar dažnas yra girdėjęs apie Siano didmiestį?

O juk nuo šių vietų prasidėjo didysis ir bene garsiausias žmonijos istorijoje Šilko kelias.

Siano miestas dar iki Kristaus gimimo beveik ištiesa tūkstantmetį tarnavo kaip trylikos dinastijų sostinė.

Jos palikimas – aštuntasis pasaulio stebuklas – pirmojo Kinijos imperatoriaus Čin Ši Huango terakotinė armija – kariai su visa amunicija, šiuo metu eksponuojami nacionaliniame muziejuje. Kitas paminklas, išlikęs iki šių dienų, – įspūdinga tvirtovė, kurios sienos tęsiasi tiek, kad jas lengvai gali supainioti su Didžiąja Kinų siena. Tvirtovės viduje lengvai išsitemtų Monakas ir dar liktų apščiui tuščios vietos...

Ne mažiau įspūdingas ir šiuolaikinis Sianas. Svečiai sutinkami milžiniškame moderniaame aerouoste. Iš čia tiesiai galima skristi į Tokiją, Nagoją, Seulą, Paryžių ar Helsinkį, kuris neseniai atvėrė tiesioginius skrydžius į Sianą. Mūsų dienų architektūra vargu ar patraukli, tačiau

svečius stebina 30–40 aukštų dangoraižių gausa, taip pat kilometrines estakadas, pakilusios virš pramoninių rajonų ar dirbamų žemės sklypų.

Tačiau miesto raidą apsprendžia smulkusis verslas, kurio atstovai knibžda visur, net pačiose netikėčiausiose vietose. Suprasti miesto organizaciją, valdymą labai sunku, nes retai kur sutiksi žmogų, kalbantį angliškai. Net gerų viešbučių, o jų gausu: „Hilton“, „Sheraton“, „Kempinski“, „Marriot“ ir kt. darbuotojams Šekspyro kalba – neįkandamas riešutelis...

Dar vienas stebinantis fenomenas – kainų indeksas – akivaizdu, smarkiai išaugęs. Dėl šios priežasties mažėja Kinijos prekių konkurencingumas ir patrauklumas. Tai, savo ruožtu, turi įtakos ekonomikos augimo tempams, prekybai, ekonominiams ryšiams su Europa. Kita vertus pažymėtina, jog Kinijos BVP 2012 metais net 4 kartus viršijo Rusijos BVP (atitinkamai 8,2 ir 2 trilijonai JAV dolerių).

Šie klausimai ir buvo aptarti Siane š. m. rugsėjo 26–28 dienomis vykusiame Eurazijos ekonomikos forume, kurį globojo Kinijos politinės konsultacinės konferencijos vicepirmininkas, t.y. antrasis valstybės pareigūnas, ponas Chen Yuan.

Renginyje pranešimą perskaitė 1999 metų Nobelio premijos laureatas, ekonomikos profesorius iš Kanados Robertas Mundelis (Robert Mundell).

Eurazijos forumo tematika apėmė dviejų kontinentų finansinį bendradarbiavimą, investicijas, bankų veiklą, prekybą, pramonę, energetiką, ekonominio augimo problemas, kultūrą, paminklų apsaugą, turizmą ir transporto bei logistikos tendencijas.

Kinija intensyvina skvarbą Centrinėje Azijoje

Keletas forume nuskambėjusių minčių.

Sianas – tinkama vieta diskutuoti apie bankus, racionalius finansų sprendimus. Juk mieste veikia „China Everbright Bank“...

Nors ekonomikos augimo tempai lėtėja, tai neatsiliepia Azijos milijonierių turtams. KanaDOS karališkojo banko duomenimis, 2015 metais Azijos turtuoliai valdys apie 16 trilijonų JAV dolerių! Tai viršys JAV metinį BVP.

Kinija intensyvina savo skvarbą Centrinėje Azijoje. Ji, nukonkuravusi Indiją, pasirašė 5 mlrd. JAV dolerių sandorį su Kazachstanu dėl Kašaganos dujų telkinio, kur kartu su „Exxon Mobil“, „Shell“, „Total“ ir ENI pradeda savo darbus.

Kinijai pavyko užsigarantuoti teises ir į vieną didžiausių pasaulyje dujų telkinį, esantį Turkmenistane.

Nors Uzbekistanas ir nepasižymi tokiais gamtos turtais, jos antrasis prekybos partneris yra Kinija.

Tadžikistane kinai stato jau antrą greitkelių kalnuose.

Kirgizijoje be vargo nuspėsi, ar daug šalyje atvykėlių iš didžiosios Kinijos. Užtenka pasižvalgyti viešbučiuose.

Kinija milžinišką dėmesį skiria transporto infrastruktūrai ir arterijoms. 2013–2032 m. ši šalis ketina įsigyti 5357 (!!!) keleivinius lėktuvus už 647 milijardus JAV dolerių. Tokie astronominiai pirkiniai paaškinami ne tik paklausa ir pasiūlos tendencijomis. Pasaulinėje aviarinkoje pajamos nuo kiekvieno keleivio kelionės kilometro kasmet išauga beveik 5 procentais.



Pasaulyje oro laineriais praėjusiais metais buvo pergabenta tik 57 mln. tonų krovinių (šiek tiek daugiau nei Lietuvos geležinkeliais ir mažiau nei Latvijos geležinkeliais). Tačiau šio palyginti nedidelio krovinių srauto prekių vertė – apie 3 trilijonai JAV dolerių, arba 1/3 visos pasaulinės prekybos!

Taigi, kas pirmąją aviacijoje, tas laimi ir prekybą. Kita vertus, aviatransportas yra pernelyg brangus plataus vartojimo prekėms vežti.

Eurazijos krovinių srautų vertė per metus siekia apie 560 mlrd. JAV dolerių. Prognozuojama, kad iki 2020 m. šis skaičius padvigubės ir viršys 1000 milijardų dolerių.

Apie 95 procentus visų prekių ne pagal vertę, o pagal krovą vežama jūrų keliais. Tačiau tarpkontinentinis bendradarbiavimas reikalauja naujų Eurazijos transporto jungčių. Transsibiro magistrale pervežama tik apie 1 procentą šių krovinių.

Inovatyvūs projektai, modernios technologijos

Jungtinės Tautos koordinuoja 38 valstybių interesus, investuojant ir stiprinant tarpkonti-

nentinę transporto infrastruktūrą. 2002 m. buvo identifiкуotos 404 transporto arterijos, kurioms reikalingos 271 mlrd. JAV dolerių injekcijos. Šiuo metu įgyvendinami 9 autokelių ir 8 geležinkelių susisiekimo tarp Azijos ir Europos projektai.

Azijos-Europos transporto infrastruktūra apima 3 ekonomines dimensijas:

- prekybą ir logistiką (trumpuoju laikotarpiu);
- efektyvumą ir konkurencingumą (ilguoju laikotarpiu);
- urbanizacijos raidą.

Pasaulyje gyventojų ekonominis aktyvumas vis labiau koncentruojasi milžiniškose aglomeracijose. Savo ruožtu, toks vystymasis skatina transporto intensyvinimą miestuose ir tarp miestų. Didesnio krovinių vežimo klausimus galima spręsti įvairių inovatyvių projektų dėka. Vienas jų – krovinių vežimo optimizavimas. Šiame kontekste didelę reikšmę įgauna moderniausių (leading-edge) technologijų taikymas logistikoje.

Kinijos tolimesnis ekonominis augimas labai priklausys nuo transporto infrastruktūros, logistikos centrų pajėgumo ir net nuo... kosminių programų.

Beje, 64-ajame tarptautiniame astronautų kongrese buvo pranešta, kad Kinija jau 2016 m. į kosmosą paleis „Tiangong-2“ laboratoriją, o 2020 m. įkurs kosminę stotį.

Kinija sparčiai vežasi Vakarų visose mokslo ir mokslinio taikymo srityse. Nuo 2003 m. iki dabar šios šalies tyrinėtojai tarptautiniuose leidiniuose atspausdino 1,14 mln. mokslinių straipsnių. Pagal šį rodiklį Kinija nusileidžia tik JAV.

Forumo dalyviai atkreipė dėmesį į Lietuvoje įkurtos tarptautinės asociacijos EWTC projektą, su kuriuo intensyviai dirba mokslų daktaras Algirdas Šakalys ir nemažai kitų mokslininkų.

Ir pabaigai. Siano miestas – ne pati patogiausia vieta tokiems forumams rengti. Konferencijų centras nuo didžiųjų viešbučių nutolęs 20-25 kilometrus. Intensyvus didmiesčio eismas labai apsunkina keliones iki renginio vietos. Nuo viešbučio iki oro uosto kelionė užtrunka ilgiau nei nuo Lietuvos sostinės Vilniaus iki jos puikaus kurorto Druskininkų. Tad drąsiai galima teigti, kad Druskininkai – ne mažiau patrauklus miestas tarptautiniams renginiams, tarp jų ir Eurazijos forumams. ■



ОТДАЙТЕ ПЕРЕГРУЗКУ КОНТЕЙНЕРОВ В ХОРОШИЕ РУКИ

- ВЫСОКАЯ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ
- ЭФФЕКТИВНАЯ СИСТЕМА ПРОТИВ РАСКАЧИВАНИЯ КОНТЕЙНЕРА
- ПРОВЕРЕННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ
- ДОЛГИЙ СРОК СЛУЖБЫ
- ОКОЛО 200 КОНТЕЙНЕРНЫХ КРАНОВ НАХОДЯТСЯ В ДЛИТЕЛЬНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

БАЛТКРАН

г. Калининград, ул. А.Невского 165
Тел. (4012) 590-800, 590-854
Факс (4012) 590-990
www.baltkran.ru
crane@baltkran.ru



СОТРУДНИЧЕСТВО В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА: ПОЛИТИКА ИЛИ ПОЗИЦИЯ?

Витаутас Науджас,
посол Министерства иностранных
дел Литвы по вопросам энергетики и
транспортной политики

Казахстан и Литва прокладывают наиболее оптимальный маршрут для торговли между Азией и Европой.

Наш мир кардинально изменился за последние несколько десятилетий. Он стал компактнее благодаря транспортной логистике. Транспорт облегчил не только перемещение людей, грузов и торговлю. Транспорт доставляет нам прямо домой современный «модус вивенди».

Какими путями?

Даже самые большие познания в географии никогда не предложат ничего лучше транспортной инфраструктуры возобновленного Шелкового пути до Балтики.

На Балтике находится транспортная точка, соединяющая старую Европу с Азией.

Сотрудничество в области транспорта между двумя дружественными странами может представлять большую ценность и для трансконтинентальной торговли. Например, объем торговли Китая с Европейским союзом в 2012 г. достиг 546 млрд долларов США, в том числе 52 млрд долларов – с Центральной и Восточной Европой.

Согласно прогнозу, торговля между Китаем и Европейским союзом увеличится вдвое и вырастет до 1000 млрд долларов в 2020 г.

К сожалению, 95% этого астрономического потока товаров транспортируется по морю.

И только несколько процентов остается для наземного фрахта Азии-Европы. Между тем, железные дороги обеспечивают миллионы рабочих мест и рост экономической деятельности.

Перевозка грузов по железной дороге и автотрассам между Казахстаном и Литвой в 2012 составляла только 293 тыс. тонн (по сравнению с 2,6 млн тонн с Латвией!).

Комбинированный контейнерный поезд «Saule» из Клайпеды в Казахстан уже известен в обеих странах. «Балтийский ветер» – другой контейнерный поезд из Вильнюса в Кустанай введен в эксплуатацию в конце сентября. Общий объем грузов, транспортируемых по железным дорогам Литвы, Латвии и Эстонии находится на 2-м после Германии месте в ЕС.

Дороги с Запада в Казахстан и из Казахстана на Балтику довольно впечатляющи, привлекательны и, безусловно, жизненно важны для благосостояния наших стран. Приблизительно 50% грузоперевозок Литвы ежегодно выполняется грузовыми автомобилями. Некоторые литовские компании успешно сотрудничают с Казахстаном, принося международную выгоду.

Литовский транспорт так же хорош, как и партнерство на его основе. Поэтому: сначала люди, потом перевозки, а потом деньги.

Сотрудничая, мы конкурируем глобально! Объединенный казахстано-литовский транспорт является умным сотрудничеством. Сотрудничество в области транспорта уже не где-то, оно – почти везде.

В транспорт мы верим. Но можем ли мы верить в торговлю, объединенные культуры, которые приводят людей в бизнес без транспорта?

Транспорт составляет около 10% ВВП ЕС, в Литве и Казахстане – даже больше.

Быть или не быть политике сотрудничества в области транспорта? Это зависит от информации, идей, инноваций, инвестиций и стимулов. Отношения – это маленькая вещь, которая имеет большое влияние.

Что бы мы хотели получить от казахстано-литовской политики сотрудничества в области транспорта? Очевидно, большой успех?

Составляющие успеха – это в первую очередь минимальные расходы на перевозку товаров, а также безопасность, точный расчет времени, включая пересечение границ и таможенные процедуры.

Успех – это путь, а не пункт назначения.

Больше вдохновения для казахстано-литовского сотрудничества в области транспорта!



ПУТЬ ЛОГИСТА К УСПЕХУ – БЫТЬ КАК МОЖНО БЛИЖЕ К ЗАКАЗЧИКУ

Говоря о литовско-казахстанском сотрудничестве, посол Министерства иностранных дел Литвы по вопросам энергетики и транспортной политики Витаутас Науджас утверждает, что ключ к успеху – это в первую очередь издержки на транспортировку, четкое планирование времени, безопасность, охрана, пересечение границ и таможенные процедуры, а успех – это не пункт назначения, а путь к нему...

Логистическая компания «TL Nika Group», основанная Витаутасом ВАРАСИМОВИЧЮСОМ, уже второе десятилетие работает на евразийском рынке. Большая часть деятельности осуществляется между Литвой и Казахстаном.

– Господин Витаутас, как меняются понятие логистики и принципы работы в сфере логистики?

– За последние несколько лет значительно выросло число компаний, желающих работать в направлении восточных стран. Казахстан, Узбекистан, Таджикистан развиваются ускоренными темпами. Увидев широкие возможности этого региона, на новые рынки рвутся западные компании. Об интересе зарубежных резидентов к этим рынкам красноречиво свидетельствует международная выставка транспорта и логистики «Transit Kazakhstan 2013», состоявшаяся нынешней осенью в Алматы.

Для нашей группы компаний это означает возросшую конкуренцию, что с одной стороны хорошо – мы должны постоянно думать, как улучшить качество услуг и оптимизировать свою работу. Однако, с другой стороны, я вижу и негативные последствия – понятие логистики утрачивает свой истинный смысл. Каждый, кто занимается грузоперевозками, теперь спешит назваться логистической компанией. Хотя в действительности хороший логист должен быть способен создать всю цепочку логистических действий, возникающих в процессе перевозки товаров. Однако многие извлекают из него определенную, выгодную для них часть цепочки и не заботятся

об остальных скрывающихся в этой цепочке проблемах. Это искажает политику цен. Заказчики, желая сократить свои издержки на транспортировку, ищут самые дешевые варианты и в итоге приносят себе еще больше проблем. Настоящий специалист в области логистики обязан знать каждый шаг в передвижении товара, владеть ситуацией, иметь интересные решения. По крайней мере, то, что я вижу сегодня, это не логистика: зачастую частный экспедитор, перепродавая чужие грузы, называет себя логистом, хотя не обладает необходимыми для этого знаниями и опытом. И таким образом меняет и искажает смысл логистики.

– «TL Nika Group» постоянно расширяет свою деятельность. В каких регионах вы видите привлекательные перспективы для логистического бизнеса?

