

Financial Logistics

Strategy for Asia Era Cities and trains

金融物流



面对亚洲时代的战略

城市和火车



ufi
Approved
Event

**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

Organized by:



ITE Group Plc
+44 (207) 596 5168
transport@ite-exhibitions.com
www.transrussia.ru/eng/

Supported by:



MINISTRY
OF TRANSPORT
OF THE RUSSIAN
FEDERATION

General
Sponsors:

**PLASKE
ИПАКЕ**
Energy in Action

Issued by:

Private company
Juru Informacijos Centras
(Marine Information Centre)

Director and Editor-in-chief

Zita Tallat-Kelpsaite
Tel.: + 370 610 11399, + 370 46 365602
E-mail: editor@jura.lt

Financier-in-chief

Danute Grazeliene
Tel. +370 699 31295
E-mail: grazeliene@jura.lt

Translators

Audrone Paulauskiene, Betty Chen
Margarita Ignackova

Proof-readers

Regina Tutiniene, Jelena Listopad

Representative of the magazine

in Lithuania, Vilnius

Liana Mogisaite
Tel. + 370 620 71030
E-mail: liana@jura.lt

in UK, London:

Milda Manomaityte
Tel. + 44 (0) 7825924581
E-mail: milda@airrailnews.com

In China, Dalian

Betty Chen
Address: Room 1501,
50 You Hao Road, Dalian, China.
Tel. 86 411 82649832
E-mail: bettyc@bizchina.net

In Kazakhstan, Almaty

Svetlana Maslenikova
E-mail: sales@tinika.kz

In Kazakhstan, Karaganda:

Tatyana Iwanova
Str. Voinov internacionalistov 31
Tel. + 77015330640
E-mail: lituanica@mail.kz

In Turkmenistan, Ashkhabad

Ishankuli Fayzullayev
Tel.: + 993 12 48 80 65, + 993 65 80 07 47
ishankuli@list.ru; ishankuli@gmail.com

In India, Chennai

V. Sumittra Devi
Tel. +91 044 42128001
contact@matchpointbiz.com

In Canada, Vancouver

Aleksandr Galunenko
450-1050 Alberni St., Vancouver, BC,
V6E 1A3, Canada
alex.galunenko@canadiancollege.com

The issue illustrated by:

V. Karaciejus, A. Palionis

Printed in the Publishing-House of the
Private Company Lietuvos rytas (Vilnius)
Manuscripts are not returned or reviewed.
The editorial staff bears no responsibility
for the contents of texts provided by
advertising agencies.

Address:

Minijos str. 93, LT-93234 Klaipeda,
Lithuania
Tel. + 370 46 365753
E-mail: news@jura.lt
www.jura.lt

Edition of 7000 copies

CONTENTS · 內容

- 2 PUBLISHER'S WORD**
Does the gold govern?
- 3 编者寄语**
黄金掌控?
- 4 FINANCIAL LOGISTICS**
Domain of security of the global world of finances
- 6 金融物流**
世界性全球金融的安全范围
- 10 LOGISTICS**
2013 Outlook – new supply chain strategies for the Asia era
- 11 LOGISTICS AND MARITIME**
Bigger ships will make fewer port Calls
- 12 物流**
2013展望——亚洲时代新的供应链策略
- 15 物流及航运**
更大的船只将减少抵港次数
- 16 OIL AND GAS**
EU supports Turkmenistan's energy strategy
- 19 石油和天然气**
欧盟支持土库曼斯坦的能源战略
- 21 OIL AND GAS**
Historical and economical relationship strengthen energy security
- 22 石油和天然气**
历史和经济关系加强能源安全
- 24 PERSONALITIES**
The history of a state and a man
- 24 人物**
国史与人事
- 27 RAILWAYS**
...if there is no city for the train to come, such a train remains meaningless...
- 28** For international project Viking – 10 years
- 30** Ambitious projects
- 32** Intermodality – the main priority of Lithuanian Railways
- 33** Lithuanian shunting locomotives rushing towards Europe
- 35 铁路**
...如果有没有等待火车到来的城市,火车的存在就毫无意义...
- 36** 国际工程维京项目——10年
- 38** 雄心勃勃的项目
- 40** 多式联运——立陶宛铁路的主要优先事项
- 41** 立陶宛转轨机车冲向欧洲
- 42 INTERNATIONAL EVENTS**
Turkmenistan Oil & Gas 2012 (Ashgabat, Turkmenistan)
- 48 国际活动**
“2012年土库曼斯坦石油与天然气”(阿什哈巴德,土库曼斯坦)
2012年多式联运欧洲活动(阿姆斯特丹,荷兰)
英国航空铁路:为增长而联合(英国伦敦)
亚欧航线行业领导者讨论(中国香港)
2012黑海国际运输论坛(敖德萨,乌克兰)
“波罗的海投资者论坛”(维尔纽斯,立陶宛)



Intermodal Europe 2012 (Amsterdam, Netherlands)



UK AirRail: Connecting for Growth (London, UK)
Asia Europe trade lane industry leaders debate (Hong Kong, China)
International Black Sea Transport Forum 2012 (Odessa, Ukraine)
Baltic Investors Forum (Vilnius, Lithuania)



DOES THE GOLD GOVERN?

The world most expensive gold coin named *Double Eagle* is celebrating its eightieth anniversary this year. Though this pageant lady can be safely considered as being of advanced age, it does not stop disturbing minds and heating the world mightiest passions as if being a twenty-year-old seducer.

In fact, on its denomination it is written the figure 20, but it does not indicate years. Twenty dollars – is the nominal value of *Double Eagle*, but on the 30th of July 2002 this coin was sold for...7,6 million US dollars at *Sotheby's* auction.

Before its jubilee, in 2012, the famous *Double Eagle*, as if a global scale star went on tour to Europe and visited seven capitals of the old continent, finishing its trip in Helsinki national museum.

What does this coin world's attention enchain for eighty years inducing to write books and shoot films by?

Being one of the most beautiful and presently one of the rarest USA coins was created in 1907.

The president of the USA Theodore Roosevelt ordered the sculptor Augustus Saint-Gaudens to create a coin that should be beautiful and have meaningful symbols resembling the ones used in old Greece. Such was the birth of new design *Double Eagle*, which since 1850 was in circulation in its more simple form.

After several later improvements, the life of the coin was smooth up to 1933.

In 1933, during the years of world economic crisis, called the great depression, the other president of America Franklin Delano Roosevelt, seeing that people did not trust dollars and started changing them into gold and take the gold from the bank stores, forbade private property of gold by a special decree on the 5th of April, just after his inauguration. All the available gold coins the citizens were to change into paper dollars.

At that time in Philadelphia's gold mint there were 445 500 brand new *Double Eagle* coins. The later events showed that these were the last gold coins minted by the government of the USA. But they never came to circulation. The coins weighing fifteen tons were to be melted into gold bars. Only two coins were left to Smithsonian's state coin collection.

As it appeared later, not all the participants of this history followed the strict decree of the president. Part of „eagles“, most probably due to the artful employees of the gold mint, eluded Fort Knox melting furnace. Up till now it is not known how many coins eluded the heat of the furnace. It is supposed that there existed thirteen *Double Eagles* in the world minted in 1933.



One of *Double Eagle* coins, suffered a stormy and full of dangers life, went from the hands of one collector to the other, was prosecuted by the U.S. Secret Service, was the property of the king of Egypt Farouk, visited many places and in 2002 appeared in *Sotheby's* auction and was sold for unbelievable price.

Last year during its tour in Europe, *Double Eagle* raised the interest of politicians and financiers not only by its nice appearance and by scandalous history.

Possibly, its appearance in the old continent made the discussions more active that gold standard were returned to the world economics in one form or other (monetary system when money is based on gold, i.e. linked to concrete volume of gold). Such initiative was presented by the former head of the World Bank Robert Bruce Zoellick. In his opinion, the system including dollar, euro, yen, pound sterling and yuan is necessary and it should start internationalize and open the markets. In this system, as international standard, gold might be used.

The beginning of gold standard history reaches 1717, when the Treasurer of England Isaac Newton determined 3,811 pound sterling exchange rate for one ounce of gold. In 1870, all the main countries, except China, passed to gold standard – their currency was linked with gold. In 1900 this practice was refused and in 1925 – again returned to it. But the return was not long. In 1929 when the great depression began and the private property of gold was forbidden in America in 1933, the validity of gold standard was stopped before *Bretton Woods* agreement, when in 1944 the international system of fixed currency exchange rates was adopted. This structure of the USA and Great Britain was made and it was signed by the delegates of 44 state-allies and it was valid until the 15th of August 1971, when the president of the USA Richard Nixon cut off a fixed gold and dollar ratio equal to 35 dollars for one ounce of gold.

Forty years later in political and financial circles there again fly the ideas of gold standard revival.

The owner of London gold brokers company *Sharps Pixley Ross Norman* states that he does not think that in the XXI century it is possible to return to gold standard, but it is evident that it is necessary to constrain the possibilities of monetary policy of central banks. The chief economist of *Standard Chartered Bank* Gerard Lyons agrees by saying that the gold standard did not manage to ensure the necessary stability in the past. According to G. Lyons, the gold does not provide the necessary flexibility to the present world, therefore, its role is only episodic and in the future the impact of gold will decrease. The world is transforming towards the multi-polarity of the currency, and the price of gold is rising in proportion to the growing anxiety on US dollar and global inflation. He is sure that presently gold should be valued as oil, gas, iron, grain or any other raw materials.

In spite of those opinions and prognoses, the inhabitants of the planet accumulate gold like madmen. China, India, Brazil, South Korea and Russia are especially active in increasing the stocks of this metal. But up till now the USA and Germany are the first according to the quantities of gold.

Somebody has calculated that if we melted all the gold excavated by the humanity, it would fit into two Olympic pools.

And it governs the humanity...

Sincerely Yours,
Zita Tallat-Kelpšaitė
Publisher of the magazine

黄金掌控？

世界上最昂贵的、名为双鹰的金币，于今年庆祝其诞生八十周年。虽然此次诞辰盛会的女主角可以因年事已高而被视为安全，但这并不能阻止令人不安的想法以及这世界上最强大激情的不断升温，仿佛女主角是一个二十岁的魅惑女子。

事实上，其面值上的数额写的是二十，但这并不表示年岁。二十美元——这是双鹰的面值，但在2002年7月30日的苏富比拍卖会上，这枚硬币的售价为760万美元。

在其周年纪念之前，在2012年，著名的双鹰，仿佛明星一般在全球范围内进行了游览，它去了欧洲，并访问了旧大陆的七个首都，最终在赫尔辛基国家博物馆完成其行程。

什么这枚硬币八十年来能轻易吸引人们的注意力，不断让迷恋它的人为它写书和拍电影呢？

作为一枚最美丽的，且目前美国最稀有的一种钱币之一，它创建于1907年。

美国总统西奥多·罗斯福下令让雕塑家奥古斯特圣高登斯创建一种硬币，要美丽，且在古希腊中能寻到类似意义的符号。这就是新设计的双鹰，自1850年以来，它以更简单的形式在循环中诞生。

后来经过多次改进，硬币的生命在1933年终于趋于平稳。

1933年，在多年的世界经济危机，即被称为大萧条的时期中，美国总统富兰克林·德拉诺·罗斯福，看到的人们不信任美元，而将他们转换为黄金并将黄金送到银行存储，于是在4月5日他的就职典礼上通过一项特别法令，禁止将黄金作为私有财产。所有可用的市民金币改变成了纸质货币。

当时在费城黄金铸造厂，有445 500枚全新的双鹰硬币。之后发生的事件表明，这是最后一批由美国政府铸造的金币。但是，他们从来没有流通过。重十五吨的硬币将被熔成金条。只有两个硬币留给了史密森国家硬币收集处。

正如它之后出现所示，这段历史中不是所有的参与者都严格遵循总统令。部分的“鹰”，很可能是由于黄金铸造厂员工的巧妙安排，躲避了被诺克斯堡熔化炉毁灭的命运。直至目前为止，我们不知道有多少枚硬币躲避了热炉。1933年在世界上应该存在13枚双鹰币。

双鹰硬币，遭受着狂风暴雨和充满危险的生活，从一个又一个的收藏家手中辗转，被美国特勤局起诉，成了埃及国王法鲁克的财产，去了很多地方，在2002年出现在“苏富比”拍卖，令人难以置信的价格出售。



在其去年的欧洲巡演期间，双鹰引起我们政治家和金融家的兴趣，不仅外形美观，还有其纷乱可耻的历史。

可能是它在旧大陆的出现，引起了一种或以其他方式让金本位（当货币系统基于黄金时的货币制度，即与具体数量的黄金对等）制度回归世界经济的讨论更加积极。这样的倡议，由世界银行前负责人罗伯特·布鲁斯·佐利克提出。在他看来，该系统中包括美元、欧元、日元、英镑和人民币是必要的，它应该开始国际化并开放市场。在本系统中，黄金可能会用来作为国际标准。

金本位的历史始于1717年，当时英国艾萨克·牛顿的司库，确定3811英镑兑换一盎司黄金。在1870年，除中国外的所有主要国家，都通过黄金标准——他们的货币与黄金挂钩。在1900年，这种做法被拒绝，并在1925年再次回来。但回来的时间不长。在1929年当大萧条开始，美国黄金私有财产在1933年被禁止。金本位在布雷顿森林协议有效前已停止，在1944年的时候采用固定国际货币汇率体系。这种结构在美国和英国制定，由44个盟国国家的代表签署，是有效的，直到1971年，当时的美国总统理查德·尼克松切断了固定的黄金和美元比，为35美元比一盎司黄金。

四十年后，在政治和金融界再次出现金本位复兴的思想。

伦敦黄金经纪公司“锐利·皮克斯利”的负责人罗斯诺曼说，他并不认为二十一世纪有可能返回到金本位时代，但显而易见的是，这可能对于约束中央银行货币政策很有必要。“渣打银行首席经济学家杰拉德·莱昂斯同意，说在过去金本位没有设法保证其必要的稳定性。根据莱昂斯的说法，黄金不为当今世界提供必要的灵活性，因此，黄金仅仅是个插曲，在未来其影响力将削弱。货币正在改变世界朝着多极化发展，黄金价格局部上升，这使得美元的焦虑不断增长并产生全球通胀。他确定，目前黄金计价应该同于石油、天然气、铁、谷物或任何其他原材料。

尽管有这些意见和预后，这个星球的居民还是像疯子一样积累金子。中国、印度、巴西、韩国和俄罗斯特别积极地增加这种金属的储存。但到了现在，美国和德国在黄金数量方面依然排在前列。

有人计算，如果我们将所有人类出土的黄金融化，它会填满两个奥运会游泳池。

黄金在掌控人类...

你真诚的朋友
Zita Tallat-Kelsaité
杂志出版者



DOMAIN OF SECURITY OF THE GLOBAL WORLD OF FINANCES



Valeriy Gulbas

Non-staff adviser on economic matters of the administration of the President Republic of Kazakhstan, founder of the foundation - VIV

Right to live knowing the course of world affairs

Old-Greek philosopher Chrysippus

Era of gold standards

Paris conference of 1867 made a background of the theory of the global financial system on the basis of "gold constant" of global currencies. In 1878 a number of European states, the representatives of North America and Australia recognized the authority of the "gold standard" (further on GS) and the equivalent of their national currencies to it.

International adoption of GS was declared as the beginning of the unification of financial markets and adaptation of national economics to the global economical structure.

Gold equivalent or classical gold standard started to play the role of "reverse" – in the field of the mechanism of international trade and formation of national budgets

in coordination with the gold content.

Internal financial policy of the states did not yet depend on the state of the global financial market. The states with the positive balance of payments could actively invest significant financial resources to the development of national economics and the economics of the partner-states.

The measures on national regulation of the state currency status were not taken by the automatic regime, the state of gold reserves allowed to take them using the regime of awareness of the real state of national economics, availability of the volume of the money supply and the perspectives of macro-economics.



But the 20th century buried the epoch of classical gold standard, and Paris conference went to historical past.

Leader of financial success

Active development of national economics and financial markets allowed creating prerequisites for the birth of a new financial leader – Great Britain.

Creation of the English financial block allowed the state to acquire instruments of influence on the global financial system and its equivalent – gold standard.

National Bank of England in conjunction with controlled banks formed an alliance of "currency interventionists" for coordinated financial policy against national banks of other states. There appeared a possibility to regulate the stability and controllability of the global financial system which was and still is under the influence of London school of economics and political sciences, founded in 1894. Within the walls of this institution 3 2% of former and

component, its volume in the national GDP makes 27,7% and it defines the specialization of this state in the structure of international relations, providing leadership in the sphere of global finances.

Dilemma of goals, or the paradox of the birth of Bretton Woods agreement

Bretton Woods agreement can be considered as one of the paradoxes of the rapid development and formation of the foundation of global financial system which put the background in 1944 for illusive, democratic international structure of monetary relations that implied "destruction of all forms of discrimination practice in international trade".

But even in the first phase of the implementation of *Bretton Woods* global financial structure that proclaimed new global order, there was disclosed the malignancy of this system for national currencies. Refusal of classical gold standard deprived the freedom of actions

"It is not expedient to control the world only by purely military levers and it is simply impossible: for 6 percent of global population it is difficult to dictate the conditions to the rest of the 94 %. But the picture changes if we pass to economic sphere. The share of the USA in the world gross domestic product is approaching to 50 %, and namely this colossal economic power was to provide USA with global hegemony"

Franklin Delano Roosevelt



present heads of states studied and were trained there, 16 representatives of this school became the laureates of Nobel Prize.

The banker of the XX century David Rockefeller, the representative of the third generation of the famous dynasty and one of the most influential ideologists of globalization and neo-conservatism finished London school in the third decade of the last century.

The leading sector of the British economy nowadays is the financial

of states with emerging markets in taking national economic programs, with the help of which it became possible to make successful prognosis, manage macro-economic processes and control them.

One of the greatest state and political leaders of the 20th century Franklin Delano Roosevelt said, that "it is not expedient to control the world only by purely military levers and it is simply impossible: for 6 percent of global population it is difficult to dictate the conditions to the rest of



the 94 %. But the picture changes if we pass to economic sphere. The share of the USA in the world gross domestic product is approaching 50 %, and namely this colossal economic power was to provide USA with global hegemony”.

Bretton Woods agreement made the background for world economics out of the carcass of one global currency – US dollar. US dollar became an instrument limiting the global money supply and regulating international economic relations.

The flows of investment resources turned to mechanism of influence of International Monetary Fund on the level and status of national currencies, and its management bodies became the levers of impact on national political and economic structures.

Only under the conditions of *Bretton Woods* system the wonderful metamorphosis with global financial structure was possible, that took place on the 15th of August 1971, when R. Nixon, the president of the USA, made the global financial revolution, freeing the dollar from the conditions of free conversion to gold. The epoch of gold standard was over, which in 1924 was characterized by John Maynard Keynes as “a relic of barbarism”. The global monetary system started a “voluntary epochal voyage of free rates” oriented towards US dollar.

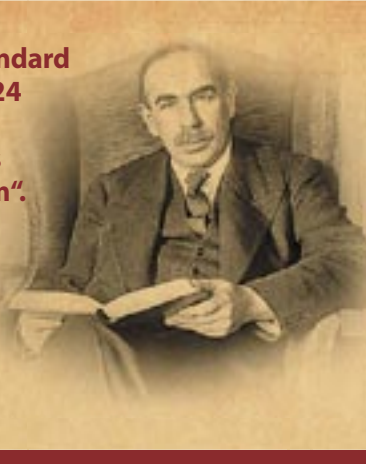
The collapse of the *Bretton Woods* system was predetermined by several factors: devaluation of dollar in relation to gold by 10 % in 1973, refusal of IMF in support of gold equivalent and the decision of oil exporters (OPEC) to significantly increase oil prices.

Generated surplus funds in the global financial system in dollars led to the increase of liquidity in the leading international banks, in the assets of which there appeared a reserve of 50 billion US dollars. There rose a problem: how to return those 50 billion US dollars to the global economic structure or how to convert the sum of 50 billion of paper money into real high-liquidity values?

Monetary regalia of the global world

The creation of the “monetary bubble” provoked the birth of private international financial system, which started its activities in the developing countries and in the countries with transition econom-

The epoch of gold standard was over, which in 1924 was characterized by John Maynard Keynes as „a relic of barbarism“. The global monetary system started a “voluntary epochal voyage of free rates” oriented towards US dollar.



ics. Those states that were included into the international capital market and the movement of securities experienced the huge flow of money. In the global capital market there appeared new players who were suggested financial surrogates and they had to pay for them using liquid stock or own sovereignty. Global financial structure was managed by private investment centres headed by mega-speculators.

A lot of new participants of the international market of securities tried to execute control and manage the flow of foreign investments, but only some of them were a success. Structural corrections of IMF demanded the liberalization of national financial-economic programs and weakening of control over the process of foreign investment capital joining them in sovereign territories.

Based on the global financial system a mechanism was introduced – “inflate the world with money” which spawned a phenomenon of “securitized loans”.

The creator of the global “Chase Bank”, the leading banker of the 20th century and the initiator of the creation of International Consulting Committee (ICC) David Rockefeller considered: “The perspective of getting profit is an attraction allowing to create employment, wealth and give people a chance that no other social or economic system might give. That’s why nobody is to feel himself guilty because he is making money”.

The IMF proposed system of inclusion of developing countries into the global financial system opened for them access to the global investment funds, but also provoked the instability of national currencies and as a result led to a sharp increase of speculative activities in

the world stock market.

Under such conditions was founded there in 1974 the International organization of commissions

“The perspective of getting profit is an attraction allowing to create employment, wealth and give people a chance that no other social or economic system might give. That’s why nobody has to feel guilty because he is making money”.

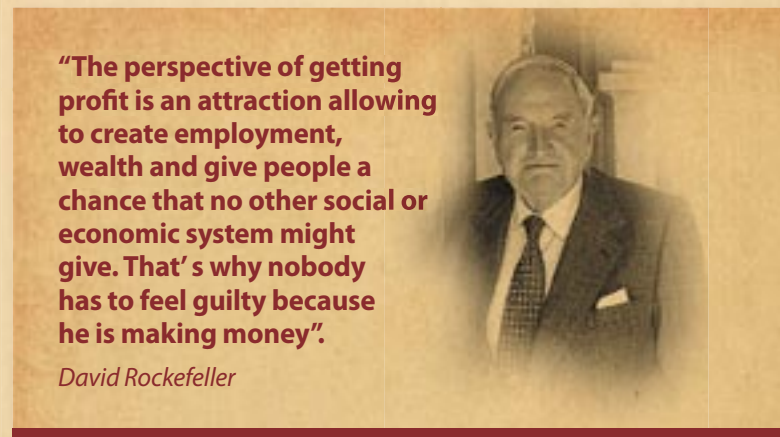
David Rockefeller

dollar and euro, where the present short and long term crises in the global financial structure appear as a consequence of the growth of their sovereign loans.

Financial crisis in currency zones – a detonator of geopolitical tension

Currency interventions and the fluctuation of quotes in global financial markets and the increase of hydrocarbon prices, initiated the fall in national economics not only in the developing countries but also in the states with high-level consumption of oil products.

It is evident that significant increase in hydrocarbon prices may lower economic growth rates in the countries of Eurozone and in the



for securities (IOSCO) where the representatives of thirteen national bodies of financial regulation were included and they tried and are still trying to introduce international standards and implement collective control for cross-border derivatives trading.

Active development of raw materials and goods markets, sharp growth of national economics in the countries of South-Eastern Asia and in sovereign states of Central Asia and Russia increased the volumes of sovereign loan obligations in the structure of global finances against the leading investment funds. As a result of changes in the global economics, there took place the flow of financial assets into the global investment centres and it allowed them making impact on national currencies using the speculative mechanism of credit ratings and risks. It took place even in the state zones with strong currency –

USA and it may affect the growth of geopolitical tension.

In 2011 in the publication *Development perspectives of the global economics* the prognosis was given: “If the USA tightens the fiscal policy by three percent of national GDP it will lead to budget cuts and it may lead to full-scale recession. It may also cause the decline in stock prices in the global market and provoke a strong financial shock in the global financial market”.

International analytical agencies forecast that editing monetary policy in the states of *European Union* and voiced intentions of *Federal Reserve System* (FRS) of the USA on the acquisition of securities with mortgage software of 40 billion dollars per month, will allow making prerequisites for the growth of economics in Eurozone countries and in the USA and it may provoke interest rate reduction in those financial oases in 2013.



External and internal lag of national programs

Global capital market is functioning under the control of financial centres of influence, which make pressure on the global economics via the procedures of international credits, trading international currencies and state securities, trade exchange derivatives and other speculative financial products and instruments.

Analysis of the development of the global financial structure since the epoch of the classical gold standard to the fall of *Bretton Woods* system shows that there is a tendency of emanation from a single financial centre of functioning on the state of the global economic market.

The architecture of international capital that was proposed to the world upset the balance between the profit and loss and put in a hard dependency the form of social development which did not correspond to the selected model of state macro-economical policy.

The governments of states with market (open) economics were to create national programs and projects to ensure economic growth and make decisions on the employment of the population as well as take active steps in foreign economic activities under the dictatorship of conditions and proposals from international financial centres.

The impact and influence of the modern global market on national economics puts a task before the leaders and politicians of sovereign states: how to reach balance in internal and external financial-economical activities in order not to disturb the balance between fiscal and monetary policy?

How to succeed without breaking parity between national capabilities and demands of the global market?

Since the time when national states opened their economics for foreign companies and international financing institutions, their governments undertook the risks for preparation and acceptance of their own macro-economical models, taking into consideration national Endogenous values and the factors of influence of Exogenous values on national and regional in-

stances on efficiency of political and financial power.

Globalization of financial markets is regarded as natural economic process in the world economics, but nothing is said about the factor of more stringent requirements on the part of global investment market (capital) towards the sovereign governments in the execution of national monetary policy in the interests of global financial centres.

New international financial system and economical progress

In national and regional political and economical organizations the question is raised: do the proposals of global capital centres for the reconstruction of national financial structures and the reforms on the regulation of their national economics lead to the growth of economic results?

National leaders of states with developed and developing economics and the representatives of regional industrial development centres more and more often take initiative and propose programs for the creation of new international financial structure able to support higher economic growth rates, trying to achieve less dependence on fluctuations in the stock market. There are calls to create a global investment structure where flexible exchange rate could be a buffer, protecting global and national economics against inflation import.

It is necessary to grasp that the modern global financial system, with its frequent transformations in the main currencies, restrains and will not allow developing a common efficient strategy for the management of rates of "currencies favourites".

The present system has created conditions for further development of innovative forms of international monetary cooperation and has started the processes of creation of new pattern of global finances with real international exchange liquidity.

Global community is on the verge of new events that will change the structure of global economics and change the form of financial logistics.

Maybe, the era of financial harmony is coming. ■

世界全金的 全球融安范



Valeriy Gulbas, 哈萨克斯坦共和国总统经济事务管理兼职顾问, VIV建立创始人



“在生活的过程中有权知道世界事务，”
古希腊哲学家克吕西波

黄金本位时代

1867年巴黎会议为全球金融系统理论的全球货币基础“黄金常数”提供了背景。在1878年，一些欧洲国家以及北美和澳大利亚的代表公认了权威的“金本位”（略称GS），以及其与本国货币的对等关系。

国际上宣布采用GS是在统一金融市场伊始，以便使国家经济适应全球经济结构。

金等价物或传统金本位开始发挥“反向”作用——这种作用应用于国际贸易形成机制和国家预算中协调含金量领域。

国家内部财务政策还未处于依赖于全球金融市场的状态。拥有积极国际收支政策的国家可以投资重要的金融资源，积极投资国家经济发展建立经济合作伙伴关系。国家货币地位的规定并没有采取自动管理体制措施，国家的黄金储备允许他们启用国家真实状况自动反应管理体制经济，使货币供应量以及供应和宏观经济展望成为可能。

但20世纪埋葬了传统时代的金本位，巴黎会议成为了过去的历史。

经济上成功的领导者

国家经济和金融市场的积极发展允许诞生拥有一个诸多先决条件的金融新领袖——英国。

英国金融块的创建使国家获得对全球金融体系及其等价物——黄金本位的影响工具。

英国国家银行与控制银行组成“货币干预主义”联盟，来协调对其他国家的国家银行的财政政策。似乎有一种可

能是可以管理全球金融体系的规范稳定性和可控性，这个体系现在仍然是在成立于1894年的伦敦经济学和政治学学校的影响下。该机构32%的前任和现任国家元首在这里学习和培训过，这所学校的16名代表成为诺贝尔经济学奖的获奖者。

二十世纪的银行家，著名的王朝第三代代表，伦敦全球化和新保守主义最有影响力的思想家之一David Rockefeller于上个世纪的第三个十年在这里完成了学业。

目前英国经济的主要部门是财政部分，占全国国内生产总值的27.7%，定义了这个国家在国际关系结构领域提供专业化全球财政的领导地位。

目标困境，或者说布雷顿森林协定诞生悖论

布雷顿森林协定可被视为所全球金融体系悖论的快速发展和形成的基础，在1944年为提出虚幻的、民主的国际货币关系结构，并实行“毁灭一切形式歧视国际贸易的做法”提供了背景。

但是，即使在实施布雷顿森林协定的第一阶段，新的全球秩序和金融结构得以宣布，也同时披露了该系统中存在的国家货币恶性肿瘤。传统金本位的抵制剥夺了国家自由行动参与新兴市场国家经济方案，这些方案可以为成功预后提供帮助，管理控制宏观经济流程。

其中在20世纪的一个最伟大的国家和政治领导人富兰克林·德拉诺·罗斯福说，“纯粹通过军事杠杆控制世界上，那简直是不可可能的：全球6%的人口是很难断定其余94%人口的未来。但如果我们通过经济领域做改变，画面就会变化。

美国在全球国内生产总值（GDP）中所占的份额已接近50%，这一巨大的经济力量使美国拥有全球霸权。”

布雷顿森林协定为世界经济单一的全球性货币美元框架提供了背景。美元成为限制全球货币供应量和调节国际经济关系的工具。

投资资源流动转化机制，影响国际货币基金组织（IMF）的水平和国家货币地位，其管理机构成为影响国家政治目的的经济结构杠杆。

只有在布雷顿森林体系条件下，全球金融结构精彩蜕变才成为可能，1971年8月15日，美国总统尼克松进行了全球金融革命，设置美元对黄金自由兑换的条件。具有划时代意义的金本位于1924年结束。这段时间被约翰·梅纳德·凯恩斯（John Maynard Keynes）称作“野蛮的遗迹”。全球货币体系开始面向美元的“自由比率的自愿旅行时代”。

布雷顿森林体系的崩溃源于以下几个因素：1973年美元贬值10%，拒绝IMF对黄金等价物的支持，石油输出国（OPEC）大规模决定增加成品油价格。

由美元引导的全球金融体系产生盈余资金，增加了国际银行储备资产的流动，在这个机制下出现500亿美元。然后出现

了一个问题：如何将这500亿美元返回到全球经济结构或说如何转换成真正的高流动性值的总和为500亿美元的纸币？

全球化的世界货币战衣

“货币泡沫”的创建引发了私人国际金融体系，开始引发其在中国以及过渡经济国家的活动。那些被纳入国际资本市场和证券的运动的国家经历了巨大的资金流。全球资本市场出现了新的参与者，他们是提供建议的金融代理人，必须支付流动股票或自己的使用主权。全球金融结构是由大型投机者引领的私人投资管理中心。

很多国际市场新的证券参与者试图执行控制和管理外国投资的流动，但其中只有一些取得了成功。IMF的结构修正要求国家财政经济方案自由化，外商投资资本加入到过程中来减弱他们对主权领土的控制权。

基于对国际金融体系和全球经济引入机制——“钱”的膨胀世界催生了“证券化贷款”现象。

在20世纪全球性领先银行“大通银行”中，创建和引领了国际咨询委员会（ICC），其创始人David Rockefeller认为：“从获取利润的角度来看，给人们一个机会创造就业和财富，这是一个其他社会或经济制度可能会没有的节目。这就是为什么没有人觉得自己有罪，因为他赚了钱。”

IMF建议将发展中国家纳入全球金融体系制度，开放给他们全球投资基金，但也引起了国家货币不稳定，因此导致世界股市投机活动急剧增加。

在这种情况下，始建于1974年的国际证券组织委员会（IOSCO）被列入13个国家金融监管机构代表，他们仍在试图引进国际标准，并实行集体控制跨境衍生交易。

原料和商品市场也积极发展，国家经济大幅增长，东南亚国家、中亚主权国家和俄罗斯增加在全球财政结构对领先投资基金方面主权贷款债务的量。因此全球经济的变化，引发了金融流动资产的全球投资中心，它允许他们国家的货币对信用评级和风险的投机机制产生影响。即使是在强势货币状态区域——美元和欧元区，也由于其主权贷款的增长，而在全球金融结构中出现目前的短期和长期的危机结果。

货币区中的金融危机——地缘政治紧张局势的雷管

货币干预措施以及在全球金融市场中烃类价格上升波动的报价，启动了国家经济的下降，这不仅发生在发展中国家，也发生在消费高层次石油产品的国家。

很明显，烃类价格的显著增加可能会降低欧元和美国区国家的经济增长速度，其地缘政治的紧张局势可能会增强。

在2011年出版的“全球经济发展前景预测”中指出，如果美国以国内生产总值3%的幅度收紧国家财政政策，这将导致预算削减，便可能会导致全面的经济衰退。在全球资金市场上，也可能导致股价下跌，并挑起了雄厚资金对全球金融市场的冲击。”

国际分析机构预测，在美国、欧盟编写货币政策，并声明美▶

国联邦储备系统 (FRS) 每月通过安全软件按揭获得400亿美元，这将允许欧元区国家和美国具备经济增长的先决条件，并可能会引起那些经济金融绿洲在2013年减息。

外部和内部的滞后国家方案

全球资本市场在金融中心的影响的控制下对全球经济产生压力，其运作过程中有国际信贷程序、国际货币和国金证券交易、贸易外汇和其他投机性金融产品衍生工具。

从布雷顿森林体系传统的金本位的衰落来分析全球金融结构的发展表明，时代已经从一个单一的金融中心向着全球市场运作的状态发展，这一趋势已得到关注。

国际资本的体系结构在世界范围内的提出打乱了利润和损失之间的平衡，并形成一种硬性依赖社会的发展模式，不符合国家宏观经济政策的选择。

政府与市场经济 (开放) 联合以创建国家方案和项目，确保经济增长，为人口就业作出决策，以及为对外经济活动采取积极步骤，这些都是在国际金融中心专政的条件和建议下实现的。

现代全球市场对国家经济的冲击和影响给主权国家的领导人和政治家提出了一个任务：如何在内部和外部的金融经济活动中达到平衡，不打扰财政政策和货币政策之间的平衡？

如何在破坏国家能力和全球市场需求之间取得成功？由于民族国家为外国公司和国际金融机构开放他们的经济，他们的政府承担风险来准备和接受自己的经济宏观模型，同时要考虑到国家内源值和外源值的影响因素，以及对国家和

区域政治和财政权力的效率指数。

金融市场全球化在世界经济中被视为自然经济过程，但对于全球投资市场 (资本) 中更严格的要求因素方面并没有提及，这些因素与主权国家政府在执行国家货币政策全球金融中心利益方面有关。

新的国际金融体系和经济的进步

在国家和区域的政治和经济组织中提出的问题是：国家重建其国家经济金融结构全球资本中心的调控和改革建议，是否能导致经济业绩的增长？

越来越多的发达国家和发展中国家的国家领导人，以及国家与区域经济和产业发展中心的代表，往往采取主动，并提出建立能够支持较高的经济增长率的新的国际金融结构，努力实现减少对计划股市波动的依赖。要求创建一个全球性的投资结构，而灵活的汇率可作为缓冲，保护全球和国家经济免受进口通货膨胀的影响。

这需要掌握现代全球金融体系，以面对频繁变换的主要货币，抑制状态不会让“货币最爱”的管理制定出一个共同的有效策略。

目前的制度为国际货币合作创新形式的进一步发展创造了条件，并已开始进行创造全球财政新模式，以便形成真正的国际外汇流动。

全球社会已处于新事件的边缘，这将改变全球经济结构，改变金融物流形式。

也许，金融和谐的时代正在到来。



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


 SETE
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

8 | 2013 · 1 · JÜRA · MOPE · SEA

The port-centric container supply chain event

TOC CONTAINER SUPPLY CHAIN

ASIA
www.toc-events.com

12-14 March 2013
HKCEC, Hong Kong

Bringing Pan-Asian Ports & Terminal Operators to you

Who you will meet

- Terminal Operators
- Ports
- Shipping Lines
- Logistic Providers
- Shippers / BCO's
- 3PL's

NEW!

BULK
PORTS & TECHNOLOGY
ASIA

Conference themes include

- Freight rate forecasts: coal, iron ore, grains, fertilizer
- Dry Bulk logistics and infrastructure developments
- Terminal management and information technology
- Materials handling - the right equipment for the right cargo
- Innovations in dry bulk handling

Sponsors



Industry Supporters



Key Media Partner



Global Media Sponsor



www.tocevents-asia.com



2013 OUTLOOK – NEW SUPPLY CHAIN STRATEGIES FOR THE ASIA ERA



Mark Millar

As a result of recent and rapid developments in worldwide commerce, we have seen supply chains evolve into complex international networks, which can no longer adequately be described using the linear concept of a 'chain'.

The depth and breadth of complexity, connectivity and inter-dependencies involved in today's international commerce has resulted in the emergence of "Supply Chain Ecosystems" – globally inter-weaved, multi-layered networks of partners, suppliers, regulators, service providers and customers.

Amidst rampant globalisation and the never ending pursuit of low cost labour, these supply chain ecosystems have become elongated, complicated and frustrated with challenges arising from Velocity, Volatility and Vulnerability.

At the same time, the traditional growth consumer markets in Europe and North America are experiencing varying degrees of economic, political, social and fiscal uncertainties, which intensify the continual challenge of forecasting demand and result in high degrees of variability in our supply chains.

Meanwhile, with the inexorable rise of the 'Chindia' (China + India) powerhouse combined with the increasing economic prosperity and emerging consumerism throughout the ASEAN region, our presence here-and-now in "THE ASIA ERA" is unequivocally confirmed – at least through to year 2050.

The most important impact for the year ahead in 2013 will be a renewed supply chain focus that will move beyond the traditional performance metrics of speed, cost and quality and incorporate much more emphasis on five critical R's of supply chain – Regional, Regulatory, Resilience, Rationalisation and Responsibility:

REGIONAL. With increasing labour costs, especially in mainland China, the volatility in oil prices, and the trend towards regional free trade agreements, companies will seek to rebalance their supply chain complexity by adopting a more regional approach – for example 'Made in Asia, for Asia'. Hence, there will be some

production that will migrate 'closer-to-home', such as Eastern Europe or Latin America. This will not however be a mass exodus from Asia manufacturing – largely because of the well-established supply chain ecosystems that service the Asia-Europe and Asia-America trades, but also because the potential in the Asian domestic markets is so enormous.

REGULATORY. Companies expanding their business activities in emerging markets, which are forecast to account for almost 60% of global GDP growth through to 2015, will increase the emphasis on having the expertise to capitalise on free trade agreements, whilst deploying due diligence to ensure full regulatory compliance in all relevant jurisdictions.

RESILIENCE. Following the unpredictable events that in recent years have caused massive-and-immediate disruption to supply chains (earthquakes, floods, accidents, social unrest and piracy) companies are seeking to develop supply chain resilience. A recent report identified that the greatest risk for global supply chains is 'The Unknown'. Companies will be adopting combinations of what-if scenario modelling to stress test their existing supply chain ecosystems, and then develop strategies and tactics to build supply chain resilience and deploy sense-and-response mechanisms in order to be prepared for, and equipped to react to, the unknown unknowns – "Expect the Unexpected!"

RATIONALISATION. Within the 3PL sector, we will see increasing consolidation amongst and

between logistics companies, both at global and local levels, as providers seek to leverage scale economies, extend geographical footprints and expand service offerings. Within the customer segment, we will also see further rationalisation of their supply base of logistics service providers – with companies reducing the number of outsourced partners to a handful of best of breed providers, likely specialised by geography, transportation mode or specific service offering.

RESPONSIBILITY. Sustainable supply chains are firmly back on the corporate agenda, driven by proven trends that buyers are placing much more emphasis on the suppliers' perceived environmental reputation when making purchasing decisions – both for consumers and also in the B2B world. Environmentally Responsible supply chains will incorporate particular emphasis on green initiatives, carbon footprint measurement, recycling and waste management programs. There could well be progress towards the development of independent sustainability standards in the shipping and logistics sector for measurement and reporting of a supply chain's carbon footprint.

As we move into year 2013, new supply chain challenges will surface, presenting many interesting and exciting challenges – and opportunities – throughout our supply chain ecosystems – adopting a pro-active approach to these critical five R's will empower businesses to overcome the challenges and capitalise on the opportunities. ■



Bigger ships will make fewer port Calls

Mark Millar

The maritime session at the Asian Logistics and Maritime conference in Hong Kong specifically explored the Ocean Freight Sector, with Eric Ip, Deputy Group Managing Director of Hutchison Port Holdings questioning the economic and business benefits from increasingly bigger vessels. The latest 12,000+ TEU vessels, and soon-to-arrive 18,000 TEU ships, present challenges for terminal operators who need larger berths, bigger cranes and deeper water in order to accommodate these increasingly large container ships – “bigger ships will make fewer port calls”.

According to Andy Tung, CEO of OOCL, the intra-Asia trade is now the world's largest ocean freight segment, representing some 62% of global total container volumes. He commented that for each single long haul container move, for example Asia to USA or Asia to Europe, there are likely two-to-three short haul intra-Asia container moves. Mr Nazery Khalid, senior fel-

low at the Maritime Institute of Malaysia gave a lively presentation on maritime mega trends, reinforcing that the containerised shipping sector is dependent on derived demand. Volume fluctuations are primarily driven by external drivers such as population growth, outsourcing trends, emerging new economic powerhouses, factory locations, global recession and financial crisis, rising awareness of climate change, need for environmental protection and fluctuations in the oil price. The shipping sector therefore needs to respond and react to these macro-economic drivers, whilst balancing the supply and demand of vessel capacity and related port capabilities.

The discussion confirmed how containerised ocean freight is at the heart of the majority of 21st century global supply chain ecosystems. Hong Kong and Singapore are the leading maritime centres in Asia, both blessed with strategically significant geographic locations and long

standing histories as international trading hubs and maritime centres, which has resulted in best-in-class capabilities in logistics and supply chain management, based around enviable competencies in people, facilities and technology. Logistics and Maritime practitioners and communities around the region must work together to address new challenges in The Asia Era and solve how best to embrace new technologies and ever larger vessels. ■

Industry thought leader Mark Millar has been engaged by clients as Speaker, MC, Moderator or Conference Chairman at more than 250 events in 20 countries and is recognized by the Global Institute of Logistics as “One of the most Progressive People in World Logistics”; mark@markmillar.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

2013展望—— 亚洲时代新的 供应链策略



Mark Millar

由于世界贸易近来的快速发展，我们已经看到了供应链演变成了复杂的国际网络，它不再能完全用线性“产业链”的概念来描述。

今天国际贸易的复杂性、连通性和间接依赖关系的深度和广度，已经导致出现“供应链生态系统”——在全球范围间编织供应商、监管机构、服务供应商和客户的多层次网络合作伙伴关系。

全球化的蔓延和永无止境的追求劳动力低成本，已导致供应链生态系统的拉长和复杂，并导致其速度、波动性和脆弱性面对着无比的挑战与挫折。

同时，在欧洲和北美增长的传统消费市场正经历着不同程度的经济、政治、社会 and 财政的不确定性，这加强了预测需求的不断挑战，导致在我们供应链中的高变异程度。

同时，随着猛升的“中印”（中国+印度）与整个东盟地区经济的日益繁荣，以及与新兴消费强国相结合，我们目前在这里所经历的“亚洲时代”可以毫不含糊地确认能延伸至少到2050年。

未来在2013年中最重要的影响是供应链重点的更新，这将移动超越传统的性能度量速度、成本和质量，并更注重供应链中五个关键R的纳入——区域、法规、韧性、重新整理和责任：

区域 - 随着劳动力成本增加（尤其是在中国大陆）、油价波动和区域自由贸易协定的趋势，公司将采用一种更为区域化的方法，来寻求其供应链复杂性的重新平衡——例如“在亚洲生产，为亚洲服务”。因此，一定数量的生产会迁移至产地附近，如东欧或拉丁美洲。然而，这也不是亚洲制造的大规模外流，这不仅主要是因为完善的供应链生态系统服务于亚-欧洲和亚-美洲贸易，也因为亚洲国内市场的潜力如此巨大。

监管 - 公司在新兴市场扩大其业务活动，预计到2015年将占到全球国内生产总值增长的近60%，将利用自由贸易协定更加重视具有的专业知识，同时部署尽职调查，以确保在所有有关司法权区全面的合规性。

韧性 - 近年来不可预见的事件（地震、水灾、事故、社会动荡和抢劫）的发生已引起供应链大量且立即的中断，公司都在大力发展供应链弹性。最近的一份报告指出，全球供应链的最大风险是“未知”。公司将采用“如果-怎么做”场景组合建模，强调测试其现有的供应链生态系统、再发展的战略和战术、以建立供应链的韧性、部署感知和响应机制，以做好准备，并为突发反应做配备，了解未知——“等待着不期而至的事！”

重新整理 - 在第三方物流领域，我们将看到越来越多的物流企业之间的整合，无论是在全球层面还是在地方各级间，由于供应商寻求利用规模经济，延伸地理足迹并扩展服务。在客户段，我们也将看到他们的供应基地进一步合理化，物流服务供应商——公司的外包合作伙伴的数量减少到了一些拥有最好的服务、地理情况最专业、交通方式良好或者提供特定服务的供应商。

责任 - 可持续供应链严格遵从企业的议程，受到确定趋势的推动，买方在做出购买决策时，将更多强调对供应商声誉的认知环境——无论是消费者还是B2B世界。环保供应链将特别注重环保措施、碳足迹测量以及回收和废物管理计划。有可能是独立的可持续发展标准的发展，在航运和物流业的供应链的碳足迹进行测量和报告进展情况。

当我们来到2013年，新的供应链挑战将浮出水面，呈现整个我们的供应链生态系统中许多有趣和令人兴奋的挑战与机会——积极主动采用五个关键R的方法将赋予企业力量克服面临的挑战，以及利用机遇。 ■



Unlock the power of your supply chain.
Gain access to a network of experts
with over 100 years' experience in Asia

Supply Chain Operations

Tangible improvements in lead times, inventory & working capital

Infrastructure Master Planning

Strategic planning & economic analysis for ports, airports and logistics parks

Sustainable Supply Chains

Environmental programs that reduce costs & enhance carbon footprint

Market Research and Intelligence

Expert research and analysis on all aspects of the global logistics industry

Logistics Outsourcing

International best practices in benchmarking, evaluation & selection of your 3PL

Executive Search and Recruitment

High performance recruitment services for supply chain and logistics talent



M Power Associates is your gateway to empowering superior performance in supply chain and logistics, through an exclusive network of best-in-class business partners.

Contact Managing Partner, Mark Millar on enquiries@mpowerassociates.com



Mark Millar



11th Intermodal AFRICA NORTH 2013

King Fahd Palace Hotel Dakar, Senegal
Wednesday 27 and Thursday 28 March 2013

Hosted By



• Technical Site Visit • 75 International Exhibition Stands • 35 International Conference Speakers • 700 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



Logistics Sponsor



Name Tags Sponsor



Conference Delegates Lunch Sponsors



- The Future of Global Trade And The Economy: Keeping up With Accelerated Growth in Containerised Freight
- Outlining Key Challenges Facing Industry Players And Current Progress of Containerisation Infrastructure Development
- The New Wave of Trends And Challenges in Ports And Shipping
- Future Ports: The Booming Transformation And Its Effects on Container Shipping, Transport And Distribution

- Port Operations Strategy – Leading The Way in Sustainable Port And Infrastructure Development
- Tackling Tougher Global Logistics Competition And Its Effects on The Supply Chain
- Evaluating Current Operations of Intermodal Connectivity And Areas of Potential Growth
- Integrated Solutions to Locate, Track, Manage And Optimise High-Value Assets

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



更大的船只将减少抵港次数

Mark Millar

在香港举办的亚洲物流及航运会议海事环节上，远洋货运部分的相关问题得到了特别探究，和记黄埔港口集团副董事总经理叶承智，对越大的船只可以带来越多的经济和商业利益表示质疑。最新的12,000+ TEU船，和即将到达的18,000 TEU船舶，都对码头运营商提出了挑战，他们需要更大的泊位、更大的起重机和更深的水域，以满足这些日益庞大的集装箱船——“更大的船只将减少抵港次数”。

据东方海外行政总裁Andy Tung的观点，亚洲区内贸易是目前世界上最大的海运环节，占全球总集装箱量62%。他评论说，每个单独的长途货柜运输，例如亚洲到美国或亚洲到欧洲，都可能存在两到三个亚洲区内集装箱短途运输。马来西亚海事研究所的高级研究员Nazery Khalid先生对加强海洋大趋势作了一个生动的表达，集装箱航运业依赖于派生需求。成交量波动主要是外部因素驱动，如人口增长、外包趋势、不断出现新的经济强国，工厂位置、全球经济衰退和金融危机、气候变化意识日益增强、环保需要、石油价格波动。因此，航运业需要对这些宏观经济的驱动力作出回应，同时平衡集装箱容量和相关港口的供应和需求。

讨论确认了集装箱海运费如何成为21世纪全球大部分供应链生态系统的中心。香港和新加坡是亚洲领先的航运中心，既拥有战略上得天独厚的地理位置，也是历史悠久的国际贸易中心和航运中心，这带来了一流的物流和供应链管理技术，其根基是各地令人羡慕的能力、人员、设施和技术。物流及航运周边地区的从业者和社区必须共同努力，应对亚洲时代的新挑战，解决如何以最好的姿态迎接新技术和越来越大船只的相关问题。

行业思想领导者Mark Millar一直为客户担任演讲者、主持人，并在20个国家的250多场活动中担任会议主席，是全球物流学会公认的“世界物流的最先进人物之一”；他的邮箱是mark@markmillar.com

TRANS UZBEKISTAN

10th ANNIVERSARY UZBEKISTAN INTERNATIONAL EXHIBITION FOR

TRANSPORT & LOGISTICS

12-14 NOVEMBER 2013
Tashkent, Uzbekistan

ITE Uzbekistan
50a, Mustaqillik Ave., Tashkent, 100000, Uzbekistan.
Tel: +(998 71) 113 01 80. Fax: +(998 71) 237 22 72
E-mail: trans@ite-uzbekistan.uz

www.trans.uz-uzbekistan.uz



EU supports Turkmenistan's

energy strategy



Patricia Flor
Ambassador, EU Special
Representative for Central Asia

Europe can be a highly attractive market for Turkmen gas for the next 30 years to come

Natural gas consumption in the EU is expected to remain relatively stable over the next 20-30 years. It might even increase if promising new uses of gas materialize in the coming years such as natural gas vehicles or power-to-gas.

As a result of the declining production in the EU, imports of natural gas will logically increase in the next decades. Moreover, gas will be our preferred hydrocarbon energy source in the long-term transition towards a low carbon economy since it is the less CO₂ - intensive fossil fuel. Gas is also a suitable fuel in the power generation sector to complement the massive development of renewable, such as wind and solar energy, that are planned in the European

Union. The EU market is hence a very attractive market for any importing country today.

The EU is further committed to diversify its sources of gas supplies in order to enhance the security of supply in the EU. The development of the Southern Corridor remains a key element to support our energy policy of supply diversification and security of supply. This perspective is also reflected in the proposed Regulation on guidelines for trans-European energy infrastructure where the Southern Gas Corridor is considered as a priority corridor.

The Southern Corridor has been shaping up in the past year; it is no longer a project, but a serious undertaking. The EU has always defended the position that they want a dedicated pipeline to bring natural gas from the Caspian Sea, and in the future possibly also from the countries in the Middle East, to Europe. The Nabucco pipeline remains a serious option, but no longer the only routing option. Turkey and Azerbaijan are promoting the TANAP pipeline and signed an Intergovernmental Agreement in this respect. The process of the ratification of the Intergovernmental Agreement on the TANAP pipeline is well under way.

We expect the Shah Deniz Consortium to announce its final investment decision on the definite route of the Southern Corridor in the second semester of 2013.

Trans-Caspian Pipeline is a key to bring Turkmen gas to Europe through the Southern Gas Corridor

The TCP is the most economical and the most efficient route for Turkmenistan to connect with the Southern Corridor. It would also be the safest and most direct route.

The plan of the construction of a gas pipeline through the Caspian Sea has raised in some corners environmental concerns. I would like to reassure you that the EU will ensure that the development of the *Trans-Cas-*

EU Commission expresses appreciation for the very good cooperation established with the Government of Turkmenistan on energy issues over the past few years. In particular, the Commission appreciates the efforts that the Government of Turkmenistan has put into the *Trans-Caspian Pipeline (TCP)* negotiations over the past year and is committed to continue the tri-lateral negotiations on the Framework Agreement for the *Trans-Caspian Pipeline* together with Azerbaijan.

pian Pipeline will follow the highest environmental standard. As the first part of it, Azerbaijan, Turkmenistan, the European Commission and the World Bank have agreed that the World Bank will manage a technical assistance project in carrying out an Environmental Scoping Study for the *Trans-Caspian Pipeline*. This state-of-the-art study is expected to identify and evaluate the potential environmental impacts, associated with all the aspects of the construction and operation of the gas pipeline.

