



Logistics: science, art, mystery

We truly are in the Asia Era!

BALTIC SAIL

物流： 科学、艺术、神秘

我们确实是处在亚洲时代！

波罗的海航行

TRANSIT - KAZAKHSTAN

KAZAKHSTAN INTERNATIONAL
TRANSPORT AND LOGISTICS EXHIBITION



18-20 September 2013

Almaty, Kazakhstan

www.transitkazakhstan.kz

ORGANISERS:



ITE Group PLC (International Companies)
Tel: +44 207 596 5100
E-mail: katharina.tkatchenko@ite-exhibitions.com
www.ite-exhibition.com



Iteca (IS and International Companies)
Tel: +7 (727) 256 34 34
E-mail: guzon@iteca.kz
www.iteca.kz



EC Atakent-Expo (Kazakhstan companies)
Tel: +7 (727) 275 09 11
E-mail: atakent-expo@mail.ru
www.atakentexpo.kz

OFFICIAL SUPPORT:



The Ministry of Transport and
Communications of the
Republic of Kazakhstan



JURA MOPE SEA
International Business Magazine
ISSN 1392-7825

The magazine Jura is issued since 1935
JURA MOPE SEA – since 1999

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

Designer
Ingrida Ramanauskiene

Translators
Audrone Paulauskiene, Betty Chen
Margarita Ignackova

Proof-readers
Regina Tutiniene, Jelena Listopad

Representative of the magazine

in Lithuania, Vilnius
Liana Mogisaite
Te. + 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@ebizchina.net

In Kazakhstan, Almaty
Svetlana Maslenikova
E-mail: sales@tlnika.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, E. Valeckas, V. Kuklierius.
We are thankful for the photos to the organizers of the events and KSSA.

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

Logistics: science, art,
mystery

编者寄语

物流：科学、艺术、
神秘

4 LOGISTICS

Cluster approach

物流 集群方法



10 INTERNATIONAL COOPERATION

Belarusians evaluated
KLASCO progress

国际合作 白俄罗斯评估 KLASCO进展



14 LOGISTICS

We truly are in the Asia Era!

物流 我们确实是处在亚洲 时代!



18 INTERNATIONAL EVENTS

TransRussia 2013: the ways
how to seek for integration
and productive dialogue
(Moscow, Russia)



Lithuanian-Belarus
economics forum
(Klaipeda, Lithuania)

XI Moscow International
Energy Forum (MIEF-2013):
new impetus for strategic
understanding of Russian
Fuel & Energy Complex in
the future
(Moscow, Russia)



The Future of AirRail:
PARTNERSHIPS 2013
(Frankfurt, Germany)

29 MARITIME FESTIVALS

Baltic Sail
海事节日
波罗的海航行



30 国际活动

“TransRussia
2013”：如何寻求整
合和富有成效的对话
(俄罗斯，莫斯科)

立陶宛 - 白俄罗斯经
济论坛
(克莱佩达，立陶宛)

第十一届莫斯科国
际能源论坛 (MIEF-
2013)：从战略角度
理解俄罗斯燃料能
源综合体的未来新
动力
(莫斯科，俄罗斯)

航空铁路的未来：
2013年伙伴关系
(德国法兰克福)





LOGISTICS: SCIENCE, ART, MYSTERY

European-style logistics was introduced in Russia rather recently. But the assimilation of the new science is rapid in the country, said the representative of one Russian company at the international conference TransRussia 2013.

At the other conference in Belarus which took place a few years ago, the minister of transport of this country said that in his youth they didn't even know the word "logistics" at higher school. The minister was happy that his country organized international conferences where the most urgent logistics matters were analysed.

In the modern world the term logistics is called a new one, but it is used to characterize a very old practice and it has become a catchword or one of the most popular words without which it seems impossible to express the business actions. There are hundreds of logistics associations all over the world uniting thousands of logistics companies, multitude of logistics chains and other logistics structures merging to new entities – clusters as if to a honeycomb collected by bees, the motive of which was successfully used by the organizers of Munich exhibition and conference *Transport logistics* for their promotional image.

But in fact logistics is not such a young girl as it may seem looking at the present image created by the most modern technologies. She is a rather experienced lady whose history dates back to the battlefields.

This lady was known by Assyrian military commanders at about 700 years BC. They were excellent masters of early military logistics who intelligently led tens of thousands of men equipped with iron-age weapons and chariots. It is considered that the Assyrians were the first people who began to create logistic huge army supply systems.

This knowledge was successfully continued by ancient Romans who created an efficient system of movement and supply of war legions. The Romans perfected an important logistics chain – in their big empire they built excellent roads that accelerated the speed of war movements. Peculiar freight trains pulled by mules moved along them and each legion had about half a thousand of them.

After the collapse of the Roman Empire there began the Middle Ages, the so called Dark Ages and it stopped the development of nations in all senses. The art of war and logistics rudiments degenerated to a simple robbery.

Crusades that started in Europe contributed little to the improvement of logistics. It was more typical for those wars like land grab robbery and not the systematic supply of army, but the organizers of Middle Ages' wars were interested in storage. Castles, fortresses, different other buildings were turned to storage places for war ammunitions, food, fodder, treatment supplies and other necessary things, or now we should call them as logistics centres, able to withstand quite a long siege. The outcome of the battle often depended on the readiness of those centres.

New impulse of logistics lit up in the sixteenth century in France. Then there appeared a new position in the army, the so-called "suppliers" or "food commissars" who used to make contracts with the representatives of local markets. Civil persons started to hire people to render transportation services.

In the seventeenth – eighteenth century, aiming the centralization and optimization of management, all the matters of administration, servicing and supply of the army were transferred to "the stewards of the army", and current approach – to logistics specialists.

In the United States of America the notion of logistics in military environment began to be used in the end of the nineteenth century. In his book *Pure Logistics. The Science of War Preparation* the admiral George Cyrus Thorpe assesses logistics as science and as the equivalent part of war actions covering a lot of activity measures.

In the end of the eighteenth century in Great Britain there started the industrial revolution and in a certain sense it was a logistics revolution. The arsenal of logistics was supplemented by railways and ships. The internal combustion engine opened huge possibilities for the movement by land roads.

Logistics science and practice has greatly improved during the World War II. The USA reached the biggest achievements in logistics; they have perfectly mastered maritime and air transport.

The logistics principles and reserve of ammunition during the World War II were successfully used in Korea war. In this war China demonstrated its ability of logistics capabilities perspectives transporting the troops by land roads and railways though up till that time China did not have impressive logistics systems. Today China is famous for its well coordinated logistics chains, and sustainable activities of logistics clusters.

The *Ho Chi Minh Trail* can be considered as a perfect logistics system and a real phenomenon of logistics, as it has played a historical role in Vietnam War. This name flickered in the pages of the world press many times during Vietnam War. After the war, the *Ho Chi Minh Trail* became the object of studies and investigations, books and movies. Historians wish to understand the reason of losing the war in Vietnam jungles of everything overwhelming Pentagon war machine.

The secret of Ho Chi Minh Trail which is sometimes called as the *Victory trail*, has been carefully kept.

The world has heard for the first time about the *Ho Chi Minh Trail* in 1964, five years later after the commencement of its construction from Reuters agency reports about the creation of a secret supply system in the jungles.

Several thousand kilometres through the impenetrable jungles and almost without any techniques, using people's hands only there was created a secret and effective logistics system with ferries, bridges, passages, telephone lines and stations and other complicated engineering equipments.

Pentagon attacked this object continuously. Above the *Ho Chi Minh Trail* there were dropped 3 million bombs. The United States of America lost 2545 planes there but they did not overcome the *Ho Chi Minh Trail*.

Supplied by billions dollars of funds and armed according to the latest word of engineering it lost the war in the jungles to the logistics created by people's muscles, small boats, bicycles, trucks and elephants.

Sincerely Yours,
Zita Tallat-Kelpšaitė
Publisher of the magazine

物流：科学、艺术、神秘



欧洲风格物流最近在俄罗斯推出。但全国同化新科学发展迅速，一家俄罗斯公司代在国际会议TransRussia 2013上这样说。

在几年前于白俄罗斯举行的其他会议上，这个国家的交通部长说，在他的青年时期，他们在高等教育学校甚至不知道“物流”这个词。部长为他国家举办的国际会议感到高兴，在这里最紧急的物流事宜得到了分析。

物流一词在现代世界中被称为一个新词，但它是用来描述一个非常古老的做法，已成为流行语中最流行词汇之一，没有它似乎不可能进行商务业务操作。在世界各地有数以百计的物流协会，汇集了数以千计的物流公司，众多的物流链等物流结构，合并到新的实体 - 群集，就如同一个通过蜜蜂采集的蜂窝，这个寓意已成功地被主办方应用于慕尼黑交通运输物流展览和会议作为他们的宣传形象。

但其实物流不是这样一个年轻的女孩，因为以她目前形象创造的最先进技术。她是一个相当有经验的老太太，其历史追溯到战场。

这位女士在公元前700年左右就为亚述军队指挥官所熟知。他们有优秀的早期军事物流智能武器和战车配备的主人，在铁器时代率领数万成千上万的男人。被认为是亚述人开始建立物流庞大的军队供应系统的第一人。