– Мы расширяем деятельность с тенденцией быть ближе к заказчику, поскольку когда мы ближе, говорим на одном языке, у нас появляется больше возможностей оперативно реагировать на возникающие проблемы и вести более эффективное сотрудничество. Привлекательность регионов нам диктуют заказчики, где развивается рынок услуг, там мы и стараемся быть и участвовать, насколько позволяют

наши возможности. Сегодня у нас есть представительства в Казахстане, Германии и Литве, а в каком направлении потребуются двигаться дальше – время покажет.

– Какие вспомогательные направления бизнеса усиливают логистику или, иначе говоря, повышают ее добавленную стоимость?

– Правильно организованная логистика помогает оптимально управлять финансовыми и производственными ресурсами. Этому, несомненно, помогают ИТ – без современных информационных технологий сегодня никуда. Соответствующее деятельности программное обеспечение, разумеется, оптимизирует связи между всеми участниками бизнеса.

– Какое развитие и какие новшества планируете внедрять в деятельности своей группы компаний?

– Развитие компании мы видим как инвестицию в людей. Мы создаем сильную команду, сами готовим для себя специалистов, совершенствуемся каждый и особенно повышенное внимание уделяем качеству. Таковы в настоящее время наши установки.

– Спасибо Вам и – удачи!



BENDRADARBIAVIMAS TRANSPORTO SRITYJE: POLITIKA AR POZICIJA?

Kazachstanas ir Lietuva tiesia optimalius prekybos maršrutus tarp Azijos ir Europos.

Per pastaruosius keletą dešimtmečių mūsų pasaulis kardinaliai pasikeitė. Transporto logistikos dėka jis tapo mažesnis ir glaudesnis. Transportas ne tik palengvino žmonių bei krovinių judėjimą ir prekybą. Transportas tiesiai į namus pristato mums šiuolaikinį „modus vivendi“ (gyvenimo būdą).

Kokiais keliais?

Net puikiausias geografijos pažinimas nepasiūlys geresnės transporto infrastruktūros negu atgimęs naujasis Šilko kelias iki pat Baltijos.

Baltijoje jūs rasite transporto pradmenis, kur senoji Europa jungiasi su Azija.

Bendradarbiavimas transporto srityje tarp dviejų draugiškų šalių gali duoti didelę pridėjamąją vertę taip pat ir transkontinentinėje prekyboje. Pavyzdžiui, Kinijos prekybos apimtys su Europos Sąjunga 2012 metais siekė 546 milijardus JAV dolerių, įskaitant 52 milijardus su Centrine ir Rytų Europa.

Pagal prognozes, prekyba tarp Kinijos ir Europos Sąjungos 2020 metais padvigubės ir išaugs iki 1000 mlrd. JAV dolerių.

Deja, 95 procentai šio astronominio prekių srauto yra transportuojama jūrų keliais ir tik keletas procentų tenka Europos ir Azijos žemės keliams. Nepaisant to, krovinių gabenimas geležinkeliais sukuria milijonus darbo vietų bei aktyvina ekonominę veiklą.

Krovinių gabenimas keliais ir geležinkeliais tarp Kazachstano ir Lietuvos 2012 metais sudarė tik 293 tūkst. tonų (palyginti su Latvija, ten buvo pervežta 2,6 mln. tonų!).

Šaudyklinis konteinerinis traukinys „Saulė“, kursuojantis tarp Lietuvos uostamiesčio Klaipėdos ir Kazachstano, jau yra žinomas abiejose šalyse. Kitas konteinerinis traukinys „Baltijos

vėjas“ rieda iš Vilniaus į Kustanajų. Bendra krovinių, pervežamų Lietuvos, Latvijos ir Estijos geležinkeliais, apimtis užima antrąją vietą Europos Sąjungoje, po Vokietijos.

Keliai iš Vakarų į Kazachstaną ir iš Kazachstano į Baltijos šalis yra gana įspūdingi, patrauklūs ir gyvybiškai reikalingi šalių gerovei. Beveik 50 proc. Lietuvos krovinių kasmet pervežama automobilių keliais. Nemažai Lietuvos kompanijų sėkmingai bendradarbiauja su Kazachstanu gabendamos tarptautinius krovinius.

Lietuvos transportas yra toks pat geras kaip ir jo pagrindu kuriama partnerystė. Taigi, pirmiausia žmonės, o po to transportavimas ir po to pinigai.

Dirbame kartu, konkuruojame pasauliniu mastu! Jungtinis Kazachstano ir Lietuvos transportas yra išmanus bendradarbiavimas. Bendradarbiavimas transporto srityje jau yra nebe kažkur. Jis yra visur.

Mes pasitikime transportu. Argi galėtume pasitikėti prekyba, kultūriniu bendradarbiavimu, verslu be transporto?

Transportas sukuria apie 10 proc. BVP Europos Sąjungoje ir dar daugiau Lietuvoje ir Kazachstane.

Būti ar nebūti? – toks yra esminis transporto bendradarbiavimo politikos klausimas. Jis priklauso nuo informacijos, idėjų, inovacijų, investicijų ir stimulų. Santykiai yra mažas dalykas, kuris daro didelę įtaką.

Ką mes norėtume gauti iš Kazachstano ir Lietuvos bendradarbiavimo transporto srityje politikos? Gal didelės sėkmės?

Sėkmės raktas – tai pirmiausia transportavimo kaštai, geras laiko planavimas, saugumas, apsauga, sienų kirtimas ir muitinės procedūros.

Sėkmė yra kelionė, o ne paskirties vieta...

Daugiau įkvėpimo Kazachstano ir Lietuvos transporto veiklos bendradarbiavime! ■



Vytautas Naudužas

Lietuvos užsienio reikalų ministerijos ambasadorius energetikos ir transporto politikos klausimams



LOGISTO KELIAS Į SĖKMĘ – BŪTI KUO ARČIAU UŽSAKOVO

Kalbėdamas apie Lietuvos ir Kazachstano bendradarbiavimą Lietuvos užsienio reikalų ministerijos ambasadorius energetikos ir transporto politikos klausimams Vytautas Naudužas teigia, kad sėkmės raktas – tai pirmiausia transportavimo kaštai, geras laiko planavimas, saugumas, apsauga, sienų kirtimas ir muitinės procedūros, o sėkmė yra ne paskirties vieta, bet kelionė į ją...

Vytauto VARASIMAVIČIAUS įkurta logistikos kompanija „TL Nika Group“ jau antrą dešimtmetį dirba Europos ir Azijos rinkose. Didžioji šio darbo dalis vyksta tarp Lietuvos ir Kazachstano.

- Pone Vytautai, kaip keičiasi logistikos samprata ir darbo logistikos srityje principai?

- Per pastaruosius keletą metų gerokai padaugėjo kompanijų, norinčių dirbti Rytų šalių kryptimi. Kazachstanas, Uzbekistanas, Tadžikistanas vystosi sparčiais tempais. Pamačiusios dideles šio regiono galimybes, į rinką veržiasi vakariečių kompanijos. Užsieniečių rezidentų susidomėjimą šiomis rinkomis labai gerai parodė ši rudenį Almatoje vykusią tarptautinę transporto ir logistikos parodą „Transit Kazakhstan 2013“.

Mūsų kompanijų grupei tai reiškia padidėjusią konkurenciją, kas yra iš vienos pusės gerai – turime nuolat galvoti, kaip pagerinti paslaugų kokybę ir optimizuoti savo darbus. Tačiau iš kitos pusės aš matau ir neigiamas pasekmes – logistikos samprata praranda savo tikrąją prasmę. Kiekvienas, kuris užsiima krovinių gabenimu, dabar skuba pasivadinti logistikos kompanija. Nors iš tikrųjų geras logistas turėtų sugebėti sukurti visą logistinę veiksmą, kurie atsiranda prekių gabenimo procese, grandinė. Tačiau daugelis išima tam tikrą jam naudingą grandinės dalį ir nesirūpina kitomis šioje grandinėje vykstančiomis problemomis. Tai iškraipo kainų politiką. Užsakovai, norėdami sumažinti savo transportavimo kaštus, ieško pigiausių variantų ir taip galiausiai prisidaro sau tik daugiau problemų. Tikras logistikos specialistas privalo žinoti kiekvieną prekės judėjimo žingsnį, valdyti situaciją ir būti įdomus savo sprendimais. Bent tai, ką aš matau dabar, dažnas ekspeditorius, perparduodamas svetimus krovinius, pasivadina logistu, nors reikiamų žinių ir patirties tam neturi. Taip keičia ir iškreipia logistikos esmę.

- „TL Nika Group“ nuolat plečia savo veiklą. Kokiuose regionuose Jūs matote patrauklias logistikos verslo perspektyvas?

- Plečiame veiklą su tendencija būti arčiau užsakovo, nes kai esame arčiau, kalbame ta pačia kalba, turime daugiau galimybių operatyviai reaguoti į išylančias problemas ir efektyviau bendradarbiauti. Regionų patrauklumą mums diktuoja užsakovai - kur vystosi paslaugų rinka, ten mes stengiamės būti ir dalyvauti, kiek leidžia mūsų galimybės. Kol kas turime atstovybes Kazachstane, Vokietijoje ir Lietuvoje, o laikas parodys, kokia kryptimi reikės judėti toliau.

- Kokios pagalbinės verslo kryptys stiprina logistiką arba, kitaip sakant, didina jos pridėtinę vertę?

- Teisingai organizuota logistika padeda optimaliai valdyti finansinius ir gamybinius išteklius. Tam, be abejo, padeda IT – modernių informacinių technologijų kūrimas. Veiklą atitinkanti programinė įranga, žinoma, optimizuoja sąsajas tarp visų verslo dalyvių.

- Kokią plėtrą planuojate ir kokias naujoves numatote diegti savo kompanijų grupės veikloje?

- Kompanijų plėtrą matome kaip investiciją į žmones. Kuriamo stiprią komandą, patys ruošiami sau specialistus, lavinamės kiekvienas ir labai didelį dėmesį skiriame kokybei. Tokios šiuo metu yra mūsų nuostatos.

- Ačiū Jums ir sėkmės. ■



СУТЬ АЗИАТСКОЙ ЦЕПОЧКИ ПОСТАВОК

Марк Миллар предоставляет выгодные предложения клиентам, основанные на достоверной информации и перспективах относительно стратегий цепочки поставок в Азии, включая Китай и регионы Ассоциации государств Юго-Восточной Азии. Его серии презентаций «Суть азиатской цепочки поставок», консультации, интернет-семинары и корпоративные брифинги помогают компаниям совершенствовать свою бизнес-деятельность, добиваться эффективности планирования и действенности мировых экосистем цепочек поставок. М.Миллара, признанного идейным лидером в промышленности, клиенты назначали спикером, МС, модератором или председателем конференции на более чем 285 мероприятиях в 20 странах. The Global Institute of Logistics признал его «одним из наиболее прогрессивных людей в мире логистики». mark@markmillar.com

Развитые западные рынки Европы и Соединенных Штатов Америки страдают от ряда экономических проблем, объемы потребительства снижаются, что приводит к проблемам в получении доходов и рентабельности транснациональных корпораций (MNCs). Вследствие этого компании все чаще обращаются к Азии с целью расширения рынков, роста доходов и увеличения прибыли. Можно легко обобщить и рассматривать Азию как единый рынок, но на самом деле Азия является скоплением весьма разнообразных рынков, которые очень отличаются, в особенности, когда дело доходит до полного развития других логистических сетей и экосистем цепочки поставок. В связи с перемещением в Азию компании зачастую ощущают серьезные проблемы для цепочки поставок. Отважившись на освоение новых территорий, они нуждаются в новых идеях, основанных на точной информации, помогающих им управлять сложным ландшафтом.

Заманчивый потенциал потребительского рынка

По прогнозам Организации экономического сотрудничества и развития, в мировом масштабе количество людей, принадлежащих к среднему классу (по определению компании «Экономист интеллидженс юнит» это класс, который может позволить себе тратить деньги на предметы не первой необходимости), вырастет с 1,8 миллиарда в 2010 г. до 4,9 миллиарда к 2030 г. На Азию приходится 85 процентов этого роста с предполагаемыми расходами среднего класса около двух третей от суммы, которую в мировом масштабе тратит средний класс.

По мере ускорения процесса урбанизации предполагается, что в Китае к 2025 г. появится более 200 новых городов с численностью населения более 1 миллиона человек. По перспективным оценкам, в следующие десятилетия около 500 миллионов человек в Азии впервые получат доступ к электричеству в своих домах, что станет причиной роста потребительства целого ряда бытовых товаров по экспоненциальному закону.

Также прогнозируется рост объемов быстро-реализуемых потребительских товаров (FMCG). Согласно PwC, расходы на мыло и чистящие средства в Китае и Индии продолжают расти – рост составит более 15 процентов в год. Однако, поскольку MNCs спешат воспользоваться этим потенциалом потребительского рынка, они могут обнаружить, что более привлекательные рынки также предрасположены к проблемам в логистической среде.

Ключевой фактор успешности бизнеса, логистики и дистрибуции зависит от того, будут ли они обслуживаться наилучшим образом мировым ЗРЛ или местным поставщиком услуг. Здесь нет стандартного решения. Принимая решение, компании обязаны оценить множество факторов, включая знание местного рынка, моноотраслевой профессиональный опыт, информационно-вычислительные системы, наиболее прогрессивные интернациональные методы и, конечно, стоимость.

Влияние экономических сдвигов Китая

Китай, являясь самым крупным рынком региона, претерпевает сдвиги в своей экономике. Изначально транснациональные компании пришли в Китай, чтобы воспользоваться огромными поставками дешевой рабочей силы и интенсивностью труда при основании предприятий в специальных экономических зонах. Более того, сейчас они заинтересованы возможностью поставлять свою продукцию на крупный и быстро расширяющийся китайский потребительский рынок. Как отмечает «Экономист», «зарубежные фирмы, которые пришли за рабочими, останутся здесь из-за покупателей».

Все больше работников-мигрантов, которые переехали в прибрежные зоны для работы на фабриках, возвращается обратно в свои провинции, так как все больше рабочих мест появляется во внутренней части страны. При этом более низкая стоимость жизни в сельской местности приводит к большей покупательной способности, стимулируя внутреннее потребление в трех- и четырехуровневых городах.

Для компаний, торгующих товарами широкого потребления, логистика влияет так же на дистрибуцию товаров на внутреннем рынке Китая, как и на транспортировку продуктов с фабрик в прибрежные порты для экспорта в ЕС и США морским путем. В азиатском регионе и, в частности, в Индии, Вьетнаме и Индонезии открывается все больше быстро расширяющихся рынков потребления.

Альтернативная производственная площадка

Пока субъекты предпринимательской деятельности следуют своим стратегиям «China-plus-one», находясь обычно в поиске дополнительных, альтернативных источников малозатратного производства, существует несколько вариантов для исследования рынков, в особенности, в Индии, Вьетнаме и Индонезии. Однако каждый альтернативный вариант имеет свои проблемы в цепочке поставок. Компании, рассматривая возможность

создания производства в альтернативных местностях, должны оценивать множество факторов, в том числе полноту развития и производительность выбранных ими рынков, а также проблемы в цепочке поставок, с которыми они могут столкнуться, включая три критических аспекта:

- Регулирующая среда, включая бюрократию и административные издержки, а также возможные последствия: например, налоговая система Индии зачастую приводит к созданию нескольких дистрибуторских центров в разных государствах.
- Инфраструктура: на многих азиатских рынках транспортная инфраструктура оказывается недоразвитой, что может привести к ущербу и задержкам, приводящим к затратной неэффективности в цепочке поставок.
- Нехватка талантов: согласно докладу о проведенном исследовании рынка труда «Logistics Executive 2012», более 70 процентов субъектов предпринимательской деятельности находятся под влиянием постоянной нехватки промышленных навыков.