We support the wishes of Turkmenistan to diversify its export markets

Turkmenistan possesses sufficient subsoil hydrocarbon resources to satisfy not only the demands of both its Northern and Eastern neighbours, including China, but also those of Europe, and South Asia. For the EU, the development of either the southern or western route, that is TAPI or TCP, should not be seen as a competition but as very serious opportunities for Turkmenistan to access new, growing and attractive markets. I strongly believe that it is in Turkmenistan's long-term interest to diversify its export markets. It is Turkmenistan's sovereign choice which of these export markets it wishes to develop.

I would like to underline that the construction of the *Trans-Caspian Pipeline* will not only bring an additional export market for Turkmen gas, it will also bring critical European investments to Turkmenistan. These investments will not be limited only to the field of exploration, production and transport but to all other spheres of our energy cooperation. The European Union stands ready to extend our existing cooperation in these fields and to further develop them - for example, by helping Turkmenistan to tap on its vast potential for renewable energy sources. We have the expertise in this field and are ready to work on technology exchanges with Turkmenistan. The EU can also provide regulatory expertise that is needed in the country as energy production and consumption growth. This cooperation would also directly stimulate investments from the European Union.

For the above three reasons, I am confident that we will continue making good progress in the negotiations on the TCP in the coming months.

I have said before that we should not delay these negotiations unduly and I would like to reiterate it here once more. The opportunities to sign attractive long-term supply contracts with European companies are best today, and not in 5 years time after the Southern Corridor has been put into operation.

Moreover, a positive decision today on Turkmenistan's interest in the *Trans-Caspian Pipeline* will have an import impact on the choice and capacity options of the Southern Corridor, too. ■

Prepared according to a report Turkmenistan Oil & Gas Conference Ashgabat, Turkmenistan.

TRANS CASPIAN

12th INTERNATIONAL
TRANSPORT, TRANSIT &
LOGISTICS EXHIBITION

www.transcaspien.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/TransCaspien



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

欧盟支持土 库曼斯坦的 能源战略



帕特里夏·弗洛尔
欧盟中亚特别代表及大使
部长内阁的副主席

欧盟委员会对过去几年的能源问题上，土库曼斯坦政府建立的良好合作表示赞赏。委员会特别对过去一年中，土库曼斯坦政府针对跨里海管道（TCP）谈判投入的努力表示赞赏，并承诺同阿塞拜疆一道，继续进行跨里海管道的三边谈判框架协议。

在未来30年，欧洲对于土库曼斯坦的天然气来说是一个极具吸引力的市场。

欧盟天然气消费量预计将保持相对稳定。未来20-30年，如果气体将有新用途，用量甚至可能会增加，如天然气车辆或动力-气体在未来几年内实现。因此，在未来的几十年欧盟的天然气产量下降，逻辑上天然气进口将增加。此外，天然气将是我们在长期过渡迈向低碳能源经济的首选，因为它密集的化石燃料减少二氧化碳排放。天然气在发电行业也是合适的燃料，以配合可再生能源的大开发，例如欧盟计划的风能和太阳能。因此，欧盟是一个对现今任何进口国家都非常有吸引力的市场。

在天然气供应来源多元化方面，欧盟进一步承诺，加强在欧盟能源供应的安全性。南部走廊发展仍然是一个关键的元素，以支持我们的能源供应政策多样化和供应安全性。这种观点也反映在“跨欧洲能源基础设施指导”建议条例中，即南部天然气走廊被视作优先走廊。在过去一年中，南部走廊不再是一个项目，而是已经形成了一个严肃的任务，是欧盟一直捍卫的立场，他们希望有一个专门的管道将天然气从里海输出，并在未来也可能在中东地区国家输往欧洲。“纳布科管道项目仍然是一个严肃的选择，但不再是唯一的路线选项。土耳其和阿塞拜疆促进TANAP管道并且在这方面签署政府间协定。政府间协定的TANAP管道批准的过程正在顺利进行。我们预计Shah Deniz气田协会将在2013年下半年宣布其最终投资决定，以明确南部走廊的路线。

跨里海管道是通过南部天然气走廊的关键，将土库曼斯坦的天然气带到欧洲

TCP是对于土库曼斯坦连接南部走廊最经济，最有效的途径，也将是最安全，最直接的路线。

这项通过里海天然气管道建设计划的提出引起了一些边角环境问题的关注。我向你保证，欧盟将确保跨里海管道的发展遵循最高环保标准。阿塞拜疆、土库曼斯坦、欧盟委员会和世界银行已同意开展其第一部分，世界银行将管理跨里海管道开展的技术援助项目以及研究环境范围界定。这是这个国家最先进的研究预计，以识别和评估相关联的天然气管道建设和运营各个方面潜在的环境影响。

我们具有支持土库曼斯坦出口市场多元化的意愿

土库曼斯坦拥有足够的土壤层下油气资源，不仅能满足其北部和东部的邻国需求，包括中国，而且也能满足欧洲和南亚。对于欧盟来说，无论是发展南部或西部的路线，即TAPI或TCP，都不应该被看作是竞争，而是应该非常认真地视其为土库曼斯坦接近新的、有增长潜力和有吸引力市场的机会。我坚信，这是土库曼斯坦长远利益多元化的出口市场。土库曼斯坦有主权选择这些出口市场。

我想强调的是跨里海管道的建设将希望发展土库曼斯坦的天然气，这不仅带来额外的出口市场收益，它也将带来欧洲在土库曼斯坦的重要投资。这些投资将不只限于勘探，生产和运输领域，也还有所有其他我们能源合作的领域。欧洲联盟随时准备扩大我们在这些领域的现有合作，并进一步提供能源发展。例如帮助土库曼斯坦挖掘其具有巨大潜力的可再生的能源。我们在这一领域具有专业知识和准备工作，与土库曼斯坦进行技术交流。欧盟也可以提供专业知识监管，需要该国能源生产和消费增长。这种合作也将直接刺激欧盟投资。

对于上述三个原因，我相信我们将继续在未来数月的TCP谈判中取得良好进展。

我已经说过，我们不应该过份拖延谈判，我想在这里再次重申。签署长期供应合同以便吸引机会，现在是与欧洲公司合作的最好时机，而不是在未来南部走廊已投入运行五年的时间之后。此外，今天对土库曼斯坦跨里海管道利益作出的积极决定，将对南部走廊进口的选择和能力产生重大影响。

本文根据土库曼斯坦石油和天然气大会的报告得出，阿什哈巴德，土库曼斯坦



The International Conference «OIL & GAS OF TURKMENISTAN - 2013»

13 – 14 March 2013

Ritz Carlton Hotel, International Finance Centre,
Dubai, United Arab Emirates

Международная конференция «НЕФТЬ И ГАЗ ТУРКМЕНИСТАНА»

13-14 Марта

Отель «Ritz Carlton», Международный Финансовый Центр
Дубай, Объединенные Арабские Эмираты

www.turkmenistanroadshow.com

ORGANISED BY | ОРГАНИЗАТОРЫ:



Ministry of Oil and Gas Industry and Mineral Resources of Turkmenistan
Министерство Нефтегазовой промышленности и минеральных
ресурсов Туркменистана



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

CO-ORGANISER | CO-ОРГАНИЗАТОР:



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

За более полной информацией обращайтесь к
соорганизатору, компании Summit Trade Events:

In UK / в Великобритании:

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



Historical and economical relationship strengthen energy security



Dr. Hossein Esmaeili Shahmirzadi,
General Director of the department for the
US, Europe and Caspian region
the Ministry of Petroleum of the Islamic
Republic of Iran

Collaboration between countries and companies

Most of the world Oil and Gas resources are placed in the Caspian Sea and the Persian Gulf area. There are long-term historical and economical relationships between Iran and Turkmenistan. Both Countries can expand and strengthen their relations for the welfare of the people of their countries. Our Countries are the main gas producers in the world. There are many aspects of collaboration between Iran and Turkmenistan such as, swap and transit of Turkmenistan gas to international markets through Iran, trilateral cooperation between Turkey, Turkmenistan and Iran in gas sector, Oil Swap between Iran and Turkmenistan, expansion of Petrochemical activity, collaboration in energy sector with the help of ECO activities, transfer of technology, engineering services and training between related companies.

While the discovery of huge oil fields in the Caspian Sea neighbours is good for petroleum consumers, getting oil to international markets (especially west markets) will require enormous effort since it must travel by pipeline through one of the most politically volatile areas of the world. Central Asia landlocked area is a good example for this concept. Turkmenistan, Uzbekistan and Kazakhstan has huge proven oil and gas resources but all of them deal with export routes limitation. Because of this, energy products must be transported by pipeline to a terminal, where it would be pumped into tankers and shipped to customers. So we believe energy security in the Caspian region has been linked by energy security of Persian Gulf and the Black Sea as indirect export routes. Energy security in the Caspian Sea and neighbours involve obstacles and concerns over the transportation of crude oil and natural gas to outside markets.

This is a complicated subject which also encompasses various technical, legal and environmental aspects.

A uniform shipping system – remarkable solution

We can't forget the key role played by international energy companies and leading agencies in providing the necessary technical expertise and financial support in order to realize energy project.

While the coastal states in the region still remain locked within that inland water system, huge production potential has no direct outlet to the wider international hydrocarbons markets. In this way, we can claim safe transit routes of energy are more important than resources volume or production capacity. So the petroleum export system owners in this region have great chance to concentrate on export system regulation and create a win-win transit routes across the Caspian Sea with their neighbour's partnership.

There are some projects for connecting two sides of the Caspian and establish a pipeline under deep water, but from an environmental viewpoint, these projects will aggravate considerable ecological vulnerability and landlocked water body is highly allergic to any pipeline activity. For many years, we attempted to solve problem by tanker fleet, but don't forget that the Caspian Sea is a shallow water body in north parts and in cold season most of it is covered by ice, a factor that limits the tankers' deadweight capacity.

A uniform shipping system with all 5 coastal countries cooperation can be a remarkable solution. Now Azerbaijan and Kazakhstan are significant oil producers and some part of the Caspian Sea remains largely unexplored. Russia is an effective oil producer too and Iran is a forcible case which has important position in production, transit and consumption sectors. So my country is interested in arranging comprehensive plan for establishing harmonious system between internal capacities and our neighbours in different energy sectors. This can have bilateral benefit for all coastal neighbours. Although for tanker shipments to be successful, special port facilities will have to be built and all countries can inject some part of their capacity to this system. This new alternative for crude oil trade across the Caspian Sea will link to current export pipelines.

Suitable concept for developing shipping infrastructure

In each transit project the volume of traffic in hydrocarbons should be sufficiently high so as to cover the production and transportation costs.

Experts indicate several main directions of hydrocarbons transportation on the Caspian Sea. First, the Iranian direction provides a direct link to the Islamic Republic of Iran where an oil trunk pipeline is planned to be built connecting the port of Neka on the Caspian Sea and the port of Jask on coast of the Gulf of Oman.

The annual volume of crude to be handled by that pipeline is expected to approximate 1 million barrels per day.

Kazakhstan is one of the pioneers in maritime energy transport that have a SWAP experience with Iran and signed a contract about shipping system development. This country adopted national transport development strategy for following different methods of hydrocarbons export shipment. This trend is a useful example for all coastal Caspian neighbours in case of variety of export routes to different new markets (for example Persian Gulf area of east market).

While Iran's principal hydrocarbons deposits lay near the south border in Persian Gulf area, there are interests about shipping system and oil transit in the north of my country. To supply the need of our north provinces, we prefer to use oil deliveries from Azerbaijan, Kazakhstan and Turkmenistan in the Caspian area, and using the Persian Gulf area deliveries for exchange with the crude oil volumes received in the north. Nearly 1 million barrels of crude is lifted from our south fields to the north annually and its remarkable capacity for cooperation. After 2003 we joined crude oil shipment on the Caspian and addressed the shallow water problem, a deep-water offshore mooring projecting several kilometres into the sea was built at the port of Neka with an oil pipeline running to the shore. Now there is suitable concept for collaboration and development of the Caspian shipping infrastructure.

We hope to find our neighbours interested in this issue.

Importance of oil and gas

The importance of oil and gas in ensuring global energy security in the coming two decades will certainly not be less than it is today. The role of all producing and consuming countries is important and critical in ensuring a stable flow of oil and gas. Whereas oil is still the engine of global growth and development, the accessibility, diversity of application, easy transportation and low production costs are main characteristics of oil. While natural gas will occupy a special status among fossil fuels for environmental, price, diversification reasons and for enhancing energy security, we can see its demand is rising.

In this manner we can understand the importance of the Caspian Sea with huge energy resources. Although the problem like high cost of transportation to markets and lack of sufficient infrastructures cause our entrance to markets be delayed.



Caspian Sea oil and gas resources

The Caspian Sea region's oil and gas potential has attracted the attention of the huge companies and international oil and gas industry since 1990s, when investment in the region became possible. Despite the fact that oil and gas resources in this area had been discovered many years ago but generally they had separated from global energy resources by rapid extension. Just in two recent decades we can see diligent attempt for discover, extent, produce and transport more energy carriers. By the way, the nations in this region Azerbaijan, Iran, Kazakhstan, Russia, Turkmenistan and Uzbekistan are major energy producers. Production is expected to increase with additional investment, introduction of international technology and the development of new export outlets. So we need some more export routes towards the main markets while we can cooperate more in the usage of existing pipelines.

Present and prospective market

The Caspian Sea region countries potentially are large exporters of oil and gas. These region energy resources have several markets now and wider variety of potential markets in near future. Now Russia has expanded gas market in Europe, and recently spread its influence in the East and the North of America too. Azerbaijan and Iran are known as traditional suppliers to Turkey market. Turkmenistan has opened China gas market by its new pipeline towards the Far East.

Probably future markets will include nations trying to meet their economies' demand for energy and those that also wish to reduce their dependence on dominating producers. The countries which are unsatisfied with high prices, unique exporter, and firm domination in their markets, all can participate in the Caspian Sea regional projects that will extend production, transportation and export capacity of this area.

On the other hand, studies carried out on global supply and demand of gas in the future show that the Middle East and Central Asia will be playing an important role in future natural gas deals that would take place in the Indian Subcontinent, China, Turkey, Armenia, Georgia as well as parts of Europe and Asia. In the long run, cooperation among major gas producing countries will assure the use of the most economic methods for developing gas resources and creating gas export networks that would be able to carry gas to international markets. Cooperation, providing infrastructures and suitable economic grounds for secure and sustainable transfer of energy is the main subject.

Iran is a bridge between two regional energy hubs

Iran is a country that connects the Caspian Sea to Persian Gulf and is able to play an effective role to promote cooperation in both regions, and is the most logical an economical way for exporting energy resources by using the existing network of pipeline, and constructing new pipelines will facilitate oil swap deals among Iran, Azerbaijan, Turkmenistan and Kazakhstan. Cooperation between littoral countries of the Caspian Sea with Persian Gulf countries about developing fields and infrastructures and Iran cooperation with both sides as a key connection point can possibly bridge two regional energy hubs that will benefit all neighbours with economic prosperity and security.

Also performance of privatization in Iran has caused one of the main factors for suitable ground work for foreign companies and also foreign investor can buy huge Iranian petrochemical companies via stock exchange.

It is clear those common factors between countries of the region such as culture, religion and geographical factors and also relationships between our people and economical benefits will help obtaining the mentioned goals and outweigh the differences between us and pave the path to better cooperation and provide peace for all nations. ■

Prepared according to the report made at Turkmenistan Oil & Gas Conference Ashgabat, Turkmenistan.



历史和经济 关系加强能 源安全



Hossein Esmaeili Shahmirzadi博士

伊朗伊斯兰共和国石油美国、欧洲和里海地区部门总监

国家和企业间的合作

世界上大部分的石油和天然气位于里海和波斯湾的海湾地区。伊朗和土库曼斯坦之间有长期的历史和经济关系。这两个国家可以为扩大各自国民的福利而加强关系。我们的国家是世界上主要的天然气生产商。伊朗和土库曼斯坦之间有很多方面的合作，比如说，通过伊朗将土库曼斯坦的天然气过境交易到国际市场，土库曼斯坦和伊朗与土耳其在天然气领域的三方合作，伊朗和土库曼斯坦之间的石油交换，石化扩展活动，在ECO帮助下能源领域的合作活动，技术转让，相关公司之间的工程技术服务和培训。

虽然在里海邻区发现大型油田对于石油消费者来讲是一件好事，但将油引入国际市场（尤其是西部市场）将需要巨大努力，因为它必须利用管道通过世界政治最不稳定的地区之一。中亚内陆区域是这一概念的一个好例子。土库曼斯坦、乌兹别克斯坦和哈萨克斯坦拥有大量已探明的石油和天然气资源，但所有这些处理都涉及到出口路线限制。因为这一点，必须运送能源产品到管道的终端，在那里油将被泵入油轮，然后运给客户。因此，我们相信里海地区能源安全问题与波斯湾能源安全和黑海间接出口路线挂钩。在里海和邻区的能源安全性涉及到对外部市场原油和天然气的运输障碍关注。这是一个复杂的问题，还包括各种技术、法律和环境方面的问题。

一个统一的运输系统——卓越的解决方案

我们不能忘记国际能源公司和领先机构发挥的关键作用，他们提供必要的技术、专业和财政支持，以实现能源项目。



虽然在该地区沿海国家仍然锁定于该内陆水系统，但是庞大的生产潜力并没有将碳氢化合物直接出口到更广泛的国际市场。通过这种方式，我们可以提出，能源安全的运输路线问题比资源量或生产能力更重要。因此，在这一地区的石油出口系统拥有者有很大的机会来集中出口制程，并与他们的邻居伙伴一起创建一个穿越里海的双赢交通路线关系。

有一些项目用于连接里海的两面，并建立管道下深水系统，而且从环境角度来看，这些项目会相当大的加剧生态脆弱性并促使内陆水体的任何管道活动高度敏感。多年来，我们试图解决油轮船队的问题，但不要忘记，里海是北方地区的一个浅水地域，在寒冷的季节，大部分被冰雪覆盖是限制油轮载重量的因素之一。

所有五个沿海国家合作建立一个统一的运输系统是卓越的解决方案。现在，阿塞拜疆和哈萨克斯坦是著名的石油生产商，里海的某些部分仍基本未开发。俄国也是一个有效的石油生产国，伊朗是在强制情况下，在生产、运输和消费环节具有重要位置。所以，我们国家所感兴趣的部分是安排全面的计划，在内部能力和我们邻区不同能源部门之间建立和谐系统。这符合所有沿海邻国的双边利益。对于油轮出货量要取得成功，必须建立特别港口设施并让所有国家注入一些他们的能力作为这个系统的一部分。这种横跨里海的新原油贸易将替代链接到当前的出口管道。

发展航运基础设施的合适概念

在每一次运输项目中，交通量烃类应该足够高，以便覆盖生产和运输成本。专家指出里海碳氢化合物运输的几个主要方向。首先，伊朗方向提供了一个直接到伊朗伊斯兰共和国的链接，在那里石油管道干线计划将建成连接到里海的内卡港口，以及阿曼海湾海岸上的贾斯克港口。

每年通过这条管道处理的原油量预计约100万桶。

哈萨克斯坦是海上能源运输的先驱之一，与伊朗有交易经验，并签署了一份关于运输系统的发展合同。这个国家在以下碳氢化合物出口装船的不同方法方面通过了国家交通发展战略。这种趋势对里海邻区是有用的例子，适用于各种出口路线的情况下所有沿海不同的新市场（例如波斯湾地区东部市场）。

虽然伊朗主要碳氢化合物储备埋藏于波斯湾南部边境附近的海湾地区，在我国北方也有关于运输系统和石油运输国的相关利益。为了满足我们北方省份的需要，我们更倾向于使用在里海地区阿塞拜疆、哈萨克斯坦和土库曼斯坦交付的石油，并用波斯湾地区的交付来换取北方收获的原油量。每年我们从北方和南方运来近100万桶原油，这显示了其非凡的合作能力。2003年后，我们加入了里海的原油装运，并关注浅水问题，深水离岸停泊项目建在内卡港口，入海需几公里，有石油管道通向岸边。现在有合适的合作理念和里海运输基础设施的发展。我们希望能找到邻区对我们这个问题感兴趣的合作伙伴。

石油和天然气的重要性

在未来二十年，石油和天然气在确保全球能源安全方面的重要性肯定不会比现在少。所有的生产国和消费国在确保稳定石油和天然气流量的问题上都起着重要和关键的作用。尽管石油仍然是全球经济发展增长的引擎，可访问性、多样性应用、交通方便、低生产成本依然是其主要特点。考虑到环境、价格以及多元化，并为了加强能源安全，天然气在化石燃料中占有特殊的地位，我们依然可以看到其需求正在上升。

以这种方式，我们可以理解里海巨大能源资源的重要性。虽然还存在如运输到市场成本高、缺乏足够基础设施问题，延迟我们进入市场。

里海石油和天然气资源

里海地区石油和天然气的潜力自20世纪90年代以来已经吸引了国际石油和天然气行业的大公司，使在该地区的投资成为可能。尽管事实上，石油和天然气这方面的资源已被发现多年，但一般他们已脱离全球能源资源的迅速扩展。就在最近二十年，我们可以看到更多在探索、生产和输送能源载体方面的勤奋尝试。顺便说一下，在这个地区，主要能源生产商国家有阿塞拜疆、伊朗、哈萨克斯坦、俄罗斯、土库曼斯坦和乌兹别克斯坦。产量增加预计将引来额外投资，引进国际技术并发展新的出口渠道。所以，虽然我们可以合作使用现有的市场管道，我们也还需要更多的主要出口途径。

市场现状和展望

里海地区国家可能是石油和天然气的出口大国。这些地区的能源资源现在有几个市场，并在不久的将来存在更广泛有潜力的市场。现在，俄罗斯已经扩大天然气欧洲市场，并于最近在美国东部和北部扩散其影响力。阿塞拜疆和伊朗被称为土耳其市场传统的供应商。土库曼斯坦已经拉开了通向远东的中国天然气市场新管道。

也许，未来的市场将包括尝试，以满足其国家经济对能源的需求，也希望减少对主导生产商的依赖。那些对价格高、出口国唯一、对公司在其市场上统治不满意的国家，都可以参加里海地区的项目，这个项目将扩大生产，增强该地区的运输和出口能力。

另一方面，对气体全球供应和需求进行的研究显示，在未来，中东和中亚地区将在天然气交易方面发挥重要作用，其区域包括印度次大陆、中国、土耳其、亚美尼亚、格鲁吉亚以及欧洲和亚洲的部分地区。从长远来看，主要天然气生产国之间的合作将使用最经济的方法来开发天然气资源，确保天然气出口网络，能够将气体送入国际市场。合作，提供基础设施以及为能源安全且可持续运输提供合适的经济背景是主要主题。

伊朗是两个区域能源中心之间的桥梁

伊朗是连接里海到波斯湾的国家，并能发挥有效的作用，以促进这两个地区的合作，最能通过使用一种现有逻辑出口能源资源的经济方法管道网络。建设新的管道将有利于伊朗、阿塞拜疆、土库曼斯坦和哈萨克斯坦之间的油品交易。里海沿岸国家与波斯湾国家之间有着发展领域和基础设施的合作，伊朗是双方合作的一个关键连接点，有可能弥合两个区域的能源中心，将有利于所有邻区的经济繁荣和安全。伊朗的私有化也是主要因素之一，表现有合适背景的工作来交给外国公司操作，并且外国投资者也可以通过股票交换购买伊朗大型石化公司。

很显然，这些国家地区之间有着诸如文化、宗教、地理、人民关系等共同因素，经济效益将有助于超越之间差异，取得上述目标，为我们更好地合作铺平道路，为所有国家提供和平。

本文根据土库曼斯坦石油和天然气大会的报告得出，阿什哈巴德，土库曼斯坦



THE HISTORY OF A STATE AND A MAN



In the end of 2012 in Lithuania there was presented Ex Arte publishing house book written by the journalist Aldona Armale “Jonas Birziskis. Unpredictable vortices of life”.

The name of Jonas Birziskis is very well known not only in Lithuania but also internationally. The descendant of the old noble Samogitian family, exiled together with his family in his young years by the occupation soviet power to Siberia, merited engineer and the first Minister of Transport and Communications of the Republic of Lithuania after the restoration of the independence of Lithuania. Jonas Birziskis worked in this position for almost seven years. Up till now J. Birziskis is the only politician who worked as a minister in seven governments.

Leading the Ministry of Transport and Communications of the state that has just restored the independence, it was necessary to regain the property of Lithuania from the structures of the USSR – railways, aviation, fleet, air and sea ports. It was necessary to implement the aspirations of the restored state, create multilateral transport system of the independent state and not to destroy the former system but to transform it to the other quality.

And he was a success.

He benefited from his rich life and management experience as well as from his tempered character as Damascus steel.

Minister Jonas Birziskis was flexible on details but adamant on matters of principle. He formed a creative and courageous team of professionals at the Ministry of Transport and Communications.

J. Birziskis left a distinct imprint being at the head of the association “Lietuvos keliai” (Lithuanian roads) and the company “Lietuvos geležinkeliai” (Lithuanian railways). He made a huge contribution to the revival of the communication of Lithuanian railways with Western Europe, the work that was started when the Independence of Lithuania was restored. Under the initiative of J. Birziskis there began the partnership not only with its neighbours but also with distant countries.

One of the brightest and dearest remembrances of this period to J. Birziskis was hoisting the national flag on Lithuanian ships when officially it was not yet allowed to do. Then J. Birziskis had to call his colleagues ministers in Europe asking not to arrest the ships flying the Lithuanian flags unknown to them.

“Jonas Birziskis is from the Lithuanians who withstood, defended and created Lithuania in all the periods and he did it doing his work and not by words. And today he thinks about its future. Thinks about it by this book as well”,- this is what the signer of the Independence Act, a member of the first Government of the Republic of Lithuania Romualdas Ozolas says about J. Birziskis biographical book where via his complicated personal experience the post-war history of Lithuania is revealed. ■



国史与人事



2012年底，在立陶宛出现了一本由记者Aldona Armale写的书。书名叫“Jonas Birziskis.生命中不可预知的漩涡”。

Jonas Birziskis这个名字不仅仅在立陶宛，就是在国际上也非常知名。在年轻的时候，苏维埃政权占领了西伯利亚，他作为古老的贵族家庭Samogitian后裔，连同家人被流放到那里。立陶宛恢复独立后，他出任工程师以及立陶宛共和国交通部部部长。Jonas Birziskis在这个岗位上工作了近7年。至目前为止J. Birziskis是唯一一个在七国政府担任过部长的政治家。

领导交通的状况刚刚恢复了独立，立陶宛有必要从苏联的结构中重新获得的资产——铁路、航空、车队和港口。这需要实现愿望恢复状态，创建独立国家多边运输系统，而不是破坏以前的系统，改变系统的质量状况。

这一点上，他取得了成功。

这得益于他丰富的生活和管理经验，以及从大马士革钢铁业养成的脾气性格。

Jonas Birziskis部长在细节问题上很灵活，但在原则问题上很坚持。作为交通部部长，他建立了一个具有创意和勇敢的专业团队。

作为“Lietuvos keliai”（立陶宛道路）协会和“Lietuvos geležinkeliai”（立陶宛铁路）的领导人，J. Birziskis留下鲜明的业绩。他为立陶宛铁路与西欧交流的复兴做出了巨大贡献，立陶宛恢复独立后，工作开始进行。

对于J. Birziskis来说，这一时期最明亮和最亲爱的回忆莫过于官方尚为实行的时候，在船上悬挂立陶宛国旗。之后J. Birziskis不得不打电话给他在欧洲的部长同事们，要求不要逮捕悬挂立陶宛国旗的未知船舶。

“Jonas Birziskis在立陶宛的各个时期用行动而不是单的语言支持和捍卫立陶宛。在今天，他也在考虑立陶宛的未来。这本书也在这样思考，”本书的签名者，第一届立陶宛政府共和国独立法成员Romualdas Ozolas这样说。J. Birziskis自传一书通过他个人复杂的战后经验揭示着立陶宛的历史。 ■

Book
now!

TOC
CONTAINER
SUPPLY CHAIN
EUROPE
www.toc-events.com

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

Host Sponsor



Platinum Sponsor



Reception Sponsor



Sponsor



Global Media
Sponsor



Media Partner



Event Supporters



www.tocevents-europe.com



eurasia rail

www.eurasiarail.eu


Turkey

2013

3rd Rolling Stock, Infrastructure & Logistics Exhibition

In conjunction with conferences & seminars...

07-09 MARCH 2013

 Istanbul Expo Center, Istanbul / TURKEY



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

TÜRKEL FAIR ORGANIZATION

for more information:

Phone: +90 (212) 284 23 00

Fax: +90 (212) 278 44 02

contact@eurasiarail.eu

SUSTAINABLE OCEAN SUMMIT

22 - 24 April 2013

Washington, D.C.

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



The International Business Alliance
for Corporate Ocean Responsibility



...IF THERE IS NO CITY FOR THE TRAIN TO COME, SUCH A TRAIN REMAINS MEANINGLESS...

The train... it was punctual, time turned to iron, the iron rushing along the rails, exact string before and later, continuous sequence of sleepers... – most important – ...speed ...speed...

Speed. It exploded, for this world it was as if an outcry being tempered for thousands of years. When speed originated nothing looked like before...

...The train itself is not something special, after all it's only – a machine...but only one thing is genial: this machine did not produce power but something else that was hardly perceptible, something that had never been: speed.

Alessandro Baricco

I wonder whether there is somebody else having written something more poetic, romantic and precise about railway as it did the Italian writer Alessandro Baricco in his novel *The passion castles*, revealing the history of the birth of railways in colourful strokes.

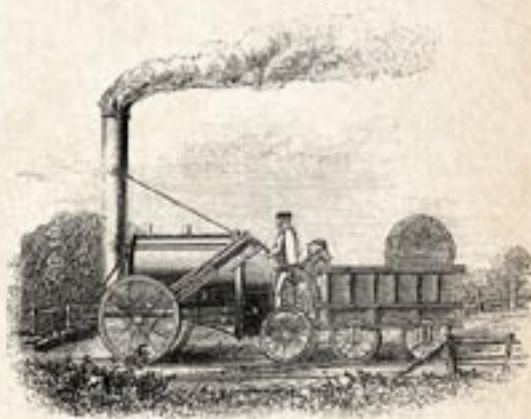
Almost 200 years passed since those days when the first train moved being pulled by the locomotive in England of those days. This invention together with steam engine became the start of the industrial revolution in the whole world.

The beginning of the nineteenth century. Old Europe, England to be more precise. 1804, Cornwall. There was constructed and tested the first locomotive. Unfortunately, the first-born railway was not ready for the life.

Since then there started competition – engineers and self-taught innovators racked their brains how to employ steam to drive a powerful machine pulling the loaded wagons.

George Stephenson (1781 – 1848) born in a miner's family constructed the first steam locomotive in 1814, which pulled eight wagons loaded with 30 t of coal up the hill at a speed of about 4 miles. In 1825 according to G. Stephenson project the first railway line was built and in 1829 he decided to take part in Rainhill Trials locomotive competition with a new construction locomotive Rocket in a newly built railway line Manchester-Liverpool.

Ten locomotives were brought to the competition for the prize of 500 pounds which was pretty solid money in those days. Not all of them corresponded to the strict requirements of Rainhill Trials, therefore, they were not allowed to be put on rails.



The "Rocket."

...next to Rocket three other locomotives took part in the competition, each having its beautiful name: Novelty, Sans Pareil, Perserverance. To say the truth there was enlisted and the fourth one: it was called Le Ciklopede, created by Branded and horse-powered... Because every time the past always resists the future and it creates incredible compromises without the least feeling that it might seem funny and it recklessly suffers wishing to keep the present until the validity time has not expired and it stubbornly and bluntly, when prophetic steam boilers were in full swing and waved their shiny chimneys, sucking and spitting white steam balls, this fellow put poor horse on an old carriage, mixing the mode, it means the rails with the goal. In one way or the other he was disqualified. Therefore, they competed being four – Rocket and three others. In the first event Novelty covered the distance at an average speed of 45 km per h, making indelible impression. It's a pity that in the end it exploded, just exploded and that's all...

In the second event Rocket left everybody behind... Having calculated everything it was announced as a winner. This Devil's genius Stephenson won.

*And all this, you know, took place not during a secret rich-men meeting who are interested in finding quick and painless way of transportation of their coal wagons to each corner. No. All this indelibly etched into ten thousand of people, or in other words, in twenty thousand of eyes, one less or more, but there were the eyes who came from different countries to Rainhill that day to watch the competition of the century – small and huge part of the humanity brought by the feeling that something was going on that would unsettle them...**

G. Stephenson's locomotive *Rocket* won the competition and got 500 pounds, having opened a new page in railway history. ■

* This quotation and others are taken from Alessandro Baricco.



FOR INTERNATIONAL PROJECT VIKING – 10 YEARS



The anniversary journey undertaken by the *Viking* in 2013, February 6, Vilnius. Photo by A. Palionis.

History, destined to become a legend, usually starts one simple day which seems to be nothing special, but later on it really becomes special. Namely such was the 6th of February 2003 when under the initiative of *AB Lietuvos geležinkeliai* (Lithuanian railways) the first shuttle intermodal transportations train *Viking* went from Ilyiciovsk to Klaipeda and connected the Baltic and the Black Seas going via Lithuania, Belarus and the Ukraine.

Stasys Dailydka: *Viking* is one of the most successful projects



Stasys Dailydka.
AB Lietuvos geležinkeliai
(Lithuanian railways)
Director General

10 years – to container train *Viking*. During this period the train has covered the distance equal to 58 trips around the world by equator and has transported cargo equal to the volume

that 300 thousand trailers might carry.

Having started the travel in February 2003 on the route Ilyiciovsk-Kiev-Minsk-Vilnius-Klaipeda the train *Viking* has covered about 2,3 million km in ten years and has transported more than 300 thousand TEU or more than 4,8 million t of cargo.

20 and 40 feet universal and specialized containers are transported by train which are brought by sea from Scandinavia and West Europe to Klaipeda port as well as via Mukran – Klaipeda ferry terminal and further on are transported to the Ukraine, Belarus, Near East, the Caucasus and Turkey via Ilyiciovsk and Odessa ports and back.

The route of *Viking* (1734 km) is covered in 52 h, and checking of the whole train when coming and leaving at European border crossing Kena border takes only 30 min. It is reached by successful cooperation with customs and border crossing institutions together with implementation of modern information systems.

Wagons with containers are carried by the train *Viking* not only to Klaipeda (Lithuania), Ilyiciovsk and Odessa (Ukraine) ports, but also to Belorussian, Lithuanian and Ukrainian railway stations able to render container loading and discharge services.

We are permanently looking for new development possibilities, executing the work for the expanding the circle of partners both in the

East and West directions. For the coordination of the development in the Eastern region there was founded the representative Office in Odessa together with the partners, the company *Plaske*, we are also cooperating with Samsun port in Turkey. We cherish great hopes to Georgia and Moldova joining the cargo transportation coordination board *The Baltic Sea – The Black Sea*. To expand our relationships with the partners in the West, i.e. Scandinavian direction, we cooperate with different light and heavy industry and logistics companies. In order to attract additional cargo flows and ensure proper relationships we organize regular meetings with Klaipeda and Odessa port terminal companies, Lithuanian, Belorussian and Ukrainian forwarders and members of other target branch associations.

The train *Viking* - is one of the most successful intermodal projects of *AB Lietuvos geležinkeliai* (Lithuanian railways). The number of containers transported along the route *Viking* permanently increases and it really finds its place in the market and has achieved international recognition.

The joint project of three countries – Lithuanian, Belorussian and the Ukrainian railway companies *Viking* was recognized as an example of good practice according to the investigation made by EC coordinating PROMIT project in 2008. In 2009 European Intermodal Association (EIA) awarded the project as *The intermodal project of best practice*.



Jonas Birziskis: railways are – strings connecting states and people



Jonas Birziskis,
AB Lietuvos geležinkeliai
(Lithuanian railways)
former Director General
(2000 12 08–2006 03 25)

„After two years of active preparation the first freight train *Viking* started from the Ukraine along the route Ilyiciovsk-Odessa-Klaipeda on the 6th of February 2003. It was to cover the distance of 1734 km during a shorter period than a simple train and transport bigger containers by 30 percent less tariff and auto-trailers and semi-trailers – by the twice less tariff. It was a joint project of Lithuanian, Belorussian and Ukrainian railways as well as Klaipeda and Ilyiciovsk ports and stevedoring companies. *Viking* will cover one direction in 68 hours according to the schedule and back – in 72 h. But already the first trip gave hopes that the trip might be shortened up to 50-46 h.

Implementing this project railway people did their best to more efficiently use European transport corridor IX in the direction North-South. Lithuania is interested in freight routes from the Ukraine to Turkey, Moldova, Bulgaria, and the Ukraine is interested to have a comfortable communication with Scandinavian countries. Kazakhstan showed interest in the project *Viking* as well. *Viking* which is a combination of train and sea ferry services will also be interesting to American people as they will be guided by cargo safety and delivery time criteria“, - this was said about the beginning of *Viking* history when Jonas Birziskis was at the head of Lithuanian railways in the book *Jonas Birziskis. Unpredictable life vortices*, written by the journalist Aldona Armale.

Stasys Gudvalis: several more countries will join *Viking*



Stasys Gudvalis,
Director of cargo transportation
authority of
AB Lietuvos geležinkeliai
(Lithuanian railways)

The perspectives of *Viking* can be connected first of all to the growing container transportation flows worldwide. Public logistics centres that are under creation in Vilnius, Kaunas and Klaipeda as well as the development of railway station in Sestokai will provide with additional opportunities.

We do our best for the further development of the project. Presently we are negotiating with Georgia, Moldova, Turkey, Azerbaijan and Scandinavian countries concerning joining the

Viking project. It would allow the clients attracting additional cargo and render more services to the clients.

Vytautas Nauduzas: *Viking* – a link between Europe and Asia



Vytautas Nauduzas,
Ambassador of the Republic of
Lithuania on energy and transport
policy matters

Viking travel time is comparatively short for the reason that the train makes stops only at ports and at the stations of state border-crossings and the capitals of states and the crossing of external EU border with Belarus in Kena border station takes only 30 minutes. It is the best result, a record in Europe. EU and NATO freight transit specialists come to see how we managed to do it.

Though the kernel of *Viking* is between the Baltic and the Black Sea, the goods carried by the train reach even Great Britain and China. Containers that are loaded on ships in Great Britain are transported to Sweden and from there it is carried by trains via the country and loaded in Karlshamn port which is on the coast of the Baltic Sea. Having reached Klaipeda containers are loaded on the train *Viking* and they come to Odessa at the Black Sea, and from there they go to Georgia or Turkey. Via Turkey the goods may reach Middle East and via Georgia-Armenia and Azerbaijan. From Azerbaijan the goods may go up to China. In this way the *Viking* project connects Europe and eastern countries.

Viking started its operations since 2003 but the project gained its real acceleration in 2008 when EU started to support it according to Eastern partnership program. The goal of this program is to induce cooperation between EU countries and Armenia, Azerbaijan, Georgia, Ukraine and Moldova.

At the same time it helps Lithuania to strengthen interrelations with neighbouring countries and as a witness of it we may see the foundation of the embassies of Lithuania in Yerevan (Armenia) and Baku (Azerbaijan) in 2007 as well as the efforts of our politicians to more closely cooperate with Belarus and the Ukraine.

Due to the success of this project more and more Eastern countries wish to cooperate and join it in this way strengthening their economic relations with Europe. The most active negotiations are going on with Turkey and Azerbaijan. Both countries expressed their wish to join the project *Viking*.

Kestutis Kudzmanas: *Viking* – is a sample project in forming TRACECA strategy



Kestutis Kudzmanas,
Ambassador Extraordinary and
Plenipotentiary of the Republic of
Lithuania in Turkey

The fact, that Turkmenistan, Azerbaijan and Turkey are the countries via which the legendary *Silk Road* passed, we know since our school time. Presently the *Silk Road* revives in a new and modern form. The countries of *Silk Road* are connected by intergovernmental commission TRACECA, which made great efforts to form favourable tariff and border-crossing system along *Silk Road*. In this context TRACECA is especially interested in the knowledge of our projects of *Viking* and *Saule*. TRACECA considers *Viking* as a sample project in forming its strategy. One of our goals is to connect TRACECA to *Viking* in order to load Lithuanian railways, road carriers and Klaipeda port.

TRACECA has got serious perspectives to grow. Only in eastern China the planned export potential to the West by 2020 – is more than 500 billion US dollars. Part of this flow must be taken by *Viking* and *Saule* from TRACECA corridor. ■



The first *Viking* journey undertaken in 2003 February 6.



AMBITIOUS PROJECTS

„Intermodal transportation is the main development direction of the company lately. Foundation of Public Logistics Centres – is especially important for the development of the economics of the country and transport sector as well. It is one of the most ambitious projects of Lithuanian transport sector and is already becoming a reality – soon we shall start contract works of Vilnius public logistics centre intermodal terminal and other infrastructure works connected with it“, - confirmed the Director General of *AB Lietuvos geležinkeliai (Lithuanian railways)* Stasys Dailydka presenting to the specialists and potential investors the project of *Vilnius public logistics centre (Vilnius PLC)*, activities of PE Vilnius logistics park and the possibilities proposed by this company, characteristics, capacities, services and advantages of intermodal terminal.



Vilnius PLC project.

Vilnius PLC received the first investors

Not long ago the Tender for the execution of the contract works for the construction of intermodal terminal of Vilnius public logistics centre was completed. This Tender attracted considerable interest – nine bids were received and presently they are being analysed by the commission of experts. When the conclusions of experts are announced it will be clear who the winner of the contract is.

Intermodal terminal will become a central axis of the whole *Public logistics centre*; it will allow assuring quick and smooth integration of transport modes.

At the intermodal terminal logistics park is under creation, where private companies involved in transport and logistics activities and value added – catering, accommodation, petrol stations, car washing, parking, banking and other services will execute their activities.

Vilnius PLC, which is presently under creation, will bring an invaluable benefit for the region, induce the development of city infrastructure as well as small and average business, create a lot of new job places and will improve business conditions. It will be useful not only to the partners and investors but also to the whole Lithuanian transport system. The project will add to the implementation of European concept of ‘green corridors’ as the greater part in cargo transportation will make intermodal transportations by railways along international corridors.

When *Lietuvos geležinkeliai* and Vilnius municipality signed the foundation agreement of PE *Vilnius logistics park*, active search for investors was started – companies connected with transport and logistics activities that might settle in completely ready and strategically attractive territory of Vilnius public logistics centre.

The founders are happy with the signed Protocol of Intentions with the company *Rhenus logistics* which is one of the world and Europe biggest participants of logistics market.

“The first investor for the projects of such level is the most important as it is like a visit card presented to other participants of the logistics market“, – confirms the Director General of *AB Lietuvos geležinkeliai* Stasys Dailydka.

The company *UAB Rhenus Svoris* coming to Vilnius PLC belongs to one of the world and Europe biggest logistics groups *Rhenus Logistics* with its annual turnover of 3 billion EUR. The group manages 290 companies in 37 countries, there work more than 18 thousand employees. The company renders all cargo logistics services, beginning with collection, transportation and ending with different warehousing services – distribution, packing and delivery to the final receiver. Its coming to the logistics centre which is under creation is a fine index for other companies showing that intermodality and complexity of services, their quality and ecology is the future and the necessity, coming to life today.

According to the Director General of *UAB Rhenus Svoris* and the head for the Baltic Sea region and Belarus Arunas Bertasius, the company, actively working in logistics sector, feels from the clients the growing demand for those services.

“Thanks to this investment we shall be able to suggest to Lithuanian companies more and more diverse and completely new logistics services such as *Rhenus* renders in other countries, as there increase the number of companies in Lithuania which transfer all logistics to professionals,” – assessed the benefits of investments A. Bertasius.

Contracting parties confirm their interest in cargo transportation using the infrastructure and cargo handling capacities as well as other possibilities of the *Public logistics centre*, i.e. logistics park and intermodal terminal, which is under creation. The representatives of *UAB Rhenus Svoris*, *Rhenus Logistics* in Lithuania, signing this Protocol of Intentions expressed their interest to settle in Vilnius public logistics centre under the suitable conditions and construct 15 thousand square meters warehouse leaving space for the development of the same size additional area.

Partners from Europe and Asia

In the end of 2012 agreement of similar type was signed with the company *Autoverslas*. Other companies, which expressed their interest to settle in Vilnius public logistics centre orally or in writing, do not



publicize their intents yet.

Vilnius intermodal terminal project with total value of 117 million Litass should be implemented by 2014.

It is calculated that after implementation of Vilnius PLC when more cargo is transported by railways, total economic and public benefits will reach 350 million Litass.

The specialists of Lithuanian railways are sure that three public logistics centres of Lithuania (Vilnius, Kaunas and Klaipeda) will become a trump of a state in transport business and other countries will wish to use their services.

Therefore, according to Saulius Stasiunas, Deputy Development Director of Freight Transportation Authority of *AB Lietuvos gelezinkeliai*, active work is going on in the field of the development of logistics services in order to integrate into the transport market of West Europe.

Freight transportation authority signed a cooperation agreement with the association of logistics companies of Berlin region *Logistik Netz* and one of the biggest logistics centres in Europe *Interporto Bologna*.

In cooperation with European railway forwarding companies and logistics centres, real projects are being prepared concerning regular cargo transportation from Austria via Lithuania to Estonia, from Lithuania to Bologna (Italy), from Karlshamn (Sweden) to the directions of Kiev (Ukraine), Moscow (Russia), Chuch Choto (China).

EU support for the creation of logistics centres

It has been discussed for almost ten years about the necessity to found PLC in Lithuania.

“When in 2008 Strategic planning committee at the Government of Lithuanian Republic obliged our company to become the founder and manager of Vilnius PLC and Kaunas PLC, we started implementing this project immediately. This task was not only a great challenge but also an excellent possibility for us to get better integrated into the global logistics chain. It is a great investment – about 150 million Litass will be allotted by European Cohesion Fund for the foundation of Kaunas and Vilnius PLC”, – said Mindaugas Butnorius, Head of the

sector of Logistics projects of *AB Lietuvos gelezinkeliai*.

The intermodal railway terminal developed at Vilnius PLC will allow transporting more containerized cargo by railways, especially between Klaipeda and Vilnius.

The peculiarity of Kaunas PLC, which is going to be developed in the territory at Palemonas yard, is that this project is connected with *Rail Baltica*, and there is the intention to integrate the railway network of the Baltic States into European Standard railway gauge network.

The first two-gauge handling terminal will be developed namely in Kaunas (in the territory of Palemonas yard) next to the main motorway Klaipeda-Vilnius, Kaunas free economic zone and international Karmelava airport.

Klaipeda PLC – successful continuation of long-running projects

Whilst Vilnius and Kaunas PLC are actively getting ready for the activities, the shuttle trains *Viking* and *Saule* are regularly leaving to the places of destination from Klaipeda *Draugyste* railway station around which Klaipeda PLC is under construction.

Last year when *AB Lietuvos gelezinkeliai* signed a cooperation agreement with a private capital logistics company *VPA Logistics*, they took the initiative to develop terminals in the vicinity of Klaipeda port, i.e. in the territory of, *VPA Logistics* (I phase), in *Draugyste* railway station (II phase in the Southern part of the station) and next to it (III phase to the North of the station). Land terminals will allow implementing the real concept of shuttle trains, when container train travels from point A to point B. Such operating model will reduce container departure time from the port from 48 h to 8-10 h. The customers' time will be saved and the existing wagons park will be used more efficiently. Developing this project, the company *Lietuvos gelezinkeliai* takes into consideration the standards included into the *White Book* of EU that by 2030 30 percent and by 2050 50 percent of the cargo, which is not going to be transported by trucks in longer distances than 300 km, should be transported by other modes of transport – railways or water transport.

During the first phase of the implementation of the project the *UAB VPA Logistics* terminal will be used which started its operations since October 2012. Additional investments into this terminal are going on – construction of another railway siding. During the second phase the fu-

ture KPLC technical Project will be prepared this year. During the third phase the detailed plan of the northern territory next to the railway station will be prepared and approved. In 2017 it is planned to complete the construction of Klaipeda PLC.

It is forecasted that this logistics centre will allow saving of 25 million Litass at least. “When we have land container terminal, we will save time forming container rolling stock, environment pollution will decrease, new job places will be created, as it is calculated that one job place in the logistics terminal additionally creates seven other job places. Economic benefit will be great”, – the head of *Lietuvos gelezinkeliai* Stasys Dailydka is happy.

The partner of the creation of logistics centre and the head of *VPA Logistics* Zilvinas Zilinskas says, that such cooperation and Klaipeda PLC project is a logic continuation of long-running projects, such as *Viking*, which is going along the route between Klaipeda and Odessa/Ilyiciovsk and shuttle train *Saule* running two times per month between Europe and China. Excellent background for partnership is put not only in the West countries but also in Kazakhstan and China. The services of land container terminal will induce the movement of cargo from Belarus, Ukraine, Russia and other countries. ■



Klaipeda PLC.



INTERMODALITY – THE MAIN PRIORITY OF LITHUANIAN RAILWAYS

Marius Matulaitis,

Deputy Head of Department of Research and Market Development of JSC Lithuanian Railways

Global trade from the beginning of 1990's till now between different countries and regions increased twice-threefold or even more; the growth of it did not even stop in the crisis period. Such situation increased the competition and also profits of the transportation and logistics sector. On the other hand, increase in transportation volume also has its negative effects – air and water pollution, traffic jams in the cities, etc. Container, as a universal tare, ought to be the solution for more eco-friendlier way of transportation. It also has led to arise new way of transportation – intermodal freight transportation, when more than one transport mode is used for cargo transportation without repacking it.

As nowadays discussions about the intermodal freight transportation (hereafter – IFT) in the business, political and even everyday life environment spreads out quite fast, JSC Lithuanian Railways sees this business as the most important priority for long-term growth.

From the macro perspectives, Lithuania, as a country has a lot competitive advantages. The country is on the crossroad of three important markets – European Union (EU), Baltic Sea Region (BSR) and Commonwealth of Independent States (CIS). Also, Klaipeda State Seaport (Lithuania) is the northernmost ice-free seaport in the Baltic Sea with all needed infrastructure and various state-of-the-art terminals. This is one of the reasons why Lithuania is in the EU's Top 10 according to freight transportation by railways. Two international road and rail corridors, I and IX cross the territory of Lithuania. The latter has two branches – to Kaliningrad seaport and to Klaipeda seaport. Modern infrastructure, efficient and brand new rolling stock creates the possibility for Lithuanian Railways not only to offer cargo

transportation by rail, but also to solve any kind of complex logistics problem.

The most important intermodal solution is the intermodal project Viking Train taking the route Klaipeda-Vilnius-Minsk-Kiev-Odessa (Ilyichevsk). This joint project of railway companies of the three countries: Lithuania, Belarus and Ukraine – was acknowledged as the case of good practice within the framework of the PROMIT project coordinated by the European Commission in 2008. Latter, on 2009, the *European Intermodal Association* (EIA) awarded the project under the nomination *Best intermodal transport or freight integration service from A to B*. According to Saulius Stasiunas, deputy director for development of JSC Lithuanian Railways Freight Transportation Directorate, *Viking Train* is the best intermodal link between Scandinavia, Western and Eastern Europe and Middle East.

Lithuanian Railways are also developing a bunch of other intermodal solutions. Intermodal train Saule is one of the most ambitious ones, as it joins 9 countries from China (Chongqing) till Belgium (Antwerp). More than 11 thousand kilometers are covered in only 20 days, compared to several weeks needed to transport containers by ship. It also has another competitive advantage compared to sea transport – regularity and reliability of delivery.

Another intermodal project, *Mercury*, is now under development. This solution is a link for any kind of containerized cargo between Klaipeda and Kaliningrad seaports and Moscow. With the transit time of only 2 days and no queues on the border, it is a highly competitive and eco-friendly solution compared to road transport.

To link the Western Europe with Russia, Kazakhstan and other Middle and Far East countries by land transport, JSC Lithuanian Railways just started another intermodal project called *Sestokai Express*. Containerized cargo is collected in Warsaw and then, through the crossroad of both, wide (1520 mm) and narrow (1435 mm) gauges, Ses-

tokai railway terminal, transported to Smolensk (Russia). From here cargo could be delivered to any point head to the East.

For all international intermodal projects, considering successful Lithuania's cooperation with Belarus in the border station Kena customs procedure takes only 30 minutes.

In order to compete with the road transport in the local market, Lithuanian Railways offers efficient and regular solution – intermodal train *Vilnius Shuttle*, which joins Klaipeda seaport with Lithuania's capital Vilnius in only several hours.

