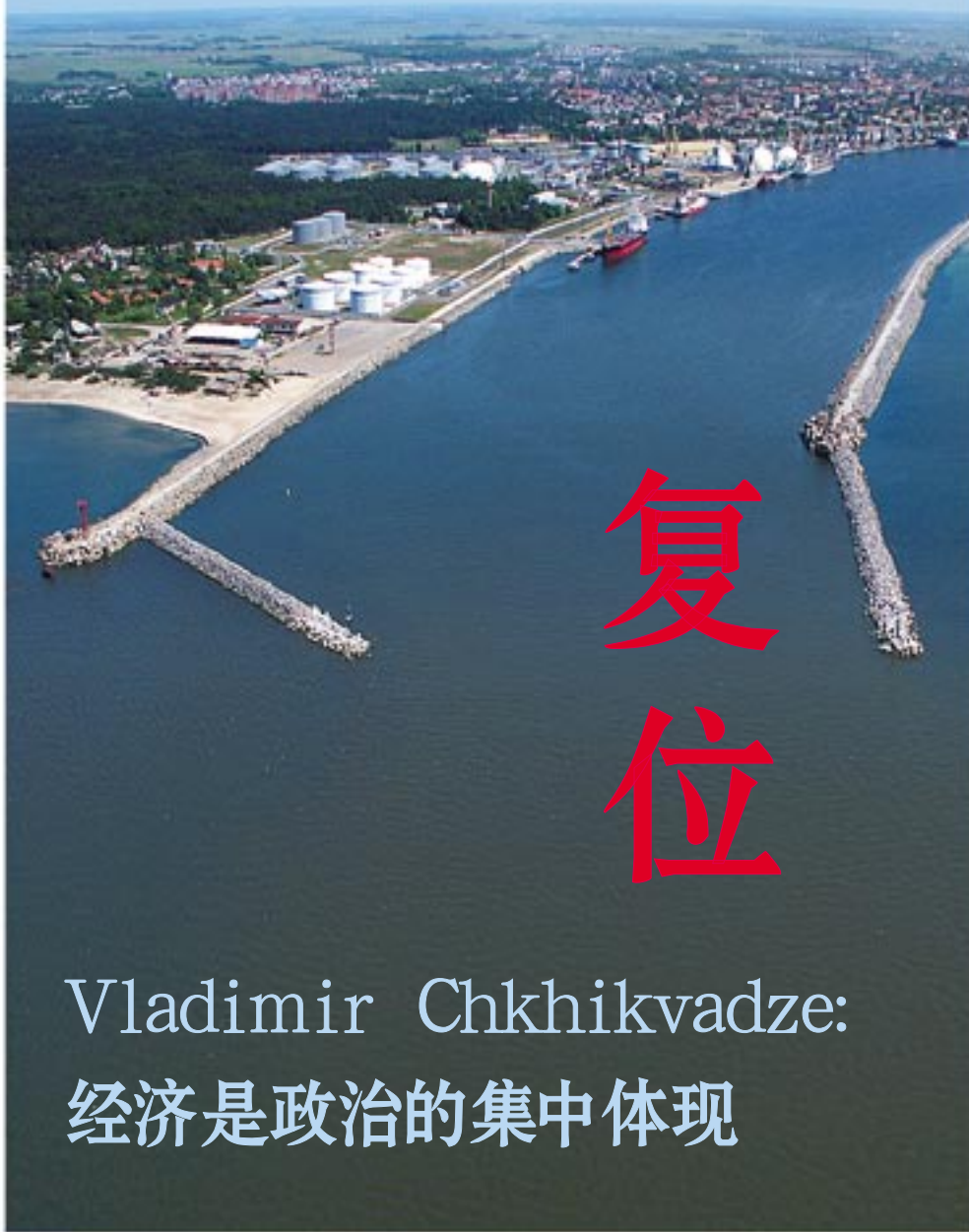


JURA.MORE.SEA

TARPTAUTINIS VERSLO ŽURNALAS 国际商业杂志
MEЖДУНАРОДНЫЙ БИЗНЕС-ЖУРНАЛ INTERNATIONAL BUSINESS MAGAZINE

'Reset'

**Vladimir Chkhikvadze:
economics is a concentrated
expression of politics**



复位

Vladimir Chkhikvadze:
经济是政治的集中体现



**18th INTERNATIONAL
EXHIBITION & CONFERENCE
FOR TRANSPORT & LOGISTICS**

www.transrussia.ru

TRANSRUSSIA

23-26 APRIL 2013
Moscow, VVC, ppavilion №75

GET YOUR
COMPLIMENTARY TICKET
www.transrussia.ru

Organised by:



ITE Group Plc
+44 (207) 596 5188
transport@ite-exhibitions.com
www.transrussia.ru/eng/

Supported by:



MINISTRY
OF TRANSPORT
OF THE RUSSIAN
FEDERATION

General
Sponsor:



CONTENTS · 內容

3 PUBLISHER'S WORD

'Reset'
编者寄语
复位

4 EXCLUSIVE INTERVIEW

Vladimir Chkhikvadze:
economics is a concentrated
expression of politics

6 独家专访

Vladimir
Chkhikvadze: 经济是
政治的集中体现



9 INTERNATIONAL COOPERATION

The Ministers of Lithuania
and Turkey signed a
memorandum on Viking
国际合作
立陶宛和土耳其部长
就Viking项目签署谅解
备忘录



10 BALTIC PORTS

The focus of Klaipeda
port – to the object of state
significance – LNG terminal
under construction

12 波罗的海港口

克莱佩达港的焦
点——国家重点目
标——液化天然气码
头正在建设中



14 BUSINESS PRACTICE

KLASCO historical changes:
from barges to Postpanamax
vessels

16 商业实践

KLASCO 的历史变
迁: 从驳船到后巴拿
马船



18 FORECASTS. ANALYSIS

Government Hopes to
Bolster Shipbuilding in
Russia

预测. 分析

政府希望以加强在俄
船舶制造

20 PROJECTS

Economic interest unites
state and commercial
structures

22 项目

经济利益联合国家和
商业结构



24 RAILWAY INDUSTRY

voestalpine VAE Legetecha –
production to railways

25 铁路行业

voestalpine VAE
Legetecha——铁路
产品



26 INTERNATIONAL EVENTS

10 years' experience and
new challenges of cargo
transportation by
container train Viking
(Vilnius, Lithuania)



Eurasia Rail 2012 :
World's third biggest
Railway exhibition
(Istanbul, Turkey)



Eurasian Railway Forum
(Prague, Czech Republic)
4th International Rail
Freight Conference
(Prague, Czech Republic)
Yug Trans-2013
(Gelendzhik, Russia)

36 国际活动

10年经验以
及集装箱货物
运输列车Viking号
(维尔纽斯, 立陶
宛) 面临的新挑战
欧亚铁路:
世界第三大铁路展
欧亚铁路论坛
(布拉格, 捷克共和
国)
第四届“国际铁
路货运会议”
(布拉格, 捷克共和
国)
Yug Trans-2013
(格连吉克, 俄罗
斯)

Book
now!

Free
TECH TOC
Seminars
for terminal
operators

25-27 June 2013
Ahoy, Rotterdam
The Netherlands

The global container supply chain event for BCOs, 3PLs, carriers, ports & terminals

- ✔ High level conference
- ✔ World class exhibition
- ✔ Networking platform
- ✔ Terminal tours
- ✔ **NEW!** Bulk seminars

Speakers include:



Ben Vree
APM Terminals



Krzysztof Szymborski
Baltic Container Terminal
Gdynia



Lars Mikael Jensen
Maersk Line



Jesper Praestensgaard
Hapag-Lloyd



Peder Winther
Kuehne + Nagel



Jean Oberlé
Schneider Electric



Filip Degroote
Stanley Black & Decker



Tünde Fabri
IKEA



Host Sponsor



Platinum Sponsor



Reception Sponsor



Sponsors



Global Media Sponsor



Key Media Partner



www.tocevents-europe.com



RESET

Reset.

The president of the USA Barack Obama introduced this information technologies' term to the diplomatic vocabulary as well as public political and economic environment in 2009 as a new policy doctrine, first of all promising to 'reset' relations with Russia.

In Autumn last year, after elections to the Seimas of Lithuania there consolidated the provision that Lithuania was ready to 'reset' its relationships with Russia. In the new Government program it is stated that such reset of relations should mean the cooperation of the countries, based on mutual trust in European values and looking to the future and not back.

Speaking about the values, interests and the policy of interests the Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary of the Russian Federation in Lithuania Vladimir Chkhikvadze admits that the relationships between the countries were not so easy recently and he congratulates constructive steps towards good neighbour-ship relations. Such position was recently demonstrated by the Prime Ministers of both countries Dmitry Medvedev and Algirdas Butkevicius during their meeting and they greatly surprised the analysts who started to create different theories looking for hidden intentions.

The analyst of CEPA (Centre for European Policy Analysis) and the editor of "The Economist" Edward Lucas is rather sceptical in assessing the hopes of 'resetting' the relations between EU and Russia. In his opinion Russia's strategic culture is profoundly paranoid and likely to remain so. Russia behaves in ways that threaten or subvert other countries and obstruct Western diplomacy. Therefore, the right response to this is not to appease Russia, but to contain it and to mitigate the effects of its actions. He states that the West is more likely use not the term 'reset' in the relations with Russia, but the term 'rethinking'. (E. Lucas Rethinking Russia: The Paradox of Paranoia).

The former Minister of Foreign Affairs of Lithuania who is presently working in the position of special EU representative in Afghanistan and in autumn this year he will start working as the EU Ambassador in Russia Vygaudas Usackas thinks that the relations between Lithuania and Russia are not to be reset but simply they are to be charged and this was not done up till now because the relations lacked positive agenda. To his mind, it is much more important to mutually agree what the national interests of the countries are and how it might be possible to build mutually beneficial relations. Being the representative of EU and expressing its interests, V. Usackas intends to seek strategic partnership of EU and Russia following international rules and standards.

Suitable moment for that is the approaching chairmanship of Lithuania in European Union. In the opinion of the Ambassador V.Chkhikvadze, it is an excellent opportunity to improve the dialogue between Russia and EU and, using the accumulated knowledge, strengthen Russian and Lithuanian relations.

Sometimes it is necessary to reset computer when it freezes for one reason or other.

If the global community and UN had properly assessed the possibility of 'reset' on time during strong mediating initiative to unite North and South Korea, presently part of the humanity in this region at least would not have been put on ticking atomic bomb.

Sometimes you are simply not to miss the opportunity.



复位

在2009年,作为一个新的政策原则,美国总统奥巴马将这个信息技术术语介绍到外交词汇、公众政治以及经济环境中,所以承诺之首是“复位”与俄罗斯的关系。

去年秋季,立陶宛议会选举后,规定得到巩固,立陶宛已经准备好“复位”其与俄罗斯的关系。新政府计划中陈述,这样的关系,应该是国家间的合作,在欧洲互信的价值观基础上,着眼于未来,而不是回到过去。

谈到价值观、利益和利益政策,俄罗斯联邦驻立陶宛特命全权大使 Vladimir Chkhikvadze 承认国家之间的关系不是那么容易处理。最近,他庆祝睦邻友好关系按部就班地朝着

建设性的方向发展。这样的关系由这两个国家的总理 Dmitry Medvedev 和 Algirdas Butkevicius 在最近会晤时得到展示。他们使开始寻找隐藏的意图来创建不同的理论的分析师们大为吃惊。

欧洲政策分析中心(CEPA)的分析师及“经济学家”主编 Edward Lucas 在评估欧盟与俄罗斯之间关系的“复位”希望持相当怀疑的态度。在他看来,俄罗斯的战略文化深刻偏执,并且可能继续如此。俄罗斯以威胁或破坏其他国家行为的方式来阻挠其与西方外交。因此,相应正确的反应不是为了安抚俄罗斯,而是要遏制和减轻其行动的效果。

他指出,西方更不可能在与俄罗斯的关系使用“复位”这个术语,而是使用“反思”这个词。(E. Lucas 反思俄罗斯:偏执悖论)。

立陶宛外交部前部长、现任欧盟驻阿富汗特别代表、并在今年秋季将开始担任欧盟驻俄罗斯大使的 Vygaudas Usackas 认为,立陶宛和俄罗斯之间的关系不是被“复位”,而是要收费,但之所以到现在都并没有这样做是因为缺乏积极的议程。

在他的脑海,更重要的是双方同意的国家利益是什么,以及如何有可能建立互利关系。作为欧盟代表并表达其利益,V. Usackas 打算在遵循国际规则和标准下寻求欧盟与俄罗斯的战略协作伙伴关系。

合适的时刻将随着立陶宛担任欧盟主席国而到来。依据 V.Chkhikvadze 大使的意思,这是一个利用积累的知识以改善俄罗斯和欧盟之间对话、加强俄罗斯和立陶宛的关系的极好机会。

有时候计算机由于一个或其他原因死机,这就需要复位。

如果全球社会和UN恰当地把握了“复位”可能的时间,通过大力度的主动调解来团结朝鲜和韩国,目前在该地区人类至少不会顾虑滴答作响的原子弹。

有时候你可以很简单地抓住这个机会。

Sincerely Yours,
Zita Tallat-Kelpsaite
Publisher of the magazine

你真诚的朋友
Zita Tallat-Kelpsaite
杂志出版者



Vladimir Chkhikvadze: economics is a concentrated expression of politics



The phrase, that there are no ever-lasting enemies and friends, but there are everlasting interests, has become a textbook truth and it might be an excellent driving force for international cooperation and prosperity of economics.

Economic interests and the politics of interests – this is the focus of the conversation of the magazine JURA MOPE SEA with the guest, Extraordinary and Plenipotentiary Ambassador of the Russian Federation in Lithuania Vladimir Viktorovich CHKHIKVADZE.

– Your Excellency Mister Ambassador, you are the head of diplomatic mission in Lithuania since spring 2008. How, to your mind, were there developing Russian-Lithuanian political, economical and cultural relations during those five years? What impact did the diplomatic corps under your leadership make for those relations? What are you happy with or what is causing dissatisfaction?

– Unfortunately, I am to state that during the last years Russian-Lithuanian relationships were not easy. Political arrogations on the side of former Lithuanian political authorities, their unwillingness to take into consideration Russian economical interests in the Baltic region, including the matters connected with life-support of Kaliningrad region, a number of unsettled humanitarian problems – all those factors made negative impact on the quality of bilateral dialogue and on the state of cooperation between our both countries on the whole.

Never-the-less, I am sure that Russia and Lithuania have got good potential for bilateral cooperation, thus providing with the possibility for constructive progress in all the fields of cooperation that might be implemented on the presentation of interest and political will.

In this connection, we may congratulate the intention of the new Government and the leaders of the Parliament of the Republic of Lithuania in arranging mutually beneficial neighbourly relationships with the Russian Federation with a focus to the future, without politicizing our common historical past. We are ready to support such constructive attitude.

In our portfolio there are many positive moments. Russia still remains the main trade partner of Lithuania. According to the results of 2011, bilateral foreign trade turnover, according to Russian statistics data, reached the level of almost 8,5 billion US dollars, and according to nine months results of 2012 – about 5 billion US dollars. According to Lithuanian statistics, the share of Russian trade in Lithuania reaches 25 %. We note constructive relationships of a

number of specialized Russian and Lithuanian ministries and departments. We know examples of successful cooperation of the countries in the regional level. Some progress is observed in the work of contract-legal basis. In particular, practical significance for the development of transport infrastructure of our countries is the coming into force of intergovernmental agreement in 2012 about the construction of bridge across the river Nemunas between the towns Sovetsk and Panemune and approaches to them.

Certainly, our countries have certain reserves in a number of bilateral cooperation directions connected with the intensification of inter-parliament, inter-department and inter-regional relationships. It is important for us to expand the practice of inter-department contacts, participation of politicians and businessmen of two countries in international economical and political forums held in the territories of Russia and Lithuania.

In practical terms, it is necessary to solve the matters connected with shortening of passenger train time to the direction of Kaliningrad and setting of equal tariff rates for the transportation of cargo via the territory of Lithuania to the direction of Klaipeda port and Kaliningrad region. We hope that our Lithuanian partners will be heard and the conclusions will be taken into consideration in favour of extending of visa-free regime for the inhabitants of border areas to the whole territory of Kaliningrad region and respective regions of Lithuania.

In humanitarian sphere our priority is the matter of coming into intergovernmental agreements on cooperation in the field of culture, science, education and youth policy and also on the places of military burial and civil victims of wars and repressions.

I cannot ignore the matters of the preservation of the Russian language and also educational, cultural and information environment of Russian-speaking people in Lithuania. First of all, I have in mind the adopted new wording of the Law on education in 2011 which infringes the rights of the representatives of national minorities to get

education in their native language and it was recognized by a number of international experts, and also the lack of a law on national minorities. We anticipate that our requests concerning opening of Russian information – cultural centre and affiliates of Russian higher schools in Vilnius will not be left without due attention.

On the whole, in spite of a great number of accumulated problems during the last years, we hope that together with our Lithuanian partners we shall be able to overcome the negative dynamics of our relationships and carry into practice the solutions of urgent bilateral cooperation matters for the benefit of the citizens of our countries.

– **Business Council for trade-economical cooperation between Lithuania and Russia was created three years ago and it played an important role in the improvement of business climate between the two countries. You took an active part in its activities as well. Last year during the meeting in Klaipeda under your initiative there was adopted the declaration on the strengthening business-partnership between Lithuania and Russia. What other steps are there made in this direction? Will the productive work of the Business Council be continued, to your mind?**

– Yes, created in 2008, under my initiative as well, the Business Council for the cooperation with the Republic of Lithuania to the Chamber of Commerce of Russia is an important non-governmental mechanism contributing to the expansion of business contacts and search of new cooperation forms between the representatives of business of our countries.

Membership base of the Business Council with the chairperson V.A.Trigubko who is also the vice-president of OAO *Mecel*, has more than 40 companies and organizations including OAO *Lukoil*, OAO *Eurochim*, OAO *Inter RAO EES*, Association of Russian Banks, Association of international road carriers and etc.

Our partner in Lithuania is Lithuanian Business Council on economic and trade cooperation with Russia, created in 2008 as well and it is working in close coordination with the Confederation of Industrialists and Chamber of Trade, Industry and Crafts in Lithuania.

I may say that orientation and geography of Business Councils' activities is rather wide. As the example of it I may give such events as seminar-meeting of transport companies within the framework of international exhibition in *Russia and CIS TransRussia 2012*, the fifth jubilee annual forum *Russia – Europe. Cooperation without borders*, business forum Lithuanian- Saint-Petersburg. Cooperation possibilities (within the framework of the Days of Vilnius in Saint-Petersburg), joint meeting of Business Councils of Russia and Lithuania in Chelyabinsk and etc.

Business Councils, using their potential, provide all possible assistance in the promotion of business interests in the territories of Russia and Lithuania and also in solving the problems arising from the business community. Along with it, they help the Economic Council and Business club of the Embassy of Lithuania in Russia in building cooperation with Lithuanian and Russian companies, and respectively, for the sub-



jects of the Russian Federation in the regions of Lithuania. Permanent work is going on in updating the List of perspective bilateral cooperation projects and development of membership bases of councils, including the representation of small and average business of Russian and Lithuanian regions.

I think that taking into consideration the continuing interest of business circles of our countries in the development of trade-economic relationships, the perspectives of cooperation of Business Councils should not cause any doubts. The Declaration on partnership adopted in 2011 for the modernization of relations between Russia and Lithuania, represents the background for the development of practical interactions, including innovative fields on the basis of genuine partnership.

– Lithuanian transport and port workers and politicians are alarmed as the flows of Russian cargo via Klaipeda port decreased. To their minds, the reason of this decrease is hidden in the cooling of political relations between our countries. Can it be due to the lack of clever lobbying? What is your opinion? To what extent might the economics be connected or is connected with politics?

– I shall begin with the answer to the second question. There is such an expression that has already become as a classical expression, that economics is a concentrated expression of politics.

Trade-economical relationships between Russia and Lithuania are characterized by high level economic interest of business entities of both countries. Russia, in spite of the decrease of growth rates of trade-economic cooperation in 2012, is one of the main foreign trade partners of Lithuania. We can observe the permanent growth of the volumes of Lithuanian goods to Russia, and this is the merit of Lithuanian agri-business complex companies.

As the example of successful Russian-Lithuanian interactivity on the regional level, might be the projects implemented in the territories of Kaliningrad region, Chuvashia, Udmurtiya, Mordoviya and a number of other subjects of the Russian Federation by the company ARVI which specializes in the field of agriculture, production of fertilizers, forages, sugar, poultry and processed products. Besides, the chairman of the board of the company ARVI V. Kucinskis is the Honorary Consul of the Russian Federation in Marijampole.

Special place within the framework of the cooperation of the subjects of the Russian Federation with Lithuania there occupies Kaliningrad region, exclave position of which predetermines close interaction with Lithuanian side on the matters connected with life support of the Russian region. According to Russian statistics data, trade turnover between the region and Lithuania during nine months of 2012 made 300 million US dollars.

Speaking about the loading of Klaipeda port with Russian cargo I should advise to take a broader look at this problem.

Russia is interested in increasing the volumes of transit cargo in the direction of the ports and creation of fair and mutually beneficial tariff conditions in the above directions following the methodology foreseen in the Agreement on in-



ternational railway transit tariff and the parties of it are Russia and Lithuania.

We have raised the question for Lithuanian partners many times concerning the changes in the methodology of tariff rates for transit cargo, following the principle that the payment for transportation in long distances should not be less or the same than transporting in shorter distances.

Despite the shift of Lithuanian railways to a single methodology of setting the tariff rates for transit cargo since 2010, significant difference in tariff rates in the direction of Kaliningrad and Klaipeda ports is retained through the establishment of appropriate coefficients to the base rates depending on the type of cargo and transportation direction. So, according to the assessment of our experts, the tariff rate for ton/km of the main type of cargo transported in the direction of Kaliningrad port by Lithuanian railways still 2 times exceeds the tariff rate of cargo transported to Klaipeda port, herewith, the distance to Klaipeda port is by 1,8 times longer than to Kaliningrad port (442 km and 236 km respectively).

If tariff rates are levelled, selection criteria for Kaliningrad or Klaipeda direction will depend on the quality of stevedoring services, logistics and competitiveness of Russian and Lithuanian structures, specializing in the sphere of railway transport and port services. The factor of great importance in attracting business interest in the development of trade-economic relationships is the creation of maximally comfortable conditions for foreign investments, regardless the fact whether they come from the East or West. i.e. the conditions are to be equal and, of course, the information background around the mutual trade is to be benevolent. But in this respect we are to work seriously.

– Until the end of 2014 it is planned to construct LNG terminal in Klaipeda. As experts say, the price of the gas delivered through it will be more competitive than for the gas delivered by Russian company OAO Gazprom. How do you assess this decision of Lithuania?

– We recognize the right and respect the plans of Lithuania to build the objects, constructed for the stable and sustainable development of the economics of Lithuania and the interests of people. We do not consider it necessary and possible to impose upon Lithuanian partners any recipes. Speaking about competitiveness, it seems better to address it to Lithuanian side, than to those who made those calculations. I personally doubt about it. But I stress that it is my personal view. As they say, wait and see.

– In 2013 Lithuania, the first of the Baltic States will chair EU. What significance and impact does this fact may have on the strengthening of Lithuanian-Russian and Russian-European cooperation?

– We anticipate that the forthcoming chairmanship of Lithuania in European Union will be clever and successful in terms of creating additional conditions for the search of further ways in strengthening Russian-European dialogue and, in any case, in the light of experience, will not make negative steps in Russian-Lithuanian relationships.

– Thank you for your answers. ■



Vladimir Chkhikvadze : 经济是政治的集中体现



有句话说，没有永远的敌人，也没有永远的朋友，但有永恒的利益，这已经成为一本真理教科书，并且可能是国际合作和经济繁荣的良好驱动力。

经济利益和政治利益——这是杂志《海》与来客人本次谈话的焦点所在。来宾是 Vladimir Viktorovich CHKHIKVADZE，立陶宛驻俄罗斯联邦特命全权大使。

– 先生大使，自2008年春季以来，您就是肩任起立陶宛外交使命的首领。那么，在您的印象中，这五年俄罗斯和立陶宛在政治、经济和文化关系上有什么进展？有什么样的影响？外交使团在您的领导下，对这些关系是怎样处理的呢？哪些让您感到高兴，哪些又让您感到不足？

– 很不幸，我要指出在过去几年里，俄罗斯和立陶宛的关系非常不容易。上任前立陶宛政治机关独揽政治，他们不愿意在考虑到波罗的海地区经济利益的时候将俄罗斯涵盖进来，包括对加里宁格勒地区的事务的人为支持，以及一些悬而未决的人道主义问题——所有这些因素都对国家双边对话质量和我们两国之间的整个合作产生负面影响。

然而我相信，俄罗斯和立陶宛具有取得良好双边合作的潜力，从而为所有领域的合作提供了建设性进展的可能，是实现政治意愿的利益呈现。

在联系方面，我们可以庆祝立陶宛共和国政府和新议会的领导人着眼于未来，为与俄罗斯联邦建立互利的睦邻关系做

出了安排，没有政治化地仅仅着眼于我们过去的共同历史。我们已经准备好支持这种建设性的态度。

在我们的投资组合中有许多积极时刻。俄罗斯仍然是主要的贸易伙伴。根据立陶宛2011年两国外贸成交额的结果，根据俄统计数据，达到近85亿美元的水平，并根据2012年九个月的业绩，约有50亿美元左右。据立陶宛统计，立陶宛在俄罗斯贸易中的份额达到25%。我们注意到了一些俄罗斯和立陶宛部委和部门专门的建设性关系。我们知道在国家区域级成功合作的例子。我们关注到遵守合同法律依据工作中取得了一些进展。特别是，我们国家交通基础设施的发展具有现实意义。关于在2012年左右横跨Nemunas河建造 Sovetsk和Panemune城镇之间大桥的政府间协议生效。

当然，我们国家在一些双边合作方向有一定的储备，可加强议会间、部门间和区域间的关系。重要的是，我们的做法扩大了跨部门接触，在俄罗斯和立陶宛领土的政客和商人参与了两国国际经济和政治论坛。

在实际情况下，缩短到加里宁格勒方向旅客列车的开行时间是必须要解决的问题。通过立陶宛克莱佩达港方向和加里宁格勒地区领土设置相同的货物运输关税税率。我们希望我们立陶宛各地区合作伙伴的意见可以被听取到，并考虑总结有利于边境地区的居民免签证制度延伸到加里宁格勒地区全境。

在人道主义领域，我们的首要任务是加强政府在文化、科学、教育和青年政策领域的合作间协议，以及军事埋葬地点、民间战争和镇压受害者。

我不能忽视俄罗斯语言，以及讲俄语的人在立陶宛的教育、文化和信息环境的保护事项。首先，我在考虑在2011年对教育采用法律的新描述，以免侵犯少数民族代表在他们母语教育方面的权利，公认的一些国际专家也缺乏对少数民族法律的认识。我们预计，我们有关俄罗斯文化信息中心和俄罗斯高校在维尔纽斯分支机构开幕的要求会得到应有的重视。

从总体上看，尽管在过去几年中积累了大量的问题，我们仍希望能与立陶宛的合作伙伴共同克服影响我们关系的消极动态，并实践解决方案来处理影响我们国家公民利益的迫切双边合作事宜。

-立陶宛和俄罗斯之间的企业经济贸易合作委员会三年前成立，这对两国之间的商业氛围改善发挥了重要作用。您也积极参与了其活动。去年在您的倡议下会议在克莱佩达举行，期间通过了立陶宛和俄罗斯之间合作的加强业务声明。在这一方向上还要采取哪些其他步骤呢？根据您的想法，商务委员会将继续进行富有成效的工作吗？

- 是的，商务委员会在我的倡议下创建于2008年，立陶宛共和国与俄罗斯商会的合作是一个扩展业务的重要联系，可以寻找新的合作机制，通过我们国家的代表促进非政府形式间业务。

商务委员会基地主席V.A.Trigubko也是OAO Mecel的副总裁，拥有包括OAO Lukoil、OAO Eurochim、OAO Inter RAO EES、俄罗斯银行协会、国际道路运输协会等40多家公司和机构。

我们在立陶宛的合作伙伴：立陶宛与俄罗斯经贸合作商务委员会，创建于2008年，它服务于工业联合会和商会、贸易、工业和工艺品在立陶宛的密切协调与合作。

我可以这样说，商业理事会活动的定位和版图是相当广泛的。举例来说，我可以在俄罗斯独联体国家TransRussia 2012年活动中给运输公司举办研讨会之类的会议活动，如第五届俄罗斯年度论坛——欧洲框架内的国际展览、立陶宛-圣彼得堡无国界合作商业论坛、合

作可能性（在维尔纽斯圣彼得堡）框架论坛，俄罗斯和立陶宛于车里雅宾斯克的联合商业理事会会议等。

商业理事会使用他们的潜能，在俄罗斯和立陶宛的领土上提供一切可能的促进援助，并解决来自商界商业利益所产生的问题。与此同时，他们帮助立陶宛驻俄罗斯大使馆经济委员会和商业俱乐部与立陶宛在俄罗斯的公司建立合作关系，并分别来执行立陶宛，俄罗斯联邦在该地区的项目。长期工作将继续进行，以不断更新列表中的双边合作项目和发展基地议会会籍，还包括俄罗斯和立陶宛地区的中小企业长期工作的表现。

我认为，考虑到我们国家企业界经贸关系的继续发展，商业理事会合作的前景应该不会引起任何怀疑。在2011年通过的俄罗斯立陶宛之间的现代化伙伴关系宣言，代表了实际相互作用背景，包括基于真正伙伴关系的创新领域发展。

- 立陶宛运输和港口工人以及政治家对通过克莱佩达港口到达俄罗斯的货运流量下降感到震惊。在他们的头脑中，这一下降的原因隐藏在我们两国之间政治关系的冷却。这是否是由于缺乏巧妙的游说呢？您的意见是什么？经济在何种程度上可能会与政治连接吗？

- 我要从第二个问题开始回答。有这样一个已经成为经典的表达，即经济学是政治的集中体现。

俄罗斯和立陶宛之间经贸关系的特点是两国商业实体的高层次经济利益。尽管2012年两国经贸合作增长率下降，俄罗斯仍然是立陶宛的主要外贸伙伴之一。我们可以观察到立陶宛到俄罗斯商品数量的长期增长，这是立陶宛农业综合公司的优点。

作为俄罗斯和立陶宛在区域合作的成功例子，项目可能是在加里宁格勒地区、楚瓦什共和国、乌德穆尔特、莫尔多瓦共和国的领土由俄罗斯联邦ARVI公司实施，此公司还专注一些其他农业领域专业，如化肥生产、饲料、糖、家禽及加工产品。此外，ARVI的公司董事会主席Kucinskaskas是俄罗斯联邦在Marijampole的名誉领事。

俄罗斯联邦与立陶宛的主题框架内的合作有占据加里宁格勒地区的特别地方，飞地位置决定着立陶宛与俄罗斯地区生命方面相关事宜的密切互动支持。据俄罗斯统计数据，地区和立陶宛之间的双边贸易额在2012年的9个月达到3亿美元。

谈到克莱佩达港装载俄罗斯货物方面，我建议采取更广泛的方法来看待这个问题。

俄罗斯对增加港口过境货物流量以及创造公平且互惠互利的关税条件感兴趣，

其在可预见的俄罗斯和立陶宛国际铁路过境关税和各方协议方面着实注意这一点。

关于过境货物关税税率变化的问题，我们已经多次向立陶宛合作伙伴提出了方法，这是遵循支付长途运输应该大于短途运输的原则。

尽管自2010年以来立陶宛铁路过境货物的关税税率设置方法单一，在加里宁格勒和克莱佩达港的方向关税税率依然根据不同类型的货物和运输方向，通过基准利率建立适当的系数而保留显著差异。因此，根据我们的专家评估，以吨/公里为单位，到加里宁格勒港口方向主要类型的立陶宛铁路货物运输的关税税率仍是超过了到克莱佩达港口货物运输关税税率的2倍。同此，克莱佩达港口的距离是到加里宁格勒港口的1.8倍（分别为442公里和236公里）。

如果关税税率持平，加里宁格勒或克莱佩达方向的选择标准将取决于专注于铁路运输和港口服务领域的装卸服务质量，俄罗斯和立陶宛结构物流和竞争力。吸引商业利益的经贸关系中最大限度地创造舒适条件是发展非常重要的因素，针对外商投资，无论他们是来自东方还是西方。事实是他们的条件是平等的，当然，周围相互贸易的信息背景非常宽容。但尽管如此我们仍要认真地工作。

- 直到2014年年底，计划在克莱佩达规划建设液化天然气接收站。专家说，通过它提供的气体比俄罗斯公司OAO Gazprom公司交付的气体在价格上将更有竞争力。您如何评价立陶宛的这个决定？

- 我们承认立陶宛的权利，尊重立陶宛构建稳定的人民经济利益并建立可持续发展项目的计划。我们认为没有必要和可能给立陶宛的合作伙伴开任何处方。谈到竞争，更好的方式是通过立陶宛方面来解决，而不是通过谁做些计算。我个人对此表示怀疑。不过，我要强调，这是我个人的看法。正如他们所说的，需要等待和观望。

- 在2013年，立陶宛将第一个作为波罗的海国家主持欧盟。这个事实对于加强立陶宛和俄罗斯之间以及俄罗斯与欧洲之间的合作有什么样的意义和影响？

- 我们期望，立陶宛作为即将在欧盟任职的主席将可以更加明智以及成功地创造更多条件，以便进一步加强俄罗斯——欧洲对话的探索，根据经验可以在任何情况下不让俄罗斯和立陶宛的关系退步。

- 感谢您的回答。



MEMBER OF THE CONCERN ACHEMA GROUP

- Cargo handling
- Storage
- Forwarding
- Towage services
- „Door-to-door“ service



KLAIPEDA STEVEDORING COMPANY (KLASCO)

Zauerveino str. 18, LT-92122 Klaipeda, Lithuania
Tel. +370 46 399101
Fax +370 46 399066
www.klasco.lt
info@klasco.lt

KLASCO Representative office in Belarus
4th Zagorodnij pereulok 58-B, office 10, 220073 Minsk, Belarus
Tel./fax +375 17 2524643
minsk@klasco.lt





The Ministers of Lithuania and Turkey signed a Memorandum on Viking

In April 4th there took place a business forum of Turkey and Lithuania in Vilnius, the capital of Lithuania, and there took part the President of the Republic of Turkey Abdullal Gul during his official visit to Lithuania and the President of the Republic of Lithuania Dalia Grybauskaitė.

During the forum the Minister of Transport and Communications of Lithuania Rimantas Sinkevičius and the Minister of Transport, Shipping and Communications of Turkey Binali Yildirim signed a cooperation Memorandum concerning the development of container train Viking.

"It is an important step in the negotiations with Turkey, defining cooperation perspectives of Lithuania and Turkey in the development of container train Viking project. Turkey's accession

to this project will open new business possibilities and bring real economic benefit to Lithuania", – minister R. Sinkevičius said.

Viking is a project not only of railways, ports and logistics companies but also the example of constructive political cooperation of participating states. During 10 years of Viking activities there were made and became stable relationships among the initiators and founders of the project, and there expanded the circle of participating states and transport business companies in the project.

The strong sides of Viking in global trade and cargo transportation market are – cargo safety, transportation speed and record EU border crossing time, taking only half an hour. By this aspect the project is unique and has no analogues in EU.

Lithuania and Turkey are also linked with other common transport projects. Since June Turkish air carrier *Turkish Airlines* will start direct flights from Vilnius to Istanbul. Lithuanian Government develops public logistics centres' network which Turkey transport companies might use in the future.

The President of Lithuania Dalia Grybauskaitė stressed that both countries occupy good strategic location in the northern and southern part of European Continent, giving natural possibility to strengthen cooperation in transport, logistics and transit sectors. Signing of Memorandum is an excellent example how it is possible to connect the Baltic, Black and Caspian Sea regions by developing cooperation.

The President of Turkey Abdullal Gul noted that Lithuanian business is an important link for the development of economic relations. ■

Prepared according to the information of the Ministry of Transport and Communications of Lithuania.

立陶宛和土耳其部长就Viking项目签署谅解备忘录



The President of Turkey Abdullal Gul and the President of Lithuania Dalia Grybauskaitė took part in the signing ceremony of the Memorandum. The Memorandum is signed by the Minister of Transport, Shipping and Communications of Turkey Binali Yildirim (left side) and the Minister of Transport and Communications of Lithuania Rimantas Sinkevičius.

土耳其总统Abdullal Gul和立陶宛总统Dalia Grybauskaitė参加了备忘录的签字仪式。土耳其交通海运部部长Binali Yildirim (左侧) 和立陶宛交通运输部部长Rimantas Sinkevičius签署备忘录。

4月4日于立陶宛首都维尔纽斯举办的土耳其--立陶宛商业论坛期间，土耳其共和国总统Abdullal Gul在他的官方访问中拜访了立陶宛共和国总统Dalia Grybauskaitė。

论坛期间，立陶宛交通运输部部长Rimantas Sinkevičius与土耳其交通海运部部长Binali Yildirim就发展集装箱列车Viking项目签署了合作备忘录。

“这是与土耳其谈判的一个重要步骤，确定了立陶宛和土耳其在集装箱列车Viking项目发展方面的合作前景。土耳其在这个项目的加入

将使打开新业务成为可能，并为立陶宛带来真正的经济效益。”部长 R. Sinkevičius 这样说。

Viking项目不仅是一个关乎铁路、港口和物流公司的项目，也是参与国建设性政治合作的样板。在10多年的Viking项目活动中，该项目的发起者和创始人之间保持着稳定关系，并不断扩大着参与该项目的国家和运输公司。该项目的市场强劲面表现为全球贸易和货物运输市场——货物安全、运输速度和只有半个小时的欧盟过境时间纪录。项目的通过方面是独一无二的，在欧盟中没有其他能与之匹敌。

立陶宛和土耳其也有其他公共交通项目。自6月起土耳其航空公司将开始运作直接从维尔纽斯飞往伊斯坦布尔的航班。土耳其运输公司可能会在未来使用立陶宛政府发展的公共物流中心网络。

立陶宛总统Dalia Grybauskaitė强调，两国在欧洲大陆北部和南部都占据了良好的战略位置，这就给双方在加强运输、物流及运输行业合作方面提供了天然的有利条件。备忘录的签署就是可以解释如何可能连接波罗的海、黑海和里海地区来发展合作关系的一个很好的例子。

土耳其总统Abdullal Gul指出，立陶宛业务是联系经济关系的一个重要环节。 ■

信息来源于立陶宛交通和通信部



The focus of Klaipeda port – to the object of state significance – LNG terminal under construction

Since February 5th 2013 Klaipeda State Seaport Authority is headed by the new Director General. Arvydas Vaitkus, who was in the position of the Secretary of the Ministry of Transport and Communications for several years and later on - the Adviser to the Minister of Transport and Communications of Lithuania, became the Director General. Magazine JURA MOPE SEA talks to the Director General of Klaipeda State Seaport Authority Arvydas VAITKUS about the role of the port in the economics of Lithuania and international market.



– Recently Klaipeda port regularly exceeds its own results, the results of the first quarter this year are impressive. What are these leaps determined by?

– During the first three months 9,4 million tonnes of cargo was handled in Klaipeda port, and this is by 13,9 percent more than during the same period 2012, when 8,3 million tonnes of cargo was handled. The main types of cargo that affected this outbreak are fertilizers, agricultural products (grain especially) and oil products.

Handling volumes of fertilizers increased due to the fact that the main fertilizers' exporter via Klaipeda port (*Belkalij*) – (Belarus fertilizer plant) met the year 2013 having signed contracts with the biggest fertilizer traders in China and India. During January-March 2013 2,5 million tonnes were handled and the growth made 11,9 percent.

We can evidently see that the abundant grain

harvest of the last year made impact on stevedoring volumes of agricultural products in Klaipeda port. During the first months 2013 732,2 thousand tonnes were handled totally, i.e. even by 4,3 times more than during the same period 2012.