Проблемы логистики в Азии

Сложный, фрагментный и неэффективный характер логистического сектора может представлять множество проблем для тех, кто занимается бизнесом в Азии. Динамичная экономика региона охватывает развивающиеся, развитые и возникающие рынки, каждый на разных стадиях развития и уровнях сложности. Нюансы могут быть трудны для понимания и дорого обходиться, чтобы их игнорировать.

Выделим три самые главные ключевые проблемы для MNCs: это инфраструктура, бюрократия и талант. Компании также должны решать вопросы мультимодальных дистрибуций во внутренних районах, для чего им понадобятся партнеры, знающие местный рынок. Разные потребительские рынки также могут потребовать локализации продуктов, добавляя лишний уровень сложности в управлении цепочкой поставок.

Более того, разнообразность азиатской географии, например, земельные массивы Китая и Индии или большие архипелаги Индонезии и Филиппин наряду с большими пробками в главных городах обращаются сложностями в материально-техническом снабжении, оказывая влияние на эффективность и производительность цепочки поставок.

Вывод

В Азии существуют огромные возможности для экспоненциального роста среднего класса и, следовательно, спроса на потребительские товары, а также для роста расходов на товары не первой необходимости, включая двух- и трехуровневые города региона.

Но географические, экономические и политические сложности, существующие в азиатском регионе, порождают важные проблемы для цепочки поставок, возникающие вследствие слабой законодательной базы, неадекватной инфраструктуры, а также нехватки талантов.

Однако если воспользоваться идеями, основанными на имеющейся информации с привлечением надежных бизнес-партнеров и обеспечивающими более глубокое понимание регионов и бизнеса, можно извлечь пользу и от возможностей производства, и от возможностей потребления в Азии, а также убедить компании в том, что они в состоянии извлечь выгоду из этих растущих рынков в период так называемой «Эры Азии». ■



AZIJOS TIEKIMO GRANDINĖS: ĮŽVALGOS



Markas Milaras

Markas Milaras (Mark Millar) klientams teikia naudingų pasiūlymų, pagrįstų nepriklausomomis, išorinėmis ir kompetentingomis perspektyvomis, jų tiekimo grandinių strategijoms Azijoje. Jo pranešimai, seminarai, Azijos tiekimo grandinių įžvalgos, konsultacijos, atviros diskusijos ir mokymai padeda tobulinti verslo operacijas, efektyviau planuoti ir derinti pasaulinių tiekimo grandinių ekosistemų efektyvumą. M. Milaras yra pripažintas industrijos minties lyderis, klientai kviečia jį būti konferencijų moderatoriumi ar pirmininku daugiau nei 20 šalių. Pasaulinis logistikos institutas pripažino M. Milarą vienu pažangiausių žmonių pasaulio logistikoje.
mark@markmillar.com

Tradicinė vartojimo citadelė – išvystytos Vakarų Europos ir Jungtinių Valstijų rinkos – kenčia nuo daugybės ekonominių bėdų. Vartojimo augimas lėtėja, sukeldamas pajamų ir pelno problemas multinacionalinėse korporacijose (MNCs). Todėl kompanijos vis dažniau atsisuka į Aziją, siekdamos išplėsti rinką, pasiekti pajamų ir pelno augimą. Lengva apibendrinti ir laikyti Aziją viena rinka, bet faktiškai ji yra labai skirtingų ir įvairių rinkų darinys, ypač kai kalbama apie jų logistikos tinklų ir tiekimo grandinių ekosistemų brandą. Kadangi augimas persikelia į Aziją, kompanijos dažnai patiria tiekimo grandinės problemų. Žengdamos į naujas teritorijas jos ieško kompetentingų ir nepriklausomų idėjų, kurios padėtų joms įvaldyti sudėtingus kraštovaizdžius.

Viliojantis vartojimo rinkos potencialas

Ekonominio bendradarbiavimo ir plėtros organizacija prognozuoja, kad pasaulio mastu vidurinėsios klasės dydis (ją kompanija „Economist Intelligence Unit“ apibrėžia kaip tuos, kurie gali išleisti pinigų ne pirmo būtinumo prekėms) išaugs nuo 1,8 milijardo 2010 metais iki 4,9 milijardo žmonių 2030 metais. Azija pasieks 85 procentų augimą, o šio regiono vidurinėsios klasės išlaidos turėtų sudaryti beveik du trečdalius pasaulio vidurinėsios klasės išlaidų.

Tuo pačiu metu urbanizacija didėja. Kinijoje iki 2025 metų numatyta įkurti daugiau nei 200 naujų miestų, kuriuose gyventų daugiau nei po 1 milijoną gyventojų. Išankstiniais duomenimis, numatyta, kad per artimiausią dešimtmetį apie 500 milijonų žmonių Azijoje jų namuose pirmą kartą bus įjungta elektra, o tai garantuos proporcingą buitinio vartojimo prekių paklausos augimą.

Poreikis greitai realizuojamoms vartojimo prekėms (FMCG) taip pat turėtų augti. Iš PwC ataskaitų matyti, kad išlaidos muilui ir valikliams Kinijoje ir Indijoje turėtų augti daugiau nei 15 procentų per metus. Bet kadangi multinacionalinės korporacijos skuba pasinaudoti šiuo vartojimo rinkos potencialu, jos gali suprasti, kad patraukliausios rinkos taip pat gali neišvengti sudėtingos logistikos aplinkos.

Pagrindinis verslo, logistikos, paskirstymo sėkmės faktorius priklauso nuo to, ar jie gaus geriausias 3PL bei vietinio tiekėjo paslaugas. Nėra tokio sprendimo, kuris tiktų visiems. Priimdamos sprendimus, kompanijos turi įvertinti daugybę faktorių, įskaitant vietinės rinkos patirtį, sektoriaus specifinę ekspertizę, informacinių technologijų sistemas, geriausią tarptautinę praktiką ir, žinoma, kainą.

Kinijos ekonominių pokyčių poveikis

Didžiausia Azijos regiono rinka Kinija išgyvena ekonominius pokyčius. Prieš kurį laiką tarptautinės kompanijos atvyko į Kiniją, tikėdamosi pasinaudoti gausia ir pigia darbo jėga. Jos ėmė kurti įmones specialiose ekonominėse zonose. Be to, dabar jos yra suinteresuotos galimybe parduoti produktus milžiniškoje ir greitai augančioje Kinijos vidaus vartojimo rinkoje. Kaip pažymi „Economist“, užsienio kompanijos, kurios atvyksta dėl pigių darbininkų, galiausiai pasilieka dėl mokių pirkėjų.

Migruojantys darbuotojai, kurie atvyko į pakrančių zonas dirbti fabrikuose, vis dažniau grįžta į savo provincijas, nes vis daugiau darbo atsiranda žemyne. Pigesnis pragyvenimas kaimo vietovėse leidžia išleisti daugiau pinigų, atvesdamas vidaus vartojimą į trečią-ketvirtą pakopą miestuose.

Kompanijų, prekiaujančių plataus vartojimo prekėmis, dėmesys logistikai yra skirtas tiek prekių paskirstymui visoje Kinijos rinkoje, tiek produktų transportavimui iš fabrikų į pakrančių uostus eksportui į ES bei JAV. Ypač daug greitai besiplečiančių vartojimo rinkų atsiranda Indijoje, Vietname ir Indonezijoje.

Alternatyvios gamybos vietos

Kadangi verslo subjektai vykdo savo strategiją „Kinija plius vienas“, nuolat ieškodami papildomų alternatyvių pigių gamybos šaltinių, jiems tenka iširti kelis rinkos variantus, ypač Indijoje, Vietname, Indonezijoje. Bet kiekvienas alternatyvus variantas turi savo tiekimo grandinės problemų. Kompanijos, svarstančios apie gamybą alternatyviose vietose, turėtų atsižvelgti į pasirinktos rinkos galimybes bei brandą ir gauti informaciją apie tiekimo grandinės problemas, su kuriomis gali susidurti, įskaitant tris kritinius aspektus:

- Reguliavimo (kontrolės) aplinka, įskaitant biurokratiją ir administracines išlaidas ir jų pasekmes. Pavyzdžiui, Indijos valstybinė mokesčių sistema dažnai nulemia daugialypių skirtingų valstybių prekių skirstymo centrų operacijas;
- Infrastruktūra. Daugelyje Azijos rinkų transporto infrastruktūra yra neišvystyta, o tai veda prie trukdžių, vėlavimo, brangios ir neefektyvios tiekimo grandinės;
- Talentų stoka. Remiantis „Logistics Executive 2012“ darbo rinkos apžvalgos ataskaita, daugiau nei 70 procentų verslo dabar kenčia nuo įgūdžių trūkumo industrijoje.

Logistikos problemos Azijoje

Sudėtinga, fragmentuota ir neefektyvi logistikos sektoriaus situacija tiems, kurie užsiima verslu Azijoje, gali sukelti nemažai problemų. Regiono dinamiška ekonomika apima besivystančias, išvystytas ir naujas rinkas – visos jos yra skirtingose brandos ir patirties stadijose. Niuanusai gali būti sunku suprasti, bet per brangu ignoruoti.

Trys pagrindinės problemos, iškylančios multinacionalinėms korporacijoms, yra: infrastruktūra, biurokratija ir gabių žmonių trūkumas. Kompanijos taip pat turi spręsti multimodalinio paskirstymo vidaus rinkose klausimus, tam jiems prireiks partnerių, turinčių darbo vietos rinkose patirties. Skirtingos vartojimo rinkos gali pareikalauti produktų lokalizacijos, o tai sudaro papildomų sunkumų tiekimo grandinės operatoriams.

Be to, įvairi Azijos geografija – pavyzdžiui, didžiuliai Kinijos ir Indijos sausumos masyvai arba nemaži Indonezijos ir Filipinų archipelagai – kartu su didelėmis eismo spūstimis didesniuose miestuose prisideda prie logistikos operacijų sudėtingumo, veikia tiekimo grandinės veiksmingumą ir efektyvumą.

Išvados

Azija turi milžiniškas vidurinėsios klasės augimo galimybes. Taip pat auga vartojimo prekių poreikis ir išlaidos ne pirmos būtinybės prekėms, įskaitant antros-trečios pakopos regionų vartojimą.

Bet šalia Azijos geografinio, ekonominio ir politinio sudėtingumo dar yra ryškios tiekimo grandinės problemos, kylančios iš besivystančios reguliavimo aplinkos, nepakankamos infrastruktūros ir gabių žmonių trūkumo.

Tačiau, vadovaudamiesi kompetentingomis įžvalgomis ir teisėmis, verslo partneriai vis labiau perpranta regioną, o verslas gali gauti naudos tiek iš gamybos, tiek iš vartojimo galimybių Azijoje ir užtikrinti kompanijas, kad jos gali susikrauti kapitalą iš to augimo, kuris jau tampa žinomas kaip „Azijos era“.

РАЗВИТИЕ КЛАЙПЕДСКОГО ПОРТА ДИКТУЮТ ИЗМЕНЕНИЯ РЫНКА

Клайпедскому порту в этом году исполнилось 90 лет. Преодолев долгий и сложный путь, он сегодня является одним из наиболее эффективно работающих и быстро развивающихся портов на Балтике.

Чем привлекателен Клайпедский порт и каковы его перспективы?

Об этом мы беседуем с генеральным директором Клайпедского государственного морского порта Арвидасом ВАЙТКУСОМ.

– В последнее время в Клайпедском порту произошло много коренных перемен. В каком направлении развивается он сегодня?

– Чтобы стать лидирующим, экономически конкурентоспособным, привлекательным для бизнеса и туризма морским портом на Балтике, необходимы надлежащее правовое регламентирование, соответствующая нуждам рынка инфраструктура и супраструктура, современные технологии, гарантированная безопасность, высокий уровень обслуживания клиентов. В Клайпедском порту должны действовать разные специализированные предприятия, оказывающие дополнительные услуги и создающие добавленную стоимость для экономики Литвы.

Сегодняшние направления развития порта: достижения, перевалка, инвестиции, выгода для государства.

В 2001 году в Клайпедском порту было обработано 17,2 млн т грузов, а в рекордном 2011 году – 36,6 млн т., т.е. на 19,4 млн т больше.

Большое влияние на это оказали своевременные и последовательные инвестиции в инфраструктуру. Ведь это одна из важнейших функций дирекции КГМП – развивать портовую инфраструктуру своевременно и синергетически с пользователями порта. Неслучайно на осуществление этой функции выделяется наибольшее количество ресурсов. За период 2000–2012 гг. инвестиции дирекции порта в портовую инфраструктуру превысили 1,34 млрд литов, инвестиции действующих в порту компаний – в два раза больше.



Интересы Клайпедского порта и государства связаны крепкими узами. Глава дирекции Клайпедского порта Арвидас Вайткус и премьер ЛР Альгирдас Бутквявичюс подтвердили это, вместе завязав символический морской узел под надзором капитана порта Адомаса Алякны.

Именно качественное и количественное развитие инфраструктуры является одним и важнейших инструментов дирекции порта в повышении конкурентоспособности порта, создании благоприятных условий для роста объемов грузооборота, что гарантирует доходы всем участникам логистической цепочки. Иначе говоря, основная цель – гарантировать своевременные инвестиции, их финансирование и связанный с вложенными инвестициями рост грузооборота.

– Сейм Литовской Республики принял поправку к закону, предусматривающую возможность для государственных предприятий стратегического значения не платить в госбюджет, а получаемые доходы оставлять для инвестиций и развития инфраструктуры. Для Клайпедского порта это очень важное решение. Какими средствами появилась возможность распоряжаться у порта и на что они будут направлены?

– Уже стало историческим фактом, что в 2012 году дирекция порта перевела в государственный бюджет 50 % прибыли за 2011 год, т.е. 34 млн литов. По этой причине пострадали мощности дирекции порта по финансированию важных инвестиционных проектов государственной и портовой инфраструктуры, поэтому были приложены все усилия, чтобы заработанная предприятием прибыль по-прежнему направлялась на развитие инфраструктуры Клайпедского порта. Если говорить о том, какими средствами появилась возможность распоряжаться и на что они будут израсходованы, то можно утверждать, что ежегодно несколько десятков миллионов литов будут целенаправленно и своевременно инвестироваться в инфраструктуру Клайпедского порта, а это всесторонняя выгода не только для Клайпедского порта, но и для города, региона и для всей Литвы.

К примеру: по сведениям «Ernst & Young», в 2011 году 1 тонна грузов, перевезенных через Клайпедский порт, гарантировала госбюджету 11,23 лт поступлений. С учетом результата грузооборота 2011 г. (который был пока что рекордным) можно утверждать, что поток грузов, обработанных в Клайпедском порту, создал возможность сектору власти (бюджетам государства, самоуправлений, «Содры») в виде различных налогов получить 411 млн литов доходов.

Если бы дирекция порта меньше инвестировала в развитие, то не удалось бы успешно конкурировать на рынке с другими портами, вследствие чего как прибыль ДКГМП, так и прибыли, и уплачиваемые государству налоги других транспортных компаний, связанных с портом, были бы меньше, а перспективы – хуже, чем сегодня.

После передачи части прибыли в госбюджет объемы собственных средств, которые можно было бы инвестировать, и средств, предназначенных для возвращения кредитов, заметно бы уменьшились. Таким образом, снизились бы возможности предприятия в получении кредитов и инвестировании, а это снизило бы конкурентоспособность Клайпедского порта.

– Долго велись дискуссии, а также подготовка к строительству стратегического для Литовской Республики объекта – терминала сжиженного природного газа (СПГ). На какой стадии в настоящее время находятся работы по возведению СПГ-терминала? Когда здесь ошвартуются первые газовозы?