古罗马人创造了的高效率移动和供应系统战争军团成功地继续这方面的知识。罗马人在他们的大帝国完善了重要的物流链——建立了良好的道路，加快了反战运动的速度。

奇特的骡子拉货运列车，列车两侧各有五百头骡子。

罗马帝国崩溃后还有中世纪，所谓的黑暗时代开始，停止国家在所有感官的发展。战争和物流雏形艺术退化为简单抢劫。

在欧洲开始十字军东征时期，物流改善的贡献不大。对于那些像土地抢劫，而不是系统供应军队的战争，这比较典型，但中世纪的战争组织者感兴趣在城堡、要塞存储。不同的其他建筑物被拒绝，战争弹药、食品、饲料、治疗设备和其他必要的东西存储的地方，现在我们应该称它们为物流中心，能够承受相当长的围攻。战斗结果往往依赖于那些中心的准备。

再就是在军队出现的一个新位置点燃了法国在16世纪新的物流冲动。所谓的“供应商”或“食品政委”职位，通过签订合同与当地市场的代表、公务员合作，开始雇人宣传运输服务。

在十七至十八世纪，所有事项的管理旨在集中和优化，服务和供应的军队转移到“管家军队”，也就是目前物流专家的做法。

美利坚合众国在军事环境下的物流概念开始被用在十九世纪末。在他的书中提到纯物流。备战科学上将乔治·赛勒斯索普评估物流科学相当于战争行动的一部分，涵盖了很多的活动措施。

18世纪在大不列颠年底开始了工业革命，并在一定意义上，它是一场物流革命。阿

森纳物流由铁路和船舶组成。内燃机的产生为公路和铁路的发展开辟了巨大的可能性。

在第二次世界大战期间物流科学和实践有很大的提高。美国达到物流最大成就，他们已经完全掌握了海上和空中运输。

第二次世界大战期间的物流原则和弹药储备成功地在韩国战争中使用。中国在这场战争中，通过公路和铁路运输部队，虽然在那时中国并没有令人印象深刻的物流系统，但物流功能角度展示了其能力。今天，中国是很好的协调物流链，以物流集群和可持续活动而闻名。

胡志明小道可以看作是一个完善的物流体系和一个真正的物流现象，因为它已经在越南战争中发挥了历史作用。在越南战争期间，这名世界媒体多次在页面闪烁。战争结束后，胡志明小道成为研究和调查，书籍和电影的对象。历史学家想了解一切压倒五角大楼的战争机器在越南丛林中输掉这场战争的原因。

胡志明小道的秘密，有时也被称为胜利之路，一直精心保存。

在1964年，世界已经第一次听到了胡志明小道，五年后，来自路透社的机构报告有关一个秘密丛林中供电系统建设开始创造。

通过坚不可摧的丛林且几乎没有任何技术，几千公里中使用人的手，创造了一个秘密和有效的物流系统，具备渡口、桥梁、通道、电话线和站地及其他复杂的工程设备。

五角大楼攻击对象不断。以上胡志明小道分别下降了300万枚的炮弹。美国失去了2545架飞机，但他们没有战胜胡志明小道。

赞助数十亿美元资金，并根据最新工程进行，依然失败于由人的肌肉、小船、自行车、卡车和大象创建的丛林战争物流武装。

你真诚的朋友
Zita Tallat-Kelsaité
杂志出版者



Cluster approach

Towards the management of the development of logistics infrastructure of Eurasian international transport corridors



Tatyana Prokofyeva,

Doctor of Economic Sciences, professor, chief research associate of OAO ITKOR department of innovative logistics, professor of the Logistics Infrastructure Management Department of NIU Higher school of economics

Oksana Kashpurova,

Aspirant of OAO Research Institute of goods movement and wholesale market conjuncture (OAO ITKOR).

Transport strategy of the Russian Federation up to 2030 identified its integration into the global transport environment, development of transport services export and realization of transit potential of the country integrating into the system of international transport corridors (ITC) as the main goals. (MTK). One of the main tasks directed to the implementation of the given goal is the development of logistics infrastructure and creation a core network of multi-modal transport-logistics centres (MTLC) in big transport-logistics junctions in the territory of the Russian Federation, rendering high level services of handling goods and related cargo flows following along national and international transport corridors.

Ruthless ratings

In conformity with the annual ratings of the *World Bank* Russia is in the 85th place out of 155 countries of the world according to the development of logistics infrastructure. It is in – 106th place according to the conditions of international deliveries and in 138th place – according to customs procedures. According to Logistics Performance Index (LPI) Russia is in the 95th place out of 155 countries of the world according to the data of the *World Bank*.

Such a low rating in logistics under the conditions of the globalization of the world economics, may lead Russia to rather significant negative consequences if it expands international cooperation and joins WTO and it requires immediate definition of tasks in preparation and implementation of national strategy of complex development of logistics in Russia.

Herewith, the most important task is the preparation and phased implementation of a single strategy in creation big transport junctions and seaports, located in Eurasian ITC attraction zones, multi-modal logistics centres integrated into regional, national and international transport-logistics systems (TLS).

For the successful innovative development of Russia and its regions, new approaches and management of technologies, based on the latest achievements of science and the global experience are necessary.

Solution of problem – cluster approach

Under the globalization and internationalization conditions of the global economics the leading strategy of social-economic development of the subjects of the Russian Federation is cluster approach to the management of RF sectors and regions ensuring innovative development and increase in competitiveness of economics both in separate regions and the country on the whole. Exclusive significance of the cluster model choice for the economic development of the regions advances this problem to the rank of special state significance.

Intensive development of transport-logistics services market in Russia create objective organizational-economic prerequisites for the formation of RF transport-logistics clusters (TLC)

as more efficient innovation-oriented form of integration of transport-logistics services market participants, on the basis of innovations and coordination of economic interests of all supply chain counterparties create the effect of maximum synergy.

In the social-economic development strategy of Novosibirsk region there is declared the formation the territorial – departmental clusters as strategic points of growth, including transport-logistics cluster, which is going to be formed of multi-modal transport-logistics centres (clusters) built on hierarchical principles. In OAO „Russian railways“ the methodology is prepared for the organization of functioning of international transport corridors on the basis of cluster approach using multi-modal logistics centres.

Cluster approach is widely used in the economics of Germany, USA, Japan, Finland, China, India and a number of other countries. In the Republic of Kazakhstan as one out of seven progressive development directions of economics transport-logistics cluster is being formed.

Revealing is the experience of cluster creating of Japan, the economics of which is characterized by the systems of subcontracting relationships among big, middle and small companies. Typical cluster in Japan is formed of one relatively large parent company, with the status of a leading company, and two-three subcontracting firms usually located in the vicinity geographically. Herewith, subcontractors of the first level are linked with the parent company by long-term contracts. The relationships of the suppliers of the second and further levels are regulated by first level subcontractors.

Cluster basis – „5 I“

Cluster creation model contains 5 main factors: Initiative, Innovation; Integration; Information and Interest.

The essence of the concept, which was formulated by the professor M. P. Voynarenko, is in ensuring five necessary conditions – “5 I” in order the cluster acted as viable, self-sufficient, successful and effective organization. Investigations showed that the conditions of creation and functioning of clusters may be at the same time as the investment conditions of perspective projects on the basis of cluster technologies:

- without **initiative** it is impossible to implement even the simplest project or attract investments;
- only new, original, non-standard **innovative ideas** may interest the investor;
- only **integration** of efforts of authorities, business and institutions (scientific, educational, public organizations) may be the condition of successful attraction of investments to the given territory (city, district, region);
- without the exchange of **information** about the potential possibilities of the region, its priorities, investment attractiveness and development perspectives it is impossible to get any investment proposal from potential investors;
- only **economical interest** of the invested capital may be a guarantee of successful implementation of any real investment project.



The term cluster was started to be used in economics recently.

According to the classical definition of the founder of cluster approach, professor of Harvard University Michael Potter, cluster – is a group of geographically neighbouring interconnected companies and associated institutions acting in a certain sphere, complementary to each other and reinforcing the competitive advantages both as separate companies and as clusters on the whole.

Transport – an instrument of geostrategic policy

Cluster policy in the sphere of the development of transport infrastructure found its reflection in the Transport Strategy of Russia up to 2030 and it is at the very beginning of its activities.

The development of transport system of the country under modern conditions is getting special significance. Transport – the most important compound part of Russian infrastructure, – is becoming an instrument of geostrategic policy and formation factor of competitive advantages of economic system. Its sustainable and efficient functioning is a necessary condition for high and sustained rates of economic growth, integrity, national security and the country's defence as well as improving the quality of life of the population and rational integration of Russia into the global economics.

The concept of cluster policy of RF, taking into consideration sector specifics there are pointed out 5 types of clusters and one of them is called transport-logistics cluster which is understood as follows:

Transport-logistics clusters include the complex of infrastructure and the companies specializing in storage, escorting and delivery of cargo and passengers. Cluster may also include the organizations servicing the objects of port infrastructure, companies specializing in sea, river, land and air transportations, logistics complexes and others. Transport-logistics clusters are developed in the regions with significant transit potential.

Based on the above provisions, we formulate the concept *Transport-logistics cluster* (TLC).

TLC – is an intersectoral voluntary association of business structures, transport-logistics infrastructure, public and other organizations specializing in transportation of cargo, storage and cargo handling, transport-forwarding, logistics services and the management of goods and associated flows, closely cooperating with scientific and educational institutions, federal and regional authorities with the aim to increase competitiveness in national and global markets of transport-logistics services.

Using cluster approach to the development of logistics infrastructure, formation of regional transport-logistics systems and interregional macro-logistics platforms raises great interest.

Regional transport-logistics systems

As a prototype of cluster strategy in the sphere of transport and transport-logistics infrastructure in a number of Russian regions are target complex programs and investment projects dedicated to formation of regional transport-logistics systems (RTLS), where commodity-material and escorting information, financial and service flows, general tasks of business in coordination with regional tasks of social-economic development act as integrators. Such programs are prepared and implemented in phases in Moscow region, St. Petersburg, Nizhniy Novgorod, Samara, Yekaterinburg, Tyumen and Irkutsk regions and in Novosibirsk.