Even better results in multimodal transport are expected from the international project East West Transport Corridor II (EWTC II), which is implemented within the framework of the European Union's Baltic Sea Region Programme. The concept of East West Green Corridor covers the movement of freight flows from Southern Baltic countries across Lithuania and Belarus as far as Russia, Ukraine, Caucasus, Central Asia, China and other Far East countries, by making use of the advantages of transport modes and their efficient interaction. JSC Lithuanian Railways has been leading the project's working group aimed at developing the concept of streamlined and uninterrupted movement of the railway freight flow in the EWTC and proposing a specific action plan for its implementation. Swedish, Danish, German, Belorussian and Lithuanian scientific institutions, public authorities and business organisations are among the project partners.

Therefore, looking ahead and being in constant search of new alternatives in the competitive global economy and assuming social responsibility, the company invites you to cooperate and develop green transport, which will connect Scandinavia, the Baltic States, other East European and Middle East countries. ■

More information about company's intermodal projects and its other activities could be found on the website www.litrail.lt.



Container train Saule (Sun) between Europe and China.



LITHUANIAN SHUNTING LOCOMOTIVES RUSHING TOWARDS EUROPE

The daughter company of *Lietuvos geležinkeliai* (Lithuanian railways) UAB Vilnius locomotive repair depot (VLRD), in cooperation with the companies *Transmashholding* (Russia) and *CZ Loko* (Czech Republic), are executing a joint project by producing new shunting locomotives of TEM TMH series.

The first locomotive for export – to Estonia

The first locomotive made in Lithuania for export in the end of the last year went to the neighbouring Estonia. The client of the locomotive was – a private Sillamae port.

“It was a long, purposeful and difficult way of recognition in the development of the rolling stock park of the company and the work resulted in success. This daughter company has already made for us 11 new shunting locomotives TEM TMH with 1455 kWt power diesel engines CAT 3512 B that are successfully working on the roads. And now we are seeing off the first modern locomotive to the neighbouring state – to Estonia. I think it is a good beginning for the whole Baltic region which is in need of new techniques. This product is certified and recognized in some EU countries and in the nearest future we anticipate to get the certificate of the Russian Federation”, – said the Director General of *AB Lietuvos geležinkeliai* Stasys Dailydka during the presentation of the locomotive.

The new generation locomotive was evaluated abroad

The shunting locomotive TEM TMH-001 made in UAB Vilnius locomotive repair depot was exhibited at the second international railway transport exhibition „EXPO 1520“ in Moscow on 9-12 September last year.

Locomotive TEM TMH-001 – is a joint product of UAB Vilnius locomotive repair depot, machine plant *Transmashholding* of Bryansk (Russia) and *CZ Loko* (Czech Republic). TEM TMH-001 was constructed on the basis of TEM18 locomotive frame and bogies by installing modern modulus of components and assemblies into them as well as engine driver’s cab where automatic heating and air conditioning was installed too. Internal combustion engine „Caterpillar 3512B DITA“ of 1455 kWt power is mounted which is in conformity with environmental EU standards Euro 2, pneumatic and electrodynamic brakes are also installed. This locomotive uses less fuel by 30 percent and lubricants by 95 percent comparing to the old type shunting locomotives. “I dare say that the new product is in conformity with all ef-

iciency, safety and environmental requirements and it is just as good as the world best analogical examples and according to some indices, as for example attractive price, it even leaves them behind”, – said Director General of UAB Vilnius locomotive repair depot Valentas Stadalnykas.

Modern production

For many years there have not been made modern shunting locomotives for 1520 mm wide gauge. New shunting locomotive TEM TMH-001 was the only one in the Moscow exhibition, therefore it enjoyed great attention.

In the end of 2008, when Lithuanian railways started to successfully use modernized shunting locomotives ČME3, the authorities of UAB Vilnius locomotive repair depot started looking for partners to implement the new challenge – to produce a modern shunting locomotive corresponding to all requirements necessary for such products. In March 2009 a memorandum was signed with the Russian company *Transmashholding* concerning the organization of production of the new locomotive. In June 2009 a contract was signed between UAB Vilnius locomotive repair depot and *Transmashholding* concerning the production and certification of two new locomotives.

The first shunting locomotive TEM TMH-001 was made in UAB Vilnius locomotive repair depot for Lithuanian railways and since November last year it is on trial operation.

Search of new solutions

“As the park of shunting locomotives is permanently getting old and the locomotives are in operation for three decades and more, it induced looking for essential solutions. Repairs prolong the operations of the locomotive for 15 years in the best case. Therefore looking for new activity directions we decided to create a modern locomotive that was in conformity with the most important state-of-the-art requirements: more economic use of fuel and lubricants, less environmental pollution with exhaust, longer mileage between repairs, cosier and more convenient working place of engine driver, possibility to decrease the number of servicing personnel and longer exploitation”, – in this way the history of the ap-

pearance of the new locomotive described VLRD Director General V. Stadalnykas.

Reform justified itself

In September 2009 Lithuanian railways celebrated its 150th activity jubilee. One hundred and fifty years ago the constructed railway line Petersburg – Warsaw which crossed the territory of Lithuania induced the growth and development of new railway stations, towns, and appearance of new settlements. The infrastructure for the regulation of railway traffic, assurance of its safety and reliability was under creation. First of all there appeared the enterprises necessary for the existence of railways: prevention and repair shops for locomotives or depots, production and repair infrastructure of wagons, rolling stock and other inventory. In this way started the activities the present Vilnius locomotive repair depot long ago – a well known company which in December 2012 celebrated its 125th jubilee.

The company is ready for new challenges

AB Lietuvos geležinkeliai (Lithuanian railways) freight locomotives park is considered as one of the most modern parks in Central and East Europe.

In 2011 Vilnius locomotive repair depot was awarded with gold medal and got the title of *Lithuania’s product of a year* for the locomotive TEM TMH.

In 2012 the company opened a new page of its activities. Together with Italian railway transport plant *SVI S.p.A.* there was created and it is presently produced auto rail-car KTD dedicated to catenary maintenance. The other machine is being produced too *AGRC-1200*, dedicated to work in the railway lines with 1520 mm wide and 1435 mm wide gauge.

Lately Vilnius locomotive repair depot has become a real experimental base ready for new challenges in creating new shunting locomotives, line repair machines and other rolling stock for 1520 mm railway gauge. New quality products made by Vilnius people such as shunting locomotive TEM TMH attract the attention of foreign partners most of all. ■

4th Edition of the International Conference and Exhibition:

EURASIA RAIL FREIGHT BUSINESS

ЕВРО-АЗИАТСКИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ГРУЗОВОЙ БИЗНЕС | 欧亚铁路货运大会

The Dialogue between Railways and Customers

Prague, CZ | 13-15 March 2013 | Clarion Congress Hotel Prague



Under the
Auspices of



Conference Program

Day 1, March 13, 2013

- 09:30-11:00 Session 1 - Welcome and Introduction**
- Introduction by the Czech Minister of Transport
 - Presentations of the European Commission
 - Presentations of UIC, UNIFE, OSJD
- 11:00-11:30 Coffee-Break**
- 11:30-13:00 Session 2 - Int. Organisations**
- Presentations of EIA, CIT, OTIF, CCTT, CIFA
- 13:00-14:30 Lunch**
- 14:30-16:30 Session 3 - High-Level Session**
- UIC, CER, RZD and UIC EMC Members
- 16:30-17:00 Coffee-Break**
- 17:00-18:30 Session 4 - Significant Speakers**
- Presentations of Conference Sponsors

Day 2, March 14, 2013

- 09:30-11:00 Session 5 - Eurasia Freight Transport**
- Tariffs, prices, stability, competition, eBusiness, Commerce, goods tracking, support for transportation, non-standard transports etc.
- 11:00-11:30 Coffee-Break**
- 11:30-13:00 Session 6 - Transportation Systems**
- Combined transport, container terminals, border crossing stations, cooperation of railway companies, train composition etc.
- 13:00-14:30 Lunch**
- 14:30-16:00 Session 7 - Railway Equipment**
- Railway industry, rolling stock, technical equipment, modernization, registers, intelligent vehicle
- 16:00-16:30 Coffee-Break**
- 16:30-18:00 Session 8 - Infrastructure, Safety**
- Development of the railway network, logistic centres, interoperability, efficiency, relationship infrastructure managers - operators, safety and transport protection, securing of shipments, insurance etc.

IRFC
Organizer



Media
Partner



Official
Partners



Sponsors
so far



Special Events

Day 0, March 12, 2013

- 16:00-19:00 EURASIA FORUM / ROUND TABLE**
- Vladimir Yakunin, President RZD
 - Jean-Pierre Loubinoux, Director General UIC
 - Philippe Citroën, Director General UNIFE
 - Libor Lochman, Executive Director CER
 - This Forum is not part of the IRFC Conference
 - Limited capacity, separated registration
- 19:00-19:30 Press Conference**
- 20:00-23:00 VIP DINNER (hosted by OLTIS Group)**
- Only for UIC European Management Committee, IRFC speakers and sponsors



oltis group

Day 1, March 13, 2013

- 09:00-19:00 IRFC Exhibition**
- 09:30-13:00 UIC European Management Committee**
- Closed meeting in the Clarion Congress Hotel
- 19:30-24:00 IRFC Gala Evening**
- Traditional dinner in the Clarion Congress Hotel
 - Festive menu and a musical performance
- 21:00-22:00 GOLDEN CHARIOT**
- Awarding of international transport prizes



Day 2, March 14, 2013

- 09:00-19:00 IRFC Exhibition**
- 12:30-13:00 GALILEO MASTER**
- Announcement of the European Satellite Navigation Competition
- 13:30-18:00 GNSS for Optimising Logistics**
- International GALILEO User Forum (GUF) Workshop dedicated to the use of Global Navigation Satellite Systems (GNSS) services in freight and logistics
- 19:00-24:00 IRFC Czech Dinner**
- Traditional evening on a boat on the Vltava River



Day 3, March 15, 2013

- 08:45-18:00 A trip by a historical train**
- Praha-Vysocany (Clarion Congress Hotel) – Velim – Nymburk – Praha-Vysocany
- 09:45-13:00 Technical Excursion, hosted by VUZ**
- Railway Test Centre and ring in Velim operated by the Rail Research Institute (VUZ)
- 14:00-17:00 Excursion to the brewery in Nymburk**



……如果没有等待火车到来的城市，火车的存在就毫无意义……

这列火车...它很守时，时间成铁，铁沿着轨道的方向冲行，之前和之后精确的字符串，连续枕木序列- 最重要的是——
...速度...速度...

速度，爆炸了，这个世界出现了仿佛锻炼了千百年的一片哗然，当速度的起源不似任何从前...

列车本身不是特别的东西，毕竟它仅仅是个机器...但有一件事很特别：这种机器不产生动力，而是些别的很难感觉到的、从来没有过的东西：速度。

亚历山德罗·巴里科

我想是否有别人比意大利作家亚历山德罗·巴里科在他的小说《激情城堡》中，写过关于铁路更富有诗意、浪漫和精确的东西，小说用五颜六色的笔揭示了铁路历史的诞生。

自从在英国时代第一列火车在机车的牵引下开始移动。已近过去了近200年。这项发明与蒸汽机一道，成为整个工业革命的开始。

在十九世纪的开始。老欧洲，英国更精确。1804年，康沃尔构建和测试的第一列机车。不幸的是，这第一列诞生铁路还没有为人们生活做好准备。

从那以后，竞争开始了。工程师、自学成才的人们创新绞尽脑汁考虑如何利用蒸汽来驱动一个功能强大的机器，来拉动重货车。

乔治·斯蒂芬森 (1781 - 1848) 出生在一个矿工家庭，于

1814年建造了第一台蒸汽机车，从而开创了8辆装载30吨煤的货车，以约4英里的速度拉上山的纪律。

1825年，根据G.斯蒂芬森项目第一条铁路线建成，并且他在1829年决定参与雨山机车试验比赛，这个比赛与一个新建的机车项目火箭相关，这个项目新建于线曼彻斯特——利物浦铁路。

十列机车被带到奖金为500英镑的比赛中，这在当时是非常实在数目的奖金。

但不是所有列车都严格符合雨山试验的要求，因此，他们并没有被允许全部运输上轨道。

...在火箭旁有其他三辆机车参加比赛，每辆都有美丽的名字：新奇、绝代和坚持不懈。说实话，还有列在名单上的第四列车：它叫Le Ciklopede，品牌装箱和马匹动力...因为每次过去总是抗拒的未来，它没有丝毫的感觉地创造了令人难以置信的妥协，这妥协可能看上去很可笑，它在没有到期的有效时间之前，硬拼希望维持现状，固执直率，当规划的蒸汽锅炉在紧锣密鼓地挥舞着闪亮的烟囱，吸吮和随时吐出白色蒸汽球，这家伙把可怜的马与一辆古老的马车混合在一起，这意味着目标轨道。



无论这样或那样，他总是不能合格。因此，他们最终以四辆结束竞赛——火箭号和其他三列车。在第一场比赛中，新奇号以每小时45公里平均速度完成了整个路线的距离，给人留下不可磨灭的印象。遗憾的是，最后发生了爆炸，当然，仅仅只是爆炸...

在第二场比赛中，火箭号将其他列车都抛到身后...经计算它被宣布为拥有一个胜利者的一切要素。这魔鬼的天才斯蒂芬森赢了。

而这一切，你知道，是秘密发生在一个富人的聚会上，他有兴趣寻找快速无痛的方式来将他们的煤货车运输到需要的每一个角落。所有这一切都不可磨灭地铭刻在或多或少一万人，或者换句话说，两万只眼睛里，那一天这些观看雨山世纪比赛的人来自不同国家，很大一部分人看完这东西是怎么回事之后，深感这会扰乱他们的生活...

斯蒂芬森赢得了机车火箭比赛，得到500英镑，在铁路史上翻开新的一页。





国际工程维京项目——10年



历史，通常始于某一个简单的一天，注定要成为一个传奇，这似乎是没有特别什么的，但后来就真的变得特别。2003年2月6日，由AB Lietuvos geležinkeliai (立陶宛铁路) 发起了从伊利西沃斯科到克莱佩达建立连接波罗的海和黑海的第一班联运运输火车，这通过立陶宛、白俄罗斯和乌克兰。

Stasys Dailyka： 维京是最成功的项目之一



Stasys Dailyka.
AB Lietuvos geležinkeliai
(立陶宛铁路) 总监

10年 - 由集装箱列车海盗在此期间运行的距离等于58次沿赤道环绕地球。等于30万辆拖车运输的货物体积。

2003年2月起，维京号开始沿路线伊利西沃斯科 - 基辅 - 莫斯科 - 维尔纽斯 - 克莱佩达运行，十年内已覆盖约230万公里的路程，已运送超过30万TEU的超过480万吨货物。

20和40尺的普柜和特种柜集装箱运输，分别是来自经由木克兰——克莱佩达港

驳船码头，从斯堪的纳维亚和西欧运到克莱佩达港口的货物，还有一些货物是通过伊利西沃斯科和敖德萨港口运到乌克兰、白俄罗斯、近东、高加索、土耳其然后再返回。

维京 (行程1734公里) 线路需52小时，在欧洲过境凯纳边境检查整列火车的到来和离开，只需要30分钟。海关和边境检查机构成功达成合作，共同实施现代信息系统。

维京集装箱火车上运输的货车不仅要到克莱佩达 (立陶宛)、伊利西沃斯科和敖德萨 (乌克兰) 港口，也向到能够实现集装箱装货卸货服务的白俄罗斯、立陶宛和乌克兰铁路站。

我们将持续寻找新的发展可能性，在东方和西方的方向不断扩大执行工作的范围。我们在东部地区敖德萨成立了代表处，并与当地的合作伙伴协调发展。公司Plaske，我们也与土耳其萨姆松港口合作。我们很珍惜能够与格鲁吉亚和摩尔

多瓦合作的希望，希望其参加波罗的海 - 黑海线路的货物运输协调委员会。为了扩大我们的合作伙伴关系，在西方，即斯堪的纳维亚的方向，我们与不同的轻、重工业和物流公司合作。为了吸引更多的货物流量，我们与克莱佩达和敖德萨港口码头公司定期举办的会议并确保适当的关系，立陶宛、白俄罗斯和乌克兰的代理是其他目标分支协会的成员。

维京火车 - 是AB Lietuvos geležinkeliai (立陶宛铁路) 一个最成功的联运项目。维京沿线集装箱运输数量的永久增加，它也确实在市场上找到了自己的定位，并取得了国际上的认可。

该项目由立陶宛、白俄罗斯和乌克兰三个国家的铁路公司合资，根据欧共体协调PROMIT项目在2008年的调查中，维京被认定为良好做法的例子。2009年欧洲多式联运协会 (EIA) 授予该项目的最佳联运实践项目。

Jonas Birziskis : 铁路是连接国家和人的字符串



Jonas Birziskis,
AB Lietuvos geležinkeliai
(立陶宛铁路)前总监 (2000
12 08 - 2006 03 25)

“经过两年的积极筹备，第一列货运列车维京在2003年2月6日从乌克兰沿路线伊利西沃斯科 - 敖德萨 - 克莱佩达开始运行。在1734公里的距离途中，这个简单的火车在较短的时间内比汽车降低了30%的关税，拖车和半拖车 - 关税降低了两倍。这是一个联合项目，由立陶宛、白俄罗斯和乌克兰的铁路以及克莱佩达和伊利西沃斯科港口装卸公司一起合作。维京将在68小时内根据时间表完成一个方向的行驶，再在72小时内返回。但在第一次行程中希望此行可能会缩短到50-46个小时。

实施该铁路项目的人员将尽最大努力更有效地利用欧洲IX南北方向运输走廊。立陶宛对从乌克兰到土耳其、摩尔多瓦和保加利亚的货运航线感兴趣，乌克兰对于与斯堪的纳维亚国家的更为舒适的沟通有兴趣。哈萨克斯坦也对维京项目表示有兴趣。维京是一个组合了火车和海上渡轮服务的项目，也将引起美国人的兴趣，因为他们注重货物的安全和交货时间标准”。在讲述维京历史的开始时，立陶宛铁路的领导Jonas Birziskis在《Jonas Birziskis, 不可预知的生活漩涡》这本书中这样说道。本书由记者Aldona Armale著。

Stasys Gudvalis : 更多国家将加入维京



Stasys Gudvalis,
AB Lietuvos geležinkeliai
(立陶宛铁路)货运权威总监

首先维京可以连接到流向世界各地不断增长的集装箱运输，公共物流中心在维尔纽斯、考纳斯、克莱佩达建设，同时Sestokai火车站的发展也将提供更多的机会。

我们竭尽所能，努力进一步发展项目。

目前，我们正在与格鲁吉亚、摩尔多瓦、土耳其、阿塞拜疆和斯堪的纳维亚国家谈判，希望其加入维京项目。这将允许客户吸引更多货物并为客户提供更多的服务。

Vytautas Nauduzas: 维京，欧洲和亚洲之间的联系



Vytautas Nauduzas,
立陶宛共和国大使
能源和运输政策事宜方面

维京的行程时间比较短，原因是火车只在港口和车站停留，如边境口岸和国家首都，在欧盟外部边界与白俄罗斯的凯纳边检站只需要30分钟。这是在欧洲创纪录的最好结果。欧盟和北约的货物运输专家都来看我们是如何成功地做到这一点的。

虽然维京内部主要连接波罗的海和黑海之间，所运货物的火车依然到达更远的英国和中国。货物集装箱在英国装上船舶被运到瑞典，并从那里通过国家列车加载到波罗的海沿岸的卡尔斯港口。达到克莱佩达的集装箱装上维京火车，运到敖德萨黑海，从那里去格鲁吉亚和土耳其。通过土耳其的货物可以到达中东，还可以通过格鲁吉亚，亚美尼亚和阿塞拜疆。阿塞拜疆的货物到中国去。这样维京项目就连接欧洲和东亚国家。

维京自2003年起开始运营，但在2008年，欧盟根据东部伙伴关系计划开始支持它，项目才获得真正的加速。这项计划的目的是促使欧盟国家和亚美尼亚、阿塞拜疆、格鲁吉亚、乌克兰和摩尔多瓦之间的合作。同时，它可以帮助立陶宛加强与周边国家

的相互关系。比如我们可能见证会看到立陶宛在埃里温(亚美尼亚)和巴库(阿塞拜疆)建立邦交，以及在2007年我们的政治家更密切地开展与白俄罗斯和乌克兰合作的努力。

由于这个项目的成功，越来越多的东欧国家希望合作，并加入的以这种方式加强与欧洲的经济关系。最活跃的谈判进展发生在与土耳其和阿塞拜疆之间。这两个国家都表示希望参与维京项目。

Kestutis Kudzmanas: 维京——形成高加索 - 亚洲 运输走廊战略的样板项目



Kestutis Kudzmanas,
特命全权大使
立陶宛共和国驻土耳其处

事实上，土库曼斯坦、阿塞拜疆和土耳其都是传说中通过丝绸之路的国家，我们在学校学习的时候就已经知道。目前，丝绸之路以崭新和现代的形式复兴。国家的丝绸之路通过政府间委员会高加索 - 亚洲运输走廊连接在一起，委员会为此作出了巨大的努力，形成良好的关税和丝绸之路过境系统。在这种情况下，欧高亚走廊对我们维京和Saule项目的知识特别感兴趣。TRACECA认为维京是一个样板项目，已经形成自己的战略。

我们的目标之一，是将欧高亚走廊与维京连接起来，以便加载立陶宛的铁路、公路运输和克莱佩达港口。高加索 - 亚洲运输走廊有重要的前景来发展壮大。仅到2020年，在中国东部计划出口到西方的潜力就超过5000亿美元。这其中一部分必须采取由北欧维京和Saule项目，经过高加索 - 亚洲运输走廊。



雄心勃勃的项目

“多式联运是该公司近期的主要发展方向。公共物流中心的建立，对于国家经济和运输部门的发展尤其重要。这是立陶宛运输部门最雄心勃勃的项目，且已经成为了现实——不久我们会展开维尔纽斯公共物流中心联运码头等基础设施建设工程以及与其相关工作的合约工程”，AB Lietuvos gelezinkeliai（立陶宛铁路）总监Stasys Dailydka向专家和潜在投资者这样确认；维尔纽斯公共物流中心（维尔纽斯PLC）项目，PE维尔纽斯物流园区，以及这家公司提议的可能性、特点、能力、服务和联运码头优势的活动都得到展示。



维尔纽斯PLC接收到的第一批投资者

不久前，为执行本合同的维尔纽斯联运码头的公共物流中心建设工程的招标已完成。本次招标吸引了相当多人的兴趣——共收到9个投标，并在目前交给分析的专家委员会进行分析。当专家宣布结论的时候，谁是合同的赢家就将很明确了。联运码头将成为整个公共物流中心的中心轴，它确保运输的快捷以及运输方式的顺利整合。

联运码头物流园区正在创建当中，其中私营公司参与到运输及物流业务当中，起到了增值作用——餐饮、住宿、加油站、洗车、停车场、银行和其他服务活动都将参与其中。

目前正在建设中的维尔纽斯PLC，将为该地区带来不可估量的利益，它将加速城市基础设施建设，加速小型和中型业务的发展，创造了许多新的就业岗位，改善营商环境。它不仅可以帮助合作伙伴和投资者，也有利于整个立陶宛运输系统。该项目将实施欧洲大部份货物运输的“绿色走廊”概念，实现国际走廊铁路交通联运。

当Lietuvos gelezinkeliai和维尔纽斯市签署的PE维尔纽斯的物流园区建设协议时，积极寻找投资者的行动就开始了——与运输及物流业务相关的公司可能会完全准备好进入到维尔纽斯公共物流中心，这块在战略上极具吸引力的地方。建设者很高兴与Rhenus物流签署意向协议，这家公司是世界和欧洲物流领域中最为大型的参与者之一。

“对于这样水准的项目来说，第一个投资者是很重要的，因为它就如同一张来访卡，向其他参与者介绍着这家物流市场”，AB Lietuvos gelezinkeliai总监Stasys Dailydka这样确认。

来到维尔纽斯PLC的UAB Rhenus Svoris 公司隶属于一家世界和欧洲最大的物流集团，其年营业额达三十亿欧元。这家集团在37个国家和地区管理290家公司，拥有超过18,000名员工。公司提供所有物流服务，从收货开始，运输并配送、包装、交付给最终接收者，以不同的仓储服务作为结束。这家公司加入正在建设中的物流中心，这无疑是一个很好的指向，为其他公司展示了多式联运和复杂性，其质量和生态环境是未来所必须的，也在影响今天的生活。

据UAB Rhenus Svoris总监以及波罗的海和白俄罗斯地区的领导Arunas Bertasius说，该公司在物流业积极工作，

感觉到客户对这些服务的需求不断增长。“由于这项投资，我们将能够为立陶宛公司提出越来越多的多样化全新物流服务，正如同如Rhenus在其他国家提供的那样，立陶宛物流公司数量的增加将增加这一区域的业务专业化程度，”投资利益评估专家A. Bertasius这样说。

缔约双方确认他们的关注所在，将使用货物运输的基础设施，应用货运的处理能力，以及其他的可能，即物流园区的公共物流中心和正在建设中的联运码头。UAB Rhenus Svoris和Rhenus Logistics两家公司的代表在立陶宛在维尔纽斯公共物流中心签署了这份表达他们利益的意向协议，将在适当条件下建设15,000平方米仓库，以便留出大小相同的空间方便额外面积的发展。

来自欧洲和亚洲的合作伙伴在2012年年底，类似类型的协议与Autoverslas公司得到签署。其他公司也以口头或书面形式表达了他们加入维尔纽斯的公共物流中心的意愿，不过还没有公布他们的意向。

维尔纽斯PLC项目实施到2014年的总价值将达到1.17亿立特。

据测算，实施后的维尔纽斯PLC更多的货物通过铁路运输，经济和公共福利总额将达到3.5亿立特。

立陶宛铁路的专家们确定，立陶宛（维尔纽斯、考纳斯、克莱佩达）的公共物流中心将成为王牌运输业务，及其他国家将希望使用他们的服务。

因此，据AB Lietuvos gelezinkeliai货运交通管理局发展副总监Saulius Stasiunas表述，积极的工作将开展于物流服务领域，以融入西欧的运输市场。

货物运输管理局分别与柏林地区的物流公司协会LogistikNetz、欧洲最大的物流中心之一Interporto Bologna签署了合作协议。

通过与欧洲铁路货代公司和物流中心的合作，通过立陶宛将普货从奥地利运输到爱沙尼亚的实际项目正在准备之中。其他运输方向还有立陶宛到博洛尼亚（意大利）、从卡尔斯（瑞典）到基辅（乌克兰）、莫斯科（俄罗斯）以及中国的方向。

欧盟支持建立物流中心

关于在立陶宛建立PLC必要性的问题，已经讨论了近十年。

“在2008年，立陶宛共和国政府战略规划委员会任命我们公司来担任维尔纽斯PLC和考纳斯PLC的创始人和管理者，于是我们立即开始实施该项目。这项任



务不仅是一个巨大的挑战，但也是一个让我们更好地融入到全球物流链的极好机会。这是一项伟大的投资——将配发约1.5亿立特的欧盟联合给考纳斯和维尔纽斯PLC作为基金，“AB Lietuvos gelezinkeliai公共物流中心部门主管 Mindaugas Butnorius说。

这个维尔纽斯PLC的多式联运的码头将允许更多的集装箱货物通过铁路运输，特别是克莱佩达维尔纽斯地区。

正在Palemonas码头区域内建立的考纳斯PLC的特别之处在于，这个项目是与“波罗的海铁路”连接在一起的，并有意整合波罗的海国家的铁路网络，将其纳入欧洲标准铁路轨距网络。

前两个容量码头将在考纳斯（在Palemonas码头区域内），即邻克莱佩达-维尔纽斯的主机动车道、考纳斯自由经济开发区以及Karmelava国际机场。

克莱佩达PLC——项目长期成功运行的延续

虽然维尔纽斯和考纳斯PLC都在积极准备活动，穿梭列车“维京”和“Saule”号从

克莱佩达的“Draugyste”铁路站离开到达目的地，这个克莱佩达PLC项目在车站周围，正在建设中。

去年，当AB Lietuvos gelezinkeliai与私人资本的物流公司“VPA物流”签署了合作协议的时候，他们主动在克莱佩达领地附近发展了码头，即在VPA物流（I期）领地内，在“Draugyste”火车站南部（二期），以及北部（三期）。陆地码头将允许当集装箱专列从A点运行到B点的时候，实现真正的穿梭列车概念，这种经营模式会将集装箱的离港时间由48小时降低到8-10小时。客户时间将得到节约，并可以更有效地使用现有的货车园区。

Lietuvos gelezinkeliai公司在开发此项目时考虑到欧盟“白皮书”标准，即到2030年，30%以及2050年，50%运输距离超过300公里的货物，将不会用卡车运输，而是应当选择其他交通工具——铁路或水路运输。

UAB“VPA物流”码头于2012年10月开始运营，开启了项目实施的第一阶段。更多对于码头的投资将用于建设另一铁路专用线。

在第二阶段， KPLC技术项目未来已

经在今年开始准备。在火车站北部地区旁边的第三阶段的详细计划，将得到编制和批准。 2017年计划完成克莱佩达PLC的建设。

据预测，该物流中心将可以节省至少2500万立特。

“当我们拥有陆地集装箱码头，我们会节省安排集装箱滚装贮存时间、减少对环境的污染、创建新的就业岗位，正如其估算的那样，一个物流码头的工作岗位可以带动另外7个就业岗位的创建。其经济效益将是巨大的。”立陶宛„Lietuvos gelezinkeliai“公司的领导 Stasys Dailydka对于这一点表示很高兴。

物流中心创建合作伙伴“VPA物流”的领导 Zilvinas Zilinskas说，这种与克莱佩达PLC项目的合作是一个长期运行的项目，如“维京”号，其沿线之间延续了克莱佩达和敖德萨/伊利西维斯科的班车，火车“Saule”在欧洲和中国之间每月运行两次。良好的伙伴关系背景不仅存在于西方国家，也存在于哈萨克斯坦和中国之间。陆上集装箱码头服务会吸引来自白俄罗斯、乌克兰、俄罗斯和其他国家货物的运输。

多式联运——立陶宛铁路的主要优先事项

Marius Matulaitis ,
JSC立陶宛铁路研究与发展部副主任

从20世纪90年代开始至今,全球贸易在不同国家和地区之间增加了两到三倍甚至更多,甚至在危机时期都没有停止成长。这种情况增加了竞争,也提高了运输和物流业的利润。另一方面,增加的运输量也有其负面效应——城市的空气和水的污染、交通拥堵等等。集装箱,一个通用装置,应该是运输方式更加生态友好的解决方案。这也使新的运输方式——多式联运的产生成为可能,一种以上的传输模式在不用重新包装的情形下可以用于货物运输。

如今,在商务、政治甚至日常生活环境中关于多式联运货物运输(以下简称 - IFT)的讨论都传播相当快,JSC立陶宛铁路将此业务视为长期增长最重要的优先事项。

从宏观的角度,立陶宛作为一个国家有很大的竞争优势。这个国家位于三个重要的市场十字路口上,即欧洲联盟(欧盟),波罗的海地区(BSR)和独联体(CIS)。此外,立陶宛克莱佩达海港是波罗的海不结冰海港中最北的一个,拥有国家所有必要的基础设施和各种最先进的码头。这就是为什么在立陶宛成为欧盟货运铁路方面十佳国家之一。立陶宛领土也跨越了两条国际公路和铁路走廊,即I和X。后者有两条分支——到加里宁格勒州海港和到克莱佩达海港。现代化的基础设施,高效、全新的机车车辆产生使得立陶宛铁路不仅能够提供铁路货物运输,同时也解决复杂的物流问题。

最重要的多式联运解决方案是维京火车联运项目,其路线是克莱佩达 - 维尔纽斯 - 明斯克 - 基辅 - 敖德萨(伊利切夫斯克)。这是一个由立陶宛、白俄罗斯和乌克兰三个国家合作的铁路公司项目,被认定为2008年由欧盟委员会协调的PROMIT项目框架内的好典范。之后在2009年,欧洲多式联运协会(EIA)授予

该项目“从A到B多式联运货运最佳整合服务”提名,从一开始就有超过26.4万TEU的货物通过这个项目运送。据JSC立陶宛铁路货物运输局副局长Saulius Stasiūnas说,维京火车是连接斯堪的纳维亚、西欧、东欧和中东之间最好的联运方式。

立陶宛铁路也正在开发其他一些联运解决方案。联运列车Sāule是最富有挑战的一个,因为它连接了从中国(重庆)至比利时(安特卫普)的9个国家。超过跨越11000公里只需20天,而用船舶集装箱运输需要几个星期。与海上运输相比它还有另外一个竞争优势——规律和交货的可靠性。

另一种联运项目,水银,正在开发中。该解决方案适用于链接克莱佩达和加里宁格勒州的海港以及莫斯科之间的任何一种集装箱货物。在途时间只有2天,不用在边界上排队,与公路运输相比,是一个高度竞争和环保的解决方案。

为通过陆路运输连接西欧与俄罗斯、哈萨克斯坦和其他中东和远东国家,JSC立陶宛铁路刚开始另一个Sestokai快运的联运项目。在华沙收集集装箱货物,然后通过两者的十字路口,宽(1520毫米)和窄(1435毫米)的管道,从Sestokai铁路码头,运到斯摩棱斯克(俄罗斯)。从这里货物可交付到向东方运输的任何一个地方。

对于所有的国际多式联运项目,考虑到立陶宛与白俄罗斯的合作成功,在边境站凯纳海关办理手续只需要30分钟。

为了在当地市场与道路运输竞争,立陶宛铁路提供有效和定期的解决方案——联运列车维尔纽斯加入克莱佩达海港的班车,这样到达立陶宛首都维尔纽斯只需几个小时。

更好的结果甚至可以预计会出现在多式联运国际项目的东西交通走廊II(EWTC II),这是在欧盟波罗的海地区计划的框架内实施。东西走廊的绿色概念涵盖了从南波罗的海国家运输而来的,跨越立陶宛和白俄罗斯以及远至俄罗斯、乌克兰、高加索、中亚、中国和其他远东国家的货运流量,通过运输方式的优势,进行高效互动。JSC立陶宛铁路一直引领着该项目的工作组,旨在精简和沿袭EWTC中运行铁路货运概念,提出并实施具体的行动计划。来自瑞典、丹麦、德国、白俄罗斯和立陶宛的科研机构、政府部门和商业机构成为项目合作伙伴。

因此,展望未来,为了在激烈的全球经济竞争中不断寻求新的替代品,并且承担社会责任,公司诚邀您合作,共同发展绿色交通,来连接斯堪的纳维亚、波罗的海国家以及其他东欧和中东国家。

欲了解更多有关公司的联运项目和其他活动可登陆网站
www.litrail.lt



立陶宛转轨机车冲向欧洲

UAB维尔纽斯机车维修站 (VLRD), Lietuvos geležinkeliai (立陶宛铁路) 的子公司, 与 Transmashholding公司 (俄罗斯) 以及CZ Loko (捷克共和国) 进行合作, 来进行一个联合项目, 生产TEM TMH系列的新型转轨机车。



第一列用于出口的机车——出口到爱沙尼亚

在立陶宛制造的第一列用于出口的机车, 在去年年底抵达邻国爱沙尼亚。此列机车的客户是Sillamae私人港口。

“这是一个漫长、有针对性和困难重重的认知方式, 通过在滚装储存园区的发展, 该公司最终取得工作的成功。这个子公司已经为我们作出了11个TEM TMH系列新型转轨机车, 配套柴油机型号为CAT 3512 B, 功率1455 KWT, 现在正在成功运行。而现在我们所看到的第一批现代机车已经出口到周边国家——爱沙尼亚。我认为这对于整个波罗的海需要新技术的地区是一个良好的开端。本产品已得到一些欧盟国家获得证书并得到认可, 在不久的将来, 我们预计可以拿到俄罗斯联邦的证书,” AB Lietuvos geležinkeliai的总监Stasys Dailydka在机车演示过程中这样说。

新一代机车在国外得到评估

UAB维尔纽斯机车维修站的 TEM TMH-001号转轨机车已于去年9月9-12日在莫斯科举行的第二届国际铁路运输展“EXPO 1520”中展出。

机车TEM TMH-001是一个联合产品, 是由UAB维尔纽斯机车维修站、布良斯克的机器工厂Transmashholding (俄罗斯) 以及CZ Loko (捷克共和国) 共同完成。TEM TMH-001是在机车TEM18的框架上建造而成, 把现代化零件安装到引擎司机的驾驶室, 在这里自动加热和空调也有安装。还有安装了符合欧盟环保标准2的内燃机“卡特彼勒3512B DITA”, 电源1455 KWT, 气动和电磁刹车。这种机车使用少于30%的燃料, 与较旧型号的转轨机车相比润滑油的使用仅有95%。“我敢说, 新产品符合所有的效率、安全性和环保要求, 跻身于世界上同类优秀产品行列, 根据一些指标, 例如有吸引力的价格, 它甚至可以将其他产品抛到背后”, UAB维尔纽斯机车维修站总监Valentas Stadalnykas这样说。

现代生产

多年来, 已没有轨宽1520毫米的现代转轨机车。新型TEM TMH-001是唯一一个出现在莫斯科展览的转轨机车, 因此它享有的高度重视。

在2008年年底, 当立陶宛铁路开始成功使用现代化转轨机车ČME3时, UAB维尔纽斯机车维修站开始寻找合作伙伴, 实施新的挑战——生产一种符合这类产品当局所有必要要求的现代转轨机车。2009年3月, 俄罗斯公司Transmashholding签署了一项与新机车生产有关的组织备忘录。2009年6月, UAB维尔纽斯机车维修站和Transmashholding签署了关于两个新机车的生产和认证的合作合同。

第一列转轨机车TEM TMH-001在UAB立陶宛铁路的维尔纽斯机车维修站生产出来, 自去年11月开始第一次上线试运行。

寻找新的解决方案

“由于园区转轨机车将长期变旧的状态且机车的运行年龄已经超过三十年, 其更多的需要将是解决方案。维修延长了机车的操作, 使得在最好的情况下可以延长15年来。因此, 我们决定建立现代化机车, 寻找新的活动方向, 以符合最重要的国家最先进要求: 更经济的燃料和润滑油的使用、减少废气对环境的污染、维修间隔里程更长、在更舒服和更方便的工作地点驱动发动机、减少可能维修人员的数量以及延长开发,” VLRD总监V. Stadalnykas这样描述新机车的外观。

改革证明自身

2009年9月, 立陶宛铁路举办活动庆祝其150周年纪念。一百五十年前构建的圣彼得堡 - 华沙铁路线越过立陶宛境内, 引导着新铁路车站、城镇、新定居点和外观的成长和发展。铁路交通基础设施的监管, 保证其创造安全性和可靠性。首先铁路的存在要求企业的出现成为必须, 以便预防, 企业类型有机车维修店或仓库、生产修复货车基础设施、机车车辆和其他库存。在这样活动的开始下, 维尔纽斯机车维修站于很久以前成立——一个众所周知的公司, 在2012年12月庆祝其成立125周年纪念。

“起初, 相对应要求的那些日子里, 这是一个小作坊。漫漫长路的转换, 使其自十九世纪以来到现在一直在引进现代技术的新成果, 并在将来继续实施科学和技术。这是在今天和我们公司的同事们感到骄傲和自豪的事情。” UAB维尔纽斯机车维修站总监Valentas Stadalnykas这样说。

该公司已经准备好迎接新的挑战

AB Lietuvos geležinkeliai (立陶宛铁路) 货运机车园区被认为是在欧洲中部和东部最现代化的园区之一。

在2011年, 维尔纽斯机车检修段被授予了金牌, 并由于机车TEM TMH拿到了立陶宛年度冠军产品的称号。

公司在2012年的活动揭开了新的一页。与意大利的铁路运输厂SVI SpA合作, 创造并生产了自动铁路汽车KTD, 拥有专门接触网维修。另一台机器AGRc-1200也正在制作当中, 专门应用于1520毫米和1435毫米宽轨铁路线。

最近, 维尔纽斯机车维修站成为一个真正的实验基地, 准备迎接新的挑战, 其将致力于新的转轨机车创造、线路机器维修以及其他1520毫米铁路轨距滚装仓库。维尔纽斯人制造的新型优质产品, 如转轨机车TEM TMH, 最为引起外国合作伙伴的关注。



Turkmenistan Oil & Gas 2012

(Ashgabat, Turkmenistan)

17th international scientific conference “The main trends of the development of the oil & gas Industry of Turkmenistan” took place in November last year together with international exhibition “Turkmenistan oil and gas”.

The event took place in huge “Sergi Kosgi” exhibition house. Organizers of event – Ministry of Oil and Gas Industry and Mineral Resources of Turkmenistan, Chamber of Commerce and Industry of Turkmenistan and Summit Trade Events Ltd – a special organiser of international exhibitions and conferences.

Such oil and gas industry giants of the world as “Dragon Oil” (UAE), “Petronas” (Malaysia), Chevron (USA), “Petrofac” (UK), “Honeywell” (USA), BP (UK), “Shell” (USA), “Saipem”, “Eni” (Italy), “Gazprom”, Rosneft”, ITERA (Russia), CNPC (China), “Kaztransgaz” (Kazakhstan), “Total” (France) and many others, and all the main Turkmenistan oil and gas industry complex took part.

Almost one thousand people took part at the conference. More than fifty speakers made reports at the conference: world famous and merited experts, ministerial officers, and heads of companies, representatives of international organizations, scientists and business practitioners.

In the hall of “Sergi Kosgi” palace girl-students dressed in uniform long bright red colour dresses and with embroidered caps and boy-students all in uniforms looked like desert flowers. In this way the future professionals deepen their knowledge for the rapidly developing Turkmenistan energy sector.

The conference was opened by the anthem of Turkmenistan and welcome speech of the President of the country Gurbanguly Berdimukhamedov, which was read by the delegated person.

In his welcome speech it was said:

“...Turkmenistan is one of the countries rich with huge natural energy resources occupying one of the leading positions in the world on the confirmed resources of natural gas. Turkmen gas field “Galkynysh” is considered as one of the biggest in our planet. Presently a large-scale work on the development of this gigantic field is going on. At the recent Council of Elders of Turkmenistan the main tasks were foreseen concerning the inclusion of the country into the ranks of the economically developed countries of the world. Great tasks were raised to oil and gas complex – concerning the development of gas-chemical industry for the period of 4-5 years. So, we intend to organize gas-chemical production able to change export gas pipe-lines as well as to increase the production of polyethylene and polypropylene. And this, in its turn, will create wide possibilities for producing polymers, rubber and rubber products used as the main raw materials in the industrial production.

Execution of search and exploration drilling in the perspective fields



rich with hydrocarbon resources, creation of multi-variant energy delivery system to the global markets are the main vectors of fuel and energy strategy of Turkmenistan. In this context we implement big projects in this field – laying and successful exploitation of a gas-pipeline Turkmenistan – China, on-going construction of a gas pipe-line East-West in the territory of the country, – are the vivid evidences of it.

The implementation of the project of a gas pipe-line Turkmenistan-Afghanistan-Pakistan-India will allow further increasing of the export volumes of Turkmen gas. Systematic increase in extraction of hydrocarbon resources is predetermined by the installation of modern technologies and techniques in oil and gas sector. On this basis, Turkmenistan is executing huge works in this direction and in the technical modernization of oil and gas companies. Speaking about the development and use of fuel-energy resources we pay special attention to the ecological requirements and standards. In this context, concrete steps are taken in our country for the prevention and mitigation of the negative impact of oil and gas industry on environment, solution of ecological matters resulting in the development of oil and gas fields, efficient and rational use of underground wealth...

“...Present international exhibition and scientific conference is to play an important role in discussing the questions connected with joint activities with the leading foreign companies that are seeking to cooperate with Turkmenistan in search and exploration mining and processing works and transportation of hydrocarbon resources as well as extension of mutually beneficial partnership and exchange of knowledge of scientists and specialists. I am convinced that this important forum will help for further development of oil and gas complex of Turkmenistan”.

In the end of the speech the President whose photos decorated not only the wall of the presidium of the conference but also each stand of the exhibition, wished to the participants good health, well-being to their families and great achievements in their works.



**XI MOSCOW
INTERNATIONAL
ENERGY
FORUM**









**XI МОСКОВСКИЙ
МЕЖДУНАРОДНЫЙ
ЭНЕРГЕТИЧЕСКИЙ
ФОРУМ**

RUSSIAN FUEL AND ENERGY COMPLEX IN THE XXI CENTURY

World Energy: New Development Vectors Russia's Energy Strategy In The Context Of New Challenges



ORGANIZATORS

-  The Ministry of Energy of the Russian Federation
-  The Ministry of Foreign Affairs of the Russian Federation
-  The Committee on Economic Policy of the Council of the Federation
-  The Committee on Energy of the State Duma
-  The Russian Academy of Sciences
-  The Chamber of Commerce and Industry of the Russian Federation



PLENARY MEETING

14 INTERNATIONAL CONFERENCES

VII INTERNATIONAL EXHIBITION

3000 PARTICIPANTS

120 UNIQUE REPORTS

2000 METERS OF EXPOSITION

**8-11 APRIL 2013
MOSCOW**

+7 (495) 664-24-18
info@mief-tek.com

www.mief-tek.com

1st MED PORTS

2013

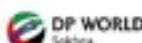
Hilton Alexandria Green Plaza, Egypt
Tuesday 23 and Wednesday 24 April 2013

Hosted By



• Technical Site Visit! • 70 International Exhibition Stands! • 35 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!

Name Tags Sponsor



Lanyards Sponsor



Conference Delegates
Refreshment Breaks Sponsor



Gala Dinner Sponsor



Official Hotel and Venue



- Recent Developments of Containerised Infrastructure Development in Mediterranean Ports
- Challenges in Financing Infrastructure Development Projects in Mediterranean Ports
- Reviewing Shipping Liner Growth in Mediterranean Ports
- Building Sustainable Shipping Operations as Industry Players Rise From The Dip
- Achieving Greater Efficiency And Performance Improvement of Port Operations
- Strategies in Optimising Capability And Efficiency of Terminal Utilisation
- Technology, Innovations And Cutting Edge Solutions For Port Operations
- Key Success Factors For Improved Productivity

Tel. + 80 87 426 022
Fax. + 80 87 426 223
Email: enquiries@transportevents.com

www.transportevents.com

Tel. + 80 87 426 022
Fax. + 80 87 426 223
Email: enquiries@transportevents.com

SUPPORTING MEDIA



SUPPORTING TRADE ORGANISATIONS





Intermodal Europe 2012 (Amsterdam, Netherlands)

Being considered as one of the most important events in the container shipping calendar, Intermodal Europe 2012, once again saw increased attendee numbers this year at the Amsterdam RAI from 27–29 November.

“Building on the success of previous years, Intermodal Europe 2012 was attended by the representatives of all levels of the global supply chain and, with a selection of high-quality speakers and exhibitors, resulted in a record turnout,” says Event Director Sophie Ahmed. “We are really pleased with the success of the event and the fantastic industry support for it.”

Intermodal Europe provides a platform for container transport and logistics professionals from all over the world to share latest industry developments, to network and to do business. This year there were attendees from over 40 different countries.

Over 40 free to attend conference sessions were held during the three day event, led by high profile speakers and covering important issues and topics such as IT innovations, green logistics, cargo security, intermodal evolution and sustainable shipping.

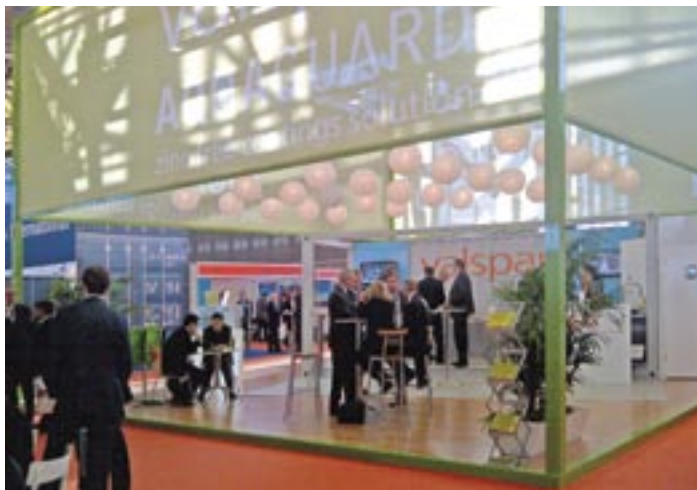
Some of the key conference sessions included a shippers’ panel, a freight forwarders’ panel and a world port strategy forum, which were all well attended and provided the opportunity for industry experts to share their knowledge and experience as well as answer questions from members of the audience. An Asia focussed conference session was particularly topical with the launch of Intermodal Asia 2014 announced during the event in Amsterdam.

The exhibition provided an insight into the future of the container and intermodal industry with exhibitors showcasing the latest equipment, systems, technology and services designed to improve operational productivity and efficiency. Exhibitor companies included Carrier Transicold, Maersk Container Industry, Cargotec, Cronos Container Group, Florens Container Services, TOUAX Group, TAL International Container Corporation, Daikin Industries Ltd, COA (Container Owners Association), CAI (Container Applications International (UK) Limited), Valspar, Thermo King and Seaco.

“The feedback from this year’s event has been amazing and already a great number of exhibitors have signed up for Intermodal Europe 2013. Our exhibition floor plan for next year is over 75% full” adds Sophie Ahmed. “We have also had a lot of interest in Intermodal Asia 2014 which is great, particularly as Asia plays such an important part in the industry.”

Intermodal Europe 2013 will take place at the Hamburg Messe in Germany, from 8–10 October and the first ever Intermodal Asia event will be held in Shanghai in March 2014.

For more information about these events or to enquire about exhibiting opportunities, please contact Sophie Ahmed sophie.ahmed@informa.com or call +44 (0) 207 017 5112.



UK AirRail: Connecting for Growth (London, UK)

UK rail and air operators have met in London in end of November to discuss the future of seamless travel and the challenges that the rail franchises have to face to ensure fast and convenient connections to UK airports.

Supported by easyJet, the conference emphasised the role of dedicated non-stop airport rail links.

“We support the Government’s vision for a transport system that is an engine for economic growth. We also believe that to create a sustainable framework for aviation in the UK, surface access, particularly rail transport to and from the airports is key to delivering this growth,” Paul Simmons, General Manager UK at easyJet said.

Summarising their vision for airport rail access, Paul Simmons said: “We need dedicated rolling stock with sufficient luggage space, such as Heathrow and Stansted Express; we need dedicated services such as Heathrow Express; simple free and frequent connections between airport and rail station; and improved signage, ticketing and marketing to increase patronage and make it easier for passengers to use an airport rail link”

Alex Foulds, Development Director at Southern Railway introduced the improvements to the Gatwick Airport station for better passenger experience. Southern Railways have taken over the operation and management of the Gatwick Airport station from Network rail and are looking to upgrade the station. They’ve already installed new signage, floors, ticket machines and gates. At the moment work progresses on an additional platform 7, this will allow to have a dedicated platform for Gatwick Express.

According to Julia Gregory, Head of Surface Access Transport at Gatwick Airport, the biggest challenge is to keep the commuters and air travellers happy.



UK Minister of State for Transport, RT Hon Simon Burns

“We have about a million commuters travelling through Gatwick. The critical thing that we are lobbying for is the specification of the Gatwick Express within the Thameslink franchise. We want the recognition of the economical value rail passengers bring to the airport and the UK economy.”

Paul Simmons also brought the attention to the less than perfect rail connection to Luton Airport, easyJet’s original base.

“We need to get the rolling stock to meet the needs of the passengers travelling to London Luton Airport. The signage at St Pancras station is also not great and the first and last train call needs to be addressed. The bus between London Luton Airport Parkway railway station and the airport needs to be free. You can’t ask people for £2.5 when they just arrive to the country. You also need to simplify the ticketing. We believe that if you buy a ticket to the Luton Airport Parkway it should take you to the airport rather than to the station. And we want enhanced train service branding, similar to Heathrow Express and Gatwick Express. We think Luton should have dedicated airport express,” Paul Simmons said.

According to Michael Schabas, Associate at the First Class Partnerships, Stansted Airport has a potential to become a second London air hub. ▶



Michael Schabas. Associate, First Class Partnerships

“If you build four runways at Stansted and create the right rail connections, airlines will come,” Michael Schabas said. “Railways deliver three things – capacity, speed and connectivity. Connectivity is very important. Airport passengers do not want to change trains more than once.”

Paul Kehoe, CEO at Birmingham Airport urged the government to have a different approach to aviation strategy.

“UK aviation policy is toxic, political and not encouraging the competition. If we have a different approach, we might have a different solution. Perhaps a differential tax regime, or a congestion tax at airports?”

UK Minister of State for Transport, RT Hon Simon Burns MP has emphasised the importance of air-rail links and assured the delegates that UK Government has a laser focus on modernising railways, airports and links between them.

Asia Europe trade lane industry leaders debate

(Hong Kong, China)

At the heart of world trade, senior executives from the world's leading shipping lines, cargo owners and logistics companies in the end of 2012 gathered for a Maritime Leadership Forum in Hong Kong to explore challenges and opportunities on one of the world's largest trade routes, Asia-Europe.

Convened by Mark Millar, managing partner of M Power Associates and sponsored by DP World London Gateway, the forum gathered industry thought-leaders for an exclusive event in the historic Gun Room at the Royal Hong Kong Yacht Club.

The select group of over 30 senior executives included cross-sector representation from major cargo owners, forwarders and carriers such as DB Schenker, DHL, Hapag-Lloyd, Home Retail Group Asia, "K" Line, Kingfisher Sourcing, Kuehne + Nagel, Maersk, MOL, OOCL and Pentland Asia, as well as several other industry leaders.