– Для гарантирования энергетической независимости страны в Клайпедском порту на основании постановления Правительства ЛР от 2010 г. до конца 2014 г. планируется построить терминал сжиженного природного газа, который позволит диверсифицировать поставки газа. Технология СПГ-терминала – плавучий резервуар с регазификационной установкой – FSRU, для швартовки которого в южной части порта, возле отмели Свиной Горб, будет построен пирс. Газ из резервуара FSRU, годовая мощность которой составляет около 3 млрд кубометров, будет подаваться в газопровод и распределяться среди потребителей в стране и за рубежом.

Нас радует, что работы по строительству СПГ-терминала идут в соответствии с планом. Надеемся, что этот терминал стартует в конце 2014 г.

Дирекция порта свои обязательства выполняет в срок. Очень важно, чтобы остальные участники проекта сохранили ту же тенденцию.

– Какое значение для порта и Литвы имеют строящийся Клайпедский грузопассажирский терминал и первый в Балтийских стра-



Внимание президента национальной железнодорожной компании «Казахстан Темир Жолы» Аскара Мамина к Клайпедскому порту Арвидас Вайткус считает очень важным.

нах международный центр распределения контейнеров, который учреждает стивидорная компания «Клайпедос Смяльте»?

– Оба упомянутых объекта относятся к основным проектам развития инфраструктуры, которые повышают качественные параметры Клайпедского порта.

Строительство инфраструктуры Клайпедского грузопассажирского терминала планируется завершить в конце 2013 года. Этот терминал предназначается для обслуживания постоянно растущего потока судов типа ро-ро, ро-пакс. С экономической точки зрения развитие терминала грузопассажирских паромов в Клайпедском порту целесообразно не только в связи с ростом потоков грузов и пассажиров в порту, но и в смысле социально-экономического влияния на город и государство, так как появится потребность в новых гостиницах и других объектах сферы обслуживания, увеличится количество услуг в сфере туризма, появятся дополнительные рабочие места, будет оборудована отвечающая требованиям ЕС инфраструктура и супраструктура для обслуживания пассажиров.

Строительство причалов центра распределения контейнеров (хаб-компания «Клайпедос Смяльте»), а также работы по углублению акватории возле причалов планируется завершить в 2013 г. Для того, что бы в Клайпедском морском порту успешно функционировал Балтийский центр распределения морских контейнеров, должна быть создана как необходимая инфраструктура, так и супраструктура. Отвечающая за часть развития инфраструктуры дирекция порта в настоящее время строит причалы № № 90–96 для центра распределения контейнеров.

АО «Клайпедос Смяльте» составляет планы по развитию территории терминала и строительству объектов супраструктуры, после воплощения которых в жизнь оператор терминала АО «Клайпедос Смяльте» сможет увеличить мощности перевалки контейнеров с 0,650 до 1,4 млн TEU в год.

Международный центр распределения контейнеров АО «Клайпедос Смяльте» – это новый этап развития Клайпедского порта, когда он трансформируется из порта типа FEEDER в хаб-порт.

– Нынешним летом в Клайпедском порту

побывала делегация Республики Казахстан, возглавляемая президентом национальной железнодорожной компании «Казахстан Темир Жолы» Аскаром Маминым. Какое значение вы придаете этому визиту, каких новых направлений можно ожидать в литовско-казахстанском сотрудничестве?

– В ходе этого визита обсуждались возможности литовско-казахстанского сотрудничества в области транспорта, были представлены деятельность Клайпедского порта, его экономические показатели, осуществляемые проекты развития порта, был дан обзор возможностей и мощностей Клайпедского порта, деятельности действующих в порту стивидорных компаний, их специфики, затрагивались вопросы логистики, бизнес-климата, а также возможности и перспективы сотрудничества.

В последнее время объемы грузоперевозок между Литвой и Казахстаном сухопутным путем постепенно росли: в 2009 г. – 164,6 тыс. т; в 2010 г. – 183,6 тыс. т; в 2011 г. – 206,2 тыс. т; в 2012 г. – 293,9 тыс. т

С учетом этого роста грузооборота последних лет и того, что большое влияние на этот рост оказало развитие проекта контейнерного поезда «Сауле», на встрече было уделено внимание дальнейшему развитию этого проекта и созданию конкурентоспособных и благоприятных условий для него.

Визит главы одной из крупнейших компаний Евразии в Клайпедский порт – большая честь для нас. Мы обсуждали дальнейшие конкретные дела, наметили сроки их исполнения. Как сказал президент «Казахстан Темир Жолы» А. Мамин, масштабы и потенциал развития Клайпедского порта произвели на него большое впечатление.

– На Клайпедский порт устремляют взоры и инвесторы из Китая – государства с самой быстро развивающейся экономикой. Сегодня их интересует возможность инвестирования в строительство Клайпедского глубоководного аванпорта. Дискуссия о необходимости глубоководного порта в Клайпедке длится уже не первый год. Могут ли потенциальные инвесторы рассчитывать на принципиальное решение Литвы по этому вопросу – где и каким будет глубоководный Клайпедский порт? Созрело ли общество для этого, готов

ли бизнес к кардинальным переменам?

– Растущий грузооборот Клайпедского порта, все более интенсивное судоходство, увеличение тоннажа заходящих к нам судов уже сегодня обязывают реализовывать долгосрочные планы по развитию порта. Годовая мощность Клайпедского порта составляет 60 млн т, поэтому при растущих такими темпами грузопотоках вполне вероятно, что к 2020 г. имеющиеся возможности порта будут полностью использованы. Сегодняшняя территория порта, которая исторически находится по соседству с городом, используется для грузовых работ очень интенсивно, поэтому для развития расположенных здесь терминалов и складов необходимы новые земельные площади. Клайпедскому порту нужны не только новые территории, но и более значительные глубины, более широкий судоходный канал.

Осуществление первых планов развития порта началось в 2002 г., когда Правительство ЛР подписало договор с Японским агентством международного сотрудничества (JICA) о подготовке анализа возможностей развития Клайпедского порта – это был подарок правительства Японии. С учетом существовавших в то время тенденций развития города и порта эксперты JICA предложили сформировать в море, в 350 м от берега, в районе северного мола входного канала (напротив поселка Мелнраге) искусственный остров длиной 1,5 км, шириной 0,7 км с естественной глубиной 17,5 м.

Ускоренное развитие мирового судоходства и портов побудило принять конкретные планы развития Клайпедского порта. Один из важнейших шагов по осуществлению планов долгосрочного развития порта – предоставленная по решению Еврокомиссии в 2010 г. фондом Европейской транспортной сети (TEN-T) финансовая помощь в 0,5 млн евро на подготовку анализа возможностей развития Клайпедского порта путем строительства аванпорта и оценку воздействия на окружающую среду.

В 2010–2011 гг. эксперты немецкой компании «Inros Lackner AG» совместно со специалистами «Ernst & Young» провели упомянутый анализ возможностей развития порта, в котором рассмотрели альтернативные места строительства порта, оценивая их в экономических, социальных, технических, финансовых аспектах. Консультанты проанализировали и предложили несколько альтернатив, предоставив проектные предложения будущего порта.

В 2014–2015 гг. планируется разработать специальный план развития глубоководного аванпорта и связанной с ним инфраструктуры, а также дать стратегическую оценку последствий для окружающей среды. Должны быть проанализированы две альтернативы возможных мест строительства нового порта – в Бутинге и Клайпедке (Мелнраге) с обоснованием самого подходящего места для строительства этого объекта.

Начало работ по строительству нового порта будет зависеть от изменений, которые могут произойти на мировом и местном рынках морского бизнеса.

– Благодарим за Ваши ответы. ■





KLAIPĖDOS UOSTO PLĖTRA DIKTUOJA RINKOS POKYČIAI

Klaipėdos uostui šiemet sukako 90 metų. Ilgą ir sudėtingą istorijos kelią įveikęs Klaipėdos uostas šiandien yra vienas efektyviausiai dirbančių ir sparčiausiai besivystančių Baltijos jūros uostų.

Kuo patrauklus Klaipėdos uostas ir kokios jo ateities perspektyvos?

Apie tai kalbamės su Klaipėdos valstybinio jūrų uosto generaliniu direktoriumi Arvydu VAITKUMI.

- Pastaruoju metu Klaipėdos uoste įvyko nemažai esminių pokyčių. Kokia kryptimi vystosi uostas?

- Siekiant tapti pirmaujančiu, ekonomiškai konkurencingu, patraukliu verslui ir turizmui jūrų uostu Baltijos regione, būtinas tinkamas teisinis reglamentavimas, rinkos poreikius atitinkanti infrastruktūra ir suprastruktūra, modernios technologijos, garantuotas saugumas, aukštas klientų aptarnavimo lygis. Klaipėdos uoste turi būti veikti įvairios specializuotos įmonės, teikiančios papildomas paslaugas bei sukuriančios pridėtinę vertę Lietuvos ekonomikai.

Uosto vystymo kryptis – laimėjimai, krova, investicijos, nauda valstybei.

2001 m. Klaipėdos uoste buvo perkrauta 17,2 mln. t krovinių, o 2011 rekordiniais metais 36,6 mln. t – t. y. net 19,4 mln. t daugiau.

Didelės įtakos tam turėjo laiku atliktos ir nuoseklios investicijos į infrastruktūrą. Viena iš svarbiausių KVVJUD funkcijų – laiku ir sinergiškai su uosto naudotojais plėtoti uosto infrastruktūrą. Neatsitiktinai šios funkcijos vykdymui yra skiriama

daugiausia išteklių. 2000–2012 metų laikotarpiu Uosto direkcijos investicijos į uosto infrastruktūrą sudarė daugiau kaip 1,34 mlrd. Lt. Uoste veikiančių kompanijų investicijos – du kartus didesnės.

Būtent infrastruktūros kokybinė ir kiekybinė plėtra yra vienas svarbiausių Uosto direkcijos įrankių siekiant didinti uosto konkurencingumą, sukurti palankias sąlygas krovos apimčių augimui, kas užtikrina pajamas visiems logistikos grandinės dalyviams. Kitaip tariant, pagrindinis tikslas – užtikrinti savalaikes investicijas ir jų finansavimą bei su įdėtomis investicijomis susijusį krovos augimą.

- Lietuvos Respublikos Seimas priėmė įstatymo pataisą, numatančią galimybę strateginėje reikšmėje turinčioms valstybės įmonėms nemo-kėti valstybės biudžetui, o gaunamas pajamas pasilikti investicijoms ir infrastruktūros plėtrai. Klaipėdos uostui – tai labai svarbus sprendimas. Kokiomis lėšomis uostui atsirado galimybė disponuoti ir kur jos bus panaudojamos?

- Jau istorinis faktas, kad 2012 metais Uosto

direkcija į valstybės biudžetą pervedė 50 proc. 2011 metų įmonės pelno, t. y. 34 mln. litų. Dėl šios priežasties nukentėjo Uosto direkcijos finansinis pajėgumas svarbiems valstybės ir uosto infrastruktūros investiciniams projektams finansuoti, todėl buvo dedamos pastangos, kad įmonės uždirbtas pelnas būtų paliekamas Klaipėdos uosto infrastruktūrai plėtoti. Kalbėdami apie tai, kokiomis lėšomis uostui atsirado galimybė disponuoti ir kur jos bus panaudojamos, galime teigti, kad kasmet kelios dešimtys milijonų litų bus tikslingai ir laiku investuojami į Klaipėdos uosto infrastruktūrą, o tai visapusiškai nauda ne tik Klaipėdos uostui, bet ir miestui, regionui bei visai Lietuvai.

Pavyzdžiui, „Ernst & Young“ duomenimis, 2011 metais 1 tona krovinių, perkrautų per Klaipėdos uostą, valstybės biudžetui užtikrino 11,23 Lt pajamų. Įvertinus 2011 m. krovos rezultata (kuris kol kas yra rekordinis), galima teigti, kad krovinių, perkrautų Klaipėdos jūrų uoste, srautas sudarė galimybę valdžios sektoriui (valstybės, savivaldybių, Sodros biudžetams) per





įvairius mokesčius gauti 411 mln. litų pajamų.

KVJUD investuojant mažiau į plėtrą nebūtų pavykę sėkmingai konkuruoti rinkoje su kitais uostais, ko pasėkoje tiek KVJUD pelnas, tiek ir kitų transporto įmonių, susietų su uostu, pelnai ir sumokami valstybei mokesčiai būtų mažesni, o perspektyvos blogesnės nei dabar.

Dalį pelno perdavus valstybės biudžetui, nuosavų lėšų, kurias galima būtų investuoti, ir lėšų, skiriamų gražinti paskolas, apimtis smarkiai sumažėtų. Tokiu būdu mažėtų įmonės galimybės skolintis ir investuoti, o tai mažintų Klaipėdos uosto konkurencingumą.

- Ilgai buvo diskutuota ir ruošiasi Lietuvos Respublikos strateginio objekto suskystintų gamtinių dujų (SGD) terminalo statybai. Kokioje stadijoje šiuo metu yra SGD terminalo darbai? Kada šiame terminale švartuos pirmieji dujovežiai?

- Siekiant užtikrinti šalies energetinę nepriklausomybę, 2010 m. LR Vyriausybės nutarimu Klaipėdos uoste iki 2014 m. pabaigos planuojama pastatyti suskystintų gamtinių dujų terminalą, leisiantį diversifikuoti dujų tiekimą. SGD terminalo technologija – plaukiojanti talpykla su dujinimo įrenginiu – FSRU, kurios švartavimui pietinėje uosto dalyje, prie Kiaulės nugaros seklumos bus pastatytas pirsas. Dujos iš FSRU saugyklos, kurios metinis pajėgumas apie 3 mlrd. m³, bus tiekiamos į šalies dujotiekį ir paskirstomos vartotojams šalyje ir užsienyje.

Džiaugiamės, kad SGD terminalo statybos darbai vykdomi taip, kaip ir numatyta, ir tikimės, kad šis terminalas startuos 2014 metų pabaigoje.

Uosto direkcija savo išpareigojimus vykdo laiku. Labai svarbu, kad kiti projekto dalyviai išlaikytų tą pačią tendenciją.

- Kokią strateginę reikšmę uostui ir Lietuvai turės statomas Klaipėdos keleiviu ir krovininių terminalas bei krovos bendrovėje „Klaipėdos Smeltė“ statomas pirmasis Baltijos šalyse tarptautinis konteinerių skirstymo centras?

- Abu paminėti projektai priskiriami prie pagrindinių infrastruktūros plėtros projektų, kurie didina Klaipėdos uosto kokybinius parametrus.

Klaipėdos keleivių ir krovininių terminalo infrastruktūros statyba planuojama baigti 2013 m. rudenį. Šis terminalas bus skirtas vis didėjančiam ro-ro, ro-pax tipų laivų srautui aptarnauti. Ekonominiu požiūriu Klaipėdos uosto keleivinių ir krovininių keltų terminalo plėtra yra tikslinga ne tik dėl krovininių ir keleivių srautų didinimo Klaipėdos uoste, bet ir dėl socialinio bei ekonominio poveikio miestui ir valstybei, nes atsirastų naujų viešbučių ir aptarnavimo sferos statinių poreikis, daugės turizmo paslaugų, bus kuriamos papildomos darbo vietos, bus įrengta ES reikalavimus atitinkanti keleivių aptarnavimo infrastruktūra ir suprastruktūra.