Geopolitical interests of Russia demanded to declare Baykal region and Far East as strategic regions of Russia where there are to be created attraction centres of commodity-material, information, human and financial flows.

As the foreign knowledge shows, attraction centres of commodity and escorting flows, new technologies, investments and innovations as well as business-structures of logistics services and financial profile are transport-logistics centres (TLC), created at multi-modal transport junctions and seaports and they are considered as strategic points of economic growth.

Favourable geopolitical location of Baykal region on the route of commodity-material flows between Europe and Asia, proximity of the region to actively developing Asia-Pacific countries, neighbourhood with Mongolia and China allow looking at it as strategic bridgehead for the development of transport and logistics, realization of transit potential of Russia in the system of Eurasian MTC.

Logistic services market in Baykal region is in the early stage of formation and it is presented mainly by warehouses of D and C classes, warehouse complexes of A and B classes in small quantities which are located in Irkutsk in trade network and in industrial companies, terminal complexes with warehouses are also in Oser-tovsk river port and at border-crossing in Zabaykalsk.

To the category of RTLS, within the stage of virtual development, it is possible to attribute the affiliate of OAO "Russian railways" East-Siberian territorial centre of firm transport services, functioning on the basis of high-developed information technologies when practically there is no physical logistics infrastructure.

In order to increase the growth of economics in Baykal region, expand its participation in foreign trade and realization of transit potential of Transsib, it is necessary to develop the backbone of RTLS, integrated into Baykal transport-logistics system and as the market research of logistics services shows, there have appeared the objective conditions.

In order to create more progressive organizational-legal form of RTLS it is appropriate to consider the cluster model, ensuring inter-continental and inter-organizational coordination, integrating participants and RTLS partners as well as its subsequent innovative development.

The article was prepared using the material of the report of the professor, the president of the association Loginvest, vice president of the national logistics association of Russia Tatyana Prokofyeva, made at the international conference TransRussia 2013.

Full report – on site www.jura.lt under the rubrics Internet publications.

Interregional macro-logistic platforms of Sibirsk Federal Region (IMLP SFR)



Scheme. Administrative-territorial structure of interregional macro-logistic platform (IMLP) of Sibirsk Federal Region (SFR)

集群方法

朝着欧亚国际运输走廊物流基础设施的管理发展



Tatyana Prokofyeva,
经济学博士、教授、OAO ITKOR创新物流部门主任副研究员、NIU高等经济学院物流基础设施管理部教授。
Oksana Kashpurova,
OAO研究所商品流动和批发市场关联(OAO ITKOR)有识之士。

俄罗斯联邦至2030年的交通运输战略,确定了其将融入全球运输环境,发展出口运输服务,将实现具有过境潜力的国际运输走廊(ITC)系统作为国家融入的主要目标。(MTK)给定主要目标任务实施之一是,在俄罗斯联邦境内运输物流的大路口发展物流基础设施并创造多式联运物流中心核心网络(MTLC),宣传货物处理高水平服务以及相关沿着国家和国际运输走廊的货物流。

无情的评级

根据世界银行年度评级,在物流基础设施发展方面俄罗斯在世界155个国家中排第85位,在国际交付条件方面排第106位,在海关手续方面排第138位。根据世界银行数据,俄罗斯在物流表现指数(LPI)方面在世界155个国家中排第95位。世界经济全球化条件下在物流方面得到如此低的评级,可能会导致俄罗斯在扩大国际合作和加入WTO中得到相当重大的负面后果,需要立即编制俄罗斯物流的定义,并执行复杂的国家发展战略任务。

现在,最重要的任务是编制和分阶段实施一个单一的策略,创造位于欧亚国际贸易中心的大的交通路口和海港,吸引力融入区域,国家和国际运输物流系统的多模态物流中心(TLS)。对于俄罗斯和其地区成功创新发展,基于科学最新成果和全球经验基础上的新方法和管理技术,是必要的。

问题的解决方案——集群方法

在经济全球化和国际化条件下,俄罗斯联邦主体是经济社会

发展的主导,使用战略集群的方法来确保经济竞争力的创新发展,增加RF部门和地区管理,无论是在独立的区域还是整个国家。经济发展的集群方法对于地区进步有独家意义,对排名国家有特殊意义。

俄罗斯物流运输服务市场的集约化客观上为RF运输物流集群(TLC)经济组织的形成发展创造先决条件,作为更高效创新型形式一体化运输物流服务的市场参与者,在创新基础上,协调经济利益和所有供应链对手,创造最大的协同作用效果。

新西伯利亚地区的经济社会发展战略,有宣告形成的领土-部门作为战略增长点,包括运输物流集群,这是将要形成的多式联运物流中心(集群)内置集群分层的原则。OAO“俄罗斯铁路”是为国际运输走廊准备,采用集群方法编制组织运作多式物流中心。

集群方法广泛地应用于德国、美国、日本、芬兰、中国、印度以及其他一些国家经济。在哈萨克斯坦共和国集群作为一个运输物流经济学正在逐步向形成方向发展。

日本集群创建经验表明,其中经济学的特点是中小企业之间的分包合同关系系统。日本典型集群中按照龙头企业地位形成一个比较大的母公司,两三个分包企业通常坐落在附近地域。带着与母公司签订的长期合同,分包商分为第一-第二级,进一步各级供应商的关系受控于第一级分包商。

集群的基础——“5 I”

集群创建模型包含5个主要因素:倡议、创新、整合、信息及利息。

本质概念由教授M. P. Voynarenko制定,确保要有五个必要条件——“5 I”,来以集群作为可行、自给自足、成功和有效的组织。调查显示,创建条件和集群功能可能同时存在,因为独立项目的投资条件基于集群技术:

- 没有主动,哪怕吸引最简单的项目或投资都是不可能实现;
- 只有新鲜、原创、不落俗套的创新想法可以使投资者感兴趣;
- 只有努力整合机关、企业和机构(科学、教育、公共机构)才可能会成功地吸引投资,以特定地区(城市,地区,区域)条件;
- 缺乏区域潜在优先次序、投资吸引力和发展前景的信息交换,不可能得到任何潜在投资者的投资建议;
- 只有资本投入的经济利益是成功实施任何真正投资项目的保证。

运输——地缘战略政策的工具

发展运输基础设施领域的集群政策,反映在俄罗斯到2030年的运输策略之中,目前这还在初始阶段。

国家运输系统的发展,在现代条件下具有特殊意义。交通运输——是俄罗斯基础设施最重要的组成部分之一,成为地缘政治政策和经济体系竞争优势形成因素的工具。其可持续发展和有效运作是经济高速持续增长、整合、国家安全和国防、以及改善人民生活质量和俄罗斯合理融入全球经济的整合的必要条件。

集群政策,同时考虑到具体的部门概念,分为5种类型的集群,其中一个被称为运输物流集群,定义理解如下:

运输物流集群,包括复杂基础设施和专业存储公司,负责护送和交付的货物和乘客。集群还可能包括港口基础设施服务的对象组织、专门从事海、河、陆、空运输的公司、物流园区和其他。具有过境潜力的地区运输物流集群发展显著。

基于上述规定,我们制定了运输物流集群(TLC)的概念。TLC——是一种跨部门自愿协会组织,包括业务结构、交通物流基础设施建设、公营及其他机构,专门从事运输货物、仓储及货物装卸、运输转发、物流相关服务、商品管理以及流动,并且与科学和教育机构、联邦和地方当局密切合作,目的是提高

术语“集群”开始应用于近期经济。根据集群方法，哈佛大学迈克尔·波特教授，集群创始人的经典定义是地理上相邻的互联公司和相关机构，在一定的领域，彼此凭借互补性以增强竞争优势，全部是单独一组公司然后组合成整个集群。

在国内和全球市场的运输物流服务竞争力。使用集群方式形成区域交通物流系统，发展区域间宏观物流平台和物流基础设施引发了人们极大的兴趣。

区域物流运输系统

作为在俄罗斯地区的一些交通和运输物流基础设施领域的原型，集群战略的目标是复杂程序和投资项目，致力于形成区域交通物流系统 (RTLS)，其中商品材料和信息维护、金融和服务流程、协调与区域经济社会发展任务行为，作为集成业务的一般任务。这种方案准备并实施于莫斯科地区、圣彼得堡、下诺夫哥罗德、萨马拉、叶卡捷琳堡、秋明和伊尔库茨克地区和新西伯利亚。

考虑到俄罗斯地缘政治利益，要求对其巴伊卡尔地区和远东俄罗斯战略地区的宣传，那里有商品材料、信息、人力和资金流动来建立有吸引力的中心。

根据国外情况表明，运输流、新技术、投资和创新以及物流服务业务结构的商品吸引力中心是运输物流中心 (TLC) 财务状况的反映，这些被认为是建立陆运多式联运和海港的战略性的经济增长点。

巴伊卡尔地区拥有有利的地缘政治位置，其积极发展亚太国家、蒙古和中国附近地区，在接近欧洲和亚洲之间的商品材料流动路线上寻找它允许的运输和物流发展战略桥头堡，以实现在欧亚MTC系统中俄罗斯过境潜力的地位。

贝加尔地区物流服务市场形成的早期阶段，主要是D和C类仓库，仓库复合物A和B类分别位于伊尔库茨克贸易网络和工业公司，码头少量仓库配合也是在Osertovsk河港口和在Zabaykalsk的边境口岸。

对于RTLS类，在虚拟开发阶段内，有可能归于OAO子公司“俄罗斯铁路”以及东西伯利亚领土公司运输服务中心，在发达的信息技术基础上运作时，几乎没有实体物流基础设施。

为了增加巴伊卡尔地区的经济增长，扩大其参与外贸以及实现Transsib过境潜力，发展RTLS骨干很是必要，有出现客观条件来融入巴伊卡尔运输物流系统和物流市场调研服务项目。

为了创造RTLS组织更进步的法律形式，可适当考虑集群模式，以确保大陆间和组织间的协调，整合参与者以及RTLS合作伙伴及其后续的创新发展。

这篇文章是Loginvest协会主席、全国物流协会副会长Tatyana Prokofyeva教授在国际会议俄罗斯2013 TransRussia上做报告准备使用的材料。

报告全文请见互联网出版物www.jura.lt网站。

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

Why attend ?