The participating freight forwarders and beneficial cargo owners together represented over 500,000 TEU on the Asia-UK trade, which provided all attendees with an excellent insight into industry challenges facing global leaders.

Guests enjoyed presentations from eminent speakers, followed by knowledge sharing and open discussions exploring the key trends, developments and challenges facing companies involved in Asia Europe trade, which is undergoing massive change as ships dramatically increase in size.

In a presentation entitled Navigating Stormy Waters, leading industry analyst Dr. Jonathan Beard articulated “with weakness in all short-term

leading indicators, compounded by economic and political uncertainty within the Euro zone, we expect to see weak container volume growth on Asia Europe trades through both 2012 and 2013. The softness in the market represents additional challenges for the container port sector, coinciding with the need for facility upgrades and dredging in order to accommodate the larger vessels.”

The ensuing discussion considered key issues such as capacity utilisation, supply chain optimisation, environmental protection and industry stabilisation.

Simon Moore CEO of the DP World's USD2.5bn investment into the UK at London Gateway explained how supply chain leaders in Asia will soon reduce their costs by shipping closer to the point of the consumption in the UK. Mr Moore said: “London Gateway enables global shippers to reduce costs from supply chains. London Gateway Port is closer to key UK markets such as the Midlands, the North and the South-East and so inland road haulage will be much cheaper. London Gateway will save UK and Asian based supply chains hundreds of millions of dollars every year. Shippers who are looking to reduce costs in 2013 are now talking to shipping lines to lock in savings before London Gateway, Britain's new deep-sea port, opens in Q4 2013”.

Representing cargo owners and exporters, Sunny Ho, Executive Director of the Hong Kong Shippers' Council, commented “Shippers share the view presented by some carriers that the high volatility of freight rate is damaging. Indeed, the adverse impact of slow steaming has often been understated. Shorter transit time means less inventories, lower capital cost and faster response to market”.

Reflecting on the gathering, industry thought-leader Mark Millar commented: “It was a privilege to convene this gathering of maritime industry leaders, enabling a neutral and convivial platform through which to explore the critical challenges and opportunities on the Asia Europe trade. Based on the enthusiastic feedback from the participants, I plan to formalise this Asia Maritime Leadership group as a quarterly forum through 2013 and beyond.”

For further information, please contact:

Asia: Mark Millar, Managing Partner, M Power Associates, Hong Kong mark@mpowerassociates.com, tel. + 852 9468 5295

Europe: Xavier Woodward, Communications Manager, London Gateway, UK Xavier.woodward@dpworld.com, tel. + 44 774 862 3423

International Black Sea Transport Forum 2012

(Odessa, Ukraine)

In Odessa there took place the *International Black Sea Transport Forum 2012* and within the framework of it there were: 14th international exhi-





bition on transport and logistics *TransUkraine 2012*, 10th international exhibition on shipping, ship-building and the development of ports *Odessa 2012*, international exhibition in railway transport *TransRail Ukraine 2012*, specialized exhibition *Commercial and municipal 2012* and the international conference on transport and logistics.

The organizer of the above events was the company Media Compass Ukraine.

The first deputy minister of infrastructure of the Ukraine K.Jefimenko in his welcome speech to the guests and participants of the Forum noted that Ukraine was possessing powerful transport infrastructure and one of the priority tasks of its development and exploitation – extension of transit potential. The Forum, he says, opens the perspectives for cooperation of transport with the leading foreign companies, contributes to getting acquainted with the possibilities of modern transport techniques, logistics technologies and systems.

More than 130 companies from 12 countries of the world took part at the exhibitions of the Forum.

To the mind of the participants of the Forum, the record number of visitors came to its arrangements during the whole period since 2008. Rich agenda added a lot to this result.

Within the framework of the Forum there took place the 15th International Transport and Logistics conference *Transit potential of the Ukraine*. Efficient transport infrastructure and logistics in the countries of South-Eastern Europe, international conference River and sea shipping, *Economic interaction, functioning and development matters*.

With the assistance of the Government of the Netherlands there took place the mission of Ukraine-Dutch trade River and sea shipping and 15 companies looking for partners in the Ukraine took part in it.

The conference was the most important compound part of the Transport Forum where urgent transport system problems of the Black Sea region were discussed. Enhancement of the development of transport infrastructure and simplification of permit system of transport vehicles, cargo and passengers via the Ukrainian border crossings to the ports was dictated due to the execution of work concerning the inclusion of the Ukraine into the logistics chain of the countries and operators who are involved in big volumes of transit transportations. Attraction of transit cargo flows especially in the direction between the Baltic and the Black sea regions via railway and land trans-Ukraine motorways and also via the roads crossing Belarus and the Baltic States is the most important task in a huge complex of development measures of the Ukrainian transport system.

More than 100 delegates took part at the conference, including the heads and leading specialists of seaports, ship-repair yards, stevedoring and transport companies, container lines and forwarders, railway carriers from such countries as: Germany, Austria, Russia, Lithuania, the Ukraine, Belarus and Moldova.

The company ASCON KR conducted a seminar ASCON technologies for the solution of tasks connected with designing-technological preparation of production and industrial-civil construction.

The representatives of EU conducted a round-table discussion in the Ukraine Transport strategy of the Ukraine up to 2020, where the EU pro-

grams in the Ukraine in the sphere of transport were presented.

Within the framework of the exhibition *TransUkraine 2012* there took place a field meeting of the Committee of mechanization, technologies and informatics (CMTI) of the association of the ports of the Ukraine UKRPORT where the representatives of Ukrainian ports took part and where the questions of the preparation of specialists of stevedoring techniques, perspectives of the development of national crane-building, tendencies in the installation of port stevedoring techniques were discussed.

Within the framework of the International Black Sea Transport Forum and the conferences there was organized a round-table discussion *Law on seaports as the event of the year in port industry* and the legal firm ANK (general legal partner of the conference) made a report.

During the discussions it was noted that the adoption of the Law on ports can be really called as the event of the year for those, the business of whom is connected with ports, as it is a huge step forward towards the reformation of the industry and the attempt of authorities to take a new glance to the relationships between the state and private investors.

International Black Sea Transport Forum took place together with the exhibition and conference *The 1st Black Sea Ports & Shipping*, and the organizers of it were Transport Event Management LTD (Malaysia).

Within the framework of the Forum there took place the award ceremony of the winners of the National transport rating Transport person of a year.

Prepared using the material of the organization committee of the Forum and the conference, odessa@mediacompass.com.ua

Baltic Investors Forum (Vilnius, Lithuania)



Baltic Investors Forum took part on October 25-26, 2012 in the capital of Lithuania Vilnius.

This event gathered over 500 participants and media representatives from the Baltic countries and other parts of the world. 44 speakers from Lithuania, Poland, Denmark, Finland and other EU countries as well as speakers from Asia and US contributed to the success of the Event. The Baltic Investors Forum became a centre of attention for Baltic's businessmen, investors and government officials.

The aim of the Forum was to review the region's business and investment opportunities, it also sought to delineate the economic development and forthcoming challenges before the recovery. ■

“2012年土库曼斯坦石油与天然气” (阿什哈巴德, 土库曼斯坦)



第17届国际科学会议“土库曼斯坦石油和天然气工业发展主要趋势”于去年11月与国际展览会“土库曼斯坦石油和天然气”同期举行。

活动在大型“Sergi Kosgi”展览馆中举办。活动的组织者是一——土库曼斯坦石油和天然气工业和矿产资源部、土库曼斯坦商会和行业协会、首脑会议贸易活动有限公司——一家专业的国际展览和会议组织公司。

参加的世界石油和天然气的行业巨头有：“Dragon Oil”(阿联酋)、“Petronas”(马来西亚)、雪佛龙公司(美国)、“Petrofac”(英国)、“Honeywell”(美国)、BP(英国)、“壳牌”(美国)、“Saipem”、“ENI”(意大利)、俄罗斯天然气工业股份公司、俄罗斯石油公司、“ITERA”(俄罗斯)、中国石油天然气集团公司(中国)、“Kaztransgaz”(哈萨克斯坦)、“Total”(法国)以及许多其他参与者,所有主要的土库曼斯坦石油和天然气行业单位参加了会议。

将近一千人参加了会议。50多名发言者在大会上作了报



告,另外还有世界著名的优秀专家、部级官员、公司负责人、国际组织代表、科学家和商业人士。

在“Sergi Kosgi”展馆宫殿里的女学生穿着明亮的红色长礼服,戴着绣花帽,男学生全部穿制服,看上去像沙漠之花。通过这种方式,未来专业人士加深他们的知识,以便土库曼斯坦能源领域的迅速发展。

会议伴随着土库曼斯坦的国歌开幕,代表宣读了国家总统 Gurbanguly Berdymukhamedov致大会的欢迎词。在他的欢迎词中说到:

“土库曼斯坦是世界上在拥有巨大天然能源资源方面处于领先地位的国家之一,已确认的天然气资源丰富。土库曼斯坦“Galkynysh”区域被认为在我们这个地球上占有最大面积天然气。目前有一个大型项目来研究这个庞大领域的发展。在近日举行的土库曼斯坦资深会上,其主要任务就是预见这一点对于本国进入世界经济发达国家行列的作用。其提出了石油和天然气复杂的大任务,关于发展气体化学工业需4到5年的周期。因此,我们打算安排能够改变出口气体的管线,以及增加聚乙烯和聚丙烯化学品气体的生产。而这,反过来,会以橡胶及橡胶制品作为主要原料,创造生产聚合物,使其在工业生产中广泛应用成为可能。

在拥有丰富油气资源区域执行搜索和勘探钻井,在全球市场建立多变量的能源输送系统,这是土库曼斯坦燃料和能源战略的主要载体。在这方面,我们实施这一领域的大项目 - 成功铺设开采土库曼斯坦-中国的天然气管道,在该国境内建立天然气东 - 西管道线路- 这是其生动的证据。

土库曼斯坦 - 阿富汗 - 巴基斯坦 - 印度气体管线项目的实施将进一步提高土库曼斯坦的天然气出口量。系统油气资源的开采,增加在石油和天然气领域现代化技术和工艺的预定安装。在此基础上,土库曼斯坦沿着这个方向执行庞大工程,并注重石油和天然气公司的技术现代化。在谈到燃料能源资源的开发和利用符合生态要求和标准时,我们要特别注意。在这种情况下,采取具体步骤,在我国预防和减轻环境污染,解决石油和天然气田开发导致的生态问题,高效并合理利用石油和天然气行业的地下财富.....

.....目前的国际展览和科学会议在讨论活动相关问题方面发挥了重要作用,其相关方面包括:与国外领先的公司寻求合作,针对土库曼斯坦油气资源进行搜索、勘探开采、加工和运输,以及推广互惠互利的合作伙伴关系,交流科学家和专家的知识。我相信,这个重要的论坛,将有助于进一步发展土库曼斯坦复杂的石油和天然气。”

在总统致辞的结尾,其不仅用墙上照片向本次会议的主席团,也向每个独立展位做了展示,希望参加者的身体健康,家庭幸福,在工作中取得伟大的成就。



2012年多式联运欧洲活动

(阿姆斯特丹, 荷兰)

作为集装箱运输日历中最重要的事件之一, 2012年多式联运欧洲活动于今年11月27日至29日在阿姆斯特丹举办的过程中, 再次目睹了参与人数的攀升。

“基于前几年的成功, 2012年多式联运欧洲活动吸引了全球各级供应链人员的广泛参加, 高品质的演讲人和参展商, 再一次刷新了活动纪录。”活动总监Sophie Ahmed这样说, “我们确实为活动取得的成功以及棒极了的产业支持感到欢欣鼓舞。”

欧洲多式联运为从事集装箱运输及物流的专业人士提供了一个平台, 让来自世界各地的人们分享行业最新动态, 组建网络并做生意。在今年就有超过40个不同国家的与会者参与其中。

为期三天的会议同期举办了40多个可以免费参加的会议, 会议由高端演讲人引导, 同时涉及了很多重要的问题和主题, 如IT创新、绿色物流、货物安全、多式联运改革和可持续运输。

会议涉及的一些重点, 包括托运人小组, 一级货运代理小组和世界港口战略论坛都来积极参与并为行业专家提供机会来分享他们的知识和经验, 以及从成员到观众所提出的问题。在本次阿姆斯特丹活动期间, 还特别在聚焦亚洲会议部分, 宣布要在2014年期间推出多式联运亚洲活动。

本次展览通过参展商展示最新的设备、系统、技术和和服务, 提供了洞察未来集装箱和多式联运行业的机会, 旨在提高运营效率和效益。参展企业包括Transicold运输, 马士基集装箱工业, Cargotec, Cronos集装箱集团, Florens货箱服务, TOUAX集团, TAL国际集装箱公司, 大金工业有限公司, COA(集装箱船东协会), CAI国际(集装箱应用程序国际(英国)有限公司), Valspar, Thermo King和Seaco。

“今年的活动得到了惊人的反馈, 现在已经有大量的参展商都签署了2013年多式联运欧洲的展会。我们计划中明年的展览面积已经有多于75%的地方都预定掉了。”Sophie Ahmed补充说, “我们对2014年亚洲的多式联运活动也很感兴趣, 这很不错, 特别是亚洲作为重要组成部分在行业中扮演着重要角色。”

2013年多式联运欧洲活动将于10月8-10日在德国汉堡举办, 多式联运亚洲活动将于2014年3月有史以来第一次在上海举行。有关活动或展览机会的更多信息, 请联系Sophie Ahmed, 邮箱为sophie.ahmed@informa.com 或拨打电话 +44 (0) 207 017 5112。



英国航空铁路：为增长而联合

(英国伦敦)

英国铁路和航空运营商已在11月底于伦敦会面, 讨论无缝旅行的未来, 以及铁路专营商要面对的挑战, 以确保与英国机场之间快速、方便连接。

在easyJet的支持下, 会议强调了专用一站式机场铁路连接的作用。

“我们支持政府关于交通运输系统是经济增长引擎的愿景。我们也相信, 在英国航空创造可持续发展的框架, 特别是建立铁路运输和机场的介入表面, 是提供这种增长的关键,”英国easyJet的总经理保罗·西蒙斯说。

总结他们机场铁路连接的愿景, 保罗·西蒙斯说: “我们需要带有足够行李空间的滚装仓库, 如希思罗机场和斯坦斯特德特快, 我们需要专门的服务, 如希思罗机场快线, 简单、自由和频繁地连接机场和火车站; 他们改进了标牌、票务和市场推广工作, 以增加载客量, 使乘客更容易地使用机场和铁路的连接。”

南部铁路发展总监亚历克斯·福德介绍了盖特威克机场(Gatwick Airport)站的乘客体验改进。南部铁路从网络铁路接管了盖特威克机场站的运作及管理, 并期待为车站升级。他们已经安装了新的标牌、地板、自动售票机和闸门。目前工作进展额外有一个7号平台, 将允许为盖特威克机场快线专门建立一个的平台。

据朱莉娅格·雷戈里说, 在盖特威克机场(Gatwick Airport)的表面访问传输, 最大的挑战是让乘客和航空旅客满意。

“我们有大约100万乘客通过盖特威克旅游。关键事情是, 我们正在游说盖特威克机场快线内的Thameslink专营权的规范化。我们要承认铁路乘客为机场和英国经济带来的价值。”

保罗·西蒙斯也带来了对于easyJet原有卢顿机场基础设施的关注, 这里的铁路连接不太完善。

他说: “我们需要得到机车车辆, 以满足伦敦卢顿机场的乘客。St Pancras火车站的标牌不是很大, 第一列和最后一列到站的火车需要指出。伦敦卢顿机场大道火车站和机场之间的巴士是免费的。当他们刚刚到达这个国家时, 你不能向他们要2.5法郎。你还需要简化票务。我们相信, 如果你买了卢顿机场大道的票, 它应该带你到机场, 而不是车站。我





们要加强列车服务品牌，类似希思罗机场快线（Heathrow Express）和盖特威克机场快线。我们认为卢顿应该有专门的机场快线，”保罗·西蒙斯说。

据合作伙伴一级协助迈克尔·沙巴斯说，斯坦斯特德机场（Stansted Airport）有可能成为第二个伦敦航空枢纽。

“如果你在斯坦斯特德机场建立四条跑道，并建立正确的铁路连接，航空公司就会到来，”迈克尔·沙巴斯说。“铁路提供三样东西——容量、速度和连通性。连通性是非常重要的。机场乘客希望换车的限度不会超过一次。”

伯明翰机场的CEO保罗·基欧敦促政府对航空战略要有不同的方法。

“英国航空政策是有毒的政治策略，而不是鼓励竞争。如果我们有不同的方法，我们可能有不同的解决方案。也许是不同的税制，抑或在机场设立拥挤税？”

英国交通国务部长，议员西蒙·伯恩斯强调了机场和铁路连接的重要性，并向代表保证，英国政府对于铁路和机场的现代化以及它们之间的联系有着强烈关注。

亚欧航线行业领导者 讨论 (中国香港)

在世界贸易中心，世界领先的航线货主和物流企业的高级管理人员于2012年年底聚集在香港海事领袖论坛，探索世界上最大的贸易航线——亚欧航线的挑战和机遇。

在M.力量联盟总经理Mark Millar的召集下，本次由迪拜环球港务集团伦敦门户赞助的论坛活动聚集了行业思想领袖，在历史悠久的皇家香港游艇俱乐部枪房中举办了此次独家活动。

超过30名高级行政人员参与了专业组讨论，包括跨部门主要货主、货运代理和运营商，如全球国际货运、中外运敦豪、赫伯特、亚洲家庭零售集团、川崎汽船、翠丰采购集团、德迅公司、马士基、商船三井、东方海外和Pentland亚洲，以及一些其他的行业领袖。

参与的货运代理公司以及有益的货主一起展示了亚洲和英国贸易的50多万个标准箱（TEU）的情况，这为所有参会者提供了一个良好机会，洞察全球行业领导者所面临的挑战。

嘉宾们倾听了知名演讲人的演说，以及知识共享和开放讨论，探讨参与亚欧贸易的公司主要的发展趋势，以及发展面临的挑战，由于船只尺寸大幅增加，巨大的变化正在发生。

在题为导航汹涌波涛的演示文稿中，行业分析导师Jonathan

Beard博士这样引述：“所有短线走势领先指标的弱点，再加上在欧元区内的经济和政治的不确定性，使我们希望看到2012年和2013年亚洲欧洲航线上集装箱量可以有微弱增长。市场疲软显示出了集装箱港口业面临的额外挑战，伴随设施升级和疏浚的需要，以适应较大的船只。”

随后讨论中考虑的关键问题，如产能利用率、优化供应链、环保和行业稳定。

迪拜环球港务集团25亿美金投资的英国伦敦门户首席执行官 Simon Moore，解释了亚洲的供应链领导者如何通过更近距离运输他们到英国的货物，以便很快减少成本。摩尔先生说：“伦敦门户使得全球付货人可以通过供应链降低成本。伦敦门户更接近英国市场，相比中部地区，北方和南方地区的内陆公路运输会便宜很多。伦敦门户将为英国和亚洲的供应链每年节省成百上千万计美元，寻找2013年降低成本方式付货人，正在与航运公司商谈，以便在伦敦门户前有所节约，伦敦新深海港口会在2013年第四季度之前打开。

香港付货人委员会执行董事Sunny Ho代表货主和出口商说：“付货人赞同承运人所说的，提出一些运营商高运价的波动是破坏性的这一观点。事实上，慢速航行的不利影响往往是低估。更短的运输时间意味着减少库存、降低资金成本和更快地回应市场。”

关于聚会，行业思想领袖Mark Millar说：“召集这次航运业领导人聚会是一项的殊荣，这建立了一个中立和欢乐的平台，通过它来探讨亚欧贸易的严峻挑战和机会。从与会者的热烈反馈，我规划在2013年的每个季度以及未来再次召开这个亚洲海事领导团队论坛。”

欲了解更多信息，请联系：

亚洲：M.力量联盟总经理Mark Millar，香港

mark@mpowerassociates.com +852 9468 5295

欧洲：伦敦门户传讯部经理Xavier Woodward，英国

Xavier.woodward dpworld.com +44 774 862 3423

2012黑海国际]运输论坛 (敖德萨，乌克兰)

在敖德萨举行的2012黑海国际运输论坛框架内，有第14届国际展览运输和物流暨TransUkraine2012，2012年第10届航



运、造船、港口发展国际展，2012敖德萨乌克兰国际年度展览，铁路运输展TransRail2012，2012年专业商业及市政展以及国际运输和物流会议。

上述活动的组织者是乌克兰的媒体指南针公司。

乌克兰基础设施第一副部长K.Jefimenko在他的欢迎词中向论坛嘉宾和与会者指出，乌克兰拥有强大的运输基础设施，其开发利用的重点任务之一是——延长过境潜力。他在论坛上说，要展开与领先的外资运输公司合作的前景，熟悉现代交通技术、物流技术以及系统。

来自世界12个国家的130多家公司参加了该展览的论坛令论坛出席者印象深刻的是，在整个自2008年以来期间，其论坛来访者数目一直居高不下。论坛的丰富内容，带来了这样多的结果。

在论坛框架下举行了第15届乌克兰过境潜力国际运输与物流会议。会议研讨了高效的交通基础设施和东南欧物流，国际河运海运，国家经济互动以及运作和发展问题。

在荷兰政府的协助下，乌克兰的使命是在荷兰贸易河寻找海运合作伙伴，在乌克兰的15家公司参加了这次盛会。

这次会议就最重要的联合运输论坛部分，黑海地区紧急运输系统问题进行了讨论。加强交通基础设施发展和简化通过乌克兰边境口岸的港口运输车辆、货物和乘客的许可证制度，这些都是出于执行乌克兰的国家和运营商的物流链工作，纳入大容量过境运输的需要。景点过境货物的流动是乌克兰运输系统最重要的任务，其方向有通过铁路、陆上跨乌高速公路穿梭于波罗的海和黑海地区，通过道路穿越白俄罗斯和波罗的海国家地区。这是一项巨大复杂的发展措施。

100多名代表参加了会议，他们是港口、船舶修船厂、码头装卸及运输公司、集装箱运输和货运代理、铁路运营商等的负责人和领域专家，他们分别来自德国、奥地利、俄罗斯、立陶宛、乌克兰、白俄罗斯和摩尔多瓦。

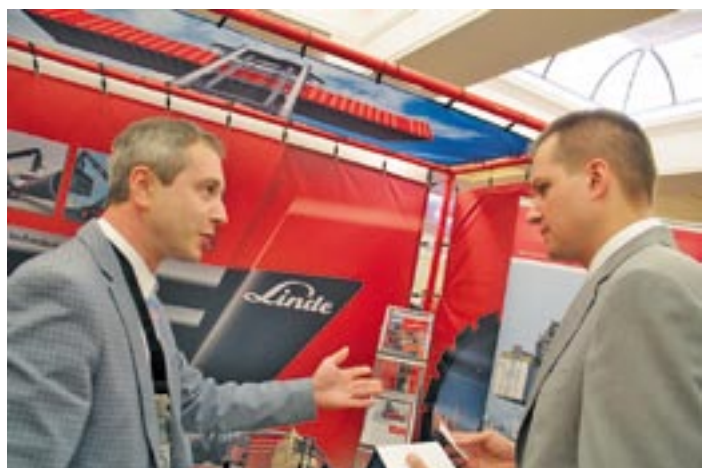
ASCON KR公司召开了ASCON技术研讨会，针对生产和工业民用建筑设计技术准备任务提供解决方案。

欧盟代表在乌克兰进行了至2020年乌克兰运输战略的圆桌讨论，这个计划是欧盟打算在乌克兰运输领域进行的。

在2012年TransUkraine展览框架内，针对乌克兰港口，组织了一个乌克兰港口协会机械化、技术和信息技术(CMTI)领域的委员会，乌克兰港口的代表参加了会议，与装卸技术专家就准备国家起重机建设，安装港口装卸技术趋势发展的观点进行了讨论。

黑海国际运输论坛和会议的框架内举办了港口活动，今年的港口业和律师事务所ANK(一般法律合伙人会议)的圆桌讨论会上做了一个报告。

在讨论过程中，有人指出，通过港口法真的可以称这些为年度事件，他们的业务与港口连接，由于其取得了一个巨大的进步，



对行业改革和当局试图采取的新的国家和私人投资者之间的关系一目了然。

黑海国际运输论坛的组织者运输活动管理有限公司(马来西亚)同期举办了第一届黑海港口和航运展览及会议。

在论坛框架下举行了全国交通评级的年度运输人物获奖者颁奖典礼。

本文准备中使用了论坛和会议组委会材料
odessa@mediacompass.com.ua



“波罗的海投资者论坛” (维尔纽斯，立陶宛)

波罗的海投资者论坛智能国家克服危机——本论坛于2012年10月25-26日在立陶宛维尔纽斯成功举办，是这个地区的成功。

本次活动聚集了来自波罗的海国家以及其他世界各地的500名与会者和媒体代表。44位来自立陶宛、波兰、丹麦、芬兰等欧盟国家以及亚洲和美国的发言人，为活动的成功做出了贡献。波罗的海干散货运价投资者论坛成了人们关注的焦点，吸引了波罗的海干散货运价商人、投资者和政府官员。

该论坛的目的是审查该地区的商业和投资机会，其同时也期望勾画经济的发展并在恢复前预知未来的挑战。



XIX
KLAIPEDA
CASTLE
JAZZ
FESTIVAL

www.jazz.lt

All information you need!

Sheila Raye Charles

USA

Uroš Perić - Perry

SLOVENIA

Tinglao Fusion Band

SPAIN

Vilnius Jazz Orchestra

LITHUANIA

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



Финансовая ЛОГИСТИКА Finansų logistika

Города и поезда
Miestai ir traukiniai



Стратегия для эпохи Азии
Strategija Azijos epochai

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

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**
Žita 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

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 Manomaiytė
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 Galunenka
450-1050 Alberni St., Vancouver, BC,
V6E 1A3, Canada
alex.galunenka@canadiancollege.com

Šį numerį iliustravo
V. Karaciejus, A. Palionis.
Leidinyje panaudotos parodų
organizatorių nuotraukos.

Spausdino
UAB „Lietuvos rytas“ spaustuvė Vilniuje.
Redakcija rankraščių negražina 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.

56 СЛОВО ИЗДАТЕЛЯ

Золото правит?

57 LEIDĖJOS ŽODIS

Auksas valdo?

58 ФИНАНСОВАЯ ЛОГИСТИКА

Домен безопасности
глобального мира
финансов

60 FINANSŲ LOGISTIKA

Globalio finansų
pasaulio saugumas



65 ЛОГИСТИКА

Перспективы 2013 г. –
новая стратегия
цепочки поставок для
эпохи Азии

66 LOGISTIKA

2013 m. perspektyvos –
naujos tiekimų grandies
strategija Azijos epochai

67 ЛОГИСТИКА И СУДОХОДСТВО

Суда больших размеров
будут делать меньше
рейсов

67 LOGISTIKA IR LAIVYBA

Didiesiems laivams reikės
mažiau reisų

68 НЕФТЬ И ГАЗ

ЕС оказывает поддержку
энергетической
стратегии

69 НАФТА IR DUJOS

ES remia Turkmėnistano
energetikos strategiją

70 НЕФТЬ И ГАЗ

Исторические и
экономические
отношения укрепляют
энергетическую
безопасность

71 НАФТА IR DUJOS

Istoriniai ir ekonominiai
santykiai stiprina
energetinį saugumą

73 ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ

«...если нет города,
в который должен
прибывать поезд, то и
в поезде таком смысла
нет...»



74 Международному проекту «Викинг» – 10 лет



76 Амбициозные проекты

78 Интермодальность – основной приоритет

Литовских железных
дорог



79 Литовские маневровые локомотивы рвутся в Европу

80 ЛИЧНОСТИ

История человека и
государства

80 ASMENYBĖS

Žmogaus ir valstybės
istorija

81 GELEŽINKELIAI

„... jei nėra miesto, į
kurį traukinys turėtų
atvykti, toks traukinys yra
beprasmiš...“

82 Tarptautiniam projektui „Vikingas“ – 10 metų

84 Ambicingi projektai

86 Intermodalumas – pagrindinis Lietuvos geležinkelių prioritetas

87 Lietuviški manevriniai lokomotyvai veržiasi į Europą

88 МЕЖДУНАРОДНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ

«Нефть и газ
Туркмėnistана 2012»
(Ашхабад, Туркмėнистан)
Intermodal Europe 2012
(Амстердам, Нидерланды)
«AirRail»: Объединение
ради роста (Лондон, СК)
Встретились лидеры
индустрии морских
торговых путей Азия –
Европа (Гонконг, Китай)
Международный
Черноморский
транспортный форум
2012 (Одесса, Украина)
Балтийский форум
инвесторов
(Вильнюс, Литва)

92 TARPTAUTINIAI RENGINIAI

„Turkmėnistano nafta ir
dujos 2012“ (Ašchabadas,
Turkmėnistanas)



„Intermodal Europe
2012“ (Amsterdamas,
Nyderlandai)

„UKAirRail“: jungimasis dėl
augimo (Londonas, JK)
Susitiko jūrų prekybos kelių
Azija-Europa industrijos
lyderiai (Honkongas, Kinija)
Tarptautinis Juodosios
jūros transporto forumas
2012 (Odesa, Ukraina)
Baltijos investuotojų
forumas (Vilnius, Lietuva)



ЗОЛОТО ПРАВИТ?

Самой дорогой в мире золотой монете под названием «Двойной орел» («Double eagle») в этом году исполняется восемьдесят лет. Хотя возраст этой шикарной дамы смело можно считать солидным, она, словно двадцатилетняя кокетка, не перестает будоражить умы и разжигать страсти сильных мира сего.

Действительно, на ее реверсе написано 20, но, разумеется, не лет. Двадцать долларов – такова номинальная стоимость «Двойного орла», однако 30 июля 2002 года эта монета на аукционе «Сотбис» была продана за... 7,6 миллиона долларов США.

Перед своим юбилеем, в 2012 году, знаменитая монета «Двойной орел», словно звезда мирового масштаба, отправилась в турне по Европе и посетила семь столиц Старого Света, завершив гастроли в национальном музее Хельсинки.

Чем же вот уже восемьдесят лет притягивает к себе внимание мира монета, побуждающая писать книги и снимать фильмы?

Одна из самых красивых, а теперь уже и самых редких монет США появилась на свет в 1907 году.

Президент США Теодор Рузвельт заказал скульптору Огастесу Сент-Годенсу красивую и эстетически привлекательную монету, которая обладала бы значимыми символами, напоминающими те, что использовались в Древней Греции. Так родился «Двойной орел» нового дизайна, до того в более простом виде существовавший в обороте с 1850 года.

После нескольких более поздних усовершенствований жизнь монеты спокойно текла до 1933 года.

В 1933-м, в годы мирового экономического кризиса, иначе называемого Великой депрессией, уже другой американский президент, Франклин Рузвельт, видя, что люди больше не доверяют доллару и массово обменивают его на золото, а последнее забирают из банковских хранилищ, вскоре после своей инаугурации, 5 апреля, специальным указом запретил частную собственность на золото. Граждане были обязаны все имеющиеся у них золотые монеты обменять на бумажные доллары.

В то время на монетном дворе Филадельфии лежало 445 500 отчеканенных новеньких монет «Двойной орел». Дальнейшие события показали, что это были одни из последних золотых монет, отчеканенных правительством США. Однако они никогда не попадали в оборот. Все эти монеты весом в пятнадцать тонн должны были быть переплавлены в золотые слитки. Только две монеты были оставлены для Смитсоновской государственной коллекции монет.

Как выяснилось позднее, не все участники этой истории буквально следовали строгому президентскому указу. Часть «орлов», скорее всего, благодаря оборотистым работникам монетного двора, избежала плавильной печи Форт-Нокса. Сколько монет избежало жара этой печи, неизвестно и по сей день. Предположительно, в мире существует тринадцать «Двойных орлов», отчеканенных в 1933 году.



Одна из монет «Double Eagle», прожившая бурную и полную опасностей жизнь, переходившая из рук одних коллекционеров в руки других, побывав собственностью короля Египта Фарука и еще во множестве мест, в 2002 году оказалась на аукционе «Сотбис» и была продана за невероятную сумму.

В прошлом году, странствуя по Европе, «Двойной орел» пробуждал интерес политиков и финансистов не только своим изящным видом и скандальной историей.

Может быть, появление этой монеты в Старом Свете активизировало ведущиеся в течение некоторого времени дискуссии о том, что в мировую экономику следовало бы вернуть золотой стандарт в том или ином виде (в денежной системе, когда деньги покрыты золотом, т.е. связаны с конкретным его количеством). Такую инициативу выдвинул Роберт Брюс Зеллик, бывший в ту пору главой Всемирного банка. По его мнению, необходима система, которая охватит доллар, евро, иену, фунт стерлингов и юань и которая поможет интернационализировать и открыть рынки. В этой системе, скорее всего, в качестве международного стандарта может использоваться золото.

Истоки истории золотого стандарта уходят в 1717 год, когда Исаак Ньютон, служивший директором монетного двора Англии, установил обменный курс в 3,811 фунта стерлингов за 1 унцию золота. В 1870 году все основные страны, кроме Китая, перешли к золотому стандарту – их валюта была связана с золотом. В 1900-м от этой практики отказались, в 1925-м к ней снова вернулись. Однако возвращение оказалось непродолжительным. Начавшаяся в 1929 году Великая депрессия и запрет частной собственности на золото в Америке в 1933-м остановили действие золотого стандарта до Бреттон-Вудского соглашения, когда в 1944 году была принята международная система фиксированных валютных курсов. Эта структура, созданная США и Великобританией, которую подписали делегаты 44 государств-союзников, действовала до 15 августа 1971 года, когда президент США Ричард Никсон положил конец фиксированному соотношению стоимости золота и доллара, равному 35 долларам за унцию золота.

Спустя четыре десятилетия в финансовых и политических слоях снова витают идеи возрождения золотого стандарта.

Росс Норманн, владелец лондонской брокерской компании «Sharps Pixley», занимающейся золотом, не считает, что в XXI веке возможен возврат к золотому стандарту, однако очевидно, что следует урезать возможности монетарной политики центральных банков. Ему вторит и главный экономист «Standard Chartered Bank» Жерар Лайонс, утверждая, что в прошлом золотой стандарт не смог гарантировать необходимую стабильность. По мнению Ж. Лайонса, золото не представляет сегодняшнему миру требуемую гибкость, поэтому его роль в настоящее время является лишь эпизодической и в будущем влияние золота будет снижаться. Мир трансформируется в направлении валютной многополярности, а цена на золото растет пропорционально росту тревоги из-за доллара США и мировой инфляции. Он убежден, что в наши дни золото следует ценить так же, как и нефть, газ, железо, зерно или любое иное сырье.

Несмотря на эти мнения и прогнозы, граждане планеты как безумные копят золото. Особенно активно запасы этого металла наращивают Китай, Индия, Бразилия, Южная Корея, Россия. Однако пока по количеству золота лидируют США и Германия.

Кто-то подсчитал, что если бы мы расплавили всё добытое человечеством золото, то оно заполнило бы два олимпийских бассейна.

И золото продолжает править человечеством...

Искренне ваша -
Зита Таллат-Кяпшайте,
издатель журнала



AUKSAS VALDO?

Brangiausiai pasaulyje aukso monetai, pavadintai „Dvigubo erelio“ (*Double Eagle*) vardu, šiemet sukanka aštuoniasdešimt metų. Nors šią prašmatnią damą drąsiai galima laikyti solidaus amžiaus, ji tarsi dvidešimtmetė viloki nepalaužia audrinusi protus ir kaitinusi pasaulio galingųjų aistras.

Iš tikrųjų ant jos nominalo užrašyta 20, bet, žinoma, ne metų. Dvidešimt dolerių – tokia yra „Dvigubo erelio“ nominali vertė, tačiau 2002 metų liepos 30 dieną ši moneta „Sothbio“ (*Sotheby's*) aukcione parduota už ...7,6 milijono JAV dolerių.

Prieš savo jubiliejų 2012 metais garsioji *Double Eagle*, tartum kokia pasaulinio masto žvaigždė iškeliavo į turnė po Europą ir aplankė septynias Senojo Žemyno sostines, gastroles baigusi Helsinkio nacionaliniame muziejuje.

Kuo gi aštuoniasdešimt metų pasaulio dėmesį kausto moneta, skatinanti rašyti knygas ir kurti filmus?

Viena gražiausių, o dabar jau ir rečiausių JAV monetų sukurta 1907 metais.

JAV prezidentas Teodoras Ruzveltas (Theodore Roosevelt) skulptoriui Augustui Saint-Gaudensui užsakė sukurti monetą, kuri būtų graži ir turėtų prasmingus simbolius, primenančius tuos, kurie buvo naudojami senovės Graikijoje. Taip gimė naujo dizaino „Dvigubas erelis“, iki tol paprastesniu pavidalu apyvartoje gyvavęs nuo 1850 metų.

Po kelių vėlesnių patobulinimų monetos gyvenimas tekėjo sklandžiai iki 1933 metų.

1933-aisiais, pasaulinės ekonominės krizės, vadinamos Didžiąja depresija, metais, jau kitas Amerikos prezidentas Franklinas Ruzveltas (Franklin Delano Roosevelt), matydamas, kad žmonės, nebesitikėdami doleriais, ėmė juos masiškai keisti į auksą, o šį atsiiminti iš bankų saugyklų, netrukus po savo inauguracijos balandžio 5 d. specialiuoju įsaku uždraudė privačią aukso nuosavybę. Visas turimas auksines monetas piliečiai privalėjo pasi-keisti į popierinius dolerius.

Tuo metu Filadelfijos aukso kalykloje gulėjo 445 500 nukaltų naujutėlaičių *Double Eagle* monetų. Tolesni įvykiai parodė, kad tai buvo vienos iš paskutinių aukso monetų, nukaldintų JAV vyriausybės. Tačiau jos niekada nepateko į apyvartą. Penkiolika tonų sveriančios monetos turėjo būti išlydytos į aukso luitus. Tik dvi monetos buvo paliktos Smitsono (Smithson's) valstybinei monetų kolekcijai.

Kaip vėliau paaiškėjo, ne visi šios istorijos dalyviai paraidžiu laikėsi griežto prezidento įsako. Dalis „erelių“ tikriausiai apskrukių monetų kalyklos darbuotojų dėka išsisuko nuo Knokso forto (Knox Fort) lydymo krosnies. Kiek monetų išvengė šios krosnies karščio, neaišku iki šiol. Spėjama, kad pasaulyje egzistuoja trylika 1933 metais nukaldintų „Dvigubų erelių“.



Viena *Double Eagle* monetų, patyrusi audringą ir kupiną pavojų gyvenimą, ėjusi iš vienių į kitas kolekcionierių rankas, persekiojama JAV slaptosios tarnybos, pabuvusi Egipto karaliaus Faruko (Farouk) nuosavybe, pabuvojusi daugelyje vietų, 2002 metais atsidūrė „Sothbio“ aukcione ir buvo parduota už neįtikėtiną sumą.

Pernai keliaudama po Europą *Double Eagle* politikų ir finansininkų susidomėjimą žadino ne tik savo dailia išvaizda ir skandalinga istorija.

Gali būti, kad jos pasirodymas Senajame Žemyme suaktyvino jau kuris laikas vykstančias diskusijas, kad į pasaulio ekonomiką vienokia ar kitokia forma būtų sugrąžintas aukso standartas (piniginė sistema, kai pinigai yra padengti auksu, t.y. susieti su konkrečiu aukso kiekiu). Tokią iniciatyvą pateikė tuometis, dabar jau kadenciją baigęs Pasaulio Banko vadovas Robertas Zoelickas (Robert Bruce Zoellick). Jo manymu, būtina sistema, kuri apimtų dolerį, eurą, jeną, svarą sterlingų bei juanį ir kuri padėtų internacionalizuoti bei atverti rinkas. Šioje sistemoje, greičiausiai, kaip tarptautinis standartas, galėtų būti naudojamas auksas.

Aukso standarto istorijos pradžia siekia 1717 metus, kai Anglijos iždinininkas Izaokas Niutonas nustatė 3,811 svoro sterlingų už 1 unciją aukso keitimo kursą. 1870 metais visos pagrindinės šalys, išskyrus Kiniją, perėjo prie aukso standarto – jų valiuta buvo susieta su auksu. 1900-aisiais šios praktikos atsisakyta, 1925-aisiais vėl prie jos sugrįžta. Tačiau sugrįžimas truko neilgai. 1929 metais prasidėjusi Didžioji depresija ir privačios aukso nuosavybės Amerikoje uždraudimas 1933-aisiais aukso standarto galiojimą sustabdė iki Breton Vudo (Bretton Woods) susitarimo, kai 1944 metais buvo priimta tarptautinė fiksuotų valiutos kursų sistema. Ši JAV ir Didžiosios Britanijos sudaryta struktūra, kurią pasirašė 44 valstybių sąjungininkių delegatai, galiojo iki 1971 metų rugpjūčio 15 d., JAV prezidentui Ričardui Niksonui (Richard Nixon) nutraukus fiksuotą aukso ir dolerio vertės santykį, lygų 35 doleriams už unciją aukso.

Praėjus keturiems dešimtmečiams, finansų ir politikos sluoksniuose vėl sklendo aukso standarto atgaivinimo idėjos.

Londono aukso maklerių kompanijos „Sharps Pixley“ savininkas Rosas Normanas (Ross Norman) teigia nemanaš, kad dvidešimt pirmajame amžiuje būtų įmanoma sugrįžti prie aukso standarto, tačiau akivaizdu, jog reikia suvaržyti centrinių bankų monetarinės politikos galimybes. Jam pritaria ir „Standard Chartered Bank“ vyriausiasis ekonomistas Gerardas Lyonsas (Gerard Lyons), sakydamas, kad praityje aukso standartas nesugebėjo užtikrinti reikiamo stabilumo. G. Lyonso manymu, auksas nesuteikia nūdienos pasauliui būtino lankstumo, todėl jo vaidmuo šiuo metu tėra epizodinis, ir ateityje aukso įtaka mažės. Pasaulis transformuojasi link valiutinio daugiapoliškumo, o aukso kaina kyla proporcingai augant nerimui dėl JAV dolerio ir pasaulinės infliacijos. Jis įsitikinęs, kad šiais laikais auksas turėtų būti vertinamas lygiai taip pat kaip ir nafta, dujos, geležis, grūdai ar bet kokia kita žaliava.

Nepaisydami šių nuomonių ir prognozių, planetos piliečiai kaip išprotėję kaupia auksą. Ypač aktyviai šio metalo atsargas didina Kinija, Indija, Brazilija, Pietų Korėja, Rusija. Tačiau kol kas aukso kiekiu pirmauja JAV ir Vokietija.

Kažkas paskaičiavo, kad jeigu išlydytume visą žmonijos išgautą auksą, jis tilptų į du olimpinis baseinus. Ir jis valdo žmoniją...

Nepaisydami šių nuomonių ir prognozių, planetos piliečiai kaip išprotėję kaupia auksą. Ypač aktyviai šio metalo atsargas didina Kinija, Indija, Brazilija, Pietų Korėja, Rusija. Tačiau kol kas aukso kiekiu pirmauja JAV ir Vokietija.

Kažkas paskaičiavo, kad jeigu išlydytume visą žmonijos išgautą auksą, jis tilptų į du olimpinis baseinus.

Ir jis valdo žmoniją...

Nuoširdžiai Jūsų
Zita Tallat-Kelpšaitė
Žurnalo leidėja



ДОМЕН БЕЗОПАСНОСТИ ГЛОБАЛЬНОГО МИРА ФИНАНСОВ

Валерий Гульбас,

*внештатный советник по экономическим
вопросам Администрации Президента РК,
учредитель Европейского Фонда - VIV*

Эра золотого стандарта

Парижская конференция 1867 года заложила теорию развития мировой финансовой системы на основе «золотой константы» мировых валют. В 1878 году ряд европейских государств, представители Северной Америки и Австралии признали авторитет «золотого стандарта» (далее ЗС) и эквивалент к нему своих национальных валют.

Международное принятие ЗС было провозглашено началом объединения финансовых рынков и адаптации национальных экономик в мировую экономическую структуру.

Золотой эквивалент, или классический золотой стандарт начал исполнять роль «реверса» в работе механизма международной торговли и формирования национальных бюджетов с координаций на золотое содержание.

Внутренняя финансовая политика государств не зависела при этом от состояния мирового финансового рынка. Страны с положительным платежным балансом могли активно инвестировать значительные финансовые ресурсы в развитие национальной экономики и в экономику стран-партнеров.

Предпринимаемые меры национальной регуляции статуса государственной валюты не проходили в автоматическом режиме, состояние золотого запаса позволяло проводить их в режиме осознания реального состояния национальной экономики, наличия объема денежной массы и перспектив макроэкономики.

Но двадцатый век похоронил эпоху классического золотого стандарта, ушла в историческое прошлое Парижская конференция.

Финансовый лидер успеха

Активное развитие национальных экономик и финансовых рынков позволило создать предпосылки для рождения мирового финансового лидера – Великобритании.

Создание Английского финансового блока позволило этому государству заполучить инструменты влияния на мировую финансовую систему и ее эквивалент – золотой стандарт.

Национальный банк Англии в союзе с подконтрольными банками образовали альянс «валютных интервентов» для проведения координированной финансовой политики в отношении национальных банков других государств. Появилась возможность регулировать стабильность и управляемость мировой финансовой системы, на развитие которой влияла и продолжает влиять Лондонская школа экономики и политических наук, основанная в 1894 году. В стенах этого учебного заведения обучались и стажировались 32 % прошлых и нынешних глав государств, 16 представителей этой школы стали лауреатами Нобелевской премии.

В тридцатые годы Лондонскую школу закончил банкир 20 века Дэвид Рокфеллер - представитель третьего поколения знаменитой династии, один из влиятельных идеологов глобализации и неоконсерватизма.

Ведущим сектором английской экономики в настоящее время является финансовая составляющая, ее объем в национальном ВВП составляет 27,7 % и определяет специализацию этого государства в структуре международных отношений, обеспечивая лидерство в сфере мировых финансов.

Дилемма целей, или парадокс рождения Бреттон-Вудского соглашения

Одним из парадоксов бурного развития и построения фундамента глобальной финансовой системы можно считать Бреттон-Вудское соглашение, заложившее в 1944 году основу прозрачной, демократичной международной структуры валютных отношений, предпола-

гавшей «уничтожение всех форм дискриминационной практики в международной торговле».

Но уже на первом этапе внедрения Бреттон-Вудской глобальной финансовой структуры, провозгласившей новый мировой порядок, была раскрыта пагубность этой системы для национальных валют. Отказ от классического золотого стандарта лишил свободы действий государства с формирующимся рынком в принятии национальных экономических программ, с помощью которых возможно было успешно прогнозировать, управлять макроэкономическими процессами и контролировать их.

Как предполагал один из величайших государственных и политических лидеров двадцатого века Франклин Делано Рузвельт, «контролировать мир чисто военными рычагами нецелесообразно, да и попросту невозможно: шести процентам мирового населения трудно диктовать свои условия остальным 94 %. Но картина меняется, если перейти в экономическую сферу. Доля США в мировом валовом продукте приближалась к 50 %, и именно эта колоссальная экономическая мощь должна была обеспечить Америке мировую гегемонию».

Бреттон-Вудское соглашение создало основу мировой экономики из каркаса одной глобальной валюты – Доллара США. Доллар стал инструментом, ограничивающим мировой объем денежной массы, и регулятором международных экономических отношений.

Потоки инвестиционных ресурсов превратились в механизм влияния Международного валютного фонда на уровень и статус национальных валют, а органы его управления стали рычагами воздействия на национальные политические и экономические структуры.

Только в условиях Бреттон-Вудской системы была возможна удивительная метаморфоза с мировой финансовой структурой, произошедшая 15 августа 1971 года, когда президент США Р. Никсон совершил глобальную финансовую революцию, освободив доллар от условия свободной конвертации в золото. Закончилась эпоха золотого стандарта, кото-





«Контролировать мир чисто военными рычагами нецелесообразно, да и попросту невозможно: шести процентам мирового населения трудно диктовать свои условия остальным 94 %. Но картина меняется, если перейти в экономическую сферу. Доля США в мировом валовом продукте приближалась к 50 %, и именно эта колоссальная экономическая мощь должна была обеспечить Америке мировую гегемонию».

Франклин Делано Рузвельт



рую в 1924 году Джон Мейнард Кейнс характеризовал как «пережиток эпохи варварства». Мировая валютная система пустилась в «добровольное эпохальное плавание свободных курсов» с ориентацией на доллар США.

Крах эпохи Бреттон-Вудской системы предопределили несколько факторов: девальвация доллара относительно золота на 10 % в 1973 году, отказ МВФ в поддержке золотого эквивалента и решение экспортеров нефти (ОПЕК) значительно повысить цены на нефть.

Образовавшиеся в мировой валютной системе излишки финансовых ресурсов в долларах привели к увеличению ликвидности в ведущих международных банках, в активах которых образовался задел в объеме 50 млрд долларов США. Возникла проблема: как вернуть в мировую экономическую структуру эти 50 млрд долларов или как конвертировать 50 млрд бумажной массы в реальные высоколиквидные ценности?

Денежная регалия глобального мира

Созданный «денежный пузырь» спровоцировал рождение частной международной финансовой системы, которая активизировала свою деятельность в развивающихся странах и в государствах с переходной экономикой. На эти государства, которые были вовлечены в международный рынок капитала и движения ценных бумаг, обрушился поток денежной массы. На мировом рынке капитала появились новые игроки, которым в основном предлагали финансовые суррогаты, а рассчитываться за них приходилось ликвидным сырьем или собственным суверенитетом. Планетарную финансовую структуру возглавили частные инвестиционные центры под руководством мега спекулянтов.

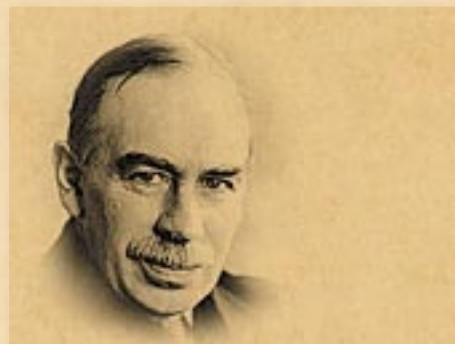
Многие из новых участников международного рынка ценных бумаг пытались осуществлять контроль и управлять потоком иностранных инвестиций, но только редким из них удалось добиться успеха. Структурные корректировки МВФ требовали либерализации национальных финансово-экономических программ и ослабления контроля над процедурами вхождения иностранного инвестиционного капитала на суверенные территории.

В основу международной финансовой систе-

мы и мировой экономики был заложен механизм - «надувай мир деньгами», породивший феномен «секьюритизованных займов».

Создатель глобального «Чейз-банка», ведущий банкир XX века и инициатор создания Международного консультационного комитета (МКК) Дэвид Рокфеллер считал: «Перспектива получения прибыли является приманкой, позволяющей создать занятость, богатство и наделить людей возможностями, которые не в состоянии дать никакая другая социальная или экономическая система. Именно поэтому никто не должен чувствовать себя виноватым за то, что он делает деньги».

Предложенная МВФ система вхождения развивающихся стран в мировую финансовую систему приоткрывала им доступ к мировым инвестиционным фондам, но при этом спровоцировала нестабильность национальных валют и, как следствие, вызвала резкий рост спекулятивной деятельности на мировом фондовом рынке.



Закончилась эпоха золотого стандарта, которую в 1924 году Джон Мейнард Кейнс характеризовал как «пережиток эпохи варварства». Мировая валютная система пустилась в «добровольное эпохальное плавание свободных курсов» с ориентацией на доллар США.

В этих условиях была создана в 1974 году Международная организация комиссий по ценным бумагам (IOSCO), куда вошли представители тринадцати национальных органов финансового регулирования, которые пытались и пытаются внедрить международные стандарты и осуществлять коллективный контроль за трансграничной торговлей дериватами.

Активное развитие товарных и сырьевых рынков, бурный рост национальных экономик в государствах Юго-Восточной Азии и в суверенных государствах Центральной Азии и в России увеличило в структуре мировых финансов объем суверенных долговых обязательств перед ведущими инвестиционными фондами. В результате этих преобразований в мировой экономике произошло перетекание финансовых активов в инвестиционные глобальные центры, что позволило им оказывать влияние на национальные валюты, используя спекулятивный механизм кредитных рейтингов и рисков. В том числе и в государствах зоны твердых валют – доллара и евро, где нынешние краткосрочные и долгосрочные кризисы в глобальной финансовой структуре стали следствием роста их суверенных долгов.