Oil products handling during January-March 2013 reached 2,6 million tonnes in Klaipeda port, and the growth made about 12,2 percent. Taking into consideration cargo dynamics we forecast that 37-38 million tonnes of cargo will be handled in Klaipeda port in 2013. If this result is reached – it will be the biggest cargo turnover during the whole independent Klaipeda port history. Answering the question “what determines the growth of stevedoring volumes”, I may answer that first of all it is – the properly planned investment synergy of the Port Authority and port companies.

– What are port development priorities? What should the greatest attention be focused to?

– The Ministry of Transport and Communications and SE Klaipeda State Seaport Authority pays special attention to the development of the port. During the last 13 years, i.e. in 2000–2012, the port authority invested into the port infrastructure more than 1,34 billion LTL. The greater part of investments was dedicated to finance the construction and reconstruction projects of the quay-walls as well as to the dredging of port waters. External port entrance channel is dredged up to 15 m, navigation channel to 14,5 m.

Due to shipping and our market tendencies we anticipate to focus our attention to the dredging and widening of the navigation channel, development of infrastructure due to the construction of NLG terminal, invest to the increase of container, ro-ro, fertilizer and grain terminal capacities during the modernization of the port in the period of 2013–2015. In order to accommodate bigger parameter vessels we need bigger storage capacities as well as more efficient cargo handling techniques.

The Port Authority funds will also be allotted to the reconstruction of quays and development of access roads. In order to induce the development of the southern part of the port, it is planned to

develop confined disposal facility for contaminated soil in 2013–2014. Presently it is also planned to prepare a feasibility study for the dredging of navigation channel up to maximum parameters.





The results of the study will determine further port infrastructure development strategy.

We intend to invest 300 million LTL in 2013. Biggest investments will be allotted to the most important task – construction of LNG infrastructure. Our attention will be focused to it first of all.

It is worth paying attention to the fact that it is especially urgent to increase the efficiency of work – wagon turnaround, customs and other clearance checks electronically.

I would like to note that efforts will be made to get EU funds from 2014–2020 program, in order we could allot them to important Klaipeda port infrastructure objects and, of course, to social projects – small and pleasure boats marina as well as the reconstruction of Sventoji port.

– There is always something being built in the port, but recently there are two objects under construction: LNG terminal and Klaipeda Passenger and Cargo terminal and they should dramatically change the image of the port. What

significance will these objects bring to the state of Lithuania?

– Port Authority participates in the implementation of energy project of state significance – construction of port infrastructure of LNG terminal. It is foreseen to allot about 170 million LTL for the construction of this strategic object in 2013–2014. The above-mentioned funds will be allotted for the development of port infrastructure: dredging works, construction of a pier and other investment components for the implementation of LNG terminal.

Presently, dredging works for the future LNG terminal are executed to the order of Port Authority. Dredging works executed by the biggest dredging company *Van Oord* are to be completed until the middle of this year, but having evaluated the work efficiency and smoothness it is anticipated that dredging works may be completed earlier than expected. As the dredging works are carried out rapidly it encourages us to expect that LNG terminal which is recognized as the impor-

tant economic project to the state will start operations as it is foreseen – in the end of 2014.

Speaking about the other infrastructure object – construction of Passenger and Cargo terminal, I would like to say with joy that the work will be finished in autumn 2013. The EU structural funds are used for the construction of this object. The new terminal will be used to serve ever increasing ro-ro, ro-pax type vessels. From the economic viewpoint the development of Klaipeda Passenger and Cargo terminal is expedient not only due to the increase of passenger and cargo flows in Klaipeda port but also due to the social and economic impact on the city and the state, as there will appear the demand for new hotels and service buildings, there will increase tourism services and additional job places will be created, and also there will be developed infrastructure and superstructure for servicing the passengers in conformity with EU requirements.

– Thank you for the interview. ■





克莱佩达港的焦点—— 国家重点目标——液化 天然气码头正在建设中

2013年2月5日的克莱佩达州海港管理局任命了新总监Arvydas Vaitkus，他已经担任了几年交通部秘书，之后担任立陶宛交通部部长顾问，现在成为总监。杂志《海》与克莱佩达国家海港管理局总监Arvydas Vaitkus就码头在立陶宛和国际市场中的经济作用进行了交流。





- 最近克莱佩达港定期超出自己的业绩,今年第一季度的结果令人印象深刻。带来这些跨越式发展的因素是什么?

前三个月期间克莱佩达港处理了940万吨货物,比去年同期增长13.9%,去年处理了830万吨货物。各类货物中主要影响运输吨位增长的是化肥、农产品(尤其是粮食)和石油产品。

肥料货运量增加的实现,主要是源于克莱佩达港的化肥出口商(Belkalij - 白俄罗斯化肥厂)2013年与中国和印度最大的肥料贸易商签约。2013年一月至三月期间处理了250万吨,增长了11.9%。

我们可以明显看到,去年的粮食丰收对经过克莱佩达港农产品装卸量的影响。2013年的前几个月就处理了73.22万吨,甚至达到2012年同期的4.3倍以上。

克莱佩达港2013年1月至3月期间处理的成品油达到260万吨,增长约12.2%。考虑货物动态,我们预测2013年克莱佩达港将

处理3700-3800万吨货物。如果达到这个结果,这将是克莱佩达港整个独立历史中货运营业额最高的一年。如果要回答“是什么决定了增长量”这个问题,我可以这样说,首先是港务局和港口公司计划投资的协同作用。

- 港口发展的重点是什么?应该着重关注哪些?

- 交通部以及SE克莱佩达州海港管理局对港口的发展特别关注。在过去13年,即2000年至2012年中,港务局港口基础设施投资超过13.4亿立陶宛立特。投资中更大的一部分是专门用于融资建设、改造码头墙项目以及港口水域疏浚。外部码头入口通道浚深至15米,航道14.5米。

由于运费和市场倾向,我们预计会将注意力集中到疏浚航道,由于码头基础设施建设的开发和扩大,在2013-2015年期间集装箱、滚装船、化肥和粮食码头处理能力将提升,投资将增加。在现代化港口。为了容纳更高参数的船只,我们需要更大的存储容量以及更有效的货物处理技术。

港务局资金也将被配发到重建码头和发展评估道路中。为了促进南部港口发展,计划在2013-2014年限制污染土壤处置设施的发展。目前还计划编制航道疏浚可行性研究及最大参数。研究结果将决定更多港口基础设施的发展战略。

我们打算在2013年投资3亿立陶宛立特。最大的投资将配发到最重要的任务上——液化天然气基础设施建设。我们的注意力将首先集中于此。

特别要关注的是需要迫切在车皮周转、海关和其他通关电子检查方面增加工作效率。

需要注意的是我们应该特别努力去得到欧盟2014至2020年的计划资金,以便我们可以将其分配给那些重要的克莱佩达港口基础设施建设对象,当然,还包括社会项目——小而舒适的游艇码头以及重建Sventoji码头。

- 在总是有一些正在兴建中的码头中,最近有两个正在建设:LNG码头和克莱佩达客运及货运码头,他们应该会极大地改变港口形象。这些建设对立陶宛的发展会带来什么意义?

- 港务局参与了国家重点实施能源项目——LNG港口基础设施建设。可以预见,2013-2014年以配发约1.7亿立陶宛立特来建设这一战略目标。上述资金将被用于港口基础设施的发展:如疏浚工程、码头建设及其他投资实施LNG码头组成部分。

目前,港口管理局正在按照程序为未来的液化天然气码头执行疏浚工程。最大的疏浚公司Van Oord将于今年年中完成疏浚工程。但考虑到工作效率和发展顺利,评估疏浚工程预计可能会比预期提前完成。由于疏浚工程进行迅速,这给予我们鼓励和期望,作为被确认的国家重要经济项目,可以预见此液化天然气码头将在2014年年底开始运作。

在谈到其他基础设施对象——客运和货运站的建设,我想很高兴地说这项工作将在2013年秋季完成。欧盟结构基金用于其建设中。新的码头将被用来服务于日益增长的滚装船、滚装交换船。从经济的角度来看克莱佩达客运和货运站的发展是有利的,不仅是由于克莱佩达港的客运和货运流量的增加,也由于这个城市 and 这个国家的社会和经济影响,因为新的酒店和服务大楼需求会出现,将增加旅游服务,将创建额外的工作场所,并且也要发展基础设施和上层建筑符合欧盟要求的乘客服务。

- 感谢您接受我们的采访。





KLASCO historical changes: from barges to *Postpanamax* vessels

Lithuanians have not yet come to a single opinion concerning the origin of the name of Klaipeda, but today Baltic place-names are significant by themselves only as the cultural heritage. It is more important in the modern world what association the word raises. This Baltic coast city unfortunately had not become a member of Hanza trade union and present inhabitants can be happy that recent history corrected that mistake. During the last ten years Klaipeda port emits a strong economic power to the whole Eastern Baltic region.

Journalist Vida Borteliene talked to Audrius PAUZA, director general of one of the biggest stevedoring companies on the Baltic coast AB Klaipeda Stevedoring Company (KLASCO) about the changing business conditions.



KLASCO director general Audrius Pauza notes that the variety of cargo helps to balance trade fluctuations.

Terminals – modern, people – experienced

– Each country seeks that neighbouring countries used its ports. But when transit dominates, and such tradition prevailed in Klaipeda up to the beginning of this century, economics lacks safety. What solutions help KLASCO business mechanisms to quicker act in East West transport system without longer demurrages and disorders?

– Speaking about the power of traditions, though trade traditions are very old and they originated in those times when the cargo was brought to Klaipeda from hinterland by barges, we always review and analyse such period of time which is covered by KLASCO team's professional experience. We are the only one company in Klaipeda which celebrates work veteran's holiday which was taken over from the concern *Achema group* as they have a tradition to honour *Achema* fertilizer producers and they also govern KLASCO. So, a month ago we could see on the stage fifty dockers and specialists who are working in the company for two-three dec-

ades or even 45 years. No other Klaipeda port company has got such experience.

Up to the middle of the nineties of the last century there was only one company in Klaipeda, except Oil terminal, which acted as commercial port. It is the initiator of KLASCO business. When Lithuania regained its political independence, Klaipeda port depended on Russian transit not a single year. In soviet times Klaipeda was a specialized metal port. Till neighbouring Russia did not develop stevedoring complexes at the Baltic Sea, more than 5 million tonnes of metal was exported via Lithuania. KLASCO company handled such type of cargo flawlessly and this experience of the dockers is presently used splendidly.

It was not easy for Klaipeda port when well-established commercial links started to wane in 2000 and more companies started stevedoring business. But the change of KLASCO technologies and consecutive analysis of clients' demands return part of Russian cargo. Only now there exists the internal competition in the port and it is more difficult to continue KLASCO leadership tradition.

The last two years were record years for us – KLASCO has handled more than 13,4 million tonnes of cargo. And this cargo flow is neither homogeneous nor depending on one country and it is the most important thing economically. We may say that it is composed of several layers and two upper ones are – industrial production of Lithuania and Belarus transit. Russia, of course, remains the third trade partner and then come all the others: EU countries, the Ukraine and Kazakhstan.

– KLASCO distinguishes among other port companies by the universality of activities. How can it be harmonized with the turn to specialization?

– The feature of current trade is – shorter delivery time and cargo safety guarantee. Everywhere there prevail smart information technologies. Speed and inexpensiveness is also required from shipping, railways, automobile transport and port activities, though costs for energy resources are permanently getting higher. It becomes complicated to compete by commercial proposals if you have no technological advantages. Besides, environmental requirements are also increasing. Therefore there is one way of progress – construct closed cargo handling complexes that do not pollute environment. Even great investments bring benefit to everybody in the long run. We got convinced when we constructed three terminals – liquid and bulk fertilizers and grain – during the last ten years. Then we passed to a new investment stage: in 2011 we expanded grain terminal, we are constructing and in the 1st quarter of 2014 we will open a new bulk fertilizer warehouse, we will reform the existing warehouses and make more open areas at the quays in the northern part. In the southern part we are starting to use a new quay-wall. By territory planning we decrease the shortages of area and coordinate stevedoring types. We have to destroy something too. But to those who are used to seeing winches of cranes I may say that they will not disappear from KLASCO landscape. The cranes are undergoing capital modernization, each year



we acquire new Kalmar type forklifts. Market needs different types of cargo: metal products, building materials, cold food products, alabaster and salt. Every client is important for us even if it needs a small ship for his cargo. It is evident, that drop by drop the turnover in cargo terminal reaches 2,5 million tonnes annually. 700 people are working in KLASCO now. If there suddenly increase the volumes of cargo, we always have enough labour force.

Bigger draught – cheaper transportation

– At the Sea Ferry terminal we might calculate thirty types of cargo transported by wagons and road transport in the ferries of German and Swedish lines. But in the northern territory of KLASCO that is closer to the Harbour entrance there dominate fertilizers and grain. How might the company be characterized by such dislocation of terminals?

– It is the evident combination of port navigation channel, biggest depths at quays and allowed ship draught. The northern part of Klaipeda port is dedicated to oil tankers and *Panamax* type bulkers. When the port is dredged up to 14,5–15 m, there appears a new landmark – *Postpanamax* vessels and such vessels Latvian port Ventspils is able to accommodate. New KLASCO quays are dredged recently. The construction of quays No 7–9 is going on. After completion, next year, shipping parameters will change – there will appear a new possibility to accommodate 2 *Postpanamax* type vessels at a time. Presently at the fertilizer terminal we handle 13 m draught *Panamax* vessels, and at the grain terminal – with the draught of 13,4 m vessels with the capacity of 70 thousand tonnes. During the last grain season, since August last year to April this year

KLASCO accommodated 26 *Panamax* vessels. Practically each week there comes a big vessel to grain terminal. I think that we managed to fulfil the needs of grain exporters.

– Earlier grain was not the gold thread of KLASCO. Agriculture lives according to the whims of nature. What induced to develop grain terminal which did not function regularly earlier, knowing that the internal competition within the port is getting stronger?

– Several years ago when the crisis stopped international trade, we analysed from which point to start investment program up to 2020 many times. Being aware that our clients, the biggest Lithuanian agricultural companies, are becoming serious participants of grain market, we discussed what novelties we might propose. As usual, the bad seasons are changed by the years of record harvest. And then we decided to construct 6 storage places – silos with the capacity of 7,5 thousand tonnes each, and in this way to increase the variety of grain export. Now KLASCO is able to accumulate up to 105 thousand tonnes of grain. And what is the most important, this time the supply was in line with demand – new storage places were especially useful when the harvest started. Since August last year to the beginning of April this year we have handled 1,5 million tonnes of grain. Each month we accommodate 5 *Panamax* vessels. As the season is not yet over, this year should be good as well. Russian grain exporters are also showing interest in our terminal. We anticipate that the cooperation with Russian clients will expand. Maybe we will see Kazakhstan's grain as earlier they used to transport grain via Klaipeda port episodically.

Competition requires quick thinking, on the other hand – the competition of similar terminals in our port is rather formal – KLASCO

is the only company able to load grain to the biggest vessels, though it does not refuse small cargo parties too. The clients do not doubt who the leader in the port is, concerning the entire technical possibilities.

– Why was there the commotion of grain exporters last year concerning the grain removal?

– Misunderstandings rose due to the lack of wagons and the port proved that it manages to work even in extreme conditions. Everybody wanted to transport grain at a time – the discharge of wagons increased from 72 to 140 or 150 per day in our company. We installed hopper for grains to pour from machines and put the weighs. Those who lacked wagons, used road transport. As we increased loading rates, there appeared space for Russian cargo too. I think that the biggest grain export turnover in the whole Baltic seaside was reached in our terminal.

– What do you say to potential clients who intend to find out whether it is worth choosing KLASCO?

– It depends on the type of cargo. For some of them it is enough to know the ship draught of 13–13,4 m, for others, for example Russian metal exporters, we are to ensure that we will have enough storage area and form competitive transportation scheme. Still for the others the advanced cargo handling technology is very much important as well as ship loading speed. And, of course, we can guarantee, that we have flexible and competitive pricing. Consignors collect a lot of proposals. According to signed agreements we see the increased client's confidence in KLASCO progress. The goal of our strategy is – during the coming 7 years to double the present carrying capacity of territory infrastructure and warehouses up to 25 million tonnes per year. ■

Taking into consideration the demands of the clients to transport several kinds of grain, we decided to expand the grain terminal.





KLASCO 的历史 变迁：从驳船到 后巴拿马船

立陶宛还没有就克莱佩达起名的问题达成一致，但今天波罗的海的地名由于文化遗产得以彰显自我。更重要的是在现代世界中协会这个词所带来的影响。一个波罗的海沿岸城市不幸未能成为汉匣贸易工会的成员，但最近令人们高兴的是，这个历史性的错误得以修正。在过去的十年里，克莱佩达港以雄厚的经济实力辐射着整个东欧波罗的海地区。

记者Vida Borteliene与波罗的海沿岸最大的装卸公司，AB克莱佩达港埠公司（KLASCO）总监Audrius PAUZA针对不断变化的业务条件进行了探讨。

KLASCO总监Audrius Pauza指出，货物种类的多样性有助于平衡贸易波动。

码头 - 现代，人们 - 经历

- 每个国家都将邻国使用其港口作为目的。但是，当运输占主导地位且这种传统在克莱佩达已达到了盛行之时。到本世纪初，经济缺乏了安全性，是什么样的解决方案帮助KLASCO商业运营机制更快行动，使东西交通运输系统没有滞留和混乱？

谈到传统的力量，虽然贸易传统很古老，起源于克莱佩达货物由驳船带到腹地的时候，我们一直回顾和分析由KLASCO专业团队所涵盖的这段时间。我们是唯一一家克莱佩达庆祝由阿赫玛集团传承下来的工作老将将有假期的公司，因为他们有一个传统，授予阿赫玛化肥生产商荣誉，他们也治理KLASCO。因此，一个月前，我们可以看到舞台上的50名码头工人和专家们，他们都在公司工作了二、三十年，甚至45年。克莱佩达港口其他的公司没有这样的经历。

追溯到上个世纪90年代中期，这是克莱佩达唯一一家除石油码头外作为商业港口的公司，是KLASCO业务的发起者。当立陶宛恢复其政治独立，克莱佩达港口依赖于俄罗斯的运输，不只一年。在苏联时代，克莱佩达是专业的金属码头。在邻国俄罗斯没有发展在波罗的海的装卸设施之前，通过立陶宛出口的金属超过

500万吨。KLASCO公司无事故处理这种类型的货物，目前这方面的完美经验在码头得到出色发挥。

克莱佩达港口码头就装卸业务建立完善的商业联系并不容易。2000年，越来越多的公司开始装卸业务。但KLASCO的技术变化和对客户要求的连续分析将一部分俄罗斯的货物带回。只是现在存在港口内部竞争，很难继续KLASCO的领导传统。

过去的两年对于KLASCO来讲是有纪念意义的两年——货物超过1340万吨。货流既不均匀，也不依赖于某一个单一国家，经济是最重要的事。我们可以说，它是由若干层和两个上层结构搭建——立陶宛的工业生产和白俄罗斯过境运输。当然，还有作为第三大贸易伙伴的俄罗斯以及随之而来的所有其他成员：欧盟国家、乌克兰和哈萨克斯坦。

- KLASCO通过企业活动的广泛性与其他港口区分开来。那么它如何与专业化保持和谐统一？

- 当前贸易的特点是——更短的交货时间和货物的安全保证。到处在盛行智能信息技术。尽管能源资源成本持续增高，航运、铁路、汽车运输和港口活动也

都还在要求速度和廉价。如果你没有技术优势，那么完成商业提案就变得复杂起来。此外，环境的要求也越来越高。因此有一种进步的方法——构造不污染环境的封闭货物处理结构。甚至大投资从长远来看也造福大家。

我们构建了三个码头——液体、散化肥和粮食码头。在过去的十年之中，我们来到了一个新的投资阶段：在2011年，我们扩大了粮食码头，我们正在建设并在2014年第一季度中，将开设一个新的散化肥仓库，改造现有的仓库，并开拓码头比较空旷的北部区域部分。在南部部分中，我们已经开始使用新的码头墙。

在国土规划中，我们减少了面积短缺以及协调装卸类型。我们也要毁灭一些东西。但那些起重机绞车，我可以说不，它们是KLASCO不会消失的景观。起重机正处于现代化建设期，每年我们都购入新的卡尔马型叉车。

市场需要不同类型的货物：金属制品、建材、冷冻食品、雪花石膏和盐。每一个客户对我们来说都很重要，即使他的货物只需要一条小船。显而易见正是这一点一滴的积累，使得货运站的营业额达到每年250万吨。在KLASCO现在有700人工作，如果突然有大量货物增加，我们总是有足够的劳动力。



在同一时间装载两艘巴拿马型船的可能性对高峰期间无干扰组织粮食出口很有帮助。

更大的流动 - 更便宜的运输

- 在海上渡轮码头,我们经过统计通过货车和公路运输,在德国和瑞典渡轮线运输的货物类型可能会有30种。但是,在北方靠近KLASCO海港进口的主要是化肥和粮食。公司怎样面对可能这样错位的码头特点?

- 这是港口航道的明显组合,拥有码头最大深度和船舶吃水。克莱佩达港北部专门为油轮和巴拿马型散货船服务。当码头浚深至14.5 -15米,出现了一个新地标——后巴拿马型船舶,这些船舶在拉脱维亚的文茨皮尔斯港口能够容纳。

新的KLASCO码头最近在疏浚。7-9号码头最近正在建设之中。项目建成后的明年,航运参数将发生变化——会出现同时容纳两条后巴拿马船型新的可能。目前在粮食码头,我们可处理容量七万吨吃水13.4米的巴拿马型船舶。从去年八月至今年四月KLASCO容纳26艘巴拿马型货船。几乎每个星期都会有一艘大型船只停靠在粮食码头。我认为我们在设法满足粮食出口者的需求。

- 更早一些时间,粮食还不是KLASCO的金线。农业生活依赖自然规律性。是什么引起没有较早定期发挥作用的粮食码头的发展,并在港内制造了越来越强的内部竞争?

- 几年前,当危机停止了国际贸易,我们多次分析,至2020年,从哪个角度开始的投资计划会高。我们知道,我们的客户,立陶宛最大的农业公司,正在成为粮食市场的重大参与者,我们讨论可能提出的新奇状况。像往常一样,糟糕的季节每年随着创收纪录变化。然后,我们决定兴建6个存储的地方——每个拥有7500吨的储存能力,并通过这种方式来增加粮食出口的品种。

现在KLASCO可以累积105,000吨粮食。最重要的是,这段时间的供应已满足需求——收获开始时,新的存储地就显得特别有用。自去年8月至今年4月,我们已经处理了150万吨的粮食。每个月我们容纳5艘巴拿马型船。由于本季还没有结束,今年应该也还良好。俄罗斯粮食出口国也表示有兴趣选择我们码头。我们预计将扩大与俄罗斯客户的合作。也许我们也会看到哈萨克斯坦的粮食,以前他们有时通过克莱佩达港运粮食。

竞争需要快速思考。另一方面——在我们港口,同类码头之间的竞争相当正常——KLASCO是唯一一家能够以最大船舶装载粮食的公司,但它也并不拒绝装载小货物。就整体技术能力考虑,客户并不怀疑谁是港口的领导者。

- 去年粮食搬移方面为什么会出现粮食出口国骚动?

- 货车的缺乏导致了误解的产生,港口最终证明了其在极端条件下的工作管理能力,即使每个人都希望有时间运送谷物——在我们公司每天货车的使用从72辆增加到140或150辆。我们安装料斗,进行粮食倒机然后称重。缺乏货车的便使用公路运输。当我们增加加载速率,对俄罗斯货物也出现空间。我认为,在整个波罗的海海边最大的粮食出口营业额拥有者是我们的码头。

- 你想对有意向选择KLASCO的潜在客户说些什么,以证明他们的选择是值得的?

- 这取决于货物类型。对于其中一些了解吃水13 - 13.4米深的船舶就已足够。对于其他,例如俄罗斯金属出口国,我们要确保有足够的存储区域,形成有竞争力的运输方案。

对于其他货物,先进处理技术与船舶装载速度同样非常重要。而且当然,我们可以保证,我们具有灵活和有竞争力的价格。货主收集了很多建议,根据签署的协议,我们看到了客户对KLASCO的取得进步很有信心。我们的战略目标是——在未来7年,将目前区域基础设施承载能力翻一番,仓库年容量升至250万吨。 ■



GOVERNMENT HOPES TO BOLSTER SHIPBUILDING IN RUSSIA

Topic of our rubrics - Russian shipbuilding.
Our guest is - Industrial Analyst
Vyintas MARSCIONKA

- What is the current state of Russian shipbuilding industry?

- Ever since the collapse of the Soviet Union, Russian shipbuilding industry has been loaded with problems. Outdated facilities, exceptional focus on military ship building, and out-dated plants that are not able to build modern and big civil ships. Once a major player in terms of marine construction, Russia today is far behind the global shipbuilding behemoths such as South Korea, China, Japan and even Vietnam and Croatia. However, recently Russian government decided to revive its civil shipbuilding industry.

- What measures are taken in order to achieve this revival?

- The boost for Russian industry is to come from the implementation of a long-term domestic shipbuilding programme initiated in 2010 by the government. The core of the programme, which is expected to run through 2030 with a planned investment of 600 billion Russian rubles, is aimed at establishment of specialized shipbuilding zones that will have a special tax and customs regimes and heavy investment in R&D. Particular attention is expected to be paid to the development of the country's largest centres of shipbuilding, including St. Petersburg, Severodvinsk, Nizhny Novgorod and the Kaliningrad region.

The program is implemented through *United Shipbuilding Corporation*, government owned holding which, currently, accounts for approximately 70-80 % Russia's shipbuilding capacity.

- Can you give examples of specific projects and their scale?

- One of the examples is the 2.5 billion RUB shipyard *Zvezda DSME*, a joint venture of USC and *Daewoo Shipbuilding & Marine Technologies*, near Vladivostok. It is expected to be finished by the end of 2013. The new shipyard will be specialized in construction of big tonnage tankers for shipping of oil, gas and chemical products. The joint venture has already orders from *Sovkomflot* for 6 tankers of ice class *Aframax*.

Another modern shipyard will be built in the Far East by USC and *Yantai Raffles Shipyard Ltd.*, Singapore. It will be specialized in the construction of sea drilling units, floating oil and gas platforms, service vessels and other equipment for the sea shelf. The necessary investments for this project are estimated at 15 billion RUB before 2015.

Other examples include shipyard in Primorsk, at the estimated costs of 38 billion rubles and USC and South Korean *STX Shipbuilding* 1.8 billion US\$ shipyard at *Novo-Admiralteysky* in Saint Petersburg region.

However, a fair share of scepticism is due when considering these ambitious projects. The entire financing and sustainability plan is highly dependent on number of orders for the shipyards, because government financing will only cover half of 600 billion RUB. Given the present state of the industry, the revival will be slow.

Not only are the production facilities out-dated. The concerns about shortage of labour force should also to be taken seriously. Average age of a shipbuilder is more than 50 years, while the influx of young workers is virtually non-existent.

As a result we expect to see real industry production growth only at around 3% CAGR in the upcoming 5 years. ■

Interview prepared by Euromonitor International
www.euromonitor.com



政府希望以加强在俄船舶制造



我们量规的话题——俄罗斯造船业
与我们进行本次交流的是——工业
分析师Vyintas MARSCIONKA

- 俄罗斯造船业目前的状态是怎样的？

自从苏联解体后，俄罗斯造船业就带着问题面临损毁。设施陈旧，聚焦于特殊军舰建设，工厂过时而无法生产现代大型民用船舶。俄罗斯曾经是海洋工程建设的主要参与者，但今天却是远远落后于全球造船业的其他大国，如韩国、中国、日本、甚至越南和克罗地亚。然而，最近俄罗斯政府决定恢复其民用造船业。

- 为实现这个复兴，都采取了哪些措施？

- 俄罗斯工业的推动作用源于2010年由政府来开始实施的一个长期国内造船核心计划，该计划预计将运行到2030年，投资6000亿俄罗斯卢布，目的是建立专门的造船区，具有特殊税收和海关制度，并在R&D有巨大投资。全国最大的造船中心的预期发展得到了特别关注，包括圣彼得堡、北德文斯克、下诺夫哥罗德和加里宁格勒地区。这个项目通过国有控股的联合国政府船舶工业集团公司实行，其占目前俄罗斯造船能力的约70%至80%。

- 你能举例说明项目的具体内容和规模吗？

- 其中一个例子是价值25亿卢布的船厂“Zvezda DSME”，这是南加州大学和太宇造船及海洋技术的合资企业，靠近符拉迪沃斯托克。预计将于2013年年底完成。新船厂将专门建设运输大吨位石油、天然气和化工产品的油轮。该合资公司已拥有6张来自Sovkomflot的冰级阿芙拉型油轮订单。另一家现代船厂将由南加州大学和新加坡烟台莱佛士船业有限公司在远东联合建造。它将专业建设的海上钻井平台，漂浮石油和天然气平台，服务船舶和其他海陆架设备。估计这个项目在2015年之前进行的必要投资将达到150亿卢布。

其他例子包括在普里莫尔斯克的造船厂，预计成本为380亿卢布和美国USC和韩国STX180亿的船厂NOVO-Admiralteysky在圣彼得堡地区的估计成本。

然而，当考虑这些雄心勃勃的计划时，应有的怀疑还是占一定比例的。整个的资金来源和可持续性计划高度依赖于船厂的订单数量，因为政府的资金将只能承担这6000亿卢布的一半。鉴于行业现状，其复苏将是缓慢的。

不仅生产设施过时，劳动力短缺的担忧也应该受到重视。造船厂工人的平均年龄超过50岁，而大量涌入的年轻工人几乎是不存在的。

因此，我们希望看到未来五年的真正行业生产增速为年复合增长率3%左右。 ■

此采访稿由Euromonitor International提供
www.euromonitor.com

DFDS CONNECTING EUROPE

ST.PETERSBURG - KLAIPEDA - KIEL FERRY SERVICE



Carried by ferries:

- autotrailers
- all types of trailers
- all types of containers
- cars, motorcycles
- minibuses and other vehicles
- general cargo
- project cargo



St.Petersburg - Klaipeda - Kiel
The route schedule will be available on
www.dfds.com from
01 05 2013



Russia - sales.spb@dfds.com
Lithuania - sales.lt@dfds.com
Germany - sales.kiel@dfds.com





Economic interest unites state and commercial structures



Previous articles on lobbying, financial and economic overviews, financial logistics of dry ports and alternative free economic zones published in our JURA MOPE SEA magazine, have become popular amongst the readers. Their author Mr. Valeriy Gulbas was born in Siberia in 1949 just after the WWII. Mr. Gulbas completed his undergraduate studies in Engineering and received his postgraduate degree in management of large (State owned) enterprises from Moscow. When Kazakhstan turned independent Mr. Gulbas founded his business in Kazakhstan and worked with the Prime Minister and the President of the Republic to achieve economic stability, growth and worldwide recognition of the newly formed state. Mr. Gulbas currently resides in Latvia with his family and *inter alia* holds the position of an Honorary adviser of the Administration of the President of the Republic of Kazakhstan in the Baltic States.

Mr. Gulbas is the founding Chairman of the VIV Foundation; on his numerous recent trips to the Gulf Mr. Gulbas entered into a memorandum of understanding with a member of the Saudi Royal Family His Highness Prince Salman Faisal Salman Mohamed Al Saud, Chairman of the *Itlalat Al-Ghad Group*. JURA MOPE SEA had the honour to interview Mr. Gulbas about cooperation perspectives of such diverse regions such as Asia, the Baltic States and the Gulf.



The Participants of the signing of the Memorandum.

– Why Saudi Arabia?

– Having been involved in analysis of economic development of large and small nations of the modern world for many years, I tried to understand the algorithm of successful development of the Persian Gulf. In order to establish strategic partnership, high level meetings private meetings were organized with political leaders and heads of financial institutions of the UAE, Saudi Arabia, Oman and Jordan in 2012 and 2013.

During the negotiations my partners expressed great interest in several projects developed by the Foundation, one of which entailed creating a multi-modal logistics centre as a *Dry port* in the territory of Free Economic Zone in Khorgos, Kazakhstan within the framework of international project for the development of international freight transit corridors between the states of South-Eastern Asia and West Europe.

Sheikh Al-Nahyan of Abu-Dhabi also expressed interest as to the long-term plans and activities of the Foundation. There is significant potential in joint implementation of common projects in Kazakhstan, the Baltic States and other regions of Eurasia found their continuation led to negotiations with His Highness Prince Salman Faisal Salman Mohamed Al Saud, Chairman of the *Itlalat Al-Ghad Group*. The VIV Foundation entered into a Memorandum of Understanding with *Itlalat Al-Ghad* on strategic partnership, investment and joint implementation of projects in Saudi Arabia to the value of 126 billion US Dollars of 25.26 % of the total investments to the Gulf in 2011.

The Memorandum of Understanding allows the Foundation and its partners participation in Numerous innovate projects in Saudi Arabia

and beyond; The foundation and *Itlalat Al-Ghad* are at the outset of establishment of the Free Economic Zones (FEZ) and important progressive organic energy and logistic projects in Saudi Arabia and other regions of the Gulf.

– What has the VIV Foundation and the state with absolute monarchy got in common?

– It is indeed a serious question. Only economic interest within the framework of implementation of state programs on modernization of national economics may be in common with commercial structure. Our task is to coordinate our partners and investors in synchronised implementation of projects and programs as outlined in the MOU; and ensure adherence to the given goals in national and international projects to the interests and prosperity of the People of Saudi Arabia.

The Foundation and its partners understand that presently the territorial factor as the argument of state power does not imply in itself any level of significance. Technological progress in the modern world may significantly strengthen economic and political power of the state.

– How did the Foundation catch the interest the member of the Royal family of Saudi Arabia?

– Very often, the factor of non-official communication, as well the practical benefit of confidential communications between persons of statute is the key to successful implementation of projects. Our projects are focused on the fact that the values or interests are to determine harmonious development of different Eurasian regions. We are to propose and create the best conditions for the implementation of common projects in



order to attract and place the investments.

The Foundation recommended the algorithms, methods and procedures that might help reaching success in the development of Free Economic Zones in Saudi Arabia, Kazakhstan and the Baltic States if they are properly implemented. We proposed a concept for the development of inland transport corridors that might compete successfully with sea routes in transportation of cargo from the South-Eastern Asia to West Europe.

Our proposals to the *Itlalat Al-Ghad Group* were based on business philosophy, which adheres to the importance of being able to foresee large-scale economic and political manifestations in order to avoid hurricane-type competition.

Within the framework of our discussions, the possibilities of preparation agreements for priority projects in Saudi Arabia, Kazakhstan and European countries and the countries with common business projects were considered in particular. There were considered the models of their financing, including the creation of international specialized investment funds with the participation of sovereign investment funds of Arab Emirates.

– What was the content of the Memorandum signed by you?

– Long negotiations ended in signing the Memorandum. Under the initiative of prince Al Saud the form and the content of this document was proposed where the activities of the *Itlalat Al-Ghad Group* were reflected taking into consideration the proposals and wishes of the Fund.

In this document, it is said about the preparation of the projects for the development of transport, logistics, energy and tourist business, about the common implementation of the program in the sphere of education and about the innovative projects.

Special place in the Memorandum is given to the projects of creation of FEZ in Saudi Arabia, Kazakhstan and the Baltic countries as well as in the transit states of Eurasia.

There is also said about the creation of highly profitable transport-logistics structures and industrial-innovative centres, organization of objects for trade-industrial activities with the participation of foreign investment companies.

In the Memorandum there are reflected the common projects the implementation of which will allow execution of re-distribution of national financial resources from international financing institutions to national development and to the development of international high-liquidity business projects.

Partnership vectors reflected in the Memorandum are set taking into consideration the existing instability of international financial system which makes impact on financing volumes in national economics not only in the developing countries but also in the countries of the Near East.

– What is the goal of the Memorandum?

– As the main goal of the Memorandum is – I should say the creation of the strategic partnership communications for all interested international, state and private organizations that intend to take part in the implementation of international project for the development of land freight transit corridors between the countries of the Near East Asia and West Europe.

It is evident that the significance of land transit corridors passing via the territory of China, Kazakhstan and Russia are of great importance for global economics and it is an important factor in the development of national states of Eurasia.

The main stimuli during the preparation and signing of the Memorandum were the mutual understanding of the parties participating in the negotiations and the support of the head of delegation Prince Al Saud as well as the initiatives raised by the Fund.

– Several years ago you published in the magazine JURA MOPE SEA the concept of dry port project in Kazakhstan. What are the implementation perspectives of this project?

– In 2010 the Fund made an official address to the President Nursultan Nazarbayev proposing to create a multi-modal logistics centre in Kazakhstan with a status of *Dry port* in the territory of Free Economic Zone. My article was dedicated to this topic in your publication. The initiative announced by the Fund concerning the organization the above project was supported on the side of the President of Kazakhstan who in 2011 initiated the creation of Special Economic Zone *Khorgos – Eastern Gate* by his decree.

The foundation of SEZ *Khorgos – Eastern Gate* is being considered by the Fund as the beginning of practical implementation of international project for the creation of a single international integrated logistics structure, which should be able to control and efficiently manage own transport system and regulate cargo flows in national port territories. Presently the Fund is actively working on the formation of international organization with the participation of authoritative, international transport - logistics companies from Europe, China, Russia and the countries of Near-East Asia.

The scenario prepared by the Fund supposes that the practical implementation of it will require participation of national state structures and international investment funds.

In connection with this Fund in 2012 there was signed the Memorandum with regional heads of Latvia concerning common preparation of the project concept for creation of multi-modal logistics centre at the border junction of Latvia, Belarus, Russia and Lithuania.

There are many problems interfering with the development of this project, but our Fund anticipates that with the participation of investment structures of UAE (United Arab Emirates) and Saudi Arabia will add to the attractiveness of the project not only in the Baltic countries but also in the states via the territories of which transit freight corridors pass.

It is important to understand that the success of our undertakings depends on the decisions the majority of which is still to be jointly solved with the representatives of the companies from the states of Near-East Asia, China, Kazakhstan, Russia and the countries of the Baltic region.

The success of the project may significantly affect the economic growth of the above-mentioned states, but the economic growth – is a consequence of many factors including political and national economic institutions.

– Saudi Arabia – is a desirable investor of many countries. How do they assess the perspectives of cooperation with Kazakhstan, Russia and the Baltic countries in their country?

– According to the public information and the attitude of the Prince Al Saud about the attractiveness of Kazakhstan for investments and on the basis of my personal analysis I may say that Kazakhstan and Russia during the last several years cause increased interest to middle and big investors of Saudi Arabia.

They are attracted by the effectiveness and readiness of the governments of Kazakhstan and Russia to conduct an open and constructive dialogue with investors. Creation of Custom's Union and a single economic environment in the territory of Russia, Belarus and Kazakhstan increased the level of attractiveness for investors not only from Saudi Arabia.

I should like to note, that Saudi Arabian banks are actively competing with regional and international financing institutions, develop and propose their clients different financial services.

According to the investigation data of the company *Ernst & Young*, the markets of Kazakhstan and Russia are more attractive for foreign investors among CIS (Commonwealth of Independent States) countries.

It is difficult for me to assess the attractiveness of the Baltic States for investors from Saudi Arabia, but I will let me say the idea that the foreign investors select the country for investments taking into consideration the level of safety of invested capital, getting access to business partners and also the availability of possibilities for getting additional profit at the expense of special or exclusive conditions of capital investment. The example of it might be the special territories where Free Economic Zones with low tax rates are located.

Therefore, the project proposed by the Fund for the creation of a single transport-logistics structure in the territory of Kazakhstan, Russia and the Baltic countries suggests the creation and location of multi-modal logistics centres in the territories of Free Economic Zones.

Politicians and businessmen of the Baltic countries are to prove their reliability and they are to know that any country intending to attract investments or mobilize capital should immediately join the global competition with the rest world of loan applicants and investments.