Konteinerių skirstymo centro („Klaipėdos Smeltės“ HUB'o) krantinių statybos, taip pat akvatorijos gilinimo prie krantinių darbus numatoma užbaigti 2013 m. Idant Klaipėdos jūrų uoste sėkmingai funkcionuotų Baltijos jūrų konteinerių skirstymo centras, turi būti

sukurta tiek reikalinga infrastruktūra, tiek suprastruktūra. Už infrastruktūros išvystymo dalį atsakinga Uosto direkcija šiuo metu stato šiam konteinerių skirstymo centrui reikalingas 90-ąją – 96-ąją krantines. Būtent infrastruktūros kokybinė ir kiekybinė plėtra yra vienas svarbiausių Uosto direkcijos įrankių siekiant didinti uosto konkurencingumą ir sudarant palankias sąlygas privataus kapitalo investicijoms: sinergiškai įgyvendintos infrastruktūros ir suprastruktūros investicijos sukuria prielaidas krovai augti, tai užtikrina pajamas visiems logistikos grandinės dalyviams.

LKAB „Klaipėdos Smeltė“ plėtoja terminalo teritorijos išvystymo ir suprastruktūros objektų statybos planus, kuriuos įgyvendinęs terminalo operatorius LKAB „Klaipėdos Smeltė“ galėtų padidinti Klaipėdos uosto konteinerių pajėgumą nuo 0,650 iki 1,4 mln. TEU per metus.

LKAB „Klaipėdos Smeltė“ tarptautinis konteinerių skirstymo centras – tai naujas Klaipėdos uosto raidos etapas, kai mūsų uostas transformuojasi iš FEEDER tipo į HUB rūšies uostą.

Tai unikalus objektas, kuris duos naudos ne tik miestui ir uostui, bet ir valstybei. Konteinerių skirstymo centre dirbs moderni technika, atsirastų naujų darbo vietų ir naujų galimybių. Vėliau bus įkurtas mokymo centras, kuriame bus ruošiami kvalifikuoti darbuotojai, galėsiantys dirbti ne tik LKAB „Klaipėdos Smeltė“, bet ir kitose krovos kompanijose.

- Šią vasarą Klaipėdos uoste lankėsi Kazachstan Respublikos nacionalinės geležinkelių kompanijos „Kazachstan Temir Žoly“ prezidentas Askaras Maminas ir jo vadovaujama delegacija. Kokią reikšmę teikiatė šiam vizitui ir kokių naujų bendradarbiavimo krypčių tarp Lietuvos ir Kazachstano galima tikėtis?

- Vizito Klaipėdoje metu buvo aptartos Lietuvos ir Kazachstano bendradarbiavimo transporto srityje galimybės, Klaipėdos uosto veikla, ekonominiai uosto rodikliai, vykdomi uosto plėtros projektai, buvo apžvelgtos Klaipėdos uosto galimybės ir pajėgumai, uoste veikiančių krovos įmonių veikla, specifika, logistikos klausimai, verslo klimatas, taip pat bendradarbiavimo galimybės ir perspektyvos.

Pastaruoju metu krovininių pervežimų apimtis sausumos keliais tarp Lietuvos ir Kazachstano laipsniškai didėjo: 2009 m. – 164,6 tūkst. t; 2010 m. – 183,6 tūkst. t; 2011 m. – 206,2 tūkst. t; 2012 m. – 293,9 tūkst. t.

Atsižvelgiant į šį pastarųjų metų krovininių augimą ir į tai, jog šiam augimui didelės įtakos turėjo konteinerinio traukinio „Saulė“ projekto vystymas, susitikimo metu dėmesys buvo skirtas tolesnei šio projekto plėtrai, kuriant konkurencingas ir patrauklias sąlygas.

Mums didelė garbė, kad vienos didžiausių Europos kompanijų vadovas aplankė Klaipėdos uostą. Aptarti artimiausius konkretūs darbai, numatyti terminai jiems atlikti. Kaip teigė „Kazachstan Temir Žoly“ prezidentas Askaras Maminas, Klaipėdos uosto plėtros mastai ir potencialas jam paliko didelį įspūdį.

- Į Klaipėdos uostą žvalgosi ir sparčiausiai augančios ekonomikos valstybės – Kinijos – investuotojai. Šiuo metu juos domina galimybė investuoti į Klaipėdos išorinio giliavandens uosto statybą. Dėl giliavandens uosto būtinybės Klaipėdoje diskutuojama jau ne pirmus metus. Ar potencialūs investuotojai gali tikėtis ryžtingo Lietuvos apsisprendimo šiuo klausimu – kur ir koks bus giliavandenis Klaipėdos uostas? Ar visuomenė tam yra pribrendusi, o verslas pasiūšęs kardinaliems pokyčiams?

- Augantys Klaipėdos uosto krovininių srautai, intensyvėjanti laivyba, didėjantis atplaukiančių laivų tonażas jau dabar įpareigoja realizuoti ilgalaikius uosto plėtros planus. Klaipėdos uosto metinis pajėgumas siekia 60 mln. t, todėl, sparčiai didėjant krovininių srautams, tikėtina, kad iki 2020 m. esamos uosto galimybės bus visiškai išnaudotos. Dabartinė uosto teritorija, kuri yra istoriškai susiformavusi miesto kaimynystėje, intensyviai naudojama krovos darbams, todėl čia esančių terminalų ir sandėlių plėtrai būtini nauji uosto žemės plotai. Klaipėdos uosto plėtrai reikalingos ne tik naujos teritorijos, bet ir didesni gyliai, platesnis laivybos kanalas.

Pirmieji uosto plėtros planai pradėti įgyvendinti jau nuo 2002 m., kai LR Vyriausybė pasirašė sutartį su Japonijos tarptautinio bendradarbiavimo agentūra (JICA) dėl Klaipėdos uosto plėtros galimybių studijos parengimo – tai buvo Japonijos Vyriausybės dovana. Atsižvelgdami į tuometes miesto ir uosto plėtros tendencijas, JICA ekspertai pasiūlė 350 m nuo kranto, jūroje, šalia šiaurinio įplaukos kanalo molo (ties Melnragės gyvenvietėje) suformuoti dirbtinę (1,5 km ilgio, 0,7 km pločio) uosto salą su natūraliu 17,5 m gyliu.

Spartus pasaulinės laivybos ir uostų vystymasis paskatino imtis konkrečių uosto plėtros planų. Vienas svarbiausių žingsnių įgyvendinant ilgalaikės uosto plėtros planus – 2010 m. Europos Komisijos sprendimu Europinio transporto tinklo (TEN-T) fondo suteikta 0,5 mln. eurų finansinė parama Klaipėdos uosto plėtros, pastatant išorinį uostą, galimybių studijai ir poveikio aplinkai vertinimui parengti.

2010–2011 m. Vokietijos įmonės „Inros Lackner“ AG ekspertai kartu su „Ernst & Young“ specialistais atliko minėtą uosto plėtros galimybių studiją, kurioje išnagrinėjo alternatyvias statybos vietas, vertindami jas ekonominiais, socialiniais, techniniais, finansiniais aspektais. Konsultantai išanalizavo ir pasiūlė kelias plėtros alternatyvas, pateikė būsimą uosto projektinius pasiūlymus.

2014–2015 m. planuojama pradėti rengti išorinio giliavandens uosto ir su juo susijusios infrastruktūros plėtros specialųjį planą ir strateginį pasekmių aplinkai vertinimą (SPAV), kurie išanalizuotų dvi galimas uosto įrengimo vietų alternatyvas – Būtingėje ir Klaipėdoje (Melnragėje) ir pagrįstų tinkamiausią vietą šio objekto statybai. Naujojo uosto statybos darbų pradžia priklausys nuo pasaulinės ir vietos jūrinio verslo rinkos pokyčių.

- Dėkojame už Jūsų atsakymus. ■



Новые вызовы и новая стратегия Балтийских портов (Клайпеда, Литва)



Марта Фридрихович,
менеджер ВРО по
корпоративным мероприятиям

Организация Балтийских портов собралась в Клайпеде для обсуждения портовой политики ЕС, вопросов развития рынка и последствий нового природоохранного законодательства.

Комиссия ЕС предложила проект положения о портах, которое состоит из двух главных частей – доступ рынка к портам и финансовая прозрачность в использовании государственного финансирования. Ожидаемые результаты принесут большую выгоду: экономия как минимум 10 миллиардов евро, рост портовых инвестиций, снижение заторов во внутренних районах и создание новых рабочих мест. ЕС намерен поддерживать постоянно растущий экономический сектор с помощью комплекса действий TEN-T, касающихся социального диалога между портовыми работниками и работодателями.

Генеральный директор DG MOVE Европейской комиссии по мобильности и транспорту Димитриос Теологитис (Dimitrios Theologitis) рассказал о том, почему комиссия недавно начала делать обзор. «Мы переживаем тяжелые времена, и эта структура ЕС позволяет противостоять развитию экономического кризиса. Это является частью стратегии ЕС по росту экономики. При этом очень важно поддерживать экспортеров», – сказал он. Комиссия ЕС предложила карту «метро» с TEN-T Core Networks and Corridors. Но первым шагом для достижения этой цели является хорошая связь, которая должна интегрировать порты в коридор TEN-T и использовать CEF для развития связи

между портами и внутренней частью страны. Балтийские порты представили свой взгляд на портовую политику. В целом порты заинтересованы в прозрачности и доступе рынка к услугам порта. Некоторые порты беспокоит чрезмерное регулирование портового рынка, а также чрезмерный контроль властей относительно оценки портов.

Мировые тенденции, условия рынка и ситуация в Балтийской экономике были представлены Гитанасом Науседой из компании «SEB Летува». Анализ состояния Евророзы 2013 г. нельзя назвать оптимистичным – она остается наиболее слабой частью мировой экономики, но, к счастью, экономисты прогнозируют, что в следующем году реальный ВВП должен подняться. В Европейском союзе наибольший рост по-прежнему замечен в регионе Балтийского моря, например, Литва будет поддерживать свою умеренную скорость роста в ближайшие годы. Евророза, как предполагается, будет иметь расходы в Балтийском регионе. Литва готовится ввести евро в 2015 г.

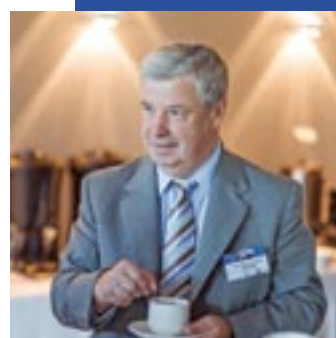
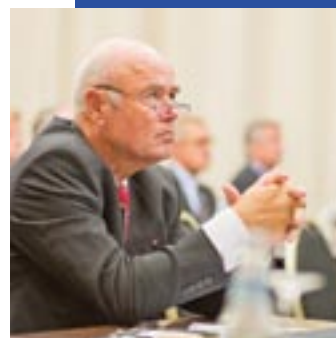
В ходе конференции эксперты индустрии и операторы представили перспективы портового рынка. В контейнерных перевозках, согласно информации, представленной на конференции Стива Врея, старшего консультанта компании «Oceano Shipping Consultants», динамичный и непрерывный рост ожидается в Балтийском регионе к 2025 г. Другая проблема – увеличение базисных портов и, вероятно, снижение интенсивности перевалки грузов. Продолжающееся ускорение перехода на более крупные суда – это главная тенденция, характеризующая развитие мирового флота. Для глубоководных терминалов это означает, что конкуренция возра-

стет к 2016 г. Перспектива сектора использования судов go-go, с другой стороны, не является позитивной. Предполагается, что плотность сети линейного паромного судоходства будет снижаться.

Во время конференции состоялось также XVI заседание Генеральной ассамблеи Организации Балтийских портов. Участники ВРО приняли новую стратегию на 2014–2016 гг. Одной из целей ВРО является представление интересов портов Балтийского моря в учреждениях ЕС и других организациях. Другая цель – обменяться опытом работы в портовом секторе путем организации специальных конференций или семинаров в области портовых операций и управления. Согласно новой стратегии, ВРО делает упор на развитие малых и средних портов. Организация намерена помочь им утвердиться в регионах и организовать обоюдный обмен опытом.

Как явствовало из развернувшихся на конференции дискуссиях, перспектива портового рынка в Балтийском регионе является довольно позитивной, за исключением сектора go-go. Весь морской сектор столкнется с проблемами окружающей среды, связанными с новыми правилами по выбросу серы, снятию льяльных вод с пассажирских судов и т.д. Эти новые правила будут, как сказал генеральный секретарь ВРО Богдан Ольдаковский (Bogdan Oldakowski), реально влиять на портовый рынок, но сейчас очень сложно определить, каковы будут эти последствия.

Почти 150 человек приняли участие в двухдневной конференции, среди них были представители Балтийских портов, Европейской комиссии ЕС, правительств Балтийских государств и портовой индустрии. ■





Выставка комплексных решений на транспорте и в логистике «InterLogistika» (Москва, Россия)



В сентябре в Москве в международном выставочном центре «Крокус Экспо» успешно прошла первая международная выставка комплексных решений на транспорте и в логистике «InterLogistika 2013».

На площади 4 730 кв.м. 116 компаний из 10 стран мира представили вниманию участников свои разработки, продукты, технологии и услуги в области транспорта и логистики.

Оценить современные решения и технологии в сфере логистики, транспорта, экспедирования, стандартизации и сертификации смогли около 4 000 посетителей и почти 1 000 участников деловой программы.

«Логистических выставок проводится достаточно количество, однако впервые в истории мы проводим выставку под названием «InterLogistika», что означает межотраслевой, межассоциативный, любой другой характер, связывающий различные отрасли промышленности, складской бизнес, транспорт, таможенную, т.е. всех тех, кто участвует в международной сети поставок», – сказал Леонид Лозбенко, заместитель генерального директора ЗАО «Крокус».

Несмотря на то, что «InterLogistika» дебютировала только в этом году, интерес к ней превзошел все ожидания. Свои экспозиции представляли компании из Белоруссии, Германии, КНР, Италии, Кореи, Латвии, Польши, Украины и Финляндии.

Выставка «InterLogistika 2013» прошла в формате выставки-форума, в рамках которого было проведено несколько крупных деловых мероприятий, посвященных различным аспектам логистических решений, их современным задачам и тенден-

циям развития.

Впервые в России прошла конференция «Использование инструментов Всемирной таможенной организации в управлении цепями поставок в условиях Таможенного союза», в которой приняли участие более 200 специалистов.

Участниками конференции стали представители Экономической комиссии ООН для Европы (UNECE); Всемирной таможенной организации (WCO); Евразийской экономической комиссии (ЕЭК); Международной федерации экспедиторских ассоциаций (FIATA), «Укрвнештранс», Евразийского союза транспортных, экспедиторских и логистических организаций (ЕСТЭЛО), комитета ТПП РФ по логистике, комитета НП «Гильдия профессиональных участников рынка оказания услуг в области таможенного дела и ВЭД», министерства доходов и сборов Республики Украина, Федеральной таможенной службы РФ; Российской таможенной академии и других объединений и ассоциаций.

«InterLogistika» – современная тенденция, которая дает возможность по-другому посмотреть на цепь поставок. Сегодня это первая выставка, на которой активно приняли участие в обсуждении данного вопроса не только российские, но и иностранные компании», – отметил Олег Платонов, президент Ассоциации транспортно-экспедиторских и логистических организаций Украины «Укрвнештранс», представитель Евразийского союза транспортных, экспедиторских и логистических организаций (ЕСТЭЛО).

«Выставка «InterLogistika» помогает создать платформу для обмена информацией и принятия взаимоприемлемых решений по созданию передовых инструментов для упрощения процедур торговли, таких, например, как «единое окно», – сказал Марио Апостолов, советник Департамента торговли и устойчивого развития регионов Экономической комиссии ООН для Европы (UNECE).