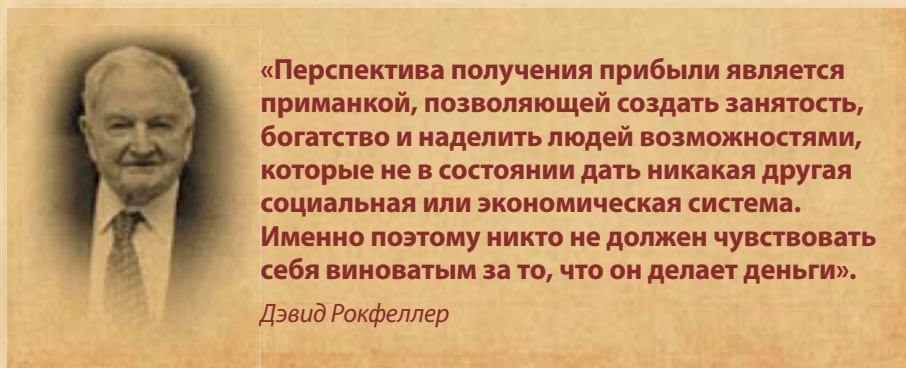
Финансовый кризис в валютных зонах - детонатор геополитической напряженности

Валютные интервенции и колебания котировок валют на мировых финансовых рынках и рост цен на углеводородное сырье инициировали спад национальных экономик не только в развивающихся странах, но и в государствах высокого уровня потребления продуктов из нефти.

Очевидно, что значительное повышение цен на углеводородное сырье сможет спровоцировать снижение темпов экономического роста в государствах Еврозоны и в США, что скажется на росте геополитической напряженности.

В 2011 году в выпуске «Перспективы развития мировой экономики» был высказан прогноз: «Если в США произойдет ужесточение налогово-бюджетной политики на три процента от национального ВВП, это приведет к сокращению бюджетных расходов и, как следствие, может привести к полномасштабной рецессии. Это может вызвать резкое снижение цен на акции на мировом фондовом рынке и спровоцировать сильное финансовое потрясение на глобальном финансовом рынке».

Международные аналитические агентства высказывают прогноз, что редактирование денежно-кредитной политики в государствах Евросоюза и озвученные намерения Федеральной Резервной Системы (ФРС) США о приобретении ценных бумаг с ипотечным обеспечением на сумму до 40 млрд долларов в месяц позволит создать предпосылки для роста экономик в государствах зоны евро и в США, что спровоцирует в этих финансовых оазисах снижение процентных ставок в 2013 году.



«Перспектива получения прибыли является приманкой, позволяющей создать занятость, богатство и наделить людей возможностями, которые не в состоянии дать никакая другая социальная или экономическая система. Именно поэтому никто не должен чувствовать себя виноватым за то, что он делает деньги».

Дэвид Рокфеллер

Внешний и внутренний лаг национальных программ

Мировой рынок капитала функционирует под контролем финансовых центров влияния, которые оказывают давление на мировую экономику через процедуры международных кредитов, осуществляя торговлю международными валютами, государственными ценными бумагами, биржевую торговлю дериватами и прочими спекулятивными финансовыми продуктами и инструментами.

Анализ развития мировой финансовой структуры с эпохи классического золотого стандарта до крушения Бреттон-Вудской системы показывает, что наблюдается тенденция к эманации из единственного финансового центра функционирования за состоянием глобального экономического рынка.

Предложенная современному миру архитектура международного капитала нарушила баланс между выгодами и затратами, поставила в жесткую зависимость форму общественно-го развития от выбранной модели государственной макроэкономической политики.

Правительства государств с рыночной (открытой) экономикой вынуждены создавать национальные программы и проекты по обеспечению экономического роста, заниматься решением вопроса занятости населения и вести активную внешнеэкономическую деятельность под диктатом условий и предложений из международных финансовых центров.

Воздействие и влияние современного глобального рынка на национальную экономику ставит перед лидерами и политиками суверенных государств задачу: как достичь баланса во внутренней и внешней финансово-экономической деятельности, чтобы не нарушить равновесие между налогово-бюджетной и кредитно-денежной политикой?

Как достичь успеха, чтобы не нарушить паритет между национальными возможностями и потребностями мирового рынка?

С тех пор, как национальные государства открыли свои экономики для иностранных компаний и международных финансовых институтов, их правительства возложили на себя риски при подготовке и принятии собственных макроэкономических моделей с учетом национальных эндогенных величин и фактора влияния экзогенных величин на национальный, региональный показатель эффективности политической и финансовой власти.

Глобализация финансовых рынков стала рассматриваться как естественный экономический процесс в мировой экономике, но при этом умолчанию подвергается фактор ужесточения требований со стороны глобального рынка инвестиций (капитала) к суверенным правительствам по проведению национальной валютной политики в интересах мировых финансовых центров.

Новая международная финансовая система и экономический прогресс

В национальных и региональных политических и экономических организациях поднимается вопрос: ведут ли предложения мировых центров капитала по реконструкции национальных финансовых структур и реформы по регулированию их национальных экономик к росту экономических результатов?

Национальные лидеры государств с развитой и развивающей экономикой и представители региональных центров промышленного развития все чаще выступают с инициативой и предлагают программы по созданию новой международной финансовой структуры, способной поддерживать более высокие темпы экономического роста, добиваясь меньшей зависимости от колебаний на фондовом рынке.

Звучат призывы к созданию мировой инвестиционной структуры, в которой гибкий валютный курс способен стать буфером, защищающим мировую и национальную экономику от импорта инфляции.

Необходимо осознать, что современная глобальная финансовая система с ее частыми трансформациями основных валют сдерживает и не позволяет выработать единую эффективную стратегию управления курсами «валют фаворитов».

Существующая сегодня система создала условия для дальнейшего развития инновационных форм в международном валютном сотрудничестве и запустила процессы создания нового паттерна мировых финансов с реальной международной валютной ликвидностью.

Мировое сообщество стоит на пороге новых событий, которые изменят структуру глобальной экономики, изменят форму финансовой логики.

Возможно, наступает эпоха финансовой гармонии. ■



GLOBALIOJO FINANSŲ PASAULIO SAUGUMAS



Valerijus Gulbas

Kazachstano Respublikos prezidento administracijos neetatinis patarėjas ekonomikai, Europos Fondo VIV steigėjas

„Reikia gyventi teisingai suvokiant pasaulio dalyką eigą“

Senovės graikų filosofas Krisipas



Aukso standarto era

1867 metų Paryžiaus konferencija priėmė pasaulio finansų sistemos raidos teoriją pasaulio valiutų „aukso konstantos“ pagrindu. 1878 metais kai kurios Europos valstybės, Šiaurės Amerikos ir Australijos atstovai pripažino „aukso standarto“ (toliau – AS) autoritetą ir savo nacionalinių valiutų ekvivalentą tam standartui. Tarptautinis AS priėmimas buvo paskelbtas finansų rinkų susivienijimo ir nacionalinių ekonomikų adaptacijos į pasaulio ekonomikos struktūrą pradžia. Aukso ekvivalentas, arba klasikinis aukso standartas, pradėjo vykdyti



„reverso“ vaidmenį – padėjo suformuoti tarptautinės prekybos mechanizmą ir nacionalinius biudžetus, atsižvelgiant į aukso turinį.

Tačiau valstybių vidaus finansų politika nepriklausė nuo pasaulio finansų rinkos būklės. Teigiamus mokėjimų balansus turinčios šalys galėjo aktyviai investuoti didžiulius finansinius išteklius į nacionalinės ekonomikos raidą ir šalių-partnerių ekonomiką.

Valstybių nacionalinių valiutų statuso reguliavimas nebuvo automatiškas, aukso atsargos leido realiai vertinti nacionalinę ekonomiką, kontroliuoti pinigų srautus ir makroekonomikos perspektyvas.

Tačiau dvidešimtas amžius palaidojo klasikinį aukso standartą. Paryžiaus konferencija tapo istorine praeitimi.

Tikslų dilema, arba Breton Vudo sutarties atsiradimo paradoksas

Vieną sparčiai bvesivystančios globaliosios finansų sistemos paradoksą galima pripažinti Breton Vudo sutartį, kuri 1944 metais tapo iluzinės, demokratinės tarptautinės valiutinių santykių struktūros pagrindu, kurio esmė buvo „panaikinti visas diskriminacinės praktikos formas tarptautinėje prekyboje“.

Tačiau jau pirmajame Breton Vudo globaliosios finansų struktūros įdiegimo etape paaiškėjo šios sistemos praaištingumas nacionalinėms valiutoms. Klasikinio aukso standarto atsisakymas atėmė iš valstybių laisvę savarankiškai formuoti savo rinkas ir nacionalines ekonomikos programas,

Investicinių išteklių srautai virto Tarptautinio valiutos fondo (TVF) mechanizmu, įtakojančiu nacionalinių valiutų lygį ir statusą, o jo valdymo organai tapo poveikiu nacionalinėms politinėms ir ekonominėms struktūroms svertais.

Tik Breton Vudo sistemos sąlygomis 1971 m. rugpjūčio 15 d. įvyko nuostabi pasaulio finansų sistemos metamorfozė, kai JAV prezidentas R. Niksonas įvykdė globalią finansų revoliuciją, išlaisvindamas dolerį nuo sąlygos laisvai konvertuoti į auksą. Baigėsi aukso standarto epocha, kurią 1924 metais Džonas Meinardas Keinsas apibūdino kaip „barbarizmo epochos atgyveną“. Pasaulio valiutos sistema leidosi į „savanorišką laisvų kursų plaukiojimą“ su orientacija į JAV dolerį.

Breton Vudo sistemos krachą nulėmė keli veiksniai: 10 proc. dolerio devalvacija aukso atžvilgiu 1973 metais, TVF atsisakymas paremti aukso ekvivalentą ir naftos eksportuotojų (OPTK) sprendimas gerokai padidinti naftos kainas. Pasaulio valiutų sistemoje susidaręs finansų išteklių doleriais perteklius padidino likvidumą didžiuosiuose tarptautiniuose bankuose, kurių aktyvuose susidarė 50 mlrd. JAV dolerių perviršis. Iškilė problema: kaip sugrąžinti į pasaulio ekonomikos struktūrą tuos 50 mlrd. JAV dolerių arba kaip konvertuoti 50 mlrd. popieriaus masę į realias likvidines vertybes?

Globaliojo pasaulio pinigų regalija

Susidaręs „pinigų burbulas“ išprovokavo privačios tarptautinės finansų sistemos atsiradimą, kuri suaktyvino savo veiklą besivystančiose šalyse ir valstybėse su pereinamąja ekonomika. Tas valstybes, kurios buvo įtrauktos į tarptautinę kapitalo rinką ir vertybinių popierių judėjimą, užgriuvo pinigų masės lavina. Pasaulio kapitalo rinkoje atsirado naujų lošėjų, kuriems dažniausiai buvo siūlomi finansiniai surogatai, o atsiskaityti už juos reikėjo likvidine žaliava arba savo suverenitetu. Finansų struktūroms ėmė vadovauti privatūs investicijų centrai su megaspekuliantais priešakyje.

Daugelis naujųjų tarptautinės vertybinių popierių rinkos dalyvių bandė kontroliuoti ir valdyti užsienio investicijų srautus, bet tik retai kuriems pasisekdavo. TVF struktūrinės korekcijos reikalavo liberalizuoti nacionalines finansų ir ekonomikos programas ir susilpninti kontrolę užsienio investicijų procedūroms suvereniose teritorijose.

Tarptautinėse finansų sistemoje ir pasaulio ekonomikoje įsivyravo „pinigų pumpavimo pasaulyje“ mechanizmas, pagimdęs „sekturizuotą paskolų“ fenomeną.

Globaliojo „Ceiz banko“ įkūrėjas, garsus 20-ojo ►

„Kontroliuoti pasaulį tik kariniais svertais netikslinga ir net neįmanoma: šešiams procentams pasaulio gyventojų sunku diktuoti savo sąlygas likusiems 94 procentams.

Tačiau padėtis keičiasi, kai pereiname į ekonomikos sferą. JAV dalis pasaulio bendrojo produkto srityje artėja prie 50 procentų, ir būtent ši milžiniška ekonominė galia turėjo užtikrinti Amerikai pasaulinę hegemoniją“.

Franklinas Ruzveltas
(Franklin Delano Roosevelt)



Finansinis sėkmės lyderis

Aktyvus nacionalinių ekonomikų ir finansinių rinkų plėtojimas sudarė prielaidas atsirasti pasauliniam finansų lyderiui – Didžiajai Britanijai.

Susikūręs Anglijos finansinis blokas padėjo šiai valstybei įtakoti pasaulio finansų sistemą ir jos ekvivalentą – aukso standartą.

Anglijos nacionalinis bankas kartu su jos kontroliuojamais bankais įkūrė „valiutinių intervencijų“ aljansą kitų valstybių nacionalinių bankų finansų politikai koordinuoti. Atsirado galimybė reguliuoti pasaulio finansų sistemos stabilumą ir valdymą. Tos sistemos raidai turėjo ir tebeturi įtakos Londono ekonomikos ir politinių mokslų mokykla, įkurta 1894 metais. Šioje mokykloje mokėsi ir stažavosi 32 procentai praeities ir dabarties valstybių vadovų, 16 šios mokyklos atstovų tapo Nobelio premijos laureatais.

Ketvirtąjį praėjusio amžiaus dešimtmetį Londono mokyklą baigė dvidešimtojo amžiaus bankininkas Deividas Rokfeleris – garsiosios dinastijos trečios kartos atstovas, vienas įtakingiausių globalizacijos ir neokonservatizmo ideologų.

Šiuo metu Anglijos ekonomikos pagrindinė sudedamoji dalis yra finansai, kurie lemia šios valstybės specializaciją tarptautinių santykių struktūroje, užtikrindami lyderystę pasaulio finansų sistemoje.

kurios padeda sėkmingai prognozuoti, valdyti ir kontroliuoti makroekonominius procesus.

Kaip sakė vienas žymiausių dvidešimtojo amžiaus valstybės ir politikos lyderių Franklinas Ruzveltas, „kontroliuoti pasaulį tik kariniais svertais netikslinga ir net neįmanoma: šešiams procentams pasaulio gyventojų sunku diktuoti savo sąlygas likusiems 94 procentams. Tačiau padėtis keičiasi, kai pereiname į ekonomikos sferą. JAV dalis pasaulio bendrojo produkto srityje artėja prie 50 procentų, ir būtent ši milžiniška ekonominė galia turėjo užtikrinti Amerikai pasaulinę hegemoniją“.

Breton Vudo sutartis sukūrė pasaulio ekonomikos pagrindą iš vienos globalios valiutos – JAV dolerio. Doleris tapo įrankiu, ribojančiu pasaulio pinigų mases ir reguliuojančiu tarptautinius ekonominius santykius.

Baigėsi aukso standarto epocha, kurią 1924 metais Džonas Meinardas Keinsas apibūdino kaip „barbarizmo epochos atgyveną“. Pasaulio valiutos sistema leidosi į „savanorišką laisvų kursų plaukiojimą“ su orientacija į JAV dolerį.





amžiaus bankininkas ir Tarptautinio konsultacinio komiteto (TKK) įkūrėjas Deividas Rokfeleris yra pasakęs: „Pelno gavimo perspektyva yra masalas, leidžiantis sukurti užimtumą, turtus ir suteikti žmonėms galimybių, kurių negali suteikti jokia kita socialinė ar ekonominė sistema. Būtent todėl niekas neturi jaustis kaltas dėl to, kad jis daro pinigus“.

TVF pasiūlymas besivystančioms šalims išlieti į pasaulinę finansų sistemą suteikė joms galimybę pasinaudoti pasaulio investicijų fondais, tačiau jis išprovokavo nacionalinių valiutų nestabilumą ir dėl to suaktyvino spekuliacinę veiklą pasaulio fondų rinkoje.

Tokiomis sąlygomis 1974 metais buvo įkurta tarptautinė vertybinių popierių komisijų organizacija (IOSCO), kurioje ėmė veikti trylikos nacionalinių finansų reguliavimo organų atstovai, kurie bandė ir bando įdiegti tarptautinius standartus ir kolektyvinę prekybos derivatams kontrolę.

Aktyvi prekių ir žaliavos rinkų plėtra, spartus nacionalinių ekonomikų augimas Pietryčių Azijoje ir suvereniose Centrinės Azijos valstybėse, taip pat ir Rusijoje pasaulio finansų struktūroje padidino suverenius skolų išsipareigojimus pagrindiniams investicijų fondams. Dėl šių pertvarkų pasaulio ekonomikoje finansiniai aktyvai ėmė skverbtis į globalius investicijų centrus, o tai turėjo įtakos nacionalinėms valiutomis, naudojantis spekuliaciniu kreditų reitingų ir rizikų mechanizmu. Taip pat ir tvirtųjų valiutų – dolerio ir euro – zonose, kur dabartinės trumpalaikės ir ilgalaikės krizės globalioje finansų struktūroje yra jų suverenų skolų augimo pasekmė.

Finansų krizė valiutų zonose – geopolitinės įtampos detonatorius

Valiutinės intervencijos ir valiutų kotiruočių svyravimai pasaulio finansų rinkose, naftos žaliavos kainų kilimas inicijavo nacionalinių ekonomikų nuosmukį ne tik besivystančiose šalyse, bet ir valstybėse, kuriose yra aukštas naftos produktų suvartojimo lygis. Akivaizdu, kad gerokai padidėjusios naftos žaliavos kainos galės išprovokuoti ekonomikos augimo tempų sulėtėjimą Eurozonos valstybėse ir Jungtinėse Valstijose, o tai dar labiau padidins geopolitinę įtampą.

2011 metais leidinyje „Pasaulio ekonominės raidos perspektyvos“ buvo prognozuojama: „Jeigu Jungtinėse Valstijose bus sugriežtinta mokesčių ir biudžeto politika ir trim procentais sumažės nacionalinis bendrasis produktas, dėl to sumažės biudžeto išlaidos ir tai gali sukelti stambaus masto recesiją. Visa tai gali gerokai sumažinti akcijų kainas pasaulio fondų rinkose ir išprovokuoti stiprius finansinius sukrėtimus globalioje finansų rinkoje“.

Tarptautinės analitikų agentūros prognozuoja, kad pinigų ir kreditų redagavimas Europos Sąjungos valstybėse ir pagarsinti JAV Federalinės

rezervų sistemos (FRS) ketinimai įsigyti vertybinių popierių su ipotekos aprūpinimu už iki 40 mlrd. dolerių per mėnesį gali sudaryti prielaidas ekonomikai stiprėti euro zonos valstybėse ir Jungtinėse Valstijose. Todėl 2013 metais tose finansų oazėse sumažės palūkanos.

Nacionalinių ir užsienio finansų ir ekonomikų balansas

Pasaulio kapitalo rinka veikia kontroliuojama finansinių įtakos centrų, kurie spaudžia pasaulio ekonomiką per tarptautinių kreditų procedūras, prekiaudami tarptautinėmis valiutomis, valstybių vertybiniais popieriais ir kitais spekuliaciniais finansų produktais ir instrumentais.

Pasaulio finansinės struktūros raidos analizė nuo klasikinio auksinio standarto iki Breton Vudo sistemos žlugimo rodo, kad pastebima emanacijos tendencija iš vienintelio finansinio globaliosios ekonomikos rinkos būklės stebėjimo centro.

Dabartiniam pasauliui pasiūlyta tarptautinio

prisiėmė riziką, rengdamos ir priimdamos savo makroekonominis modelius, atsižvelgdamos į nacionalinius vidinės kilmės dydžius ir išorinės kilmės dydžių poveikį nacionaliniam, regioniniam politinėms ir finansinėms valdžios efektyvumui.

Finansinių rinkų globalizaciją pradėta pripažinti kaip vienintelį ekonominį procesą pasaulio ekonomikoje, tačiau nutylimas globaliosios investicijų (kapitalo) rinkos reikalavimų sugriežtinimo suverenoms vyriausybėms veiksny, kai reikalaujama, kad nacionalinės valiutos politika atitiktų pasaulio finansinių centrų interesus.

Nauja tarptautinė finansų sistema ir ekonomikos pažanga

Nacionalinėse ir regioninėse politikos ir ekonomikos organizacijose keliamas klausimas: ar pasaulio kapitalo centrų siūlymai rekonstruoti nacionalines finansų struktūras ir reformuoti nacionalinių ekonomikų reguliavimą padės gerinti jų ekonomikos rezultatus?

Valstybių su išsivysčiusia ir besivystančia eko-

„Pelno gavimo perspektyva yra masalas, leidžiantis sukurti užimtumą, turtus ir suteikti žmonėms galimybių, kurių negali suteikti jokia kita socialinė ar ekonominė sistema. Būtent todėl niekas neturi jaustis kaltas dėl to, kad jis daro pinigus“.

Deividas Rokfeleris



kapitalo architektūra pažeidė naudos ir sąnaudų balansą, nustatė griežtą visuomenės raidos priklausomybę nuo pasirinktos valstybių makroekonominės politikos.

Valstybių, kuriose vyrauja rinkos (atvira) ekonomika, vyriausybės priverstos kurti nacionalines programas ir projektus ekonomikos augimui užtikrinti, spręsti gyventojų užimtumo problemas ir aktyviai dalyvauti užsienio ekonomikos veikloje pagal tarptautinių finansinių centrų sąlygas ir siūlymus.

Dabartinės globaliosios rinkos poveikis ir įtaka nacionalinei ekonomikai iškelia suverenų valstybių lyderiams ir politikams uždavinį: kaip pasiekti vidaus ir užsienio finansinės ir ekonominės veiklos balansą, kad nebūtų pažeista mokesčių, biudžeto, kredito ir pinigų pusiausvyra? Ką daryti, kad nebūtų pažeistas paritetas tarp nacionalinių galimybių ir pasaulinės rinkos poreikių?

Nuo to laiko, kai nacionalinės valstybės atvėrė savo ekonomikas užsienio kompanijoms ir tarptautiniams finansų institutams, jų vyriausybės

nomika lyderiai ir regioninių centrų atstovai vis dažniau siūlo programas, kaip sukurti naują tarptautinę finansų struktūrą, kuri galėtų išlaikyti spartesnius ekonomikos augimo tempus ir mažiau priklausyti nuo svyravimų fondų rinkoje.

Skamba raginimai kurti pasaulinę investicijų struktūrą, kurioje lankstus valiutos kursas galėtų apsaugoti pasaulio ir nacionalines ekonomikas nuo infliacijos importo.

Tačiau reikia suprasti, kad dabartinė globalioji finansų sistema su jos dažnomis pagrindinių valiutų transformacijomis stabdo procesą ir neleidžia sukurti bendrą ir efektyvią „favoritinių valiutų“ kursų valdymo strategiją. Dabartinė sistema sudarė sąlygas plėtoti inovacines formas tarptautinio bendradarbiavimo valiutų rinkoje ir ėmė spartinti procesus kuriant naują pasaulio finansų sistemą su realiu tarptautinių valiutų likvidumu.

Pasaulio sandrauga stovi ant naujų įvykių slenksčio. Tie įvykiai pakeis globaliosios ekonomikos struktūrą, finansų logistikos formą. Galbūt prasideda finansų harmonijos epocha... ■



PALANGOS ORO UOSTAS
PALANGA AIRPORT
www.palanga-airport.lt

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



BASPA

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



BINSA



Транспорт

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ
МЕЖДУНАРОДНЫЙ ПАРТНЕР



СООРГАНИЗАТОР
КОНФЕРЕНЦИИ



ОФИЦИАЛЬНЫЕ ИЗДАНИЯ

ПОРТЫ

www.port.com.ua

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



IX международный транспортный форум

icf

Югтранс 2013

21-22 марта

Геленджик

РЕГИСТРАЦИЯ УЧАСТНИКОВ:

+7 (495) 646-01-51
+7 (812) 448-08-48
www.yugtrans.com

ЮГТРАНС – ЭТО:

- 2 дня, специализированные конференции и круглые столы, более 160 делегатов
- крупнейшее международное событие в области транспорта на Юге России
- традиционное открытие года
- признанная ведущими компаниями независимая площадка отрасли
- выступления ведущих экспертов и профессионалов транспортной индустрии
- опыт реальных проектов, экспертные оценки и аналитика
- актуальная программа, составленная совместно со специалистами в области транспорта

НАШИ ПРЕИМУЩЕСТВА:

- Личная вовлеченность
- Самые острые вопросы
- Тенденции ближайшего времени и последние достижения отрасли
- Новые проекты и логистические решения
- Международное сотрудничество
- Внимание ведущих деловых и специализированных СМИ
- Различные точки зрения на состояние российского транспорта от руководителей известных компаний

В ПРОГРАММЕ ФОРУМА:

- Государственная программа РФ «Развитие транспортной системы»
- Проблемы и решения на стыке «железная дорога – порт»
- Инвестиции в транспортный комплекс Юга России
- Транспортное обеспечение Олимпийских игр 2014 года
- Грузовая база Южного бассейна

Официальная
поддержка:



Официальный
информационный
партнер:

Транспорт России

Генеральный
интернет-партнер:



Официальный
дизайн-партнер:

promo
print

Организатор Форума:



МЕЖДУНАРОДНЫЕ
КОНФЕРЕНЦИИ

Перспективы 2013 года – новая стратегия цепочки поставок для эпохи Азии



Марк Миллар

В результате быстрого развития мировой торговли, которое наблюдается в последнее время, мы замечаем, что цепочки поставок превращаются в комплекс международных сетей, которые более не могут в достаточной мере быть описаны с помощью линейной концепции цепочки. Степень сложности, способность к взаимодействию и взаимозависимости, вовлеченных в сегодняшнюю международную торговлю, стали результатом выхода в «Экосистемы цепочки поставок» – всемирно переплетенные, многослойные сети партнеров, поставщиков, регулировщиков, поставщиков услуг и клиентов.

В разгар безудержно растущей глобализации и никогда не кончающейся гонки за дешевой рабочей силой эти экосистемы цепочки поставок стали более длинными, сложными и безрезультатными из-за проблем, связанных со скоростью, непостоянством и уязвимостью.

В то же время традиционный рост потребительских рынков в Европе и Северной Америке сдерживают изменяющиеся уровни экономической, политической, социальной и фискальной неопределенности, что усиливает продолжительную борьбу между прогнозируемым спросом и результатом высокой степени изменчивости в наших цепочках поставок.

Тем временем неуклонный рост «Chindia» (Китай + Индия) как центра влияния, его растущее экономическое процветание и появившийся консюмеризм по всему региону АСЕАН, а также наше присутствие здесь и сейчас в ЭПОХЕ АЗИИ однозначно подтверждены – по крайней мере, до 2050 года.

Самым главным влиянием на 2013 год станет обновленный центр цепочки поставок, который продвинется за пределы традиционных показателей производительности скорости, расходов и качества и потребует намного больше внимания относительно пяти критических R цепочки поставок – Regional (Региональный), Regulatory (Регулирующий), Resilience (Устойчивость), Rationalisation (Рационализация) и Responsibility (Ответственность).

Региональный. С растущими затратами на трудовую силу, особенно в контингентном Китае, изменчивостью цен на нефть, а также тенденциями относительно соглашений о региональной свободной торговле компании будут стремиться уравновесить сложность своих цепочек поставок путем более регионального подхода – например, «Сделано в Азии, для Азии». Следовательно, появится продукция, которая будет мигрировать «ближе к дому», такому как Восточная Европа или Латинская Америка. Однако это не станет массовым исходом из производства Азии – в основном из-за прочно устоявшихся экосистем цепочки поставок, которая обслуживает торговлю между Азией и Европой и Азией и Америкой, а также по причине огромного потенциала внутренних рынков Азии.

Регулирующий. Компании, расширяющие деятельность своего бизнеса на развивающихся рынках, которые обещают составлять почти 60% от мирового роста ВВП вплоть до 2015 года, будут уделять повышенное внимание наличию компетентности для получения выгоды от соглашений о свободной торговле, внимательно относясь к обеспечению полного соблюдения требований регулирующего орга-

на во всех соответствующих юрисдикциях.

Устойчивость. Следя за непредвиденными событиями, которые в последние годы стали причиной массовых непосредственных нарушений цепочек поставок (землетрясения, наводнения, несчастные случаи, социальные волнения и пиратство), компании стремятся развивать устойчивость цепочки поставок. Недавний доклад установил, что наибольший риск для мировых цепочек поставок оказывает «Неизвестность». Компании будут применять комбинации сценария для того, чтобы проверить экосистемы своих существующих цепочек поставок, а затем развить стратегию и тактику для создания устойчивости цепочки поставок и применения механизмов смысл-и-реагирование, чтобы быть готовыми и иметь средства для реагирования на неизвестность – «Ожидай неожиданное!».

Рационализация. В секторе 3PL мы увидим возрастающую консолидацию среди и между логистическими компаниями как на мировом, так и на местном уровне, поскольку провайдеры стремятся использовать экономно, обусловленную ростом масштаба производства, широкие географические зоны влияния и предложения услуг с выгодой для себя. В потребительском сегменте мы также увидим дальнейшую рационализацию основ логистических услуг провайдеров – компании будут уменьшать количество привлеченных партнеров до маленькой группы лучших провайдеров, специализирующихся больше на географии, транспортировке или предложении услуг.

Ответственность. Устойчивые цепочки поставок на повестке дня находятся на последнем месте. Ими руководит проверенная тенденция, что покупатели при покупке больше уделяют внимание внешней репутации поставщиков – как потребителей, так и мир B2B. Внешне ответственные цепочки поставок объединят особое внимание к зеленому инициативам, измерениям выбросов углекислого газа, а также программам по переработке отходов. Независимые устойчивые стандарты сектора перевозок и логистики будут прогрессировать в измерении и докладе о выбросах углекислого газа.

Поскольку мы входим в 2013 год, появятся новые вызовы цепочки поставок. Они представят много интересных и удивительных проблем и возможностей в наших экосистемах цепочки поставок.

Активный подход к пяти данным критическим R's даст возможность бизнесу преодолеть проблемы и извлечь выгоду из возможностей. ■



2013 M. PERSPEKTYVOS – NAUJOS TIEKIMŲ GRANDINĖS STRATEGIJA AZIJOS EPOCHAI



Markas Milaras

Nesulaikomai didėjančios globalizacijos ir niekada nesibaigiančių lenktynių dėl pigios darbo jėgos sąlygomis tos tiekimų ekosistemos tapo ilgos, sudėtingos ir neveiksmingos dėl problemų, susijusių su greičiu, nepastovumu ir pažeidžiamumu.

Tuo pat metu tradicinių vartojimo rinkų plėtra Europoje ir Šiaurės Amerikoje stabdo kintančius ekonominio, socialinio ir fiskalinio nestabilumo lygius, o tai stiprina kovą tarp prognozuojamos paklausos mūsų tiekimų grandinėse.

Tuo tarpu didėjantis „Chindia“ (Kinija+Indija), kaip įtakos centro, stiprėjimas, jo vis didėjantis ekonominis augimas ir pasireiškiantis konsiumerizmas visame ASEAN regione, taip pat ir mūsų dalyvavimas čia ir dabar AZIJOS EPOCHOJE vienareikšmiškai patvirtinti – bent jau iki 2050 metų.

Didžiausią įtaką 2013 metais darys atnaujintas tiekimų grandinės centras, kuris peržengs tradicinius greičio, išlaidų ir kokybės rodiklius, pareikalaus kur kas daugiau dėmesio penkiems kritiniams tiekimų grandinės R – *Regional* (Regioniškumas), *Regulatory* (Reguliacija), *Resilience* (Stabilumas), *Rationalisation* (Racionalizacija) ir *Responsibility* (Atsakomybė).

REGIONIŠKUMAS. Didėjant darbo jėgos sąnaudoms, ypač kontinentinėje Kinijoje, nestabilioms naftos kainoms, taip pat sutarčių tendencijoms dėl laisvos regioninės prekybos, kompanijos stengsis subalansuoti savo tiekimų

Pastaruoju metu sparčiai besiplečiant pasaulinei prekybai, pastebime, kad tiekimo grandys tampa tarptautinių tinklų kompleksu, kuris negali būti tiksliai aprašytas, pasitelkiant ir linijinę grandinės koncepciją.

Dabartinės tarptautinės prekybos tarpusavio sąveika ir priklausomybė labai sudėtingi dalykai, todėl ji perėjo prie „Tiekimų grandinės ekosistemų“ – pasaulinių persipynusių ir daugiasluoksnių tinklų, kuriuose veikia partneriai, tiekėjai, reguliuotojai, paslaugų teikėjai ir klientai.

grandines regioniniu požiūriu – pavyzdžiui, „Pagaminta Azijoje, Azijai“. Vadinasi, atsiras tokios produkcijos, kuri migruos „arčiau namų“, tokių kaip Rytų Europa ar Lotynų Amerika. Tačiau tai nebus masinė gamyba iš Azijos – dėl gerai išsivertusių tiekimų grandinės ekosistemų, užtikrinančių prekybą tarp Azijos ir Europos bei Azijos ir Amerikos, taip pat dėl milžiniško Azijos vidaus rinkų potencialo.

REGULIACIJA. Kompanijos, plėtojančios savo verslą besivystančiose rinkose, kurios žada sudaryti beveik 60 proc. BVP iki pat 2015 metų, ypatingą dėmesį skirs kompetencijai, kad turėtų naudos iš sutarčių dėl laisvosios prekybos, paisys visų reguliuojančiojo organo reikalavimų visose atitinkamose jurisdikcijose.

STABILUMAS. Stebėdamos nenuspėjamus įvykius, kurie pastaraisiais metais trikdė tiekimų grandinės veiklą (žemės drebėjimai, potvyniai, nelaimingi atsitikimai, socialiniai bruzdėjimai, piratavimas), kompanijos stengiasi išlaikyti tiekimų grandinės stabilumą. Neseniai atliktu tyrimu nustatyta, kad didžiausia rizika tiekimų grandinei yra „nežinomybė“. Kompanijos griebis scenarijaus kombinacijų, norėdamos patikrinti savo tiekimų grandinės ekosistemas, o paskui panaudos strategiją ir taktiką tiekimams stabilizuoti, taikys įvairius reagavimo mechanizmus, kurie padėtų greičiau reaguoti į netikėtumus – „tikėtis netikėtumų!“.

RACIONALIZACIJA. Sektoriuje 3PL išvysime

stiprėjančią konsolidaciją tarp logistikos kompanijų tiek pasauliniu, tiek ir vietiniu lygiu, nes paslaugų teikėjai stengiasi pasinaudoti ekonomija, kurią sąlygoja gamybos mastai, geografinės įtakos zonos, siūlomos naudingos paslaugos. Vartojimo segmente taip pat galima išvysti paslaugų teikėjų logistikos paslaugų racionalizaciją – kompanijos mažins partnerių skaičių iki minimalios geriausių paslaugų teikėjų grupės, kuri specializuosis geografijos, transportavimo ar paslaugų teikimo srityse.

ATSAKOMYBĖ. Stabilios tiekimų grandys dienotvarkėje dabar yra paskutinėje vietoje. Joms vadovauja patikrinta tendencija, kad pirkėjai daugiau dėmesio skiria išorinei tiekėjų reputacijai. Iš pažiūros atsakingos tiekimų grandinės ypatingą dėmesį skirs „žaliajai“ iniciatyvai, anglies dioksido išmetimų matavimams, taip pat atliekų perdirbimo programoms. Nepriklausomi stabilūs pervežimų ir logistikos sektoriaus standartai nuolat progresuos ir matuos anglies dioksido išmetimus.

Kadangi įžengėme į 2013-uosius metus, tiekimų grandinėms atsiras naujų iššūkių. Iškilės daug įdomių problemų ir galimybių mūsų tiekimų grandinės ekosistemose.

Aktyvus požiūris į pateiktus penkis R kriterijus padės verslui įveikti iškilusias problemas ir geriau pasinaudoti galimybėmis. ■



Суда больших размеров будут делать меньше рейсов

Марк Миллар

Заседание сектора морского фрахта на конференции Asian Logistics and Maritime в Гонконге специально открылось с доклада Эрика Айпа, заместителя директора-распорядителя группы компаний Hutchison Port Holdings, об экономической и бизнес-выгоде от суперкрупнотоннажных судов. Последние суда 12 000 TEU и больше, а также 18 000 TEU, которые появятся вскоре, являются проблемой для операторов терминалов, поскольку нуждаются в более длинных причалах, мощнейших кранах и более глубоководных акваториях. К тому же большие суда будут делать меньше рейсов.

По словам Энди Тунга, генерального директора OOCL, внутриазиатская торговля на данный момент является наибольшим мировым сегментом океанского фрахта, представляя 62 % общего мирового контейнерного объема. Он прокомментировал, что на каждый отдельный длинный рейс контейнеровоза, например, из Азии в США или из Азии в Европу приходится от двух до трех коротких рейсов внутри Азии. Господин Назерный Халид, старший

научный сотрудник Морского института Малайзии, дал живое представление о морских мега - тенденциях, укрепляющих зависимость сектора контейнеризованных перевозок от производного спроса. Объем колебаний в основном зависит от внешних факторов, таких как рост населения, тенденции аутсорсинга, появление новых центров экономической мощи, местонахождение заводов, мировая рецессия и финансовый кризис, повышение осведомленности о климатических изменениях, необходимость защиты окружающей среды, а также колебания цен на нефть. Таким образом, судоходный сектор должен отвечать и реагировать на макроэкономические факторы, в то время как существует баланс между поставкой и спросом на вместимость судна и связанные с этим возможности порта.

Дискуссия подтвердила, что контейнеризованный океанский фрахт лежит в основе большинства мировых экосистем цепочки поставок XXI века. Гонконг и Сингапур являются ведущими судоходными центрами в Азии,

они оба имеют благополучное стратегически важное географическое расположение, а также давнюю историю как международные торговые центры и судоходные центры, которые стали результатом лучших возможностей в управлении логистики и цепочки поставок, основанных на завидной компетенции людей, оборудовании и технологиях. Логистические и морские практики и общества вокруг этого региона должны работать вместе для создания новых вызовов для Эпохи Азии и решения того, как лучше всего привлечь новые технологии и супербольшие суда. ■

Марк Миллар – лидер экспертов индустрии в качестве спикера, модератора или председателя конференций приглашался на более чем 250 мероприятий в 20 странах. Мировым институтом логистики он признан как «один из наиболее прогрессивных людей в мировой логистике». mark@markmillar.com

LOGISTIKA IR LAIVYBA



DIDIESIEMS LAIVAMS REIKĖS MAŽIAU REISŲ

Markas Milaras

Honkonge surengtos konferencijos „Asian Logistics and Maritime“ jūrų frachto sektoriaus posėdis specialiai prasidėjo Eriko Aipo, kompanijų grupės „Hutchison Port Holdings“ direktoriaus pavaduotojo, pranešimu apie ekonominę ir verslo naudą iš pačių didžiausių laivų. Pastarieji laivai 12 000 TEU ir daugiau, 18 000 TEU, kurie netrukus bus pradėti naudoti, yra problema terminalų operatoriams, nes jiems reikia ilgesnių krantinių, galingesnių kranų ir gilesnių akvatorijų. Tačiau didiesiems laivams reikės daryti mažiau reisų.

Pasak Endžio Tungo, OOCL generalinio direktoriaus, prekyba pačioje Azijoje dabar yra didžiausias pasaulio vandenyno frachto segmentas, jam tenka 62 proc. visų pasaulio konteinerių gabenimų. Jis sako, kad kiekvienam atskiram

ilgajam konteinervežio reisui, pavyzdžiui, iš Azijos į JAV arba iš Azijos į Europą, tenka nuo dviejų iki trijų trumpųjų reisų pačioje Azijoje.

Malaizijos jūrų instituto vyresnysis mokslinis bendradarbis Nazernas Chalidas aiškiai apibūdino jūrų tendencijas, kurios padidina konteinerinių pervežimų sektoriaus priklausomybę nuo gamybinės paklausos. Svyravimai dažniausiai priklauso nuo išorinių veiksnių: gyventojų skaičiaus augimo, autsorsingo tendencijų, naujų ekonomikos centrų atsiradimo, gamyklų vietos, pasaulinės recesijos ir finansų krizės, klimato pokyčių, būtinybės saugoti aplinką, taip pat nuo naftos kainų svyravimo. Taigi laivybos sektorius turi atsakyti ir reaguoti į makroekonominis veiksnius, kai tuo tarpu egzistuoja balansas tarp tiekimo ir poreikio, laivo talpos ir su tuo susijusių uosto galimybių.

Diskusija patvirtino, kad konteinerizuotas vandenynų frachtas yra daugumos XXI amžiaus

pasaulio tiekimų grandinės ekosistemų pagrindas. Honkongas ir Singapūras yra svarbiausi laivybos centrai Azijoje, abiejų yra labai patogi strateginės svarbos geografinė padėtis, jie abu turi prekybos ir laivybos centrų tradicijas, kurios padeda geriau organizuoti ir valdyti logistiką ir tiekimus, abu turi pavydėtinos kompetencijos žmonių, puikių įrenginių ir technologijų. Pasaulio logistikos ir jūrų praktikai turi dirbti kartu šiame regione ir kurti naujus iššūkius Azijos epochai, kartu spręsti, kaip kurti ir panaudoti naujas technologijas ir didžiuosius laivus. ■

Markas Milaras (Mark Millar) – industrijos ekspertų lyderis, moderatorius, konferencijų pirmininkas. Jis buvo kviečiamas daugiau kaip į 250 renginių 20-ye pasaulio šalių, Pasaulio logistikos institutas pripažino M. Milarą kaip vieną pažangiausių žmonių pasaulio logistikoje. mark@markmillar.com



ЕС оказывает поддержку энергетической стратегии Туркменистана



Патриция Флор,
посол, специальный представитель ЕС по
Центральной Азии,

Комиссия ЕС выражает признательность за эффективное сотрудничество с правительством Туркменистана по вопросам энергетики за последние несколько лет. Особенно комиссия ценит усилия, которые правительство Туркменистана приложило в переговорах о Транскаспийском трубопроводе (ТСР), и обещает продолжить трехсторонние переговоры касательно рамочного соглашения с Азербайджаном для Транскаспийского трубопровода.

Европа может стать весьма привлекательным рынком для Туркменистана в течение следующих 30 лет

Ожидается, что потребление природного газа в ЕС останется сравнительно стабильным в течение следующих 20-30 лет. Оно даже может возрасти, если в наступающем году материализуются новые многообещающие потребители газа, такие как работающие на природном газе автомобили или технология «power-to-gas». Результатом спадающей газодобычи в ЕС импорт природного газа в последующих десятилетиях соответственно возрастет. Более того, газ станет предпочтительным источником углеводородных энергоносителей в долгосрочном перемещении в сторону низкоуглеродной экономики по причине меньшего содержания CO₂ – интенсивного использования ископаемого топлива.

Газ также является подходящим топливом в энергетике в дополнение к массовому развитию возобновляемых природных ресурсов, таких как ветроэнергия и солнечная энергия,

что запланировано и в Европейском союзе. Следовательно, на сегодняшний день рынок ЕС является очень привлекательным для любой импортирующей страны. Евросоюз в дальнейшем обещает разнообразить свои источники поставщиков газа для увеличения безопасности его поставок на территории ЕС.

Развитие Южного коридора остается ключевым элементом для поддержки нашей энергетической политики в области разнообразия поставок и их безопасности. Эта перспектива также отражается в предложенном Положении о руководящих принципах для трансевропейской энергетической инфраструктуры, где Южный газовый коридор рассматривается как приоритетный. Южный газовый коридор формируется на протяжении года. Это уже не проект, а серьезное обязательство. ЕС всегда заявлял, что необходим специализированный трубопровод для доставки природного газа в Европу с Каспийского моря, а в будущем, возможно, из стран Среднего Востока.

Трубопровод «Набукко» по-прежнему остается серьезным вариантом, но уже не единственным среди технологических маршрутов. Турция и Азербайджан поддерживают проект «Транскаспийского трубопровода» (TANAP) и в связи с этим подписали межправительственный договор о его строительстве.

Процесс ратификации межправительственного договора о TANAP идет полным ходом. Мы ждем, когда консорциум Шах-Дениз объявит о своем окончательном инвестиционном решении по поводу определенного маршрута Южного коридора во втором семестре 2013 г.

Транскаспийский трубопровод – ключ к доставке туркменского газа в Европу

Транскаспийский трубопровод является наиболее экономичным и эффективным маршрутом для соединения Туркменистана с Южным коридором. Он станет наиболее безопасным и коротким маршрутом. План строительства газового трубопровода через Каспийское море в некоторых странах затронул экологические проблемы. Подчеркну особо: ЕС гарантирует, что развитие Транскаспийского трубопровода будет соответствовать самым высоким экологическим стандартам.

Участвующие в этом проекте Азербайджан, Туркменистан, Европейская комиссия и Всемирный банк согласились с тем, что Всемирный банк будет управлять проектом технической помощи в выполнении экологического обзорного исследования для Транскаспийского трубопровода. Ожидается, что этот современный уровень развития исследования определит и вычислит потенциальное влияние на окружающую среду, связанное со всеми аспектами строительства и работы газового трубопровода.

ЕС поддерживает желание Туркменистана разнообразить свои экспортные рынки

Туркменистан владеет достаточным количеством подпочвенных ресурсов углеводородного сырья, чтобы удовлетворить потребности не только северных и восточных соседей, включая Китай, но и стран Европы, а также Южной Азии. Для ЕС развитие как южного, так и западного маршрута, ТАПИ или ТСР, должно рассматриваться не как соревнование, а как очень серьезная возможность для Туркменистана выйти на новые, растущие и привлекательные рынки. Я убеждена, что Туркменистан очень заинтересован в том, чтобы разнообразить свои экспортные рынки. Какой из рынков Туркменистан желает развивать – это уже его суверенный выбор.

Я бы хотела подчеркнуть, что прокладка Транскаспийского трубопровода не только предоставит дополнительный экспортный рынок туркменскому газу, но принесет также европейские инвестиции самому Туркменистану. Эти инвестиции будут неограниченными не только для исследований, производства и транспорта, но и для других сфер энергетического сотрудничества.

Европейский союз готов расширить существующее сотрудничество в данных сферах и продолжать развивать их – например, помогая Туркменистану проявить свой огромный потенциал в сфере возобновляемых источников энергии. У нас есть опыт в этом деле, и мы готовы к обмену технологиями с Туркменистаном. ЕС также может обеспечить нормативный опыт, который потребует этой стране по мере роста производства и потребления энергии. Это сотрудничество также напрямую стимулировало бы инвестиции из Европейского союза.

Имея в виду эти три вышеперечисленные причины, я уверена, что наше обсуждение относительно ТСР будет только прогрессировать. Еще раз повторю: мы не должны откладывать эти переговоры. На сегодняшний день мы имеем прекрасные возможности подписать с европейскими компаниями привлекательные долгосрочные контракты на поставки, но через 5 лет после открытия Южного коридора их уже не будет. Более того, на данный момент положительное решение касательно заинтересованности Туркменистана в Транскаспийском трубопроводе также имеет важное влияние на выбор и возможности Южного коридора. ■

*Подготовлено по докладу на конференции
«Turkmenistan Oil&Gas»
Ашхабад, Туркменистан.*



ES remia Turkmėnistano energetikos strategiją



Patricija Flor

Ambasadorė, ES specialioji atstovė Centrinės Azijos klausimais

ES Komisija teigiamai vertina pastarųjų kelerių metų efektyvų bendradarbiavimą su Turkmėnistano vyriausybe energetikos klausimais. Ypač svarbios yra Turkmėnistano vyriausybės pastangos derybose dėl „TransKaspijos“ vamzdyno (Trans-Caspian Pipeline TCP) ir ketinimai tęsti trišales derybas su Azerbaidžanu dėl vamzdyno per Kaspiją.

Europa per ateinančius 30 metų gali tapti patrauklia rinka Turkmėnistanui

Manoma, kad gamtinių dujų suvartojimas Europos Sąjungoje bus palyginti stabilus per ateinančius 20-30 metų. Jis gali net padidėti, jeigu materializuosis dujų naudotojų pažadai, pavyzdžiui, dujas naudojančių automobilių gamyba ar technologijų „pover-to-gas“ įranga. Dėl dujų gavybos sumažėjimo Europos Sąjungoje gamtinių dujų importas ateinančiais dešimtmečiais atitinkamai padidės. Dar daugiau – dujoms bus teikiama pirmenybė ir dėl mažesnio CO₂ kiekio. Dujos taip pat yra tinkamas kuras energetikoje kartu su masiškai plėtojama atsinaujinančiais gamtiniais ištekliais – vėjo ir saulės energija, kurią planuojama efektyviau naudoti ir Europos Sąjungoje. Vadinasi, šiuo metu ES rinka yra labai patraukli bet kuriai importuojančiai šaliai. Europos Sąjunga ateityje ketina pajavairinti savo dujų tiekimo šaltinius, norėdama sustiprinti jų tiekimo saugumą ES teritorijoje.

Pietų koridoriaus efektyvesnis naudojimas tebėra svarbus elementas mūsų energetikos politikai remti, tiekiamams ir jų saugumui didinti. Ši perspektyva taip pat atsispindi pateiktuose Nuostatuose dėl svarbiausių principų transeuropinei energetikos infrastruktūrai gerinti, kur Pietų dujų koridorius laikomas prioritetiniu. Tai jau nebe projektas, o rimtas įsipareigojimas. ES visada sakydavo, kad reikalingas specialus vamzdynas gamtinėms dujoms tiekti iš Kaspijos jūros, o ateityje gal ir iš Viduriniųjų Rytų į Europą. Vamzdynas „Nabukko“ tebėra rimtas variantas, bet jau nebe vienintelis tarp technologinių maršrutų. Turkija ir Azerbaidžanas remia projektą „Transanatolio vamzdynas“ (TANAP) ir pasirašė tarpvyriausybinių sutartį dėl šio vamzdyno tiesimo.

Dabar sparčiais tempais vyksta procesas dėl TANAP sutarties ratifikavimo. Mes laukiame, kada konsorciumas „Šach-Deniz“ pareikš galutinį sprendimą dėl investicijų į Pietų koridoriaus maršrutą. Tai turėtų įvykti 2013 metais.

TransKaspijos vamzdynas – Turkmėnistano dujų gabenimo į Europą raktas

TransKaspijos vamzdynas yra ekonomiškai ir efektyvus maršrutas, jungiantis Turkmėnistaną su Pietų koridoriu. Šis maršrutas bus saugesnis ir trumpesnis. Naujo dujų vamzdyno tiesimas per Kaspijos jūrą kai kuriose šalyse palietė ekologijos problemas. Pabrėšiu, kad ES garantuoja, jog dujų vamzdyno tiesimas per Kaspiją atitiks aukščiausius ekologijos standartus.

Šiame projekte dalyvaujantys Azerbaidžanas, Turkmėnistanas, Europos Komisija ir Pasaulio Bankas sutiko, kad Pasaulio Bankas valdys techninės pagalbos projektą atliekant dujų vamzdyno ekologinių išvalgų tyrimus. Manoma, kad šiuolaikinis tyrimų lygis nustatys ir apskaičiuos potencialų poveikį aplinkai, susijusį su dujų vamzdyno tiesimo darbų aspektais.

ES remia Turkmėnistano ketinimus įvairinti savo eksporto rinkas

Turkmėnistanas turi pakankamai daug požeminių angliavandenilių žaliavos išteklių, kad galėtų patenkinti ne tik šiaurinių ir rytinių kaimynų, tarp jų ir Kinijos, bet ir Europos, taip pat Pietų Azijos šalių poreikius. Europos Sąjungai tiek pietinio, tiek ir vakarinio maršrutu, TA-PI ar TCP plėtra turi būti ne kaip varžybos, o

kaip labai rimta galimybė Turkmėnistanui iš-eiti į naujas patrauklias rinkas. Esu įsitikinusi, kad Turkmėnistanas labai suinteresuotas savo eksporto rinkų pajavairinimu. Kokią rinką Turkmėnistanas norės išplėtoti – tai jau jo suverenus pasirinkimas.

Noriu pabrėžti, kad vamzdyno per Kaspiją nutiesimas ne tik atvers Turkmėnistanui papildomą eksporto rinką, bet ir suteiks europinių investicijų. Tos investicijos bus neribojamos ne tik tyrimams, gamybai ir transportui, bet ir kitoms energetinio bendradarbiavimo sferoms.