– Thank you for the interview. ■

经济利益 联合国国家 和商业结构



刊登在杂志《海》上面的关于运输长廊、无水港、金融物流问题的文章引起了读者的极大兴趣。其作者 Valeriy Gulbas 在哈萨克斯坦出生和长大，研究并创办了自己的业务。最近他住在拉脱维亚，是哈萨克斯坦总统在波罗的海国家在经济问题上的非员工管理顾问。

Valeriy Gulbas 先后创办了国际基金 VIV (“人人享有平等的可能性”)。不久前作为本基金的一个领导者，他访问了沙特阿拉伯。代表本基金 Valeriy Gulbas 与沙特阿拉伯王室成员- Salman Faisal Salman Mohamed Al Saud 王子签署备忘录，王子是 Itlalat Al-Ghad Company 集团公司的负责人。我们与 Valeriy GULBAS 谈论了亚洲、波罗的海国家和近东等不同地区的合作前景。

- 为什么选择沙特阿拉伯？

- 通过多年分析现代世界大国和小国的经济发展，我试着理解近东国家的成功发展的原理。

为了达到这个目的并建立合作伙伴关系，我在2012年为我的伙伴们组织了与政治领袖、元首、阿联酋大型金融机构的互访和私人会议。

在谈判过程中，我的合作伙伴对国际项目的概念表现出了极大的兴趣，准备在基金的支持下创建一个多模态物流中心，在哈萨克斯坦境内的自由经济区框架内作为一个干港国际项目，来发展东南亚和西欧国家之间的国际货运中转走廊。

Abu Dhabi Sheikh Al-Nahyan 对与基金的长期合作活动表现出了他的兴趣，他对迪拜的金融结构感兴趣，希望在哈萨克斯坦实施共同项目，对波罗的海国家和其他欧亚大陆地区表现出兴趣，他们现在一直在与沙特阿拉伯王子，也就是 Itlalat Al-Ghad 公司负责人继续进行会议和谈判。

谈判的结果是，基金 VIV 与 Itlalat Al-Ghad 公司之间签署了伙伴关系备忘录。

很可能是代表国家签署，这是近东国家之间的领导人做为直接合作伙伴关系的一个总投资量。2011年沙特投资了1260亿美元或总投资的25.26%到近东国家。谅解备忘录的签署给了基金和其合作伙伴可能性来成为众多创新项目的参与者，在沙特阿拉伯和其他地区建立自由经济区、能源和物流项目的合作伙伴关系。

你要明白经济利益来源于业务结构的伙伴关系，代表的进入与国家经济和投资的可能性大小和规模成正比。

- 基金 VIV 和绝对君主制的阿拉伯半岛国家有什么共通之处？

- 这是个严肃的问题。只有在经济利益的框架内实施国家计划促进国民经济现代化的商业结构可能是共通之处。该基金的任务是协调合作伙伴和投资者关系，在备忘录中指出的项目以及实施方案，提供预期以及与之繁荣的利益，并且监督其遵守国家及国际的项目的规定，为沙特公民提供利益。

基金及其合作伙伴的代表了解到，目前领土因素作为国家政权的说法，并不意味着本身水平具有任何重要意义。现代世界的技术进步可能会显著地增强国家的经济和政治力量。

- 基金如何使得沙特王室成员对其业务结构产生兴趣？

- 很多时候，非官方沟通因素及地位和私人之间的保密沟通实际利益在大项目和小项目的实施中不予以考虑。

我和我的合作伙伴试图激发 Al-Saud 王

子在国家过渡期对国家经济发展思路和项目产生兴趣。

我们的项目主要关注于价值观和利益的事实来确定不同欧亚地区的和谐发展。我们提出并实施创造共同项目的最好条件，以吸引并安置投资。

部分基金依照建议采取算法，方法和程序，如果实施，这可能有助于其在沙特阿拉伯、哈萨克斯坦和波罗的海国家自由经济区的发展取得成功。我们提出的腹地走廊运输概念，这可能与海上从东南亚到西欧航线运输货物的发展竞争中取得成功。

我们建议 Itlalat Al-Ghad 公司，重要的是预见到大规模的经济和政治表现，以避免飓风型竞争的经营理念。

在我们讨论的框架内，准备协议会特别考虑到沙特阿拉伯、哈萨克斯坦和欧洲国家常见的业务项目和国家重点项目的可能性。他们认可的融资模式其中包括建立国际专门投资基金以及阿拉伯酋长国主权投资基金的参与。

- 你所签署的备忘录中说了什么？

- 长期谈判备忘录的签署根据沙特王子主动提出的本文件的形式，内容考虑到反映 Itlalat Al-Ghad 活动以及遵循基金的建议和意愿。

在这份文件中提到了编制交通、物流、能源和旅游业务项目以及教育领域创新项目实施方案的共同发展。

备忘录中特别关注沙特阿拉伯、哈萨克斯坦和波罗的海国家的 FEZ 项目，以及在欧亚过境国创造的项目。

也有关于创造高利润的运输物流结构和产业创新中心的说法，组织工业贸易与外商投资企业参与活动。

备忘录中有反映共同项目的实施，这将使国际融资机构的国家财政资源重新分配，执行国家发展和高流动性的国际业务项目的发展。

考虑到现有的国际金融体系的不稳定性，这使得融资量不仅影响发展中国家，而且体现在近东国家国民经济备忘录合作载体。

该备忘录的目的是什么呢？

我应该说备忘录的主要目标是——为有意参与并发展实施近东亚洲和西欧国家之间陆路货运中转走廊国际项目的国际、国家和私人组织建立合作伙伴【建立】关系。

很明显，通过中国、哈萨克斯坦和俄罗斯的陆地领土来中转货物，建立过境走廊，这对全球经济有非常重要的意义，是欧亚大陆国家民族发展的一个重要因素。

准备和签署备忘录的主要动力是来自与会各方即代表团负责人沙特王子 Al-Saud 和基金之间在谈判中的对所提出倡议的支持及相互了解。

- 几年前你在杂志JURA MOPE SEA上发表了哈萨克斯坦无水港项目概念。你对实施这个项目有怎样的看法？

- 2010年基金为哈萨克斯坦总统 Nursultan Nazarbayev提出了一个官方地址，建议在自由经济区境内创建一个多模态状态的干港物流中心。我在出版物中专门就这个话题发表了文章。上述由基金组织的项目侧面得到哈萨克斯坦总统的支持，他在2011年通过法令宣布发起创立Khorghos-东门经济特区。

SEZ Khorghos-东门经济特区的建立是基金考虑国际项目实际执行的开始，这创建了一个单一的国际综合物流结构，应该是能够控制和有效地管理自己的运输系统，规范全国港口地区货物流量。基金目前正在积极参与国际组织的形成，具备国际性的运输权威性。其物流公司来自欧洲、中国、俄罗斯和近东亚各国。

基金编制的方案考虑到实际执行，将要求国家结构的参与和国际基金的投资。本基金在2012年与拉脱维亚、白俄罗斯、俄罗斯和立陶宛区域主管签署谅解备忘录，在边境交界处创建多模式物流中心，共同编制项目概念。

这个项目的发展受到很多问题的干扰，但

我们的基金预计，阿拉伯联合酋长国（阿联酋）和沙特阿拉伯投资结构的参与者，以及在波罗的海国家通过其领土过境运输货物的国家也将增加对该项目的关注。重要的是要理解，我们事业的成功其中大部分仍取决于从美国近东南亚、中国、哈萨克斯坦、俄罗斯和波罗的海地区国家公司代表的共同决议。

项目的成功可能会显著影响上述国家的经济增长，但经济增长取决于许多因素，包括政治和国家经济机构因素。

- **沙特阿拉伯——是一个许多国家的可取投资者。他们如何评估与哈萨克斯坦、俄罗斯和波罗的海国家与自己的国家合作前景？**

- 根据公共信息和沙特王子Al Saud的态度，哈萨克斯坦具有投资吸引力，基于个人分析，我可以这样说，哈萨克斯坦和俄罗斯在过去几年中增加了沙特阿拉伯中型和大型投资者的兴趣。

他们被哈萨克斯坦和俄罗斯政府的有效性和准备充分所吸引，与投资者进行公开和建设性的对话，在俄罗斯、白俄罗斯和哈萨克斯坦境内创建定制关税联盟和单一的经济环境，对投资者增加不仅来

自沙特阿拉伯水平的吸引力。

我想要指出，沙特阿拉伯银行正在积极与区域和国际金融机构竞争、发展，并为他们的客户提出不同的金融服务。

根据安永会计师事务所的调查数据，哈萨克斯坦和俄罗斯市场对独联体（独立国家联合体）外国投资者国家更具吸引力。

对我来说，很难评估波罗的海国家对沙特阿拉伯国家投资者的吸引力，但我要说，外国投资者选择投资这个国家，考虑到投资资本的安全水平，获得贸易伙伴的可能性以及为获得额外利润的资本投资的特殊条件，或其专用的可用性的代价。例如可能是位于低税率自由经济区的特殊地区。

因此，该项目拟由基金创建一个单一的物流运输结构，建立和定位哈萨克斯坦、俄罗斯和波罗的海国家提出了领土地区自由经济区多模态的物流中心。

波罗的海国家的政治家和商人打算证明自己的可靠性，他们知道，任何有意吸引投资或调动资金的国家都应该立即与世界各国一道，加入贷款申请人和投资的全球竞争中。

- 谢谢您接受我们的采访。 ■

3rd China International Smart Grid Construction Distributed Energy and Energy Storage Technology and Equipment Expo & Summit
June 16-18, 2013 China National Convention Center

Why attend ?

- ◆ 4 Trillion Smart Grid Market and the Fastest Growth Rate in the World
- ◆ Only One China's International Expo Combining the Smart Grid Industry and the Distributed Energy and Energy Storage Industry

Who Organize ?

Trade Development Bureau Ministry of Commerce P.R.C. | Electric Power System Committee | Thermoelectric Committee | Devis

Who Support ?

National Development and Reform Commission
Ministry of Construction National Energy Administration

IEC | dnp | DANISH ENERGY ASSOCIATION | 電力技術懇談会 | DE

Contact Organizing Committee:
Mr. Frank Li MP: 13712679446
Tel: +86-10-52011130 Fax: +86-10-52098898
E-mail: frankli@devis-expo.com Website: http://www.cigee-expo.com



voestalpine VAE Legetecha - PRODUCTION TO RAILWAYS



Foto by Algis Palionis.

The company *voestalpine VAE Legetecha* was founded in 1995 by *SPAB Lietuvos geležinkeliai (Lithuanian railways)* and *VAE AG (Austria)*. 72 employees work in the company. *voestalpine VAE Legetecha* is able to produce 250 completely collected railway switches and 1200 tons of welded baseplates annually.

The company suggests all types and varieties of turnouts that are presently used and necessary in Lithuania and neighbouring regions: assembled R65, R50 and 60E1 rail profile turnouts with 1:18, 1:11, 1:9, 1:6 crossings, non-standard products made to order of the client, separate turnouts parts and assemblies as well as switch repair and monitoring services. The produced turnouts are mounted with *Hytronics* equipments (*Ecostar, Spherolock, Hydrolink and etc.*)

Presently our company is exporting its products to more than 10 countries of the world: Latvia, Austria, Spain, India, RSA, Australia, Holland, America and etc.

voestalpine VAE Legetecha has got quality management system EN ISO 9001 and environment protection management system EN ISO 14001. All turnouts and crossings are certified by TUV NORD. The turnouts R65-212-1:9 and R65-300-1:11 have got Russian Federal Railway Transport Register certificate.



VAE Legetecha

voestalpine

voestalpine

voestalpine VAE Legetecha——铁路产品



voestalpine VAE Legetecha公司由SPAB Lietuvos geležinkeliai (立陶宛语铁路) and VAE AG (奥地利)始建于1995年。72名员工在此公司工作。voestalpine VAE Legetecha每年能够生产250个全集铁路交换机和1200吨焊接托盘。

该公司建议目前所使用的所有类型和品种的交换机都有必要在立陶宛和邻近地区推广：收集的R65, R50和60E1轨道轮廓开关为1:18, 1:11, 1:9, 1:6交叉迹象, 公司为客户定制非标准产品, 包括独立开关零件、装配体、开关维修和监控服务。交换机配套Hytronic设备 (ECOSTAR, Spherolock Hydrolink等) 完成。

目前, 我们的产品的出口到世界上十多个国家: 拉脱维亚、奥地利、西班牙、印度、香港特区、澳大利亚、荷兰以及美国等。

voestalpine VAE Legetecha已获得质量管理体系标准EN ISO9001和环保管理系统EN ISO 14001认证。所有交换机和连接处都通过TUV NORD认证。开关R65-212-1:9和R65-300-1:11, 已获得俄罗斯联邦铁路运输注册证书。



摄影 A. Palionis。

VAE Legetecha

www.vae-lgt.lt



10 years` experience and new challenges of cargo transportation by container train *Viking*

(Vilnius, Lithuania)

Vidmantas Gudas

In February 28, in Vilnius there took place the conference 10 years` experience and new challenges of cargo transportation by container train *Viking* organized by *AB Lietuvos gelezinkeliai* (Lithuanian railways). The main goal of it – was to assess further development possibilities of the project and increase of cargo flows between the Baltic and the Black sea countries.

The representatives of the ministries of Lithuania and state institutions as well as the representatives of railway transport of Belarus, Ukraine, Turkey, Bulgaria, Romania, Georgia, Azerbaijan, Finland and Sweden, foreign and Lithuanian business partners and the representatives of Lithuanian forwarding, logistics and stevedoring companies took part in the event.

In February 2003 the train *Viking* started on the route Ilyciiovsk-Kiev-Minsk-Vilnius-Klaipeda and back and in ten years it covered about 2,3 million kilometres and transported more than 300 thousand TEU or more than 4,8 million tonnes of cargo.

Viking is a joint railway project of Lithuania, Belarus and the Ukraine connecting the Baltic and the Black seas. The whole route (1734 km) is covered in 52 h. Universal and specialized containers are transported by *Viking* and in the future it is anticipated to transport trailers with semi-trailers – containers. It will add to the decrease of queues of trailers at Belarus border.

The project *Viking* was recognized as the example of good practice by EC- coordinated PROMIT project investigation in 2008. In 2009 European Intermodal Association (EIA) awarded it in the nomination *Intermodal project of the best practice*.

Romania joined the project *Viking*

The memorandum between *AB Lietuvos gelezinkeliai* and Romanian national railway cargo company *CFR Marfa S. A.* was signed during the conference. Romania joined the project *Viking*

Director General of *AB Lietuvos gelezinkeliai* Stasys Dailydka and the representative of Romanian railway company *CFR Marfa S.A.* *Alexa Boiciuc* signed the Memorandum.

Bulgaria has also joined the common project *Viking* of Lithuania, Belarus and the Ukraine. The negotiations are going on and it is intended that Georgian, Turkey, Azerbaijan and Scandinavian railway administrations joined the project.

Presidium of the 10 years` experience and new challenges of cargo transportation by container train *Viking*.



Exhibition of Lithuanian rolling stock

On the next day after the conference the subsidiary of *AB Lietuvos gelezinkeliai* company *UAB Vilniaus lokomotyvu remonto depas* (Vilnius locomotive repair depot, *VLRD*) organized the exhibition of new products.

There were exhibited: railcar *KTD*, dedicated to the maintenance of railroads and survey and repairs of contact lines, new generation hybrid shunting locomotive *TEM 35*, new shunting locomotive *TEM TMX* with AC-DC electric drive, new four-axle shunting locomotive *TEM LTH* with AC electric drive, new shunting locomotive *TEM TMH*, *SIEMENS ER20CF*, where the company conducts current and capital repair works as well as to the earlier modernized locomotives *2M62M*, *ČME3M*.

VLRD is one of the first companies in the Baltic region to produce new generation shunting locomotives and railcars and render rolling stock park renewal and repair services. Producing new modern techniques, modernizing rolling stock and repair works, the company uses the most advanced technologies and permanently upgrades and expands available production capacities.

Since 2009 the company produced 35 units or new shunting locomotives *TEM TMH*. This year the company begins to produce a new shunting locomotive *TEM 35* with a hybrid drive.

In cooperation with Czech company *CZ LOKO*, Russian company *Brianskij masinostroitelnyj zavod* and Ukrainian company *Lugansteplovoz*, the production of a new shunting four-axle locomotive *TEM LTH* is commenced.

In 2012 – 2013 the company opened a new page of its activities in the field of the production of specialized railway infrastructure machines. Together with Italian railway transport production company *SVI S.p.A.* and Austrian concern *Palfinger Railway*, there was created and presently the railcar *KTD* is already produced, which is dedicated to the maintenance and repair works of contact lines. At the same time the other machine *AGRC-1200* is being produced, dedicated to the maintenance and repairs of railroads and construction of new railways.

2ND MAXIMISING AFRICAN PORT CAPACITY

Durban, South Africa

22nd and 23rd May 2013

Streamlining Port Efficiency & Maximising Hinterland & Corridor Development

Speakers Include:

Jay New, *Commercial Director,*
Gulftainer Company

Johny Smith, *Chief Executive Officer,*
Walvis Bay Corridor Group

Barbara Mommen, *Chief Executive Officer,*
Maputo Corridor Logistics Initiative

Kenn Verster, *Executive: Capital Projects,*
Grindrod

Nishal Sooredoo, *Senior Consultant,*
Drewry

Rachid HADI, *Member of board,*
Casablanca Container Terminal

Tim Vancampen, *Directeur Général CEO,*
MICTSL

...and many more

Register Now

All Jura Mope Sea 'Readers
can take advantage of

15% Discount

Quote MAP2_Jura in e-mail

For more information and to register
contact:

Piotr Baziuk

+48 616 469 780

pbaziuk@acieu.net

TGC 2013

4th Turkmenistan International Gas Congress

21–22 May 2013
Ashgabat, Turkmenistan

4^й Международный Газовый Конгресс Туркменистана

21–22 мая 2013 года
Ашхабад, Туркменистан

www.turkmenistangascongress.com

Organised by | Организаторы:



State Concern «Turkmengaz»
Государственный концерн «Туркменгаз»



Chamber of Commerce and Industry of Turkmenistan
Торгово-промышленная палата Туркменистана

Co-Organiser | Co-Организатор



For further information please contact
Summit Trade Events on the following details:

За более полной информацией
обращайтесь к Summit Trade Events по
следующим координатам:

In London / в Лондоне:

Tel: +44 (0) 207 328 8899

Fax: +44 (0) 207 624 9030

e-mail: info@summittradeevents.com

In Ashgabat / в Ашхабаде:

Tel: +993 12 264000

e-mail: summittradeevents@gmail.com



Eurasia Rail 2012 : World's third biggest Railway exhibition (Istanbul, Turkey)

Bengu Dogruer

07-09 March 2013 in the Istanbul Expo Center (IFM) there was organized the world's third biggest exhibition in its field, Eurasia Railway, Rolling Stock, Infrastructure and Logistics Exhibition. At the exhibition there were more than 17 thousand professional visitors from 22 countries and 287 exhibitor companies from 25 different countries.

At the exhibition TCDD (Turkish State Railways) and its subsidiary corporations including TÜVASAŞ (Turkish Wagon Industry Inc.), TÜDEMSAŞ (Turkish Railway Machines Industry Inc.) and TULOMSAŞ (Turkish Locomotive and Engine Industry Inc.) presented innovations related to wagons of the Turkish railways, locomotives, railway technologies produced by the local manufactures within the railway sector.

The official opening ceremony of 3rd Eurasia Railway Exhibition was made by Mr. Binali Yıldırım, Turkish Minister of Transport, Maritime Affairs and Communications with Mr. Mario Garces, Undersecretary from Ministry of Transport in Spain.

Among other ministers that attended the exhibition were: Benoit Schmitt, Executive Director for Europe & Africa of *Deutsche Bahn* from Germany, Vaselin Vasilev, General Director of Railway Administration Execu-



tive Agency from Bulgaria, Rafie Yousif Abbas, General Director of Iraq State Railways, Enis Berisha, General Director of Kosovo Railway Regulatory Authority, Jerry Kleniewski, Counsellor to the Minister of Poland Ministry of Transport, Arion Adrian, General Director of Romania State Railways and many other bureaucrats from Ministries of Transport and State Railways from neighboring countries attended.

Many industry giants from Turkey and worldwide attended the exhibition including *Siemens, Alstom, Bombardier, Vossloh, Thales, Caf, Talgo, Knorr Bremse, Webasto, Voith Turbo, Savronik, Kardemir, General Electric Transportation, Ulaşım Aş, Hyundai Rotem, ABB* next to national pavilion participation from Germany, the United Kingdom, Czech Republic, Russian Federation, Republic of China and Poland.

The Durmazlar Company, which in the last year for the first time was presented to the world press for its own manufactured tramway *Silkworm*, Turkey's first 100 % local product was exhibited for this time at the Eurasia Rail Exhibition. Hyundai Rotem Company presented for the first time the wagons that would be used for carrying passengers within the Marmaray project. Siemens Company presented the products and solutions not only for the manufacturing of vehicles but also signaling and electrification solutions. For this Siemens had prepared a presentation called R. Ecube which was showed during the period of exhibition.

In comparison with the first edition of the Eurasia Rail Exhibition now the exhibition has increased with 40 % and this year there were presented 287 companies, among them 117 were Turkish companies and 170 were international companies.

Eurasia Rail Exhibition, which is supported by the Turkish Ministry of Transport, Maritime Affairs and Communications and Turkish Railways (TCDD), in June 2012, received the approval of UFI (The Global Association of the Exhibition Industry).

At the same time in September 2012, the exhibition proved to be on the international market as the first exhibition in Turkey to give financial support to German exhibitors as approved by German government.

The fact that during the exhibition there are organized different seminars and conferences with the participation of foreign companies attracted the attention of the world press regarding this field of industry.

At the exhibition such companies like the Spanish company OHL, *Alarko, Astaldi, Hyundai Rotem* which invested in the world's second biggest undersea project Marmaray, project of 5 billion dollars that will be launched on 29 October, 2013 were also present at the exhibition.

At the 2012 edition of the Eurasia Rail Exhibition TCDD signed contract of cooperation with Bosnia and Herzegovina, Iraq and Bulgaria, in such a way the exhibition presented a good opportunity of developing the international collaboration relations regarding the strengthening the local railway industry. At this year edition of Eurasia Rail, there were already prepared several agreements about to be signed both in the state and private sector of the field, so the exhibition was officially visited by 15 delegations.

*For further details please contact
visitors@eurasiarail.eu*



Eurasian Railway Forum (Prague, Czech Republic)

Kristyna Ježova

Discussions about the development of railway transport such as freight transport, infrastructure, safety and integration of transport systems were the subjects of the Eurasian Railway Forum, which took place in Prague on 12 March 2013.

There were heard the presentations and questions were answered by Vladimir Jakunin, President of the *Russian Railways* (RZD) and the Chairman of the International Union of Railways (UIC), Philippe Citroën, General Manager of the Association of the European Rail Industry (UNIFE) and Libor Lochman, Executive Manager of the Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER). The Forum was hosted by professor Petr Moos, pro-rector of the Czech Technical University in Prague (ČVUT).

The importance of the meeting is illustrated by the geographic composition of the participants. Experts from more than 21 countries participated in the Forum. They met at a round table in a lively debate. They discussed the role of the Russian railways in the future of the Eurasian Railway Corridor. The company president Vladimir Jakunin informed the partners about the options opened by the *Trans Siberia Railway*, especially the potential of RZD as a whole – the organisation of transport corridors North-South and East-West.

“Why do we talk about transport corridors? Because nowadays it is not just the direction in which railways are heading. At present we must deal with transport corridors as integrated transport systems, which blend various transport modes, so we could secure fast transport and delivery of cargo reliably”,- said Vladimir Jakunin, president of RZD.

Foreign participants shared their experience as well as their troubles. Both were very fond to be quite similar across all the nations. One of the most urgent problems was the need for fast development of infrastructures. It was said at the Forum, that EU is going to provide subventions for this purpose over the next 7 years, but it will be only 10 % of the amount, which is needed.

“If we want to increase the quantity of passengers and railway freight transport, we need a high quality robust infrastructure. It is an essential requirement, or else we can just forget about any increase of the quantity of passengers and cargo transport. This is the message we need to tell the politicians on the European level. We need to say, that the European Commission is willing to listen to these signals and it should support more investments to railway infrastructure”,- said Libor Lochman, executive manager of CER.

Out of the most significant participants of the Eurasian Forum let us name some of them:

Sergey Kiselev, (Ambassador, Russian Federation embassy in the Czech

Republic), Sergey Aristov (State secretary and Deputy Minister of Transport of the Russian Federation), Miloslav Hala (Deputy Minister of Transport of the Czech Republic, Ministry of Transport), Valeri Reshetnikov (Senior Vice-President, RZD), Anatoli Meshcheryakov (State Secretary – Vice-President, RZD), Alexander Saltanov (Vice-President, RZD), Salman Babaev (Vice-President, RZD), Vladimír Lupták (General Manager, ZSSK Cargo), Štefan Hlinka (General Manager, ŽSR).

The Eurasian Railway Forum was organised on the occasion of the fourth year of the International Rail Freight Conference (IRFC 2013), which took place subsequently on 13 –15 March 2013. The Forum and the Conference were organised by the company JERID, member of the OLTIS Group.

www.RailConference.com, kristyna.jezova@oltisgroup.cz

4th International Rail Freight Conference (Prague, Czech Republic)

Kristyna Ježova

On 13 –15 March Prague hosted the *4th International Rail Freight Conference on transport between Europe and Asia (IRFC 2013)* with the subtitle *Dialogue Between Railways and their Customers*. The conference was organised by the JERID company, a member of the OLTIS Group, under the auspices of the Ministry of Transport of the Czech Republic and the international organisations OSJD (Organisation for the Cooperation of Railways), UIC (International Union of Railways), UNIFE (Association of the European Rail Industry), CER (Community of European Railway and Infrastructure Companies) and CCTT (Coordinating Council on *Trans-Siberian Transportation*). The conference was also supported by 18 partners, especially by a number of international organisations.

This event was organised parallel to other events including Eurasian Railway Forum, discussions of the European Management Committee of UIC (EMC) and the Galileo User Forum about the use of the global navigation satellite system services (GNSS) in freight transport and logistics. The conference hosted also a meeting of the committees of AROS (Association of Rail Operators Slovakia) and GETA (Green European Transport Association).

“We consider the Trans Siberia Railway and Baikal Amur Railway a basis for the new railway corridor, which can be used as a foundation for the new Euro-Asian transport corridor. We are already working on the ways how to manage transportation of containers across the whole Trans Siberia Railway up to the EU borders within 7 days.”

Vladimir Jakunin, President of Russian Railways



9th TRANS Middle East BEIRUT 2013

PORT OF BEIRUT

Phoenicia InterContinental Hotel, Beirut, Lebanon
Wednesday 29 and Thursday 30 May 2013

Hosted By



Technical Site Visit! 70 International Exhibition Stands! 30 International Conference Speakers! 500 International Decision Makers! Networking Gala Dinner!

Exclusive Offer: Conference Delegate Registration for All Shipping Lines; Port Authorities And Terminal Operating Companies 40% off at only GBP595 Per Person!

Official Hotel and Venue

Lanyards Sponsor

Name Tags Sponsor

Conference Delegates Lunch Sponsor

Gala Dinner Sponsor



- Growth Strategies Driving Maritime Players Within The Region
- Forthcoming Challenges in Relation to Strong Demand in Global Containerisation
- Current State of Infrastructure And Investor Sentiments For Ports And Shipping Development
- Global Trends in The Ownership of Ports And Its Significance For Shipping Lines
- The Outlook For Container Traffic And The Growth Prospects For Intra-Regional Trades

- Maritime Supply Chain Integration – Realising The Part of Ports in Global Logistics
- Port Modernisation And Capacity Improvements: Catching up With Growth Opportunities
- Putting The Right Cargo Handling And Heavy Lifting Equipment in Place
- Achieving Greater Cargo Visibility, Security And Tracking in Your Ports
- Cost Effective Container Inspection And Detection Technology

Tel: +60 87 426 022
Fax: +60 87 426 223
Email: enquiries@transportevents.com

www.transportevents.com

Tel: +60 87 426 022
Fax: +60 87 426 223
Email: enquiries@transportevents.com

SUPPORTING MEDIA

businessvibes

CRIMINAL SECURITY

ECARPOLOG

EduMaritime.com

EMERGENCY ACTION

freightbook

GreenPort

TRANSPORT & LOGISTICS

FINANCIAL SHIPPING Gazette

Inf.marine

JUBA-MUPE-SEA

JCtrans.Net

maritime connector

البحر

SHIP SHORE

SUPPORTING TRADE ORGANISATIONS



BAHRAIN SHIPPING AGENTS ASSOCIATION



ICMCA



SCIS



SUSTAINABLE OCEAN SUMMIT

22 - 24 April 2013

Washington, D.C.



WORLD OCEAN COUNCIL

The International Business Alliance
for Corporate Ocean Responsibility

The International Ocean Business Forum to Advance Responsible Use of the Seas



The Posidonia SEA TOURISM FORUM

28-29 May 2013

MEGARON ATHENS INTERNATIONAL
CONFERENCE CENTRE, GREECE

Conference and Exhibition

Cruise, Yachting & Passenger Shipping at the Forefront

Join us at the 2nd Posidonia Sea Tourism Forum to explore the future growth potential for cruising, yachting and passenger shipping in the Eastern Mediterranean and the Black Sea, and capitalise on new investment opportunities opening up in the region's Sea Tourism industry.

The 2013 Posidonia Sea Tourism Forum is the ideal platform to promote the region's destinations and services, showcase investment plans and meet the key industry players.

To participate: www.PosidoniaSeaTourism.com

Posidonia Exhibitions SA

Tel. + 30 210 428 3608, E-mail: seatourism@posidonia-events.com

Under the auspices of



Ministry of Tourism



Ministry of Shipping,
Maritime Affairs
and the Aegean



Hellenic Chamber
of Shipping



Association
of Greek Tourism Enterprises



MEDCRUISE
THE ASSOCIATION
OF MEDITERRANEAN
CRUISE PORTS



HELLENIC
PORT
ASSOCIATION



Association of Passenger
Shipping Companies



Union of Cruise Ship Owners
& Associated Members



Hellenic Association of
Travel & Tourist Agencies



Hellenic Professional
Yacht Owners Association



Greek Marinas Association



Hellenic Yacht Brokers
Association



The themes of the lectures and debates discussed such key issues as the perspective of the railway development in Europe and Asia, new railway systems, railway corridors, East-West connections, 1435/1520 mm interoperability, simplifying the procedures of railway border crossings, e-commerce in railway freight transport, modern logistics solutions, intermodality, support to international cooperation, cross border and customs issues in transportation, shipment tracking, exceptional shipments, tariffs and price formation, railway freight market competition, combined and container transport, cooperation among railways, infrastructure, safety, encouraging of the international projects to boost the railway freight transport (*Shift2Rail*, European green transport, etc.).

This year's conference, just like the previous one, was dedicated to the question, how to boost the role of railways and railway freight transport and its competitiveness in the modern transport system. Railway experts from the departments of transportation, railways, operators, railway industry companies, carriers and other participants of the railway market in Europe and Asia took part in the conference. The importance of the meeting is highlighted by the geography of the participants: the conference was visited by more than 330 representatives of the railway industry from 157 companies from 31 countries of Europe, Asia and Africa.

"Railway is not just a means to transport containers. It can be a great alternative to solve a number of problems. The key issue is transport time, because time is money. Frankly speaking, we need to improve the harbour infrastructures, strengthen the safety of the corridors, improve the technical systems and increase the speed. This will eventually allow the corridors to get faster and we will reach a greater share of the transport market."

Jean-Pierre Loubinoux, General Manager of UIC

42 lecturers from 19 countries gave lectures and presentations, among them the representatives from the committee of OSJD, UIC, CER, CCTT, UNIFE and other important European and Asian organisations.

In the conference programme the lectures were divided into several thematic sections: International organisations and transport corridors, Strategic directions in Euro-Asian freight transport, Main problems of the Eurasian railway freight transport, Transport systems, Infrastructure.

The theoretical part dealt with freight law and legislation, interoperability and the role of international organisations in the development of transportation between Europe and Asia, including a greater use of the unified consignment notes CIM/SMGS. In their speeches the representatives of the Asian and European railway companies shared their experience from the transcontinental transportation, container and intermodal transportation and informed about the projects, they are currently working on. Important information was provided also in the presentations dealing with the technical options at the individual transport corridors, establishment of logistics centres of intermodal terminals and the use of transport and information technologies.

The words of the participants also confirmed, that we need to further develop the freight transportation between Europe and Asia including container and intermodal transport. Only improved quality of services, shortening the cargo delivery times and ensuring smooth state border crossing procedures, providing competitive prices can ensure success and boost the competitiveness of railway transport and its efficiency. To increase the importance of railway industry in the overall integrated transport system in Europe and Asia, we need to ensure regular exchange of information about the experience with railway freight transport technologies and to develop cooperation in this matter. The participants of IRFC 2013 expressed the conviction, that dialogue must continue as well as intense sharing of practical experience among railway companies, transport operators, producers and suppliers of railway transport equipment, carriers and customers from various Euro-Asian countries, where it seems fruitful to continue in such events like conferences or seminars, to provide opportunities to discuss topical issues and the future development in the organisation or railway transport, including container and combined transport between Europe and Asia, with the participation of government officials in charge of railways, and with

the participation of railways, railway associations and companies, such as providers of forwarding services and operators and organisations participating in the transport process and international organisations participating in the rail freight transport.

The conclusions of the conference led to an adoption of a Declaration to the Eurasian Governments to Improve Competitiveness and Efficiency of Railway Transport. The purpose of the declaration is to increase awareness about the solutions to the railway transport problems. The first day of the conference ended with a ceremony of the international Golden Charriot awards for transportation. It was awarded to selected associated members of OSJD for their great contribution to the development of the international railway transport.

The conference was complemented with an exhibition with 15 exhibitors from the railway carriers, railway industry, IT companies, international organisations and media.

*The next year of the IRFC conference will take place in Prague again in 2015. See more at www.irfc.eu, www.RailConference.com
kristyna.jezova@oltisgroup.cz*

Yug Trans-2013 (Gelendzhik, Russia)

Polina Bayramova

International transport forum *Yug Trans-2013* took place for the ninth time in Gelendzhik, at the coast of the Black Sea, in March 12–22 2013. Within the framework of the Forum there gathered the professionals of transport industry, including the representatives of state and commercial structures, stevedoring and railway companies, cargo owners and also the leading consultants in the field, in one of the areas. There took part more than 100 participants from Russia, Turkey, the Ukraine and Germany in the forum and 25 experts made their reports. The forum traditionally took place under the auspices of Federal Agency of Sea and River Transport of the Ministry of Transport of the Russian Federation.

In this year program the Forum included a wide range of the most important matters of the field: state program of RF Development of transport system as the instrument of state transport policy in Azov-Black Sea and the Caspian basins, problems and solutions at the junction railroads – port, investments, transportation services at the Olympic games – 2014, cargo base of the Southern basin.

Within the framework of the plenary session the report was made by Vladimir Kuznetsov, head of Southern territorial administration of the Federal Agency for arranging RF state borders. The matter on the throughput capacity of automobile border points at the usual time and during the European Football Championship-2012 made a significant part in his report, and the figures differ by more than two times in fa- ▶





vous of the latter. V. Kuznetsov spoke about the implementation and financing of RF State borders (2012–2020): for the construction, reconstruction and technical modernization of sea crossing points there were allotted more than 10 billion RUB, for air crossing points – 440 million RUB, for road crossing points – 1 billion RUB and for rail crossing points – 5,5 billion RUB.

Konstantin Sashenko, the leading specialist for the development of marina OAO Sochi sea commercial port, presented the situation in the construction of marina in Sochi port under the investment Olympic program art. 56. It is planned to start running marina in October 2013.

The project of new outside the port container terminal in Novorossiysk with the area of more than 5 hectares rose interest to the participants, and

the main goal of it is to increase handling capacities of containerized cargo in port terminals by 180 thousand TEU annually. Jekaterina Semokhina, the head of capital constructions and development of *OOO Service Logistics* made a presentation of it.

One of the main sections of the Forum called Problems and solutions at the junction railroads – port was opened by the Deputy Head of the Southern territorial administration of Federal Agency of railway transport Vladimir Alexandrin. He told about the modernization of the structure North-Caucasus railroad and Pri-Volga railway, development of Novorossiysk transport junction as well as the development of transport junction on Taman peninsula.

Evgeniy Gorlakov, assistant head of North-Caucasus railway – affiliate of *OAO Russian railways* noted that during the last four years there were invested more than 20 billion RUB to the development of infrastructure at the sites of Kotelnikov – Tikhoretsk and Timashevsk – Crimea – port in Caucasus. About 200 km of new roads were constructed and started the operations. The stations were reconstructed too. During the coming two years it is planned to invest about 13 billion RUB to the implementation of those projects.

Pavel Shestakov, head of freight forecasting department of the transportation of cargo via seaports and border points of OAO Institute of economics and transport development made an assessment concerning the transportation volumes of international trade by railways (by *OAO Russian railways*) together with the seaports of Azov-Black Sea basin and he noted that by 2020 they planned to increase the volume twice comparing to 2011 (116 million tonnes and 56,4 million tonnes respectively).

On the second day of *Yug Trans* there took place the round table discussion Development perspectives of South Russia transport.