Вторая выставка комплексных решений на транспорте и в логистике «InterLogistika 2014» пройдет с 8 по 11 сентября 2014 года на международной выставке в МВЦ «Крокус Экспо».

Подготовлено по материалам организаторов





Выставка «Transit-Kazakhstan 2013» насыщена событиями (Алматы, Казахстан)



С момента своего дебюта в 1997 году выставка «Транспорт и логистика -Transit-Kazakhstan» стала важнейшим событием транспортной, логистической, машиностроительной и смежных отраслей Центральной Азии.

«Казахстан, расположенный в центре важных транспортных потоков Евроазиатских континентов, является важным и надежным стратегическим партнером многих государств, о чем свидетельствует участие в выставке крупных транспортных предприятий и компаний ряда стран. Достижения транспортных предприятий и компаний, представленные на выставке, свидетельствуют о том, что сегодня в регионе Евразии имеется большой

потенциал для удовлетворения растущих потребностей в транспортных услугах», - открывая международную выставку «Транспорт и логистика -Transit-Kazakhstan 2013», в своей приветственной речи сказал ответственный секретарь министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан Женис Касымбек.

Вице-президент по логистике АО «Национальная компания «Казахстан Темир Жолы» Канат Алпысбаев отметил, что по поручению главы государства Нурсултана Назарбаева начата целенаправленная деятельность по возрождению Шелкового пути, где АО «НК «КТЖ» отведена роль интегратора транспортных услуг с увязкой в единый сервис. В этой связи на базе АО «НК «КТЖ» создана мультимодальная



компания, нацеленная на наращивание экспортного и транзитного потенциала Казахстана, развитие контрактной логистики, освоение новых маршрутов транспортировки грузов в сообщении Азия-Европа.

Подтверждением вышесказанного стало состоявшееся на выставке подписание Соглашения о намерениях по реализации инвестиционного проекта «Транспортно-логистический комплекс «Южноуральский» с участием АО «НК «Казахстан Темир Жолы», правительства Челябинской области Российской Федерации и ООО «Лоджик Лэнд».

Во время выставки состоялось торжественное мероприятие - презентация 10-летия поезда «Балтика-Транзит», организованная Латвийской железной дорогой в сотрудничестве с транспортной группой ФЕСКО.

Выставка «Transit-Kazakhstan 2013» продемонстрировала полный комплекс отраслевых решений: от транспортно-экспедиторского обслуживания до программного обеспечения и оборудования для обработки грузов.

Казахстанские компании составили основу выставки и заняли 51% экспозиции. В тройку стран-лидеров по количеству экспонентов на «Transit-Kazakhstan 2013», помимо Казахстана, входят Россия (18%) и Латвия (13%).

Среди крупных компаний Казахстана свою деятельность представили: НК «Казахстан Темир Жолы», Актауский международный морской порт, «ENRC Logistics», «КТЗ-Ex-

press», «Тенгри Транс Капро», «Universal Logistics», «Your Logistics Partner», «Интеррейл Казахстан», «НМСК Казмортрансфлот», «Казтемиртранс», «Казтранссервис», «Кедентранссервис», «Ломер Поинт Бридж», «Транссистема» и другие.

Инфраструктуру железнодорожного транспорта представили национальные операторы пяти стран: Казахстана – АО «НК «Казахстан Темир Жолы», Украины – «Укрзалізниця», Литвы – «Летувос Гяляжинкяляй», Латвии – «Латвияс Дзельдзельш», а также России - «ТД «РЖД».

Раздел морского транспорта представили Актауский (Казахстан), Вентспилсский, Лиепайский и Рижский (Латвия) порты и впервые участвовавшая в выставке украинская судоходная компания «Укрферри».

Также впервые в этом году представлен новый раздел - «Складское оборудование и услуги».

Широко представлены производители вагонов/ контейнеров: заводы Казахстана, Латвии (Даугавпилсский), Украины («Азовмаш» и Крюковский), России и Беларуси, а также ассоциированные структуры: Литовская национальная ассоциация автомобильных перевозчиков «LINAVA», компания «StraightWay Finland» представляющая сеть из более чем 50 компаний и портов Финляндии, а также Ассоциация национальных экспедиторов Казахстана.

В 2014 году выставка пройдет в Астане 20-22 мая в выставочном центре «Корме».

Подготовлено по материалам организаторов.





V Балтийский транспортный форум: итоги и прогнозы

(Калининград, Россия)

Открывая V Балтийский транспортный форум, заместитель председателя правительства Калининградской области Александр Рольбинов сказал, что в силу географического положения Калининградской области экономическое развитие региона невозможно без совершенствования транспортного комплекса отечественной Балтики. Для этого необходима совместная работа по выработке решений и установлению благоприятного бизнес-климата в регионе.

На пленарной сессии «Транспорт Балтики: Евроазиатский железнодорожный транзит» заместитель руководителя Северо-Западного территориального управления Федерального агентства железнодорожного транспорта Никита Каменир много внимания уделил организации скоростного движения Москва – Санкт-Петербург – Хельсинки согласно Генеральной схеме развития железнодорожного и морского транспорта Северо-Западного региона до 2020 года. В соответствии с этим проектом необходимый объем инвестиций составляет 47 млрд рублей, из которых 22 млрд рублей – на организацию скоростного движения и 25 млрд рублей – на «вынос» грузового движения. Также он отметил, что порты Арктического и Балтийского бассейнов имеют позитивные тенденции в погрузке в отличие от портов Черного моря. Именно поэтому большая часть экспорта и импорта идет именно по Октябрьской и Калининградской железной дороге.

Одной из основных проблем, которая уже третий год подряд обсуждалась в рамках пленарных сессий и круглых столов, стал вопрос транспортных тарифов. Сергей Коломеец, начальник Калининградской железной дороги, отметил, что в России и странах

ЕС это общая проблема: участники рынка готовы снизить затраты, что невозможно без государственного регулирования в области тарифной политики. Особенно проблемным участком он назвал линию Усть-Луга – Балтийск. Эта проблема требует совместного трехстороннего решения России, Литвы и Беларуси.

Представитель Литовских железных дорог – заместитель генерального директора и глава Дирекции грузовых перевозок Стасис Гудвалис заявил, что Россия и Калининградская область являются одним из основных партнеров ЛЖД в сфере перевозок, внешнеторговый оборот России и Литвы составил 6,7 млрд долларов США по состоянию на 2012 год при доле товарооборота Литвы с РФ в 27% по прогнозу на 2013 год.

Игорь Згурский, начальник службы грузовых работ и внешнеэкономической деятельности Белорусской железной дороги, отметил эффективность создания таможенного пространства между Россией, Беларуссией и Казахстаном, что позволяет участникам транспортного рынка ускорить, упростить и удешевить прохождение таможенных границ по линии Азия-ЕС.

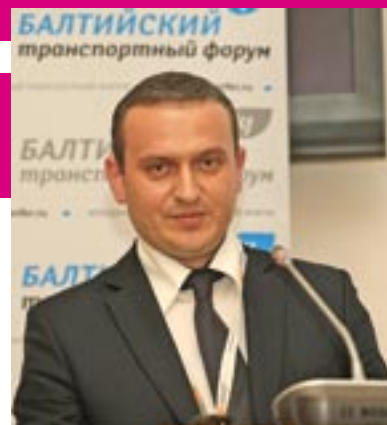
Сотрудник департамента маркетинга АО «KTZ Express» Нуржан Алпыспекоев рассказал о развитии транспортно-логистической системы Республики Казахстан. По его словам, в целях привлечения транзитных грузопотоков реализуются проекты, способствующие упрощению процесса организации международных поставок товаров и переориентации грузопотоков с морских линий на трансказахстанские маршруты.

В рамках пленарной сессии «Транспорт Балтики: межгосударственная и рыночная конкуренция за увеличение грузопотоков» вице-министр транспорта и коммуникаций Литвы Саулюс Гирдаускас представил доклад о конкурентных пре-

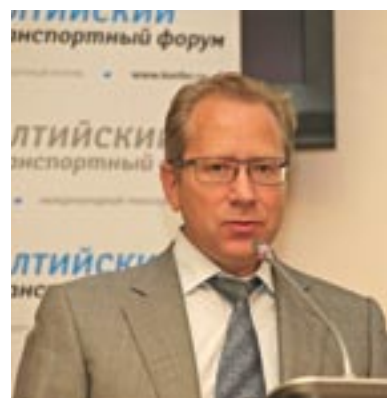
имуществах транспортной отрасли Балтики, в котором дал следующую оценку потенциалу Балтийских портов: «Широкие перспективы мы видим в расширяющемся товарообмене между странами Средней Азии и Азиатско-Тихоокеанского региона и Европы. Здесь порты Балтийских стран играют роль посредников между Востоком и Западом. Ежегодно более 400 млн тонн грузов проходит по морским путям Балтики. А через 5 лет, согласно прогнозам Организации Балтийских портов (ВПО), грузооборот региона удвоится». Также он озвучил меры по повышению конкурентоспособности Клайпедского порта: инвестиции, разумная система тарифов, развитие логистической цепочки по всему транзитному коридору и усиление роли партнерского сотрудничества.

Алексей Ключеев, заместитель министра развития инфраструктуры Калининградской области, порадовался, что найден инвестор для строительства глубоководного порта в Калининграде, на что планируется затратить около 36 млрд рублей. Это стало одной из самых цитируемых новостей форума. Тем не менее по просьбе представитель компании имя инвестора пока держится в секрете. Строительство порта в Калининграде входит в федеральную целевую программу развития транспортной системы России до 2015 года, проектные же работы начнутся уже в следующем году. Сегодня в качестве вариантов размещения порта есть несколько мест: на западном побережье в р-не Янтарного, Балтийск, на восточном берегу Приморской бухты и на мысе Северном. Работы начнутся в 2015 году со строительства контейнерного терминала.

Из проектов, которые на данный момент реализуются министерством развития инфраструктуры Калининградской области, Ключеев упомянул о расширении Международного пассажирского терминала



А. Авраменко



А. Рольбинов

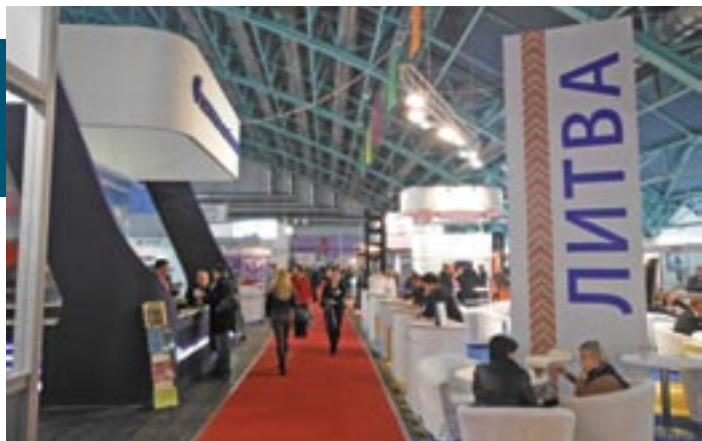


С. Гирдаускас

с яхтенной мариной в г. Пионерский, строительство мостов в Калининграде и на южном обходе Калининграда, строительство обхода г. Советска с мостовым переходом через реку Неман, строительство и реконструкция аэропорта «Храброво» и другие.

Подготовлено по материалам организаторов конференции

Белорусская транспортная неделя: проблемы и решения (Минск, Беларусь)



С 8 по 10 октября 2013 г. в Минске прошла Белорусская транспортная неделя, в рамках которой состоялась VII международная специализированная выставка «Транспорт и логистика-2013», II международная специализированная выставка «Логистический инжиниринг» и VII Белорусский транспортно-логистический конгресс.

Мероприятия в соответствии с проектом «Логистика янтарного побережья» начались с международного семинара «Опыт ведения логистического бизнеса и требования к качеству логистических услуг в Беларуси».

В тот же день в посольстве Литовской Республики прошла дискуссия за круглым столом «Какими мерами улучшить конкурентоспособность транспортных секторов Литвы и Беларуси».

С этой дискуссии начался международный литовско-белорусский бизнес-форум «Перспективы международной конкурентоспособности транспортных коридоров, пересекающих Литву и Беларусь».

«Литва станет ярким участником Белорусской транспортной недели», – пообещал в начале форума Чрезвычайный и Полномочный посол Литовской Республики в Республике Беларусь Эвалдас Игнатовичюс, имея в виду многочисленную и по-деловому настроенную делегацию Литвы из лиц высокого ранга.

Активное участие в мероприятии приняли министерства транспорта обеих стран, ассоциированные и

бизнес-структуры – всего более ста государственных инстанций и представителей бизнеса. Это мероприятие было составной частью конгресса Белорусской транспортной недели «Транспорт и логистика» и частью седьмой специализированной транспортной выставки.

Планируется, что такие встречи представителей транспортно-логистического бизнеса в Минске станут ежегодными.

Глава дирекции Клайпедского государственного морского порта Арвидас Вайткус напомнил участникам форума, что это мероприятие совпадает с датой начала сотрудничества соседних стран – исполнилось десять лет, как к работе приступила межправительственная рабочая группа литовско-белорусской межправительственной комиссии по транспорту, важная роль в которой отводится бывшему министру транспорта Беларуси, а ныне председателю Белорусской ассоциации международных автомобильных перевозчиков (БАМАП) Николаю Боровому и, кстати, самому Арвидасу Вайткусу, который в то время работал в Министерстве транспорта и коммуникаций Литвы.

Представители властных структур и бизнеса обеих стран обсудили конкретные меры, с помощью которых следует повышать конкурентоспособность транспортных секторов Литвы и Беларуси. Были представлены новейшие инфраструктурные проекты обеих стран, технические и электронные средства, инновационные решения, призванные ускорить пропускную способность пунктов пересечения границы, облегчить процедуры оформления таможенных и товарных документов.



Соседним странам не приходится далеко искать проблемы конкурентоспособности. Во время поездки в Минск литовские должностные лица и предприниматели, как говорится, на собственной шкуре испытали это на границе. Однако это – лишь малая толика того, что испытывают перевозчики обеих стран и работающие в этом бизнесе люди. Состоящая из более чем 600 фур колонна, тянувшаяся почти от Вильнюса до пограничного пункта в Мядинькай, и такая же вереница автомашин, ожидающая проверки на белорусской стороне, а также аналогичное положение на других пунктах литовско-белорусской границы – пожалуй, наглядное свидетельство не только наличия логистических проблем, но и катастрофической ситуации, которой не должно быть в современных развитых государствах.

Когда после такой дорожной картины сидишь в конференц-зале, многие теоретические рассуждения и риторические речи лишаются смысла. Хочется просто услышать ответ на этот вечный вопрос: «Что делать?».

Ответы искали на прошедших в рамках мероприятия конференциях, семинарах, дискуссиях и личных деловых встречах в ходе выставки.

О путях решения проблемы совещались и руководители железных дорог Литвы и Беларуси. Уже на следующей неделе после мероприятия было обнародовано сообщение о том, что «Летувос гяляжинкяляй» совместно с «Белорусской железной дорогой» и представителями таможенников, пограничников, экспедиторских ассоциаций и прочих заинтересованных инстанций будут

совещаться по поводу возможности перевозить фуры с полуприцепами между обоими государствами на специальных железнодорожных платформах. Планируется, что пробный состав этого проекта совершит первый рейс еще в нынешнем году.

Такая практика уже использовалась в первые годы деятельности челночного поезда «Викинг».

«Мы считаем, что внедрение таких услуг и организация перевозок будут пользоваться спросом, предоставят бизнесу больше возможностей для перевозки грузов через нашу страну и позволят сократить загроможденность автодорог на пунктах пограничной проверки», – сказал заместитель директора дирекции грузоперевозок АО «Летувос гяляжинкяляй» по вопросам развития Саулюс Стасюнас.