Europos Sąjunga yra pasiruošusi plėtoti dabartinį bendradarbiavimą šiose srityse ir ateityje padėti Turkmėnistanui panaudoti savo didžiulį potencialą atsinaujinančių energijos šaltinių sferoje. Mes turime patirties šioje srityje ir esame pasirengę keistis su Turkmėnistanu technologijomis. ES taip pat gali pasiūlyti normatyvinę patirtį, kurios prirėks tai šaliai didinant energijos gamybą ir vartojimą. Toks bendradarbiavimas tiesiogiai skatintų investicijas iš Europos Sąjungos. Turėdama galvoje tas tris anksčiau minėtas priežastis, esu įsitikinusi, kad mūsų svarstymai dėl TCP tik dar labiau progresuos. Mes neturime atidėlioti tų derybų. Šiuo metu turime puikias galimybes pasirašyti su Europos kompanijomis patrauklius ilgalaikius kontraktus dėl tiekimo, bet po 5 metų, kai jau bus atidarytas Pietų koridorius, mes jų nebeturėsime. Dar daugiau – šiuo metu teigiamas sprendimas dėl Turkmėnistano suinteresuotumo tiesti vamzdyną per Kaspiją irgi turi svarbią reikšmę Pietų koridoriaus pasirinkimui ir galimybėms. ■

Parengta pagal pranešimą konferencijoje „Turkmenistan Oil&Gas“ Ašchabadas, Turkmėnistanas

Исторические и экономические отношения укрепляют энергетическую безопасность



Др. Хоссейн Эсмаэли Шахмирзади,
генеральный директор департамента по
вопросам США, Европы и стран Каспийского
региона министерства нефтяной
промышленности Исламской Республики Иран

Сотрудничество между странами и компаниями

Большинство нефтяных и газовых ресурсов находятся в районе Каспийского моря и Персидского залива. Существуют длительные исторические и экономические отношения между Ираном и Туркменистаном. Обе страны могут расширить и усилить свои отношения для благосостояния жителей своей страны. Наши страны являются главными производителями газа в мире. Существует множество аспектов сотрудничества между Ираном и Туркменистаном, такие, как транзит туркменского газа на международные рынки через Иран, трехстороннее сотрудничество между Турцией, Туркменистаном и Ираном в газовом секторе, нефтяной оборот между Ираном и Туркменистаном, развитие нефтехимической деятельности, сотрудничество в энергетическом секторе с помощью ЕСО деятельности, транспортировка техники, техническое обслуживание и обучение между связанными между собой компаниями. Пока исследование огромных нефтяных месторождений в соседних с Каспийским морем странах идет на пользу потребителям нефти, поставка нефти на международные рынки (особенно заданные рынки) потребует огромных усилий, т.к. нефть надо переправлять по трубопроводу через один из наиболее политически нестабильных регионов мира. Регион Центральной Азии, не имеющий выхода к морю, является хорошим примером для этой концепции. Туркменистан, Узбекистан и Казахстан имеют огромные про запас нефтяные и газовые ресурсы, но все они сталкиваются с ограничениями экспортных маршрутов. По этой причине энергетические продукты должны транспортироваться по трубопроводу на терминал, где их будут выкачивать на танкера и отправлять на суда заказчикам. Мы верим, что энергетическая безопасность в Каспийском регионе была связана энергетической безопасностью Персидского залива и Чер-

ного моря как непрямого экспортного маршрута. Энергетическая безопасность в Каспийском море и соседних странах включает в себя некоторые препятствия, связанные с транспортировкой сырой нефти и природного газа на неофициальные рынки. Это сложная тема, которая также включает в себя различные технические, юридические и экологические аспекты.

Единая система доставки – замечательное решение

Мы не можем забыть ключевую роль международных энергетических компаний и ведущих агентств по предоставлению необходимого технического опыта и финансовой поддержки для того, чтобы реализовать энергетический проект. Пока прибрежные государства в этом регионе остаются заблокированными в рамках системы внутренних вод, огромный производственный потенциал не имеет прямого выхода на более широкие международные углеводородные рынки. В этом случае мы можем заявлять, что безопасный транзитный энергетический маршрут является более важным, чем объем ресурсов или производственная мощность. Таким образом, владельцы системы экспорта нефти в данном регионе имеют отличный шанс сконцентрироваться на регулировке системы экспорта и создать обоюдовыгодное партнерство транзитных маршрутов через Каспийское море вместе с соседними странами.

Существует несколько проектов для соединения двух каспийских сторон и установления трубопровода на большой глубине, но с экологической точки зрения эти проекты значительно усугубят экологическую нестабильность и состояние водоемов, не имеющих выхода к морю. На протяжении многих лет мы старались решить эту проблему с помощью танкерного флота, но не стоит забывать, что Каспийское море является мелководным в своей северной части и в холодное время года большая его часть покрыта льдом, этот фактор ограничивает дедейт танкеров. Единая система доставки со всеми прибрежными странами может стать замечательным решением. Сейчас Азербайджан и Казахстан являются значимыми нефтяными производителями, и некоторая часть Каспийского моря остается в значительной степени неисследованной. Россия также является эффективным производителем нефти, а Иран – убедительное обстоятельство с важным местом в секторе производства, транзита и потребления. Столько много стран заинтересовано в организации комплексного плана для установления гармоничной системы между внутренними возможностями и нашими соседями в разных энергетических секторах. Это может стать двусторонней пользой для всех прибрежных соседей. Хотя для успешной перевозки на танкерах должны быть построены специальные портовые сооружения, и все страны могли бы внести часть своего потенциала в эту систему. Эта новая альтернатива для торговли сырой

нефтью через Каспийское море объединит имеющийся экспортный трубопровод.

Соответствующая концепция для развития судоходной инфраструктуры

Объем перевозок углеводорода каждого транзитного проекта должен быть достаточно большим, чтобы покрыть производственные и транспортные расходы. Эксперты указывают на несколько основных направлений транспортировки углеводорода в Каспийском море. Первое – иранское направление предоставляет прямую связь с исламской республикой Иран, где планируется построить нефтяной коллектор, соединяющий порт города Нека в Каспийском море и порт Джаск на берегу Оманского залива. Ожидается, что ежегодный объем сырой нефти, переправляемой по этому трубопроводу, достигнет приблизительно 1 миллиона баррелей в день. Казахстан является одним из первооткрывателей в морской перевозке энергии, имеющий SWAP опыт с Ираном и подписанный договор о развитии судоходной системы. Эта страна приняла стратегию по развитию национального транспорта для следующих разнообразных методов экспортной перевозки углеводорода. Эта тенденция является полезным примером для всех прибрежных Каспийских соседних стран в случае разнообразия экспортных маршрутов для новых разных рынков (например, для восточного рынка в области Персидского залива). Пока иранские основные месторождения углеводорода находятся рядом с южной границей области Персидского залива, существует заинтересованность в судоходной системе и транзите нефти на севере Ирана. Для удовлетворения потребности наших северных провинций мы предпочитаем пользоваться поставками нефти из Азербайджана, Казахстана и Туркменистана в Каспийском регионе и поставками Персидского залива для обмена сырой нефтью, полученной на севере. Около 1 миллиона баррелей сырой нефти перевозится с юга на север каждый год, и это замечательная возможность для сотрудничества. После 2003 г. мы присоединились к перевозке сырой нефти по Каспийскому морю и по причине мелководья столкнулись с проблемой: глубоководный рейдовый причал, спроектированный на несколько километров в море, был построен в порту Нека с нефтяным трубопроводом, проходящим к берегу. Сейчас существует соответствующая концепция для сотрудничества и развития каспийской судоходной инфраструктуры. Мы надеемся, что это заинтересует наших соседей.

Значимость нефти и газа

Значимость нефти и газа в обеспечении мировой безопасности в ближайшие два десятка лет ни в коем случае не уменьшится по сравне-



нию с сегодняшним днем. Роль всех производящих и потребляющих стран является важной и критичной в обеспечении стабильного потока нефти и газа. Пока нефть все еще является мотором мирового роста и развития, общедоступность, разнообразие приложений, удобство транспортировки и низкая себестоимость производства являются главными характеристиками нефти. В то время, как природный газ оккупирует особый статус среди ископаемого топлива по экологическим, ценовым и диверсификационным причинам и в увеличении энергетической безопасности, мы можем наблюдать рост спроса на него. Таким образом, мы можем понять всю значимость Каспийского моря и огромных энергетических ресурсов. Хотя такая проблема, как высокая себестоимость транспортировки на рынки и нехватка эффективных инфраструктур, является причиной задержки нашего выхода на рынки.

Нефтяные и газовые ресурсы Каспийского моря

Нефтяной и газовый потенциал региона Каспийского моря привлек внимание огромных компаний и международной нефтяной и газовой индустрии еще с 90-х годов, когда инвестиции в этот регион стали возможными. Несмотря на тот факт, что нефтяные и газовые ресурсы в этом регионе были открыты много лет назад, большей частью они были отделены от мировых энергетических ресурсов из-за быстрого развития. Только за последние два десятилетия мы можем заметить усердные попытки для того, чтобы открыть, расширить, производить и транспортировать большее количество энергоносителей. Впрочем, народ в этом регионе (Азербайджан, Иран, Казахстан, Россия, Туркменистан и Узбекистан) является главным производителем энергии. Ожидается, что производство возрастет благодаря дополнительным инвестициям, внедрению международных технологий и развитию новых экспортных возможностей. Таким образом, мы нуждаемся в большем количестве экспортных маршрутов в сторону главных рынков, пока мы можем сотрудничать по большей части в использовании существующих трубопроводов.

Современный и будущий рынок

Страны региона Каспийского моря потенциально являются крупными экспортерами нефти и газа. Энергоресурсы данного региона сейчас имеют несколько рынков и будут иметь более широкий спектр потенциальных рынков в ближайшем будущем. Сейчас Россия расширяет газовый рынок в Европе, а недавно она также распространила свое влияние на Восток и Север Америки. Азербайджан и Иран известны как традиционные поставщики рынка Турции. Туркменистан открыл китайский газовый рынок благодаря своему новому трубопроводу, направленному на Дальний Восток. Возможно, на будущих рынках будет работать

народ, пытающийся удовлетворять энергетические потребности своих экономик, а также те, кто также желает снизить свою зависимость от доминирующих производителей. Страны, которые недовольны высокими ценами, уникальные экспортеры и фирмы, доминирующие на своих рынках, могут участвовать в региональных проектах Каспийского моря, которые расширят производство, транспортировку и экспортный объем на этом участке. С другой стороны, проведенные исследования мировых поставок и спроса на газ в будущем указывают на то, что Средний Восток и Центральная Азия будут играть важную роль в будущих сделках по поставке природного газа, которые будут проходить в Индостане, Китае, Турции, Армении, Грузии, а также в некоторых частях Европы и Азии. В конечном счете сотрудничество между основными странами-производителями газа обеспечит использование наиболее экономичных методов для развития газовых ресурсов и создания сетей по экспорту газа, которые смогут подавать газ на международные рынки. Сотрудничество, обеспечивающее инфраструктуру и соответствующую экономическую основу для безопасной и устойчивой передачи энергии, – главный вопрос.

Иран – мост между двумя региональными энергетическими центрами деятельности

Иран – это страна, соединяющая Каспийское море и Персидский залив и играющая важную роль, способствуя сотрудничеству в обоих регионах, а также она является наиболее логическим и экономичным способом экспорта энергетических ресурсов, используя существующую сеть трубопровода, сооружая новые трубопроводы, которые будут способствовать нефтяным SWAP сделкам между Ираном, Азербайджаном, Туркменистаном и Казахстаном. Сотрудничество между прибрежными странами Каспийского моря и странами Персидского залива ведется о развитии областей и инфраструктур, а сотрудничество Ирана с двумя вышеупомянутыми странами является ключевой точкой соединения, которая, возможно, сможет объединить два региональных энергетических центра деятельности. Приватизация в Иране также стала одной из главных причин для соответствующих подготовительных работ для зарубежных компаний, а зарубежные инвесторы также смогут приобрести через биржу огромные иранские нефтехимические компании. Очевидно, что эти общие факторы между странами данного региона, такие, как культура, религия и географические факторы, а также отношения между нашими жителями и экономическая выгода помогут достичь вышеупомянутой цели и преодолеть различия между нами, а также проложить путь к лучшему сотрудничеству и обеспечить мирную жизнь для всех наших народов. ■

Подготовлено на основе доклада, сделанного на нефтегазовой конференции в Туркменистане

Istoriniai ir ekonominiai santykiai stiprina energetinį saugumą

Dr. Hoseinas Esmaelis Šachmirzadis

Irano Islamo Respublikos naftos pramonės ministerijos JAV, Europos ir Kaspijos šalių regiono reikalų departamento generalinis direktorius

Šalių ir kompanijų bendradarbiavimas

Dauguma naftos ir dujų išteklių yra Kaspijos jūros ir Persijos įlankos rajone. Iraną ir Turkmėnistaną sieja ilgalaikiai istoriniai ir ekonominiai santykiai. Abi šalys gali plėtoti ir stiprinti ryšius savo šalių gyventojų labui. Mūsų šalys yra pagrindinės dujų gamintojos pasaulyje. Yra daugybė Irano ir Turkmėnistano bendradarbiavimo aspektų: Turkmėnistano dujų tranzitas per Iraną į tarptautines rinkas, trišalis bendradarbiavimas dujų sektoriuje tarp Turkijos, Turkmėnistano ir Irano, naftos apyvarta tarp Irano ir Turkmėnistano, naftos chemijos gamyba, bendradarbiavimas energetikos sektoriuje, technikos transportavimas, kompanijų tarpusavio bendradarbiavimas aptarnavimo ir mokymo sferose. Kol kaimyninėse Kaspijos regiono šalyse vyksta didžiulii naftos telkinių tyrimai, naftos tiekimas tarptautinėms rinkoms pareikalaus didžiulii pastangų, nes naftą reikia persiųsti vamzdynu per vieną labiausiai politiškai nestabilų pasaulio regioną. Priešingai Azijos regionas, neturintis priėjimo prie jūros, yra geras tokios koncepcijos pavyzdys. Turkmėnistanas, Uzbekistanas ir Kazachstanas turi didžiulius patikrintus naftos ir dujų išteklius, tačiau visos tos šalys susiduria su eksporto maršrutų apribojimais. Dėl tos priežasties energetikos produktai turi būti transportuojami vamzdynu į terminalą, kur jie bus perpumpuojami į tanklaivius ir išsiųsti laivais užsakovams. Mes tikime, kad energetinis saugumas Kaspijos regione bus susijęs su Persijos įlankos ir Juodosios jūros energetiniu saugumu. Energetinis saugumas Kaspijos jūroje ir kaimyninėse šalyse turi kai kurių klūčių, susijusių su naftos žaliavos ir gamtinių dujų transportavimu į neoficialias rinkas. Tai sudėtinga tema, kuriai taip pat būdingi įvairūs techniniai, teisiniai ir ekologiniai aspektai. ▶



Bendra tiekimo sistema – puikus sprendimas

Mes negalime užmiršti, koks pagrindinis tarptautinių energetikos kompanijų ir svarbiausių agentūrų vaidmuo suteikiant reikalingą techninę patirtį ir finansinę paramą energetikos projektui realizuoti. Kol pakrančių valstybės šiame regione tebėra užblokuotos vidaus vandenų sistemos ribose, didžiulis gamybinis potencialas neturi tiesioginio išėjimo į platesnes tarptautines angliavandenilių rinkas. Šiuo atveju galime pareikšti, kad saugus tranzitinis energetikos išteklių maršrutas yra svarbesnis už išteklių dydžius ar gamybos galimybes. Taigi naftos eksporto sistemos savininkai turi šiame regione puikias galimybes susikoncentruoti į eksporto sistemos reguliavimą ir sustiprinti naudingą tarpusavio partnerystę, organizuodami kartu su kaimyninėmis šalimis tranzitinius maršrutus per Kaspijos jūrą.

Yra keli dviejų Kaspijos pusių sujungimo ir vamzdyno nutiesimo dideliame gylyje projektai, bet ekologiniu požiūriu tie projektai komplikuoja vandenų, neturinčių priėjimo prie jūros, ekologinį stabilumą. Daug metų stengėmės išspręsti šią problemą pasitelkdami tanklaivių laivyną, bet nereikia pamiršti, kad Kaspijos jūra yra sekli šiaurinėje dalyje, ir šaltuoju metų laiku didelę jos dalį sukausto ledas. Šis veiksnys ir apriboja tanklaivių dedveitą. Bendra su visomis pakrančių šalimis transportavimo sistema gali būti puikus sprendimas. Dabar Azerbaidžanas ir Kazachstanas yra svarbūs naftos gamintojai, ir tam tikra Kaspijos jūros dalis tebėra neištirta. Rusija irgi yra efektyvi naftos gamintoja, o Iranas – įtikinama aplinkybė su svarbia vieta gamybos, tranzito ir vartojimo sektoriuje. Tiek daug šalių yra suinteresuotos organizuoti kompleksinį vidaus galimybių panaudojimo kartu su kitomis šalimis planą. Tai turėtų būti naudinga visoms pakrančių šalims. Nors naftos produktų gabenimui tanklaiviais turi būti pastatyti specialūs uostų įrenginiai, kad visos šalys galėtų panaudoti savo potencialą toje sistemoje. Tą naują alternatyvą naftos žaliavos prekybai per Kaspijos jūrą sustiprins esamas eksportinis vamzdynas.

Nauja laivybos infrastruktūros plėtojimo koncepcija

Gamtos išteklių transportavimo apimtys turi būti pakankamai didelės, kad būtų padengtos gamybos ir transportavimo išlaidos. Ekspertai nurodo kelias pagrindines angliavandenilių transportavimo Kaspijos jūroje kryptis. Pirmoji – Irano kryptis yra tiesioginis ryšys su Irano Islamo Respublika, kur planuojama pastatyti naftos kolektorių, sujungiantį Nekos uostą prie Kaspijos jūros ir Džasko uostą Omano įlankos pakrantėje. Manoma, jog kasmet naftos žaliavos transportavimas šiuo vamzdynu sieks maždaug 1 milijoną barelių per dieną. Kazachstanas vienas pirmųjų pradėjo gabenti energijos išteklius, turėdamas SWAP patirties su Iranu ir pasirašęs sutartį dėl laivybos sistemos plėtojimo. Ta šalis priėmė nacionalinio transporto sistemos plėtos strategiją, kuri padės pajavairinti naftos žaliavos eksportavimo metodus. Tai yra naudingas pa-

vyzdis visoms kaimyninėms Kaspijos regiono šalims, norinčioms pajavairinti eksporto naujoms rinkoms maršrutus (pavyzdžiui, Rytų rinkoms Persijos įlankos rajone). Irano pagrindiniai naftos telkiniai yra šalia pietinės Persijos įlankos sienos, todėl yra galimybė išvystyti laivybos sistemą ir naftos tranzitą Irano šiaurėje. Norėdami patenkinti mūsų šiaurinių provincijų poreikius, naudojames naftos tiekimais iš Azerbaidžano, Kazachstano ir Turkmėnistano Kaspijos jūros regione ir Persijos įlankos tiekimais mainais į naftos žaliavą, gaunamą šiaurėje. Maždaug 1 milijonas barelių naftos žaliavos gabenama kasmet iš pietų į šiaurę, ir tai yra puiki bendradarbiavimo galimybė. Po 2003 metų prisijungėme prie naftos žaliavos gabenimo Kaspijos jūra ir dėl sekumų susidūrėme su problema: gilia vandens reido krantinė, suprojektuota per kelis kilometrus jūroje, buvo pastatyta Nekos uoste su naftos vamzdynu, nutiestu į krantą. Dabar pateikta atitinkama bendradarbiavimo koncepcija Kaspijos laivybos infrastruktūrai plėtoti. Tikimės, kad tai sudomins mūsų kaimynus.

Naftos ir dujų reikšmingumas

Naftos ir dujų reikšmingumas pasaulio saugumui užtikrinti per artimiausius dvidešimt metų nesumažės. Visų gaminančių ir vartojančių šalių vaidmuo yra labai svarbus užtikrinant stabilius naftos ir dujų srautus. Kol nafta tebėra pagrindinis pasaulio raidos variklis, jos prieinamumas, transportavimo patogumas ir maža gamybos savikaina yra svarbiausios naftos charakteristikos. Tuo tarpu, kai gamtinės dujos okupuoja ypatingą statusą tarp iškasamo kuro dėl ekologinių, kainos ir diversifikacinių bei energetinio saugumo priežasčių, mes matome, kaip didėja jų paklausa. Taigi mes galime suprasti visą Kaspijos jūros ir didžiulių energetinių išteklių reikšmingumą. Nors tokia problema, kaip didelė savikaina transportavimo rinkoms ir efektyvių infrastruktūrų stygius, stabdo mūsų išėjimą į rinkas.

Kaspijos jūros naftos ir dujų išteklių

Kaspijos jūros regiono naftos ir dujų potencialas dar nuo praėjusio šimtmečio paskutinio dešimtmečio patraukė didžiulių kompanijų ir tarptautinės naftos ir dujų industrijos dėmesį, kai tapo įmanomos investicijos į šį regioną. Nepaisant to fakto, kad naftos ir dujų išteklių šiame regione buvo aptikti prieš daugelį metų, didžiąja dalimi jie buvo atskirti nuo pasaulio energetikos išteklių dėl spartaus vystymosi. Tik per pastaruosius dvidešimt metų mes galime pastebėti uolias pastangas plėtoti, gaminti ir transportuoti energetikos šaltinius. Beje, šalys šiame regione (Azerbaidžanas, Iranas, Kazachstanas, Rusija, Turkmėnistanas ir Uzbekistanas) yra pagrindinės energijos gamintojos. Manoma, kad papildomos investicijos, įdiegtos tarptautinės technologijos ir sudarytos naujos eksporto galimybės dar labiau padidins energijos šaltinių gamybą. Vadinasi, mums reikia daugiau eksporto maršrutų link pagrindinių rinkų, bet kol kas mes galime bendradarbiauti tik naudodami dabartinius vamzdynus.

Dabartinė ir būsimoji rinkos

Kaspijos jūros regiono šalys potencialiai yra stambios naftos ir dujų eksportuotojos. Šio regiono energijos ištekliai dabar turi kelias rinkas, bet artimiausioje ateityje turės daugiau potencialių rinkų. Dabar Rusija plečia dujų rinką Europoje, o neseniai ji išplėtė savo įtaką į Rytus ir Šiaurės Ameriką. Azerbaidžanas ir Iranas žinomi kaip tradiciniai Turkijos rinkos tiekėjai. Turkmėnistanas atrado Kinijos dujų rinką, nutiesęs savo naują dujotiekį į Tolimuosius Rytus. Gal ateities rinkose dalyvaus šalys, norinčios patenkinti savo ekonomikų poreikius, taip pat ir tos, kurios nori sumažinti savo priklausomybę nuo dominuojančių gamintojų. Šalys, kurios nepatenkintos aukštomis kainomis, unikalūs eksportuotojai ir firmos, dominuojančios savo rinkose, gali dalyvauti Kaspijos jūros regiono projektuose. Antra vertus, atlikti pasaulio dujų tiekimo ir paklausos tyrimai parodė, kad Viduriniai Rytai ir Centrinė Azija vaidins svarbų vaidmenį būsimuose sandoriuose dėl gamtinių dujų tiekimo, kurio maršrutai eis per Indostaną, Kiniją, Turkiją, Gruziją, taip pat kai kurias Europos ir Azijos šalis. Taigi šalių, pagrindinių dujų gamintojų, bendradarbiavimas padės įdiegti ekonomišknesnius dujų gavybos metodus, sukurti dujų eksporto tinklus, kuriais dujos bus tiekiamos į tarptautines rinkas. Svarbiausia, kad bendradarbiavimas padės gerinti infrastruktūrą, užtikrinti saugų ir stabilų energijos tiekimą.

Iranas – tiltas tarp dviejų regioninių energetikos centrų

Iranas – tai šalis, jungianti Kaspijos jūrą ir Persijos įlanką, vaidinanti svarbų vaidmenį plėtojant abiejų regionų bendradarbiavimą. Tai šalis, logiškai ir ekonomiškai eksportuojanti energetikos išteklius, pasinaudodama turimais vamzdynais, tiesdama naujus, kurie padės pasirašyti naftos tiekimo sandorius tarp Irano, Azerbaidžano, Turkmėnistano ir Kazachstano. Kaspijos jūros pakrančių ir Persijos įlankos šalių bendradarbiavimas gerina sričių ir infrastruktūrų plėtrą, o Irano bendradarbiavimas su dviem minėtomis šalimis gali padėti sujungti du regioninius energetikos centrus. Privatizacija Irane tapo viena pagrindinių priežasčių organizuoti parengiamuosius darbus užsienio kompanijoms, o užsienio investuotojai taip pat galės įsigyti per biržą didžiules Irano naftos chemijos kompanijas. Akivaizdu, kad šie bendri regiono šalių veiksniai, taip pat kultūra, religija ir geografinė padėtis, mūsų gyventojų santykiai ir ekonominė nauda padės pasiekti aukščiau minėtų tikslų ir įveikti mūsų skirtumus, taip pat nutiesti kelius į geresnį bendradarbiavimą ir užtikrinti taikų gyvenimą visoms mūsų tautoms. ■

Parengta pagal pranešimą, skaitytą tarptautinėje konferencijoje „Nafta ir dujos“ Ašchabade, Turkmėnistane.

«...ЕСЛИ НЕТ ГОРОДА, В КОТОРЫЙ ДОЛЖЕН ПРИБЫВАТЬ ПОЕЗД, ТО И В ПОЕЗДЕ ТАКОМ СМЫСЛА НЕТ...»



«Но поезд... здесь время обратилось в железо, железо, несущееся по двум рельсам, — вечное, непрерывное полотно, длинная вереница рельс... но важнее всего была скорость.

Скорость. Должно быть, она разорвала этот мир изнутри, как крик, сдерживаемый тысячами лет. Ничто, кажется, не вызывало у людей таких сильных эмоций до тех пор, пока не родилась скорость.

Сам по себе поезд не представляет из себя ничего особенного, это всего лишь машина... но вот что поистине гениально: эта машина не порождает силу, она порождает нечто, пока не ясное концептуально, нечто, чего раньше не существовало: скорость».

Аlessandro Барикко

Вряд ли существует что-либо написанное более поэтично, романтично и точно о железной дороге, чем это сделал итальянский писатель Аlessandro Барикко (Alessandro Baricco) в своем романе «Замок гнева», красочными штрихами раскрывая историю рождения железной дороги.

Прошло уже почти 200 лет с тех пор, как в Англии той поры первый поезд тронулся с места, влекомый паровозом. Это изобретение вместе с паровым двигателем стало началом промышленной революции во всем мире.

Начало XIX века. Старый Свет, а точнее — Англия. 1804 год, Корнуэлл. Здесь был сконструирован и испытан первый локомотив. К со-



жалению, первенец железной дороги еще не был готов к жизни.

С той поры началась конкуренция — инженеры и самоучки-новаторы ломали головы, как запрячь пар, который погонит мощную машину, тянущую груженные вагоны.

Родившийся в земле углекопа Джордж Стефенсон (George Stephenson 1781–1848) в 1814 году сконструировал первый управляемый паром локомотив, который со скоростью около 4 миль в час тянул в гору восемь вагонов, груженных 30 тоннами каменного угля.

В 1825 году по проекту Дж. Стефенсона была проложена первая железнодорожная линия, а в 1829 году он с локомотивом новой конструкции «Ракета» (Rocket) решил принять участие в гонке локомотивов «Rainhill Trials» по только что проложенной железнодорожной ветке Манчестер–Ливерпуль.

В соревновании за лавры победителя и солидную для того времени премию в 500 фунтов стерлингов было заявлено десять паровозов. Не все соответствовали строгим правилам «Rainhill Trials», поэтому некоторым даже не было разрешено встать на рельсы.



В состязании участвовали еще три локомотива, и у каждого было красивое название: «Новость», «Несравненный», «Упрямый». По правде говоря, в списках был еще один, четвертый участник, под названием «Циклопед». Его изобрел некто Брандлет, и он представлял собой лошадь, бегающую по конвейеру, укрепленному на четырех колесах, которые, в свою очередь, двигались по рельсам. Как видите, и в этом случае, как всегда, прошлое сопротивляется будущему, идет с ним на невозможные компромиссы без малейшего чувства юмора и безнадежно исчезает, — хотя и продолжая существовать в настоящем, — когда истекает его тупое и упрямое время. И когда из пророчески кипящих котлов порывисто вырывается белый пар, окутывая их блестящие трубы, пар этот затмевал бедную лошадку на подставке, перепутавшую средство, то есть рельсы, с целью. Так или иначе, этого участника дисквалифицировали... Итак, они состязались вчетвером — «Ракета» и еще трое. Первое испытание — пробег на расстояние в полторы мили.

«Новость» пробежала это расстояние со скоростью 45 километров в час, вызвав в зрителях невероятное восхищение. Жаль, что в конце она взорвалась, да-да, именно взорвалась...

Во втором испытании «Ракета» оставила позади себя всех... После подведения итогов объявили о ее победе. Победил этот умилец Стефенсон. И все это, заметьте, произошло не тайно, в узком кругу богачей, заинтересованных в том, чтобы найти быстрый и выгодный способ пустить по свету свои вагоны, груженные углем. Нет. Все это произошло на глазах десяти тысяч человек и оставило неизгладимый след в их сознании. Двадцать тысяч глаз, — плюс-минус пара близоруких, — следили в тот день за состязанием века в Рейнхилле — малая, но значительная часть человечества, движимая предчувствием, что вот-вот произойдет нечто, что вскоре смутит человеческий разум.*

Соревнования и 500 фунтов выиграл паровоз Дж. Стефенсона «Ракета», открывший новую страницу в истории железной дороги. ■

* Все цитаты из книги Аlessandro Барикко

МЕЖДУНАРОДНОМУ ПРОЕКТУ «ВИКИНГ» – 10 ЛЕТ

История, которой суждено стать легендой, чаще всего начинается в один простой день жизни, который вроде бы не отличается ничем особенным, однако позднее становится таковым.

Таким было и 6 февраля 2003 года, когда по инициативе АО «Летувос гяляжинкяляй» впервые из Ильичевска в Клайпеду отправился первый челночный поезд интермодальных перевозок «Викинг», через Литву, Белоруссию и Украину соединивший Балтийское и Черное моря.

Стасис Дайлидка:
«Викинг» является одним из самых успешных проектов.



*Стасис Дайлидка,
генеральный директор АО
«Летувос гяляжинкяляй»*

Контейнерному поезду «Викинг» – 10 лет. За это время поезд преодолел расстояние, равное примерно 58 кругосветным путешествиям по экватору, и перевез столько грузов, сколько их могли бы перевезти 300 тысяч фуры.

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 пере-

вез более 300 тыс. TEU (условных контейнеров), или свыше 4,8 млн тонн грузов.

Маршрут «Викинга» (1734 км) преодолевается за 52 часа, проверка всего поезда при отправлении и прибытии на европейскую пограничную станцию Кена длится всего 30 минут. Это достигнуто благодаря успешному сотрудничеству с таможенными и пограничными службами и внедрению прогрессивных информационных систем.

Вагоны с контейнерами «Викинг» доставляет не только в Клайпедский (Литва), Ильичевский и Одесский (Украина) порты, но и на белорусские, литовские и украинские железнодорожные станции, которые могут оказывать услуги по погрузке и выгрузке контейнеров.

Поезд перевозит 20-ти и 40-футовые универсальные и специализированные контейнеры, которые из стран Скандинавии и Западной Европы морским транспортом доставляются

в Клайпедский порт, а также через переправу Мукран–Клайпеда далее направляются в Украину, Белоруссию, на Ближний Восток, Кавказ, Турцию, через Ильичевский и Одесский порты и обратно.

Мы постоянно ищем новые возможности развития, работаем, расширяя круг партнеров как в восточном, так и в западном направлении. Для координации развития в восточном регионе вместе с партнерами учреждена компания «Пласке», основано представительство в Одессе, ведется сотрудничество с турецким портом Самсун. Большие надежды дарит и присоединение правительств Грузии и Молдовы к координационному совету по развитию перевозок грузов «Балтийское море – Черное море». Для развития отношений с партнерами в западном, т.е. скандинавском направлении ведется сотрудничество различными предприятиями легкой и тяжелой промышленности, а также логистики. Для привлечения дополнительных грузопотоков и обеспечения надлежащих отношений проводятся регулярные встречи с предприятиями клайпедских и одесских терминалов, членами экспедиторских, а также других целевых отраслевых ассоциаций Литвы, Белоруссии и Украины.

Поезд «Викинг» является одним из самых успешных интермодальных проектов АО «Летувос гяляжинкяляй». Контейнерные перевозки по маршруту «Викинга» стабильно растут, он нашел свое место на рынке и получил международное признание.

Проект «Викинг» в 2008 году в исследовании координируемого Европейской комиссией проекта PROMIT признан образцом хорошей практики. В 2009 году Европейская ассоциация интермодального транспорта (EIA) наградила проект призом «Интермодальный проект лучшей практики».



Юбилейный рейс «Викинга» 6 февраля 2013 года. Фото А.Палиониса.

Йонас Биржишкис: железные дороги – струны, соединяющие государства и людей



Йонас Биржишкис,
генеральный директор
АО «Летувос гяляжинкяляй»
(2000 12 08 – 2006 03 25)

«После двух лет активной подготовки 6 февраля 2003 года из Украины по маршруту Ильичевск–Одесса–Клайпеда отправился первый товарный поезд «Викинг». Он должен был преодолеть маршрут в 1734 км в меньшие сроки, чем обычный поезд, и перевезти более крупные контейнеры по тарифу, сниженному на 30 %, а автопоезда и полуприцепы – по вдвое сниженному тарифу. Это был совместный проект железных дорог Литвы, Белоруссии и Украины, а также Клайпедского и Ильичевского портов и их стивидорных компаний. Планировалось, что в одном направлении «Викинг» по графику будет следовать 68 часов, обратно – 72 часа. Однако уже первый рейс принес надежду, что время в пути можно будет сократить до 50–46 часов.

В ходе осуществления этого проекта железнодорожники старались эффективнее использовать IX Европейский транспортный коридор в направлении Север–Юг. Литву интересуют торговые пути из Украины в Турцию, Молдову, Болгарию, а Украина заинтересована в удобном сообщении с государствами Скандинавии. Проектом «Викинг» заинтересовался и Казахстан. «Викингом», который является сочетанием услуг поезда и морского парома, заинтересуются и американцы, которые будут руководствоваться критериями безопасности и срока доставки груза», – пишет о начале истории «Викинга» во время руководства Литовскими железными дорогами Йонас Биржишкиса журналистка Алдона Армале в книге «Йонас Биржишкис. Непредсказуемые жизненные выражи».

Стасис Гудвалис: к «Викингу» присоединится еще несколько стран



Стасис Гудвалис,
директор дирекции грузовых
перевозок
АО «Летувос гяляжинкяляй»

Перспективы «Викинга» в первую очередь следует связывать с растущими объемами контейнерных перевозок во всем мире. Дополнительные возможности предоставят и учреждаемые в Вильнюсе, Каунасе и Клайпеде общественные центры логистики, развитие железнодорожной станции Шяштокай.

Мы прилагаем все возможные условия для дальнейшего развития проекта. В настоящее вре-

мя как раз ведем переговоры о присоединении Грузии, Молдовы, Турции, Азербайджана и стран Скандинавии к проекту «Викинг». Это позволит привлечь дополнительные грузы и оказывать клиентам больше услуг.

Витаутас Наудужас: «Викинг» – связь между Европой и Азией



Витаутас Наудужас,
посол Литовской Республики
по вопросам энергетики и
транспортной политики

Такое сравнительное короткое время прохождения маршрута «Викинга» достигнуто за счет того, что остановки поезда осуществляются только на станциях, расположенных в портах и столицах государств, а пересечение внешней границы Евросоюза на пограничной станции Кена занимает лишь 30 минут. Это лучший результат, рекорд в Европе. Специалисты по транзиту грузов ЕС и НАТО приезжают убедиться, как нам удалось этого достичь.

Хотя ядро проекта «Викинг» находится между Балтийским и Черным морями, перевозимые им товары добираются даже до Великобритании и Китая. Контейнеры, погруженные на суда в Великобританию, отправляются в Швецию, откуда груз на поезде провозится по стране и перегружается в порту Карлсхамн, находящемся на берегу Балтийского моря. Добравшиеся морем до Клайпеды контейнеры грузятся на поезд «Викинг», на котором они достигают Одесского порта на Черном море, а оттуда направляются в Грузию или Турцию. Через Турцию грузы могут достичь Среднего Востока, а через Грузию – Армении и Азербайджана. Из Азербайджана грузы могут добраться до самого Китая. Так проект «Викинг» соединяет Европу и страны Востока.

Свою деятельность «Викинг» начал в 2003 году, однако настоящее ускорение этот проект получил в 2008-м, когда его начал поддерживать Евросоюз по программе Восточного партнерства. Цель этой программы – поощрять сотрудничество между странами ЕС и Арменией, Азербайджаном, Грузией, Украиной, Молдовой.

Тем самым это помогает Литве укреплять взаимоотношения с соседними государствами, о чем свидетельствуют и учреждение посольства Литвы в Ереване (Армения) и Баку (Азербайджан) в 2007 г., и постоянные усилия наших политиков по установлению более тесного сотрудничества с Белоруссией и Украиной.

Благодаря успеху этого проекта все больше стран Востока хотят сотрудничать и присоединиться к нему, таким образом усиливая свои экономические связи с Европой. Активнее всего ведутся переговоры с Турцией и Азербайджаном. Обе страны изъявили желание присоединиться к проекту «Викинг».

Кястутис Кудзмана: «Викинг» – образцовый проект в формировании стратегии TRACESA



Кястутис Кудзмана,
Чрезвычайный и Полномочный
посол Литовской Республики
в Турции

То, что Туркменистан, Азербайджан, Турция являются странами, через которые проходил легендарный Шелковый путь, нам известно со школьных времен. В настоящее время Шелковый путь возрождается в новой, современной форме. Страны Шелкового пути соединила межправительственная комиссия TRACESA, которая прилагает огромные усилия для формирования благоприятной системы тарифов и пересечения границ на Шелковом пути. В этом контексте TRACESA особенно интересуется опытом наших проектов «Викинг» и «Сауле». TRACESA считает «Викинг» образцовым проектом в формировании ее стратегии. Одной из наших целей и было соединить TRACESA с «Викингом» для увеличения загрузки железных дорог Литвы, автоперевозчиков и Клайпедского порта.

У TRACESA имеются серьезные перспективы роста. Только в Восточном Китае в 2020 г. планируемый потенциал экспорта на Запад составит свыше 500 млрд долларов США. Часть этого потока товаров из коридора TRACESA могут и должны взять «Викинг» и «Сауле». ■



Первый рейс «Викинга» 6 февраля 2003 года.



АМБИЦИОЗНЫЕ ПРОЕКТЫ

«Интермодальные перевозки в последние годы являются основным направлением развития компании. Учреждение общественных центров логистики особенно важно для развития всей экономики страны и транспортного сектора в частности. Это – один из самых амбициозных проектов транспортной системы Литвы, и он уже становится реальностью – вскоре мы начнем подрядные работы по строительству интермодального терминала Вильнюсского общественного центра логистики и связанной с ним инфраструктуры», – сказал генеральный директор АО «Летувос гяляжинкяляй» Стасис Дайлидка, представляя специалистам и потенциальным инвесторам проект Вильнюсского общественного центра логистики (Вильнюсского ОЦЛ), деятельность ОУ «Вильняус логистикос паркас» (Вильнюсский парк логистики), предлагаемые этим предприятием возможности, характеристики, мощности, услуги и преимущества интермодального терминала.

У Вильнюсского ОЦЛ – первые инвесторы

Недавно завершился конкурс на проведение подрядных работ по возведению интермодального терминала Вильнюсского общественного центра логистики. Этот конкурс привлек повышенный интерес – было получено девять предложений, которые в настоящее время анализируют созданные экспертные комиссии. После выводов экспертов выяснится, с кем будет подписан договор на проведение подрядных работ.

Интермодальный терминал станет центральной осью общественного центра логистики, он позволит обеспечить быструю и слаженную интеграцию разных видов транспорта.

Вокруг интермодального терминала учреждается парк логистики, где будут действовать частные компа-

нии, занимающиеся транспортной и логистической деятельностью, а также оказывающие сопутствующие услуги – общепита, гостиничные, автозаправочные, автомоечные, парковочные, банковские и др.

Учреждаемый Вильнюсский ОЦЛ принесет неоценимую пользу региону, активизирует развитие городской инфраструктуры, мелкого и среднего предпринимательства, создаст много новых рабочих мест, улучшит условия бизнеса. Это будет выгодно не только партнерам и инвесторам, но и всей транспортной системе Литвы. Проект внесет вклад и в осуществление концепции европейских «зеленых коридоров», поскольку большую часть грузоперевозок составят интермодальные перевозки железнодорожным транспортом по международным коридорам.

После того, как «Летувос гяляжинкяляй» и Вильнюсское городское

самоуправление подписали договор об учреждении ОУ «Вильняус логистикос паркас», были начаты активные поиски инвесторов – предприятий, связанных с транспортом и логистической деятельностью, которые расположатся на полностью подготовленной и стратегически очень привлекательной территории Вильнюсского общественного центра логистики.

Учредителей радует подписанное соглашение о намерениях с крупнейшим участником европейского и мирового рынка логистики – компанией «Rhenus Logistics».

«Первый инвестор для проектов такого уровня, пожалуй, самый важный, это словно визитная карточка, предъявляемая остальным участникам рынка логистики», – считает генеральный директор АО «Летувос гяляжинкяляй» Стасис Дайлидка.

ЗАО «Rhenus Svoris», пришедшее в Вильнюсский ОЦЛ, входит в одну из крупнейших в Европе и мире логистическую группу «Rhenus Logistics», годовой оборот которой составляет 3 млрд евро. Группа владеет 290 предприятиями в 37 странах, на них работает более 18 тыс. человек. Предприятие оказывает все услуги по логистике грузов, начиная со сбора, перевозки грузов и кончая различными складскими услугами – распределением, упаковкой и доставкой конечному адресату. Его приход в создаваемый центр логистики является превосходным показателем для других компаний, свидетельствующим, что интермодальность и комплексность услуг, их качество и экология является необходимостью, рождающейся уже сегодня.

По словам генерального директора ЗАО «Rhenus Svoris» и руководителя по региону стран Балтии и Белоруссии Арунаса Бярташюса, ведется активная работа в секторе логистики, со стороны клиентов чувствуется растущая потребность в этих услугах.

«Благодаря этой инвестиции мы сможем предложить предприятиям Литвы больше разнообразных и совершенно новых логистических услуг, какие «Rhenus» оказывает в других странах, поскольку в Литве растет число компаний, которые передают всю логистику профессионалам», – оценивает выгоду инвестиции А.Бярташюс.

Договаривающиеся стороны подтверждают свою заинтересованность в транспортировке грузов с использованием учреждаемого ныне общественного центра логистики, т. е. инфраструктуры и грузовых мощностей и прочих возможностей логистического парка и интермодального терминала. ЗАО «Rhenus Svoris», представители «Rhenus Logistics» в Литве, подписывая это соглашение о намерениях, выразили заинтересованность на подходящих условиях обосноваться в Вильнюсском общественном центре логистики и построить здесь склад площадью 15 тыс. кв. м, оставив место для развития дополнительно такой же площади.

Партнеры из Европы и Азии

В конце 2012 года подобное соглашение подписано и с компанией «Аутовярслас». Другие компании, письменно или на словах изъявившие желание обосноваться в Виль-

Проект Вильнюсского ОЦЛ.





Клайпедский ОЦЛ.

нюском общественном центре логистики, пока свои намерения не оглашают.

Оцененный в 117 миллионов литов проект Вильнюсского интермодального терминала должен быть претворен в жизнь в 2014 году.

Подсчитано, что после возведения Вильнюсского ОЦЛ и с началом перевозки большего количества грузов железнодорожным транспортом общая экономическая и общественная выгода составит 350 миллионов литов.

Специалисты Литовских железных дорог убеждены, что учреждаемые в Литве три (Вильнюсский, Каунасский и Клайпедский) общественных центра логистики станут козырем государства в транспортном бизнесе, а их услугами захотят воспользоваться и другие страны.

Поэтому, по словам заместителя директора по развитию дирекции грузовых перевозок АО «Летувос гяляжинкяляй» Саулюса Стасюнаса, особенно активно работа ведется в сфере развития логистических услуг, чтобы лучше интегрироваться в транспортный рынок Западной Европы.

Дирекция грузовых перевозок подписала договор о сотрудничестве с берлинским региональным объединением логистических компаний «LogistikNetz» и одним из крупнейших в Европе центров логистики «Interporto Bologna».

В сотрудничестве с предприятиями, оказывающими в Европе услуги железнодорожного экспедирования, центрами логистики разрабатываются реальные проекты, касающиеся регулярных грузоперевозок из Австрии через Литву в Эстонию, из Литвы в Болонью (Италия), из Кар-

лсхамна (Швеция) в направлении Киева (Украина), Москвы (Россия), Хух-Хото (Китай).

Помощь ЕС на учреждение центров логистики

Дискуссии о необходимости учредить в Литве ОЦЛ ведутся уже более десятилетие.

«Когда в 2008 году комитет стратегического планирования при Правительстве Литовской Республики вменил в обязанность нашей компании стать учредителями и управляющими Вильнюсского ОЦЛ и Каунасского ОЦЛ, мы незамедлительно принялись за претворение проекта в жизнь. Это задание стало не только большим испытанием, но и превосходной возможностью для нас еще лучше интегрироваться во всемирную логистическую цепочку. Это крупная инвестиция – только на учреждение Каунасского и Вильнюсского ОЦЛ будет выделено около 150 миллионов литов из средств фонда смычки Евросоюза», – говорит начальник отдела логистических проектов АО «Летувос гяляжинкяляй» Миндаугас Бутнорюс.

Оборудуемый на Вильнюсском ОЦЛ интермодальный железнодорожный терминал позволит перевозить больше контейнеризированных грузов по железной дороге, особенно между Клайпедой и Вильнюсом.

Особенность Каунасского ОЦЛ, который расположится на территории станции Палямонас, состоит в том, что этот проект связан с «Rail Baltica» – проектом, с помощью которого в железнодорожную сеть стран Балтии стремятся интегри-

ровать сеть железных дорог с европейской колеи.

Первый двухколейный грузовой терминал будет оборудован именно в Каунасе (на территории станции Палямонас) – возле основной автомагистрали Клайпеда–Вильнюс, Каунасской свободной экономической зоны и международного аэропорта Кармелава.

Клайпедский ОЦЛ – успешное продолжение осуществляемых проектов

Пока Вильнюсский и Каунасский ОЦЛ готовятся к активной деятельности, с клайпедской железнодорожной станции Драугисте, вокруг которой и строится Клайпедский ОЦЛ, регулярно в пункты назначения отбывают члночные поезда «Викинг» и «Сауле».

Еще в прошлом году, подписав договор о сотрудничестве, АО «Летувос гяляжинкяляй» совместно с компанией частного капитала «VPA Logistics» предприняли инициативу по развитию терминалов недалеко от Клайпедского порта, т.е. на территории «VPA Logistics» (I этап), на железнодорожной станции Драугисте (II этап в южной части станции) и возле нее (III этап на север от станции). Сухопутные терминалы позволят претворить в жизнь действующую концепцию члночных поездов, когда контейнерный состав курсирует из точки А в точку Б. Такая модель позволит сократить срок вывоза контейнеров из порта от 48 часов до 8–10 часов. Будет экономиться время клиентов и в несколько раз эффективнее использоваться

имеющийся вагонный парк.

В ходе развития этого проекта компания «Летувос гяляжинкяляй» учитывает и нормы, предусмотренные в Белой книге Евросоюза: до 2030 года – 30%, а до 2050 года – 50% грузов, перевозимых по маршрутам протяженностью свыше 300 км, должны перевозиться не автомобильным, а другим – железнодорожным или водным – транспортом.

В ходе первого этапа осуществления проекта будет использован терминал ЗАО «VPA Logistics». В него вкладываются и дополнительные инвестиции – идет прокладка еще одной железнодорожной ветки.

В ходе второго этапа в этом году будет подготовлен технический проект будущего терминала КОЦЛ. На третьем этапе предусмотрено подготовить и утвердить детальный план северной территории, находящейся возле железнодорожной станции. Завершение строительства КОЦЛ запланировано на 2017 год.

По прогнозам, этот центр логистики позволит сэкономить как минимум 25 млн литов. «Когда у нас будет сухопутный терминал, мы сэкономим время на формировании железнодорожных составов, снизится и загрязнение окружающей среды, будут созданы новые рабочие места, поскольку подсчитано, что одно рабочее место на логистическом терминале дополнительно создает семь других рабочих мест. Экономическая выгода будет огромной», – доволен руководитель АО «Летувос гяляжинкяляй» Стасис Дайлидка.

Партнер по созданию центра логистики, руководитель «VPA Logistics» Жильвинас Жилинскас говорит, что такое сотрудничество и проект КОЦЛ являются логическим продолжением давно начатых и осуществляемых проектов, таких как «Викинг», который уже несколько лет курсирует по привычному маршруту между Клайпедой и Одессой/Ильичевском, а также члночный поезд «Сауле», пущенный пару лет назад и дважды в месяц курсирующий между Европой и Китаем. Для этого уже заложен отличный фундамент партнерства не только в странах Запада, но и в Казахстане и Китае. Услуги сухопутного грузового терминала ускорят передвижение грузов из Белоруссии, Украины и других стран. ■



ИНТЕРМОДАЛЬНОСТЬ – ОСНОВНОЙ ПРИОРИТЕТ ЛИТОВСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Контейнерный поезд «Сауле», курсирующий между Европой и Китаем.

Марюс Матулайтис,

заместитель начальника департамента исследований и развития рынка
АО «Летувос гяляжинкяляй»

Мировая торговля между разными странами и регионами выросла в два-три раза и даже больше с начала 1990 года по сей день, и этот рост не остановился даже в период кризиса. Такая ситуация повысила конкуренцию, а также доходы в секторе транспорта и логистики. С другой стороны, увеличение объемов транспортировки оказывает и отрицательное воздействие – загрязнение воздуха и воды, транспортные заторы в городах и т.д. Перевозка грузов в контейнерах как в универсальной таре должна быть наиболее дружественным для природы решением. Это также стимул для появления нового способа перевозок – интермодальных грузоперевозок, когда для перевозки груза без его переупаковки используется более одного вида транспорта.

Поскольку дискуссии, связанные с интермодальными грузоперевозками, довольно-таки быстрыми темпами распространяются в бизнесе, политике и даже повседневной жизни, руководство АО «Летувос гяляжинкяляй» видит этот бизнес основным приоритетом долгосрочного роста.

С точки зрения макроперспективы у Литвы имеется много конкурентных преимуществ. Страна находится на перекрестке трех важных рынков – Евросоюза (ЕС), региона Балтийского моря и Содружества Независимых Государств (СНГ). Кроме того, Клайпедский государственный морской порт является самым северным незамерзающим морским портом со всей необходимой инфраструктурой и разными современными терминалами. Это одна из причин, почему Литва входит в Европейскую топ-10 по железнодорожным грузоперевозкам. Территорию Литвы пересекают два международных автодорожных и железнодорожных коридора – I и IX. У последнего имеются две ветки – в Калининградский

морской порт и Клайпедский морской порт. Современная инфраструктура, эффективный и совершенно новый подвижной состав позволяют Литовским железным дорогам не только предложить перевозки грузов по железным дорогам, но и решать любые комплексные проблемы логистики.

Основное такое решение – это интермодальный проект челночного поезда «Викинг». Стартовав 10 лет тому назад, этот проект и дальше успешно развивается. Поезд курсирует по маршруту Клайпеда–Вильнюс–Минск–Киев–Одесса (Ильичевск). Этот совместный проект железнодорожных компаний трех стран (Литвы, Беларуси и Украины) был признан примером хорошей практики проекта PROMIT, который координировала Европейская комиссия в 2008 году. Позднее, в 2009 году, Европейская интермодальная ассоциация (EIA) наградила проект в номинации «Лучшая интермодальная услуга транспорта или интеграции группы от точки А до точки В». Как говорит Саулюс Стасюнас, заместитель директора дирекции грузовых перевозок АО «Летувос гяляжинкяляй» по вопросам развития, «Викинг» является лучшей интермодальной связкой между Скандинавией, Западной и Восточной Европой и Средним Востоком.

Литовские железные дороги работают с множеством интермодальных решений. Интермодальный поезд «Сауле» является одним из самых амбициозных проектов, поскольку он соединяет 9 стран от Китая (Чунцин) до Бельгии (Антверпен). Более 11 тысяч километров поезд преодолевает всего за 20 дней, когда тем временем по морю контейнеры следуют несколько недель. У «Викинга» есть еще одно конкурентноспособное преимущество по сравнению с морскими перевозками – регулярная и надежная доставка грузов.

Интермодальные перевозки на железнодорожном транспорте по сравнению с морским транспортом имеют превосходство – регулярную и устойчивую доставку грузов.

В настоящее время осуществляется один интермодальный проект – «Меркурий». Этот проект создаст надежные условия для перевозки грузов в контейнерах между Клайпедским и Калининградским морскими портами и Москвой. Время транзита – всего двое суток, и никаких очередей на границах. По сравнению с автомобильным транспортом это превосходное конкурентное решение, дружественное к окружающей среде.

Для того чтобы стало возможным соединить Западную Европу с Россией, Казахстаном и другими странами Среднего и Дальнего Востока сухопутным транспортом, АО «Летувос гяляжинкяляй» только что приступило к осуществлению еще одного интермодального проекта, называемого «Шяштокай экспресс». Груз в контейнерах будет набираться в Варшаве и с использованием широкой (1520 мм) и узкой (1435 мм) железнодорожной колеи и железнодорожного терминала в Шяштокай транспортироваться в Смоленск (Россия). Оттуда груз будет доставляться в любую точку на Востоке.

Во всех международных интермодальных проектах, учитывая успешное сотрудничество Литвы с Беларусью, таможенная процедура на пограничной станции Кена занимает всего 30 минут.

С целью успешной конкуренции с автодорожным транспортом на внутреннем рынке Литовские железные дороги предлагают эффективное решение – интермодальный поезд «Vilnius Shuttle», который идет от Клайпедского морского порта до столицы Литвы Вильнюса всего за несколько часов.