The participants of the Forum got acquainted with Novorossiysk mazut oil terminal – one of the biggest centres in transportation of bunker mazut oil, heavy engine and bunker fuel and out of port terminal *OOO Service Logistics* as the project of it was presented within the framework of the Forum program. ■

Contact information: pr@konfer.ru; www.yugtrans.com

Hosted By:

Fraport

DB BAHN

Lufthansa

HOLM
HOUSE OF LOGISTICS AND MOBILITY

2013 The Future of AirRail PARTNERSHIPS
International conference and Global AirRail AWARDS

15-17 May 2013, Frankfurt



TRANS CASPIAN

**12th INTERNATIONAL
TRANSPORT, TRANSIT &
LOGISTICS EXHIBITION**

www.transcaspian.az



TRANSCASPIAN

**13-15 JUNE 2013
BAKU, AZERBAIJAN**



Organisers



Tel: +994 12 404 10 00
Fax: +994 12 404 10 01
E-mail: transport@iteca.az

Venue

BAKU
EXPO CENTER



www.facebook.com/TransCaspian

10年经验以及集装箱货物运输列车 Viking号

(维尔纽斯, 立陶宛) 面临的新挑战
Vidmantas Gudas

2月28日, AB Lietuvos gelezinkeliai (立陶宛铁路) 在维尔纽斯举办了“10年经验以及集装箱货物运输列车Viking号面临的新挑战”会议。其主要目标是进一步评估项目, 增加在波罗的海和黑海国家之间货物进一步流动的发展可能性。

立陶宛和国家机关各部委的代表以及来自白俄罗斯、乌克兰、土耳其、保加利亚、罗马尼亚、格鲁吉亚、阿塞拜疆、芬兰和瑞典的铁路运输代表, 以及外国和立陶宛的业务合作伙伴, 立陶宛运输、物流、装卸公司的代表也参加了这次活动。

2003年2月, 运行于伊利斯沃斯科-基辅-明斯克-维尔纽斯-克莱佩达的火车Viking号返回, 其在十年内运行了约230万公里, 运送超过30万标准货柜单位, 达480万多吨的货物。

Viking是一项立陶宛、白俄罗斯和乌克兰合资的铁路项目, 连接波罗的海和黑海。运行整条线路(1734公里)需要52个小时。Viking可进行普柜及特种集装箱的运输, 并预计在未来运输使用拖车半挂车以及联合挂车。这将增加减少在白俄罗斯边境的拖车队列。

该Viking项目被认定为2008年EC-协调PROMIT项目的典范, 2009年欧洲多式联运协会(EIA)为Viking项目颁发多式联运项目最佳实践奖提名。

罗马尼亚加入Viking项目

会议期间AB Lietuvos gelezinkeliai和罗马尼亚国家铁路货运公司CFR Marfa S. A.之间签署了谅解备忘录。罗马尼亚加入Viking项目。

AB Lietuvos gelezinkeliai 总监Stasys Dailydka和罗马尼亚国家铁路货运公司CFR Marfa S. A. 代表Alexa Boiciuc签署了备忘录。

保加利亚也加入了立陶宛、白俄罗斯和乌克兰的共同项目Viking。这个问题正在洽谈中, 其目的是让格鲁吉亚、土耳其、阿塞拜疆和斯堪的纳维亚铁路局也加入这个项目。



立陶宛机车车辆展

会议结束后的第二天AB Lietuvos gelezinkeliai的子公司UAB Vilniaus lokomotyvų remonto depas (维尔纽斯机车检修站, 简称VLRD) 举办新产品展览。

展出了轨道车KTD, 致力于维护铁路和检验, 修理接触线, 新一代混合型调车机车TEM 35, 使用AC-DC电力驱动的新型调车机车TEM TMX, 使用AC电力驱动的四轮新型调车机车TEM LTH, 公司对西门子ER20CF进行维修工程, 指导流向以及重要的维修工作, 对早期的现代化机车2M62M, ČME3M也是如此。VLRD是波罗的海地区第一批生产新一代调车机车和轨道车的公司之一, 并提供机车车辆的停靠更新和维修服务。该公司采用新的现代技术, 实现机车车辆现代化并在维修工程中采用最先进的技术, 永久升级以及扩大可用产能。

自2009年以来, 该公司生产的35个单位或新的调车机车TEM TMH。今年, 该公司开始生产一款混合动力驱动的新调车机车TEM 35。

与捷克公司CZ LOKO合作, 俄罗斯公司Brianskij masinostroitelnyj ZAVOD和乌克兰公司Lugansteplovoz开始合作生产的一款新的四轴分流机车TEM LTH。

在2012年 - 2013年, 公司掀开了新的一页, 其活动领域专注于铁路基础设施设备的生产。意大利铁路运输生产公司SVI S.p.A. 以及奥地利相关的Palfinger铁路一起于目前创造了铁路机车KTD发展计划, 这是专门为接触线的维护和维修工程准备的。同时, 另一台机器AGRC-1200正在生产中, 专用于保养和维修铁路以及兴建新铁路。



欧亚铁路：世界第三大铁路展

Bengu Dogruer

2013年3月7日至9日在伊斯坦布尔博览中心(IFM)举办的该领域内世界第三大展览, 暨欧亚铁路、机车车辆、基础设施和物流展。展览汇聚了来自22个国家的一万七千多名专业观众以及来自25个不同国家的287家参展商。

在此次展会上, TCDD (土耳其国家铁路公司) 及其附属公司, 包括TÜVASAŞ (土耳其旅行车实业有限公司), TÜDEMSAŞ (土耳其铁路机械实业有限公司) 和TÜLOMSAŞ (土耳其机车和发

11th ASEAN PORTS & SHIPPING

2 0 1 3

Windsor Plaza Hotel, Ho Chi Minh City, Vietnam
Thursday 11 and Friday 12 July 2013

Supported By

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI
CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
MINISTRY OF TRANSPORT
SOCIALIST REPUBLIC OF VIETNAM

- Technical Site Visit • 80 International Exhibition Stands • 30 International Conference Speakers
- 450 International Maritime Transport Conference Delegates • Networking Welcome Reception

Exclusive Offer: Conference Delegate Registration for All Shipping Lines; Port Authorities And Terminal Operating Companies 40% off at only GBP595 Per Person!

Official Hotel and Venue



Lanyards Sponsor

LIEBHERR

Name Tags Sponsor



Conference Delegates Lunch Sponsors



- Evaluating The Current and Future Infrastructure Developments in Vietnam
- The Rise of Green Ports: Environmental Management For a Sustainable Future
- The Future of Container Shipping Growth and The Opportunities For Regional Ports
- Regional Port Competitiveness: Where Does Vietnam Stand Amongst The ASEAN Giants?

- Preparing For Rebound: Recovering From The Global Economic Crisis
- Shippers' Strategies Amidst The Booming Vietnamese Port Developments
- Building a Sustainable Port And Terminal Operation
- Innovations For The Enhancement of Port And Container Shipping

Tel. + 60 87 426 022
Fax. + 60 87 426 223
Email: enquiries@transportevents.com

www.transportevents.com

Tel. + 60 87 426 022
Fax. + 60 87 426 223
Email: enquiries@transportevents.com

SUPPORTING MEDIA



SUPPORTING TRADE ORGANISATIONS





INTERNATIONAL EXHIBITION

InterLogistika

INTEGRATED SOLUTIONS IN TRANSPORT AND LOGISTICS

September 09 – 12, 2013
Moscow, Russia
CROCUS EXPO IEC



Transport.
Expediting.
Logistics.



Warehouse
logistics



Transport
and logistical
infrastructure



IT technologies
in logistics



City
logistics



Logistics
in e-commerce



Logistics
in customs offices
and foreign trade



Standardization.
Certification.
Services



Education
in logistics

InterLogistika is your right choice!

Tel./Fax: +7 (495) 961 22 62; E-mail: interlog-expo@mediaglobe.ru; www.interlog-expo.ru

Organizers:



InterLogistika 2013 will take place in CROCUS EXPO IEC
together with the  COMTRANS!



动机工业公司)提出与土耳其铁路、机车、铁路技术中与货车相关的创新,这些是由铁路部门当地制造商生产。

第三届欧亚铁路展在土耳其运输、海务和联络部长Binali Yildirim先生与西班牙交通运输部的副国务卿Mario Garces先生的主持下正式开幕。

其他参加了此次展会的部长分别为:来自德国的德国铁路欧非区执行董事Benoit Schmitt,来自保加利亚铁路行政执行机构总监Vaselin Vasilev,伊拉克国家铁路总监Rafie Yousif Abbas,科索沃铁路监督管理委员会总监Enis Berisha,波兰交通运输部部长顾问Jerry Kleniewski,罗马尼亚国家铁路总监Arion Adrian,以及众多邻国铁路交通运输部的其他代表。

许多来自土耳其和世界各地的业界巨头参加了此次展会,其中包括SIEMENS、ALSTOM、BOMBARDIER、VOSSLOH、THALES、CAF、TALGO、KNORR BREMSE、WEBASTO、VOITH TURBO、SAVRONIK、KARDEMİR、GENERAL ELECTRIC TRANSPORTATION、ULAŞIM AŞ、HYUNDAI ROTEM、ABB,他们的旁边是来自德国、英国、捷克共和国、俄罗斯联邦、中国和波兰的国家展团。

Durmazlar公司,是在去年第一次向世界媒体展示自己制造的电车Silkworm,土耳其第一个百分百的本土产品在欧亚大陆铁路展上展出。Hyundai Rotem公司第一次展示了将在Marmaray项目用于中运载乘客的车辆。西门子公司提出的产品和解决方案,不仅服务于车辆的制造,而且还能发送信号和电气化解决方案。为此西门子在展览期间还准备了一个名为R. Ecube的演示。

与第一期的展会相比,本届欧亚大陆铁路展展览规模增加了40%,并在今年提出了287家公司,其中117家是土耳其公司,170家是国际公司。

欧亚铁路展得到土耳其运输、海务和联络部及土耳其铁路公司(TCDD)的支持,于2012年6月获得UFI(全球展览业协会)的批准。在2012年9月的同一时间,展览通过批准登上国际市场上,成为在土耳其第一个得到德国政府批准给予德国参展商资金支持的展览。事实上,在展会期间举办了不同的研讨会和会议,吸引了外国公司的参与以及世界媒体对于这一行业领域的关注。

在展览中,西班牙OHL公司,Alarko, Astaldi, Hyundai Rotem也有亮相,这些公司投资了50亿美元到世界上第二大的海底工程Marmaray项目,此项目于2013年10月29日推出,这次也出现在展会上。

在2012年的欧亚铁路展上,TCDD与波斯尼亚和黑塞哥维那、伊拉克和保加利亚也签署了合作合同,以这样一种方式进行展览是一个很好的机会,可以加强地方铁路行业发展的国际合作关系。在今年本届欧亚铁路展上,已经准备了好几个即将在国家私部门领域签署的协议,此展览迎来了15个代表团的正式访问。

更多相关信息,请联系visitors@eurasiarail.eu

欧亚铁路论坛

(布拉格,捷克共和国)

Kristyna Ježova

2013年3月12日在布拉格举行的欧亚铁路论坛上,货运、铁路运输发展、基础设施、交通运输系统安全性和集成是讨论的主题。

俄罗斯铁路公司(RZD)总裁及国际铁路联合会(UIC)主席Vladimir Jakunin听取了介绍并回答了问题。欧洲铁路行业协会(UNIFE)总经理Philippe Citroën,以及欧洲铁路基础设施公司社团(CER)的执行经理Libor Lochman出席了论坛。该论坛由位于布拉格的捷克技术大学(ČVUT)的校长教授Petr Moos主持。

会议的重要性由参与者的地域构成得到说明。来自超过21个国家的专家参加了此次论坛。他们举行了一次圆桌会议,进行了热烈的辩论。他们讨论了俄罗斯铁路在未来欧亚铁路通道的作用。公司总裁Vladimir Jakunin告知公司合作伙伴跨西伯利亚铁路项目的选择条目,尤其是作为一个整体的潜在俄罗斯铁路公司项目——是南北和东西交通走廊的组织者。

“为什么我们谈论交通走廊?因为现在它不仅仅是铁路行驶的方向。目前,我们必须将交通走廊作为一个整体系统来处理,作为融合各种运输方式的综合运输体系,这样我们就可以安全可靠的快速运输和交付货物,”俄罗斯铁路公司总裁Vladimir Jakunin说。

外国与会者分享了他们的经验以及他们的麻烦。两者都非常喜欢在跨国中找到相似点。最迫切的问题之一是基础设施建设快速发展的需要。有人在论坛上表示,欧盟将针对此目的,在未来7年提供补助,但这只占到所需金额的10%。

“如果我们想增加乘客和铁路货运的数量,我们需要一个高品质的强大的基础设施。这是一个基本要求,否则我们就可以不用再想任何乘客和货物运输量的增加。这是我们需要告诉欧洲政治家的消息。我们要说,欧盟委员会愿意听这些信号,应该进行投资以支持更多的铁路基础设施,”CER执行经理Libor Lochman说。

让我们列出欧亚论坛其中一部分最重要的参与者: Sergey Kiselev, (俄罗斯联邦驻捷克共和国大使馆大使); Sergey Aristov (国务卿兼俄罗斯联邦运输部副部长); Miloslav Hala (捷克共和国交通运输部副部长); Valeri Reshetnikov (RZD高级副总裁); Anatoli Meshcheryakov (国务卿-副总裁RZD); Alexander Saltanov (RZD副总裁); Salman Babaev (RZD副总裁); Vladimír Ľupták (ZSSK货运公司总经理); Štefan Hlinka (ZSR总经理)。

欧亚铁路论坛举办于国际铁路运输会议的第四个年头(2013年IRFC)之际,此次会议于2013年3月13日-15日召开。论坛和会议均由JERID公司承办,此公司是OLTIS集团的成员。

www.RailConference.com, kristyna.jezova oltisgroup.cz

第四届“国际铁路货运会议”

(布拉格,捷克共和国)

Kristyna Ježova

3月13日-15日,布拉格举办了欧亚间(2013 IRFC)第四届“国际铁路货运大会”暨“铁道部及其客户之间的对话”活动。

会议由OLTIS集团成员公司JERID承办,由捷克共和国交通运输部和国际OSJD组织(铁路合作组织)、UIC(国际铁路联盟)、UNIFE(欧洲铁路工业协会)、CER(欧洲铁路和基础设施公司联合会)及CCTT(跨西伯利亚运输协调委员会)提供赞助,还得到了18个合作伙伴特别是一些国际组织的支持。

本次活动同期举办了欧亚铁路论坛、欧洲管理委员会的UIC(EMC)论坛,以及在货运和物流中关于使用全球导航卫星系统服务(GNSS)的伽利略用户论坛。本次会议还举办AROS(斯洛伐克铁路运营协会)和GETA(绿色欧洲交通运输协会)的委员见面会。

讨论和辩论的主题演讲围绕在欧洲和亚洲的铁路发展、新的铁路系统、铁路走廊、东西连接、1435/1520毫米的角度互操作性、简化铁路边境口岸手续、电子商务在铁路货运中

的应用、现代物流解决方案、跨模态、国际合作、运输中的跨境和海关问题、货物跟踪、特殊出货量、关税和价格的形成、铁路货运市场竞争、结合集装箱运输、铁路之间合作、基础设施、安全、鼓励国际项目、提高铁路货运（运到铁路，欧洲“绿色”运输等）关键议题。

“我们认为，跨西伯利亚铁路、贝加尔阿穆尔铁路是新铁路走廊的基础，可以用来作为新欧亚运输走廊的基石。我们已经着手研究如何横跨整个西伯利亚铁路将集装箱7天内运输到欧盟边界。”

俄罗斯铁路公司总裁Vladimir Jakunin,

今年的会议与去年一样，致力于研究如何繁荣铁路发展和提升铁路货物运输及加强其在现代交通体系中的竞争力作用。铁路、铁路运输部门、运营商、铁路行业公司、运营商和铁路欧亚市场的其他参与者专家参加了会议。会议着重强调了参与者的地理因素：其中有欧洲、亚洲和非洲的31个国家157家公司的330余名铁路行业代表参加了会议。

“铁路不只是一种集装箱运输的手段。它可以是解决一系列问题的伟大替代方案。问题的关键是运输时间，因为时间就是金钱。坦白地说，我们需要改善港口基础设施，加强安全走廊，完善技术系统，提高速度。这将最终提升走廊速度，我们就此拥有更大的交通运输市场份额。”

UIC总经理Jean-Pierre Loubinoux

来自19个国家的42名演讲人发表了讲座和演说，他们是来自OSJD、UIC、CER、CCTT、UNIFE以及其他欧亚重要组织委员会的代表。

会议程序讲座分为几个专题栏目：国际组织和运输走廊、欧亚货物运输的战略方向、欧亚铁路货运运输系统以及基础设施存在的主要问题。

部分理论涉及货运法律和立法，互操作性和国际组织在欧亚之间运输发展的作用，以及更多地使用CIM/SMGS国际货协统一的货运单。在发言中，亚洲和欧洲铁路公司的代表分享了他们的经验，包括横贯大陆运输，集装箱多式联运业务，及他们正在工作项目的进一步了解。他们也提供了技术处理的重要信息，个体运输走廊的选择，建立交通和联运码头物流中心，介绍信息技术的使用。

参与者的话也证实，我们需要进一步开拓欧洲和亚洲之间的货物运输，包括集装箱和多式联运。只有提高服务质量，缩短货物交货时间，确保平稳的过境程序状态，提供有竞争力的价格，才可以成功确保提高铁路运输的竞争力和效率。要加强铁路行业在欧洲和亚洲的整体综合交通运输体系中的重要性，我们需要确保定期明确铁路货运技术，在这个问题上开展合作经验与信息的交换。

2013 IRFC参加者表示，相信对话必须继续，以及热情共享铁路公司、公共交通运营商、生产商、铁路运输设备供应商、运营商和欧亚国家各种客户之间的实践经验，似乎在这样活动中硕果累累。如会议或研讨会，讨论备受关注和未来，这为组织发展继续提供机会，包括集装箱以及欧洲和亚洲之间的联合运输，铁路运输。参加活动的人员有：铁路主管与政府官员，铁路代理服务提供商和运营商，这些国际组织铁路货运运输协会和企业都积极参与到运输过程中。本次会议的成果之一是欧亚各国政府采纳了一项提高铁路运输竞争力和效率的宣言。该宣言的目的是加强了解铁路运输中存在问题的解决方案。

第一天以国际金车运输奖的颁奖仪式结束了发布会。发展国际铁路联运组织选定了相关成员，为他们的巨大贡献颁奖。本次会议中还有15家铁路运营、铁路行业、IT企业、国际组织和媒体参展商参与了大会展览。

下一年的IRFC会议将于2015年在布拉格再次召开。更多信息请登录www.irfc.eu，www.RailConference.com查看。
kristyna.jezova @ oltisgroup.cz

Yug Trans-2013

(格连吉克，俄罗斯)

Polina Bayramova

2013年3月12-22日，第九届国际运输论坛Yug Trans-2013于黑海沿岸的格连吉克举行。在此论坛框架内聚集了很多运输行业的专业人士，包括来自国家和商业结构、装卸和铁路公司及货主的代表，以及在该行业某一领域的领先顾问。100多名来自俄罗斯、土耳其、乌克兰和德国的与会者参加了论坛，其中25名专家做了报告。论坛依据传统在俄罗斯联邦运输部的海上及内河运输联邦机构主持下举行。

在今年的计划中，论坛涵盖了广泛领域的一系列最重要问题，国家项目暨运输系统的RF发展，国家在亚速海 - 黑海和里海盆地运输政策工具，铁路- 港口的问题和解决方案，服务2014年奥运会的投资与运输，南盆地的货运基地。

在全体会议的框架内，报告由管理南部边境领土联邦机构安排RF的负责人Vladimir Kuznetsov做出。在他的报告中指出，2012年欧洲足球锦标赛时期比正常时间内汽车边境口岸的吞吐能力有显著表现，数字差异程度达到两倍多。Kuznetsov谈到RF国家边界（2012-2020年）的融资和融资：对于海口岸建设、改造和技术现代化所配发的卢布超过100亿，用于空气交叉点的为4.4亿卢布，用于道路交叉点的为10亿卢布，铁路交叉点，为55亿卢布。发展OAO码头索契海商埠的领先行业专家Konstantin Sashenko提出，在索契港口码头建设投资奥运项目艺术。计划2013年10月码头开始运行。

在新罗西斯克港口集装箱码头以外的新项目面积超过5公顷，这让参与者产生兴趣，它的主要目标是增加港口码头对集装箱货物的处理能力，每年达到18万个标箱。OOO物流资本服务建设的负责人Jekaterina Semokhina就此发展作了介绍。论坛的主要部分之一，铁路- 港口的问题和解决方案由铁路运输联邦机构的南部领土管理副主管Vladimir Alexandrin提出。他讲述了北高加索地区的铁路现代化结构，小学伏尔加铁路，开发新罗西斯克交通枢纽以及发展塔曼半岛的交通枢纽。

OAO俄罗斯铁路子公司北高加索铁路主管助理Evgeniy Gorlakov指出，在过去的四年里，已有超过200亿卢布投资于高加索地区Kotelnikov - Tikhoretsk 和 Timashevsk - Crimea - 港口的基础设施发展。建造了约200公里的新道路，并开始运作。站点也重建了。在未来两年计划投资约130亿卢布来实施这些项目。通过海港和边境口岸运输货物的OAO经济和交通的发展研究所的货运预测部负责人Pavel Shestakov就亚速海黑海盆地的海港进行了评估，他指出，到2020年，他们计划较2011年增加两倍的量（1.16亿吨和5640万吨）。Yug Trans在第二天举行的圆桌会上讨论了南俄罗斯运输的发展前景。

论坛的出席者们了解了新罗西斯克重油码头——最大的船用重油石油运输中心之一，沉重的发动机和船用燃料都属于OOO服务物流港口码头项目的框架内，在论坛项目中提出。

联系方式：pr@konfer.ru；www.yugtrans.com



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

INTERNATIONAL BLACK SEA TRANSPORT FORUM 2013



«ТрансУкраїна»
«TransUkraine»

- Транспортные системы, внутренние и международные перевозки.
- Оборудование и средства механизации для портов и терминалов.
- Системы управления, связи и энергосбережения.
- Страхование и инвестиционные программы.
- Экспедирование и логистика.
- Порты и терминалы.



15-17 ОКТЯБРЯ
OCTOBER **2013**
ОДЕССА, МОРСКОЙ ВОКЗАЛ
ODESSA, MARINE TERMINAL

15-я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА-СИМПОЗИУМ «ТРАНСУКРАИНА 2013»
THE 15th INTERNATIONAL EXHIBITION-SYMPOSIUM «TRANSUKRAINE 2013»



www.smc.odessa.ua

РММ «МедіаКомпасс Україна»
«MediaCompass Ukraine»
15, ул. Жуковского, Одесса, Украина, 65026
15, Zhukovskogo str., Odessa, Ukraine, 65026
tel.: +38 (048) 728-72-54, 728-79-30
tel./fax: +38 (0482) 355-999
e-mail: best@mediacompass.com.ua
e-mail: mediacompass@mediacompass.com.ua





«Перезагрузка»

Владимир Чхиквадзе:
экономика есть
концентрированное
выражение политики



„Perkrovimas“

Vladimiras Čchikvadzė:
ekonomika yra koncentruota
politikos išraiška



XIX
KLAIPEDA
CASTLE
JAZZ
FESTIVAL

www.jazz.lt

All information you need!

Sheila Raye Charles and

Uroš Perić - Perry

USA / SLOVENIA

Igor Butman and

Moscow Jazz Orchestra

RUSSIA

Tinglao Fusion Band

SPAIN

Jimmy Z & The ZTribe

USA

Luca Ciarla Quartet

ITALY

2013 / MAY 31th – JUNE 1st

LITHUANIA / KLAIPEDA

Good music – for the good people

On 2nd of June - Young Jazz Wave
all festival programs - FREE of Charge



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 Ignačkova,
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

Turkmėnistane, Ašchabade
Ishankuli 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 Galunėna
450-1050 Alberni St., Vancouver, BC,
V6E 1A3, Canada
alex.galunenka@canadiancollege.com

Šį numerį iliustravo
V. Karaciejus, A. Palionis, B. Bortelienė,
V. Kuklierius. Žurnale panaudotos parodų
organizatorių ir KVJUD nuotraukos.

Spausdino
UAB „Lietuvos rytas“ spaustuvė Vilniuje.
Redakcija rankraščių negrąžina 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 7000 egz.

47 СЛОВО ИЗДАТЕЛЯ

Перезагрузка
LEIDĖJOS ŽODIS
Perkrovimas

48 ЭКСКЛЮЗИВНОЕ ИНТЕРВЬЮ

Владимир Чхиквадзе:
экономика есть
концентрированное
выражение политики

50 IŠSKIRTINIS INTERVIU

Vladimiras Čchikvadzė:
ekonomika yra
koncentruota politikos
išraiška



53 МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

Министры Литвы и
Турции подписали
меморандум о «Викинге»
**TARPTAUTINIS
BENDRADARBIAVIMAS**
Lietuvos ir Turkijos
ministras pasirašė
memorandumą dėl
„Vikingo“

54 ПОРТЫ БАЛТИКИ

Внимание Клайпедского
порта – объекту
государственного
значения: строящемуся
СПГ-терминалу
BALTIJOS UOSTAI
Klaipėdos uosto dėmesys
valstybinės reikšmės
objektui – statomam
SGD terminalui



58 ПРАКТИКА БИЗНЕСА

Исторические
перемены в KLASCO: от
баржи до судов типа
«Postpanamax»

60 VERSLO PRAKTIKA

KLASCO istoriniai
pokyčiai: nuo baržų iki
„Postpanamax“ laivų



63 ПРОГНОЗЫ. АНАЛИЗ

Правительство
Российской
Федерации намерено
поддерживать
судостроение
PROGNOZĖS. ANALIZĖ.
Rusijos Federacijos
vyriausybė ketina
palaikyti laivų statybą



64 ПРОЕКТЫ

Государства и
коммерческие
структуры объединяет
экономический
интерес
PROJEKTAI
Valstybes ir komercijos
struktūras vienija
ekonominis
interesas



68 ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ИНДУСТРИЯ

«voestalpine
VAE Legetecha» –
продукция для
железных дорог

69 GELEŽINKELIŲ INDUSTRIJA

„voestalpine
VAE Legetecha“
produkcija –
geležinkeliams

70 МЕЖДУНАРОДНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ

«Опыт 10-летней
деятельности по
грузоперевозкам
контейнерным
поездом «Викинг»
и новые вызовы»
(Вильнюс, Литва)
«Eurasia Rail 2013»:
третья по величине
международная
железнодорожная
выставка
(Стамбул, Турция)
Евроазиатский
железнодорожный
форум (Прага, Чехия)
Евразийский
железнодорожный
грузовой бизнес
(Прага, Чехия)
«ЮгТранс-2013»
(Геленджик, Россия)

75 TARPTAUTINIAI RENGINIAI

„10-ies metų krovinių
vežimo konteinerinių
traukinių „Vikingas“
veiklos patirtis ir nauji
iššūkiai“ (Vilnius, Lietuva)
„Eurasia Rai 2013“: trečia
pagal dydį tarptautinė
geležinkelių paroda
(Stambulas, Turkija)
Eurazijos geležinkelių
forumas (Praha, Čekija)
Eurazijos geležinkelių
krovininių verslas
(Praha, Čekija)
„JugTrans-2013“
(Gelendžikas, Rusija)

МЕЖДУНАРОДНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ
XII ВЫСТАВКА-КОНФЕРЕНЦИЯ

ИНТЕР-ТРАНСПОРТ

ОДЕССА. ВЫСТАВОЧНЫЙ КОМПЛЕКС ОДЕССКОГО ПОРТА

29-31 мая 2013



ТЕМАТИКА

- ◆ ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА
- ◆ ПОРТЫ И ПОРТОВОЕ ХОЗЯЙСТВО
- ◆ ПОДЪЕМНО-ТРАНСПОРТНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ
- ◆ МОРСКОЕ И ПОРТОВОЕ ГИДРОТЕХНИЧЕСКОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО
- ◆ ТРАНСПОРТ И ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА
- ◆ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ И ЛОГИСТИКА
- ◆ СКЛАДСКИЕ КОМПЛЕКСЫ, ОБОРУДОВАНИЕ
- ◆ БЕЗОПАСНОСТЬ

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



УЧРЕДИТЕЛИ



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



ГЕНЕРАЛЬНЫЙ
МЕЖДУНАРОДНЫЙ ПАРТНЕР



СООРГАНИЗАТОР
КОНФЕРЕНЦИИ



ОФИЦИАЛЬНЫЕ ИЗДАНИЯ

ПОРТЫ

ГНД партнер

ИНТЕРНЕТ-ПАРТНЕР



ОРГАНИЗАТОР

ООО "ЦЕНТР ВЫСТАВОЧНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ"

Тел./факс: 38 (048) 715 02 62, 786 05 91

e-mail: nm@expo-odessa.com

www.expo-odessa.com





ПЕРЕЗАГРУЗКА

Перезагрузка.

Этот термин из сферы информационных технологий принес в 2009 году в дипломатический лексикон и общественное политическое и экономическое пространство президентом США избран Барак Обама в качестве новой доктрины внешней политики, в первую очередь пообещав «перезагрузить» отношения с Россией.

После состоявшихся в Литве осенью прошлого года выборов в Сейм закрепились установки, что и Литва готова «перезагрузить» свои отношения с Россией. В программе нового Правительства констатируется, что такая перезагрузка отношений будет означать сотрудничество между странами, основанное на европейских ценностях, усиливающих взаимное доверие, с устремлением в будущее.

Говоря о ценностях, интересах и политике интересов, Чрезвычайный и Полномочный посол Российской Федерации в Литовской Республике Владимир Чиквадзе не скрывает, что в последние годы отношения между нашими странами складывались непросто, и приветствует конструктивный настрой на развитие добрососедских отношений. Такую позицию недавно продемонстрировали на встрече и премьер-министры обеих стран Дмитрий Медведев и Альгирдас Буткявичюс, заметно удивив аналитиков, тут же принявшихся сочинять разные теории и искать скрытые намерения.

Аналитик Центра анализа европейской политики (CEPA – Center for European Policy Analysis) и редактор издания «The Economist» Эдвард Лукас (Edward Lucas) довольно-таки скептически оценивает надежды на «перезагрузку» отношений между Евросоюзом и Россией. По его мнению, стратегическая культура России является глубоко параноидальной и таковой и останется в будущем. Поведение России нередко препятствует и представляет угрозу дипломатии западных стран. Поэтому ни один должный ответ не может успокоить Россию, а лишь смягчит последствия ее действий. Он утверждает, что Запад более склонен употреблять термин не «перезагрузка», а «переосмысление» отношений с Россией. (E. Lucas «Rethinking Russia: The Paradox of Paranoia»).

Бывший министр иностранных дел Литвы, ныне исполняющий обязанности специального представителя ЕС в Афганистане Вигаудас Ушацкас, который осенью этого года вступит в должность посла Евросоюза в России, считает, что литовско-российские отношения надо не перезагрузить, а просто загрузить, что до сих пор не было сделано надлежащим образом, поскольку этим отношениям недоставало позитивной повестки дня. По его мнению, гораздо важнее поладить между собой в таких вопросах, как национальные интересы стран и построение взаимовыгодных отношений. Будучи представителем ЕС и выражая его интересы, В.Ушацкас намерен добиваться стратегического партнерства между ЕС и Россией с соблюдением международных норм и правил.

Подходящий момент для этого – предстоящее председательство Литвы в Евросоюзе. По мнению посла В.Чиквадзе, это – прекрасный повод для улучшения диалога между Россией и Евросоюзом, для укрепления российско-литовских отношений, пользуясь уже накопленным опытом.

Перезагрузка компьютера иногда бывает необходимой, когда он по какой-то причине «зависает».

Если бы такую возможность «перезагрузки» в свое время оценили мировое сообщество и ООН, решительно оказывая посредничество возникшей инициативе объединения Северной и Южной Кореи, сегодня часть человечества, хотя бы в этом регионе, возможно, не была бы посажена на атомную бомбу замедленного действия.

Иногда просто следует не упустить шанс.



PERKROVIMAS

Perkrovimas.

Šį informacinių technologijų terminą (*reset*) į diplomatinį žodyną ir viešąją politinę bei ekonominę erdvę 2009 metais atnešė JAV prezidentu išrinktas Barakas Obama, kaip naują užsienio politikos doktriną, pirmiausia žadėdamas „perkrauti“ santykius su Rusija.

Po praėjusį rudenį Lietuvoje įvykusių Seimo rinkimų įsitvirtino nuostata, kad ir Lietuva yra pasirengusi „perkrauti“ savo santykius su Rusija. Naujos vyriausybės programoje konstatuojama, kad toks santykių perkrovimas reikštų šalių bendradarbiavimą, pagrįstą abipusę pasitikėjimą stiprinančiomis europietiškomis vertybėmis, žvelgiant ne į praeitį, o į ateitį.

Apie vertybes, interesus ir interesų politiką kalbėdamas Rusijos Federacijos ypatingasis ir įgaliotasis ambasadorius Lietuvoje Vladimiras Čchikvadžė neslepia, kad pastaruosiu metu šalių santykiai klostėsi nelengvai, ir sveikina konstruktyvius žingsnius geros kaimynystės santykių link. Tokią poziciją neseniai pademonstravo ir susitikę abiejų šalių premjerai Dmitrijus Medvedevas ir

Algirdas Butkėvičius, gerokai nustebinę analitikus, tuoj ėmusius kurti įvairias teorijas ir ieškančius užslėptų ketinimų.

Europos politikos analizės centro (CEPA Center for European Policy Analysis) analitikas ir „The Economist“ redaktorius Edvardas Lukas (Edward Lucas) gana skeptiškai vertina ES ir Rusijos santykių „perkrovimo“ viltis. Jo manymu, Rusijos strateginė kultūra yra nesuvokiama paranojiška ir tokia išliks ateityje. Rusijos elgesys neretai trukdo ir kelia grėsmę Vakarų šalių diplomatijai. Todėl joks tinkamas atsakas negali nuraminti Rusijos, o tik sušvelninti jos veiksmų pasekmes. Jis teigia, kad Vakarai labiau linkę varginti ne santykių su Rusija „perkrovimo“, o „pergalvojimo“ terminą. (E. Lucas. *Rethinking Russia: The Paradox of Paranoia*).

Šį rudenį Europos Sąjungos ambasadoriumi Rusijoje pradėsiantis dirbti buvęs Lietuvos užsienio reikalų ministras, dabar specialiojo ES atstovo pareigas Afganistane einantis Vygaudas Ušackas mano, kad Lietuvos ir Rusijos santykius reikia ne „perkrauti“, o tiesiog „pakrauti“, ko iki šiol nebuvo tinkamai padaryta, nes tiems santykiams stigo pozityvios dienotvarkės. Jo manymu, kur kas svarbiau sutarti tarpusavyje, kokie yra šalių nacionaliniai interesai ir kaip galima kurti abiem pusėms naudingus santykius. Būdamas ES atstovu ir reikšdamas jos interesus, V. Ušackas ketina siekti ES ir Rusijos strateginės partnerystės, laikantis tarptautinių normų ir taisyklių.

Tinkamas tam momentas yra artėjantis Lietuvos pirmininkavimas Europos Sąjungai. Ambasadoriaus V. Čchikvadžės manymu, tai – puiki proga gerinti Rusijos ir Europos Sąjungos dialogą ir, pasinaudojus jau sukaupta patirtimi, stiprinti Rusijos ir Lietuvos santykius.

Kompiuterio perkrovimas kartais yra būtinas, kai jis dėl kokių nors priežasčių užstringa.

Jeigu tokia „perkrovimo“ galimybė savo laiku būtų tinkamai įvertinus pasaulio bendruomenė ir JTO, ryžtingai tarpininkaudama kilusiai iniciatyvai suvienyti Šiaurės ir Pietų Korėjas, šiandien dalis žmonių bent jau šiame regione galbūt nebūtų pasodinta ant tiksnčios atominės bombos.

Kartais tiesiog reikėtų nepraleisti progos.

Искренне ваша - Nuoširdžiai Jūsų
Зита Таллат-Кялпшаите Zita Tallat-Kelpšaitė
издатель журнала Žurnalo leidėja

Владимир Чхиквадзе: экономика есть концентрированное выражение политики



Ставшая хрестоматийной фраза, что нет вечных врагов и вечных друзей, но есть вечные интересы, может быть превосходной движущей силой для международного сотрудничества и экономического процветания стран.

Экономические интересы и политика интересов – такова ось беседы с гостем журнала JŪRA MOPE SEA Чрезвычайным и Полномочным послом Российской Федерации в Литовской Республике Владимиром Викторовичем ЧХИКВАДЗЕ.

Ваше Превосходительство, господин посол, Вы возглавляете дипломатическую миссию в Литве с весны 2008 г. Как, на Ваш взгляд, за эти почти пять лет развивались российско-литовские политические, экономические, культурные отношения? Какое влияние на них оказал дипломатический корпус под Вашим руководством? Что Вас радует или вызывает недовольство?

– К сожалению, приходится констатировать, что в последние годы российско-литовские отношения складывались непросто. Необоснованные политические претензии со стороны находившихся у власти в Литве политических сил, их неготовность считаться с российскими экономическими интересами в Балтийском регионе, в том числе в вопросах жизнеобеспечения Калининградской области, неурегулированность ряда гуманитарных проблем – все эти факторы в совокупности негативно сказывались на качестве двустороннего диалога и состоянии сотрудничества между нашими странами в целом.

Тем не менее, убежден, что у России и Литвы имеется неплохой потенциал двустороннего взаимодействия, дающий возможность для конструктивного продвижения во всех областях сотрудничества, который можно реализовать при наличии заинтересованности и политической воли.

В этой связи можно только приветствовать намерение нового правительства и руководства Сейма Литовской Республики выстраивать взаимовыгодные добрососедские отношения с Российской Федерацией с акцентом на будущее, без политизации нашего общего исторического прошлого. Мы готовы поддерживать такой конструктивный настрой.

В нашем активе немало позитивных моментов. Россия по-прежнему остается главным торговым партнером Литвы. По итогам 2011 г. взаимный внешнеторговый товарооборот, по данным российской статистики, достиг уровня почти 8,5 млрд долларов США, а по итогам девяти месяцев 2012 г. – около 5 млрд долла-

ров США. По данным литовской статистики, на долю России во внешнеторговом обороте Литвы приходится порядка 25 %. Отмечаются конструктивные связи ряда профильных российских и литовских министерств и ведомств. Имеются примеры успешного взаимодействия сторон на региональном уровне. Определенные подвижки наблюдаются в работе над договорно-правовой базой. В частности, практическое значение для развития транспортной инфраструктуры наших стран имеет вступление в силу в 2012 г. межправительственного соглашения о строительстве моста через р.Неман между городами Советск и Панямуне и подходов к нему.

Безусловно, у наших стран имеются существенные резервы по ряду направлений двустороннего сотрудничества в том, что касается активизации межпарламентских, межведомственных и межрегиональных связей. Нам представляется важным расширять практику межведомственных контактов, участия политиков и бизнесменов двух стран в международных экономических и политических форумах, проводимых на территории России и Литвы.

В практическом плане требуют решения вопросы, связанные с сокращением времени пассажирского железнодорожного сообщения на калининградском направлении и установлением равных тарифных условий на перевозку грузов по территории Литвы в направлении портов Клайпеда и Калининградской области. Надеемся, что нашими литовскими партнерами будут услышаны и приняты во внимание доводы в пользу расширения режима взаимных безвизовых поездок жителей приграничных территорий на всю территорию Калининградской области и соответствующие районы Литвы.

В гуманитарной сфере для нас приоритетным остается вопрос заключения межправительственных соглашений о сотрудничестве в области культуры, науки, образования и молодежной политики, а также о местах захорон-

ений военнослужащих и гражданских жертв войн и репрессий.

Не могу обойти вниманием вопросы сохранения русского языка, а также русскоязычного образовательного, культурного и информационного пространства в Литве. Прежде всего, я имею в виду как принятую в 2011 г. новую редакцию Закона об образовании, ущемляющую, по признанию в том числе международных экспертов, права представителей нацменьшинств на получение образования на родном языке, так и отсутствие закона о национальных меньшинствах. Надеемся, что не останутся без должного внимания и просьбы наших соотечественников об открытии в Вильнюсе российского информационно-культурного центра и филиалов российских вузов.

В целом, несмотря на довольно тяжелый груз накопившихся в последние годы проблем, есть надежда, что совместно с нашими литовскими партнерами удастся преодолеть негативную динамику наших отношений и перевести в практическую плоскость решение актуальных вопросов двустороннего взаимодействия в интересах граждан наших стран.

– Созданный три года назад Деловой совет по торгово-экономическому сотрудничеству между Литвой и Россией играл важную роль в улучшении бизнес-климата между двумя странами. Вы тоже принимали самое активное участие в его деятельности. В прошлом году на встрече в Клайпеде по Вашей инициативе была принята декларация об укреплении бизнес-партнерства между Литвой и Россией. Какие еще шаги сделаны в этом направлении? Будет ли, на Ваш взгляд, продолжена продуктивная работа Делового совета?

– Да, действительно, созданный в 2008 г., в том числе по моей инициативе, Деловой совет по сотрудничеству с Литовской Республикой при Торгово-промышленной палате России является важным неправительственным ме-



ханизмом, способствующим расширению деловых контактов и поиску новых форм сотрудничества между представителями бизнеса наших стран.

Членская база Делового совета, председателем которого является вице-президент ОАО «Мечел» В.А.Тригубко, насчитывает более 40 компаний и организаций, в том числе ОАО «Лукойл», ОАО «Еврохим», ОАО «Интер РАО ЕЭС», Ассоциация российских банков, Ассоциация международных автомобильных перевозчиков и др.

Нашим партнером в Литве является Литовский деловой совет по экономическому и торговому сотрудничеству с Россией, также созданный в 2008 г. и работающий в тесной координации с Конфедерацией промышленников и Ассоциацией торгово-промышленных и ремесленных палат Литвы.

Могу сказать, что направленность и география работы деловых советов достаточно широкая. В качестве примера могу назвать такие мероприятия, проведенные в 2012 г., как семинар-встреча транспортных компаний в рамках международной выставки в России и СНГ «ТрансРоссия 2012», 5-й юбилейный ежегодный форум «Россия-Европа. Сотрудничество без границ», бизнес-форум «Литва – Санкт-Петербург. Возможности для сотрудничества» в рамках Дней Вильнюса в Санкт-Петербурге, совместное заседание деловых советов России и Литвы в Челябинске и др.