В ходе выставки, при посещении стенда «Летувос гяляжинкяляй», министр транспорта и коммуникаций Беларуси Анатолий Сивак предложил генеральному директору ЛГ Стасису Дайлидке изыскать возможности для совместной работы над крупнейшими инфраструктурными проектами Литвы и пригласить подрядные компании Беларуси к реализации проекта «Rail Baltica».

В выставке «Транспорт и логистика» приняли участие 125 компаний из 15 стран (Австрии, Беларуси, Бельгии, Германии, Литвы, Латвии, Польши, Эстонии, Швеции, Ирана, Казахстана, Молдовы, России, Украины и Тайваня).

Следующая Белорусская транспортная неделя пройдет 7–9 октября 2014 года.

Подготовлено по информации организаторов и других источников. ■



Nauji Baltijos uostų iššūkiai ir nauja strategija (Klaipėda, Lietuva)

Marta Fridrichovič
BPO korporatyvių renginių
vadybininkė

**Baltijos uostų organizacija
Klaipėdoje aptarė ES uostų
politiką, rinkos plėtros klausimus
ir naujo gamtosaugos įstatymo
pasekmes.**

ES Komisija pasiūlė uostų nuostatų projektą, sudarytą iš dviejų dalių – rinkos priartėjimas prie uostų ir valstybinio finansavimo panaudojimo skaidrumas. Laukiami rezultatai turėtų būti labai naudingi: ekonomija mažiausiai 10 milijardų eurų, uostų investicijų padidėjimas, naujų darbo vietų sukūrimas ir kt. ES ketina paremti nuolat besiplečiantį ekonomikos sektorių veiksmy kompleksu TEN-T, kurio tikslas – socialinis dialogas tarp uostų darbuotojų ir darbdavių.

Europos mobilumo ir transporto komisijos DG MOVE generalinis direktorius Dimitrijus Teologitis (Dimitrios Theologitis) papasakojo, kodėl Komisija neseniai pradėjo daryti apžvalgą. „Mes gyvename sunkiu metu, ir ši ES struktūra leidžia pasipriešinti ekonomikos krizės padariniams. Tai yra ES ekonomikos augimo strategijos dalis. Be to, labai svarbu paremti eksportuotojus“, – sakė jis. ES Komisija pasiūlė „metro“ žemėlapi su TEN-T „Core Networks and Corridors“. Bet pirmas žingsnis siekiant šio tikslo yra geras ryšys, kuris turi integruoti uostus į koridorių TEN-T ir pasinaudoti CEF ryšiams tarp uostų ir šalių viduje sustiprinti. Baltijos uostai pateikė savo požiūrį į uostų politiką. Apskritai uostai yra suinteresuoti rinkos prieinamumo ir uostų paslaugų skaidrumu. Kai kuriems uostams kelia nerimą pernelyg uolus uostų rinkos reguliavimas, taip pat pernelyg griežta valdžios vykdoma uostų vertinimo kontrolė.

Pasaulines tendencijas, rinkos sąlygas ir padėtį Baltijos uostų ekonomikoje apžvelgė Gitanas Nausėda iš kompanijos „SEB Lietuva“. 2013 metų euro zonos padėties analizė nėra optimistinė – ji tebėra silpniausia pasaulio ekonomikos dalis, bet, laimė, ekonomistai prognozuoja, kad ateinančiais metais realus BVP turi padidėti. Europos Sąjungoje, kaip ir anksčiau, didžiausio augimo tikimasi Baltijos jūros regione. Pavyzdžiui, Lietuva artimiausiais metais išlaikys savo saikingą augimo pagreitį. Spėjama,



kad Euro zona turės išlaidų Baltijos regione. Lietuva ketina 2015 metais įsivesti eurą.

Konferencijoje industrijos ekspertai ir operatoriai nušvietė uostų rinkos perspektyvas. Sprendžiant iš informacijos, kurią pateikė konferencijoje Stivas Vrejus, bendrovės „Ocean Shipping Consultants“ vyrenysis konsultantas, konteinerių krovos dinamisko ir nuolatinio augimo Baltijos regione tikimasi 2025 metais. Kita problema – bazinių uostų didėjimas ir turbūt krovos intensyvumo sumažėjimas. Perėjimo prie didesnių laivų spartinimas – pagrindinė tendencija, apibūdinanti pasaulio laivyno raidą. Giliavandeniams terminalams tai reiškia, kad 2016 metais padidės konkurencija. Antra vertus, ro-ro laivų panaudojimo perspektyva nėra pozityvi. Manoma, kad sumažės linijinių keltų laivyba.

Konferencijos metu taip pat buvo surengtas Baltijos uosto organizacijos Generalinės asamblėjos 16-asis posėdis. Jo dalyviai priėmė naują 2014-2016 metų strategiją. Vienas šios organizacijos tikslų yra atstovauti Baltijos jūros uostų interesams ES įstaigose ir kitose organizacijose. Kitas tikslas – keistis darbo uostų sektoriuje patirtimi, organizuojant specialias konferencijas ar seminarus, aptariant juose uostų operacijas ir valdymą.

Pagal naująją strategiją Baltijos uostų organizacija akcentuoja mažų ir vidutinių uostų plėtrą. Organizacija ketina padėti jiems įsitvirtinti regionuose ir organizuoti tarpusavio pasikeitimą patirtimi.

Iš konferencijoje išsivysčiusių diskusijų paaiškėjo, kad uostų rinkos perspektyva Baltijos regione yra gana pozityvi. Išimtis yra tik ro-ro sektorius. Visas jūrų sektorius susidurs su aplinkosaugos problemomis, susijusiomis su naujomis taisyklėmis dėl sieros iš-

metimo, pajolų vandens pašalinimu iš keleivinių laivų ir kt. Tos naujos taisyklės, pasak Baltijos uostų organizacijos generalinio sekretoriaus Bogdano Oldakovskio (Bogdan Oldakowski), realiai paveiks uostų rinką, bet dabar labai sudėtinga pasakyti, kokios bus to pasekmės.

Beveik 150 žmonių dalyvavo dvi-dienėje konferencijoje. Tarp jų buvo Baltijos uostų, ES Komisijos, Baltijos valstybių vyriausybių ir uostų industrijos atstovų. ■





Kompleksinių transporto ir logistikos sprendimų paroda „InterLogistika“ (Maskva, Rusija)



Rugsėjo mėnesį Maskvos tarptautiniame parodų centre „Krokus Ekspo“ sėkmingai surengta tarptautinė kompleksinių transporto ir logistikos sprendimų paroda „InterLogistika 2013“.

4730 kv. m plote 116 kompanijų iš 10 pasaulio šalių pateikė parodos lankytojams ir dalyviams savo transporto ir logistikos sprendimus, produktus, technologijas ir paslaugas.

Įvertinti modernius sprendimus ir technologijas logistikos, transporto, ekspedijavimo, standartizavimo ir sertifikavimo sferose galėjo maždaug 4000 lankytojų ir beveik 1000 programos dalyvių.

UAB „Krokus“ generalinio direktoriaus pavaduotojas Leonidas Lozbenka sakė, kad logistikos parodų organizuojama ganėtinai daug, ta-

čia pirmą kartą istorijoje paroda pavadinta „InterLogistika“, o tai reiškia, kad ji yra tarpšakinė, tarpasociacinė, jungianti įvairias pramonės, sandėliavimo verslo, transporto, muitinių ir kitų sričių, dalyvaujančių tarptautiniame tiekimų tinkle, veiklą.

Nepaisant to, kad „InterLogistika“ debiutavo tik šiemet, susidomėjimas ja pranoko visus lūkesčius. Savo ekspozicijas pateikė kompanijos iš Baltarusijos, Vokietijos, KLR, Italijos, Korėjos, Latvijos, Lenkijos, Ukrainos ir Suomijos.

Paroda „InterLogistika 2013“ buvo parodos-forumo formato, jos metu buvo organizuoti keli svarbūs renginiai, skirti įvairiems logistikos sprendimų aspektams, dabarties uždaviniams ir tendencijoms.

Pirmą kartą Rusijoje surengta konferencija „Pasaulio muitinių organizacijos galimybių panaudojimas val-



tant tiekimų grandis Muitų sąjungos sąlygomis. Konferencijoje dalyvavo per 200 specialistų.

Joje dalyvavo atstovai iš JT Ekonomikos komisijos Europai (UNECE), Pasaulio muitinių organizacijos (WCO), Eurazijos ekonomikos komisijos (EEK), Tarptautinės ekspeditorių asociacijų federacijos (FIATA), kompanijos „Ukrvneštrans“, Eurazijos transporto, ekspedicinių ir logistikos organizacijų sąjungos (ESTELO), Ukrainos Respublikos profesionalių maito paslaugų rinkos dalyvių gildijos, RF federalinės muitų tarnybos ir kitų susivienijimų bei organizacijų.

„InterLogistika“ – šiuolaikinė tendencija, kuri suteikia galimybę kitaip pažvelgti į tiekimų grandinę. Dabar tai pirmoji paroda, kurioje aptariant šį klausimą aktyviai dalyvavo ne tik Rusijos, bet ir užsienio kompanijos“, – kalbėjo Olegas Platonovas, Ukrainos

transporto, ekspedijavimo ir logistikos organizacijų asociacijos „Ukrvneštrans“ prezidentas, Eurazijos transporto, ekspedijavimo ir logistikos organizacijų sąjungos (ESTELO) atstovas.

„Paroda „InterLogistika“ yra platforma, padedanti keistis informacija ir priimti visiems tinkamus sprendimus, kurių tikslas supaprastinti prekybos procedūras, pavyzdžiui, kad ir „vieno lango“ principu“, – sakė Mario Apostolovas, JT Ekonomikos komisijos Europai (UNECE) prekybos ir regionų plėtros departamento patarėjas.

Antroji kompleksinių transporto ir logistikos sprendimų paroda „InterLogistika 2014“ bus surengta 2014 metais nuo rugsėjo 8 iki 11 d. tarptautinių parodų centre „Krokus Ekspo“.

Parengta iš organizatorių pateiktos medžiagos





Parodoje „Transit-Kazakhstan 2013“ gausu įvykių (Almata, Kazachstanas)

Debiutavusi 1997 metais, tarptautinė paroda „Transportas ir logistika – Transit-Kazakhstan“ tapo svarbiu įvykiu Centrinės Azijos transporto, logistikos, mašinų gamybos ir gretutinių šakų sferoje.

„Kazachstanas, esantis Eurazijos žemynų svarbių transporto kelių centre, yra patikimas ir svarbus daugelio valstybių strateginis partneris. Tai rodo ir tas faktas, kad parodoje dalyvauja daugelio šalių transporto įmonės ir kompanijos. Parodoje eksponuojami transporto įmonių ir kompanijų pasiekimai rodo, kad dabar Eurazijos regione yra didžiulis transporto poreikis ir paslaugų teikimo potencialas“, – atidarydamas tarptautinę parodą „Transportas ir logistika – Transit-Kazakhstan 2013“ kalbėjo Kazachstanas Respublikos transporto ir komunikacijų ministerijos atsakingasis sekretorius Ženisas Kasymbekas.

AB nacionalinės kompanijos „Kazakhstan Temir Žoly“ (NK KTŽ) viceprezidentas logistikai Kanatas Alpysbajevas sakė, kad valstybės vadovo Nursultano Nazarbajevio įpareigojimu pradėta kryptinga veikla atgaivinant Šilko kelią, kur AB NK KTŽ skirtas transporto paslaugų integratoriaus vaidmuo. Šios akcinės bendrovės bazėje įkurta multimodali kompanija, kurios tikslas – stiprinti Kazachstanas eksporto ir tranzito potencialą, plėtoti kontraktų logistiką, ieškoti naujų krovinių transportavimo maršrutų Azijos-Europos kelyje.

Visa tai patvirtina parodoje pasirašytas ketinimų susitarimas dėl investicinio projekto „Transporto logistikos kompleksas „Južnouralskij“ realizavimo, dalyvaujant AB NK „Kazakhstan Temir Žoly“, Rusijos Federacijos Čeliabinskio srities vyriausybei ir bendrovei „Lodžik Lend“.

Parodos metu vyko iškilmingas renginys – traukinio „Baltika-Tranzit“ 10-mečio pristatymas, kurį surengė

Latvijos geležinkeliai drauge su transporto grupe FESKO.

Kazachstanas kompanijos sudarė parodos pagrindą ir užėmė 51 procentą ekspozicijos. Pagal eksponentų kiekį į šalių lyderių trejetą, be Kazachstanas, pateko Rusija (18 %) ir Latvija (13 %).

Tarp didžiųjų Kazachstanas kompanijų savo veiklą parodoje pristatė: NK „Kazakhstan Temir Žoly“, Aktau tarptautinis jūrų uostas, „ENRC Logistics“, „KTŽ-Express“, „Tengri Trans Cargo“, „Universal Logistics“, „Your Logistics Partner“, „Interreil Kazachstan“, „NMCK Kazmortransflot“, „Kaztemirtrans“, „Kaztransservis“, „Kedentransservis“, „Lomer Point Bridge“, „Transistema“ ir kt.

Geležinkelio transporto infrastruktūrą pristatė penkių šalių nacionaliniai operatoriai: Kazachstanas – AB NK „Kazakhstan Temir Žoly“, Ukrainos – „Ukrzaliznycia“, Lietuvos – „Lietuvos geležinkeliai“, Latvijos – „Latvijas Dzelzceļš“, Rusijos – TD „Rusijos geležinkeliai“.

Jūrų transporto skyriui atstovavo Aktau (Kazachstanas), Ventspilio, Liepojos ir Rygos (Latvija) uostai ir pirmą kartą parodoje dalyvavusi Ukrainos laivybos kompanija „Ukrferri“.

Šiemet taip pat pirmą kartą parodoje organizuotas naujas skyrius – „Sandėlių įranga ir paslaugos“.

Parodoje dalyvavo daug vagonų ir konteinerių gamintojų: Kazachstanas, Latvijos (Daugpilis), Ukrainos („Azovmaš“ ir Kriukovo), Rusijos ir Baltarusijos gamyklos, taip pat ir asocijuotos struktūros: Lietuvos nacionalinė vežėjų automobiliais asociacija „Linava“, kompanija „Straight Way Finland“, atstovaujanti daugiau kaip 50 Suomijos kompanijų ir uostų tinklui, taip pat Kazachstanas nacionalinių ekspeditorių asociacija.

2014 metais paroda bus surengta gegužės 20–22 dienomis Astanos parodų centre „Korme“.

Parengta iš parodos organizatorių medžiagos



PALANGOS ORO UOSTAS
PALANGA AIRPORT
www.palanga-airport.lt





V Baltijos transporto forumas: rezultatai ir prognozės (Kaliningradas, Rusija)



Atidarydamas V Baltijos transporto forumą, Kaliningrado srities vicepremjeras Aleksandras Rolbinovas kalbėjo, kad dėl Kaliningrado srities geografinės padėties regiono ekonominė plėtra neįmanoma be Baltijos transporto komplekso tobulinimo. Tam reikalingas bendras darbas priimant sprendimus ir sudarant regione verslui palankų klimatą.