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

Who Organize ?

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

Who Support ?

National Development and Reform Commission | Ministry of Construction National Energy Administration

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

Contact Organizing Committee:
Mr. Frank Li MP: 1371267966
Tel: +86-10-52011130 Fax: +86-10-52096888
E-mail: frankli@devis-expo.com Website: http://www.cigee-expo.com

**Book
now!**

**Free
TECH TOC
Seminars
for terminal
operators**

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

Speakers include:



Ben Vree
APM Terminals



Krzysztof Szymborski
Baltic Container Terminal
Gdynia



Lars Mikael Jensen
Maersk Line



Jesper Praestensgaard
Hapag-Lloyd



Peder Winther
Kuehne + Nagel



Jean Oberlé
Schneider Electric



Filip Degroote
Stanley Black & Decker



Tünde Fabri
IKEA



Host Sponsor



Platinum Sponsor



Reception Sponsor



Sponsors



Global Media Sponsor



Key Media Partner



www.tocevents-europe.com



MEMBER OF THE CONCERN ACHEMA GROUP

Cargo handling ■

Storage ■

Forwarding ■

Towage services ■

„Door-to-door“ service ■



KLAIPEDA STEVEDORING COMPANY (KLASCO)

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

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





Belarusians evaluated KLASCO progress

Vida Borteliene



Due to excellent geographical location and improved navigation parameters Klaipeda port has lately become the main Belarus foreign trade port. Discussions between governments and industrialists about the inexhaustible resources of cooperation, forecast the development of transport logistics.

In April 18–19 in Klaipeda there took place the IX Lithuanian-Belarus economic forum which was organized by the Confederation of Lithuanian Industrialists in cooperation with the Association of Lithuanian Stevedoring Companies and they pursued economical-commercial goals first of all, and secondly – non-formal cooperation of people by changing their opinions about the perspectives of business relations.

The Prime Ministers of both countries Algirdas Butkevicius and Mikhail Myasnikovich accepted the invitation to take part in the event as well as the representatives of the concern Belaruskalij and other companies exporting their production and they shared the views how to liven maritime trade. Warm atmosphere of the event and the interest of the guests in the activities of Klaipeda port incited Lithuanian businessmen optimistically as the intentions to increase cargo flows outweighed the ideas sometimes expressed by the neighbours about the other geographical directions of trade.

Belarus is the main partner of Klaipeda port. During a decade when Lithuanian maritime complex was intensively modernized, the cargo flows of the neighbouring country consistently increased and grew up to one third of the total turnover and in 2012 it reached 11 million tonnes. Potassium fertilizers sold to global markets make the greater half of this amount. So the field of close cooperation became the impulse to organize the meeting of the representatives of Lithuania and Belarus in the port city.

Klaipeda was chosen

Belarus delegation accompanied to Klaipeda by the Minister of Transport and Communications of Lithuania Rimantas Sinkevicius started the visit by getting acquainted with KLASCO bulk fertilizers complex, port technologies and navigation parameters which are very much important for transportation of Belarus cargo in big ships to far away countries.

KLASCO Director General Audrius Pauza was happy by permanent Belarus high level authority attention shown to Klaipeda transport junction.

“It is great honour for KLASCO that the Prime Minister of Belarus and industrialists as well as main consignors are visiting the company and getting acquainted with cargo handling possibilities. Our relationships are not episodic; they are lasting for many years. During this period the quality of services has grown too. Everybody is satisfied with the partnership and there were neither complaints nor criticism. It proves that both parties are working professionally”, – noted A. Pauza. In his opinion, the company takes into consideration all the remarks of the clients concerning the size of ships, stevedoring speed and rail wagon turnover, when planning investments, and it permanently improves the operation process.

The Northern territory of KLASCO with 4 terminals is the most universal part of Klaipeda port. Important place in the list of cargo there take not only the export of Lithuanian industry products and Belarus fertilizers, but also the other production exported and imported by the neighbouring country: metal products, sugar, cold food.

The guests from Belarus had the possibility to evidently assess the loading technology of fertilizers to Panamax vessel. It was also the opportunity to see the construction site where there will be opened one more warehouse for bulk cargo with the capacity of 100 thousand tonnes next year, and talk about the future plane. The head of KLASCO is sure that there will be cargo in the new warehouse and it greatly depends on the cooperation with Belarus producers.

Dialogue induces trade

Belarus as well as Lithuania is an important transit partner for Eastern countries as their economics is rapidly being developed by transport. Presently 10 trade logistics centres are already created around Minsk and the construction of tens of such objects are going on. It is predetermined by the geographical location of the country and favourable Belarus railway tariffs as transportation of cargo via the country became competitive.

Almost all transit cargo transported by railways from the East can reach Klaipeda via the territory of Belarus. The majority of the users of KLASCO Ro-Ro Ferry Terminal go from Klaipeda towards the neighbouring country and carry consumer goods by land transport from West Europe and Scandinavia to CIS countries.

According to the representatives of Belarus, quite a lot of industrial products are presently exported via Odessa seaport in the Ukraine. But closer relations with EU should be a great stimulus to transport more cargo via Klaipeda.

“We spoke a lot about the investments of Belarus to Lithuania and Lithuanian investments to Belarus, and about the concrete projects. It was said that Klaipeda port was as a bridge for Belarus cargo to reach EU”, – stated A. Butkevicius after the meeting with the head of Belarus government.

“Economically reliable transport corridor – is a mutual benefit”, – noticed M. Myasnikovich at the business forum, inducing the businessmen to expand the trade volumes between the countries twice.

The Association of Lithuanian Stevedoring Companies is permanently seeking that those bilateral diplomatic relations, which are not always favourable, did not interfere with the transport business relations, and after the smooth dialogue of Lithuanian and Belarus partners in Klaipeda they anticipate both the abundance of mutual investments and more open interaction with the neighbours. ■



白俄罗斯评估 KLASCO进展

Vida Borteliene

由于优越的地理位置和改进的导航参数，克莱佩达港近来成为白俄罗斯主要的外贸港口。政府和行业之间在讨论如何就取之不尽、用之不竭的资源进行合作，预测运输物流的发展。



4月18日-19日在克莱佩达举办了第四届立陶宛白俄罗斯经济论坛，本次活动由立陶宛工业家联合会主办，立陶宛克莱佩达港装卸协会、克莱佩达装卸公司KLASCO以及其他港口公司协办，首先他们追求经济商业目标，其次是通过非正式角度交换有关业务合作关系的观点，通过自己的意见改变他人。

这两个国家的总理Algirdas Butkevicius和Mikhail Myasnikovich都应邀参加了活动，还有Belaruskalij和其他出口产品公司的代表也应邀请参加活动，并发表他们关于如何搞活海事贸易的共同看法。在克莱佩达港活动现场的热烈气氛以及有利于客人利益的局面，引起了立陶宛商人的兴趣，增加本区货物流动使其超过了邻区贸易流向的

想法让商人们感到乐观。白俄罗斯是克莱佩达港的主要合作伙伴。在十年间，当立陶宛海上结构深入现代化，邻国物流不断增加，总营业额在2012年增长了三分之一达到1100万吨。销往全球市场的钾肥占了金额的一半以上，于是领域密切合作成为立陶宛和白俄罗斯代表在港口城市组织会议的动力。



选择克莱佩达

白俄罗斯代表团在立陶宛交通部部长 Rimantas Sinkevicius 的陪同下开始访问，以熟悉 KLASCO 散装化肥综合设施、港口技术和导航参数，这些对于白俄罗斯使用大型船舶将货物运输到远距离国家来讲都非常重要。

KLASCO 总干事及立陶宛和白俄罗斯工商理事会副主席 Audrius Pauza 对白俄罗斯高层机关持续关注克莱佩达交通枢纽表示很高兴。

“对 KLASCO 来讲，白俄罗斯总理和企业家以及主要货主来访问公司并熟悉货物装卸情况，这是莫大的荣幸。我们的关系不是一阶段，而是持续了多年。在此期间，服务质量不断提升，每个人都满意这样的合作伙伴关系，既没有投诉，也没有批评。这证明双方都有专业的工作水准”，A. Pauza 这样指出。他认为，该公司考虑到客户的所有意见，包括有关船舶大小，装卸速度和铁路货车周转，规划投资时，这将持续提高操作过程。

KLASCO 北方领土拥有 4 个码头，是克莱佩达港最普遍的一部分。不仅立陶宛工业产品和白俄罗斯化肥出口要通过这里，其他邻国的金属制品、糖、冷食品生产清单中也将这里列为货物出口和进口的重要场所。