Еще более лучшие результаты в мультимодальных перевозках ожидаются от международного проекта «East West Transport Corridor II» (EWTC II) (II транспортный коридор Восток–Запад), осуществление которого ведется в рамках программы региона Балтийского моря Евросоюза. Концепция «Зеленый коридор Восток–Запад» («East West Green Corridor») охватывает передвижение грузопотоков из стран южной части Балтийского моря через Литву и Белоруссию до России, Украины, Кавказа, Центральной Азии, Китая и других стран Дальнего Востока с использованием преимуществ разных видов транспорта и их эффективного взаимодействия. АО «Летувос гяляжинкяляй» руководило рабочей группой проекта, целью которой было подготовить концепцию слаженного и непрерывного передвижения грузопотоков по железнодорожному коридору EWTC, предложить специфический план действий ее претворения в жизнь. Среди партнеров по проекту – научные, деловые и государственные инстанции Швеции, Дании, Германии, Беларуси и Литвы. ■

Более подробную информацию об интермодальных проектах компании и другой ее деятельности можно найти на веб-сайте www.litrail.lt.

ЛИТОВСКИЕ МАНЕВРОВЫЕ ЛОКОМОТИВЫ РВУТСЯ В ЕВРОПУ

Дочернее предприятие компании «Летувос гяляжинкяляй» – ЗАО «Вильнюс локомотиву ремонт депас» (Вильнюсское локомотивное ремонтное депо, ВЛРД) – в сотрудничестве с компаниями «Трансмашхолдинг» (Россия) и «CZ Loko» (Чехия) осуществляет совместный проект по производству новых маневровых локомотивов серии ТЭМ ТМХ.

Первый тепловоз на экспорт – в Эстонию

Первый тепловоз, изготовленный в Литве на экспорт, в конце прошлого года отправился в соседнюю Эстонию. Заказчик тепловоза – частный порт Силламяэ.

«Это был длительный, целенаправленный и нелегкий путь признания в развитии парка подвижного состава компании, который венчает достигнутый результат. Это дочернее предприятие уже изготовило для нас 11 новых маневровых тепловозов серии ТЭМ ТМХ с дизельными двигателями CAT 3512 В мощностью 1455 кВт, которые успешно работают на железных дорогах. А теперь провозим первый современный тепловоз в соседнюю страну – Эстонию. Думаю, что это хорошее начало для всего Балтийского региона, который испытывает нехватку в новой технике. Это изделие сертифицировано и признано в некоторых странах Евросоюза, а в ближайшее время мы надеемся получить и сертификат Российской Федерации», – сказал на презентации генеральный директор АО «Летувос гяляжинкяляй» Стасис Дайлидка.

Локомотив нового поколения оценили за рубежом

Маневровый локомотив ТЭМ ТМХ-001, изготовленный Вильнюсским локомотивным ремонтным депо, 9–12 сентября прошлого года экспонировался на второй международной выставке железнодорожного транспорта «ЭКСПО-1520» в Москве.

Локомотив ТЭМ ТМХ-001 – это совместное изделие ЗАО «Вильнюс локомотиву ремонт депас», Брянского машиностроительного завода, входящего в «Трансмашхолдинг» (Россия) и «CZ Loko» (Чехия). ТЭМ ТМХ-001 сконструирован на базе тепловоза ТЭМ18 с использованием его главной рамы и бесчелюстных тележек, на которых смонтированы современные модули узлов и агрегатов, а также кабина машиниста, где имеется автоматический обогрев и кондиционер. На локомотиве установлен двигатель внутреннего сгорания «Caterpillar 3512B DITA» мощностью 1455 киловатт, соответствующий требованиям европейских экологических стандартов Евро 2, оборудованы пневматические и электродинамические тормоза. Этот локомотив по сравнению с



маневровыми локомотивами старого типа расходует на 30 % меньше топлива и до 90 % меньше смазочных материалов.

Современная продукция

Современные маневровые локомотивы, предназначенные для 1520-миллиметровой колеи, не производились уже много лет. ТЭМ ТМХ-001 на московской выставке был единственным новым современным локомотивом, поэтому вызвал повышенный интерес.

В конце 2008 года, когда на железных дорогах Литвы появились модернизированные тепловозы ЧМЭЗ, руководство ЗАО «Вильнюс локомотиву ремонт депас» приступило к поискам партнеров, чтобы осуществить новый смелый замысел – изготовить современный маневровый локомотив, отвечающий всем требованиям, предъявляемым к таким изделиям. В марте 2009 г. был подписан меморандум с российской компанией ВЛРД об организации производства нового тепловоза. В июне 2009 г. между ЗАО ВЛРД и «Трансмашхолдингом» был подписан договор о производстве и сертификации двух новых тепловозов.

Поиски новых решений

«Стареющий парк маневровых локомотивов, где тепловозы служат по тридцать лет и дольше, побуждал искать коренные решения. Ремонт продлевает срок службы тепловоза в лучшем случае до 15 лет. Поэтому в поисках новых направлений деятельности мы решили создать современный тепловоз, отвечающий основным

требованиям наших дней: экономичный расход горюче-смазочных материалов, меньшее загрязнение окружающей среды выхлопными газами, более продолжительный пробег между ремонтами, более уютное и удобное рабочее место машиниста тепловоза, возможность сокращения численности обслуживающего персонала, более длительная эксплуатация», – так охарактеризовал историю появления нового локомотива генеральный директор ВЛРД В.Стадальникас.

Реорганизация себя оправдала

В сентябре 2009 года Литовские железные дороги отметили солидный юбилей – 150-летие деятельности. Проложенная полтора столетия назад железнодорожная линия Петербург–Варшава, пересекавшая территорию Литвы, стимулировала появление новых железнодорожных станций, городов, поселков, их рост и развитие. Создавалась инфраструктура для регулирования движения поездов, обеспечения их безопасности и надежности. В первую очередь появились предприятия, без которых железная дорога просто не могла бы существовать: мастерские для профилактики и ремонта тепловозов (депо), инфраструктура по производству и ремонту вагонов, подвижного состава, прочего инвентаря. Так в далеком прошлом начала свою деятельность сегодняшняя компания – ЗАО «Вильнюс локомотиву ремонт депас», в декабре 2012 года отметившая свое 125-летие.

Компания готова к новым испытаниям

Парк товарных локомотивов АО «Летувос гяляжинкяляй» в настоящее время считается самым современным в Центральной и Восточной Европе.

В 2011 году Вильнюсское локомотивное ремонтное депо за локомотив ТЭМ ТМХ получило золотую медаль Конфедерации промышленников Литвы и титул «Изделие года».

В 2012 году компания открыла новую страницу своей деятельности. Вместе с производственным предприятием железнодорожного транспорта Италии «SVI S.p.A.» была создана и в настоящее время находится в производстве автодрезина КТД, предназначенная для надзора за контактными сетями. Также ведется производство другой машины «AGRC-1200», предназначенной для работы на железной дороге с колеями 1520 мм и 1435 мм.

В последнее время ВЛРД стало настоящей экспериментальной базой, готовой принимать вызовы по созданию новых маневровых локомотивов, дорожно-ремонтных машин и прочего подвижного состава для 1520-миллиметровой железнодорожной колеи. Изделия вильнюсцев нового качества, такие как маневровый локомотив ТЭМ ТМХ, больше всего интересуют зарубежных партнеров. ■



ИСТОРИЯ ЧЕЛОВЕКА И ГОСУДАРСТВА

В Литве в издательстве „Ex Arte“ издана книга журналистки Алдоны Армале «Йонас Биржишкис. Непредсказуемые жизненные выражи», вышедшая в конце 2012 года.

Фамилия Йонаса Биржишкиса хорошо известна не только в Литве, но и в международном масштабе.

Потомок древнего жямайтского дворянского рода, еще в подростковом возрасте вместе с семьей сосланный оккупационной советской властью в Сибирь, заслуженный инженер и министр транспорта и сообщений первого правительства возродившей независимость Литовской Республики. На этом посту Йонас Биржишкис проработал почти семь лет. Й.Биржишкис до сих пор является единственным политиком, работавшим министром в семи правительствах.

Во время руководства Министерством транспорта и сообщений страны, возродившей независимость, надо было вернуть из структур СССР достояние Литвы – железные дороги, авиацию, флот, морской порт и аэропорты. Надо было воплотить в жизнь чаяния возрождаемого государства, создать многостороннюю транспортную систему независимой страны, не растеряв, не уничтожив бывшую экономику, а трансформировав ее в другое качество.

И это ему удалось.

Пригодился накопленный богатый жизненный опыт и опыт руководящей работы, характер, подобный дамасской стали.

Министр Йонас Биржишкис был гибким в мелочах, но несгибаемым в принципиальных вопросах. Он сплотил творческую, отважную команду профессионалов – работников Министерства транспорта и сообщений Литвы.

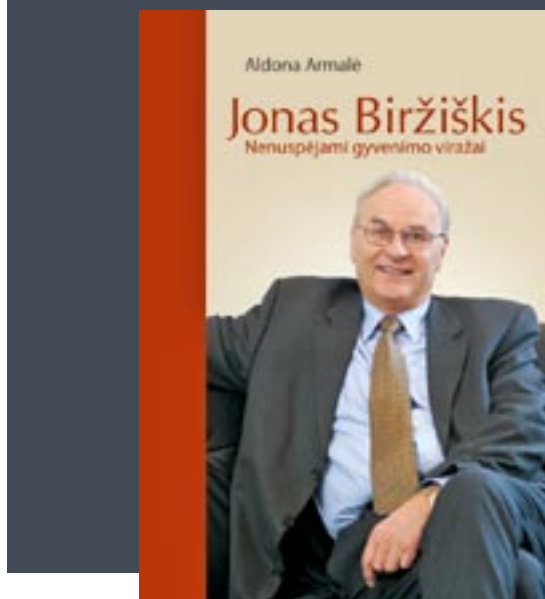
Яркий след Й.Биржишкиса оставил и во время руководства ассоциацией «Летувос кяляй» (Литовские автодороги) и компанией «Летувос гяляжинкяляй» (Литовские железные дороги). Огромен его вклад в железнодорожное сообщение Литвы с Западной Европой, восстановление которого было начато в начале независимости. По инициативе Й. Биржишкиса начали завязываться партнерские отношения не только с соседними государствами, но и с более отдаленными странами – с Финляндией, Китаем, Монголией.

Одно из самых ярких и дорогих воспоминаний того периода для Й.Биржишкиса – первые национальные флаги, поднятые на литовских судах в то время, когда официально это делать было нельзя. Тогда Й.Биржишкису пришлось звонить своим коллегам-министрам в Европе и просить, чтобы в портах не арестовывали суда под еще не известным флагом Литвы.

«Йонас Биржишкис из тех литовцев, которые не на словах, а на деле, всей своей жизнью выдержали, защитили и создавали Литву в ходе всех выпавших на ее долю испытаний. И сегодня он думает о ее будущем. Размышляет и этой книгой», – так о биографической книге Й.Биржишкиса, в которой через его личный опыт раскрывается история Литвы послевоенных лет, высказался член первого Правительства ЛР, сигнатор Акта о независимости Ромулдас Озолас. ■



ŽMOGAUS IR VALSTYBĖS ISTORIJA



Lietuvoje pristatyta 2012 metų pabaigoje žurnalistės Aldonos Armalės parengta leidyklos „Ex Arte“ išleista knyga „Jonas Biržiškis. Nenusėjami gyvenimo viržai“.

Jono Biržiškio pavardė gerai žinoma ne tik Lietuvoje, bet ir tarptautiniu mastu.

Tai senos žemaičių bajorų giminės palikuonis, tremtinys, dar paauglystės metais okupacinės sovietinės valdžios su šeima ištremtas į Sibirą, nusipelnęs inžinierius ir nepriklausomybę atkūrusios Lietuvos Respublikos pirmosios vyriausybės susisiekimo ministras. Šiame poste Jonas Biržiškis dirbo beveik septynerius metus. J. Biržiškis iki šiol yra vienintelis politikas, dirbęs ministru septyniose vyriausybėse.

Vadovaujant nepriklausomybę atkūrusios šalies Susisiekimo ministerijai, reikėjo iš TSRS struktūrų atgauti Lietuvos turtą – geležinkelius, aviaciją, laivyną, jūrų ir oro uostus. Reikėjo įgyvendinti atkuriamos valstybės siekius, sukurti nepriklausomos valstybės daugiašakę transporto sistemą, neišdraskant, nesunaikinant buvusios, bet transformuojant į kitą kokybę.

Ir jam tai pavyko.

Pravertė įgyta turtinga gyvenimo ir vadybos patirtis, kaip Damasko plienas grūdintas charakteris.

Ministras Jonas Biržiškis buvo lankstus dėl smulkmenų, bet nepalenkiamas principiniais klausimais. Jis subūrė kūrybišką, drąsą Lietuvos susisiekimo ministerijos darbuotojų profesionalų komandą.

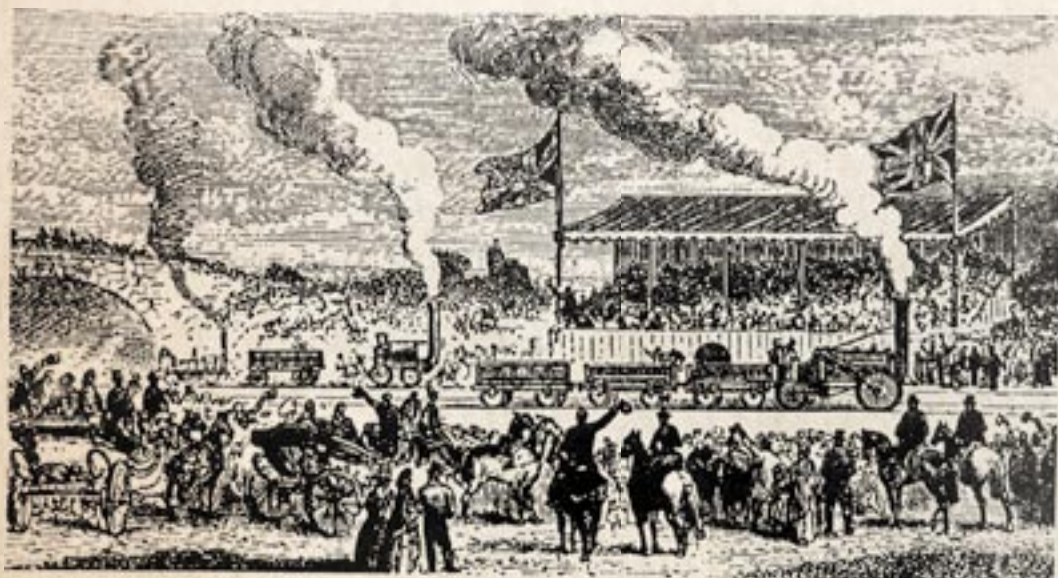
Ryšų pėdsaką J. Biržiškis paliko ir vadovaudamas asociacijai „Lietuvos keliai“ bei bendrovei „Lietuvos geležinkeliai“. Jis įdėjo didžiulį indėlį į Nepriklausomybės pradžioje pradėtą atkurti Lietuvos geležinkelių susisiekimą su Vakarų Europa. J. Biržiškio iniciatyva pradėti megzti partnerystės ryšiai ne tik su kaimyninėmis, bet ir tolimesnėmis valstybėmis – Suomija, Kinija, Mongolija.

Vienas iš ryškiausių ir brangiausių to laikotarpio atminimas J. Biržiškiui yra pirmosios Lietuvos laivuose iškeltos tautinės vėliavos tuo metu, kai oficialiai to daryti dar nebuvo galima. Tuomet J. Biržiškiui tekė skambinti savo kolegoms ministrams Europoje ir prašyti, kad laivų su jais dar nežinomomis Lietuvos vėliavomis uostuose neareštuotų.

„Jonas Biržiškis yra iš tų lietuvių, kurie ne žodžiais, o darbais, visu savo gyvenimu atlaikė, apgynė ir kūrė Lietuvą per visas jos daliai tekusias epochas. Ir šiandien jis galvoja apie jos ateitį“, – taip apie J. Biržiškio biografinę knygą, kurioje per sudėtingą jo asmeninę patirtį atskleidžiama Lietuvos pokario istorija, pasisakė LR pirmosios Vyriausybės narys, Nepriklausomybės Akto signataras Romualdas Ozolas. ■



„...JEI NĖRA MIESTO, Į KURĮ TRAUKINYS TURĖTŲ ATVYKTI, TOKS TRAUKINYS YRA BEPRASMIS...“



„Traukinys... Jis buvo tikslus, laikas virto geležimi, bėgiais skriejančia geležimi, tikslu virtinė prieš tai ir po to, nesiliaujanti pabėgių seka... ir – svarbiausia – ...greitis... greitis...“

Greitis. Jis sprogo, tam pasauliui jis buvo lyg tūkstančius metų tramdomas riksmas. Kai atsirado greitis, jau niekas nebeatrodė kaip anksčiau...

...Pats savaimė traukinys nėra kažkas ypatinga, juk jis – tik mašina... tačiau genialu viena: toji mašina gamino ne jėgą, o kažką dar blankiai suvokiamo, kažką, ko dar nebuvo: greitį“

Alessandro Baricco

Kažin, ar yra kas nors parašyta poetiškiau, romantiškiau ir tiksliau apie geležinkelį negu tai padarė italų rašytojas Alesandras Bariko (Alessandro Baricco) savo romane „Aistrų pilys“, spalvingais štrichais atskleidamas geležinkelio gimimo istoriją.

Praėjo jau beveik 200 metų nuo to, kai tuometėje Anglijoje traukiamas garvežio pajudėjo pirmasis traukinys. Šis išradimas kartu su garo varikliu tapo pramonės revoliucijos pradžia visame pasaulyje.

Devynioliktojo amžiaus pradžia.

Senoji Europa, o tiksliau – Anglija. 1804 metai, Kornvalis. Čia buvo sukonstruotas ir išbandytas pirmasis lokomotyvas. Deja, geležinkelio pirmagimis dar nebuvo pasirėngęs gyvenimui.

Nuo tada prasidėjo konkurencija – inžinieriai ir savamoksliai išradėjai suko galvas, kaip pakinkyti garą, kuris varytų galingą mašiną, traukiančią prikrautus vagonus.



Angliakasio šeimoje gimęs Džordžas Stivensonas (George Stephenson 1781–1848) 1814 metais sukonstravo pirmąjį garu varomą lokomotyvą, kuris maždaug 4 mylių per valandą greičiu į kalną traukė aštuonis vagonus, pakrautus 30 tonų akmens anglies.

1825 metais pagal Dž. Stivensono projektą nutiesta pirmoji geležinkelio linija, o 1829 metais su naujos konstrukcijos lokomotyvu „Rocket“ jis nusprendė dalyvauti „Rainhill Trials“ lokomotyvų varžybose kaip tik nutiestame geležinkelyje Mančesteris-Liverpulis.

Varžytis dėl nugalėtojo laurų ir tais laikais solidžios 500 svarų premijos buvo pristatyta dešimt garve-



žių. Ne visi atitiko griežtas „Rainhill Trials“ taisykles, todėl jiems net nebuvo leista stoti ant bėgių.

...Be „Rocket“, varžybose dalyvavo dar trys garvežiai: „Novelty“, „Sans Pareil“, „Perserverance“. Tiesą sakant, buvo įrašytas ir ketvirtasis: jis vadinosi „Le Ciklopede“, buvo sukur-

tas tokio Brandreto, varomas arklio... Kaip matome, praeitis kiekvieną kartą priešinasi ateičiai, ji sukuria neįtikėtinus kompromisus, nors tai gali atrodyti juokinga, beatodairiškai kankinasi, kad neatsiliktų nuo dabarties. Tuo metu, kai garo katilai virė, žvilgantys garvežių kaminai puspėjo ir spjaudė baltų garų kamuolius, kažkas kėlė vargšą arklių ant bėgių ir vertė jį tempti garvežį. Šiaip ar taip jis buvo diskvalifikuotas. Todėl varžėsi keturiose – „Rocket“ ir kiti trys. Pirmoje rungtyje „Novelty“ nulėkė nuotolį vidutiniu 45 kilometrų per valandą greičiu. Tai padarė neišdildomą įspūdį. Gaila, kad paibaigoje jis sprogo. Tiesiog sprogo ir viskas...

Antroje rungtyje „Rocket“ visus paliko užpakalyje... Suskaičiavus rezultatus, jis buvo paskelbtas nugalėtoju. Tas velnio genijus Stivensonas nugalėjo.

Ir visa tai, žinokite, įvyko ne per slaptą sueigą turtuolių, suinteresuotų rasti greitą ir neskausmingą būdą į kiekvieną kampelį nugabenti savo anglies vagonus. Ne. Visa tai neišdildomai įsirėžė dešimties tūkstančių žmonių akyse, kitaip tariant, dvidešimtyje tūkstančių akių, viena daugiau ar mažiau, tiek, kiek jų tą

dieną suėjo į Reinhildą iš visų kraštų pasižiūrėti amžiaus varžybų.*

Varžybas ir 500 svarų laimėjo Dž. Stivensono garvežys „Rocket“, atvertęs naują puslapį geležinkelių istorijoje. ■

* Ši ir kitos citatos Alessandro Baricco



TARPTAUTINIAM PROJEKTUI „VIKINGAS“ – 10 METŲ



Jubiliejinis „Vikingo“ reisas
2013 m. vasario 6 d., Vilnius.
A. Palonio nuotrauka

Istorija, kuriai lemta tapti legenda, dažniausiai prasideda vieną paprastą gyvenimo dieną, kuri tarytum nėra niekuo ypatinga, tačiau vėliau tokia tampa.

Tokia buvo ir 2003 metų vasario 6-oji, kai AB „Lietuvos geležinkeliai“ iniciatyva pirmą kartą iš Iljičiovsko į Klaipėdą išvyko pirmasis intermodalinių gabenimų šaudyklinis traukinys „Vikingas“, per Lietuvą, Baltarusiją ir Ukrainą sujungęs Baltijos ir Juodąją jūras.

Stasys Dailydka: „Vikingas“ yra vienas sėkmingiausių projektų



Stasys Dailydka,
AB „Lietuvos geležinkeliai“
generalinis direktorius

Konteineriniam traukiniui „Vikingas“ – 10 metų. Per šį laiką traukinys įveikė atstumą, prilygstantį maždaug 58 kelionėms aplink pasaulį pusiauju, ir pervežė krovinių tiek, kiek jų nugabentų 300 tūkst. vilkikų.

2003-ųjų vasarį maršrutu Iljičiovskas-Kijevas-Minkas-Vilnius-Klaipėda ir atgal kursuoti pradėjęs traukinys „Vikingas“ per dešimtį metų nu-

važiavo apie 2,3 mln. kilometrų ir pervežė daugiau nei 300 tūkst. TEU (sąlyginis konteineris) arba daugiau nei 4,8 mln. tonų krovinių.

„Vikingo“ maršrutas (1734 km) įveikiamas per 52 val., viso traukinio patikrinimas išvykstant ir atvykstant Europos pasienio, Kenos stotyje užtrunka vos 30 min. Tai pasiekta sėkmingai bendradarbiaujant su muitinės ir pasienio įstaigomis bei įdiegus pažangias informacines sistemas.

Vagonai su konteineriais vežami traukiniu „Vikingas“ ne tik į Klaipėdos (Lietuva), Iljičiovsko ir Odesos (Ukraina) uostus, bet ir į Baltarusijos, Lietuvos bei Ukrainos geležinkelių stotis, galinčias teikti konteinerių pakrovimo ir iškrovimo paslaugas.

Traukiniu vežami 20 ir 40 pėdų universalūs ir specializuoti konteineriai, kurie iš Skandinavijos bei Vakarų Europos šalių jūrų transportu atplukdomi į Klaipėdos uostą, taip pat per Mukra-

no-Klaipėdos perkėlą ir vežami toliau į Ukrainą, Baltarusiją, Artimuosius Rytus, Kaukazą, Turkiją, per Iljičiovsko bei Odesos uostus ir atgal.

Nuolat ieškome naujų plėtros galimybių, dirbame plėsdami partnerių ratą tiek Rytų, tiek Vakarų kryptimis. Plėtrai Rytų regione koordinuoti kartu su partneriais, kompanija „Plaske“, įkurta atstovybė Odesoje, bendradarbiaujama su Turkijos Samsuno uostu. Daug vilčių teikia ir Gruzijos bei Moldovos vyriausybės prisijungimas prie krovinių vežimo koordinacinės tarybos „Baltijos jūra – Juodoji jūra“. Santykiams su partneriais plėsti Vakarų, t.y. Skandinavijos, kryptimi bendradarbiaujama su įvairiomis lengvosios ir sunkiosios pramonės bei logistikos įmonėmis. Siekiant pritraukti papildomų krovinių srautų bei tinkamų santykių užtikrinimui taip pat rengiami reguliarūs susitikimai su Klaipėdos bei Odesos terminalų įmonėmis,



Lietuvos, Baltarusijos ir Ukrainos ekspeditorių bei kitų tikslinių šakų asociacijų nariais.

Traukinys „Vikingas“ yra vienas sėkmingiausių AB „Lietuvos geležinkeliai“ intermodalinių projektų. Konteineriniai gabenimai „Vikingo“ maršrutu stabiliai auga, jis tikrai rado savo vietą rinkoje ir susilaukė tarptautinio pripažinimo.

Projektas „Vikingas“ 2008 metais Europos Komisijos koordinuojančio PROMIT projekto tyrime pripažintas gerosios praktikos pavyzdžiu. 2009 metais Europos intermodalinio transporto asociacija (ELA) projektui skyrė apdovanojimą „Geriausios praktikos intermodalinis projektas“.

Jonas Biržiškis: geležinkeliai – stygos, jungiančios valstybes ir žmones



Jonas Biržiškis,
AB „Lietuvos geležinkeliai“
generalinis direktorius
(nuo 2000 12 08 iki 2006 03 25)

„Po dvejų aktyvaus pasirėngimo metų 2003-ųjų vasario 6 d. iš Ukrainos maršrutu Iljičiovskas-Odesa-Klaipėda išvyko pirmasis prekinis traukinys „Vikingas“. Jis 1734 km maršrutą turėjo įveikti per trumpesnę laiką nei paprastas traukinys ir gabenti didesnius konteinerius iki 30 proc. mažesniu tarifu, o autotraukinius ir puspriekabas – dvigubai mažesniu tarifu. Tai buvo bendras Lietuvos, Baltarusijos ir Ukrainos geležinkelių, taip pat Klaipėdos ir Iljičiovsko uostų bei jų krovos kompanijų projektas. „Vikingas“ į vieną pusę pagal grafiką važiuos 68 valandas, atgal – 72 val. Tačiau jau pirmasis reisas teikė vilčių, kad kelionę bus galima sutrumpinti iki 50–46 val.

Įgyvendindami šį projektą geležinkelininkai stengėsi efektyviau panaudoti IX Europos transporto koridorių šiaurės-pietų kryptimi. Lietuvą domina prekybos keliai iš Ukrainos į Turkiją, Moldovą, Bulgariją, o Ukraina suinteresuota turėti patogų susisiekimą su Skandinavijos valstybėmis. „Vikingo“ projektu susidomėjo ir Kazachstanas. „Vikingu“, kuris yra traukinio ir jūrų kelto

paslaugų derinys, susidomės ir amerikiečiai, kurie vadovausis krovinių saugumo ir pristatymo laiko kriterijais“, – apie „Vikingo“ istorijos pradžią, Lietuvos geležinkeliams vadovaujant Jonui Biržiškiui, knygoje „Jonas Biržiškis. Nenusėjami gyvenimo viražai“ rašo žurnalistė Aldona Armalė.

Stasys Gudvalis: prie „Vikingo“ prisijung dar keletas šalių



Stasys Gudvalis,
AB „Lietuvos geležinkeliai“
krovinių vežimo direktijos
direktorius

„Vikingo“ perspektyvos sietinos visų pirma su augančiais konteinerinių pervežimų srautais visame pasaulyje. Papildomų galimybių suteiks ir Vilniuje, Kaune bei Klaipėdoje steigiami viešieji logistikos centrai, Šeštokų geležinkelio stoties plėtra.

Dedame visas įmanomas pastangas tolesniam projekto vystymuisi. Šiuo metu kaip tik deramės dėl Gruzijos, Moldovos, Turkijos, Azerbaidžano bei Skandinavijos šalių prisijungimo prie „Vikingo“ projekto. Tai leistų pritraukti papildomų krovinių ir teikti klientams daugiau paslaugų.

Vytautas Naudužas: „Vikingas“ – jungtis tarp Europos ir Azijos



Vytautas Naudužas,
Lietuvos Respublikos
ambasadorius energetikos ir
transporto politikos klausimais

„Vikingo“ kelionės laikas toks palyginti trumpas yra dėl to, kad traukinys sustoja tik uostuose ir valstybių sartinėse esančiose stotyse, o išorinė Europos Sąjungos sienos su Baltarusija Kenos stotyje kirtimas užtrunka tik 30 minučių. Tai yra geriausias rezultatas, Europos rekordas.

ES ir NATO krovinių tranzito specialistai atvažiuoja įsitikinti, kaip mums pavyko tai pasiekti.

Nors „Vikingo“ projekto branduolys yra tarp Baltijos ir Juodosios jūrų, juo gabenamos prekės pasiekia netgi Didžiąją Britaniją ir Kiniją. Didžiojoje Britanijoje pakraunami į laivus konteineriai plukdomi į Švediją, iš kur krovinytis traukiniais vežamas per šalį ir pakraunamas Karlsruhamo uoste, kuris yra ant Baltijos jūros kranto. Pasiekę Klaipėdą, konteineriai pakraunami į „Vikingo“ traukinį, kuriuo jie atkeliauja iki Odesos uosto prie Juodosios jūros, o iš ten keliauja į Gruziją arba Turkiją. Per Turkiją prekės gali pasiekti Vidurio Rytus, o per Gruziją – Armėniją ir Azerbaidžaną. Iš Azerbaidžano kroviniai gali nukeliauti iki pat Kinijos. Taip „Vikingo“ projektas sujungia Europą ir Rytų šalis.

„Vikingas“ savo veiklą pradėjo 2003 m., tačiau tikrąjį pagreitį šis projektas įgijo 2008-aisiais, kai jį ėmė remti Europos Sąjunga pagal Rytų partnerystės programą. Šios programos tikslas yra skatinti bendradarbiavimą tarp ES šalių ir Armėnijos, Azerbaidžano, Gruzijos, Ukrainos, Moldovos.

Tuo pačiu tai padeda Lietuvai stiprinti tarpusavio ryšius su kaimyninėmis valstybėmis, ką liudija ir Lietuvos ambasadų įsteigimas Jerevane (Armėnija) ir Baku (Azerbaidžanas) 2007 m. bei nuolatinės mūsų politikų pastangos glaudžiau bendradarbiauti su Baltarusija ir Ukraina.

Dėl šio projekto sėkmės vis daugiau Rytų šalių nori bendradarbiauti ir prisidėti prie jo, taip stiprinamos savo ekonominius ryšius su Europa.

Kęstutis Kudzmanas: „Vikingas“ – pavyzdinis projektas, formuojant TRACECA strategiją



Kęstutis Kudzmanas,
nepaprastasis ir įgaliotasis
Lietuvos Respublikos
ambasadorius Turkijoje

Tai, kad Turkmėnistanas, Azerbaidžanas, Turkija yra šalys, per kurias ejo legendinis Šilko kelias, žinome nuo mokyklos laikų. Šiuo metu Šilko kelias atgimsta nauja modernia forma. Šilko kelio šalis sujungė tarpvyriausybė komisija TRACECA, kuri deda dideles pastangas suformuoti palankią tarifų ir pasienio praleidimo sistemą Šilko keliu. Šiame kontekste TRACECA ypač domina mūsų „Vikingo“ ir „Saulės“ projektų patirtis. TRACECA laiko „Vikingą“ pavyzdiniu projektu formuojant jos strategiją. Vienas iš mūsų tikslų būtų sujungti TRACECA su „Vikingu“, siekiant apkrauti Lietuvos geležinkelius, vežėjus automobiliais ir Klaipėdos uostą.

TRACECA turi rimtų perspektyvų augti. Vien tik rytinėje Kinijoje 2020 m. planuojamas eksperto į Vakarų potencialas – per 500 mlrd. JAV dolerių. Dalį to prekinio srauto iš TRACECA koridoriaus gali ir privalo paimti „Vikingas“ ir „Saulė“. ■



Pirmasis „Vikingo“ reisas 2003 m. vasario 6 d.



AMBICINGI PROJEKTAI

„Intermodaliniai pervežimai pastaraisiais metais yra pagrindinė bendrovės plėtros kryptis. Viešųjų logistikos centrų steigimas – ypač svarbus šalies ekonomikos plėtrai ir transporto sektoriaus vystymuisi. Tai – vienas ambicingiausių Lietuvos transporto sistemos projektų, ir jis jau tampa realybe – netrukus pradėsime Vilniaus viešojo logistikos centro intermodalinio terminalo ir kitos susijusios infrastruktūros rangos darbus“, – specialistams ir potencialiems investuotojams pristatydamas Vilniaus viešojo logistikos centro (Vilniaus VLC) projektą, VšĮ Vilniaus logistikos parkas veiks, šios įmonės siūlomas galimybes, intermodalinio terminalo charakteristikas, pajėgumus, paslaugas bei privalumus, tvirtino AB „Lietuvos geležinkeliai“ generalinis direktorius Stasys Daildyka.



Vilniaus VLC projektas.

Vilniaus VLC sulaukė pirmųjų investuotojų

Neseniai baigėsi konkursas atlikti Vilniaus viešojo logistikos centro intermodalinio terminalo rangos darbus. Šis konkursas sulaukė itin didelio susidomėjimo – buvo gauti net devyni pasiūlymai, kuriuos šiuo metu analizuoja sudarytos ekspertų komisijos. Po ekspertų išvadų paaiškės, su kuo bus pasirašyta rangos darbų sutartis.

Intermodalinis terminalas taps centrine viso Viešojo logistikos centro ašimi, jis leis užtikrinti greitą ir sklandžią transporto rūšių integraciją.

Apie intermodalinį terminalą kuriasi logistikos parkas, kuriame veiks privačios kompanijos, užsiimančios transporto ir logistikos veikla bei pridėtinėmis – maitinimo, apgyvendinimo, degalinių, plovyklų, stovėjimo aikštelių, bankininkystės ir kitomis paslaugomis.

Steigiamas Vilniaus VLC atneš neįkainojamą

naudą regionui, suaktyvins miesto infrastruktūros bei smulkiojo ir vidutinio verslo plėtrą, sukurs daug naujų darbo vietų, pagerins verslo sąlygas. Tai bus naudinga ne tik partneriams ir investuotojams, bet ir visai Lietuvos transporto sistemai. Projektas prisidės ir prie Europos „žaliųjų koridorių“ koncepcijos įgyvendinimo, nes didesnę krovinių gabenimo dalį sudarys intermodaliniai vežimai geležinkelių transportu tarptautiniais koridoriais.

Po to, kai „Lietuvos geležinkeliai“ ir Vilniaus miesto savivaldybė pasirašė VšĮ Vilniaus logistikos parko steigimo sutartį, imta aktyviai ieškoti investuotojų – su transporto ir logistikos veikla susijusių įmonių, kurios išskirtų visiškai paruoštoje ir strategiškai labai patrauklioje Vilniaus viešojo logistikos centro teritorijoje.

Steigėjas džiugina pasirašytas ketinimų susitarimas su viena iš stambiausių Europos ir pasaulio logistikos rinkos dalyvių „Rhenus Logistics“ kompanija.

„Pirmasis investuotojas tokio lygio projektams yra bene svarbiausias, nes tai tarsi vizitinė kortelė, pateikiama kitiems logistikos rinkos dalyviams“, – tvirtina AB „Lietuvos geležinkeliai“ generalinis direktorius Stasys Daildyka.

Į Vilniaus VLC ateinanti UAB „Rhenus Svoris“ priklauso vienai didžiausių Europoje ir pasaulyje logistikos grupių „Rhenus Logistics“, kurios metinė apyvarta siekia 3 mlrd. eurų. Grupė 37 šalyse valdo 290 įmonių, jose dirba daugiau kaip 18 tūkst. darbuotojų. Įmonė teikia visas krovinių logistikos paslaugas, pradedant krovinių surinkimu, gabenimu ir baigiant įvairiomis sandėlio paslaugomis – paskirstymu, pakavimu bei pristatymu galutiniam adresatui. Jos atėjimas į kuriamą logistikos centrą yra puikus rodiklis kitiems kompanijoms, parodantis, kad intermodalumas ir paslaugų kompleksiskumas, jų kokybė bei ekologija yra ateitis ir būtinybė, gimstanti jau šiandien.

Pasak UAB „Rhenus Svoris“ generalinio direktoriaus bei vadovo Baltijos šalių regionui ir Baltarusijai Arūno Bertašius, įmonė, aktyviai dirbdama logistikos sektoriuje, iš savo klientų jaučia augantį šių paslaugų poreikį.

„Šios investicijos dėka Lietuvos įmonėms galėsime pasiūlyti daugiau ir įvairesnių bei visiškai naujų logistikos paslaugų, tokių, kokias „Rhenus“ teikia kitose šalyse, nes Lietuvoje daugėja kompanijų, kurios visą logistiką perduoda profesionalams,“ – investicijos naudą vertino A. Bertašius.

Susitariančios šalys patvirtinta savo suinteresuotumą krovinių transportavimu panaudojant šiuo metu steigiamo Viešojo logistikos centro, t. y. logistikos parko ir intermodalinio terminalo, infrastruktūrą ir krovos pajėgumus bei kitas teikiamas galimybes. UAB „Rhenus Svoris“, „Rhenus Logistics“ atstovai Lietuvoje, pasirašydami šį ketinimų susitarimą, išreiškė suinteresuotumą esant tinkamoms sąlygoms įsikurti Vilniaus viešajame logistikos centre ir jame pastatyti apie 15 tūkst. kv. m ploto sandėlių paliekant vietos papildomai tokio pat ploto plėtrai.



Partneriai iš Europos ir Azijos

2012 metų pabaigoje panašaus pobūdžio susitarimas pasirašytas ir su bendrove „Autoverklas“. Kitos kompanijos, raštu ar žodžiu išreiškios norą įsikurti Vilniaus viešajame logistikos centre, kol kas savo ketinimų neviešina.

117 milijonų litų įvertintas Vilniaus intermodalinio terminalo projektas turėtų būti įgyvendintas 2014 metais.

Pirminiaus skaičiavimais, pastačius Vilniaus VLC ir ėmus daugiau krovinių vežti geležinkelių transportu, bendra ekonominė ir visuomeninė nauda sieks apie 350 milijonų litų.

Lietuvos geležinkelių specialistai įsitikinę, kad Lietuvoje steigiami trys (Vilniaus, Kauno ir Klaipėdos) viešieji logistikos centrai taps valstybės koziriu transporto versle, o jų paslaugomis norės pasinaudoti ir kitos šalys.

Todėl, pasak AB „Lietuvos geležinkeliai“ krovinių vežimo direkcijos direktoriaus pavaduotojo plėtrai Sauliaus Stasiūno, ypač aktyviai dirbama logistikos paslaugų plėtos srityje, siekiama geriau integruotis į Vakarų Europos transporto rinką.

Krovinių vežimo direkcija pasirašė bendradarbiavimo sutartį su Berlyno regiono logistikos kompanijų susivienijimu „LogistikNetz“ bei vienu didžiausių Europoje logistikos centrų „Interporto Bologna“.

Bendradarbiaujant su Europoje ekspedijavimo geležinkeliais paslaugas teikiančiomis įmonėmis ir logistikos centrais rengiami realūs projektai dėl reguliaraus krovinių vežimo iš Austrijos per Lietuvą į Estiją, iš Lietuvos į Boloniją (Italija), iš Karlshamno (Švedija), Kijevo (Ukraina), Maskvos (Rusija), Chuch Choto (Kinija) kryptimis.

Logistikos centrų kūrimui – ES parama

Apie būtinybę Lietuvoje steigti VLC diskutuojama beveik dešimtmetį.

„Kai 2008 metais Lietuvos Respublikos Vyriausybės strateginio planavimo komitetas įpareigojo mūsų bendrovę tapti Vilniaus VLC ir Kauno VLC steigėjais ir valdytojais, nedelsdami ėmėmės projektą įgyvendinti. Ši užduotis tapo ne tik dideliu iššūkiu, bet ir puikia galimybe mums dar labiau integruotis į pasaulinę logistikos grandinę. Tai didelė investicija – vien Kauno ir Vilniaus VLC įsteigti bus skirta apie 150 milijonų litų Europos Sąjungos Sanglaudos fondo lėšų“, – sakė AB „Lietuvos geležinkeliai“ logistikos projektų skyriaus viršininkas Mindaugas Butnorius.

Vilniaus VLC intermodalinis geležinkelių terminalas leis daugiau konteineriuose vežamų krovinių gabenti geležinkeliu, ypač tarp Klaipėdos ir Vilniaus.

Palemono kelyno teritorijoje įsikursiančio Kauno VLC ypatumas yra tas, kad šis projektas siejamas su „Rail Baltica“, kuriuo siekiama į Baltijos šalių geležinkelių tinklą integruoti europinio standarto geležinkelių vėžės tinklą.

Pirmasis dviejų vėžių perkrovimo terminalas

bus įrengtas būtent Kaune (Palemono kelyno teritorijoje) šalia pagrindinės automagistralės Klaipėda-Vilnius, Kauno laisvosios ekonominės zonos ir tarptautinio Karmėlavos oro uosto.

Klaipėdos VLC – sėkminga vykdomų projektų tąsa

Kol Vilniaus ir Kauno VLC ruošiasi aktyviai veiklai, iš Klaipėdos „Draugystės“ geležinkelio stoties, aplink kurią statomas Klaipėdos VLC, reguliariai į savo paskirties punktus išvyksta šaudykliniai traukiniai „Vikingas“ ir „Saulė“.

Dar pernai, pasirašę bendradarbiavimo sutartį, AB „Lietuvos geležinkeliai“ kartu su privataus kapitalo logistikos kompanija „VPA Logistics“ ėmėsi iniciatyvos plėtoti terminalus netoli Klaipėdos uosto, t. y. „VPA Logistics“ teritorijoje (I etapas), „Draugystės“ geležinkelio stotyje (II etapas pietinėje stoties dalyje) ir šalia jos (III etapas į šiaurę nuo stoties). Sausumos terminalai leis įgyvendinti tikrąją šaudyklinių traukinių koncepciją, kai konteinerinis sąstatas kursuoja iš taško A į tašką B. Toks veikimo modelis leis sumažinti konteinerių išgabavimo iš uosto laiką nuo 48 valandų iki 8-10 valandų. Bus taupomas klientų laikas ir kelis kartus efektyviau išnaudojamas turimas vagonų parkas.

Vystydama šį projektą, bendrovė „Lietuvos geležinkeliai“ atsižvelgia ir į Europos Sąjungos „Baltojoje knygoje“ numatytas normas, kad iki 2030 metų 30 proc., o iki 2050 metų 50 proc. vežamų krovinių ilgesniais nei 300 km kelių maršrutais turėtų būti gabenama ne automobilių, o kitų rūšių – geležinkelių arba vandens – transportu.

Per pirmąjį projekto įgyvendinimo etapą bus naudojamos partnerių – UAB „VPA Logistics“ terminalu. Jame vykdomos ir papildomos investicijos – nutiesti dar viena geležinkelio atšaka. Per antrąjį etapą šiemet bus parengtas būsimas KVLC terminalo techninis projektas. Trečiajame etape bus parengtas ir patvirtintas šiaurinės teritorijos, esančios greta geležinkelio stoties, detalusis planas. 2017 metais planuojama baigti statyti KVLC.

Prognozuojama, kad šis logistikos centras leis sutaupyti mažiausiai 25 mln. litų. „Kai turėsime sausumos konteinerių terminalą, sutaupsime laiko formuodami traukinių sąstatus, mažės ir aplinkos tarša, bus sukurta naujų darbo vietų, nes apskaičiuota, kad viena darbo vieta logistikos terminale papildomai sukuria septynias kitas darbo vietas. Ekonominė nauda bus didžiulė“, – džiaugiasi „Lietuvos geležinkelių“ vadovas Stasys Daildyka. ■

Klaipėdos VLC.





INTERMODALUMAS – PAGRINDINIS LIETUVOS GELEŽINKELIŲ PRIORITETAS



Konteinerinis traukinys „Vikingas“. A. Palionio nuotrauka

Marius Matulaitis,

AB „Lietuvos geležinkeliai“ rinkos tyrimų ir plėtros skyriaus viršininko pavaduotojas

Pasaulinė prekyba tarp skirtingų šalių ir regionų išaugo du tris kartus ir netgi daugiau nuo 1990 metų pradžios iki dabar, ir šis augimas nesustojo netgi krizės laikotarpiu. Tokia situacija padidino konkurenciją bei transporto ir logistikos sektoriaus pajamas. Iš kitos pusės, transportavimo apimčių padidėjimas turi ir neigiamą poveikį – oro ir vandens taršą, eismo grūstis miestuose ir t.t. Krovinių gabenimas konteineriais, kaip universalia tara, turėtų būti labiausiai draugiškas gamtai sprendimas. Tai taip pat paskata atsirasti naujam gabenimo būdai – intermodaliniam krovinio vežimui, kai kroviniai vežti jo neperpakuojant yra naudojama daugiau nei viena transporto rūšis.

Kadangi diskusijos, susijusios su intermodaliniu krovinio gabenimu versle, politikoje ir netgi kasdienio gyvenimo aplinkoje plinta gana greitai, AB „Lietuvos geležinkeliai“ šį verslą mato svarbiausiu ilgalaikio augimo prioritetu.

Ziūrint iš makro perspektyvos, Lietuva turi daug konkurencinių pranašumų. Šalis yra trijų svarbių rinkų sankryžoje – Europos Sąjungos (ES), Baltijos jūros regiono (BJR) ir Nepriklausomų Valstybių Sandraugos (NVS). Be to, Klaipėdos valstybi-

nis jūrų uostas yra siauriausias neužšalantis jūrų uostas su visa reikalinga infrastruktūra ir įvairiais moderniais terminalais. Tai viena iš priežasčių, kodėl Lietuva yra ES dešimtuose pagal krovininių gabenimus geležinkeliais. Lietuvos teritoriją kerta du tarptautiniai kelių ir geležinkelių koridoriai, I ir IX. Pastarasis turi dvi šakas – į Kaliningrado jūrų uostą ir Klaipėdos jūrų uostą. Šiuolaikiška infrastruktūra, efektyvūs ir visiškai nauji riedmenys leidžia Lietuvos geležinkeliams ne tik pasiūlyti krovinio vežimą geležinkeliais, bet ir spręsti bet kokias kompleksines logistikos problemas.

Svarbiausias toks sprendimas yra intermodalinis projektas – šaudyklinis traukinys „Vikingas“. Startavęs prieš dešimtį metų, šis projektas sėkmingai vystomas toliau. Traukinys, važiuoja maršrutu Klaipėda-Vilnius-Minskas-Kijevas-Odesa (Iljičiovskas). Šis bendras trijų šalių (Lietuvos, Baltarusijos ir Ukrainos) geležinkelių kompanijų projektas buvo pripažintas kaip geros praktikos PROMIT projekto, kurį koordinavo Europos Komisija 2008 metais, pavyzdys. Vėliau, 2009 metais, Europos Intermodalinė Asociacija (EIA) apdovanojo projektą nominacijoje „Geriausia intermodalinio transporto arba krovinio integravimo paslauga nuo taško A iki B“. Tai kone geriausia intermodalinė jungtis tarp Skandinavijos, Vakarų ir Rytų Europos bei Vidurio Rytų.

Kitas intermodalinis projektas - traukinys „Sau-

lė“ yra vienas iš ambicingiausių projektų, nes jis jungia 9 šalis nuo Kinijos (Chongqing) iki Belgijos (Antverpeno). Daugiau nei 11 tūkstančių kilometrų traukinys nuvažiuoja vos per 20 dienų, kai jūra konteineriai gabenami kelias savaites. Intermodalinis vežimas pasinaudojant geležinkelių transporto rūšimi turi dar vieną konkurencingą pranašumą, palyginti su transportavimu jūra – reguliarių ir patikimų krovininių pristatymą.

Dabar yra vykdomas dar vienas intermodalinis projektas „Merkurijus“. Šis projektas sukurs patikimą sąlygą gabenti krovininius konteineriuose tarp Klaipėdos ir Kaliningrado jūrų uostų bei Maskvos. Tranzito laikas – tik dvi paros ir jokių eilių pasienyje. Palyginti su kelių transportu, tai yra gana puikus konkurencinis ir draugiškas aplinkai sprendimas.

Kad būtų galima sujungti Vakarų Europą su Rusija, Kazachstanu ir kitomis Vidurio ir Tolimųjų Rytų šalimis žemės transportu, AB „Lietuvos geležinkeliai“ ką tik pradėjo dar vieną intermodalinį projektą, vadinamą „Šeštokai Express“. Krovinys konteineriuose bus surenkamas Varšuvoje ir tada, naudojant plačiąją (1520 mm) ir siaurąją (1435 mm) geležinkelių vėžes bei Šeštokų geležinkelio terminalą, transportuojamas į Smolenską (Rusija). Iš ten krovinys bus pristatomas į bet kokį tašką Rytuose.

Idant galėtų konkuruoti su kelių transportu vidaus rinkoje, Lietuvos geležinkeliai siūlo efektyvų ir reguliarių sprendimą – intermodalinį traukinį „Vilnius Shuttle“, kuris nuvažiuoja iš Klaipėdos jūrų uosto į Lietuvos sostinę Vilnių tik per kelias valandas.

Dar geresnių rezultatų multimodaliniuose pervežimuose tikimasi iš tarptautinio projekto „East West Transport Corridor II“ (EWTC II) (Rytų – Vakarų transporto koridorius II), kuris įgyvendinamas Europos Sąjungos Baltijos jūros regiono programos rėmuose. „Rytų – Vakarų Žaliojo koridorius“ („East West Green Corridor“) koncepcija apima krovininių srautų judėjimą iš pietinės Baltijos jūros šalių per Lietuvą ir Baltarusiją iki Rusijos, Ukrainos, Kaukazo, Centrinės Azijos, Kinijos ir kitų Tolimųjų Rytų šalių, pasinaudojant transporto modų pranašumais ir jų efektinga sąveika. AB „Lietuvos geležinkeliai“ vadovavo projekto darbo grupei, kurios tikslas buvo paruošti sklandų ir nepertraukiamą krovininių srautų judėjimo geležinkeliais EWTC koridorių koncepciją ir pasiūlyti specifinį veiksmų planą jai įgyvendinti. Tarp projekto partnerių yra Švedijos, Danijos, Vokietijos, Baltarusijos ir Lietuvos mokslo ir valdžios institucijos bei verslo organizacijos. ■

Daugiau informacijos apie kompanijos intermodalinius projektus ir jos kitą veiklą galima rasti tinklalapyje www.litrail.lt.



Lietuviški manevriniai lokomotyvai veržiasi į Europą

Bendrovės „Lietuvos geležinkeliai“ dukterinė įmonė UAB Vilniaus lokomotyvų remonto depas (VLRD), bendradarbiaudama su kompanijomis „Transmashholding“ (Rusija) bei „CZ Loko“ (Čekija), vykdo bendrą projektą – gamina naujus TEM TMH serijos manevrinius lokomotyvus.

Pirmasis eksportui skirtas šilumvežis – į Estiją

Pirmasis Lietuvoje eksportui pagamintas šilumvežis pernai metų pabaigoje iškeliavo į kaimyninę Estiją. Šilumvežio užsakovas – privatus Sillamae uostas.

„Tai buvo ilgas, kryptingas ir nelengvas pripažinimo kelias bendrovės riedmenų parko plėtroje, kurį vainikuoja pasiektas rezultatas. Ši dukterinė įmonė jau yra mums pagaminusi 11 naujų manevrinių šilumvežių TEM TMH su 1455 kWt galios dyzeliniais varikliais CAT 3512 B, kurie sėkmingai dirba keliuose. O dabar išlydime ir pirmąjį modernų šilumvežį į kaimyninę šalį – Estiją. Manau, kad tai gera pradžia visam Baltijos regionui, kuris jaučia naujos technikos poreikį. Šis gaminys sertifikuotas ir pripažintas kai kuriose Europos Sąjungos šalyse, o artimiausiu metu tikimės gauti ir Rusijos Federacijos sertifikata“, – pristatydamas šilumvežį kalbėjo AB „Lietuvos geležinkeliai“ generalinis direktorius Stasys Dailidka.

Naujos kartos lokomotyvą įvertino užsienyje

UAB Vilniaus lokomotyvų remonto depo pagamintas manevrinis lokomotyvas TEM TMH-001 pernai rugsėjo 9–12 dienomis buvo eksponuojamas antrojoje tarptautinėje geležinkelių transporto parodoje „EXPO 1520“ Maskvoje.

Lokomotyvas TEM TMH-001 – tai bendras UAB Vilniaus lokomotyvų remonto depo, Briansko mašinų gamyklos „Transmashholding“ (Rusija) ir „CZ Loko“ (Čekija) gaminy. TEM TMH-001

sukonstruotas TEM18 lokomotyvo rėmo ir vežimėlių pagrindu sumontavus juose šiuolaikiškus mazgų ir agregatų modulius, taip pat mašinisto kabiną, kurioje įrengtas automatinis šildymas ir oro kondicionierius. Lokomotyve sumontuotas 1455 kilovatų galios vidaus degimo variklis „Caterpillar 3512B DITA“, atitinkantis Europos aplinkosaugos reikalavimų standartus „Euro 2“, įrengti pneumatiniai ir elektrodinaminiai stabdžiai. Šis lokomotyvas, palyginti su seno tipo manevriniais lokomotyvais, naudoja 30 proc. mažiau kuro ir iki 95 proc. mažiau tepalų.