Деловые советы, используя свой потенциал, оказывают посильное содействие в продвижении интересов бизнеса на территории России и Литвы, а также в решении проблем, возникающих у бизнес-сообщества. Наряду с этим, они помогают Экономическому совету при Посольстве России в Литве и Деловому клубу при Посольстве Литвы в России в налаживании сотрудничества с литовскими и российскими компаниями, соответственно, в субъектах Российской Федерации и регионах Литвы. На постоянной основе проводится работа по актуализации Перечня перспективных проектов двустороннего сотрудничества и расширению членской базы советов, в том числе за счет представительства малого и среднего бизнеса российских и литовских регионов.

Думаю, что с учетом сохраняющейся заинтересованности деловых кругов наших стран в расширении торгово-экономических связей перспективы сотрудничества по линии деловых советов не должны вызывать сомнения. Дополнительные возможности в данном направлении открывает принятая в 2011 г. Декларация о партнерстве во имя модернизации между Россией и Литвой, представляющая собой основу для расширения практического взаимодействия, в т.ч. в инновационных областях, на подлинно партнерской основе.

– Литовские перевозчики, портовики и политики встревожены уменьшением потока российских грузов через Клайпедский порт. По их мнению, причина этого скрывается в охлаждении политических отношений меж-





ду нашими странами. А, может, это просто нехватка умного лоббизма? Каково Ваше мнение? Насколько в действительности экономика связана или может быть связана с политикой?

– Начну с ответа на второй вопрос. Есть такое, ставшее уже классическим определение: экономика есть концентрированное выражение политики.

Торгово-экономические отношения между Россией и Литвой характеризуются высокой степенью взаимной экономической заинтересованности хозяйствующих субъектов обеих стран. Россия, несмотря на замедление в 2012 г. темпов роста показателей торгово-экономического сотрудничества, является одним из главных внешнеторговых партнеров Литвы. Отмечается устойчивый рост объемов поставок литовских товаров в Россию, что во многом является заслугой предприятий литовского агропромышленного комплекса.

Примером успешного российско-литовского взаимодействия на региональном уровне являются проекты, реализуемые на территории Калининградской области, Чувашии, Удмуртии, Мордовии и ряда других субъектов Российской Федерации компанией «АРВИ», специализирующейся в области сельского хозяйства на производстве удобрений, кормов, сахара, мяса птицы и продуктов его переработки. Кстати, председатель правления компании «АРВИ» В.Кучинскас является Почетным консулом Российской Федерации в Марийском крае.

Особое место в рамках сотрудничества субъектов Российской Федерации с Литвой занимает Калининградская область, эксклюзивное положение которой предопределяет тесное взаимодействие с литовской стороной по вопросам, связанным с жизнеобеспечением этого российского региона. По данным российской статистики, товарооборот между областью и Литвой за девять месяцев 2012 г. составляет порядка 300 млн долл. США.

Что касается вопроса загрузки Клайпедского порта российскими грузами, то предлагаю посмотреть на эту проблему шире.

Россия заинтересована в увеличении объемов перевозок транзитных грузов в направлении портов Калининградской области и создании справедливых взаимовыгодных тарифных условий на данном направлении в соответствии с методологией, предусмотренной Договором о международном железнодорожном транзитном тарифе, членами которого являются и Россия, и Литва.

Мы неоднократно ставили перед литовскими партнерами вопрос относительно изменения методологии построения тарифов на перевозки транзитных грузов, руководствуясь принципом, что плата за перевозку на более дальнее расстояние не должна быть ниже или такой же, как при перевозках на меньшее расстояние.

Несмотря на переход Литовских железных дорог с 2010 г. на единую методологию построения тарифов на транзитные перевозки грузов, существенная разница в тарифах в направлении портов Калининград и Клайпе-

да сохраняется за счет установления соответствующих коэффициентов к базовым ставкам в зависимости от рода груза и направления перевозки. Так, по оценкам наших экспертов, тарифы в тонно/км на перевозки основной номенклатуры грузов, следующих в направлении порта Калининград по Литовской железной дороге, по-прежнему в среднем в 2 раза превышают тарифы до порта Клайпеда, при этом расстояние до порта Клайпеда в 1,8 раза больше, чем до порта Калининград (442 км и 236 км соответственно).

Если тарифные условия будут выравнены, то критерий выбора калининградского или клайпедского направлений грузоперевозок будет зависеть только от качества услуг терминального обслуживания, логистики и конкурентоспособности российских и литовских структур, специализирующихся на грузовых железнодорожных перевозках и портовых услугах. И еще очень важным фактором заинтересованности бизнеса в развитии торгово-экономических связей является создание максимально комфортных условий для иностранных инвестиций, вне зависимости от того, приходят они с Востока или с Запада. То есть условия должны быть равными, и, конечно, информационный фон вокруг взаимной торговли должен быть доброжелательным. Вот в этом плане предстоит еще серьезно поработать.

– До конца 2014 г. в Клайпеде планируется построить терминал сжиженного природного газа. Как утверждают эксперты, цена на поставляемый через него газ будет намного более конкурентоспособной, чем на газ, поставляемый российским ОАО «Газпром». Как Вы расцениваете это решение Литвы?

– Мы признаем право и с уважением относимся к планам правительства Литвы по строительству объектов, возводимых в целях стабильного и устойчивого развития литовской экономики и в интересах людей. Не считаем нужным и возможным навязывать литовским партнерам какие-либо рецепты. Что касается вопроса конкурентоспособности, то, видимо, лучше адресовать его литовской стороне – тем, кто производил соответствующие расчеты. Лично я в этом сильно сомневаюсь. Но подчеркиваю, что это лишь мое мнение. Как говорится, проживем – увидим.

– В 2013 году Литва первой из стран Балтии будет председательствовать в Евросоюзе. Какое значение и влияние этот факт может оказать на укрепление литовско-российского и российско-европейского сотрудничества?

– Мы рассчитываем, что предстоящее председательство Литвы в Евросоюзе будет мудрым и успешным в плане создания дополнительных условий для поиска путей дальнейшего укрепления российско-европейского диалога и уж, во всяком случае, с учетом имеющегося опыта, не повлияет негативно на российско-литовские отношения.

– Спасибо за интервью. ■



Vladimiras Čchikvadzė: ekonomika yra koncentruota politikos išraiška



Chrestomatine tiesa tapusi frazė, kad nėra amžinų priešų ir amžinų draugų, bet yra amžini interesai, galėtų būti puiki varomoji jėga tarptautiniam bendradarbiavimui ir šalių ekonomikos klestėjimui. Ekonominiai interesai ir interesų politika – tokia yra pokalbio ašis su žurnalo JŪRA MORE SEA svečiu Rusijos Federacijos ypatinguoju įgaliotuoju ambasadoriumi Lietuvos Respublikoje Vladimiru ČCHIKVADŽE



– Jūsų Ekscelencija pone Ambasadoriau, diplomatinę misiją Lietuvoje Jūs vykdote nuo 2008 metų pavasario. Kaip per tuos beveik penkerius metus Jūsų vertinimu vystėsi Lietuvos ir Rusijos politiniai, ekonominiai, kultūriniai santykiai? Kokią įtaką jiems turėjo Jūsų vadovaujamas diplomatinis korpusas? Kas Jus džiugina? Ar yra dalykų, kuriais nesate patenkintas?

– Deja, tenka konstatuoti, kad pastaraisiais metais Rusijos ir Lietuvos santykiai klostėsi nelengvai. Nepagrįstos politinės pretenzijos iš Lietuvos valdžios esančių politinių jėgų, jų nenoras paisyti Rusijos ekonominių interesų Baltijos regione, taip pat ir Kaliningrado srities gyvybinių poreikių tenkinimo klausimais, nesureguliuotos daugelis humanitarinių problemų – visi tie veiksniai negatyviai paveikė dvišalio dialogo potencialą, galintį suteikti galimybę konstruktyviam bendradarbiavimui visose srityse, kurį galima sėkmingai realizuoti tik esant abipusiam suinteresuotumui ir politinei valiai.

Todėl dabar galima tik sveikinti naują Lietuvos Respublikos vyriausybę ir Seimo vadovybę, kurios siekia abiem pusėms naudingų geros kaimynystės santykių su Rusijos Federacija ateityje be mūsų bendros istorinės praeities politizavimo. Mēs pasirenę pritarti tokiems konstruktyviems žingsniams.

Mūsų aktyve yra nemažai pozityvių momentų. Rusija tebėra pagrindinė Lietuvos prekybos partnerė. Rusijos statistikos duomenimis, 2011 metais prekių apyvarta tarp abiejų šalių pasiekė beveik 8,5 mlrd. JAV dolerių, o per 2012 metų devynis mėnesius – maždaug 5 mlrd. JAV dolerių. Lietuvos statistikos duomenimis, Rusijos dalis Lietuvos užsienio prekyboje buvo maždaug 25 proc. Pažymėtini konstruktyvūs kai kurių profilinejų Rusijos ir Lietuvos ministerijų ir žinybų ryšiai. Yra daug sėkmingo bendradarbiavimo pavyzdžių regionų lygiu. Nemažai pasiekta tobulinant sutartinę ir teisinę bazę. Be kita ko, didelę reikšmę mūsų šalių transporto infrastruktūros plėtrai turi 2012 metais įsigaliojęs tarpvyriausybinių susitarimas statyti tiltą per Nemuną tarp Sovetsko (Tilžės) ir Panemunės bei prieigų prie jo.

Žinoma, mūsų šalis turi esminių rezervų aktyviau bendradarbiauti parlamentams, žinyboms ir regionams. Manome, kad svarbu plėtoti tarpžinybinius kontaktus, stiprinti abiejų šalių politikų ir verslininkų bendradarbiavimą ir jų dalyvavimą tarptautiniuose ekonomikos ir politikos forumuose, rengiamuose Rusijoje ir Lietuvoje.

Taip pat reikia išspręsti klausimus, susijusius su keleivinių traukinių laiko trumpinimu Kaliningrado kryptimi, nustatyti vienodas tarifų sąlygas kroviniams gabenti Lietuvos teritorija ir į Klaipėdos bei Kaliningrado srities uostus. Tikimės, kad mūsų partneriai Lietuvoje išgirs mūsų argumentus dėl abiejų šalių pasienio gyventojų bevizių kelionių režimo.

Humanitarinėje sferoje mūsų prioritetai tebė-

ra tarpvyriausybinių susitarimai dėl bendradarbiavimo kultūros, mokslo, švietimo ir jaunimo politikos srityse, taip pat dėl kariškių ir civilių karo ir represijų aukų laidojimo vietų.

Negaliu neatkreipti dėmesio ir į rusų kalbos išsaugojimą, taip pat rusakalbių švietimo, kultūros ir informacinės erdvės Lietuvoje klausimus. Visų pirma turiu galvoje ir 2011 metais priimtą naują švietimo įstatymo redakciją, kuria, kaip pripažįsta ir tarptautiniai ekspertai, varžomos tautinių mažumų teisės gauti išsilavinimą gimtąja kalba, taip pat ir tą faktą, kad nėra tautinių mažumų įstatymo. Tikimės, kad neliks be reikiamo dėmesio ir mūsų tėvynainių prašymai atidaryti Vilniuje Rusijos informacinį ir kultūros centrą bei Rusijos aukštųjų mokyklų filialus.

Tačiau, nepaisant pastaraisiais metais susikauptusių problemų, yra vilties, kad kartu su mūsų partneriais Lietuvoje pavyks įveikti negatyvią mūsų santykių dinamiką ir pradėti praktiškai spręsti aktualius dvišalio bendradarbiavimo klausimus mūsų šalių piliečių labui.

– Prieš trejus metus įkurta Lietuvos ir Rusijos prekybos ir ekonominio bendradarbiavimo taryba atliko svarbų vaidmenį gerinant mūsų šalių verslo klimata. Jūs irgi aktyviai dalyvavote jos veikloje. Pernai per susitikimą Klaipėdoje Jūsų iniciatyva buvo priimta Lietuvos ir Rusijos verslo partnerystės stiprinimo deklaracija. Kokie dar žingsniai žengti ta kryptimi? Kaip manote, ar ir ateityje bus tęsiama produktyvi šios Tarybos veikla?

– Iš tiesų, 2008 metais mano iniciatyva įkurta Rusijos prekybos ir pramonės rūmų bendradarbiavimo su Lietuvos Respublika taryba yra svarbus mechanizmas, padedantis plėtoti mūsų šalių komercinius ryšius ir ieškoti naujų bendradarbiavimo formų.

Šios Tarybos, kurios pirmininkas yra AB „Mečel“ viceprezidentas V. Tregubka, nariai yra per 40 kompanijų ir organizacijų, tarp kurių: AB „Lukoil“, AB „Eurochim“, AB „Inter RAO EES“, Rusijos bankų asociacija, Tarptautinė automobilių vežėjų asociacija ir kt.

Mūsų partnerė Lietuvoje yra Ekonominio ir prekybinio bendradarbiavimo su Rusija taryba, taip pat įkurta 2008 metais ir koordinuojanti savo veiksmus su Lietuvos pramonininkų konfederacija ir Prekybos, pramonės ir amatų rūmų asociacija.

Galiu pasakyti, kad minėtų tarybų veiklos kryptys ir geografija gana įvairios. Kaip pavyzdį galiu paminėti tokius renginius, organizuotus 2012 metais: transporto kompanijų seminaras Maskvoje, tarptautinės transporto ir logistikos parodos „TransRusija 2012“ metu ir 5-asis jubiliejinis forumas „Rusija-Europa. Bendradarbiavimas be sienų“, verslininkų forumas „Lietuva-Sankt Peterburgas. Bendradarbiavimo galimybės“ Vilniaus dieną Sankt Peterburge metu, Rusijos ir Lietuvos bendras tarybų posėdis Čeliabinske ir kt.

Ekonominės tarybos, pasinaudamos savo potencialu, kiek galėdamos padeda ginti verslo interesus Rusijoje ir Lietuvoje, taip pat spręsti sandraugos verslo problemas. Be to, jos padeda Ekonomikos tarybai prie Rusijos ambasados Lietuvoje ir Ekonomikos klubui prie Lietuvos ambasados Rusijoje reguliuoti bendradarbiavimą su Lietuvos ir Rusijos kompanijomis ir Rusijos Federacijos subjektuose, ir Lietuvos regionuose. Nuolat dirbama įgyvendinant perspektyvius dvišalio bendradarbiavimo projektus ir plėtojant tarybų narių bazę, pasitelkiant Rusijos ir Lietuvos regionų mažąjį ir vidutinįjį verslą.

Manau, kad abi mūsų šalys yra suinteresuotos plėtoti prekybos ir ekonominio ryšius, todėl ir ekonomikos tarybų bendradarbiavimo perspektyvos neturi kelti abejonių. Papildomų galimybių šia kryptimi suteikia 2011 metais priimta Rusijos ir Lietuvos partnerystės deklaracija.

– Lietuvos vežėjai, uostininkai ir politikai su nerime dėl mažėjančių Rusijos krovinių srautų per Klaipėdos uostą. Jų manymu, priežastis yra atvėsusiųose šalių politiniuose santykiuose. O gal tai tiesiog gero lobizmo stoka? Kokia yra Jūsų nuomonė? Kiek iš tiesų ekonomika yra ar gali būti susisaisčiusi su politika?

– Pirmiausia atsakysiu į antrą klausimą. Yra toks, jau klasikinio tapęs posakis, kad ekonomika yra koncentruota politikos išraiška.

Rusijos ir Lietuvos ekonominiams ir prekybos santykiams būdingas didelis abiejų šalių ūkio subjektų ekonominis suinteresuotumas. Nepaisant to, kad 2012 metais sumažėjo mūsų šalių prekybos ir ekonominio bendradarbiavimo rodikliai, Rusija tebėra viena pagrindinių Lietuvos užsienio prekybos partnerių. Išliko stabilus Lietuvos prekių tiekimas Rusijai, o tai yra Lietuvos agropromoninio komplekso nuopelnas.

Sėkmingo Rusijos ir Lietuvos ekonominio bendradarbiavimo regionų lygiu pavyzdys yra projektai, kuriuos Kaliningrado srities teritorijoje, Čiuvašijoje, Udmurtijoje, Mordovijoje ir kituose Rusijos Federacijos subjektuose realizuoja kompanija ARVI, kurios specializacija yra žemės ūkis, trašų, pašarų, paukštienos gamyba. Beje, ARVI kompanijos valdybos pirmininkas V. Kučinskas yra Rusijos Federacijos garbės konsulas Marijampolėje.

Ypatingą vietą Rusijos Federacijos ir Lietuvos bendradarbiavime užima Kaliningrado sritis, kurios anklavinė padėtis lemia glaudų bendradarbiavimą su Lietuva tais klausimais, kurie susiję su to Rusijos regiono gyventojų gyvybinių poreikių tenkinimu. Rusijos statistikos duomenimis, prekių apyvarta tarp šios srities ir Lietuvos 2012 metais siekė maždaug 300 mln. JAV dolerių.

Dėl sumažėjusių Klaipėdos uoste Rusijos krovinių siūlavų pažvelgti į šią problemą plačiau.

Rusija yra suinteresuota didinti tranzitinių krovinių pervežimus pagal teisingai nustatytus tarifus ta kryptimi ir vadovautis metodologija, ▶



kurią numato Tarptautinio geležinkelių tranzito tarifų sutartis, kurios narės yra Rusija ir Lietuva.

Mes ne kartą kėlėme klausimą partneriams Lietuvoje dėl tarifų metodologijos pakeitimų vežant tranzitinius krovinius, vadovaudamiesi principu, kad mokestis už vežimą didesniu nuotoliu neturi būti mažesnis arba vienodas, kai kroviniai vežami trumpesniu nuotoliu.

Nors Lietuvos geležinkeliai nuo 2010 metų perėjo prie bendros krovinių tranzitinių pervežimų tarifų metodologijos, esminis tarifų skirtumas Kaliningrado ir Klaipėdos uostų kryptimis išlieka nustačius atitinkamus bazinių tarifų koeficientus priklausomai nuo krovinio pobūdžio ir vežimo krypties. Antai, mūsų ekspertų duomenimis, pagrindinės nomenklatūros krovinių vežimo Kaliningrado uosto kryptimi Lietuvos geležinkelių tarifai tebėra vidutiniškai 2 kartus didesni už tarifus iki Klaipėdos uosto, kai tuo tarpu atstumas iki Klaipėdos uosto yra 1,8 karto didesnis už atstumą iki Kaliningrado uosto (atitinkamai 442 km ir 236 km).

Jeigu tarifai bus suvienodinti, tai krovinių vežimo Kaliningrado ar Klaipėdos kryptimi pasirinkimo kriterijus priklausys tik nuo aptarnavimo terminaluose kokybės, Rusijos ir Lietuvos struktūrų logistikos ir konkurencingumo. Ir dar labai svarbus verslo suinteresuotumo stiprinti prekybos ir ekonominius ryšius veiksnys yra sudaryti maksimaliai naudingas sąlygas užsienio investicijoms, nepriklausomai nuo to, ar jos ateina iš Rytų ar iš Vakarų. Tai yra sąlygos turi būti vienodos ir, suprantama, tarpusavio prekybos fonas turi būti geranoriškas. Štai šia kryptimi dar reikia rimtai padirbėti.

– Iki 2014 metų pabaigos Klaipėdoje ketinama pastatyti suskystintų gamtinių dujų (SGD) terminalą, kurio tiekiamų dujų kaina, kaip teigia ekspertai, bus gerokai konkuresnė nei dujų, kurias tiekia Rusijos energetikos kompanija „Gazprom“. Kaip Jūs vertinate šį Lietuvos sprendimą?

– Mes pripažįstame tokią teisę ir su pagarba

reaguojame į Lietuvos vyriausybės planus statyti objektus, kurie padėtų stabiliai plėtoti Lietuvos ekonomiką žmonių labui. Nemanome, kad galėtume primesti partneriams Lietuvoje kokius nors receptus. Kalbant apie konkurencingumą, manau, kad geriau jį adresuoti Lietuvai, tiems, kurie atliko atitinkamus skaičiavimus. Asmeniškai aš tuo labai abejoju. Bet pabrėžiu – tai tik mano nuomonė. kaip sakoma, pagyvėsim – pamatysim.

– Lietuva 2013 metais pirmoji iš Baltijos šalių pirmininkaus Europos Sąjungai. Kokią reikšmę ir įtaką šis faktas galėtų turėti Lietuvos ir Rusijos bei Rusijos ir Europos bendradarbiavimo stiprinimui?

– Tikimės, kad artėjantis Lietuvos pirmininkavimas Europos Sąjungai bus išmintingas ir sėkmingas sudarant papildomas sąlygas gerinti Rusijos ir Europos Sąjungos dialogą ir, pasinaudojus jau sukaupta patirtimi, stiprinti Rusijos ir Lietuvos santykius.

– Dėkojame už pokalbį.



ОТДАЙТЕ ПЕРЕГРУЗКУ КОНТЕЙНЕРОВ В ХОРОШИЕ РУКИ

23 - 26 апреля 2013
Москва, ВВЦ, Павильон №75а
Стенд № А403

- 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

Министры Литвы и Турции подписали меморандум о «Викинге»

4 апреля на состоявшемся в столице Литвы Вильнюсе турецко-литовском бизнес-форуме приняли участие президент Турецкой Республики Абдулла Гюль, находившийся в Литве с официальным визитом, и Президент Литовской Республики Даля Грибаускайте.

В ходе форума министр транспорта и коммуникаций Литовской Республики Римантас Синкявичюс и министр транспорта Турецкой Республики Бинали Йылдырым подписали Меморандум о сотрудничестве относительно развития проекта контейнерного поезда «Викинг».

«Это очень важный шаг в переговорах с Турецким государством, определяющий перспективы литовско-турецкого сотрудничества в развитии проекта контейнерного поезда «Викинг». Присоединение Турции к этому проекту открывает новые возможности предпринимательства и принесет реальную экономическую выгоду Литве», – сказал министр Р. Синкявичюс.

«Викинг» – это не только проект железнодорожных, портовых и логистических компаний, но и пример конструктивного политического сотрудничества участвующих в нем государств. За 10 лет курсирования контейнерного поезда «Викинг» завязались и устоялись тесные связи между инициаторами и учредителями проекта, расширился круг участвующих в проекте государств и транспортных компаний.

Сильные стороны «Викинга» на этом рынке глобальной торговли и грузоперевозок – безопасность грузов, скорость перевозок и рекордное, всего за полчаса, пересечение границы Евросоюза (ЕС). В этом аспекте проект является уникальным, не имеющим аналогов в ЕС.

Литву с Турцией связывают и другие совместные транспортные проекты. С июня прямые авиарейсы из Вильнюса в Стамбул начнет совершать турецкий авиаперевозчик «Turkish Airlines». Правительство Литвы развивает сеть общественных центров логистики, которой в будущем смогут воспользоваться турецкие транспортные компании.

Президент Литвы Даля Грибаускайте подчеркнула, что обе страны занимают хорошее стратегическое положение в северной и южной части Европейского материка, предоставляющее натуральную возможность укреплять сотрудничество в секторах транспорта, логистики и транзита. Подписание меморандума является великолепным примером, как при помощи развития сотрудничества можно соединить регионы Балтийского, Черного и Каспийского морей, сказала глава Литвы.

Президент Турции Абдулла Гюль отметил, что литовский бизнес является важным звеном для развития экономических отношений. ■

Подготовлено по информации Министерства транспорта и коммуникаций ЛР.

Lietuvos ir Turkijos ministrai pasirašė memorandumą dėl „Vikingo“



В подписании меморандума приняли участие президент Турецкой Республики Абдулла Гюль и Президент Литовской Республики Даля Грибаускайте. Меморандум подписали (слева) министр транспорта, морских дел и коммуникаций ТР Бинали Йылдырым и министр транспорта и коммуникаций ЛР Римантас Синкявичюс.

Меморандумо pasirašyme dalyvavo Turkijos Respublikos prezidentas Abdula Giulas ir Lietuvos prezidentė Dalia Grybauskaitė. Меморандумо pasirašo (iš kairės) TR transporto, jūrininkystės ir ryšių ministras Binalis Jildirimas ir LR susisiekimo ministras Rimantas Sinkevičius.

Balandžio 4 d. Lietuvos sostinėje Vilniuje įvykusiame Turkijos ir Lietuvos verslo forume dalyvavo Lietuvoje su oficialiu vizitu viešėjęs Turkijos Respublikos prezidentas Abdula Giulas (Abdullah Gul) ir Lietuvos Respublikos prezidentė Dalia Grybauskaitė.

Forumo metu Lietuvos Respublikos susisiekimo ministras Rimantas Sinkevičius ir Turkijos Respublikos transporto ministras Binalis Jildirimas (Binali Yildirim) pasirašė bendradarbiavimo memorandumą dėl konteinerinio traukinio „Vikingas“ plėtros.

„Tai labai svarbus žingsnis derybose su Turkijos valstybe, apibrėžiantis Lietuvos ir Turkijos bendradarbiavimo perspektyvas, plėtojant konteinerinio traukinio „Vikingas“ projektą. Turkijos prisijungimas prie šio projekto atvers naujas verslo galimybes ir teiks realią ekonominę naudą Lietuvai“, – sakė ministras R. Sinkevičius.

„Vikingas“ yra ne tik geležinkelių, uostų ir logistikos kompanijų projektas, bet ir jame dalyvaujančių valstybių konstruktyvaus politinio bendradarbiavimo pavyzdys. Per 10 konteinerinio traukinio „Vikingas“ kursavimo metų užsimezgė ir nusistovėjo sklandūs ryšiai tarp projekto iniciatorių ir steigėjų, išsiplėtė projekte dalyvaujančių valstybių ir transporto srities kompanijų ratas.

Stipriosios „Vikingo“ pusės šioje globalios prekybos ir krovininių gabenimo rinkoje – krovininių saugumas, pervežimų greitis ir rekordinis vos pusvalandį trunkantis Europos Sąjungos (ES) sienos kirtimas. Šiuo aspektu projektas yra unikalus, neturintis analogų ES.

Lietuvą su Turkija sieja ir kiti bendri transporto projektai. Nuo birželio tiesioginius skrydžius iš Vilniaus į Sтамбуlą pradės Turkijos oro vežėjas „Turkish Airlines“. Lietuvos Vyriausybė plėtoja viešųjų logistikos centrų tinklą, kuriuo ateityje galėtų pasinaudoti Turkijos transporto kompanijos.

Lietuvos prezidentė Dalia Grybauskaitė pabrėžė, kad abi šalys užima gerą strateginę padėtį šiaurinėje ir pietinėje Europos žemyno dalyse, suteikiančią natūralią galimybę stiprinti bendradarbiavimą transporto, logistikos ir tranzito sektoriuose. Меморандумо pasirašymas yra puikus pavyzdys, kaip vystant bendradarbiavimą galima sujungti Baltijos, Juodosios bei Kaspijos jūrų regionus, sakė Lietuvos vadovė.

Turkijos prezidentas Abdula Giulas pažymėjo, kad Lietuvos verslas yra svarbi jungtis ekonominių santykių plėtrai. ■

Parengta pagal LR susisiekimo ministerijos informaciją.



Внимание Клайпедского порта – объекту государственного значения: строящемуся СПГ-терминалу

Дирекцию Клайпедского государственного морского порта с 5 февраля 2013 г. возглавил новый генеральный директор. Им стал Арвидас Вайткус, который в течение нескольких лет работал секретарем Министерства транспорта и коммуникаций Литвы, а также исполнял обязанности советника министра транспорта и коммуникаций ЛР. О роли порта в экономике Литвы и на международном рынке журнал JŪRA MOPE SEA беседует с генеральным директором Клайпедского государственного морского порта Арвидасом ВАЙТКУСОМ.



www.portofklaipeda.lt



Мы также видим, что высокий урожай зерновых в прошлом году повлиял на перевалку сельхозпродукции в Клайпедском порту. За первые три месяца 2013 г. зерна перегружено 732,2 тыс. т, то есть в 4,3 раза больше, чем за соответствующий период 2012 г.

Перевалка нефтепродуктов в январе-марте 2013 г. в Клайпедском порту составила 2,6 млн т, а рост – около 12,2 %. С учетом динамики грузов мы прогнозируем, что в 2013 году будет перегружено около 37–38 млн тонн. Если достигнем такого результата, это будет наибольший грузооборот за всю историю независимого Клайпедского порта. А на вопрос, что обуславливает рост грузооборота порта, могу ответить, что это, в первую очередь, правильно распланированная синергия инвестиций дирекции порта и портовых компаний.

– Каковы приоритеты развития порта? На чем в настоящее время следует сконцентрировать наибольшее внимание?

– Министерство транспорта и коммуникаций и госпредприятие «Дирекция Клайпедского государственного морского порта» уделяют особое внимание развитию порта. За последние 13 лет, т. е. за период 2000–2012 гг., инвестиции дирекции порта в портовую инфраструктуру превысили 1,34 млрд литов. Большая часть инвестиций была направлена на финансирование проектов по строительству и реконструкции причалов, а также на углубление акватории порта. Внешний входной канал порта углублен до 15 м, судоходный канал – до 14,5 м.

В связи с тенденциями в судоходстве и на нашем рынке, в ходе модернизации порта в период 2013–2015 гг., основное внимание планируется уделить углублению и расширению судоходного канала порта, развитию инфраструктуры, связанной со строительством терминала сжиженного природного газа, увеличению мощностей терминалов ролкерных грузов, удобрений, зерна. Для приема судов больших параметров требуются и большие складские мощности, более производительная перегрузочная техника.

Средства дирекции порта также будут выделяться на проекты реконструкции причалов, развития подъездных путей. Для поощрения развития южной части порта планируется в 2013–2014 гг. оборудовать площадку для хранения загрязненного грунта. За этот период также планируется провести анализ возможностей в связи с углублением судоходного канала порта до максимально возможных параметров. Результаты анализа определяют дальнейшее формирование стратегии развития портовой инфраструктуры.

В 2013 году мы наметили выделить на инвестиции свыше 300 млн литов. Наибольшие инвестиции планируется направить на основную задачу – проведение работ по строительству инфраструктуры терминала сжиженного природного газа. В первую очередь внимание будет уделяться ему.

Следует обратить внимание на то, что особенно актуально повышение эффективности работы –

оборачиваемости вагонов, оформлению таможенной и другой проверки электронным путем.

Также хочу отметить, что будут прилагаться усилия для получения средств Евросоюза из программы 2014–2020 гг., чтобы можно было направить их на важные объекты инфраструктуры Клайпедского порта и, разумеется, социальные проекты – строительство пристани малых и прогулочных судов и восстановление Швянтойского порта.

– В порту всегда что-нибудь строится, однако в последнее время два строящихся объекта – терминал сжиженного природного газа (СПГ) и Клайпедский грузопассажирский терминал (КГПТ) должны заметно изменить его облик. Какое значение эти объекты будут иметь для Литовского государства?

– Дирекция порта участвует в осуществлении энергетического проекта государственного значения – строительстве терминала сжиженного природного газа. На строительство этого стратегического объекта в 2013–2014 гг. запланировано около 170 млн литов. Упомянутые средства будут направлены на развитие портовой инфраструктуры: углубительные работы, строительство пирса и прочие инвестиционные компоненты, связанные с осуществлением проекта СПГ-терминала.

В настоящее время по заказу дирекции порта проводятся дноуглубительные работы для будущего СПГ-терминала. Работы, которые выполняет одна из крупнейших компаний углубительных работ «Van Oord», должны быть завершены к середине этого года, но, учитывая производительность и слаженность работ подрядчика, вполне вероятно, эти работы будут завершены раньше намеченного. Быстрое выполнение дноуглубительных работ позволяет нам надеяться, что СПГ-терминал, признанный важным для государства экономическим проектом, стартует, как и намечено, в конце 2014 года.

Говоря о другом объекте инфраструктуры – строительстве инфраструктуры грузопассажирского терминала, хочу поделиться радостью, что работы будут завершены осенью 2013 г. Для строительства этого объекта используются также и средства структурных фондов ЕС. Новый терминал будет предназначен для обслуживания постоянно растущего потока судов типа ро-ро, ро-пакс. В экономическом отношении развитие Клайпедского грузопассажирского терминала целесообразно не только из-за роста объемов грузов и числа пассажиров в Клайпедском порту, но и в связи с социальным и экономическим воздействием для города и государства, поскольку появится потребность в новых гостиницах и других объектах сферы обслуживания, повысится необходимость в туристических услугах, будут создаваться дополнительные рабочие места, также будет оборудована инфраструктура и суперструктура обслуживания пассажиров, отвечающая требованиям ЕС.

– Благодарим за беседу. ■

– В последнее время Клайпедский порт постоянно перекрывает свои прежние результаты. Итоги первого квартала текущего года впечатляют. Что обуславливает такие скачки?

– За первые три месяца в Клайпедском порту обработано 9,4 млн т грузов, что на 13,9 % превышает перевалку за тот же период 2012 года, когда было обработано 8,3 млн т грузов. Основные грузы, под влиянием которых и произошел этот прорыв, – это удобрения, сельскохозяйственная продукция (особенно зерно) и нефтепродукты.

Перевалка удобрений возросла в связи с тем, что основной экспортер удобрений через Клайпедский порт («Белкалий») встретил 2013 год с подписанными договорами с ведущими трейдерами удобрений в Китае и Индии. За январь–март 2013 г. перегружено 2,5 млн т, рост составил 11,9 %.





Klaipėdos uosto dėmesys valstybinės reikšmės objektui – statomam SGD terminalui



Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijai nuo 2013 m. vasario 5 d. vadovauja naujas generalinis direktorius. Juo tapo Arvydas Vaitkus, keletą metų dirbęs Lietuvos susisiekimo ministerijos sekretoriumi bei ėjęs LR susisiekimo ministro patarėjo pareigas.

Apie uosto vaidmenį Lietuvos ekonomikoje ir tarptautinėje rinkoje žurnalas JŪRA MOPE SEA kalbasi su Klaipėdos valstybinio jūrų uosto generaliniu direktoriumi Arvydu VAITKUMI.

– Pastaruoju metu Klaipėdos uostas nuolat viršija savo pasiektus rezultatus. Šių metų pirmojo ketvirčio rezultatai įspūdingi. Kas lemia tokius šuolius?

– Per pirmus tris mėnesius Klaipėdos uoste krauta 9,4 mln. t krovinių, o tai yra 13,9 proc. daugiau, palyginti su 2012 m. tuo pačiu laikotarpiu, kai buvo krauta 8,3 mln. t krovinių. Pagrindiniai kroviniai, kurie turėjo įtakos šiam proveržiui, yra trąšų, žemės ūkio produktų (ypač grūdų) bei naftos produktų krova.

Trąšų krova didėjo dėl to, kad pagrindinis trąšų eksportuotojas per Klaipėdos uostą „Belkalij“ (Baltarusijos trąšų gamykla) 2013 m. pasitiko pasirašęs pardavimo sutartis su didžiausiais trąšų tiekėjais Kinijoje ir Indijoje. Per 2013 m. sausio-kovo mėn. perkrauta 2,5 mln. t, augimas sudarė 11,9 proc.

Taip pat akivaizdžiai matome, kad praėjusių metų gausus grūdų derlius padarė įtaką žemės ūkio produktų krovai Klaipėdos uoste. Per pirmus tris šių metų mėnesius grūdų iš viso krauta 732,2 tūkst. t, t. y. net 4,3 karto daugiau nei 2012 m. atitinkamu laikotarpiu.

Naftos produktų krova š. m. sausio-kovo mėn. Klaipėdos uoste siekė 2,6 mln. t, o augimas sudarė apie 12,2 proc. Atsižvelgdami į krovinių dinamiką, prognozuojame, kad šiais metais Klaipėdos uoste bus kraunama apie 37–38 mln. tonų. Jeigu bus pasiektas šis rezultatas, tai bus didžiausia krovinių metų apyvarta per visą nepriklausomo Klaipėdos uosto istoriją. O į klausimą, kas lemia uosto krovos augimą galiu atsakyti, jog tai visų pirma – teisingai suplanuota Uosto direkcijos ir uosto kompanijų investicijų sinergija.

– Kokie yra uosto vystymo prioritetai? Į ką šiuo metu reikėtų labiausiai koncentruoti dėmesį?

– Susisiekimo ministerija ir VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija ypatingą dėmesį skiria uosto plėtrai. Per paskutiniuosius 13 metų, t. y. 2000–2012 metų laikotarpiu, Uosto direkcijos investicijos į uosto infrastruktūrą sudarė daugiau kaip 1,34 mlrd. Lt. Didžioji dalis investicijų buvo skirta krantinių statybos ir rekonstrukcijos projektams bei uosto akvatorijos gilinimo darbams finansuoti. Uosto išorinis įplaukos kanalas išgilintas iki 15 m, laivybos kanalas iki 14,5 m.

Dėl tendencijų laivyboje ir mūsų rinkoje modernizuojant uostą 2013–2015 m. laikotarpiu numatoma pagrindinį dėmesį skirti uosto laivybos kanalo gilinimui ir platinimui, infrastruktūros plėtrai dėl suskystintų gamtinių dujų terminalo statybos, investuoti į konteinerių, ro-ro, trąšų, grūdų terminalų pajėgumų didinimą. Didesnių parametru laivams priimti reikia ir didesnių sandėliavimo pajėgumų bei našesnės krovos technikos.

Uosto direkcijos lėšos taip pat bus skiriamos krantinių rekonstrukcijos projektams, privažavimo kelių plėtrai. Siekiant paskatinti pietinės uosto dalies plėtrą, planuojama 2013–2014 m. įrengti užteršto grunto aikštelę. Šiuo laikotarpiu taip pat planuojama parengti galimybių studiją dėl uosto laivybos kanalo gilinimo iki maksimaliai galimų parametru. Studijos rezultatai





nulems tolimesnės uosto infrastruktūros plėtros strategijos formavimą.

Šiais metais investicijoms numatome skirti daugiau nei 300 mln. litų. Didžiausios investicijos numatomos skirti svarbiausiam uždaviniui – įgyvendinti suskystintų gamtinių dujų terminalo infrastruktūros statybos darbus. Visų pirma dėmesys bus koncentruojamas į jį.

Verta atkreipti dėmesį, kad ypač aktualu didinti darbo efektyvumą – vagonų apyvartumą, muitinės ir kitos patikros įforminimą elektroniniu būdu.

Taip pat noriu pažymėti, kad bus dedamos pastangos gauti Europos Sąjungos lėšų iš 2014–2020 metų programos, kad galima būtų jas skirti svarbiems Klaipėdos uosto infrastruktūros objektams ir, žinoma, socialiniams projektams – mažųjų ir pramoginių laivų prieplaukai bei Šventosios uosto atstatymui.

– Uoste visuomet kas nors statoma, tačiau pastaruju metu du statomi objektai - suskystin-

tų gamtinių dujų (SGD) terminalas ir Klaipėdos krovinių ir keleivių terminalas (KKKT) turėtų smarkiai pakeisti jo veidą. Kokią reikšmę šie objektai turės Lietuvos valstybei?

– Uosto direkcija dalyvauja įgyvendinant valstybinės reikšmės energetikos projektą – suskystintų gamtinių dujų terminalo uosto infrastruktūros statybą. Šio strateginio objekto statybai 2013–2014 m. numatyta apie 170 mln. litų. Mėnėtos lėšos bus skiriamos uosto infrastruktūrai vystyti: gilavimo darbams, pirmo statybai bei kitiems investiciniams komponentams, susijusiems su SGD terminalo projektu įgyvendinimu.

Šiuo metu Uosto direkcijos užsakyta yra atliekami gilavimo darbai. Darbai, kuriuos atlieka viena iš didžiausių gilavimo darbų kompanijų „Van Oord“, turi būti atlikti iki šių metų vidurio, bet, įvertinus rangovo darbo našumą bei sklandumą, yra tikėtina, kad darbai bus baigti anksčiau nei numatyta. Sparčiai vykdomi gilavimo darbai mus skatina tikėtis, kad valstybei svarbiu ekonominiu projektu pripažintas SGD termi-

nalas startuos taip, kaip ir numatyta, – 2014 m. pabaigoje.