来自白俄罗斯的客人也有可能显然评估巴拿马型货船的装载化肥技术。在施工现场也有可能看到，那里将开发一个新的仓库，在明年有能力容纳 10 万吨的散货，并谈论未来的计划。KLASCO 的负责人确保新仓库的货物量，这在很大程度上取决于与白俄罗斯制造商的合作。

对话带来贸易

经济的发展加速了运输，白俄罗斯以及立陶宛是东欧国家的一个重要过境合作伙伴。明斯克周围目前已经创建了 10 个商贸物流中心，数十个这样中心也在建设规划中。该国良好的地理位置是先决条件，白俄罗斯优惠的铁路运价也使这个国家拥有运输货物的竞争力。

几乎所有从东边靠铁路运输过来的过境货物都可以通过白俄罗斯境内到达克莱佩达。KLASCO 滚装轮渡码头的广大用户从邻国去克莱佩达，并且从西欧和斯堪的纳维亚通过陆路交通携带消费品到独联体国家。

根据白俄罗斯的代表，不少工业产品目前通过乌克兰敖德萨港出口。但与欧盟建立更紧密的关系，应该对通过克莱佩达运输更多货物是一个很大的刺激。



在立陶宛和白俄罗斯论坛上总结所完成的工作，并亲眼目睹新项目的启动。

“我们讲了很多关于白俄罗斯投资到立陶宛，以及立陶宛投资到白俄罗斯，以及有关的具体项目。有人说，克莱佩达港是白俄罗斯货物达到欧盟的桥梁，”A. Butkevicius 在会见白俄罗斯政府首脑之后这样说。

“经济可靠的运输走廊——互惠互利”，M. Myasnikov 在商业论坛上这样指

出，吸引了客商将国家之间的贸易量扩大了两倍。

立陶宛装卸公司协会不断寻求双边外交关系，这关系并不总是能产生好效应，但这也没有干扰运输业务关系，当立陶宛和白俄罗斯合作伙伴在克莱佩达顺利对话后，他们参与了丰富的双方投资以及邻里之间更加开放的互动。 ■



We truly are in the Asia Era!

Amongst Stormy Waters, Intra Asia Trade offers Rays of Sunshine

Mark Millar

Mark Millar provides value for clients with independent, external and informed perspectives on their supply chain strategies in Asia – including China and ASEAN. His presentations, seminars and corporate briefings help companies to improve business operations, plan more effectively, and increase the efficiency of their supply chain ecosystems. Mark serves in leadership roles with several industry associations and regularly participates in supply chain events around Asia, including China, Hong Kong, Singapore, India, Thailand, Malaysia, Vietnam, Indonesia, the Philippines and Myanmar. mark@markmillar.com



Whilst demand remains soft and capacity risks are high, the container shipping industry is proving to be stormy waters for ship owners, operators and investors. Industry executives are increasingly concerned about a range of challenges facing the ocean freight sector, including weak cargo growth, new capacity coming into the market and increasing environmental issues.

The major challenge is that the industry still has too much capacity chasing not enough cargo, resulting in on-going financial challenges for the sector.

According to SeaIntel, during the last four years the top 20 container carriers have accumulated combined losses of USD 6.9 billion. During 2012, shipping lines collectively just about broke-even and the 2013 industry-level forecast from Drewry is a modest profit of USD 280 million – hardly an adequate return on global volumes now reaching 170 million TEU of containers per annum.

Estimates vary on the capacity imbalance – Barclays Bank estimates cargo demand will grow by 6.3% in 2013, whilst Clarksons forecast global container trade to grow 6.1%, others consider 5% growth to be optimistic. With continuing economic challenges in the major developed markets of USA and Europe impacting demand growth on the traditional high volume trade lanes, the south-south trade (Asia – Indian sub continent - South America) is expected to show strong growth, which will be most welcome – especially whilst capacity continues to increase at double digit rates.

At the beginning of last year, there was 4.3 million of new capacity on order, more than 25% of the total worldwide fleet capacity of 16.3 million TEU. During 2013 even more capacity will come on-stream.

At the beginning of this year, 3.4 million TEU of containership capacity was on the global order books, equivalent to 21% of the existing fleet. Many of these new ships are the 10,000+ TEU vessels that primarily operate on the Asia-

Europe trades, resulting in some existing large and mid-size vessels being cascaded down into other trade lanes. However, this will not alleviate the rate pressure in the major trade lanes where shipping lines have been furiously fighting for volumes by reducing freight rates.

The fundamental lesson from prior cycles – that reducing the price per box does not increase the total amount of boxes to be moved – seems to have been lost along the way, with Drewry reporting freight rate declines of as much as 30% year-on-year on some major trades.

The consequences of this brutal competition that drives the decline in freight rates – considered by some to reflect an absence of courage and discipline – are that many shipping lines that managed to increase their container volumes have still experienced declines in revenues – one example being a 14% increase in volume with a corresponding 21% decline in revenue.

For the industry to have any chance of establishing some equilibrium in the supply and demand model within a largely commoditised sector, capacity needs to be removed from the market, at least for the short to medium term. In the absence of any carriers going out of business (yet), then the short term prescription needs to accelerate the idling of container ships to reduce capacity on the supply side.

During 2012, 178 ships with combined capacity of 332,000 TEU were sold for scrap. Container ships currently parked-up and temporarily out of service have reduced total capacity by 800,000 TEU – almost 5% of the total global fleet. But for any sensible equilibrium to return to the current supply-demand imbalance, idled tonnage needs to reach at least two million TEU of capacity.

Amongst all the storm clouds, the Intra Asia trade offers some rays of sunshine.

For containerised ocean freight, intra-regional trade accounts for 41% of global trade, of which the Intra-Asia regional flows represent 79% – trade which is valued at 2.9 trillion dollars. Intra-Asia container traffic has already overtaken

Trans-Pacific volumes and the combined container volumes on Intra-Asia and Asia-Middle East are together forecast to grow to six times current levels by 2030.

With healthy growth in recent years, Intra-Asia container volumes grew to 26 million TEU's in 2012 and are projected to keep growing by a healthy average 7% per annum to reach 33 million TEU containers in 2015.

All this in an environment with distinctly different geographic characteristics than North America or Western Europe, where contiguous land mass lends itself to long-haul road and rail cargo transport linkages. A significant proportion of the intra-Asia trade has no option but to travel on the water – for example the Philippines, Indonesia and Japan are island nations, inaccessible by land routes from other countries. Even when countries do have land connections available, the combination of infrastructure limitations and cross border inefficiencies often make water-borne transportation a much more efficient and cost effective option.

The average cargo journey length within Asia is much smaller than other major trades – for example Intra Asia container distances are typically 500–1,000 nautical miles, one tenth of the typical distance on the Asia-Europe trades. Hence, the intra-Asia trade is served predominantly by mid-size container vessels – typically ranging from 1,200 – 3,500 TEU capacity – and is very fragmented with many small and medium-sized ports with length and depth restrictions, numerous shipping lines, hundreds of local players providing barging services and thousands of freight forwarders.

The healthy growth in trade and commerce is fuelled by robust and rising consumer and industrial demand throughout Asia – most notably in China, India and the ASEAN nations in South East Asia. India-China trade is projected to grow to \$100 billion by 2015 – a 50% increase over current trade levels, whilst predications are for ASEAN to become a ten trillion dollar economy by 2030. We truly are in the Asia Era! ■

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

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

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

Prolific opportunities

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

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

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

Significant challenges

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

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

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

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

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

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

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

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



Vital insights

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

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



Mark Millar, Head of M Power

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

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

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

Informed is Empowered.





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

我们确实是处在亚洲时代！

在汹涌的波涛中，亚洲区内贸易放射出太阳的光芒



Mark Millar在亚洲以独立、客观、知情的特点为客户提供有价值的供应链战略——其范围包括中国和东盟。他的演讲、研讨会和企业简报，帮助企业改善业务运营，更有效地规划并增加他们供应链的生态系统效率。Mark在几个行业协会中担任领导角色，并定期参与在亚洲各地的供应链活动，包括中国大陆、香港、新加坡、印度、泰国、马来西亚、越南、印尼、菲律宾和缅甸。联络他：mark@markmillar.com

虽然需求仍保持疲软和高风险能力特性，集装箱航运业依然被证明是对船东、运营商和投资者来讲惊涛骇浪的行业。业内高管越来越关心一系列海运业面临的挑战，包括货运量增长疲弱、新产能进入市场以及增多的环境问题。面临的主要挑战是，该行业有太多运

力，但没有足够的货物，导致在金融部门出现持续挑战。

据SeaIntel报道，在过去的四年中，排名前20位的集装箱船累计总共损失69亿美元。2012年期间，航运公司集体受损，尽管Drewry 2013年行业保守预测为2.8亿美元利润——几乎不会完全回归，现在全球量已经达到每年1.7亿TEU集装箱。

预测随运力平衡状况而变化——巴克莱银行（Barclays Bank）估计，货运需求将在2013年增长6.3%，而据Clarksons预测全球集装箱贸易将增长6.1%，其他人则对5%的增长趋势持乐观态度。随着持续的经济挑战，主要发达国家美国和欧洲市场需求增长，以及传统高货量贸易航线的影响，南南贸易（亚洲-印度次大陆-南美洲）预计将出现强劲增长，这将是受欢迎的局面——尤其是载货量同时继续以两位数的速度在增长。

去年年初有430万的新运力在投入计划中，超过全球船队运力1630万TEU的25%。在2013年，甚至更多运力会出现。

在今年年初，340万TEU集装箱运力在全球预订中，相当于现有船队的21%。这些新船许多都是10000+TEU型船舶，主要在亚欧航线上经营，导致一些现有的大型和中等规模船被连接到其他贸易航线。然而，这不会减轻主要贸易航线的航运公司通过降低运费奋力为运量拼搏的压力。