Plenarinėje sesijoje „Baltijos transportas: Eurazijos geležinkelio tranzitas“ RF geležinkelio transporto agentūros Šiaurės vakarų teritorinės valdybos vadovo pavaduotojas Nikita Kameniras daug dėmesio skyrė greitojo eismo maršruto Maskva-Sankt Peterburgas-Helsinkis organizavimui, kaip numatyta Šiaurės vakarų regiono geležinkelio ir jūrų transporto raidos iki 2020 metų generalinėje schemoje. Pagal šį projektą būtinos 47 mlrd. rublių investicijos, iš kurių 22 mlrd. rublių – greitojo eismo organizavimui ir 25 mlrd. rublių – krovinių gabenimui pertvarkyti. Jis taip pat pabrėžė, kad Arkties ir Baltijos baseinų uostai turi pozityvių krovos tendencijų, palyginti su Juodosios jūros uostais. Būtent todėl didžioji dalis eksporto ir importo eina kaip tik Oktiabrsko ir Kaliningra-

do geležinkeliais.

Viena didžiausių problemų, kuri jau trečius metus svarstoma plenarinėse sesijose ir prie apskritų stalių, yra transporto tarifai. Kaliningrado geležinkelio viršininkas Sergejus Kolomejecas pabrėžė, kad Rusijoje ir ES šalyse tai yra bendra problema: rinkos dalyviai pasirengę mažinti kaštus, bet tai neįmanoma padaryti be valstybinio tarifų politikos reguliavimo. Ypač probleminiu jis pavadino Ust Lugos-Baltijisko ruožą. Šią problemą kartu turi spręsti Rusija, Lietuva ir Baltarusija.

Lietuvos geležinkelių atstovas generalinio direktoriaus pavaduotojas ir krovinių pervežimo direkcijos vadovas Stasys Gudvalis pareiškė, kad Rusija ir Kaliningrado sritis yra vienos pagrindinių Lietuvos geležinkelių partnerių pervežimų sferoje. Rusijos ir Lietuvos užsienio prekybos apyvarta siekė 6,7 mlrd. JAV dolerių 2012 metais, o 2013 metais Lietuvos ir RF prekių apyvarta sieks 27 proc.

Baltarusijos geležinkelių krovos darbų ir ekonominės veiklos su užsieniu viršininkas Igoris Zgurskis kalbėjo apie vieningos muitų erdvės tarp Rusijos, Baltarusijos ir Kazachstano įvedimo, t.y. Muitų sąjungos įkūrimo efektyvumą, nes tai padeda transporto rinkos dalyviams paspartinti, supaprastinti ir atpiginti pasienio

muitinių perėjimą linijoje Azija-ES.

AB „KTŽ Express“ rinkodaros departamento darbuotojas Nuržanas Alpyspekovas papasakojo apie Kazachstano Respublikos transporto ir logistikos sistemos plėtrą. Anot jo, siekiant pritraukti kuo daugiau tranzitinių krovinių, realizuojami projektai, kurie padeda palengvinti tarptautinių prekių tiekimo procesus ir perorientuoti krovinių srautus iš jūrų linijų į Kazachstano maršrutus.

Plenarinėje sesijoje „Baltijos transportas“ Lietuvos transporto ir komunikacijų viceministras Saulius Girdauskas perskaitė pranešimą apie Baltijos transporto šakos konkurencinius pranašumus ir palankiai įvertino Baltijos uostų potencialą. Jis sakė, kad galima išvystyti aiškias prekių mainų tarp Vidurinės Azijos, Ramiojo vandenyno ir Europos šalių perspektyvas. Šiuo atveju Baltijos šalių uostai yra tarpininkai tarp Rytų ir Vakarų. Kasmet per 400 mln. tonų krovinių eina Baltijos jūrų keliais. O po 5 metų, kaip prognozuoja Baltijos uostų organizacija (BPO), regiono krovinių apyvarta padvigubės. Pranešėjas kalbėjo ir apie priemones Klaipėdos uosto konkurencingumui didinti: investicijos, protinga tarifų sistema, logistikos plėtra visu transporto koridoriais ir partnerystės stiprinimas.

Kaliningrado srities infrastruktūros plėtros ministro pavaduotojas Aleksėjus Kliunejevas pasidžiaugė, kad rastas giliavandenis uostas Kaliningrade investuotojas. Šiam projektui planuojama skirti 36 mlrd. rublių. Tai tapo dažniausiai cituojama forumo naujiena. Tačiau kompanijos atstovų prašymu investuotojas kol kas neįvardijamas. Uosto statyba Kaliningrade numatyta tikslinėje Rusijos transporto sistemos raidos iki 2015 metų programoje, o projektiniai darbai prasidės jau ateinančiais metais. Šiuo metu uosto statybai numatytos kelios vietos: Jantarno vakarų pakrantėje, Baltijske, Primorsko užutėkio rytinėje pakrantėje ir Šiauriniame rage. Darbai prasidės 2015 metais, pirmiausia bus statomas konteinerių terminalas.

Iš projektų, kuriuos šiuo metu realizuoja Kaliningrado srities infrastruktūros plėtros ministerija, Kliunejevas paminėjo tarptautinio keleivių terminalo su jachtų prieplauka plėtrą Pionersko mieste, tiltų statybą Kaliningrade ir Kaliningrado pietinėje apylankoje, apylanką Sovetske su tiltu per Nemuną, oro uosto „Chrabrovo“ statybą, rekonstrukciją ir kt.

Parengta iš konferencijos organizatorių medžiagos



Baltarusijos transporto savaitė: problemos ir sprendimai (Minskas, Baltarusija)

Spalio pabaigoje Minske vykusį Baltarusijos transporto savaitę buvo gausiai pripildyta renginių: 7-oji tarptautinė specializuota paroda „Transportas ir logistika 2013“, 2-oji tarptautinė specializuota paroda „Logistikos inžinerija“ ir 7-asis Baltarusijos transporto ir logistikos forumas.

Pagal projektą „Gintarinės pakrantės logistika“ renginiai prasidėjo tarptautiniu seminaru „Logistikos verslo organizavimo patirtis ir reikalavimai logistikos paslaugoms Baltarusijoje“.

Tą pačią dieną Lietuvos Respublikos ambasadoje įvyko apskrito stalo diskusija „Kokiomis priemonėmis gerinti Lietuvos ir Baltarusijos transporto sektorių konkurencingumą“.

Šia diskusija prasidėjo tarptautinis Lietuvos-Baltarusijos verslo forumas „Transporto koridorių, kertančių Lietuvą ir Baltarusiją, tarptautinio konkurencingumo perspektyvos“, kurį kartu su LR ambasada organizavo Lietuvos verslo konfederacija.

„Lietuva taps ryškiu Baltarusijos transporto savaitės dalyviu“, – forumo pradžioje pažadėjo nepaprastasis ir įgaliotasis Lietuvos Respublikos ambasadorius Baltarusijoje Evaldas Ignatavičius, matyt, turėdamas galvoje aukšto rango gausią ir dalykiškai nusiteikusių Lietuvos delegaciją.

Renginyje aktyviai dalyvavo abiejų šalių transporto ministerijos, asocijuotos bei verslo struktūros – iš viso daugiau nei šimtas valstybinių institucijų ir verslo atstovų. Šis renginys buvo sudėtinė Baltarusijos transporto savaitės kongreso „Transportas ir logistika“ bei septintosios transporto specializuotos parodos dalis.

Planuojama, kad jis taps kasmečiu transporto ir logistikos verslo atstovų susitikimu Minske.

Ta proga Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos vadovas Arvydas Vaitkus forumo dalyviams priminė, kad renginys sutampa su data, kai prasidėjo kaimyninių šalių bendradarbiavimas – dešimt metų, kai darbą pradėjo dvišalė tarpvyriausybė Lietuvos ir Baltarusijos komisijos transporto darbo grupė, kurioje reikšmingą vaidmenį atliko buvęs Baltarusijos transporto ministras, dabar Baltarusijos tarptautinės vežėjų automobilių asociacijos BAMAP pirmininkas Nikolajus Borovojus ir, beje, pats Arvydas Vaitkus, tuo metu dirbęs Lietuvos susisiekimo ministerijoje.

Abiejų šalių valdžios institucijų ir verslo atstovai aptarė, kokiomis konkrečioms priemonėmis didinti Lietuvos ir Baltarusijos transporto sektorių konkurencingumą. Buvo pristatyti Lietuvos ir Baltarusijos naujausi infrastruktūriniai projektai, techninės ir elektroninės priemonės, inovatyvūs sprendimai, kurie padės spartinti transporto srautų pralaidumą sienos kirtimo vietose, palengvinti muitinės ir prekių dokumentų tvarkymo procedūras.

Šalims kaimynėms konkurencingumo problemų toli ieškoti nereikia. Vykdami į Minską, Lietuvos pareigūnai ir verslininkai, kaip sakoma, savo kailiu jas patyrė pasienyje. Tačiau tai – tik menka dalelė to, ką patiria abiejų šalių vežėjų verslas ir jame dirbantys žmonės. Turbūt daugiau nei 600 vilkikų kolona, besitęsianti beveik nuo pat Vilniaus ribos iki Medininkų pasienio punkto ir tokia pat vilkstinė, laukianti patikros Baltarusijos pusėje, bei analogiška padėtis kituose Lietuvos-Baltarusijos pasienio punktuose aiškiai byloja ne tik apie logistikos problemas, bet apie katastrofiškai kritišką situaciją, kuriai neturėtų būti vietos šiuolaikinėse civilizuotose valstybėse.

Kai po šitokio pakelės vaizdo sėdi konferencijų salėje, daugelis teorinių svarstymų ir retorinių kalbų nebetenka prasmės. Norisi išgirsti atsakymą į tą amžinąjį klausimą – „Ką daryti?“.

Atsakymų ieškota renginio metu vykusiose konferencijose, seminaruose, diskusijose bei asmeniniuose dalykiniuose susitikimuose parodos metu.

Apie problemos sprendimo būdus tarėsi ir Lietuvos bei Baltarusijos geležinkelių vadovai. Jau kitą savaitę po renginio buvo paskelbta žinia, kad „Lietuvos geležinkeliai“ kartu „Baltarusijos geležinkeliais“ ir abiejų šalių muitinių, pasienio, ekspeditorių asociacijų bei kitų suinteresuotų institucijų atstovais tarsis dėl galimybių tarp abiejų valstybių gabenti vilkikus su puspriekabėm ant specialiu geležinkelio vagonų platformų. Planuojama, kad bandomasis šio projekto traukinys pirmą kartą pajudės dar šiais metais.

Tokia praktika jau buvo naudota pirmaisiais šaudyklinio traukinio „Vikingas“ veiklos metais.

„Manome, kad tokių paslaugų diegimas ir vežimų organizavimas bus paklausus ir sudarys verslui daugiau



galimybių gabenti krovinis per mūsų šalį bei leis sumažinti apkrovas automobilių kelių pasienio patikros punktuose“, – sakė AB „Lietuvos geležinkeliai“ Krovinių vežimo direkcijos direktoriaus pavaduotojas plėtrai Saulius Stasiūnas.

Parodos metu, lankydamas „Lietuvos geležinkelių“ stendą, Baltarusijos transporto ir komunikacijų ministras Anatolijus Sivakas pasiūlė LG generaliniam direktoriui Stasiui Daildykai rasti galimybių dirbti kartu prie didžiųjų Lietuvos infrastruktūrinių pro-

jektų ir paragino nepamiršti pakviesti Baltarusijos rangovinių įmonių į „Rail Baltica“ projekto realizavimą.

Parodoje „Transportas ir logistika“ dalyvavo 125 kompanijos iš 15 šalių (Austrijos, Baltarusijos, Belgijos, Vokietijos, Lietuvos, Latvijos, Lenkijos, Estijos, Švedijos, Irano, Kazachstano, Moldovos, Rusijos, Ukrainos, Taivano).

Kita Baltarusijos transporto savaitę įvyks 2014 metų spalio 7-9 dienomis.

Parengta pagal organizatorių ir kitų šaltinių informaciją

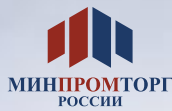




ГОСУДАРСТВЕННАЯ
ДУМА
ФЕДЕРАЛЬНОГО СОБРАНИЯ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ



Министерство транспорта
Российской Федерации



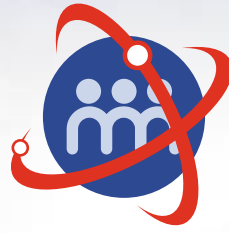
МИНПРОМТОРГ
РОССИИ



ГУ ОБДД МВД
России



Правительство
Москвы



6-й РОССИЙСКИЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ КОНГРЕСС ПО ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫМ ТРАНСПОРТНЫМ СИСТЕМАМ 6th RUSSIAN INTERNATIONAL CONGRESS ON INTELLIGENT TRANSPORT SYSTEMS

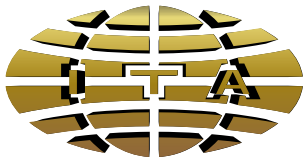
15-18.04.2014

Москва / Moscow
Комплекс Гостиный двор
Complex Gostiny Dvor

ОДНОВРЕМЕННО ПРОЙДУТ ВЫСТАВКИ
AT THE SAME TIME EXHIBITIONS WILL TAKE PLACE

«Dorkomexpo», «CityTransExpo», «SafetyRoadsExpo»

Организатор / Organizer
Международная
академия транспорта



International Transport
Academy

Генеральный партнер
General Partner
Выставочно-маркетинговый
центр



Генеральный
информационный
партнер / General
Media Partner

Официальный печатный орган Министерства транспорта РФ
Транспорт России
Всероссийская транспортная еженедельная информационно-аналитическая газета

Партнеры / Partners



По вопросам участия в конгрессе
Participation contacts
+7(495) 956 24 67, +7(495) 965 14 13
center@itamain.com

По вопросам участия в выставках
Exhibition contacts
+7(495) 580 30 28, +7(985) 764 40 13
info@expomarket.org

www.itamain.com



ASPHALTIST

ASPHALT, HIGHWAY & ROAD TECHNOLOGIES EXHIBITION



6-8 FEBRUARY 2014

ifm Istanbul Expo Center, Istanbul / TURKEY

Supporters



Ministry of Transport, Maritime Affairs and Infrastructure



Ministry of Energy, Natural Gas and Climate Change



Ministry of Urbanization and Climate Change



Turkish Asphalt Association

THIS FAIR IS ORGANIZED WITH THE PERMISSION OF THE UNION OF CHAMBERS AND COMMODITY EXCHANGES OF TURKEY IN ACCORDANCE WITH THE LAW NUMBER 5174

TÜRKEL FAIR ORGANIZATION

JURA·MOPE·SEA

INTERNATIONAL BUSINESS MAGAZINE

交通 · 物流 · 能源 · 石油和天然气 · 科学和技术 · 环境

The first magazine in Eurasia published in four languages:
English, Chinese, Russian and Lithuanian



15
years

May 8–10, 2014

- Joint project – synergy of business, science and art
- Event – international awards *Windrose 2014*
- Partner – LITEXPO, Lithuanian Exhibition and Congress Centre
- Time – during the international exhibition *Trans Baltica 2014*
- Location – LITEXPO, Lithuanian Exhibition and Congress Centre

We hope to see you there!

Partner



Your loyal partner in international business

www.jura.lt



Logistics without stress



The TL Nika group of companies specialize in the consolidated shipping of small shipments, as well as full, part and non-standart cargo loads from Europe to Kazakhstan, Kirghizia, Uzbekistan and other countries of Central Asia. We are also engaged in the transport of loads from South and North Americas and Asia to Central Asia and Europe.



LITHUANIA
KAZAKHSTAN
GERMANY

Vilnius, tel: +370 5 2159940, +370 685 50800, e-mail: info@sturvalas.lt
Almaty, tel: +7 7272 584145, +7 747 6717911, e-mail: tlnika@tlnika.kz
Munich, tel: +49 8105 7300043, e-mail: info@tlnika.de
www.tlnika.com www.sturvalas.lt www.tlnika.kz www.tlnika.de

Make some time for yourself. Let us solve your logistic problems.