Kalbėdamas apie kitą infrastruktūros objektą – keleivinių ir krovinių keltų terminalo infrastruktūros statybą, noriu pasidžiaugti, kad darbai bus užbaigti šių metų metų rudenį. Šio objekto statybai yra naudojamos ir ES struktūrinių fondų lėšos. Naujasis terminalas bus skirtas vis didėjančiam ro-ro, ro-pax tipų laivų srautui aptarnauti. Ekonominiu požiūriu Klaipėdos uosto keleivinių ir krovinių keltų terminalo plėtra yra tikslinga ne tik dėl krovinių ir keleivių skaičiaus 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 įrengta ES reikalavimus atitinkanti keleivių aptarnavimo infrastruktūra ir supaprastuota.

– Dėkojame už pokalbį. ■



Исторические перемены в KLASCO: от баржи до судов типа «Postpanamax»



Генеральный директор KLASCO Аудрюс Паужа отмечает, что разнообразие грузов помогает сбалансировать колебания в торговле.

Терминалы – современные, люди – опытные

– Каждая страна стремится, чтобы ее порты пользовались и соседние государства. Однако когда транзит доминирует, а такая тенденция в Клайпеде преобладала до самого начала этого века, экономике не хватает безопасности. Какие решения помогают бизнес-механизму KLASCO все быстрее вращаться в транспортной системе Востока и Запада без длительных простоев и других сбоев?

– Что касается силы традиций, то, хотя эти торговые традиции очень давние, родившиеся тогда, когда грузы из глубины страны в Клайпеду доставляли на баржах, мы всегда делаем обзор и анализируем лишь то время, которое охватывает профессиональный опыт коллектива KLASCO. В Клайпеде мы единственные торжественно отмечаем праздник ветеранов труда. Этот праздник – преемственность традиций чествования работников завода удобрений «Ахема», унаследованная концерном «Ахемос групп», владеющим KLASCO. Так, месяц назад мы вновь видели на сцене около полусотни докеров и других специалистов, которые ра-

В Литве до сих пор не пришли к единому мнению о происхождении названия города Клайпеда, однако сегодня балтийские топонимы сами по себе имеют значение как культурное наследие. В современном мире намного важнее, какую ассоциацию вызывает слово. Клайпедчане, современные жители этого города на Балтийском побережье, который, к сожалению, в Средневековье не стал членом Ганзейского торгового союза, могут порадоваться ошибке, исправленной историей новейших времен. В последнее десятилетие Клайпедский порт распространяет сильную экономическую энергию на весь регион Восточной Балтики.

О меняющихся условиях предпринимательства журналистка Вида Бортеленe беседует с руководителем одной из крупнейших стивидорных компаний на Балтийском побережье Аудрюсом ПАУЖЕЙ, генеральным директором АО «Клайпедская морская стивидорная компания» – KLASCO.

ботают в компании 20–30 и даже 45 лет. Таких навыков нет в коллективе ни одного другого предприятия Клайпедского порта.

До середины 80-х годов прошлого века в Клайпеде было только одно предприятие, за исключением нефтетерминала, которое действовало как торговый порт. Оно и является родоначальником деятельности KLASCO. После обретения Литвой политической независимости Клайпедский порт еще не один год зависел от российского транзита. В советские годы Клайпеда была специализированным портом по перевалке металла. Пока наша соседка Россия не развила грузовые комплексы на Балтийском море, она экспортировала через Литву свыше 5 млн тонн металла. Коллектив KLASCO безупречно обрабатывал такие грузы, и этот опыт докеров в настоящее время отлично используется.

Клайпедскому порту было нелегко, когда устоявшиеся коммерческие связи в 2000 году стали ослабевать, а за перевалочный бизнес бралось все больше компаний. Однако развитие технологий KLASCO и последовательный анализ потребностей клиентов возвращают часть российских грузов. Сегодня, когда в

порту существует и внутренняя конкуренция, намного труднее продолжать традицию лидерства KLASCO.

Последние два года были для нас рекордными – KLASCO обработала свыше 13,4 млн т грузов. И, что экономически важнее, этот поток не является ни однородным, ни зависящим от одной страны. Можно сказать, что его составляют несколько слоев, два верхних из них – продукция промышленности Литвы и белорусский транзит. Россия, разумеется, остается третьим по значению торговым партнером, за ней следуют государства ЕС, Украина, Казахстан.

– KLASCO выделяется среди остальных компаний универсальностью деятельности. Как это сочетается с курсом на специализацию?

– Черта сегодняшней торговли – сокращающиеся сроки доставки и гарантия безопасности груза. Везде преобладают информационные смарт-технологии. От деятельности судоходства, железнодорожного, автомобильного транспорта, порта также требуют скорости и дешевизны, хотя затраты на энергоресурсы растут. Гоняться за коммерческими предложениями без технологического преимущества становится сложно. Кроме того, повышаются природоохранные требования. Поэтому путь прогресса один – строить закрытые, не загрязняющие окружающую среду перегрузочные комплексы. Даже самые крупные инвестиции со временем всем приносят выгоду. В этом мы убедились, когда в прошлом десятилетии открыли три терминала – для перевалки наливных и сыпучих удобрений, а также зерна. Потом мы перешли на новый этап инвестиций: в 2011 году расширили зерновой терминал, строим и в I квартале 2014 года откроем новый склад сыпучих удобрений, переоборудуем и все имеющееся складское хозяйство, чтобы появилось больше открытых площадок возле причалов в северной части порта. В южной части начинаем использовать новый причал. При помощи планирования территорий сокращаем недостаток в площадях и сочетаем типы грузовых работ. Кое-что приходится сносить. Однако тех, кто привык видеть в порту стрелы портальных кранов, могу успокоить, что в ближайшее время они из пейзажа KLASCO точно не исчезнут. Ведется капитальная модернизация кранов, мы ежегодно приобретаем погрузчики типа «Kalmar». Рынку требуются разные грузы: металлоизделия, стройматериалы, мороженые пищевые продукты, гипс или соль. Для нас важен каждый клиент, даже если для перевозки его груза понадобится совсем небольшое судно. И таким образом, капля за каплей, за год на грузовом терминале набирается оборот до 2,5 млн тонн. В настоящее время в компании KLASCO работает 700 человек. В случае резкого увеличения объема грузов у нас всегда имеется достаточное количество рабочей силы.



Развитие зернового терминала было задумано с учетом потребностей клиентов в перевозке зерновых культур нескольких видов.

Больше осадка – дешевле транспортировка

– На вашем паромном терминале, очевидно, можно насчитать три десятка видов грузов, перевозимых в вагонах или автотранспортом на парамах немецких и шведских линий. Однако на северной территории KLASCO, ближе к морским воротам, доминируют удобрения и зерно. Как оценивает компания такое распределение грузов?

– Это вполне понятное сочетание глубин входного канала порта, максимальных глубин возле причалов и допустимой осадки судов. Северная часть Клайпедского порта предназначена для нефтетанкеров и сухогрузов типа «Panamax». После углубления порта до 14,5–15 метров появляется новый ориентир – суда типа «Postpanamax», какие может принимать латвийский порт Вентспилс. Недавно проведены дноуглубительные работы возле новых причалов KLASCO. В этом году продолжается строительство причалов № 7–9. После его завершения в будущем году изменятся судоходные параметры – появится возможность принимать одновременно по 2 судна типа «Postpanamax». В настоящее время на терминале удобрений мы осуществляем погрузку судов «Panamax» с осадкой 13 метров, а на зерновом терминале возле причала – с осадкой до 13,4 метра и вместимостью свыше 70 тыс. тонн. За последний зерновой сезон мы с августа прошлого года до апреля с.г. приняли 26 судов типа «Panamax». Практически каждую неделю на зерновой терминал заходит крупнотоннажный сухогруз. Думаю, что ожидания экспортеров зерна оправдать удалось.

– Раньше зерно не было золотой жилой KLASCO. Земледелие зависит от капризов природы. Что вас побудило расширить ранее неритмично работавший зерновой терминал, учитывая тот факт, что в порту усиливается внутренняя конкуренция?

– Несколько лет назад, когда кризис тормозил международную торговлю, мы не раз анализировали, с какого пункта начать программу инвестиций до 2020 года. Видя, что наши клиенты, крупнейшие литовские предприятия сельскохозяйственного профиля, становятся серьезными участниками рынка зерна, мы обсудили, что нового можем предложить. Ведь на смену плохим сезонам приходят годы рекордного урожая. И тогда мы приняли решение построить 6 резервуаров – силосных складов вместимостью по 7,5 тыс. тонн каждый. Теперь KLASCO может накопить до 105 тыс. тонн зерна. И, что главное, на этот раз предложение отвечает спросу – новые хранилища особенно пригодились, когда началась уборка урожая. С августа прошлого года до начала апреля с.г. мы перегрузили 1,5 млн тонн зерна. В месяц к нам заходит до 5 судов типа «Panamax». Поскольку сезон еще не закончился, то и этот год должен быть неплохим. Нашим терминалом заинтересовались российские экспортеры зерна. Надеемся, что это сотрудничество с российскими клиентами будет расширяться. Может, даже начнет поступать зерно из Казахстана, которое ранее эпизодически перевозилось через Клайпедский порт.

Конкуренция требует смекалки, с другой стороны – конкуренция подобных терминалов в нашем порту довольно-таки формальная: компания KLASCO единственная, которая может перегружать зерно на самые большие суда, хотя не отказывается и от мелких партий груза. Целостность технических возможностей не остав-

ляет у клиентов сомнений, кто в порту лидер.

– Почему летом прошлого года среди экспортеров поднялось волнение по поводу вывоза урожая?

– Недоразумения возникли из-за нехватки вагонов, но порт доказал, что в состоянии работать даже в экстремальных условиях. Все хотели вывезти зерно одновременно – у нас разгрузка вагонов с зерном возросла в среднем от 72 до 140–150 тонн в сутки. Мы оборудовали бункер для высыпки зерна из машин, установили весы. Те, кому не хватало вагонов, перевозили груз автотранспортом. После повышения темпов грузовых работ на складах появилось место и для российских грузов. Полагаю, что на нашем терминале был достигнут наибольший оборот экспорта зерна на всем побережье Балтики.

– Что вы говорите потенциальным клиентам, задумавшимся над выбором в пользу KLASCO?

– Это зависит от того, какой груз. Одним достаточно указать осадку судов в 13–13,4 метра, других, скажем, российских экспортеров металла, следует заверить, что складских площадей будет достаточно, и представить конкурентоспособную схему транспортировки. Для третьих важна прогрессивная технология грузовых работ, скорость погрузки судна. И, разумеется, все хотят быть уверенны, что у нас гибкое и конкурентоспособное ценообразование. Грузоотправители получают множество предложений. По подписанным договорам мы видим прогресс в смысле возросшего доверия клиентов KLASCO. Цель нашей стратегии – в течение ближайших 7 лет почти удвоить нынешнюю пропускную способность инфраструктуры и складов территории до 25 млн тонн в год. ■



KLASCO istoriniai pokyčiai: nuo baržų iki „Postpanamax“ laivų



KLASCO generalinis direktorius Audrius Pauža pažymi, kad krovinių įvairovė padeda subalansuoti prekybos svyravimus.

Lietuviai iki šiol nepriėjo prie vienos nuomonės dėl Klaipėdos vardo kilmės, tačiau šiandien baltiški vietovardžiai patys savaime reikšmingi tik kaip kultūrinis paveldas. Moderniajame pasaulyje daug svarbiau, kokią asociaciją žodis kelia. Šio Baltijos pakrantės miesto, kuris, deja, viduramžiais nebuvo tapęs Hanzos prekybos sąjungos nariu, dabartiniai gyventojai gali džiaugtis naujųjų laikų istorijos ištaisytą klaidą. Pastarąjį dešimtmetį Klaipėdos uostas skleidžia stiprią ekonominę energiją visam Rytų Baltijos regionui.

Apie kintančias verslo sąlygas žurnalistė Vida Bortelienė kalbėjosi su vienos didžiausių krovos įmonių Baltijos pakrantėje vadovu Audriumi PAUŽA, AB Klaipėdos jūrų krovinių kompanijos KLASCO generaliniu direktoriumi.

Terminalai – modernūs, žmonės – patyrę

– Kiekviena šalis siekia, kad jos uostais naudotųsi ir kaimyninės valstybės. Tačiau kai tranzitas dominuoja, o tokia tradicija Klaipėdoje vyravo iki pat šio amžiaus pradžios, ekonomikai trūksta saugumo. Kokie sprendimai padeda KLASCO verslo mechanizmui vis sparčiau sukurti Rytų ir Vakarų transporto sistemoje be ilgesnių prastovų ir sutrikimų?

– Kalbant apie tradicijų galią, nors tos prekybos tradicijos labai senos, gimusios tada, kai kroviniai iš šalies gilumos į Klaipėdą buvo atplukdomi baržomis, mes visada apžvelgiame ir analizuojame tik tiek metų, kiek apima KLASCO kolektyvo profesinė patirtis. Klaipėdoje mes vieninteliai išskilmingai švenčiame darbo veteranų šventę, kuri perimta iš KLASCO

valdančio koncerno „Achemos grupė“ tradicijų pagerbti trašų gamyklos „Achema“ darbuotojus. Tai štai prieš mėnesį mes vėl scenoje stebėjome pusšimtį dokininkų ir specialistų, kurie įmonėje dirba du tris dešimtmečius ar net 45 metus. Tokių įgūdžių neturi nė vienos kitos Klaipėdos uosto įmonės kolektyvas.

Iki praėjusio amžiaus devintojo dešimtmečio vidurio Klaipėdoje buvo tik viena įmonė, išskyrus naftos terminalą, kuri veikė kaip prekybos uostas. Ji yra KLASCO verslo pradininkė. Lietuvai atgavus politinę nepriklausomybę, Klaipėdos uostas dar ne vienerius metus priklausė nuo rusiško tranzito. Tarybiniais laikais Klaipėda buvo specializuotas metalų uostas. Kol mūsų kaimynė Rusija neišplėtojo krovos kompleksų prie Baltijos jūros, per Lietuvą eksportuodavo daugiau kaip 5 mln. tonų metalo. KLASCO kolektyvas nepriklaistingai apdorodavo tokius

krovinius, ir ši dokininkų patirtis dabar yra puikiai panaudojama.

Klaipėdos uostui buvo nelengva, kai nusistovėję komerciniai ryšiai 2000 metais ėmė silpti, o krovos verslo ėmėsi vis daugiau įmonių. Tačiau KLASCO technologijų kaita ir nuosekli klientų poreikių analizė dalį Rusijos krovinių grąžina. Tik dabar uoste egzistuoja ir vidinė konkurencija, daug sunkiau tęsti KLASCO lyderystės tradiciją.

Pastarieji dveji metai mums buvo rekordiniai – KLASCO perkrovė daugiau kaip 13,4 mln. tonų krovinių. Ir, kas ekonomiškai svarbiausia, šis srautas nėra nei vienas, nei priklausantis nuo vienos šalies. Galima sakyti, kad jį sudaro keli sluoksniai, kurių du viršutiniai – Lietuvos pramonės produkcija ir Baltarusijos tranzitas. Rusija, aišku, lieka trečias pagal reikšmę prekybos partneris, o už jos rikiuojasi visi kiti: ES valstybės, Ukraina, Kazachstanas.

– KLASCO išsiskiria iš kitų kompanijų veiklos universalumu. Kaip tai suderinama su posūkiu į specializaciją?

– Dabartinės prekybos bruožas – trumpėjantis pristatymo laikas ir krovinių saugumo garantija. Visur vyrauja išmaniosios informacinės technologijos. Iš laivybos, geležinkelio, automobilių transporto, uosto veiklos taip pat reikalaujama greičio ir pigumo, nors sąnaudos energetiniams ištekliams brangsta. Lenktyniauti komerciniais pasiūlymais neturint technologinių pranašumų darosi sudėtinga. Be to, daugėja aplinkosaugos reikalavimų. Todėl pažangos būdas vienas – statyti uždarus aplinkos neteršiančius krovos kompleksus. Net ir labai didelės investicijos ilgainiui visiems atneša naudos. Tuo mes įsitikinome per praėjusį dešimtmetį atidarę tris – skystųjų ir buriųjų trašų bei grūdų – terminalus. Po to perėjome į naują investicijų etapą: 2011 metais išplėtėme grūdų terminalą, statome ir 2014 metų I ketvirtį atidarysime naują buriųjų trašų sandėlį, pertvarkysime visą turimą sandėlių ūkį, kad atsirastų daugiau atvirų aikštelių prie krantinių šiaurinėje dalyje. Pietinėje dalyje pradėdame naudoti naują krantinę. Teritorijų planavimu mažiname ploto trūkumus ir deriname krovos tipus. Kai ką tenka griauti. Tačiau įpratusius uoste matyti kranų gerves gali nuraminti, kad jos iš KLASCO peizažo greitu metu tikrai neišnyks. Kranai kapitališkai modernizuojami, kasmet įsigyjame naujų „Kalmar“ tipo krautuvų. Rinkai reikia įvairių krovinių: metalo gaminių, statybinių medžiagų, šaldytų maisto produktų, gipso ar druskos. Mums svarbus kiekvienas klientas, net jeigu jo kroviniui užteks mažiuo laivo. Akivaizdu, kad lašas po lašo prikapsi krovos terminale iki 2,5 mln. tonų apyvartos per metus. Šiuo metu KLASCO dirba 700 žmonių. Staiga padidėjus krovinių kiekiams, visuomet turime pakankamai darbo jėgos.



KLASCO turi pakankamai teritorijos krauti metalus ir kitus krovinius prie giliausių Klaipėdos uosto krantinių.

Didesnė grimzlė – pigesnis transportavimas

– Jūrų perkėlos terminale turbūt galėtume priskaičiuoti tris dešimtis krovinių rūšių, gabenamų vagonais bei autotransportu Vokietijos ir Švedijos linijų keltuose. Tačiau šiaurinėje KLASCO teritorijoje arčiau uosto vartų dominuoja trąšos ir grūdai. Kaip charakterizuoja kompaniją toks terminalų išsidėstymas?

– Tai labai akivaizdus uosto kanalo, didžiausių krantinių gylių ir leistinos laivų grimzlės derinys. Klaipėdos uosto šiaurinė dalis skirta naftos tanklaiviams ir „Panamax“ tipo sausakrūviams laivams. Uostą pagilinus iki 14,5 - 15 metrų, randasi naujas orientyras – „Postpanamax“ laivai, kokius gali priimti Latvijos Ventspilio uostas. Neseniai išgilintos naujos KLASCO krantinės. Šiomet 7-osios – 9-osios krantinių statyba tęsiama. Ją pabaigus kitais metais, laivybos parametrai keisis – atsiras galimybė iškart priimti po 2 „Postpanamax“ tipo laivus. Šiuo metu trąšų terminale mes krauname 13 metrų grimzlės „Panamax“ laivus, o grūdų terminale prie krantinės – iki 13,4 metro grimzlės, talpinančius daugiau kaip 70 tūkst. tonų. Per pastarąjį grūdų sezoną nuo pernai rugpjūčio iki šių metų balandžio KLASCO priėmė 26 „Panamax“ laivus. Praktiškai kiekvieną savaitę į grūdų terminalą atplaukia didžiulis laivas. Manau, kad pavyko pateisinti grūdų eksportuotojų lūkesčius.

– Grūdai anksčiau nebuvo KLASCO aukso gysla. Žemdirbystė gyvuoja pagal gamtos užgaidas.

Kas paskatino plėsti anksčiau gana neritmingai veikusį grūdų terminalą, žinant, kad stiprėja ir vidinė uosto konkurencija?

– Prieš kelerius metus, kai krizė stabdė tarptautinę prekybą, mes ne kartą analizavome, nuo kurio punkto pradėti investicijų iki 2020 metų programą. Matydami, kad mūsų klientai didžiausios Lietuvos žemės ūkio srities įmonės tampa rimtais grūdų rinkos dalyviais, aptarėme, ką galėtume pasiūlyti naujo. Juk blogus sezonus keičia rekordinio derliaus metai. Ir tuomet apsisprendėme statyti 6 talpyklas – silosus, po 7,5 tūkst. tonų talpos kiekviena, taip didindami javų eksporto įvairovę. Dabar KLASCO gali sukaupti iki 105 tūkst. tonų grūdų. Ir, kas svarbiausia, pasiūla šįkart atitiko paklausą – naujos talpyklos ypač pravertė, kai prasidėjo javapjūtė. Nuo praėjusių metų rugpjūčio iki šių metų balandžio pradžios mes perkrovėme 1,5 mln. tonų grūdų. Per mėnesį turime po 5 „Panamax“ laivus. Kadangi sezonas dar nesibaigęs, tai ir šie metai turėtų būti neblogi. Susidomėjo mūsų terminalu Rusijos grūdų eksportuotojai. Tikimės, kad tas bendradarbiavimas su Rusijos klientais plės. Gal net sulauksime Kazachstano grūdų, anksčiau epizodiškai gabentų per Klaipėdos uostą.

Konkurencija reikalauja išmonės, kita vertus – panašių terminalų konkurencija mūsų uoste gana formali – KLASCO vienintelė gali krauti grūdus į pačius didžiausius laivus, nors neatsisako ir mažų krovinių partijų. Techninių galimybių visuma klientams nekelia abejonių, kas uoste yra lyderis.

– Kodėl pernai vasarą buvo kilęs grūdų eksportuotojų sujudimas dėl derliaus išvežimo?

– Nesusipratimų kilo dėl vagonų stygiaus, o uostas įrodė, kad sugeba dirbti net ekstremaliomis sąlygomis. Visi norėjo išgabenti grūdus vienu metu – pas mus grūdų vagonų iškrovimas padidėjo nuo vidutiniškai 72 iki 140 ar 150 per parą. Įrengėme bunkerį grūdams iš mašinų pilti, pastatėme svarstyklės. Kam trūko vagonų, gabeno autotransportu. Padidinus krovos tempus, sandėliuose atsirado vietos ir Rusijos kroviniams. Manau, kad mūsų terminale buvo pasiekta didžiausia grūdų eksporto apyvarta visoje Baltijos pakrantėje.

– Ką Jūs sakote potencialiems klientams, nutarusiems pasidomėti, ar verta rinktis KLASCO?

– Priklauso nuo to, koks kroviny. Vieniems užtenka nurodyti 13–13,4 metro laivų grimzlę, kitus, pavyzdžiui, Rusijos metalo eksportuotojus, reikia užtikrinti, kad pakaks sandėliavimo ploto bei suformuoti konkurencingą transportavimo schemą. Treiems svarbi pažangi krovos technologija, laivo krovos greitis. Ir, žinoma, visiems galima garantuoti, kad pas mus – lanksti ir konkurencinga kainodara. Krovinių siuntėjai susirenka daugybę pasiūlymų. Pagal pasirašytas sutartis matome išaugusį klientų pasitikėjimą KLASCO pažanga. Mūsų strategijos tikslas – per artimiausius 7 metus kone padvigubinti dabartinį teritorijos infrastruktūros ir sandėlių pralaidumą iki 25 mln. tonų per metus.

– Ačiū už pokalbį.

Greitoji keleivių patikra, neribotas patekimas į Verslo klubą,
kitos partnerių nuolaidos.

Fast track, unlimited access to Business Lounge,
discounts at program partners.



Ieškokite Vilniaus oro uosto Verslo klube ir partnerių prekybos vietose
Available at Vilnius airport Business Lounge and program partners

Daugiau informacijos: / Detailed info:
www.vno.lt; dayoffice@vno.lt

ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ НАМЕРЕНО ПОДДЕРЖИВАТЬ СУДОСТРОЕНИЕ

Тема нашей рубрики – российское судостроение.
Собеседник – промышленный аналитик
Викintas Марценка.

– Какова сегодняшняя ситуация в судостроительной промышленности России?

– После распада Советского Союза российское судостроение столкнулось с массой проблем. Исключительное внимание к строительству военных кораблей, устаревшее оборудование на верфях, которые уже не могут строить современные большие гражданские суда. Россия сегодня значительно отстала от мировых монстров кораблестроения, таких как Южная Корея, Китай, Япония и даже Вьетнам или Хорватия. Однако в последнее время российское правительство решило оживить судостроительную промышленность.

– Какие меры принимаются для этого оживления?

– Рост российской промышленности должен начаться после осуществления долгосрочной внутренней программы развития судостроения, которую в 2010 году инициировало правительство РФ. Основная цель программы, которую страна намерена претворить в жизнь до 2030 года на запланированные инвестиции в размере 600 миллиардов рублей, – создать специальные зоны со специальными налогами и таможенным режимом и крупными инвестициями в научно-исследовательские и технические проекты. Особое внимание планируется уделять развитию центров судостроения страны, включая Санкт-Петербург, Северодвинск, Нижний Новгород и Калининградскую область.

Осуществление программы ведется через «Объединенную судостроительную корпорацию» (ОСК) – принадлежащий правительству холдинг, который в настоящее время владеет примерно 70–80 % объема российского кораблестроения.

– Можете ли вы привести примеры специфических проектов и их размеров?

– Одним из примеров может служить судовой верфь «Звезда-ДСМЕ» стоимостью 2,5 млрд рублей – совместное предприятие ОСК и «Daewoo Shipbuilding & Marine Technologies», расположенное недалеко от Владивостока. Ее строительство планируется завершить к концу 2013 г. Новая судовой верфь будет специализироваться на постройке крупнотоннажных танкеров, предназначенных для перевозки нефти, газа и химпродуктов. У совместного предприятия уже есть заказы от госпредприятия «Совкомфлот» на строительство 6 танкеров ледового класса «Aframax».

Другая современная судовой верфь будет построена также на Дальнем Востоке. Ее возведут ОСК и «Yantai Raffles Shipyard» из Сингапура. Она будет специализироваться на строительстве полупогружных и иных буровых установок для разведки и добычи нефти и газа на шельфе России. Инвестиции в этот проект до 2015 года составят 15 млрд рублей.

Другим примером может быть судовой верфь в Приморске с запланированными на нее 38 млрд руб., а также Ново-Адмиралтейская судовой верфь под Санкт-Петербургом – совместное предприятие ОСК и южнокорейской компании STX стоимостью 1,8 млрд долл. США.

Однако, когда речь ведется об этих амбициозных проектах, некоторая доля скептицизма остается. Весь план финансирования и долговечности в большой степени зависит от количества заказов на судовой верфях, поскольку правительство будет финансировать лишь половину из 600 миллиардов рублей. С учетом нынешнего состояния отрасли оживление судостроительной промышленности будет медленным.

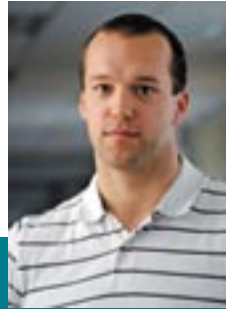
Это связано не только с устаревшим производственным оборудованием. Следует серьезно учитывать и нехватку рабочей силы. Средний возраст судостроителей на сегодня – чуть больше 50 лет, а наплыва юных корабелов нет.

Поэтому реально можно ожидать только 3-процентного совокупного среднегодового темпа роста (CAGR) промышленного производства на предстоящие 5 лет. ■

Интервью подготовлено *Euromonitor International*
www.euromonitor.com

 EUROMONITOR INTERNATIONAL

RUSIJOS FEDERACIJOS VYRIAUSYBĖ KETINA PALAIKYTI LAIVŲ STATYBĄ



Mūsų rubrikos tema – Rusijos laivų statyba. Pašnekovas – pramonės analitikas Vyktintas Maršionka.

– Kokia yra dabartinė Rusijos laivų statybos pramonės padėtis?

– Po Tarybų Sąjungos griūtės Rusijos laivų statybos pramonė susidūrė su daugeliu problemų. Išskirtinis dėmesys kariniui laivų statybai, pasenę įrenginiai ir gamyklos, kurios negali statyti modernių ir didelių civilinių laivų. Rusija šiandien yra tolokai atsilikusi nuo pasaulinių laivų statybos monstrų tokių kaip Pietų Korėja, Kinija, Japonija ir netgi Vietnamas ar Kroatija. Tačiau pastaruoju metu Rusijos vyriausybė nusprendė atgaivinti laivų statybos pramonę.

– Kokių priemonių yra imamasi šiai pramonei atgaivinti?

– Rusijos pramonės augimas turėtų prasidėti įgyvendinus ilgalaikę vidaus laivų statybos programą, kurią 2010 metais inicijavo RF vyriausybė. Programos, kurią šalis turėtų įgyvendinti iki 2030 metų ir planuotomis 600 milijardų rublių investicijomis, pagrindinis tikslas yra sukurti specialias zonas su specialiais mokesčiais ir muitinės režimu bei didelėmis investicijomis į MTTP. Ypačingą dėmesį numatoma skirti šalies laivų statybos centrų plėtrai, įskaitant Sankt Peterburgą, Severodvinską, Nižnij Novgorodą ir Kaliningrado sritį.

Programa yra įgyvendinama per Jungtinę laivų statybos korporaciją, vyriausybei priklausantį holdingą, kuris šiuo metu valdo apie 70-80 proc. Rusijos laivų statybos apimčių.

– Ar jūs galite pateikti pavyzdžių apie specifinius projektus ir jų dydį?

– Vienu iš pavyzdžių gali būti 2,5 milijardo rublių vertės laivų statykla „Zvezda DSME“, USC ir „Daewoo Shipbuilding & Marine Technologies“ bendra įmonė, esanti netoli nuo Vladivostoko. Ją tikimasi pabaigti iki 2013 metų pabaigos. Nauja laivų statykla specializuosis į didelio tonazės tanklaivų, skirtų naftai, dujoms ir cheminiams produktams, statybą. Bendra įmonė jau turi užsakymų iš „Sovkomflot“ 6 ledo klasės tanklaivų „Aframax“ statybai.

Kita moderni laivų statykla bus pastatyta Tolimuosiuose Rytuose. Ją statys USC ir „Yantai Raffles Shipyard“ Ltd. iš Singapūro. Ji specializuosis jūros gręžimo įrenginių, plaukiojančių naftos ir dujų platformų, aptarnavimo laivų ir kitų jūros šelfo įrenginių statyboje. Šio projekto investicijos iki 2015 metų sieks 15 milijardų rublių.

Kitas pavyzdys galėtų būti laivų statykla Primorske su numatytomis 38 milijardų rublių lėšomis ir USC bei Pietų Korėjos STX laivų statykla Novo Admiraliteiske Sankt Peterburgo regione, kainuosianti 1,8 milijardo JAV dolerių.

Tačiau sąžininga skepticizmo dalis išlieka kalbant apie šiuos ambicingus projektus. Visas finansavimo ir tvarumo planas daug priklauso nuo užsakymų skaičiaus laivų statyklose, nes vyriausybė finansuos tik pusę iš 600 milijardų rublių. Atsižvelgiant į dabartinę pramonės būklę, laivų statybos pramonės atgaivinimas bus lėtas.

Tai susiję ne tik su pasenusia gamybos įranga. Reikia rimtai atsižvelgti ir į darbo jėgos trūkumą. Vidutinis laivų statytojų amžius yra šiek tiek daugiau nei 50 metų, o plūstančių jaunų darbininkų nėra.

Todėl galima tikėtis realaus 3 proc. CAGR pramoninės gamybos augimo per ateinančius 5 metus. ■

Interviu parengė *Euromonitor International*
www.euromonitor.com

Государства и коммерческие структуры объединяет экономический интерес

Статьи о лоббизме, сухопутном порте, финансовой логистике, опубликованные в журнале JURA MOPE SEA, вызывают большой интерес у читателей. Их автор Валерий Гульбас родился в Сибири, вырос, учился и осваивал бизнес в Казахстане. В последнее время он живет в Латвии. Он – внештатный советник Администрации президента Казахстана по экономическим вопросам в странах Балтии.

В. Гульбас основал международный фонд VIV («Равные возможности для всех»). Недавно в качестве управляющего этого фонда он побывал в Саудовской Аравии. От имени фонда Валерий Гульбас подписал Меморандум о партнерстве с членом королевской семьи Саудовской

Аравии принцем Салманом Файзалом Салманом Мухамедом Аль Саудом, возглавляющим компанию «Itlalat Al-Ghad Group».

С Валерием ГУЛЬБАСОМ мы беседуем о перспективах сотрудничества таких разных регионов, как Азия, Балтийские страны и Ближний Восток.



– Почему Саудовская Аравия?

– Занимаясь долгие годы аналитической деятельностью и анализом экономического развития больших и малых государств современного мира, я пытался понять алгоритм успешного развития государств Ближнего Востока.

С этой целью и в интересах установления партнерских отношений я вместе со своими партнерами организовал в 2012 году визиты и частные встречи с политическим руководством и главами крупных финансовых структур Объединенных Арабских Эмиратов.

Во время переговоров большой интерес у моих партнеров вызвала подготовленная фондом концепция международного проекта создания мультимодального логистического центра в статусе «Сухопутный порт» на территории Свободной экономической зоны в Казахстане в рамках международного проекта по развитию международных грузовых транзитных коридоров между государствами Юго-Восточной Азии и Западной Европы.

Проявленный интерес со стороны шейха Абу Даби Аль-Нахьяна к многолетней деятельности фонда, заинтересованность финансовых

структур Абу-Даби и Дубаи в реализации совместных проектов в Казахстане, в странах Балтии и иных регионах Евразии нашли свое продолжение в организации встречи и переговоров с представителем королевской семьи Саудовской Аравии, который возглавляет компанию «Itlalat Al-Ghad».

Результатом этих переговоров стало подписание Меморандума о партнерстве между фондом VIV и компанией «Itlalat Al-Ghad». Так предоставилась возможность установить прямые партнерские отношения с представителем страны, которая является лидером по объему валовых инвестиций среди стран Ближнего Востока.

В 2011 году Саудовская Аравия инвестировала 126 млрд долл. или 25.26 % от объема инвестиций государств Ближнего Востока. Подписание меморандума дает возможность фонду и его партнерам стать участниками многочисленных инновационных проектов по созданию свободных экономических зон, энергетических и логистических проектов в Саудовской Аравии и иных регионах партнерства.

Надо понимать, что экономические выгоды

при вступлении в партнерские отношения с представителем бизнес-структуры пропорциональны размеру и объему экономики этой страны и ее инвестиционным возможностям.

– Что общего у фонда VIV и государства с абсолютной монархией на Аравийском полуострове?

– Это серьезный вопрос. Общим между коммерческой структурой и государством может быть только экономический интерес в рамках исполнения государственных программ по модернизации национальной экономики. Задача фонда – скоординировать ожидания партнеров и инвесторов в исполнении проектов и программ, отраженных в меморандуме, обеспечить этим проектам приверженность объявленным целям в национальных и международных проектах в интересах процветания граждан Саудовской Аравии.

Представители фонда и его партнеры понимают, что в настоящее время территориальный фактор как аргумент государственного могущества не отражает уровня значимости. В современном мире технологический прогресс может значительно укрепить экономическую и политическую мощь государства.

– Чем фонд заинтересовал бизнес-структуру члена королевской семьи Саудовской Аравии?

– Зачастую в реализации больших и малых проектов не учитывается фактор неофициального общения, а также практическая польза доверительных отношений между статусными и частными персонами.

Мне и моим партнерам удалось вызвать интерес со стороны принца Аль Сауда к идеям и проектам по развитию национальных экономик в странах переходного периода.

Наши проекты сфокусированы на том, что ценности или интересы должны определять гармоничное развитие различных регионов Евразии. Для реализации совместных проектов мы должны предлагать и создавать лучшие условия для привлечения и размещения инвестиций.

Со стороны фонда были предложены алгоритм, методы и процедуры, исполнение которых позволило бы добиться успеха в развитии свободных экономических зон в Саудовской Аравии, в Казахстане и в странах Балтии. Была предложена концепция по развитию материальных транзитных коридоров, которые в состоянии быть успешными в конкуренции с морскими маршрутами доставки грузов из государств Юго-Восточной Азии в Западную Европу.

Наши предложения в адрес компании «Itlalat Al-Ghad» были выстроены на бизнес-философии, которая предполагает, что в современном мире очень важно предвидеть масштабные экономические и политические проявления, чтобы избежать ураганного ветра конкуренции.

В частности, в рамках наших обсуждений были рассмотрены и возможности подготовки договоров по приоритетным проектам в Саудовской Аравии, Казахстане, в европейских государствах и странах совместных бизнес-проектов. Были рассмотрены модели их финансирования, включая создание международных

специализированных инвестиционных фондов с участием суверенных инвестиционных фондов из Арабских Эмиратов.

– Каково содержание подписанного Вами меморандума?

– Подписанием меморандума завершились наши продолжительные переговоры. По инициативе принца Аль Сауда была предложена форма и содержание этого документа, в котором отражена деятельность концерна «Itlalat Al-Ghad» с учетом высказанных предложений и пожеланий со стороны фонда.

В этом документе речь идет о подготовке проектов по развитию транспорта, логистики, энергетики, туристического бизнеса, о совместной реализации программ в сфере образования, об инновационных проектах.

Особое место в меморандуме занимает положение о проектах по созданию СЭЗ в Саудовской Аравии, Казахстане, в странах Балтии и в транзитных государствах Евразии.

В меморандуме также говорится о создании высокорентабельных транспортно-логистических структур и индустриально-инновационных центров, организации объектов по обеспечению торгово-промышленной деятельности с участием иностранных инвестиционных компаний.

Там же отражены совместные проекты, исполнение которых позволит осуществить перераспределение национальных финансовых ресурсов из международных финансовых институтов для национального развития и осуществления международных высоколиквидных бизнес-проектов.

Отраженные в меморандуме векторы партнерства выстроены с учетом существующей неустойчивости в международной финансовой системе, которая оказывает влияние на объемы финансирования в национальные экономики не только развивающихся стран, но и стран Ближнего Востока.

– Какова цель меморандума?

– Основной целью меморандума я бы назвал создание коммуникации партнерства для



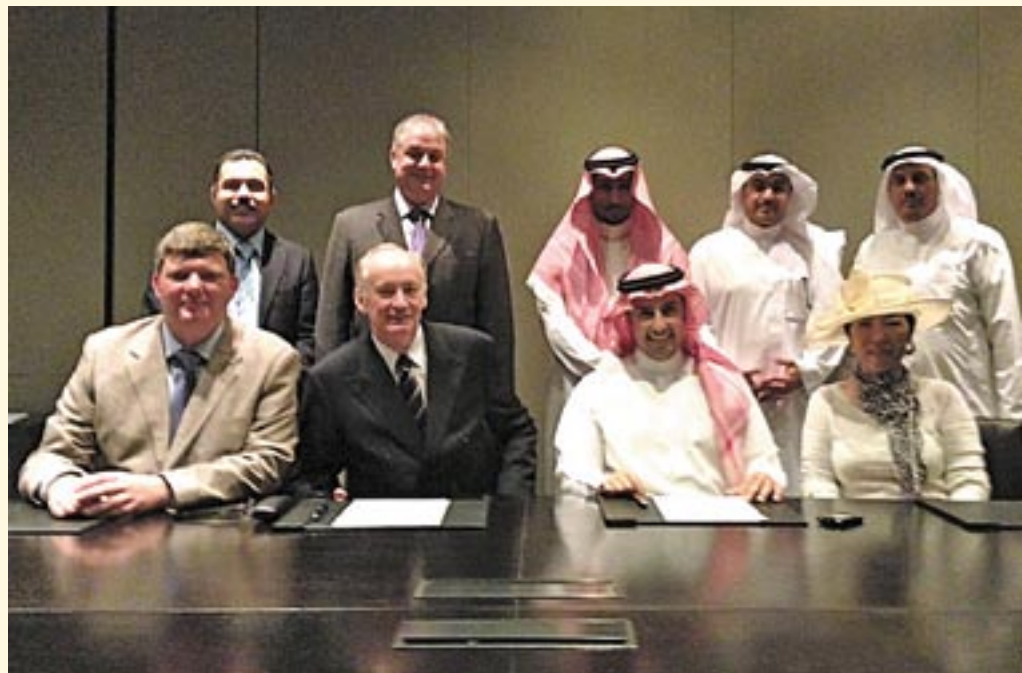
Принц Салман Файзал Салман Мухамед Аль Сауд.