从过往周期得出的基本经验是——减少每箱的运费价格不会增加要运输的总箱量——这似乎已经失去了前进的道路，据Drewry报告，在主要贸易区运费同比下降率高达30%。

这个残酷竞争所带来的后果，推动了运

价下跌——有些人认为这反映了勇气和纪律的缺乏——许多航运公司设法增加集装箱量但仍然经历了收入下降，一个例子便是14%的运量增加却相应带来了21%的收入下降。

为了行业在很大程度上能够有机会在商品化部门建立某种供需平衡模型，运力需要被清除出市场，至少在短期至中期是这样。应该减少运营商走出去拓展业务，那么短期就需要加快闲置集装箱船的使用，供应方的运力也减少。

在2012年期间，共有178艘混合运力为33.2万TEU的船舶被当做废料处理。目前集装箱暂时停止服务导致总容量减少80万TEU——几乎占全球船队的5%。但是，要任何平衡理智恢复到目前的供需水准，闲置吨位的需求要达到至少两百万TEU。

穿过所有的风暴云层，亚洲区内贸易放射出太阳的光芒。

对于集装箱海运，区域内贸易占41%的全球贸易，亚洲区内的区域流动占79%——这是价值29000亿美元的贸易。亚洲区内集装箱运输量已经超过跨太平洋和亚洲区内及亚洲-中东组合运量的总和，到2030年预计将增长到目前水平的六倍。

随着近年来的健康成长，亚洲区内的集装箱量在2012年增长到2600万TEU，并预计将继续保持增长，凭借健康水准达到平均每年7%的增长，2015年达到3300万TEU集装箱。

与北美或西欧地理情况相比，这一片土地的特质很不同，大量土地持续投入到长途公路和铁路货物运输连接中去。亚洲区内贸易大部分没有选择，只能通过在水路运输——例如菲律宾、印度尼西亚和日本是岛国，无法与其他国家通过陆路连接。即使国家间有可用土地连接，基础设施的限制和跨境低效的组合往往使水路运输成为更加高效和具有成本效益的选择。

亚洲区域内货物平均行程长度是远远小于其他主要贸易区——例如亚洲区内货柜距离通常为500-1000海里，是典型亚欧贸易航线距离的十分之一。因此，亚洲区内贸易主要使用中等规模的集装箱船——载量通常在1200 - 3500 TEU之间，且在小型和中型港口供应非常分散，这是由于长度和深度限制，航运公司众多，数百名与许多本土公司提供驳运服务以及数以千计的货运代理。贸易和商业的健康成长得益于整个亚洲强劲和不断上升的消费需求和工业需求——尤其是中国、印度和在东南亚的东盟国家。印度-中国贸易到2015年预计将增长到1000亿美元，同比目前贸易水平增加50%，到2030年东盟将成为一个十万亿美元的经济体。我们确实是处在亚洲时代！



TransRussia 2013: the ways how to seek for integration and productive dialogue

(Moscow, Russia)

In April 23–26 in Moscow there took place the 18th international transport and logistics exhibition and conference TransRussia 2013, which achieved great attention of the participants and the guests. The exhibition was opened by the Adviser to the President of the Russian Federation and former long-time Minister of Transport of Russia Igor Levitin. He stressed in his speech that the development priority of Russian transport is to integrate into global transport services market and develop own transport potential. It is foreseen in Russian transport strategy up to 2030.

Exhibition scale increases

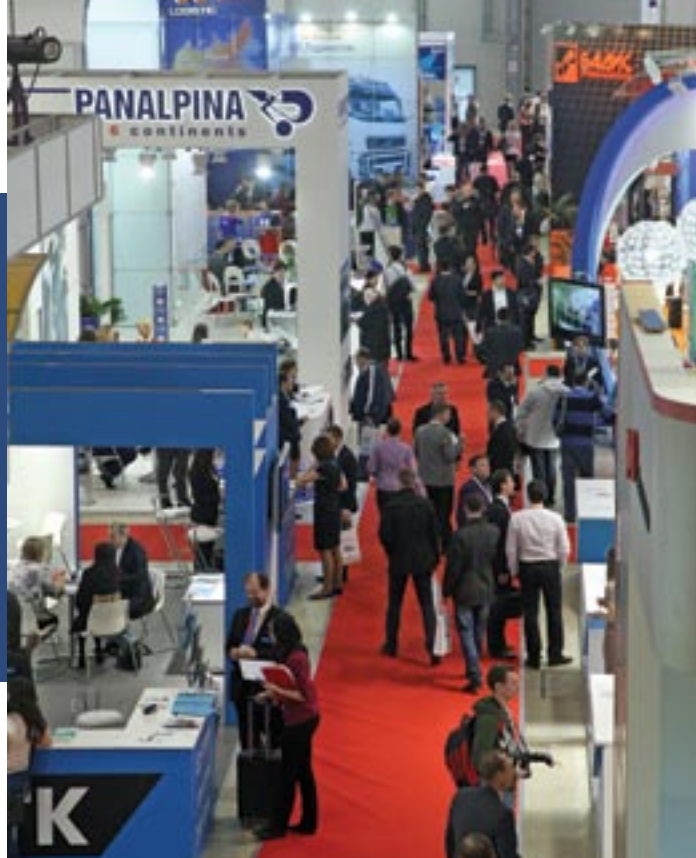
The event which is organized since 1996 attracts more and more attention of the representatives of transport business. *TransRussia* is considered the main transport and logistics event of the year in the markets of Russia, CIS countries and the Baltic States.

For almost two decades the event *TransRussia* is in the position of the most important events in European and Asian transport market and it is in the level of such event as Transport logistics, which is taking place every two years in Munich and Shanghai.

Having changed the venue of the event for several times, *TransRussia* 2013 took place in the historical exhibition complex of VDNKH, in a new and modern pavilion. The exhibition area exceeded 20 000 sq m and this year it was by ten percent bigger than last year.

24 233 visitors came to the exhibition.

All the elements of transportation chain were presented at this event: transport and logistics services, transport infrastructure, equipments, technical resources, insurance services, financial possibilities, telematics



and information technologies.

523 companies from 29 countries presented their activities and products. 78 participants were interested in this event for the first time.

12 countries presented their national pavilions: Belarus, Belgium, Germany, Kazakhstan, China, Latvia, Lithuania, the Netherlands, Poland, the Ukraine, Finland and Estonia.

Lithuanian business was active

Klaipeda State Seaport Authority (Lithuania) participated in *TransRussia* for the thirteenth time. It traditionally initiates and coordinates the presentation of Klaipeda port possibilities in a joint stand. In a joint exposition of 90 sq m there took part this year: SE Klaipeda State Seaport Authority, AB Klaipeda Stevedoring Company (KLASCO), UAB KJKK Bega, UAB Klaipeda container terminal, UAB Vakarų krova (Western stevedoring), UAB Cargo terminal, UAB Baltic transportations, UAB BPA, Baltic group companies: UAB Globetransa and BG Shipping, Limarko group companies: UAB Limarko sea agency, UAB Baltkonta.

Arijus group of companies presented their activities separately stressing their concrete services in their stand.

They were – non- standard heavy-weight cargo storage, transportation from Klaipeda port by container train *Mercury* (Klaipeda – Moscow) as well as transportation by road transport from Europe to Russia. Lithuanian railways and Lithuanian national road carriers association LINAVA with 14 companies from its association continued their long-term tradition to take part at the exhibition *TransRussia*. Ten Lithuanian companies presented their activities in the national stand of Lithuania: Lithuanian national forwarders and logisticians' association LINEKA, UAB Trans.eu Baltic, UAB Greencarrier Freight Services LT, UAB Sea Connect, UAB Railana, UAB ARMO, UAB ACE Logistics, UAB Deivra, UAB TEF Vilteda ir UAB ARS Futura.

The Vice Minister of Transport and Communications of Lithuania Saulius Girdauskas, Director General of Klaipeda State Seaport Authority Arvydas Vaitkus, Deputy Director for Cargo Transportation and Development department of AB "Lietuvos gelezinkeliai" (Lithuanian railways) Saulius Stasiunas made the reports at the conference.

Both criticism and rational proposals at the conference

During two-day conference transport specialists discussed about development tendencies of this branch by creation of international transport corridors, containerized cargo, improvement of border-crossing proce-



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

TRANSRUSSIA

22-25 APRIL 2014
Moscow, Crocus Expo

www.transrussia.ru



Organised by:



ITE Group Plc
+44 (207) 596 51 88
transport@ite-exhibitions.com
www.transrussia.ruteng/

Supported by:



MINISTRY
OF TRANSPORT
OF THE RUSSIAN
FEDERATION

General
Sponsor:

**PLASKE
TITACKÉ**
Kongress

ASPHALTIST

ASPHALT, HIGHWAY & ROAD TECHNOLOGIES EXHIBITION



6-8 FEBRUARY 2014

ifm Istanbul Expo Center, Istanbul / TURKEY

Supporters



Ministry of Transport, Maritime Affairs and Infrastructure



Ministry of Energy, Natural Gas and Climate Change



Ministry of Science, Technology and Innovation



Turkish Asphalt Association

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

TÜRKEL FAIR ORGANIZATION



Lithuanian-Belarus economics forum

(Klaipeda, Lithuania)

In April 18–19 in Klaipeda there took place the 9th international Lithuanian-Belarus economics forum the aim of which was - to seek for wider cooperation possibilities and the Prime Ministers of both countries took part in it: Algirdas Butkevicius and Mikhail Myasnikovich, as well as the ministers, ambassadors, heads of Klaipeda port and Lithuanian railways and business representatives.