„Naujasis gaminys atitinka visus ekonomiško, saugumo ir aplinkosaugos reikalavimus bei nenusileidžia geriausiems pasaulio analogiškiems pavyzdžiams, o kai kuriais rodikliais, pavyzdžiui, patrauklia kaina, juos net pralenkia“, – sakė UAB Vilniaus lokomotyvų remonto depo generalinis direktorius Valentas Stadalnykas.

Šiuolaikiška produkcija

Jau daug metų nebuvo pagaminta šiuolaikiškų manevrinių lokomotyvų, skirtų 1520 mm pločio vėžei. TEM TMH-001 Maskvos parodoje buvo vienintelis naujas manevrinis lokomotyvas, todėl jis sulaukė didelio susidomėjimo.

2008 metų pabaigoje, kai Lietuvos geležinkeliuose pradėti sėkmingai naudoti modernizuoti manevriniai ČME3 šilumvežiai, UAB Vilniaus lokomotyvų remonto depo vadovybė ėmė ieškoti partnerių, su kuriais galėtų kartu įgyvendinti naują iššūkį – gaminti šiuolaikišką, tokiems gaminiams keliamus reikalavimus atitinkantį manevrinį lokomotyvą. 2009 m. kovą buvo pasirašytas

memorandumas su Rusijos kompanija „Transmashholding“ dėl naujo šilumvežio gamybos organizavimo. 2009 m. birželį tarp UAB VLRD ir „Transmashholding“ pasirašyta sutartis dėl dviejų naujų šilumvežių gamybos ir sertifikavimo.

„Nuolat senstantis manevrinių lokomotyvų parkas, kuriame šilumvežiai tarnauja po tris dešimtmečius ir ilgiau, skatino ieškoti esminių sprendimų. Remontas pratęsia šilumvežio darbo laiką geriausiu atveju iki 15 metų. Todėl, ieškodami naujų veiklos krypčių, nusprendėme sukurti šiuolaikinį šilumvežį, kuris atitiktų svarbiausius mūsų dienų reikalavimus: ekonomiškumas kuro ir tepalų naudojimas, mažesnė aplinkos tarša išmetamosiomis dujomis, ilgesnė rida tarp remontų, jaunesnė ir patogesnė šilumvežio mašinisto darbo vieta, galimybė sumažinti aptarnaujančio personalo skaičių, ilgesnis eksploatavimas“, – taip naujojo lokomotyvo pasirodymo istoriją apibūdino VLRD generalinis direktorius V. Stadalnykas.

Pertvarka pasiteisino

2009 metų rugsėjį Lietuvos geležinkeliai paminėjo solidų veiklos 150-mečio jubiliejų. Prieš pusantro šimtmečio nutiesta Peterburgo-Varšuvos geležinkelio linija, kirtusi Lietuvos teritoriją, skatino naujų geležinkelio stočių, miestelių, gyvenviečių atsiradimą, augimą bei vystymąsi. Kūrėsi infrastruktūra traukinių eismui reguliuoti, jo saugumui ir patikimumui užtikrinti. Pirmiausia atsirado įmonės, be kurių geležinkelis paprasčiausiai negalėtų egzistuoti: garvežių profilaktikos ir remonto dirbtuvės arba depai, vagonų, riedmenų, kito inventoriaus gamybos bei remonto infrastruktūra. Taip tolimoje praeityje pradėjo savo veiklą dabartinė bendrovė Vilniaus lokomotyvų remonto depas – plačiai žinoma įmonė, 2012 metų gruodį paminėjusi 125 metų sukaktį.

Įmonė pasirengusi naujiems iššūkiams

AB „Lietuvos geležinkeliai“ prekių lokomotyvų parkas šiuo metu laikomas moderniausiu Centrinėje ir Rytų Europoje.

2011 metais Vilniaus lokomotyvų remonto depas už lokomotyvą TEM TMH pelnė Lietuvos pramonininkų konfederacijos aukso medalį ir Lietuvos metų gaminio titulą.

2012 metais įmonė atvertė naują savo veiklos puslapį. Kartu su Italijos geležinkelių transporto gamybos įmone „SVI S.p.A.“ buvo sukurta ir šiuo metu gaminama autodrežina KTD, skirta kontaktinio tinklo priežiūrai. Taip pat gaminama ir kita mašina „AGRC-1200“, skirta darbui 1520 mm pločio ir 1435 mm pločio vėžės geležinkeliuose.

Pastaruosiu metu VLRD tapo tikra eksperimentine baze, pasiruošusia priimti iššūkius, kuriant naujus manevrinius lokomotyvus, kelio remonto mašinas ir kitus riedmenis 1520 mm pločio geležinkelio vėžei. Naujos kokybės vilniečių gaminiai, tokie kaip manevrinis lokomotyvas TEM TMH, labiausiai domina užsienio partnerius. ■



«Нефть и газ Туркменистана – 2012» (Ашхабад, Туркменистан)

17-я международная научная конференция «Основные направления развития нефтегазовой промышленности Туркменистана и международное сотрудничество» в ноябре прошла вместе с международной выставкой «Нефть и газ Туркменистана – 2012».

Мероприятие под патронажем министерства нефтегазовой промышленности Туркменистана прошло в огромном дворце выставок «Серги Кошги».

В работе выставки приняли участие такие гранды нефтегазовой индустрии мирового масштаба, как «Dragon Oil» (ОАЭ), «Petronas» (Малайзия), «Chevron» (США), «Petrofac» (СК), «Honeywell» (США), BP (СК), «Shell» (США), «Saipem» (Италия), «Газпром», «Роснефть», «Итера» (Россия), CNPC (Китай), КазТрансГаз (Казахстан), «Total» (Франция) и многие другие, а также весь основной нефтегазовый промышленный комплекс Туркменистана.

В конференции приняло участие около тысячи человек. С докладами выступили более пятидесяти докладчиков, известных экспертов с мировой славой, работников министерств, руководителей предприятий, представителей международных организаций, ученых и практиков в области предпринимательства.

В зале дворца «Серги Кошги» словно цветы среди пустыни смотрелись студентки в одинаковых длинных, ярко-красных форменных платьях и вышитых тюбетейках и студенты-юноши в форменных костюмах. Так свои знания углубляет будущая смена специалистов, в которой очень нуждается быстро развивающийся сектор туркменской энергетики.

Конференция началась с гимна Туркменистана и приветствия президента страны Гурбангулы Бердымухамедова, которое зачитал делегированный представитель.

В приветственной речи президента было сказано:

«...Туркменистан входит в число стран, обладающих огромными природными богатствами – энергоресурсами, занимая одну из лидирующих позиций в мире по подтвержденным запасам природного газа. Туркменское газовое месторождение «Галкыныш» значит среди крупнейших на нашей планете. В настоящее время ведется масштабная работа по освоению этого гигантского месторождения. На недавно состоявшемся Совете старейшин Туркменистана был обозначен круг важнейших задач по вхождению нашей страны в число экономически развитых государств мира. Большие задачи были поставлены и перед нефтегазовым комплексом – по развитию газохимической отрасли на

ближайшую перспективу, в течение 4–5 лет. Так, мы предусматриваем налаживание газохимического производства, способного заменить экспортные поставки природного газа по трубопроводам, а также расширение производства полиэтилена и полипропилена. А это, в свою очередь, создаст широкие возможности для выпуска полимеров, резиновой и каучуковой продукции, используемых в качестве основного сырья промышленного производства.

Проведение поисково-разведочных и буровых работ на перспективных, богатых углеводородными ресурсами площадях, создание многовариантной системы поставок энергоносителей на мировые рынки являются ключевыми векторами топливно-энергетической стратегии Туркменского государства. В этом контексте мы реализуем крупные проекты в данной области: прокладка и успешная эксплуатация газопровода Туркменистан–Китай, строительство газопровода Восток–Запад, осуществляемое в настоящее время на территории страны, – яркие тому свидетельства.

А воплощение в жизнь проекта газопровода Туркменистан–Афганистан–Пакистан–Индия позволит и далее наращивать экспортные поставки туркменского газа. Систематическое увеличение объемов добычи углеводородных ресурсов обусловлено внедрением в нефтегазовую отрасль новейших технологий и оборудования. Исходя из этого, Туркменистан проводит большую работу в данном направлении, равно как и по техническому перевооружению предприятий нефтегазовой отрасли. В деле освоения и использования топливно-энергетических ресурсов мы уделяем особое внимание выполнению экологических требований и норм. В этом контексте в нашей стране предпринимаются конкретные шаги по предотвращению и уменьшению негативного воздействия нефтегазового производства на окружающую среду, решению экологических вопросов, возникающих при разработке нефтегазовых месторождений, эффективному и рациональному использованию подземных богатств.

...Нынешняя международная выставка и научная конференция призваны сыграть важную роль в обсуждении вопросов совместной деятельности с ведущими зарубежными компаниями, которые стремятся к сотрудничеству с Туркменистаном в проведении поисково-разведочных работ, добыче, переработке и транспортировке углеводородных ресурсов, а также в расширении взаимовыгодного партнерства, обмену опытом ученых и специалистов. Убежден, что этот важный форум будет способствовать дальнейшему развитию нефтегазового комплекса Туркменистана».

В завершение приветствия президент, фотографии которого украшали не только стену президиума, но и каждый выставочный стенд, пожелал участникам мероприятия крепкого здоровья, семейного благополучия и больших достижений в работе.





Intermodal Europe 2012 «AirRail»: Объединение ради роста

(Амстердам, Нидерланды) (Лондон, СК)



«Intermodal Europe» считается одним из самых значимых мероприятий в календаре выставок, связанных с контейнерными перевозками. В 2012 году в Амстердаме число его посетителей опять увеличилось.

«Строящийся на успехе предыдущих лет, «Intermodal Europe 2012», представляемый всеми уровнями мировых цепочек поставок, а также высококлассными спикерами и экспонентами, имел рекордное количество посетителей», - говорит директор мероприятия Софи Ахмед. - Мы действительно рады успеху этого мероприятия и фантастической поддержке транспортной индустрии».

«Intermodal Europe» предоставляет платформу для профессионалов контейнерного транспорта и логистики со всего мира, чтобы поделиться последними достижениями индустрии, сотрудничества и ведения бизнеса. В этом году мероприятие посетили участники более чем 40 стран.

Свыше 40 бесплатных конференций на важные темы, такие как инновации ИТ, зеленая логистика, безопасность грузов, межтранспортная эволюция и самоокупаемые перевозки, было проведено за три дня мероприятия спикерами высокого профиля.

Некоторые конференции включали в себя обсуждения для грузоотправителей, экспедиторов, а также стратегический форум мирового порта, которые были направлены и предоставили возможность для экспертов индустрии поделиться своими знаниями и опытом, а также ответить на вопросы аудитории. Конференция Азии была ориентирована на открытие нового мероприятия «Intermodal Asia 2014», объявленное во время мероприятия в Амстердаме.

Выставка позволила ознакомиться с будущим контейнерной и межтранспортной индустрии. Экспоненты показывали самое новое оборудование, системы, технологии и услуги, созданные для улучшения рабочей продуктивности и прибыльности.

На выставке свои стенды представили такие компании, как «Carrier Transicold», «Maersk Container Industry», «Cargotec», «Cronos Container Group», «Florens Container Services», «TOUAX Group», «TAL International Container Corporation», «Daikin Industries Ltd», COA («Container Owners Association»), CAI («Container Applications International»), «Valspar», «Thermo King and Seaco».

«Отзывы о мероприятии были удивительные, и уже большое количество экспонентов записалось на участие в «Intermodal Europe 2013». План складской площадки нашей выставки уже заполнен на 75%. Многих партнеров мы заинтересовали мероприятием «Intermodal Asia 2014». Это показывает, какую важную роль в индустрии играет Азия», - говорит Софи Ахмед.

«Intermodal Europe 2013» будет проходить 8-10 октября в Гамбурге, Германия. Первое мероприятие «Intermodal Asia» состоится в марте 2014 г. в Шанхае.

Для получения дополнительной информации об этих мероприятиях или возможности принять участие в выставке следует связаться с Софи Ахмед sophie.ahmed@informa.com, тел. +44 (0) 207 017 5112.

Операторы железнодорожных и воздушных путей Великобритании встретились в Лондоне в конце ноября, чтобы обсудить будущее сквозных поездок и трудности, с которыми сталкиваются железнодорожники в ходе обеспечения скорейшего и удобного сообщения с аэропортом Соединенного Королевства (СК).

Большое внимание на конференции было уделено усилению связей между аэропортами и железными дорогами.

«Мы поддерживаем планы правительства по развитию транспортной системы, которые являются двигателем экономического роста. Для достижения этого роста необходимо создать надежную структуру авиации СК, подъездные пути, особенно для железнодорожного транспорта в аэропорты и из них», - говорит Пол Саймондс (Paul Simmonds), генеральный директор британской компании «easyJet».

Директор по вопросам развития компании «Southern Railway» Алекс Фулдс (Alex Foulds) представил план модернизации железнодорожной станции лондонского аэропорта Гатвик, предназначенной для удобства пассажиров. Компания «Southern Railways» переняла от железнодорожной фирмы «Network» операции и управление станцией аэропорта Гатвик и собирается ее обновить. Уже установлены новые знаки, билетные аппараты и ворота. В настоящее время ведутся работы по строительству дополнительной платформы, которая будет предназначена для поезда «Gatwick Express».

«Основная наша задача - удовлетворить потребности пассажиров пригородного и воздушного транспорта, - говорит представитель аэропорта Гатвик Джулия Грегори. - У нас насчитывается около миллиона пригородных пассажиров, проезжающих через Гатвик. Вопрос, по которому мы добиваемся лоббизма, - это спецификация «Gatwick Express» через франшизу «Thameslink». Мы хотим, чтобы было признано, какую экономическую выгоду дают железнодорожные пассажиры аэропорту и экономике СК».

П.Саймондс также обратил внимание на несовершенное железнодорожное сообщение с «Luton Airport», который является базой «easyJet».

«Нам надо приобрести такой подвижной состав, который будет соответствовать потребностям пассажиров, направляющихся в лондонский аэропорт Лутон. Знаки на вокзале Сент-Панкрас также плохие, надо решать и вопрос времени отправления первого и последнего поездов. Поездка на автобусе между Лондоном и железнодорожной станцией аэропорта Лутон «Parkway» должна быть бесплатной. Нельзя клянить



у людей два с половиной фунта сразу же по их прибытии в страну. Надо также упростить продажу билетов. Если покупаешь билет на железнодорожную станцию «Parkway» аэропорта Лутон, должна быть возможность по нему доехать до аэропорта, а не до железнодорожного вокзала. Мы хотим повысить качество продажи услуг поезда, как это сделано для «Heathrow Express» и «Gatwick Express». Мы считаем, что ▶



у Лутона должен быть предназначенный для этого аэроэкспресс», – говорит П.Саймондс.

Как отметил Майкл Шабас (Michael Schabas), у аэропорта есть достаточный потенциал, чтобы стать вторым центральным аэропортом Лондона.

«Если оборудовать четыре полосы и создать хорошее железнодорожное сообщение, линии сами придут в аэропорт Станстед, – считает М.Шабас. – Вместе с железной дорогой придут три фактора – объемы, скорость и хорошее сообщение. Это очень важно. Пассажиры аэропорта не любят пересаживаться с поезда на поезд».

Руководитель аэропорта Бирмингем Пол Кэхо (Paul Kehoe) призвал правительство менять взгляды на стратегию авиации.

«Авиационная политика СК порочна, политизирована и не стимулирует конкуренцию. Если у нас разные взгляды, могут быть и разные решения. Возможны иной налоговый режим или платежи за перегрузку в аэропортах», – предлагает он.

Министр транспорта Великобритании Саймон Бернс (Simon Burns) отметил важность связи между аэропортами и железными дорогами и заверил делегатов конференции, что правительство СК направило свое внимание на модернизацию двухсторонних связей между железными дорогами и аэропортами.

Встретились лидеры индустрии морских торговых путей Азия – Европа (Гонконг, Китай)

В центре мировой торговли Гонконге на форуме морских лидеров собрались члены высшего руководства мировых ведущих судоходных линий, владельцы грузов и логистических компаний для того, чтобы исследовать проблемы и возможности одного из крупнейших торговых путей Азия – Европа.

Созванный по инициативе Марка Миллара, управляющего партнера «M Power Associates», и при поддержке «DP World London Gateway» форум собрал лидеров мнений индустрии на закрытый ужин в исторической кают-компании младших офицеров в Королевском яхт-клубе в Гонконге.

Группа состояла из более чем 30 членов высшего руководства, включая межотраслевое представительство от основных владельцев, экспедиторов и перевозчиков грузов, таких как «DB Schenker», DHL, «Hapag-Lloyd», «Home Retail Group Asia», «K Line», «Kingfisher Sourcing», «Kuehne and Nagel», «Maersk», MOL, OOCL и «Pentland Asia», а также других лидеров индустрии.

Участвовавшие во встрече грузовые экспедиторы и владельцы грузов в торговле Азия – Великобритания вместе составили 500 000 TEU, что позволило всем участникам прекрасно ознакомиться с проблемами индустрии, с которыми сталкиваются мировые лидеры.

Гости получили удовольствие от презентаций выдающихся спикеров, сопутствующего обмена знаниями и открытых дискуссий, исследующих ключевые тренды развития и проблемы, с которыми сталкиваются компании, вовлеченные в торговлю Азия-Европа, которая на данный момент переживает огромные изменения, связанные с резким увеличением судов в размерах.

В презентации под названием Navigating Stormy Waters ведущий аналитик индустрии доктор Джонатан Берд отчетливо произнес: «Имея слабины во всех краткосрочных ведущих показателях, следующих из экономической и политической неопределенности в Евроне, мы увидим слабый рост объема контейнерных перевозок в торговле между Азией и Европой в течение 2012 и 2013 гг. Застой на рынке влечет дополнительные проблемы для сектора контейнерных портов, совпадаю-

щие с потребностью в обновлении оборудования и дноуглубительных работах, чтобы размещать более крупные суда».

Вытекающая из этого дискуссия затронула ключевые вопросы, такие как загрузка мощностей, оптимизация цепочки поставок, защита окружающей среды и стабилизация индустрии.

Симон Мур, генеральный директор «DP World's», объяснил, как лидеры цепочки поставок в Азии в скором времени снизят свои расходы путем более близких к месту потребления перевозок в Великобритании. Господин Мур сказал: «Лондонские ворота позволят мировым перевозчикам снизить расходы цепочек поставок. Порт Лондонских ворот находится рядом с ключевыми рынками Великобритании, такими как центральные, северные и юго-восточные графства Англии, и таким образом автоперевозки по территории, удаленной от моря, будут намного дешевле. Лондонские ворота каждый год будут экономить сотни миллионов долларов для основных цепочек поставок Великобритании и Азии. Перевозчики, которые стремятся снизить расходы в 2013 году, сейчас ведут переговоры с судоходными линиями для фиксирования сбережений до открытия Лондонских ворот, нового глубоководного порта Британии в Q4 2013 г.»

Представляя владельцев грузов и их экспортеров, Сани Хо, руководитель совета грузоотправителей Гонконга, прокомментировал: «Перевозчики разделяют мнение, представленное некоторыми фрахтовщиками, что высокая нестабильность фрахтовой ставки разрушительна. На самом деле обратное воздействие медленного выпуска пара зачастую было занижено. Более короткое время перевозки приведет к меньшим материальным ценностям, более низким капитальным издержкам и более быстрой обратной реакции на рынке».

Размышляя о собравшихся лидерах мнений индустрии, Марк Миллар прокомментировал: «Для меня было честью созвать это собрание лидеров морской индустрии, создав нейтральную и дружественную платформу, позволяющую исследовать важные проблемы и возможности торговли между Азией и Европой. На основании восторженных откликов участников я планирую привести в соответствие с формальными требованиями эту группу морских лидеров Азии и создать квартальный форум на протяжении 2013 года и после него».

Для получения дополнительной информации свяжитесь с:
Азия: Марк Миллар, управляющий партнер, «M Power Associates», Гонконг, mark@mpowerassociates.com, тел. + 852 9468 5295
Европа: Хавьер Вудвард, менеджер по коммуникациям «Лондонские ворота», Великобритания, Xavier.woodward@dpworld.com, + 44 774 862 3423

Международный Черноморский транспортный форум 2012 (Одесса, Украина)

В Одессе прошел международный Черноморский транспортный форум 2012, в рамках которого состоялась 14-я международная выставка транспорта и логистики «ТрансУкраина 2012», 10-я международная выставка судоходства, судостроения и развития портов «Одесса 2012», международная выставка железнодорожного транспорта «ТрансРэйл Украина 2012», специализированная выставка «Коммерческий и муниципальный транспорт 2012» и международная конференция по транспорту и логистике.

Организатором этих мероприятий выступила компания «МедиаКомпас Украина».

В своем приветственном слове к гостям и участникам форума первый заместитель министра инфраструктуры Украины К.Ефименко отметил,



что страна обладает мощной транспортной инфраструктурой и одна из приоритетных задач по ее развитию и использованию – расширение транзитного потенциала. Форум, сказал он, открывает перспективы транспортного сотрудничества с ведущими зарубежными компаниями, способствует ознакомлению с возможностями современного транспортного оборудования, логистических технологий и систем.

В выставках форума приняли участие более 130 компаний из 12 стран мира.

За период с 2008 года на его мероприятиях побывало рекордное количество посетителей. Этому результату способствовала насыщенная деловая программа.

В рамках форума прошли 15-я международная конференция по транспорту и логистике «Транзитный потенциал Украины. Эффективная инфраструктура и логистика на транспорте в странах Юго-Восточной Европы», международная конференция «Морское и речное судоходство. Вопросы экономического взаимодействия, функционирования и развития».

При содействии правительства Нидерландов состоялась украинско-голландская торговая миссия «Морское и речное судоходство», в работе которой приняли участие 15 компаний, ищущих партнеров на Украине.

Конференция стала важнейшей составной частью транспортного форума, где обсуждались наиболее острые проблемы транспортной системы Черноморского региона. Совершенствование системы развития транспортной инфраструктуры и упрощение системы пропуска транспортных средств, грузов и пассажиров через границу Украины в портах продиктовано осуществлением работы по включению Украины в логистическую цепочку стран и операторов, которые занимаются крупными транзитными перевозками. Привлечение транзитных грузопотоков, особенно в направлении между Балтийским и Черноморским регионами, через железнодорожные и автомобильные транс-украинские магистрали, а также пути через Белоруссию и Прибалтийские государства, является важнейшей задачей в большом комплексе мер по развитию транспортной системы Украины.

В конференции приняли участие более 100 делегатов, среди которых были руководители и ведущие специалисты морских портов, судоремонтных заводов, стивидорных и транспортных компаний, контейнерных линий и экспедиторов, железнодорожных перевозчиков, представляющие Германию, Австрию, Россию, Литву, Украину, Белоруссию, Молдову.

Компания АСКОН КР провела свой семинар «Технологии АСКОН для решения задач конструкторско-технологической подготовки производства и промышленно-гражданского строительства».

Представители Евросоюза провели круглый стол «Транспортная стратегия Украины до 2020 года», на котором освещались программы ЕС на Украине в сфере транспорта.

В рамках выставки «ГранУкраина 2012» состоялось выездное заседание комитета по механизации, технологии и информатике (КМТИ) ассоциации портов Украины УКРПОРТ, где обсуждались вопросы подготовки специалистов в области портового перегрузочного оборудования, перспективы развития отечественного краностроения, тенденции

в монтаже портового перегрузочного оборудования.

В рамках международного Черноморского транспортного форума и конференции состоялся круглый стол «Закон о морских портах как событие года в портовой отрасли», организатором которого выступила юридическая фирма АНК (генеральный юридический партнер конференции).

В дискуссиях отмечалось, что принятие Закона о портах можно по праву назвать событием года для всех, чей бизнес связан с портами, так как, это огромный шаг вперед в реформировании отрасли и попытка власти по-новому посмотреть на отношения государства с частными инвесторами.

Международный Черноморский транспортный форум проходил в ассоциации с выставкой и конференцией «The 1st Black Sea Ports & Shipping», организаторами которой являлись Transport Event Management LTD (Малайзия).

В рамках форума состоялась церемония награждения победителей Национального транспортного рейтинга «Человек года на транспорте».

Подготовлено по материалам оргкомитета форума и конференции odessa@mediacompass.com.ua



Балтийский форум инвесторов (Вильнюс, Литва)

Форум инвесторов стран Балтийского региона, проходивший 25–26 октября в Вильнюсе, привлек свыше 500 участников и представителей СМИ из Балтийского региона и других стран мира.

В ходе конференции выступили 44 докладчика из Литвы, Польши, Дании, Финляндии и других стран ЕС, а также докладчики из Азии и США, участие которых внесло весомый вклад в успех мероприятия.

Форум инвесторов стран Балтийского региона заинтересовал предпринимателей, инвесторов и представителей правительства. Целью форума было пересмотреть возможности бизнеса и инвестирования региона, наметить перспективы экономического развития и будущие задачи для оживления бизнеса после кризиса. ■





„Turkmėnistano nafta ir dujos 2012“ (Aščabadas, Turkmėnistanas)

117-oji tarptautinė mokslinė konferencija „Pagrindinės Turkmėnistano naftos pramonės vystymosi ir tarptautinio bendradarbiavimo kryptys“ lapkričio mėnesį vyko kartu su tarptautine paroda „Turkmėnistano nafta ir dujos 2012“.

Turkmėnistano naftos ir dujų pramonės ministerijos globojamas renginys šurmuliavo didžiuliuose „Sergi Kosgi“ parodų rūmuose.

Parodoje dalyvavo tokie pasaulinio masto naftos ir dujų industrijos grandai, kaip „Dragon Oil“ (JAE), „Petronas“ (Malaizija), „Chevron“ (Kalifornija, JAV), „Petrofac“ (JK), „Honeywell“ (JAV), BP (JK), „Shel“ (JAV), „Saipem“, „Eni“ (Italija), „Gazprom“, Rosneft“, ITERA (Rusija), CNPC (Kinija), „Kaztransgaz“ (Kazachstanas), „Total“ (Prancūzija) bei daugelis kitų ir visas pagrindinis Turkmėnistano naftos ir dujų pramonės kompleksas.

Konferencijoje dalyvavo arti tūkstančio žmonių. Pranešimus skaitė per penkiasdešimt pranešėjų: garsių pasaulinę šlovę pelniusių ekspertų, ministerijų pareigūnų, įmonių vadovų, tarptautinių organizacijų atstovų, mokslininkų ir verslo praktikų.

„Sergi Kosgi“ rūmų salėje tarsi dykumų gėlės atrodė vienodomis ilgomis, ryškiai raudonos spalvos uniforminėmis suknelėmis vilkinčios ir siuvinėtomis kepuraitėmis galvas prisidengusios studentės bei vienodai apsirengę studentai vaikinai. Taip savo žinias gilina būsima specialistų pamaina, kurios labai reikia smarkiai besivystančiam Turkmėnistano energetikos sektoriui.

Konferencija prasidėjo Turkmėnistano himnu ir šalies prezidento Gurbanguly Berdymuchamedovo sveikinimu, kurį perskaitė deleguotas asmuo.

Prezidento sveikinimo žodyje, be kita ko, sakoma:

„Turkmėnistanas yra viena iš šalių, turinčių didžiulius gamtos turtus ir energijos išteklius, o pagal gamtinių dujų išteklius ji užima vieną pirmaujančių pozicijų. Turkmėnistano dujų telkinys „Galkynyš“ yra vienas didžiausių mūsų planetoje. Šiuo metu vykdomi didžiuliai šio milžiniško telkinio įsisavinimo darbai. Neseniai įvykusiame Turkmėnistano vyriausiųjų tarybos pasitarime buvo numatyti pagrindiniai uždaviniai, padėsiantys mūsų šaliai tapti dar viena ekonomiškai išvystyta pasaulio valstybe. Naftos ir dujų kompleksui iškeltas didelis uždavinys – per artimiausius 4–5 metus išvystyti dujų chemijos šaką. Mes ketiname organizuoti chemijos pramonę, galinčią pakeisti eksportinius gamtinių dujų tiekimo vamzdynus, taip pat išplėsti polietileno ir polipropileno gamybą. O tai savo ruožtu padidins mūsų galimybes gaminti polimerus, gumos ir kaučiuko produkciją.

Žvalgomieji ir grėžimo darbai perspektyviose, angliavandenilių išteklių turtingose vietose, energijos išteklių tiekimo užsienio rinkoms įvairių variantų paieška yra pagrindiniai Turkmėnistano energetinės strategijos



vektoriai. Todėl mes realizuojame šioje srityje svarbius projektus. Aki vaizdas to pavyzdys – nutiestas ir sėkmingai eksploatuojamas dujotiekis Turkmėnistanas-Kinija, šiuo metu šalies teritorijoje tiesiamas dujotiekis Rytai-Vakarai. Padidinti Turkmėnistano dujų eksportą padės numatytas tiesti dujotiekis Turkmėnistanas-Afganistanas-Pakistanas-Indija. Didinant angliavandenilių išteklių gamybos apimtis naftos ir dujų telkiniuose, nuolat diegiamos naujausios technologijos bei įranga. Šia kryptimi Turkmėnistane atliktas didžiulis darbas techniškai pertvarkant naftos ir dujų gamybos įmones.

Ypatingą dėmesį skiriame ekologijos reikalavimams ir normoms. Imamasi konkrečių priemonių naftos ir dujų gavybos neigiamam poveikiui aplinkai mažinti, rūpinamasi, kad požeminiai šalies turtai būtų naudojami efektyviai ir racionaliai...

...Ši tarptautinė paroda ir mokslinė konferencija turi atlikti svarbų vaidmenį aptariant bendros veiklos su didžiausiomis užsienio kompanijomis klausimus. Užsienio kompanijos stengiasi bendradarbiauti su Turkmėnistano gamtos išteklių paieškos, žvalgymo, gavybos, perdirbimo ir transportavimo srityse. Jos taip pat suinteresuotos stiprinti abiem pusėms naudingą partnerystę, keistis mokslininkų ir specialistų praktikų patirtimi. Esu įsitikinęs, kad šis svarbus forumas padės ir ateityje stiprinti Turkmėnistano naftos ir dujų kompleksą“.

Sveikinimo pabaigoje prezidentas, kurio nuotraukos puošė ne tik konferencijos prezidiumo sieną, bet ir kiekvieną parodos stendą, palinkėjo renginio dalyviams stiprios sveikatos, gerovės jų šeimoms ir didelių laimėjimų darbuose.





„Intermodal Europe 2012“ (Amsterdamas, Nyderlandai)

Parodų kalendoriuje „Intermodal Europe“ laikomas vienu svarbiausių renginių, susijusių su konteinerių gabenimu. 2012 metais Amsterdamo šios parodos lankytojų vėl pagausėjo.

„Remdamasi praėjusių metų sėkme, paroda „Intermodal Europe 2012“, kurioje dalyvauja pasaulio visų lygių tiekimo grandžių atstovai, taip pat žinomi pranešėjai eksponentai, sulaukė ypač daug lankytojų,- sako renginio direktorė Sofi Achmed. – Mes iš tikrųjų džiaugiamės šio renginio sėkme ir fantastine transporto industrijos parama“.

„Intermodal Europe“ yra platforma viso pasaulio konteinerinio transporto ir logistikos profesionalams. Čia jie gali pasidalinti naujausiais industrijos, bendradarbiavimo ir verslumo laimėjimais. Šiemet renginyje apsilankė dalyviai daugiau kaip iš 40 įvairių šalių.

Per tris renginio dienas aukščiausios klasės pranešėjai surengė 40 nemokamų konferencijų įvairiomis temomis, kaip: inovacijos, „žalioji“ logistika, krovinių saugumas, transporto evoliucija, pervežimų atsiperkamumas.

Kai kurios konferencijos buvo skirtos krovinių siuntėjams, ekspeditoriams, taip pat buvo surengtas ir strateginis pasaulio uostų forumas. Juose industrijos ekspertai galėjo pasidalinti savo žiniomis ir patirtimi, atsakyti į auditorijos klausimus. Azijos konferencija buvo orientuota į būsimą naują renginį „Intermodal Asia 2014“, apie kurį buvo paskelbta Amsterdamo.

Renginys padėjo geriau susipažinti su konteinerių ir transporto industrija. Eksponentai pateikė naujausią įrangą, pažangiausias sistemas, technologijas ir paslaugas, sukurtas tam, kad būtų pasiektas didesnis darbo produktyvumas ir pelningumas.



Parodoje savo standus pristatė kompanijos: „Carrier Transicold“, „Maersk Container Industry“, „Cargotec“, „Cronos Container Group“, „Florens Container Services“, „TOUAX Group“, „TAL International Container Corporation“, „Daikin Industries Ltd“, COA („Container Owners Association“), CAI („Container Applications International“), „Valspar“, „Thermo King and Seaco“ ir kitos.

„Atsiliepiamai apie renginį labai geri, ir jau daug eksponentų pageidauja dalyvauti parodoje „Intermodal 2013“. Jau užsakyta 75 proc. būsimos parodos ploto. Daugelį partnerių sudominome ir renginiu „Intermodal 2014“. Tai rodo, kokį svarbų vaidmenį šioje industrijoje vaidina Azija“, - sakė Sofi Achmed.

„Intermodal Europe 2013“ vyks spalio 8-10 dienomis Hamburge, Vokietijoje. Pirmasis renginys „Intermodal Asia“ bus organizuotas 2014 metų kovą Šanchajuje.

Papildoma informacija apie renginius:

sophie.ahmed@informa.com, tel. +44 (0) 207 017 5112

„UKAirRail“: jungimasis dėl augimo (Londonas, JK)

Didžiosios Britanijos geležinkelio ir oro operatoriai susitiko Londone lapkričio pabaigoje, kad aptartų vientisų kelionių ateitį ir iššūkius, su kuriais susiduria geležinkelis, kad užtikrintų greitą ir patogų susisiekimą su JK oro uostais.



Milda Manomaitytė, „airrail News“ redaktorė.

Konferencijoje didelis dėmesys skirtas oro uosto geležinkelių ryšiams stiprinti.

„Mes remiame vyriausybės transporto sistemos viziją, kuri yra ekonominio augimo variklis. Norint įgyvendinti šį augimą, būtina sukurti tvirtą JK aviacijos struktūrą, prieigas (privažiavimus), ypač geležinkelių transportui iš oro uostų ir į juos“, - sakė Polas Saimonas (Paul Simmonds), JK kompanijos „easyJet“ generalinis direktorius.

Kompanijos „Southern Railway“ plėtros direktorius Aleksas Foldas (Alex Foulds) pristatė Getviko oro uosto geležinkelio stoties patobulinimus, skirtus keleivių patogumui. „Southern Railway“ perėmė iš „Network“ geležinkelių Getviko oro uosto stoties operacijas bei valdymą ir ruošiasi atnaujinti stotį. Jau įrengtas naujas ženklavimas, bilietų aparatai ir vartai. Šiuo metu vyksta papildomos platformos, kuri bus skirta „Gatwick Express“ traukiniui, statybos darbai.

„Didžiausias iššūkis yra patenkinti priemiestinių ir oro transporto keleivių norus,- sakė Getviko oro uosto atstovė Julia Gregory.- Mes turime apie milijoną priemiestinių keleivių, važiuojančių per Getviką. Dalykas, dėl kurio mes siekiame lobizmo, yra „Gatwick Express“specifikacija per Thameslink franšizę. Mes norime, kad būtų pripažinta, kokią ekonominę ▶



Paulas Simonas (Paul Simmons), „easyJet“ (JK) generalinis direktorius.

naudą geležinkelio keleiviai duoda oro uostui ir JK ekonomikai.“

P. Saimonas taip pat atkreipė dėmesį į netobulą susisiekimą geležinkeliu su „Luton Airport“, kuris yra „easyJet“ bazė.

„Mums reikia išgyti tokius riedmenis, kurie atitiktų keleivių, keliaujančių į Londono Lutono oro uostą, poreikius. Ženkliai Sent Pankraso stotyje taip pat nėra geri, o klausimą dėl pirmojo ir paskutiniojo traukinio išvykimo laiko reikia spręsti. Kelionė autobusu tarp Londono ir Lutono oro uosto „Parkway“ geležinkelio stoties turi būti nemokama. Negalima reikalauti iš žmonių dviejų su puse svoro vos tik jie atvažiavo į šalį. Reikia taip pat supaprastinti bilietų pardavimą. Jei nusiperki bilietą į Lutono oro uosto „Parkway“ geležinkelio stotį, su juo turėtum galimybę nukeliauti į oro uostą, o ne į geležinkelio stotį. Mes norime sustiprinti traukinio paslaugų pardavimo kokybę, kaip tai yra padaryta „Heathrow Express“ ir „Gatwick Express“. Manome, kad Lutonas turėtų turėti tam skirtą oro uosto ekspresą“, – sakė P. Saimonas.

Kaip pabrėžė Maiklas Šabas (Michael Schabas), Stanstedo oro uostas turi pakankamą potencialą tapti antruoju Londono centriniu oro uostu.

„Pastaciaus keturis takus ir sukūrus gerą susisiekimą geležinkeliais, į Stanstedą oro linijos ateis pačios, – sakė M. Šabas. – Kartu su geležinkeliu ateina trys dalykai – apimtys, greitis ir geras susisiekimas. Tai yra labai svarbu. Oro uosto keleiviai nemėgsta persėsti iš vieno traukinio į kitą.“

Birminghemo oro uosto vadovas Polas Kehoe (Paul Kehoe) paragino vyriausybę keisti požiūrį į aviacijos strategiją.

„JK aviacijos politika yra ydinga, politiška ir neskatinanti konkurencijos. Jei mes turime skirtingą požiūrį, galime turėti ir skirtingą sprendimą. Galbūt kitokį mokesčių režimą ar perkrovos mokesčius oro uostuose“, – sakė jis.

Didžiosios Britanijos transporto ministras Saimonas Barnas (Simon Burns) pabrėžė oro uosto ir geležinkelio ryšių svarbą ir patikino konferencijos delegatus, kad JK vyriausybė yra nukreipusi savo dėmesį į geležinkelių ir oro uostų tarpusavio ryšių modernizavimą.

Susitiko jūrų prekybos kelių Azija-Europa industrijos lyderiai (Honkongas, Kinija)

Pasaulio prekybos centre Honkonge, jūrų prekybos lyderių forume, susitiko pasaulio svarbiausių laivybos linijų vadovai, krovininių ir logistikos kompanijų savininkai, norėdami aptarti vieno svarbiausių prekybos kelių Azija-Europa problemas ir galimybes.

Marko Milaro, „M Power Associates“ valdytojo, iniciatyva sušauktas forumas, kurį remia „DP World Gateway“, pakvietė lyderius į uždara vakarienių istorinėje jaunesniųjų karininkų kajutkompanijoje Honkongo karališkajame jachtklube.

Grupę sudarė daugiau kaip 30 aukščiausios vadovybės narių, taip pat ir pagrindinių krovininių savininkų, ekspeditorių ir krovininių vežėjų, kaip antai „DB Schenker“, „DHL“, „Hapag-Lloyd“, „Home Retail Group Asia“, „K Line“, „Kingfisher Sourcing“, „Kuehne and Nagel“, „Maersk“, „MOL“, „OOCL“ ir „Pentland Asia“, atstovai ir kiti industrijos lyderiai.

Susitikime dalyvavę Azijos ir Didžiosios Britanijos jūrų prekybos partneriai turėjo geras galimybes susipažinti su industrijos problemomis, su kuriomis susiduria pasaulio lyderiai.

Svečiai mieliai dalyvavo įvairiuose garsių ekspertų pristatymuose, atvirose diskusijose, kuriose daug dėmesio buvo skiriama kompanijoms, dalyvaujančioms Azijos ir Europos prekybos struktūrose, kurios dabar patiria įvairius pokyčius.

Pristatyme, pavadintame „Navigating Stormy Waters“, garsus industrijos analitikas daktaras Džonatanas Berdas aiškiai pabrėžė: „Turint silpnų vietų visuose trumpalaikiuose pagrindiniuose rodikliuose dėl ekonominio ir politinio neaiškumo ir neapibrėžtumo euro zonoje, 2012–2013 metais prekyboje tarp Azijos ir Europos gali sumažėti konteinerių pervežimai. Šąstingis rinkoje konteinerių uostams sudaro papildomų problemų, susijusių su įrangos atnaujinimu, dugno gilinimo darbais, galimybe priimti didesnius laivus“.

Diskusijose taip pat buvo kalbama apie uostų pajėgumų apkrovą, apie tiekiamą grandinės optimizavimą, aplinkos apsaugą ir industrijos stabilizavimą.

Saimonas Mūras (Simon Moore), „DP World“ generalinis direktorius, paaikšino, kad tiekiamų grandinės lyderiai Azijoje netrukus sumažins savo išlaidas, trumpindami pervežimus į Didžiąją Britaniją. Jis pasakė, kad „Londono vartai“ padės pasaulio krovininių gabentojams sumažinti tiekiamų grandinės išlaidas. Londono vartų uostas yra šalia pagrindinių Didžiosios Britanijos rinkų – centrinių, šiaurinių ir pietrytinių Anglijos grafysčių. Taigi krovininių gabenimas automobiliais nuo jūros toliau esančiomis teritorijomis bus gerokai pigesnis. „Londono vartai“ kasmet sutaupys šimtus milijonų dolerių pagrindiniams tiekiamų srautams tarp Didžiosios Britanijos ir Azijos. Vežėjai, kurie stengiasi sumažinti išlaidas 2013 metais, dabar veda derybas su laivybos linijomis, norėdami fiksuoti santaupas iki „Londono vartų“, naujo giliavandens uosto atidarymo 2013 metų balandžio mėnesį.

Pristatydamas krovininių savininkus ir jų eksportuotojus, Sani Cho, Honkongo krovininių siuntėjų tarybos vadovas, pareiškė: „Vežėjai sutinka su kai kurių frachuotojų nuomone, kad didelis frachto tarifų nestabilumas yra pragaištingas. O sutrumpintas pervežimų laikas sumažins kapitalo sąnaudas ir pagreitins rinkoje grįžtamąją reakciją“.

Sampraudamas apie susirinkusius industrijos lyderius, Markas Milaras (Mark Millar) komentavo: „Man buvo garbė sukviesti šį jūrų industrijos lyderių susirinkimą, sudaryti neutralią ir draugišką atmosferą prekybos tarp Azijos ir Europos problemoms ir galimybėms aptarti. Sužinoję labai gerus atsiliepimus apie šį susitikimą, planuoju 2013 metais ir po jų kas ketvirtį sukviesti į forumą Azijos jūrų lyderius“.

Papildomą informaciją galima gauti:

Azija: Mark Milar, valdantysis partneris „M Power Associates“, Honkongas mark@mpowerassociates.com + 852 9468 5295

Europa: Havjer Vudvard, „Londono vartų“ komunikacijų vadybininkas, Didžioji Britanija, Havier.woodward@dpworld.com + 44 774 862 3423

Tarptautinis Juodosios jūros transporto forumas 2012

(Odesa, Ukraina)

Odesoje įvyko tarptautinis Juodosios jūros transporto forumas 2012, kurio metu buvo surengtos parodos: 14-oji tarptautinė transporto ir logistikos paroda „TransUkraina 2012“, 10-oji tarptautinė laivybos, laivų statybos ir uostų plėtros paroda „Odesa 2012“, tarptautinė geležinkelio transporto paroda „TransReil Ukraina 2012“, specializuota paroda „Ko-



mercinis ir municipalinis transportas 2012“. Taip pat buvo organizuota tarptautinė transporto ir logistikos konferencija.

Šių renginių organizatorė – kompanija „MediaKompas Ukraina“.

Sveikinimo žodį forumo svečiams ir dalyviams tarė Ukrainos infrastruktūros ministro pirmasis pavaduotojas K. Jefimenka. Jis pabrėžė, kad Ukraina turi galingą transporto infrastruktūrą, ir vienas svarbiausių jos plėtojimo uždavinių – sustiprinti tranzito potencialą. Jis sakė, kad forumas atveria bendradarbiavimo su didžiausiomis užsienio kompanijomis galimybes, padeda susipažinti su šiuolaikinėmis transporto įrangos, logistikos technologijomis ir sistemomis. Forumo parodose dalyvavo per 130 kompanijų iš 12 pasaulio šalių.

Forumo dalyvių nuomone, jo renginiuose apsilankė rekordinis lankytojų skaičius per laikotarpį nuo 2008 metų. Tai todėl, kad forumo programa buvo labai įdomi ir gerai organizuota. Be kita ko, buvo surengta 15-oji tarptautinė transporto ir logistikos konferencija „Ukrainos tranzito potencialas. Efektyvi transporto infrastruktūra ir logistika Pietryčių Europos šalyse“, tarptautinė konferencija „Jūrų ir upių laivyba. Ekonominio bendradarbiavimo, funkcionavimo ir plėtros klausimai“. Padedant Nyderlandų vyriausybei, įvyko Ukrainos ir Olandijos prekybos misija „Jūrų ir upių laivyba“. Joje dalyvavo 15 kompanijų, ieškančių partnerių Ukrainoje.

Konferencija tapo svarbiu įvykiu transporto forume, kur buvo aptartamos ypač aktualios Juodosios jūros regiono transporto problemos. Transporto infrastruktūros tobulinimą, transporto priemonių, krovinių ir keleivių pralaidos per Ukrainos sieną supaprastinimą padiktavo ketinimai įtraukti Ukrainą į šalių ir operatorių, vykdančių didžiulius tranzitinius pervežimus, logistikos grandinę. Tranzitinių krovinių srautų nukreipimas tarp Baltijos ir Juodosios jūros regionų Ukrainos geležinkeliais ir automobilių keliais, taip pat per Baltarusiją ir Baltijos valstybes yra labai svarbūs aspektai Ukrainos transporto sistemai.

Konferencijoje dalyvavo per 100 delegatų, tarp kurių buvo Vokietijos, Austrijos, Rusijos, Lietuvos, Ukrainos, Baltarusijos, Moldovos jūrų uostų,

laivų remonto įmonių, krovos ir transporto kompanijų, konteinerių linijų, ekspeditorių ir geležinkelių vadovai bei vyriausieji specialistai.

Kompanija ASKON KR surengė seminarą „ASKON technologijos gamybinės, pramoninės ir civilinės statybos konstravimo ir technologinio parengimo uždaviniai“.

Europos Sąjungos atstovai Ukrainoje pakvietė į pokalbį prie apskrito stalo „Ukrainos transporto strategija iki 2020 metų“, kur buvo aptartas ES programų įgyvendinimas Ukrainos transporto sistemoje.

Parodos „TransUkraina 2012“ metu surengtas Ukrainos uostų asociacijos mechanizacijos, technologijos ir informatikos komiteto išvažiuojamasis posėdis. Jame dalyvavę Ukrainos uostų atstovai aptarė uostų krovos įrenginių specialistų rengimo klausimus, kranų statybos Ukrainoje perspektyvas, uostų krovos įrenginių montavimo tendencijas.

Forumo metu organizuotas pokalbis prie apskrito stalo „Jūrų uostų įstatymas – metų įvykis uostų veikloje“. Jį surengė juridinė firma ANK (konferencijos generalinis juridinis partneris). Diskusijose buvo kalbama, kad Uostų įstatymo priėmimą galima teisėtai vadinti metų įvykiu visiems, kurių verslas susijęs su uostais, nes tai didžiulis žingsnis reformuojant uostų veiklą ir valdžios bandymas peržiūrėti valstybės santykius su privačiais investuotojais.

Tarptautinis Juodosios jūros transporto forumas vyko bendradarbiaujant su paroda ir konferencija „The 1st Black Sea Ports & Shipping“, kuri organizavo „Transport Event Management LTD“ (Malaizija).

Forumo metu buvo apdovanoti nacionalinio transporto reitingo „Metų žmogus transporte“ nugalėtojai.

Parengta pagal Forumo organizacinio komiteto ir konferencijų dokumentus, Odessa@mediacompass.com.ua

Baltijos investuotojų forumas (Vilnius, Lietuva)

Baltijos šalių investuotojų forumas, įvykęs spalio 25–26 dienomis Vilniuje, pritraukė daugiau nei 500 dalyvių ir žiniasklaidos atstovų iš Baltijos regiono ir kitų pasaulio šalių.

Konferencijos metu pasisakė 44 pranešėjai iš Lietuvos, Lenkijos, Danijos, Suomijos bei kitų ES šalių, taip pat pranešėjai iš Azijos bei JAV, kurių dalyvavimas labai prisidėjo prie renginio sėkmės.

Baltijos investuotojų forumas sudomino verslininkus, investuotojus ir vyriausybės atstovus.

Forumo tikslas buvo peržiūrėti regiono verslo ir investavimo galimybes, numatyti ekonominės plėtros perspektyvas ir būsimus uždavinius verslui atsigauant po krizės.



THE
4th
ANNUAL



2013

SIGNALLING AND TRAIN CONTROL

19–21 March 2013 • Hilton Vienna • Austria

USE THE CODE
STC13.JUVIP
WHEN YOU REGISTER
GET 10% OFF!

THE ANNUAL MEETING PLACE FOR THE GLOBAL RAIL SIGNALLING,
TELECOMS AND TRAFFIC MANAGEMENT INDUSTRY

ERTMS • TETRA • GPRS • GSM-R • LTE • TRAFFIC MANAGEMENT • CONTROL CENTRES



DEDICATED SESSIONS FOR YOUR WHOLE TEAM ENSURE

- Innovative financing strategies
- Effectively integrating of systems
- Cost effective ERTMS upgrades
- Solutions for low capacity lines
- Enhance lifecycle of telecoms systems
- Increased capacity through cab signalling
- More reliable transmission networks
- Greater operational and system interoperability

TAKE ADVANTAGE OF A SPECIAL GROUP OFFER! REGISTER 3 DELEGATES GET 1 FREE PASS.*

*Contact us to register or to get your unique Group Registration code

ATTENDING COMPANIES: Arriva Trains Wales • ATOC • Banedanmark • CER • Ceske Drahy • Deutsche Bahn AG • DB Fernverkehr • Department For Transport • DSB • EIM • ERA • Ergose • ESIM • Esterel • European Commission • UIC • GE Transportation • Indian Railways • INEO Rail • Infrabel • Italcertifier • Janbaneverket • Juniper Networks • Libyan Railroads • Lloyds Register Rail Europe • Ministry of Transport Netherlands • Multitel • Nederlandse Spoorwegen (NS) • ÖBB, Powertrunk • ProRail • Railway Directorate of Serbia • Railway Safety Commission • RFF • RFI • RSSB • Saudi Railway Company • Savronik • SBB • SGST • Siemens • SJ AB • Slovenian Railways • SNCF • SZDC • Transport for London • Trenitalia • UNIFE • VR • Finish Railways • Ramboll • IKOS Consulting • Study Technologies • TUV SUD Rail GmbH

+44 (0) 20 7045 0900

marketing@globaltransportforum.com

www.signalling-train-control.com



Scan the
QR code to
book now

Lead Sponsors:

ALSTOM



BOMBARDIER

HUAWEI

teltronic

Workshop Sponsors:

PROVER
TECHNOLOGY

Associate Sponsors:



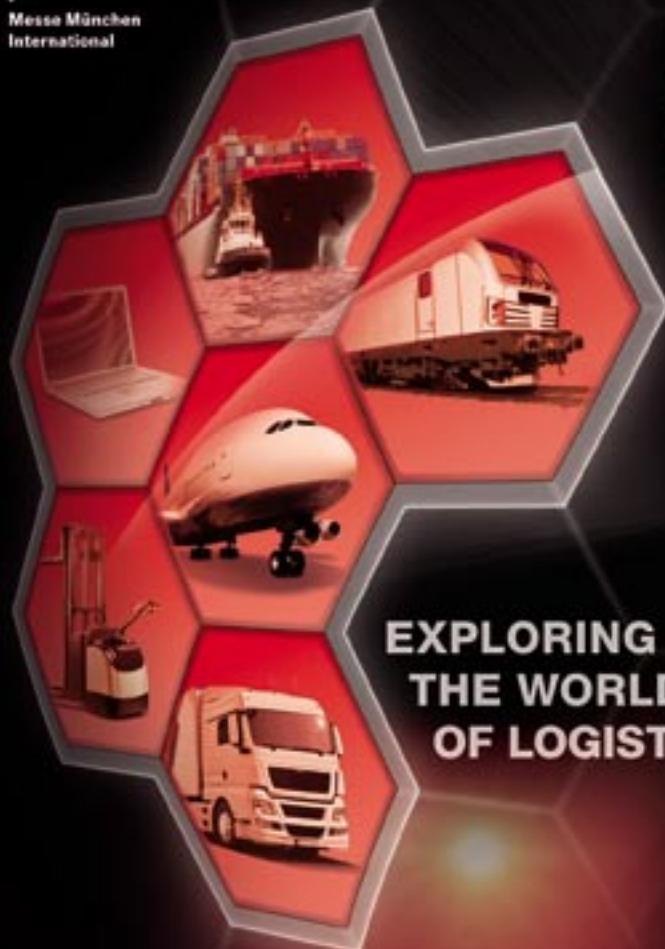
kapsch >>>

Media Partner:

JURA-MOPE-SEA
INTERNATIONAL BUSINESS MAGAZINE



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.