всех заинтересованных международных, государственных и частных организаций, которые имеют намерение принять участие в реализации международного проекта по развитию сухопутных грузовых транзитных коридоров между государствами Юго-Восточной Азии и Западной Европы.

Очевидно, что значение сухопутных транзитных коридоров, пролегающих через территории

международного проекта по созданию международной единой интегрированной логистической структуры, которая была бы в состоянии контролировать и эффективно управлять собственной транспортной структурой, регулировать грузовые потоки на собственных портовых территориях.

В настоящее время фонд проводит активную работу по формированию международной ор-



Участники подписания меморандума. В центре – В. Гульбас и принц Салман Файзал Салман Мухамед Аль Сауд.

Китая, Казахстана, России, имеет большое значение для мировой экономики, это важный фактор в развитии национальных государств Евразии.

Основными стимулами при подготовке и подписании меморандума были взаимопонимание сторон переговоров и инициативы, поддержанные главой делегации принцем Аль Саудом и выдвинутые фондом.

– Несколько лет назад Вы опубликовали в журнале JURA MOPE SEA концепцию проекта сухопутного порта в Казахстане. Каковы перспективы осуществления этого проекта?

– В 2010 году фонд обратился с официальным предложением к президенту Нурсултану Назарбаеву создать в Казахстане логистический мультимодальный центр в статусе «Сухопутный порт» на территории Свободной экономической зоны. Этой теме была посвящена моя статья в вашем издании.

Озвученная фондом инициатива по организации этого проекта получила поддержку со стороны президента Казахстана, который в 2011 году своим распоряжением инициировал создание Специальной экономической зоны «Хоргос-Восточные ворота».

Создание этой СЭЗ рассматривается фондом как начало практической реализации

организации с участием авторитетных международных транспортно-логистических компаний из Европы, Китая, России и государств Юго-Восточной Азии.

Сценарий подготовленного фондом проекта предполагает, что практическое его исполнение потребует участия в нем национальных государственных структур и инвестиционных международных фондов.

В связи с этим фондом в 2012 году был подписан меморандум с региональным руководством Латвии по совместной подготовке концепции проекта мультимодального логистического центра на стыке границ Латвии, Белоруссии, России и Литвы.

Существует ряд проблем, препятствующих развитию этого проекта, но наш фонд надеется, что участие в проекте инвестиционных структур из Объединенных Арабских Эмиратов и Саудовской Аравии повысит привлекательность проекта не только в странах Балтии, но и в государствах, по территории которых проходят транзитные грузовые коридоры.

Надо понимать, что успех наших начинаний зависит и от решений, многие из которых еще предстоит принимать солидарно с представителями компаний из государств Юго-Восточной Азии, Китая, Казахстана, России и стран

Балтийского региона.

Успех проекта может существенно повлиять на экономический рост перечисленных государств, но экономический рост – это следствие многочисленных факторов, в том числе и в качестве политических и экономических национальных институтов.

– Саудовская Аравия – желанный инвестор для многих стран. Как в этом государстве расценивают перспективы сотрудничества с Казахстаном, Россией, Балтийскими странами?

– Согласно публичной информации и обозначенным намерениям принца Аль Сауда об инвестиционной привлекательности Казахстана, а также на основе собственного анализа я могу сказать, что Казахстан и Россия в последние несколько лет вызывают повышенный интерес у средних и крупных инвесторов из Саудовской Аравии.

Их привлекает оперативность и готовность правительств Казахстана и России вести открытый, конструктивный диалог с инвесторами. Образование Таможенного союза и единого экономического пространства на территории России, Белоруссии и Казахстана повысили порог привлекательности для инвесторов не только из Саудовской Аравии.

Я хотел бы отметить, что банки Саудовской Аравии очень активно сегодня конкурируют с региональными и международными финансовыми институтами, развивают и предлагают своим клиентам различные финансовые услуги.

Согласно данным исследования компании «Эрнст энд Янг» рынки Казахстана и России были наиболее привлекательными для иностранных инвесторов среди стран Союза независимых государств.

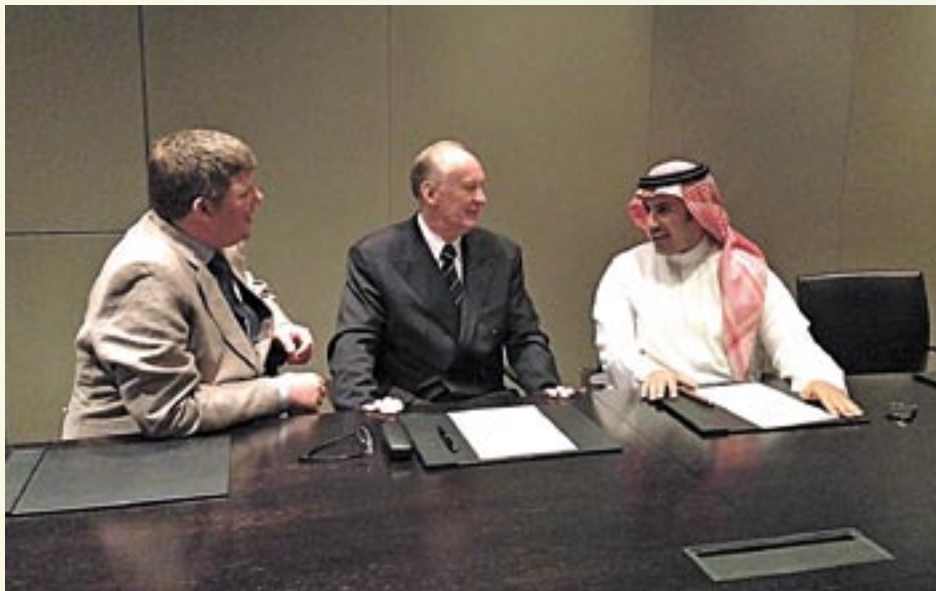
Мне сложно давать оценку инвестиционной привлекательности стран Балтии для инвесторов из Саудовской Аравии, но позволю высказать мысль, что для международных инвесторов принятие решения о выборе страны для размещения инвестиций зависит от степени защищенности вложенных капиталов, от получения доступа к деловым партнерам, а также наличия возможностей для получения дополнительных прибылей за счет особых или исключительных условий приложения капитала. Примером тому могут служить особые территории, на которых расположены свободные экономические зоны с низким порогом налоговой нагрузки.

Поэтому предложенный фондом проект по созданию единой транспортно-логистической структуры на территории Казахстана, России, стран Балтии предполагает создание и расположение мультимодальных логистических центров на территориях свободных экономических зон.

Политикам и бизнесменам стран Балтии предстоит доказать свою состоятельность и понять, что всякое государство, которое имеет намерение привлечь инвестиции или мобилизовать капитал, немедленно должно включиться во всемирную конкуренцию со всем остальным миром соискателей инвестиций и кредитов.

– Благодарим за беседу.

Valstybes ir komercijos struktūras vienija ekonominis interesas



Fondo VIV atstovai Juris Gulbis ir Valerijus Gulbas su Saudo Arabijos princu Salmanu Feizalu Salmanu Muchamedu Al Saudu.

Žurnale JŪRA MORE SEA spausdinami straipsniai apie lobizmą, sausumos uostą, finansų logistiką labai domina skaitytojus. Jų autorius Valerijus Gulbas gimė Sibire, augo, mokėsi ir pradėjo verslą Kazachstane. Pastaruoju metu jis gyvena Latvijoje. Jis – Kazachstano prezidento administracijos neetatinis patarėjas Baltijos šalių ekonomikos klausimais. V. Gulbas įsteigė tarptautinį fondą VIV („Vienodos galimybės visiems“). Neseniai kaip šio fondo valdytojas jis apsilankė Saudo Arabijoje. Fondo vardu Valerijus Gulbas pasirašė partnerystės memorandumą su Saudo Arabijos karališkosios šeimos nariu princu Salmanu Feizalu Salmanu Muchamedu al Saudu, vadovaujančiu kompanijai „Itlat Al Ghad Group“. Su Valerijumi GULBU kalbame apie tokių skirtingų regionų, kaip Azija, Baltijos šalis ir Artimieji Rytai, bendradarbiavimo perspektyvas.

– Kodėl Saudo Arabija?

– Ilgus metus analizuodamas dabartinio pasaulio didžiųjų ir mažųjų valstybių ekonomikos raidą, bandžiau suprasti Artimųjų Rytų valstybių sėkmingos raidos algoritmą. Tuo tikslu ir norėdami užmegzti partnerystės santykius aš ir mano partneriai 2012 metais organizavome vizitą ir privačius susitikimus su Jungtinių Arabų Emyratų politine vadovybe ir didžiųjų finansinių struktūrų vadovais.

Derybų metu mano partnerius labai sudomino fondo parengta tarptautinio multimodalaus logistikos centro su sausumos uosto statusu įkūrimo Kazachstano laisvosios ekonominės zonos teritorijoje projektas. Jis yra dalis tarptautinio projekto plėtoti krovininių tranzito koridorių tarp Pietryčių Azijos ir Vakarų Europos.

Abu Dabio šeicho Al Nachjano susidomėjimas ilgamete fondo veikla, Abu Dabio ir Dubajaus finansinių struktūrų suinteresuotumas realizuoti bendrus projektus Kazachstane, Baltijos šalyse ir kituose Eurazijos regionuose paskatino tęsti susitikimus ir derybas su Saudo Arabijos karališkosios šeimos atstovu princu, kuris vadovauja kompanijai „Itlat Al Ghad“.

Po šių derybų buvo pasirašytas fondo VIV ir kompanijos „Itlat Al Ghad“ partnerystės memorandumas. Taigi buvo suteikta galimybė užmegzti tiesioginius partnerystės ryšius su atstovu šalies, kuri pirmąją Artimuosiuose Rytuose pagal bendrųjų investicijų apimtį. 2011 metais Saudo Arabija investavo 126 mlrd. JAV dolerių, arba 25,26 proc. visų Artimųjų Rytų investicijų. Memorandumo pasirašymas suteiks fondui



ir jo partneriams galimybę dalyvauti daugelyje investicinių projektų steigiant laisvasias ekonomines zonas, taip pat dalyvauti energetikos ir logistikos projektuose Saudo Arabijoje ir kituose partnerystės regionuose. Reikia suprasti, kad ekonominė nauda iš partnerystės su verslo struktūros atstovu proporcinga tos šalies ekonomikos raidai ir investicinėms galimybėms.

– Kas bendra tarp VIV fondo ir absoliučios monarchijos valstybės Arabų pusiasalyje?

– Tai rimtas klausimas. Komercinę struktūrą ir valstybę gali sieti tik ekonominis interesas vykdant valstybines nacionalinės ekonomikos modernizavimo programas. Fondo uždavinys – koordinuoti partnerių ir investuotojų lūkesčius realizuojant memorandume numatytus projektus ir programas, atitikti nacionalinių ir tarptautinių projektų tikslus Saudo Arabijos piliečių labui.

Fondo atstovai ir jo partneriai supranta, kad šiuo metu teritorinis veiksnys kaip valstybės galios argumentas nėra svarbiausias dalykas. Šiuolaikiniame pasaulyje technologijų pažanga gali gerokai sustiprinti valstybės ekonominę ir politinę galią.

– Kuo fondas sudomino Saudo Arabijos karališkosios šeimos nario verslo struktūras?

– Dažnai realizuojant didelius ir mažus projektus neatsižvelgiama į neoficialaus bendravimo veiksnį, į praktinę turinčių statusą ir privačių asmenų draugiškų santykių naudą.

Man ir mano partneriams pavyko sudominti prinčą Al Saudą nacionalinių ekonomikų plėtros idėjomis ir projektais pereinamojo laikotarpio šalyje. Mūsų projektų tikslas yra siekti, kad vertybės ar interesai turi užtikrinti harmoningą įvairių Eurazijos regionų raidą. Bendriems projektams realizuoti mes turime siūlyti ir kurti kuo palankesnes sąlygas investicijoms pritraukti.

Fondas pasiūlė veiksmų visumą, kurių vykdymo metodai ir procedūros padės sėkmingai plėtoti laisvasias ekonomines zonas Saudo Arabijoje, Kazachstane ir Baltijos šalyse. Buvo pasiūlyta koncepcija steigti žemyninius transporto koridorius, kurie galėtų sėkmingai konkuruoti su jūriniais krovininių gabenimo maršrutais iš Pietryčių Azijos į Vakarų Europą.

Mūsų siūlymai kompanijai „Itlalat Al Ghad“ buvo pagrįsti verslo filosofija, kuri grindžiama tuo, kad dabartiniame pasaulyje labai svarbu numatyti didelius ekonominius ir politinius pokyčius, idant būtų galima išvengti uraganinių konkurencijos vėjų.

Be kita ko, mūsų svarstymų metu buvo aptartos galimybės parengti sutartis dėl prioritetinių projektų Saudo Arabijoje, Kazachstane, Europos valstybėse ir bendrų valstybinių verslo projektų. Buvo aptarti jų finansavimo modeliai, taip pat numatytos galimybės įkurti tarptautinius specializuotus investicijų fondus, kuriuose dalyvautų suverenūs investicijų fondai iš Arabų Emyratų.

– Apie ką kalbama Jūsų pasirašytame memorandume?

– Memorandumo pasirašymu užbaigėme mūsų ilgą derybas. Princo Al Sauda iniciatyva buvo pasiūlyta šio dokumento forma ir turinys, kuriame atspindėta koncerno „Itlalat Al Ghad“

veikla, atsižvelgiant į fondo išsakytus siūlymus ir pageidavimus.

Tame dokumente kalbama apie transporto, logistikos, energetikos, turizmo verslo raidos projektų parengimą, apie bendrą švietimo, inovacinių programų realizavimą.

Ypatingą vietą memorandume užima nuostatos dėl laisvųjų ekonominių zonų įkūrimo Saudo Arabijoje, Kazachstane, Baltijos šalyse ir tranzitinėse Eurazijos valstybėse. Taip pat numatyta įkurti rentabilius transporto ir logistikos, industrinius inovacijų centrus, organizuoti prekybos ir pramoninės veiklos užtikrinimo objektus, kuriuose dalyvautų užsienio investicijų kompanijos. Memorandume atsispindi bendri projektai, kurių įgyvendinimas padės perskirstyti nacionalinius finansų išteklius iš tarptautinių finansų institutų į nacionalinės raidos ir tarptautinius verslo projektus.

Memorandume partnerystės vektoriai pateikti atsižvelgiant į dabartinį nestabilumą tarptautinėje finansų sistemoje, kuri turi įtakos nacionalinių ekonomikų finansavimui ne tik besivystančiose šalyse, bet ir Artimųjų Rytų valstybėse.

– Koks memorandumo tikslas?

– Pagrindinis šio memorandumo tikslas, manyčiau, yra sukurti partnerystės komunikacijos visoms suinteresuotoms tarptautinėms, valstybinėms ir privačioms organizacijoms, kurios turi ketinimų prisidėti prie tarptautinio sausumos krovininių tranzito koridorių tarp Pietryčių Azijos ir Vakarų Europos projekto realizavimo.

Akivaizdu, kad sausumos tranzito koridoriai, einantys per Kinijos, Kazachstano, Rusijos teritoriją, yra labai svarbūs pasaulio ekonomikai ir svarbus veiksnys Eurazijos valstybių ekonomikos raidai. Pagrindinės paskatos parengti ir pasirašyti memorandumą buvo derybų dalyvių tarpusavio supratimas ir delegacijos vadovo princo Al Sauda pritarimas fondo iškeltoms iniciatyvoms.

– Prieš kelerius metus žurnale JŪRA MORE SEA paskelbėte sausumos uosto Kazachstane projekto koncepciją. Kokios šio projekto įgyvendinimo perspektyvos?

– 2010 metais fondas oficialiai kreipėsi į Kazachstano prezidentą Nursultaną Nazarbajevą, siūlydamas įkurti Kazachstane multimodalų logistikos centrą su sausumos uosto laisvosios ekonominės zonos teritorijoje statusu. Tai tampa buvo skirtas mano straipsnis jūsų leidinyje. Fondo iniciatyvai minėtam projektui realizuoti pritarė Kazachstano prezidentas N. Nazarbajevas, kuris 2011 metais savo potvarkiu inicijavo specialiosios ekonominės zonos „Chorgos-Rytų vartai“ įkūrimą.

Šios ekonominės zonos įkūrimą fondas vertina kaip tarptautinio projekto bendrai tarptautinei integruotai logistikos struktūrai sukurti dalį. Ši struktūra galėtų kontroliuoti ir efektyviai valdyti savo transporto struktūrą, reguliuoti krovininių srautų savo uostuose. Šiuo metu fondas aktyviai formuoja tarptautinę organizaciją, kurioje dalyvautų autoritetingos tarptautinės transporto logistikos kompanijos iš Europos, Kinijos, Rusijos ir Pietryčių Azijos valstybių. Fondo parengto projekto scenarijus numato, kad prak-

tinis jo įgyvendinimas galimas tik dalyvaujant jame nacionalinėms valstybinėms struktūroms ir tarptautiniams investicijų fondams.

Todėl 2012 metais fondas pasirašė memorandumą su Latvijos regionų vadovais dėl bendro projekto koncepcijos parengimo steigiant multimodalų logistikos centrą Latvijos, Baltarusijos, Rusijos ir Lietuvos pasienyje.

Yra ir problemų, trukdančių plėtoti šį projektą, bet mūsų fondas tikisi, kad investicinių struktūrų iš Jungtinių Arabų Emyratų ir Saudo Arabijos dalyvavimas projekte padidins jų patrauklumą ne tik Baltijos šalyse, bet ir valstybėse, kurių teritorija eina tranzitiniais krovininių koridoriais.

Reikia suprasti, kad mūsų ketinimų sėkmė priklausys ir nuo sprendimų, kurių daugelį dar reikės išspręsti solidariai su kompanijų atstovais iš Pietryčių Azijos, Kinijos, Kazachstano, Rusijos ir Baltijos regiono šalių. Projekto sėkmė gali iš esmės sustiprinti minėtų valstybių ekonominį augimą, bet ekonominis augimas – tai daugybės veiksmų, taip pat ir politinių bei ekonominių nacionalinių institutų veiklos pasekmė.

– Saudo Arabija – daugeliui šalių pageidaujamas investuotojas. Kaip šioje valstybėje vertinama bendradarbiavimo su Kazachstanu, Rusija, Baltijos šalimis perspektyvos?

– Remdamasis vieša informacija ir princo Al Sauda pareikšta nuomone ir ketinimais dėl Kazachstano investicinio patrauklumo, galiu pasakyti, kad Kazachstanas ir Rusija pastaruosius kelerius metus domina Saudo Arabijos vidutinius ir stambius investuotojus. Juos tenkina Kazachstano ir Rusijos vyriausybės operatyvumas ir pasirengimas atvirai ir konstruktyviai derėtis su investuotojais. Įkurta Muitų sąjunga ir bendra ekonominė erdvė Rusijos, Baltarusijos ir Kazachstano teritorijoje padidino ne tik Saudo Arabijos investuotojų susidomėjimą. Norėčiau pabrėžti, kad Saudo Arabijos bankai dabar labai aktyviai konkuruoja su regioniniais ir tarptautiniais finansų institutais, siūlo savo klientams įvairias finansines paslaugas. Kompanijos „Ernst&Young“ tyrimų duomenimis, Kazachstano ir Rusijos rinkos užsienio investuotojams labiausiai patrauklios iš visų NVS šalių.

Man sunku vertinti Baltijos šalių investicinį patrauklumą Saudo Arabijos investuotojams, bet noriu išreikšti mintį, kad tarptautinių investuotojų pasirinkimas, kuri šalis palankesnė investicijoms, priklauso nuo įdėto kapitalo apsaugos, nuo priėjimo prie verslo partnerių, taip pat nuo galimybių gauti papildomą pelną. Kaip pavyzdžiui, ypatingos teritorijos, kuriose veikia laisvosios ekonominės zonos, neapkrautos dideliais mokesčiais. Todėl fondo pasiūlytas projektas įkurti bendrą transporto logistikos struktūrą Kazachstane, Rusijoje, Baltijos šalyse numato įkurti multimodalius logistikos centrus laisvųjų ekonominių zonų teritorijose.

Baltijos šalių politikai ir verslininkai turės įrodyti savo savarankiškumą ir suprasti, kad bet kuri valstybė, norinti pritraukti kuo daugiau investicijų arba mobilizuoti kapitalą, turi įsijungti į pasaulinę konkurenciją su visu likusiu investicijų ir kreditų ieškotojų pasauliu.

– Dėkojame už pokalbį. ■



«voestalpine VAE Legetecha» - продукция для железных дорог

ЗАО «voestalpine VAE Legetecha» было основано в 1995 году акционерным обществом «Летувос гяляжинкяляй» и VAE AG (Австрия). В компании насчитывается 72 работника. За год «voestalpine VAE Legetecha» может изготовить по 250 полностью собранных стрелочных переводов и 1200 тонн сварных подкладок.

Компания предлагает все типы и варианты стрелочных переводов, какие сегодня используются и требуются в Литве и соседних регионах: собранные стрелочные переводы для рельсов профиля R65, R50 и 60E1 с крестовинами марки 1:18, 1:11, 1:9, 1:6, нестандартные изделия по потребностям заказчика, отдельные части и узлы стрелочных переводов, а также услуги по ремонту и мониторингу стрелочных переводов. Изготовленные стрелочные переводы комплектуются устройствами «Hytronics» («Ecostar», «Spherolock», «HydroLink» и др.).

Сегодня наша компания экспортирует свои изделия более чем в десяток стран мира: Латвию, Австрию, Испанию, Индию, ЮАР, Австралию, Нидерланды, Америку и др.

В ЗАО «voestalpine VAE Legetecha» внедрена система менеджмента качества EN ISO 9001 и система экологического менеджмента EN ISO 14001. Все стрелочные переводы и крестовины имеют международный сертификат TUV NORD. Стрелочным переводам R65-212-1:9 и R65-300-1:11 предоставлен сертификат Российского регистра сертификации на федеральном железнодорожном транспорте.



Фото Альгиса Палениса.

VAE Legetecha

voestalpine

voestalpine group



„voestalpine VAE Legetecha“ produkcija - geležinkeliams

Bendrovė „voestalpine VAE Legetecha“ 1995 metais įkūrė SPAB „Lietuvos geležinkeliai“ ir VAE AG (Austrija). Įmonėje dirba 72 darbuotojai. Per metus „voestalpine VAE Legetecha“ gali pagaminti po 250 visiškai surinktų iešmų ir 1200 tonų suvirintų padėklių.

Bendrovė siūlo visų iešmų tipus ir variantus, kokie dabar naudojami ir reikalingi Lietuvoje bei gretimuose regionuose: surinktus R65, R50 ir 60E1 bėgių profilių iešmus su 1:18, 1:11, 1:9, 1:6 kryžmėženkliais, nestandartinius gaminius pagal užsakovo poreikį, atskiras iešmų dalis ir mazgus, taip pat iešmų remonto ir monitoringo paslaugas. Gaminami iešmai komplektuojami su „Hytronics“ įrenginiais („Ecostar“, „Spherolock“, „HydroLink“ ir kt.).

Šiandien mūsų įmonė jau eksportuoja savo gaminius į daugiau kaip 10 pasaulio šalių: Latvija, Austrija, Ispanija, Indija, PAR, Australija, Olandija, Amerika ir kt.

„voestalpine VAE Legetecha“ turi įdiegusi kokybės vadybos sistemą EN ISO 9001 ir aplinkosaugos vadybos sistemą EN ISO 14001. Visi iešmai ir sankirtos sertifikuoti TUV NORD. Iešmams R65-212-1:9 ir R65-300-1:11 yra suteiktas Rusijos federalinio geležinkelio transporto sertifikavimo registro sertifikatas.



Algio Palonio nuotraukos.

VAE Legetecha

www.vae-lgt.lt

«Опыт 10-летней деятельности по грузоперевозкам контейнерным поездом «Викинг» и новые вызовы»

(Вильнюс, Литва)

Видмантас Гудас

28 февраля в Вильнюсе состоялась конференция «Опыт 10-летней деятельности по грузоперевозкам контейнерным поездом «Викинг» и новые вызовы», организованная АО «Летувос гяляжинкяляй». Ее основная цель – дать оценку дальнейшим возможностям развития проекта и увеличить потоки грузов между странами побережья Балтийского и Черного морей.

В мероприятии приняли участие представители министерств и государственных инстанций ЛР, также представители железнодорожного транспорта Белоруссии, Украины, Турции, Болгарии, Румынии, Грузии, Азербайджана, Финляндии, Швеции, зарубежные и местные бизнес-партнеры, представители литовских экспедиторских и логистических предприятий и стивидорных компаний.

Поезд «Викинг», в феврале 2003 года начавший курсировать по маршруту Ильичевск–Киев–Минск–Вильнюс–Клайпеда и обратно, за десять лет преодолел около 2,3 млн километров и перевез свыше 300 тыс. TEU (условных контейнеров), или более 4,8 млн тонн грузов.

«Викинг» является совместным проектом железнодорожников Литвы, Белоруссии и Украины, соединяющим Балтийское и Черное моря. Весь маршрут (1734 км) преодолевается за 52 часа. На «Викинге» перевозят универсальные и специализированные контейнеры, а в будущем планируется перевозить и фуры с полуприцепами – контрейлеры. Это внесет вклад в сокращение автомобильных очередей на белорусской границе.

Проект «Викинг» в 2008 году в исследовании проекта PROMIT (координатор – Европейская комиссия) признан примером хорошей практики. В 2009 году Европейская ассоциация интермодального транспорта (EIA) присудила проекту приз «Интермодальный проект лучшей практики».



К проекту «Викинг» подключилась Румыния

В ходе конференции был подписан меморандум о соглашении между АО «Летувос гяляжинкяляй» и румынской национальной компанией железнодорожных перевозок «CFR Marfa». Румыния присоединилась к проекту «Викинг».

Меморандум подписали генеральный директор АО «Летувос гяляжинкяляй» Стасис Дайлидка и представитель румынской железнодорожной компании «CFR Marfa» Алекса Бойциус (Alexa Boicius).

К совместному проекту железных дорог Литвы, Беларуси и Украины «Викинг» уже присоединилась Болгария. Поставлена цель подключить к этому проекту железные дороги Грузии, Турции, Азербайджана и Скандинавских стран. Уже ведутся переговоры.

Выставка литовского подвижного состава

На следующий день после конференции дочернее предприятие компании «Летувос гяляжинкяляй» ЗАО «Вильнюс локомотиву ремонтос депас» (ВЛРД) организовало выставку новой продукции.

На ней были представлены: автодрезина KTD, предназначенная для надзора за железнодорожными путями, осмотра и ремонта контактных сетей, маневровый гибридный тепловоз нового поколения ТЕМ-35, новый маневровый тепловоз ТЕМ ТМН с электрической передачей переменного тока, новый четырехосный маневровый тепловоз ТЕМ ЛТН с электрической передачей переменного тока, новые маневровые локомотивы ТЕМ ТМН, SIEMENS ER20CF, для которых в компании проводятся текущий и капитальный ремонт, и ранее модернизированные в компании локомотивы 2М62М, СМЕЗМ.

ВЛРД – одно из первых предприятий в Балтийском регионе, которое стало выпускать маневровые локомотивы нового поколения и оказывать услуги по обновлению и ремонту парка подвижного состава. Для производства новой современной техники, модернизации и ремонта подвижного состава компания использует самые передовые технологии, постоянно обновляет и расширяет имеющиеся производственные мощности.

С 2009 года компания изготовила 35 новых маневровых локомотивов ТЕМ ТМН. В нынешнем году компания приступает к производству нового маневрового локомотива ТЕМ-35 с гибридной передачей.

В сотрудничестве с чешской компанией «CZ LOKO», российским Брянским машиностроительным заводом и украинской компанией «Лугансктепловоз» начато производство нового маневрового четырехосного тепловоза ТЕМ ЛТН.

В 2012–2013 годах компания открыла новую страницу своей деятельности в сфере производства специализированных машин железнодорожной инфраструктуры. Совместно с итальянским предприятием по производству железнодорожного транспорта «SVI S.p.A.» и австрийским концерном «PALFINGER RAILWAY» была создана и в настоящее время готова к эксплуатации автодрезина KTD, предназначенная для осмотра и ремонта контактных сетей. Одновременно с этим идет производство и другой машины – АGRС-1200, предназначенной для надзора и ремонта железнодорожных путей и работ по прокладке новых путей.



«Eurasia Rail 2013»: третья по величине международная железнодорожная выставка

(Стамбул, Турция)

Бенгу Догруер

7–9 марта 2013 года в стамбульском Экспоцентре (IFM) прошла третья по величине в мире Евразийская выставка железных дорог, подвижного состава, инфраструктуры и логистики. В ней приняли участие свыше 17 тысяч посетителей-профессионалов из 22 стран. Свои стенды на выставке представили 287 компаний из 25 стран. Выставку посетили 15 официальных делегаций.

В выставке приняли участие TCDD (Турецкие государственные железные дороги) и дочерние корпорации этой компании, включая TÜVASAŞ (турецкая вагоностроительная промышленная компания), TÜDEMSAŞ (турецкая компания железнодорожного машиностроения) и TÜLOMSAŞ (турецкая компания по производству локомотивов и двигателей), которые демонстрировали инновации, связанные с производством вагонов и локомотивов для Турецких железных дорог, железнодорожные технологии, которые применяют местные производители железнодорожного сектора.

Официальную церемонию открытия третьей Евразийской железнодорожной выставки вел Бинали Йылдырым, министр транспорта, морских дел и связи Турции, вместе с Марио Гарцесом, вице-министром транспорта Испании.

Кроме других министерств и ведомств, в мероприятии приняли участие исполнительный директор железных дорог Германии «Deutsche Bahn» по Европе и Африке Бенуа Шмитт (Benoit Schmitt), генеральный директор исполнительного агентства администрации Болгарских железных дорог Вазелин Васильев (Vaselin Vasilyev), генеральный директор государственных железных дорог Ирака Рафи Иосиф Аббас (Rafie Yousif Abbas), генеральный директор дирекции по регулированию железных дорог Косово Энис Бериста (Enis Berista), канцлер министерства транспорта Польши Ерни Кленевский (Jerry Kleniewski), генеральный директор государственных железных дорог Румынии Арион Адриан (Arion Adrian) и многие другие представители транспортных министерств и государственных железных дорог.

В работе выставки приняли участие такие промышленные гиганты



Турции и других стран мира, как «Siemens», «Alstom», «Bombardier», «Vossloh», «Thales», CAF, «Talgo», «Knorr Bramse», «Webasto», «Voith Turbo», «Savronik», «Kardemir», «General Electric Transportation», «Ulasim AS», «Hyundai Rotem», «ABB». Свои национальные павильоны представили Германия, Соединенное Королевство, Чешская Республика, Российская Федерация, Китай и Польша.

Компания «Durmazlar», которая в прошлом году впервые была представлена мировым СМИ за выпущенный ею трамвай «Silkworm» («Шелкопряд»), на сей раз демонстрировала свою продукцию на Евразийской железнодорожной выставке. Это первый местный продукт, на сто процентов изготовленный в Турции. Компания «Hyundai Rotem» представила пассажирские вагоны, которые будут использоваться в рамках проекта «Marmaray». Компания «Siemens» представила продукты и решения не только для производства транспортных средств, но и решения в сфере сигнализации и электрификации. С этой целью «Siemens» подготовила презентацию, названную R. Escube, которая прошла во время выставки.

По сравнению с первой Евразийской железнодорожной выставкой последняя выросла на 40 %. В этом году в ней приняли участие 287 компаний, в том числе 117 турецких и 170 международных компаний.

Евразийская железнодорожная выставка прошла при поддержке министерства транспорта, морских дел и связи Турции и Турецких железных дорог (TCDD).

В июне 2012 г. выставка получила поддержку UFI (Всемирной ассоциации выставочной индустрии).

В сентябре того же года выставка доказала, что может быть мероприятием не только турецкого, но и международного рынка, которое финансово поддерживают участники германской выставки и поддерживает правительство Германии.



На Евразийской железнодорожной выставке 2012 года компания TCDD подписала договор о сотрудничестве с Боснией и Герцеговиной, Ираком и Болгарией о том, что выставка может стать хорошим поводом для развития международного сотрудничества, включая и усиление местной индустрии железных дорог.

То, что в ходе выставки были организованы различные семинары и конференции, в которых приняли участие зарубежные компании, привлекло внимание мировой прессы, связанной с этой отраслью индустрии.

Не остался без внимания и тот факт, что компания «Hyundai Rotem» инвестировала во второй по величине в мире подводный проект «Marmaray» стоимостью 5 миллиардов долларов США, осуществление которого будет начато в октябре 2013 г.

visitors@eurasiarail.eu

Евроазиатский железнодорожный форум

(Прага, Чехия)

Кристина Ежова

Вопросы развития железнодорожного транспорта в области грузоперевозок, инфраструктуры, безопасности и дискуссии об интеграции транспортных систем были предметом Евроазиатского железнодорожного форума, который проходил 12 марта с. г. в Праге.

Свои достижения представили и на вопросы участников отвечали Владимир Якунин, президент Российских железных дорог (РЖД) и одновременно председатель Международной железнодорожной унии (МСЖД), Филипп Цитроен, генеральный директор Ассоциации европейской железнодорожной отрасли (UNIFE), и Либор Лохман, исполнительный директор Сообщества европейских железных дорог и инфраструктурных компаний (CER). Ведущим форума был проф. Петр Моос, проректор Чешского технического университета в Праге (CVUT).

Важность встречи подтверждает география участников: в форуме принимали участие специалисты из более чем 21 страны. Они собрались за круглым столом с оживленной дискуссией. Дискутировали о роли Российских железных дорог в развитии Евроазиатского железнодорожного коридора. Президент компании Владимир Якунин представил партнерам возможности Транссибирской магистрали, и прежде всего, потенциал РЖД в целом – организацию транспортных коридоров Север-Юг и Восток-Запад.

«Почему мы говорим о транспортных коридорах? Потому что сейчас это не только направления, по которым идут железные дороги. В на-



стоящее время необходимо рассматривать транспортный коридор как интегрированную транспортную систему, включающую разные виды транспорта, с тем, чтобы можно было быстро и надежно обеспечивать перевозку и доставку грузов», - сказал Владимир Якунин, президент ОАО РЖД.

Зарубежные участники поделились своим опытом и проблемами. На международном уровне они очень похожи. Одной из самых неотложных проблем является высокая необходимость развития инфраструктуры. В дискуссиях на форуме прозвучало, что Европейский Союз, например, предоставит на эти цели в течение последующих семи лет дотации, но только в размере 10% от суммы, которая фактически необходима.

«Если мы хотим повысить количество пассажирских и грузовых перевозок на железных дорогах, у нас должна быть высококачественная и мощная инфраструктура. Это ключевое условие, иначе можно забыть о повышении количества пассажиров и грузов. Это сигнал, с которым нужно обращаться к политикам, действующим на европейском уровне. Надо сказать, что Еврокомиссия прислушивается к этим сигналам и выступает за то, чтобы вкладывалось больше инвестиций в железнодорожную инфраструктуру», - выразил свою позицию Либор Лохман, исполнительный директор Сообщества европейских железных дорог и инфраструктурных компаний (CER).

Из высокопоставленных участников Евроазиатского форума выделим, например, следующих:

Сергей Киселев, (Чрезвычайный и Полномочный посол, Посольство Российской Федерации в Чешской Республике), Сергей Аристов (государственный секретарь и заместитель министра транспорта Российской Федерации, министерство транспорта Российской Федерации), Милослав Гала (заместитель министра транспорта ЧР, министерство транспорта), Валерий Решетников (старший вице-президент по корпоративному управлению и стратегическому развитию, РЖД), Анатолий Мещеряков (статс-секретарь - вице-президент, РЖД), Александр Салтанов (вице-президент по международной деятельности, РЖД), Салман Бабаев (вице-президент по коммерческой деятельности, РЖД), Владимир Люптяк (генеральный директор, ZSSK Cargo), Штефан Глинка (генеральный директор, СЖД).

Евроазиатский железнодорожный форум был организован по случаю четвертой международной конференции International Rail Freight Conference (IRFC-2013), которая проходила 13–15 марта 2013 г. Форум и конференцию организовала компания JERID, член холдинга OLTIS Group. www.RailConference.com kristyna.jezova@oltisgroup.cz

Евроазиатский железнодорожный грузовой бизнес

(Прага, Чехия)

Кристина Ежова

13–15 марта в Праге уже в 4-й раз проходила международная конференция и выставка по железнодорожным грузоперевозкам между Европой и Азией «International Rail Freight Conference» (IRFC-2013) с подразделом «Диалог между железными дорогами и их клиентами». Конференцию организовала компания JERID, член холдинга OLTIS GROUP, под эгидой министерства транспорта Чешской Республики и международных организаций ОСЖД (Организация сотрудничества железных дорог), МСЖД (Международная железнодорожная уния), UNIFE (Ассоциация европейской железнодорожной отрасли), CER (Сообщество европейских железных дорог и инфраструктурных компаний) и КСТП (Координационный совет по транссибирским перевозкам). Конференцию также поддержали 18 партнеров, прежде всего, из международных организаций.

Параллельно с этим событием проходил и ряд других мероприятий, включая Евроазиатский железнодорожный форум, заседание Европей-



«Мы рассматриваем Транссибирскую магистраль и Байкало-Амурскую магистраль как основу нового транспортного коридора, который и может быть положен в базис создания нового Евразийского транспортного коридора. Мы уже сегодня ведем работу для обеспечения перевозки контейнеров по всему маршруту Транссибирской магистрали до границы с Евросоюзом за 7 суток».

Владимир Якунин, президент ОАО «РЖД»

ского управляющего комитета МСЖД (EMC) и Форума пользователей «Галилео» на тему «Использование услуг Глобальной навигационной спутниковой системы (ГЛОНАСС) в грузоперевозках и логистике». В рамках конференции проходило также заседание комитета AROS (Ассоциация железнодорожных экспедиторов Словакии) и GETA (Green European Transport Association).

Темы докладов и дискуссий касались таких важных областей, как перспективы развития железных дорог в Европе и Азии, новые железнодорожные системы, транспортные коридоры Восток-Запад, интероперабельность 1435/1520 мм, облегчение процедур на пограничных переходах железнодорожного транспорта, e-commerce в железнодорожных грузоперевозках, современные решения в логистике, интермодальность, поддержка международного сотрудничества, пограничная и таможенная проблематика в перевозках, слежение за отправлениями, нестандартные перевозки, тарифы и ценообразование, конкуренция на рынке железнодорожных транспортных услуг, комбинированные и контейнерные перевозки, сотрудничество между железными дорогами, инфраструктура, безопасность, укрепление международных проектов, нацеленных на увеличение роли железнодорожного транспорта (Shift-2Rail, Европейские «зеленые» перевозки и т.д.).

Нынешняя конференция была посвящена, как и прошлая, вопросам укрепления роли железных дорог и железнодорожных грузоперевозок и их конкурентоспособности в современной транспортной системе. В ней принимали участие специалисты из области железнодорожного транспорта, из министерств транспорта, железных дорог, операторы, компании железнодорожной отрасли, экспедиторы и другие участники рынка железнодорожного транспорта в Европе и Азии. Важность встречи подчеркивает география участников: в конференции приняли участие более 330 представителей железнодорожной отрасли из 157 компаний из 31 страны Европы, Азии и Африки.

С докладами и презентациями на конференции выступили 42 докладчика из 19 стран, среди них и представители комитета ОСЖД, МСЖД, CER, КСТП, UNIFE и иных значительных европейских и азиатских организаций.

Доклады в программе конференции были разделены на несколько тематических секций: международная организация и транспортные коридоры, стратегические направления в евроазиатских грузоперевозках, главные проблемы евроазиатских железнодорожных грузоперевозок,

транспортные системы, инфраструктура.