The Head of Belarus Government M. Myasnikovich stressed that political background should not dominate in economics. He stated that he would seek for closer cooperation between both countries. According to M. Myasnikovich, Klaipeda port is the main gateway of Belarus to Europe; therefore, Belarus wishes not only to increase cargo transit volumes but also to invest into Klaipeda port. Real actions confirm these words of Prime Minister. The biggest producer of Belarus fertilizers Belkaliy is buying 30 percent of Klaipeda bulk cargo terminal shares. It is anticipated that this investment will allow to double Belarus cargo transit via Klaipeda port.

Last year Belarus cargo transit via Klaipeda port made 11 million tonnes and the total Belarus transit cargo share via the port made – 30,5 percent of the total cargo turnover.

In Lithuanian-Belarus cooperation projects there is not only transportation of cargo but also high-speed transportation of passengers between Minsk and Vilnius, electrification of this railway route, development of border-crossing points and regional relationships of the countries.

In the end of the last year there was founded common Lithuanian-Belarus working group and one of its tasks – is to get EU support for the investment project which is going to be developed according to European neighbourhood and partnership program for 2014–2020. ■



dures, implementation of “one window” principle, safety of supply chain, competition between rail and road transport and other matters.

The problems arising during the implementation of “one window” principle in the countries of New Customs Union (Russia, Belarus, Kazakhstan) were analysed in the report made by the director of analytical “Concept” Zakhirdjan Kuchkarov, professor, academician RAEN, President of the Association of consultants for logistics, management and re-engineering and he proposed to create headquarters for the reform of transport-logistics activities.

European vision of logistics was introduced in Russia quite recently. But the assimilation of the new science is rapid, said the operational supply director of *Russian railways logistics* Yuriy Sukharkov, recalling that during the last several years there was introduced in Russian railways a multi-modal container and con-trailer cargo transportation “door-to-door” principle.

In spite of the achievements of the Russian companies, more favourable conditions for consignors are proposed by Europeans. Russian logistics specialists acknowledge that there are a lot of unused opportunities that are provided by huge storage areas. If they are developed and adapted to customers’ needs, it is possible to create modern logistics centres.

The report of the Director General of Klaipeda State Seaport Authority Arvydas Vaitkus on especially urgent competition between Baltic ports on Eastern transit routes attracted the attention of participants.

New place - Crocus Expo centre

The 19th transport and logistics exhibition and conference *TransRussia 2014* will take place in a new space – Moscow exhibition centre *Crocus Expo*.

According to the organizer of the event – head of the marketing department of company ITE LLC Moscow Galina Romantsova, annually expanding event no longer fits in the new pavilion of VDNKH centre. Modern *Crocus Expo* centre will be able to propose to the participants of the exhibition and conference more spacious areas and good infrastructure. ■



XI Moscow International Energy Forum (MIEF-2013): new impetus for strategic understanding of Russian Fuel & Energy Complex in the future

(Moscow, Russia)



XI Moscow International Energy Forum and Exhibition "Russian Fuel & Energy Complex in the XXI Century" (MIEF-2013) have completed its work.

More than 1600 delegates participated in the Forum, among them were the foreign representatives and diplomatic missions' staff from 18 countries, official delegations from 40 regions of the Russian Federation, as well as 250 Russian and foreign journalists. Reports and presentations, high intellectual level of open discussions and the adoption of the Concluding Declaration once again demonstrated MIEF's exceptionally valuable level of professional expertise. In this regard, the Forum clearly confirmed its reputation as one of the most significant and large-scale public events in the Russian Fuel & Energy Complex.

The exhibition's total area exceeded 1500 square meters. Compact and convenient arrangement of exhibition stands allowed the Forum's participants and the exhibitors to get acquainted with other expositions and to establish interesting business contacts. The staging of Forum's Program and Exhibition on a sole unified platform contributed to intense interest among high-rank professionals within Russian Fuel & Energy Complex, representatives of federal and regional legislative and executive authorities, top-managers from largest energy companies and leading experts from public associations and scientific organizations. Over 2000 visitors attended the exhibition during the two-day event. Investment project presentations, latest innovations, products and technologies were presented by 60 organizations.

The span of topics discussed was particularly extensive broaching an entire spectrum of questions: from regional power and heat supply issues to the emerging problems, such as global challenges and threats to the Russian Energy Strategy. One of the Forum's central issues "World Energy: New Dimensions. Russian Energy Strategy and new challenges" was perceived by event participants and the mass media as very essential and well-timed. The bottom line in most of the Forum speakers' reports was the key idea that Russia faces very serious challenges and threats posed by new dimensions of world energy development. According to their opinion, being Russian economy's key segment, the energy sector in its present structural and institutional form is not ready to generate sufficient and effective responses to challenges and threats. The qualitatively new situation in global energy markets raises the necessity for Russian authorities, business and expert community to work out a new energy strategy as a part of an integrated system of measures intended to resolve national economy's institutional and infrastructural unsettled issues. According to Forum's unanimous participants' opinion, the national energy agenda's central issue for the coming years is to improve efficiency and competitiveness of Russian Fuel & Energy Complex. In this regard, a number of speakers drew Forum participants' attention to the strategic importance of trust strengthening between business and public on one hand, and the state on the other hand, underlining the importance of the public's role in strategic decision-making.

MIEF-2013 demonstrated the interest and willingness of Russian business community to participate more actively in the discussions concerning key issues within the development of national energy sector. Business representatives that were present on the Forum "Russian Fuel & Energy Complex in the XXI century" showed the presentations of their policy, plans, new ideas, projects and keenly participated in the debates, provided their own interpretation of current changes in the development of global and Russian energy sector and discussed a set of constructive proposals intended to adjust the legal and institutional environment in Russian energy sector.

XI Moscow International Energy Forum "Russian Fuel & Energy Complex in the XXI century" (MIEF-2013) was held in a constructive and friendly atmosphere of open dialogue, aimed at strengthening the trust between society, business and the state, which provided a new impetus for strategic understanding of the World's and Russian Fuel & Energy Complex in the future.

Prepared accordance with the submitted information of organizers. ■



INTERNATIONAL EXHIBITION

InterLogistika

INTEGRATED SOLUTIONS IN TRANSPORT AND LOGISTICS

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



Transport.
Expediting.
Logistics.



Warehouse
logistics



Transport
and logistical
infrastructure



IT technologies
in logistics



City
logistics



Logistics
in e-commerce



Logistics
in customs offices
and foreign trade



Standardization.
Certification.
Services

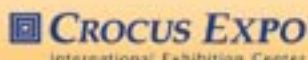


Education
in logistics

InterLogistika is your right choice!

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

Organizers:



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

11th ASEAN PORTS & SHIPPING

2 0 1 3

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

Supported By

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

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

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

Official Hotel and Venue



Lanyards Sponsor

LIEBHERR

Name Tags Sponsor

TT CLUB
established expertise

Conference Delegates Lunch Sponsors



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

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

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

www.transportevents.com

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

SUPPORTING MEDIA



SUPPORTING TRADE ORGANISATIONS





The Future of AirRail: PARTNERSHIPS 2013

(Frankfurt, Germany)

The Conference

The Future of AirRail: PARTNERSHIPS and the Global AirRail Awards 2013, which took place in Frankfurt, one of the World's busiest Hub Airports, has attracted a large number of international experts from air and rail industries.

"The air-rail intermodality is high on international political and business agenda. With more passengers demanding seamless travel transition, the air-rail business has the best chance to grow and develop new services," said Milda Manomaityte Director of the Global AirRail Alliance.

"Our annual event is an opportunity for air and rail professionals from around the world to meet and discuss the latest developments in their countries and discover new innovations that could help improve their passenger experience."

The conference discussed such topics as the partnership between Fraport, Lufthansa, Deutsche Bahn and HOLM, the success of Sydney's Airport Rail Link, The future of mobile ticketing, rail & air travel planning, the political developments and transport intermodality in the EU and the world, and other.

The Future of AirRail: PARTNERSHIPS conference focused on how different stakeholders can work together to achieve the best results for seamless passenger travel.

The Global AirRail Awards and Winners

During the event delegates took part in the annual celebration of the Global AirRail Awards. The awards are organised by the Global AirRail Alliance (GARA), an international organisation dedicated to air-rail intermodality. GARA joins rail operators, airports, airlines and suppliers from around the world who work on creating a seamless travel experience between the air and rail.

Global AirRail Awards is the first ever international awards ceremony dedicated to the air-rail market to recognise the best practice in intermodal travel around the world.

"To stay ahead in the competition with other transport modes, air rail links have to constantly improve their service via new technologies, customer service and marketing. Strong brand values mean that a railway can attract air travellers who normally would travel with cars or taxis.

Co-operation is a vital feature in delivering the seamless journey experience between train and plane. Vision, creativity and determination are the ingredients of mature relationships that often span transport modes, companies and countries," Milda added.

Twelve judges from air and rail industries, excellent specialists in their field, have been evaluating the entries and chose this year's winners.

Winners of the Global AirRail Awards 2013

Air Rail Concept of the Year. Winner – VIA Rail Canada – Making VIA the Hub (Canada)

Even though VIA Rail has no direct connections to Canada's airports, through various partnerships with airlines and other transport providers, it has become a hub, allowing passengers to plan, book and pay for intermodal trips in a seamless fashion.

Environmental Commitment. Winner – Express Rail Link (Malaysia).