Теоретическая часть была посвящена транспортному праву и законодательству, интероперабельности и роли международных организаций в развитии сообщения между Азией и Европой, включая расширенное использование унифицированной накладной ЦИМ/СМГС. Представители европейских и азиатских железных дорог и транспортных компаний в своих выступлениях поделились опытом в трансконтинентальных грузоперевозках, контейнерных и интермодальных грузоперевозках, а также информировали о проектах, над которыми сейчас работают. Важную информацию принесли и презентации, посвященные техническим возможностям отдельных транспортных коридоров, учреждению логистических центров и интермодальных терминалов, использованию новых транспортных и информационных технологий.

Выступления участников подтвердили, что необходимо и далее развивать грузоперевозки между Европой и Азией, включая контейнерные и интермодальные. Только улучшением качества услуг, снижением времени доставки товаров и обеспечением беспрепятственных процессов при пересечении государственных границ, предоставлением конкурентоспособной цены можно достичь успеха и увеличить конкурентоспособность железнодорожного транспорта и его эффективность. Для повышения значения железнодорожного сектора в общей интегрированной транспортной системе в Европе и Азии необходимо обеспечить регулярный обмен информацией по опыту из области технологии железнодорожных грузоперевозок и развивать сотрудничество в этой сфере.

По мнению участников IRFC-2013, необходимо продолжать диалог, интенсивный обмен практическим опытом между железнодорожными предприятиями, эксплуатационниками транспорта, производителями и поставщиками оборудования для железнодорожного транспорта, отправителями и заказчиками из разных стран Евроазиатского континента, для которого имеет смысл, чтобы и далее устраивались такие мероприятия в виде конференций и семинаров, чтобы была возможность обсуждать актуальные вопросы и будущее развитие организации железнодорожных грузоперевозок, включая контейнерные и комбинированные перевозки между Европой и Азией, при участии правительственных чиновников, ответственных за железнодорожные перевозки, при участии железных дорог, транспортных ассоциаций и предприятий, которые являются поставщиками экспедиторских услуг, и операторов и организаций, включенных в транспортный процесс, а также международных организаций, занимающихся железнодорожными грузоперевозками.

«Железная дорога – это не просто способ перевозки контейнеров. Она может быть очень хорошей альтернативой для решения ряда проблем. Потому что во главе угла стоит время перевозки. А время перевозки – это деньги. Но объективно мы нуждаемся в улучшении инфраструктуры в портах, повышении безопасности коридоров, улучшении технических систем и повышении скорости. Это сделает коридоры короче, а мы получим большую долю рынка перевозок».

Жан-Пьер Лубину, генеральный директор МСЖД

Для привлечения внимания к решениям вопросов железнодорожных грузоперевозок на конференции было принято Обращение к правительствам стран Европы и Азии и международным организациям с призывом повысить конкурентоспособность и эффективность железнодорожного транспорта.

В первый день конференции состоялось торжественное вручение международной премии в области транспорта «Golden Chariot», которая была вручена некоторым ассоциированным членам ОСЖД за их высокий вклад в развитие международного железнодорожного транспорта.

Конференцию сопровождала специализированная выставка, на которой было представлено 15 экспонентов из рядов железнодорожных перевозчиков, железнодорожной отрасли, IT фирм, международных организаций и СМИ.

Следующая конференция IRFC вновь будет проходить в Праге в 2015 году. Подробная информация - на сайтах www.irfc.eu, www.RailConference.com kristyna.jezova@oltisgroup.cz



«ЮгТранс-2013»

(Геленджик, Россия)

Полина Байрамова

Международный транспортный форум «ЮгТранс-2013» прошел в девятый раз 21–22 марта 2013 года на Черноморском побережье, в Геленджике. В рамках форума на одной площадке собрались профессионалы транспортной отрасли, в том числе представители государственных и коммерческих структур, стивидорных и железнодорожных компаний, грузовладельцы, а также ведущие консультанты отрасли. В форуме приняли участие более 100 делегатов из России, Турции, Украины и Германии, свои доклады представили 25 экспертов. Форум традиционно проводился при поддержке Федерального агентства морского и речного транспорта министерства транспорта РФ.

Программа форума в этом году включала широкий круг важнейших вопросов отрасли: государственная программа РФ «Развитие транспортной системы» как инструмент государственной транспортной политики в Азово-Черноморском и Каспийском бассейнах, проблемы и решения на стыке «железная дорога – порт», инвестиции, транспортное обеспечение Олимпиады-2014, грузовая база Южного бассейна.

В рамках пленарной сессии доклад представил Владимир Кузнецов, руководитель Южного территориального управления Федерального агентства по обустройству государственной границы РФ. Значимой частью его доклада стал вопрос о пропускной способности автомобильных пунктов пропуска в обычное время и во время проведения Чемпионата Европы-2012 по футболу, которые отличаются более чем в два раза в пользу последнего. В. Кузнецов рассказал о реализации и финансировании ФЦП «Государственная граница Российской Федерации (2012–2020 гг.): на строительство, реконструкцию и техническое перевооружение морских пропускных пунктов выделено более 10 млрд рублей, на воздушные пункты пропуска – 440 млн рублей, на автомобильные пункты – 1 млрд рублей, на железнодорожные – 5,5 млрд рублей.

Константин Сашенко, ведущий специалист по развитию яхтенной гавани ОАО «Сочинский морской торговый порт», представил ситуацию со строительством марины в порту Сочи по инвестиционной

Олимпийской программе п.56. Ввод марины в эксплуатацию планируется в октябре 2013 года.

Интерес у участников вызвал проект нового внепортового контейнерного терминала в Новороссийске площадью более 5 га, главной целью которого станет увеличение перевалочных мощностей контейнерных грузов портовых терминалов на 180 тыс. TEU в год. Проект представила Екатерина Самохина, руководитель управления капитального строительства и развития ООО «Сервис Логистик».

Одну из основных секций форума под названием «Проблемы и решения на стыке «железная дорога – порт» открыл Владимир Александрин, заместитель руководителя Южного территориального управления Федерального агентства железнодорожного транспорта. Он рассказал о модернизации структуры Северо-Кавказской железной дороги (СКЖД) и Приволжской железной дороги, о развитии Новороссийского транспортного узла и транспортного узла на Таманском полуострове.

Евгений Горлаков, помощник начальника Северо-Кавказской железной дороги – филиала ОАО «РЖД», обратил внимание на то, что только за последние четыре года в развитие инфраструктуры на участках Котельниково-Тихорецкая и Тимашевская-Крымская-порт Кавказ инвестировано более 20 млрд рублей. Построено и введено в эксплуатацию около 200 км новых путей. Выполнены работы по реконструкции станций. В ближайшие два года в реализации этих проектов планируется вложить еще около 13 млрд рублей.

Павел Шестаков, начальник сектора прогнозирования перевозок грузов через морские порты и пограничные станции ОАО «Институт экономики и развития транспорта», дал оценку объему грузоперевозок международной торговли железнодорожным транспортом ОАО «РЖД» в сообщении с морскими портами Азово-Черноморского бассейна, отметив, что к 2020 году их запланировано увеличить почти в 2 раза по сравнению с 2011 годом (116 млн тонн и 56,4 млн тонн соответственно).

Второй день «ЮгТранса» был посвящен дискуссиям за круглым столом «Перспективы развития транспортной отрасли Юга России».

Участники форума познакомились с Новороссийским мазутным терминалом – одним из крупнейших центров транспортировки флотского мазута, тяжелого моторного и бункерного топлива и с внепортовым терминалом ООО «СервисЛогистик», проект строительства которого был представлен в рамках программы форума.

Контактная информация: pr@konfer.ru www.yugtrans.com ■



PALANGOS ORO UOSTAS
PALANGA AIRPORT
www.palanga-airport.lt





„10-ies metų krovinių vežimo konteineriniu traukiniu „Vikingas“ veiklos patirtis ir nauji iššūkiai“

(Vilnius, Lietuva)

Vidmantas Gudas

Vasario 28 d. Vilniuje įvyko AB „Lietuvos geležinkeliai“ organizuota konferencija „10-ies metų krovinių vežimo konteineriniu traukiniu „Vikingas“ veiklos patirtis ir nauji iššūkiai“. Pagrindinis jos tikslas – įvertinti tolesnes projekto plėtros galimybes bei didinti krovinių srautus tarp Baltijos ir Juodosios jūros pakrantės šalių.

Renginyje dalyvavo LR ministerijų ir valstybinių institucijų atstovai, taip pat Baltarusijos, Ukrainos, Turkijos, Bulgarijos, Rumunijos, Gruzijos, Azerbaidžano, Suomijos, Švedijos geležinkelių transporto atstovai, užsienio ir Lietuvos verslo partneriai, Lietuvos ekspedijavimo ir logistikos įmonių bei krovos kompanijų atstovai.

2003-ųjų vasarį maršrutu Iljičiovskas-Kijevas-Minskas-Vilnius-Klaipėda ir atgal kursuoti pradėjęs traukinys „Vikingas“ per dešimtį metų nuvažiavo apie 2,3 mln. kilometrų ir pervežė daugiau nei 300 tūkst. TEU (sąlyginis konteineris) arba daugiau nei 4,8 mln. tonų krovinių.

„Vikingas“ yra bendras Lietuvos, Baltarusijos ir Ukrainos geležinkelių projektas, sujungiantis Baltijos ir Juodąją jūras. Visas maršrutas (1734 km) įveikiamas per 52 val. „Vikingu“ vežami universalūs ir specializuoti konteineriai, o ateityje numatoma gabenti ir vilkikus su puspriekabėmis – kon-



treilerius. Tai prisidės prie vilkikų eilių Baltarusijos pasienyje mažinimo.

Projektas „Vikingas“ 2008 metais Europos Komisijos koordinuojamo PROMIT projekto tyrime pripažintas gerosios praktikos pavyzdžiu. 2009 metais Europos intermodalinio transporto asociacija (EIA) projektui skyrė apdovanojimą „Geriausios praktikos intermodalinis projektas“.

Prie „Vikingo“ projekto prisijungė Rumunija

Konferencijos metu buvo pasirašytas susitarimo memorandumas tarp AB „Lietuvos geležinkeliai“ ir Rumunijos nacionalinės geležinkelių krovinių bendrovės „CFR Marfa“ S.A. Rumunija prisijungė prie „Vikingo“ projekto.

Memorandumą pasirašė AB „Lietuvos geležinkeliai“ generalinis direktorius Stasys Daildyka ir Rumunijos geležinkelių įmonės „CFR Marfa“ S.A. atstovas Aleksa Boičiukas (Alexa Boiciuc).

Prie bendro Lietuvos, Baltarusijos ir Ukrainos geležinkelių projekto „Vikingas“ jau yra prisijungusi Bulgarija. Deramasi ir siekiama, kad prie šio ▶

„Vikingo“ jubiliejinėje konferencijoje (iš kairės): AB „Lietuvos geležinkeliai“ generalinis direktorius S. Daildyka, Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos generalinis direktorius A. Vaitkus ir Lietuvos Respublikos susisiekimo ministras R. Sinkevičius.





projekto prisijungtų ir Gruzijos, Turkijos, Azerbaidžano bei Skandinavijos šalių geležinkelių administracijos.

Lietuviškų riedmenų paroda

Kitą dieną po konferencijos antrinė AB „Lietuvos geležinkeliai“ įmonė UAB Vilniaus lokomotyvų remonto depas surengė naujų gaminių parodą.

Joje bus pristatyti: autodrezina KTD, skirta geležinkelio kelių priežiūrai bei kontaktinių tinklų apžiūrai ir remontui, naujos kartos manevrinis hibridinis šilumvežis TEM 35, naujas manevrinis šilumvežis TEM TMX su kintamosios ir pastovios srovės elektrine pavara, naujas keturių ašių manevrinis šilumvežis TEM LTH su kintamosios srovės elektrine pavara, naujas manevrinis lokomotyvas TEM TMH, SIEMENS ER20CF, kuriems bendrovėje atliekami einamieji ir kapitaliniai remontai bei anksčiau bendrovėje modernizuoti lokomotyvai 2M62M, ČME3M.

VLRD yra viena pirmųjų įmonių Baltijos regione, gaminanti naujos kartos manevrinius lokomotyvus ir kelių mašinas bei teikianti riedmenų parko atnaujinimo ir remonto paslaugas. Gamindama naują šiuolaikinę techniką, atlikdama riedmenų modernizaciją ir remontą, įmonė naudoja pažangiausias technologijas, nuolat atnaujina ir plečia turimus gamybinius pajėgumus.

Nuo 2009 m. metų bendrovė pagamino 35 vienetus naujų manevrinių lokomotyvų TEM TMH. Šiais metais įmonė pradeda gaminti naują manevrinį lokomotyvą TEM 35 su hibridine pavara.

Bendradarbiaujant su Čekijos kompanija CZ LOKO, Rusijos kompanija „Brianskij mašinostroitelnyj zavod“ ir Ukrainos kompanija „Lugansteplovoz“, pradėta naujo manevrinio keturių ašių šilumvežio TEM LTH gamyba.

2012–2013 metais įmonė atvertė naują savo veiklos puslapį specializuotų geležinkelių infrastruktūros mašinų gamybos srityje. Kartu su Italijos geležinkelio transporto gamybos įmone „SVI S.p.A.“ ir Austrijos koncernu PALFINGER RAILWAY buvo sukurta ir šiuo metu pagaminta autodrezina KTD, skirta kontaktinio tinklo priežiūrai ir remontui. Tuo pačiu metu gaminama ir kita mašina AGRc-1200, skirta geležinkelio kelių priežiūrai ir remontui bei naujų kelių tiesimo darbams.

„Eurasia Rai 2013“: trečia pagal dydį tarptautinė geležinkelių paroda (Stambulas, Turkija)

Bengu Dogruer

2013 m. kovo 7–9 dienomis Stambulo „Expo“ centre (IFM) vyko trečia pagal dydį pasaulyje Eurazijos geležinkelių, riedmenų, infrastruktūros ir logistikos paroda. Joje dalyvavo daugiau nei 17 tūkstančių lankytojų profesionalų iš 22 šalių. Savo standus parodoje pristatė 287 kompanijos iš 25 šalių. Parodą aplankė 15 oficialių delegacijų.

Parodoje dalyvavo TCDD (Turkijos valstybiniai geležinkeliai) ir jos dukterinės korporacijos, įskaitant TÜVASAŞ (Turkijos vagonų pramonė), TÜDEMSAŞ (Turkijos geležinkelių mašinų pramonė) ir TÜLOMSAŞ (Turkijos lokomotyvų ir variklių pramonė), demonstravusios inovacijas, susijusias su vagonų ir lokomotyvų gamyba Turkijos geležinkeliams, geležinkelio technologijomis, kurias taiko vietiniai geležinkelių sektoriaus gamintojai.

Trečiosios Eurazijos geležinkelių parodos oficialią atidarymo ceremoniją vedė Binalis Jaldırım (Binali Yıldırım), Turkijos transporto ministras, kartu su Marijumi Garsesu (Mario Garcés), Ispanijos transporto ministerijos viceministru.

Be kitų ministerijų ir žinybų, renginyje dalyvavo Vokietijos geležinkelių „Deutsche Bahn“ vykdančysis direktorius Europai ir Afrikai Benoitas Šmitas (Benoit Schmitt), Bulgarijos geležinkelių administracijos vykdan-



čiosios agentūros generalinis direktorius Vaselin Vasiljevas (Vaselin Vasilyev), Irako valstybinių geležinkelių generalinis direktorius Rafis Josifas Abas (Rafie Yousif Abbas), Kosovo geležinkelių reguliavimo direkcijos generalinis direktorius Enis Beriša (Enis Berista), Lenkijos transporto ministerijos kancleris Jeris Klenevskis (Jerry Kleniewski), Rumunijos valstybinių geležinkelių generalinis direktorius Arionas Adrianas (Arion Adrian) ir daug kitų transporto ministerijų ir valstybinių geležinkelių atstovų.

Parodoje dalyvavo tokie Turkijos ir kitų pasaulio šalių pramonės gigantai kaip „Siemens“, „Alstom“, „Bombardier“, „Vossloh“, „Thales“, CAF, „Talgo“, „Knorr Bramse“, „Webasto“, „Voith Turbo“, „Savronik“, „Kardemir“, „General Electric Transportation“, „Ulasim AS“, „Hyundai Rotem“, ABB. Savo nacionalinius paviljonus pristatė Vokietija, Jungtinė Karalystė, Čekijos Respublika, Rusijos Federacija, Kinija ir Lenkija.

Kompanija „Durmazlar“, kuri praėjusiais metais pirmą kartą buvo pristatyta pasaulinės spaudos atstovams už pačios pagamintą tramvajų „Silkworm“ (*Silkverpis*), šį kartą savo produkciją demonstravo Eurazijos geležinkelių parodoje. Tai pirmasis Turkijoje pagamintas vietinis produktas. „Hyundai Rotem“ kompanija pristatė keleivinius vagonus, kurie bus naudojami vykdant „Marmaray“ projektą. Kompanija „Siemens“ pristatė produktus ir sprendimus ne tik transporto priemonių gamybai, bet ir signalizacijos bei elektrifikacijos sprendimus. Tam tikslui „Siemens“ paruošė prezentaciją, pavadintą „R. Ecube“, kuri vyko parodos metu.

Palyginti su pirmąja Eurazijos geležinkelių paroda, pastaroji net 40 proc. didesnė. Šiais metais joje dalyvavo 287 kompanijos, tarp jų 117 Turkijos ir 170 tarptautinių kompanijų.

Eurazijos geležinkelių parodą rėmė Turkijos transporto, jūrinių reikalų ir susisiekimo ministerija bei Turkijos geležinkeliai (TCDD).

2012 m. birželio mėnesį paroda gavo UFI (Globalinės parodų industrijos asociacijos) palaikymą.





JŪRA MOPE SEA svečiai žurnalo stende Stambule.

Tų pačių metų rugsėjo mėnesį paroda įrodė, kad gali būti ne tik Turkijos, bet tarptautinės rinkos renginys, kurį finansiškai remia Vokietijos parodos dalyviai ir tam pritaria Vokietijos vyriausybė.

2012 metų Eurazijos geležinkelių parodoje TCDD pasirašė bendradarbiavimo sutartis su Bosnija ir Hercegovina, Iraku ir Bulgarija dėl to, kad paroda būtų gera proga tarptautiniam bendradarbiavimui vystyti, įskaitant ir vietinės geležinkelių industrijos stiprinimą.

Tai, kad parodos metu buvo organizuojami skirtingi seminarai ir konferencijos, kuriuose dalyvavo užsienio kompanijos, pritraukė pasaulinės spaudos, susijusios su šia industrijos šaka, dėmesį.

Be dėmesio neliko faktas, kad „Hyundai Rotem“ investavo į antrą pagal dydį pasaulyje 5 milijardų JAV dolerių vertės povandeninį projektą „Marmaray“, kuris bus pradėtas 2013 m. spalio mėnesį.

visitors@eurasiarail.eu

Eurazijos geležinkelių forumas (Praha, Čekija)

Kristina Ježova

Geležinkelio transporto plėtros krovinių gabenimo, infrastruktūros, saugumo srityse klausimai ir diskusijos dėl transporto sistemų integracijos buvo Eurazijos geležinkelių forumo, įvykusio Prahoje 2013 m. kovo 12 d., objektas.

Savo pristatymus pateikė ir į dalyvių klausimus atsakė Rusijos geležinkelių (RŽD) prezidentas ir KAETU Tarptautinės geležinkelių unijos (MSŽD) pirmininkas Vladimiras Jakuninas, Europos geležinkelių asociacijos (UNIFE) generalinis direktorius Filipas Citroenas ir Europos geležinkelių ir infrastruktūros kompanijų sandraugos (CER) vykdytysis direktorius Liboras Lochmanas. Forumo vedėjas buvo Čekijos technikos universiteto Prahoje prorektorius profesorius Piotras Mosas.

Susitikimo svarbą patvirtina dalyvių geografija: forume dalyvavo specialistai iš 21 šalies. Jie susirinko prie apskrito stalo ir gyvai diskutavo apie Rusijos geležinkelių vaidmenį plėtojant Eurazijos geležinkelių koridorius. Kompanijos prezidentas Vladimiras Jakuninas supažindino partnerius su Transsibiro magistralės galimybėmis, su Rusijos geležinkelių potencialu organizuojant transporto koridorius Šiaurė-Pietūs ir Rytai-Vakarai.

„Kodėl kalbame apie transporto koridorius? Ogi todėl, kad pastaruosiu metu tai ne tik kryptys, kuriomis eina geležinkeliai. Šiuo metu transporto koridorius yra integruota transporto sistema, kurią sudaro įvairių rūšių transportas ir kuri padeda greitai ir patikimai užtikrinti krovinių vežimą ir pristatymą“, – kalbėjo RAB „Rusijos geležinkeliai“ prezidentas Vladimiras Jakuninas.



Vladimiras Jakuninas, Rusijos geležinkelių prezidentas.

Forumo dalyviai užsieniečiai pasidalino savo patirtimi, taip pat ir problemomis. O tos problemos tarptautiniu lygiu labai panašios. Viena rimčiausių ir neatidėliotinių problemų yra būtinybė plėtoti infrastruktūrą. Forumo diskusijose nuskambėjo žodžiai, kad, tarkim, Europos Sąjunga skirs tam tikslui per septynerius metus dotacijų, bet tik 10 proc. reikalingos sumos.

„Jeigu norime padidinti krovinių vežimą geležinkeliais, privalome turėti gerai išvystytą ir galingą infrastruktūrą. Tai svarbiausia sąlyga, priešingu atveju galime pamiršti krovinių ir krovinių didinimo galimybes. Tai signalas, kuriuo reikia kreiptis į Europos lygio politikus. Reikia pasakyti, kad Europos Komisija įsiklausyti į tuos signalus ir pasisako už tai, kad būtų skiriama daugiau investicijų į geležinkelių infrastruktūrą“, – savo poziciją išsakė Europos geležinkelių ir infrastruktūros kompanijų sandraugos (CER) vykdytysis direktorius Liboras Lochmanas.

Iš Eurazijos forumo aukšto rango dalyvių išskirti šie:

Sergejus Kiseliovas (ypatingasis ir įgaliotasis Rusijos Federacijos ambasadorius Čekijos Respublikoje), Sergejus Aristovas (Rusijos Federacijos valstybės sekretorius ir Rusijos Federacijos transporto ministro pavaduotojas), Miroslavas Gala (Čekijos Respublikos transporto ministro pavaduotojas), Valerijus Rešetnikovas (Rusijos geležinkelių korporatyvaus valdymo ir strateginės plėtros vyresnysis viceprezidentas), Anatolijus Meščeriakovas (Rusijos geležinkelių viceprezidentas), Aleksandras Saltanovas (Rusijos geležinkelių tarptautinės veiklos viceprezidentas), Salmas Babajevs (Rusijos geležinkelių komercinės veiklos viceprezidentas), Vladimiras Liuptiakas (ZSSK „Cargo“ generalinis direktorius), Štefanas Glinka (Slovakijos geležinkelių generalinis direktorius).

Eurazijos geležinkelių forumas buvo organizuotas ketvirtosios tarptautinės konferencijos „International Rail Freight Conference (IRFC-2013)“, kuri vyko po jo 2013 m. kovo 13-15 dienomis, proga. Forumą ir konferenciją surengė kompanija JERID, holdingo „OLTIS Group“ narė.

www.RailConference.com

kristyna.jezova@altisgrou

Eurazijos geležinkelių krovinių verslas (Praha, Čekija)

Kristina Ježova

Kovo 13-15 dienomis Prahoje vyko jau 4-oji tarptautinė konferencija ir paroda apie krovinių gabenimą geležinkeliais tarp Europos ir Azijos „International Rail Freight Conference“ (IRFC) su paantrašte „Geležinkelių ir jų klientų dialogas“. Konferenciją organizavo kompanija JERID, holdingo OLTIS GROUP narė, ją globojo Čekijos Respublikos transporto ministerija, TGU (Tarptautinė geležinkelių unija), UNIFE (Europos geležinkelių asocia-



cija, CER (Europos geležinkelių ir infrastruktūros kompanijų sandrauga) ir KCTP (Transsibiro pervežimų koordinacinė taryba). Konferenciją taip pat rėmė 18 partnerių, visų pirma iš tarptautinių organizacijų.

Lygiagrečiai su tuo įvykiu buvo ir kitų renginių, kaip antai: Eurazijos geležinkelių forumas, TGU Europos vykdomojo komiteto posėdis ir „Galileo“ naudotojų forumo posėdis tema „Globaliosios navigacinės palydovų sistemos (GLONACC) panaudojimas krovinių gabenimo srityje ir logistikoje“. Konferencijos metu taip pat buvo surengtas AROS (Slovakijos geležinkelių ekspeditorių asociacijos) ir GETA (Green European Transport Association) posėdis.

Pranešimų ir diskusijų metu buvo aptariamasi labai svarbios temos, tarp kurių: Europos ir Azijos geležinkelių plėtros perspektyvos, naujos geležinkelių sistemos, transporto koridoriai Rytai-Vakarai, geležinkelio transporto procedūrų palengvinimas pasienio punktuose, šiuolaikiniai logistikos sprendimai, intermodalumas, parama tarptautiniam bendradarbiavimui, muitų pasienyje problemos, nestandartiniai vežimai, tarifai ir kainodara, konkurencija geležinkelių transporto paslaugų rinkoje, kombinuoti ir konteineriniai vežimai, geležinkelių bendradarbiavimas, infrastruktūra, saugumas, tarptautinių projektų, skirtų geležinkelių transporto vaidmeniui didinti, įtvirtinimas ir kt.

„Transsibiro ir Baikalo-Amūro magistralės mes vertiname kaip naują transporto koridorių, kuris gali padėti pamatus naujam Eurazijos transporto koridoriui. Mes jau dabar stengiamės užtikrinti konteinerių gabenimą visu Transsibiro magistralės maršrutu iki sienos su Europos Sąjunga per 7 paras“.

Vladimiras Jakuninas, RAB „Rusijos geležinkeliai“ prezidentas

Dabartinė konferencija, kaip ir ankstesnioji, buvo skirta geležinkelių vaidmeniui didinti, krovinių gabenimui geležinkeliais, jų konkurencingumui užtikrinti dabartinėje transporto sistemoje. Konferencijoje dalyvavo geležinkelių transporto specialistai, transporto ministerijų, geležinkelių atstovai, operatoriai, ekspeditoriai ir kiti Europos ir Azijos geležinkelių transporto rinkos dalyviai. Susitikimo svarbą pabrėžia dalyvių geografija: konferencijoje dalyvavo 330 geležinkelių šakos atstovų iš 157 kompanijų, veikiančių 31 Europos, Azijos ir Afrikos šalyje. Pranešimus ir pristatymus konferencijoje surengė 42 pranešėjai iš 19 šalių, tarp jų ir OSŽD, MSŽD, COR, KCTP, UNIFE komitetų ir kitų žymiausių Europos ir Azijos organizacijų atstovai.

Pranešimai konferencijos programoje suskirstyti į kelias temines sekcijas: Tarptautinė organizacija ir transporto koridoriai; Strateginės Eurazijos krovinių vežimų kryptys; Pagrindinės Eurazijos krovinių vežimo geležinkeliais problemos; Transporto sistemos; Infrastruktūra.

Teorinė dalis buvo skirta transporto teisei ir įstatymams, tarptautinių

organizacijų vaidmeniui gerinant susisiekimą tarp Azijos ir Europos, taip pat ir efektyvesniam unifikuotų važtaraščių CIM/CMGC naudojimui. Europos ir Azijos geležinkelių, transporto kompanijų atstovai pasidalijo patirtimi, kaip organizuoti tarpžemyninius krovinių gabenimus, konteinerinius ir intermodalius krovinių vežimus, taip pat informavo apie dabar rengiamus projektus. Daug naudingos informacijos suteikė ir pristatymai, skirti kai kurių transporto koridorių techninėms galimybėms, naujų logistikos centrų ir intermodalių terminalų steigimui, naujoms transporto ir informacijos technologijoms.

„Geležinkelis – ne šiaip konteinerių vežimo būdas. Geležinkelis gali būti labai gera alternatyva įvairioms problemoms spręsti. Juk visų svarbiausia – vežimo laikas. O vežimo laikas – tai pinigai. Tačiau objektyviai mums reikia gerinti infrastruktūrą uostuose, didinti koridorių saugumą, tobulinti technines sistemas ir spartinti greitį. Visa tai trumpins koridorių, o mes gausime didelę vežimų rinkos dalį“.

Žanas Pjeras Lubinu, Tarptautinės geležinkelių unijos generalinis direktorius (iš interviu TV Rusijos geležinkelių telekanalui)

Konferencijos dalyvių pasisakymai patvirtino, kad būtina ir ateityje plėtoti krovinių, taip pat ir konteinerinių bei intermodalių, gabenimą tarp Europos ir Azijos. Tik gerinant paslaugų kokybę, trumpinant prekių pristatymo laiką, mažinant valstybinių sienų kirtimo problemas, nustatant konkurencingas kainas galima sėkmingai didinti geležinkelio transporto konkurencingumą ir jo efektyvumą. Siekiant padidinti geležinkelių sektoriaus reikšmingumą bendroje integruotoje transporto sistemoje, Europoje ir Azijoje reikia užtikrinti reguliarią pasikeitimą informacija apie krovinių gabenimą geležinkeliais ir plėtoti bendradarbiavimą šioje sferoje.

IRFC-2013 dalyviai kalbėjo, kad reikia tęsti dialogą, geležinkelių įmonėms, transporto naudotojams, geležinkelio transporto įrangos gamintojams ir tiekėjams, siuntėjams ir užsakovams iš įvairių Eurazijos žemyno šalių būtina intensyviai keistis praktine patirtimi, ateityje rengti tokias konferencijas ir seminarus, kuriuose būtų galima aptarti aktualius klausimus dėl krovinių gabenimo geležinkeliais tarp Europos ir Azijos. Juose turėtų dalyvauti vyriausybės valdininkai, atsakingi už pervežimus geležinkeliais, taip pat geležinkelių, transporto asociacijų ir įmonių, operatorių ir transportavimo procese dalyvaujančių organizacijų atstovai.

Konferencija savo išvadose iškėlė tikslą atkreipti dėmesį į krovinių gabenimo geležinkeliais problemas ir priėmė Kreipimąsi į Europos ir Azijos šalių vyriausybes bei tarptautines organizacijas, kuriuo ragina gerinti geležinkelio transporto konkurencingumą ir efektyvumą.

Pirmąją konferencijos dieną buvo iškilmingai įteiktos tarptautinės premijos „Golden Chariot“ kai kurioms asocijuotoms Geležinkelių bendradarbiavimo organizacijos (GBO) narėms už jų svarų indėlį plėtojant tarptautinį geležinkelių transportą.

Kita IRFC konferencija vėl bus surengta Prahoje 2015 metais. Kontaktinė informacija www.irfc.eu, www.RailConference.com kristyna.jezova@oltisgroup.cz

„JugTrans-2013“ (Gelendžikas, Rusija)

Polina Bairamova

2013 m. kovo 21–22 dienomis tarptautinis transporto forumas „JugTrans-2013“ vyko jau devintą kartą Juodosios jūros pakrantėje, Gelendžike. Forumo metu susirinko transporto šakos profesionalai, tarp kurių buvo valstybinių ir komercinių struktūrų, krovos ir geležinkelio kompanijų atstovai, krovinių savininkai ir garsiausi šakos konsultantai.

Forume dalyvavo daugiau kaip 100 atstovų iš Rusijos, Turkijos, Ukrainos ir Vokietijos, o pranešimus skaitė 25 ekspertai. Forumą pagal tradiciją rėmė



RF transporto ministerijos Jūrų ir upių transporto federalinė agentūra.

Šiame forumo programoje buvo daug svarbių temų: RF valstybinė programa „Transporto sistemos raida“ kaip valstybinės transporto politikos įrankis Azovo, Juodosios ir Kaspijos jūrų baseinuose, geležinkelių ir uostų bendradarbiavimo problemos, investicijos, 2014-ųjų metų Olimpiados aprūpinimas transportu, Pietų baseino krovinių bazė.

Plenarinėje sesijoje pranešimą perskaitė Vladimiras Kuznecovas, Federalinės agentūros Pietų teritorinio valdymo valstybės sienos priežiūros vadovas. Svarbi jo pranešimo dalis buvo skirta automobilių kelių pralaidos punktam įprastu laiku ir 2012 metų Europos futbolo čempionato metu. V.Kuznecovas papasakojo apie programos „Rusijos Federacijos valstybinė siena (2012–2020 m.)“ realizavimą ir finansavimą. Jūrinių pralaidos punktų statybai, rekonstrukcijai ir techniniam pertvarkymui skirta per 10 mlrd. rublių, oro pralaidos punktam – 440 mln. rublių, automobilių pralaidos punktam – 1 mlrd. rublių, geležinkelių pralaidos punktam – 5,5 mlrd. rublių.

Konstantinas Saščenka, RAB Sočio jūrų prekybos ir jachtų uosto plėtros vadovaujantysis specialistas, kalbėjo apie marinos statybą Sočio uoste pagal Olimpiados investicinės programos 56 p. Baigti mariną planuojama 2013 metų spalį.

Forumo dalyvius sudomino naujo daugiau kaip 5 hektarų ploto Novosijosko ne uoste statomo terminalo projektas. Šio terminalo tikslas bus padidinti uosto konteinerinių krovinių terminalo pajėgumus 180 tūkst. TEU per metus. Projektą pristatė bendrovės „Servis Logistic“ kapitalinės statybos ir plėtros valdybos vadovė Jekaterina Samochina.

Vieną pagrindinių forumo sekcijų, pavadintą „Geležinkelių ir uostų sandūros problemos ir sprendimai“, pristatė Federalinės geležinkelių transporto agentūros Pietų teritorinio valdymo vadovo pavaduotojas Vladimiras Aleksandrinas. Jis papasakojo apie Šiaurės Kaukazo ir Pavolgio geležinkelių modernizavimą, Novosijosko transporto mazgo plėtrą, taip pat apie Tamanės transporto mazgo raidą.

Šiaurės Kaukazo geležinkelio, Rusijos geležinkelių filialo, viršininko padėjėjas Jevgenijus Gorlakovas atkreipė dėmesį į tai, kad tik per pastaruosius ketverius metus infrastruktūrai plėtoti Katelnikovo-Tichoreckaja ir Timaševskaja-Krymskaja-Kaukazo uostas ruožuose buvo investuota per 20 mlrd. rublių. Nutiesta maždaug 200 km naujų kelių, rekonstruojamos geležinkelių stotys. Per artimiausius dvejus metus šiems projektams realizuoti planuojama skirti dar maždaug 13 mlrd. rublių.

RAB Ekonomikos ir transporto plėtros instituto krovinių gabenimo per jūrų uostus ir pasienio stotis prognozavimo sektoriaus viršininkas Pavelas Šestakovas pateikė duomenis apie tarptautinės prekybos krovinių vežimą Rusijos geležinkelių transportu į Azovo ir Juodosios jūrų baseino uostus, pabrėždamas, kad iki 2020 metų planuojama padidinti tokius vežimus beveik dvigubai, palyginti su 2011 metais (atitinkamai 116 mln. tonų ir 56,4 mln. tonų).

Antrąją forumo dieną įvyko apskritojo stalo „Pietų Rusijos transporto plėtros perspektyvos“ diskusijos.

Forumo dalyviai apžiūrėjo Novosijosko mazgo terminalą – vieną didžiausių laivyno mazgo, sunkiojo variklių ir bunkerio kuro transportavimo centrų ir ne uoste pastatytą „Servis Logistic“ terminalą, kurio statybos projektas buvo pateiktas forumo dalyviams.

Kontaktinė informacija: pr@konfer.ru; www.yugtrans.com



Susipažinkite su logistikos ateitimi Nauji impulsai Jūsų sėkmei

Didžiausia pasaulyje logistikos, transporto ir tiekimo grandinės paroda – svarbiausia 2013 metų specialistų susitikimo vieta:

- » Tarptautinė verslo platforma, orientuota į sandorių sudarymą
- » Vertės kūrimo grandinės naujovės
- » Programa, forumai, konferencijos, šalių pristatymai

Privalomas terminas Jūsų rytdienos sėkmei!

Užsisakykite bilietą internetu:
» www.transportlogistic.de/tickets/en

Kontaktai: Vokietijos ir Baltijos šalių prekybos rūmai Estijoje, Latvijoje, Lietuvoje
Tel.: +370 5 264 7377, muenchen.lt@ahk-balt.org
» www.transportlogistic.de
» www.AirCargoEurope.com



**transport
logistic**

THE LEADING EXHIBITION



2013 birželio 4–7
Messe München, Vokietija

2 ESPO 13

The European Sea Ports Conference



ESPO 2013 Conference

Melia Grand Hermitage Hotel***** (Golden Sands Resort)
30 - 31 May 2013, Varna - Bulgaria

BULGARIAN PORTS
INFRASTRUCTURE 

TRANSBALTICA 2013



XVI INTERNATIONAL CONFERENCE

June 6 - 7, 2013
Radisson BLU Daugava Hotel,
Riga, Ventspils, Latvia

PROJEKTS TIEK ĪSTENOTS SADARBĪBĀ AR



IEGULDĪJUMS TAVĀ NĀKOTNĒI
Nr. L-ĀTA-13-1334



ORGANIZER:



PARTNER:

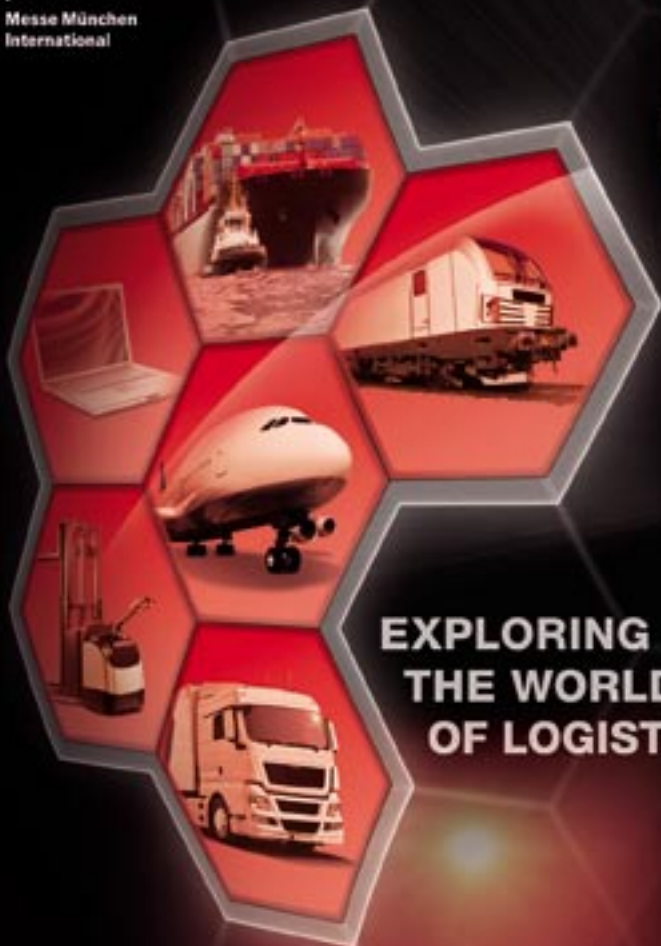


SUPPORT:





Messe München
International



EXPLORING THE WORLD OF LOGISTICS

Discover the future of logistics. With the newest impetus for your success.

As the world's leading exhibition for logistics, mobility, IT and supply chain management, **transport logistic** is the industry's most important gathering again in 2013.

- » International, transaction-oriented business platform
- » Innovations and trends along the entire value chain
- » First-rate program of related events with forums, conferences and country specials

A must-attend event for your future success!

Order your ticket online now:

» www.transportlogistic.de/tickets/en

Messe München GmbH
Phone +49 89 949-11368
info@transportlogistic.de

» www.transportlogistic.de
» www.AirCargoEurope.com


**transport
logistic**

THE LEADING EXHIBITION

including



June 4-7, 2013

Messe München, Germany

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.