Express Rail Link is part of the YTL Group and an active member of its ▶



From Left: Richard Brown, Managing Director of North Star Consultancy, Rico Li Wai Cheung, Station Services Manager MTR Corporation Ltd, Aiken TAM Yiu Ming, Depot Manager MTR Corporation Ltd, Milda Manomaityte, Director of GARA.





Sustainability Committee, where safety, asset integrity, the environment, social performance, ethical conduct and sustainability are integral to the long-term success of the Group.

Innovation of the Year. Winner – Kantega iFlytoget app (Norway).

Kantega has developed a new tablet-app that simplifies operations for the Flytoget train crew. All crew members are equipped with new iPads, and get updated manuals and security communication directly to their devices.

Customer Service Excellence. Winner – Arlanda Express (Sweden).

In 2012 Arlanda Express introduced Mystery Traveller as a tool for measuring their degree of customer service. Their wish was to increase add-on sales in the form of more return tickets and to increase staff visibility on platforms and on board.

ARC Airport of the Year. Winner – Birmingham Airport (UK).

In 2012, Birmingham Airport made significant steps forward in creating a truly integrated transport facility with air-rail connectivity that meets the needs of all Airport users, including the “One Terminal” project incorporating significant passenger improvements.

Supplier of the Year. Winner – Kantega (Norway).

The company developed a new tablet-app helping Flytoget train crew to check into work on their iPads instead of having to visit the office, and sign confirmations on their devices that they have read important security updates.

Travelport Project of the Year. Winner – Union Pearson Express Project (Canada).

The Union Pearson Express is a key component in the regional transportation plan developed by Metrolinx. The air rail link will provide an estimated 5,000 guests a day with convenient, reliable and rapid service between downtown Toronto and Toronto Pearson International Airport.

Marketing Campaign of the Year. Winner – Airport Link Company – Sydney’s Airport Train (Australia)



Kathy Haley, President of The Union Pearson Express and Mohamed Bhanji, Director – Marketing Technologies at VIA Rail Canada, winners of Travelport Project of the Year and Air Rail Concept of the Year categories.

Airport Link Company’s marketing philosophy is to adopt a clear and concise approach, helping customers to understand the journey to or from Sydney Airport – into the Central Business District.

North Star Air Rail Link of the Year. Winner – MTR – Airport Express Line (Hong Kong).

Customer oriented is at the heart of Airport Express Line operation. From station design to a single journey smart card, passengers are always experiencing a tailor made and friendly travelling environment.

Air Rail Personality of the Year. Winner – Mike Muller, Head Interline and Intermodal at IATA (Switzerland).

Mike Muller has been involved in intermodal activities for several years. He supports airlines and railways in the development of intermodal standards in a special forum known as the Travel Partners Standards Council. ■



INTERMODAL EUROPE 2013

8-10 OCTOBER 2013 | HAMBURG MESSE | GERMANY

2ND BLACK SEA PORTS & SHIPPING 2013

The Marmara Taksim Hotel, Istanbul, Turkey
Wednesday 11 and Thursday 12 September 2013



Technical Site Visit! 60 International Exhibition Stands! 30 International Conference Speakers!
300 International Decision Makers Participating! 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!

Supported By



Official Hotel and Venue



Lanyards Sponsor



Name Tags Sponsor



Conference Delegates Refreshment Sponsors



Conference Delegates Lunch Sponsor



- Current Developments in Black Sea Port Operations
- The Rapid Growth Of Ports And Logistics In The Black Sea
- The Future of Supply Chain And Maritime Logistics in The Black Sea
- Strengthening The Backbone Of Black Sea's Supply Chain

- The Black Sea Perspective: Port And Terminal Operations
- Emerging Technologies in Black Sea Port Operations
- Risk Management in Black Sea Port Development Projects
- Globalisation And Regional Trade Growth Developments in Black Sea Ports

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





-  **Sail Gdansk**
04-07/07 2013
03-06/07 2014
-  **Coast Cultural Festival Karlskrona**
05-07/07 2013
04-06/07 2014
-  **Sea Festival Klaipeda**
26-28/07 2013
25-27/07 2014
-  **Haikutter Festival Nysted**
05-07/08 2013
04-06/08 2014
-  **Hanse Sail Rostock**
08-11/08 2013
07-10/08 2014
-  **Sail Swinoujscie**
16-18/08 2013
01-03/08 2014
-  **Sail Sassnitz**
16-18/08 2013
15-17/08 2014

Maritime Festivals 2013/2014



BALTIC SAIL



The Baltic Sea is a perfect sailing resort, probably world's best. Organizers of Baltic maritime festivals were looking for new forms of cooperation in the beginning of the last decade of the 20th century, when the Baltic became borderless. Consequently, in 1996, the Baltic Sail Association was founded by the cities of Helsingor (Denmark), Karlskrona (Sweden), Gdansk (Poland) and Rostock (Germany). Today it's a union of ten cities or communities, ports and shipping museums from Denmark, Sweden, Lithuania, Poland and Germany. Helsingor left the association but Guldborgsund Kommune, the cities of Swinoujscie (Poland) and Klaipeda (Lithuania), the Port of Sassnitz (Germany) as well as the shipping museums of Karlskrona, Gdansk and Rostock joined the circle.

The members support each other in exchanging experiences, executing joint marketing activities or organizing the events. The events allow people of the Baltic Sea Region meeting annually. This brings the fantastic region with its long maritime traditions closer together. Baltic Sail makes it possible for traditional sailing ships and museum ships to combine their trips from port to port, from festival to festival and to offer day trips during the festivals. Crews and trainees discover the Baltic Sea with their exciting history and diverse cultures. Also a race for traditional ships, for Hajkutters, from Nysted to Rostock, is jointly organized in August every year. This provides opportunities to earn strong demanded revenues to the owners of the old-timers. Traditional ships in operation, the masterpieces of our common maritime heritage, get support.

So whoever wants has the possibility to enjoy maritime flair and the attraction of well organized festivals and old ships from the beginning of July to the end of August: as a trainee on a traditional sailing vessel, under guidance of an experienced crew, or just as visitor of the festivities.

Welcome on board!

Web www.balticsail.info , www.sailbaltic.com
Contact Bureau Hanse Sail
Address Warnowufer 65, D-18057 Rostock, Germany
Phone / Fax + 49 381 381 2950 / -2990
E-mail HanseSail@Rostock.de
www.hansesail.com



波罗的海航行

波罗的海是完美的帆船度假胜地，也许是这世界上最好的。从20世纪的最后十年波罗的海成为无国界状态开始，波罗的海航运节日的组织者就在寻找新的合作形式。因此，在1996年，波罗的海帆船协会在赫尔辛格（丹麦）、卡尔斯克鲁纳（瑞典）、格但斯克（波兰）和罗斯托克（德国）等城市成立。

今天，它是来自丹麦、瑞典、立陶宛、波兰和德国的10个城市、社区、港口以及航运博物馆的联合体。虽然赫尔辛格离开，但古尔堡松自治市、希切（波兰）、克莱佩达（立陶宛）、萨斯尼茨港口（德国），以及卡尔斯克鲁纳城市的航运博物馆、格但斯克和罗斯托克加入了这个圈子。

成员相互支持，交流经验，联合执行营销活动，或组织活动。这些活动使人们每年在波罗的海地区聚会见面。这将此梦幻般的地区与悠久的航海传统紧密联系在一起。波罗的海航线活动可以使传统帆船和船舶博物馆从港对港组合其旅行，一个节日接着一个节日地在节日期间提供一日游。船员和学员从其激动人心的历史和多元文化中发现波罗的海。另外从纳斯特到罗斯托克还有一场为Hajkutters举办的传统船舶比赛，是在每年八月联合举办。这在过去为老船东们提供了机会赚取高收入。传统船只得到航行，我们共同的海洋遗产杰作得到了支持。

那么想有机会享受从7月上旬到八月底举办的节日和传统船舶的海洋风情，您可以在传统帆船经验丰富的船员的指导下实习登船，或者只是作为庆祝活动的游客。



欢迎登船！

网站： www.balticsail.info , www.sailbaltic.com
 汉萨航行联络局
地址： 德国罗斯托克D-18057 Warnowufer 65号
电话/传真： +49 381 381 2950 / -2990
邮箱： HanseSail@Rostock.de
www.hansesail.com



“TransRussia 2013”：如何寻求整合和富有成效的对话 (俄罗斯，莫斯科)



4月23日至26日，在莫斯科举行的2013年第18届国际运输和物流展览及会议，引起TransRussia参与者和来宾的高度重视。展览开幕典礼由俄罗斯联邦总统和前长期俄罗斯运输部长顾问Igor Levitin揭开帷幕。他在讲话中强调，俄罗斯运输的发展重点是融入全球运输服务市场，并发展自己的运输潜力。其预计了俄罗斯到2030年的运输策略。

展览规模增加

自1996年以来举办的TransRussia活动吸引了越来越多运输业务代表的关注，被认为是在俄罗斯、独联体国家和波罗的海国家市场运输和物流的主要年度盛会。

近二十年的TransRussia活动是在欧洲和亚洲运输市场此类活动中具有最重要地位的活动，和每两年举行一次的慕尼黑上海交通运输物流展同一水平。

2013 TransRussia活动几次改变场地，最终在历史性展馆中心VDNKH举办，这是一个全新的现代化展馆。展览面积超过两万平方米，今年比去年大10%。

24 233位观众来到展会。

运输链中的所有元素都在这次活动中有展示：运输和物流服务、交通基础设施、设备、技术资源、保险服务、金融可能性、远程信息处理和信息技术。

来自29个国家的523家公司展出了他们的活动和产品。78名参与者在第一时间对本次活动感兴趣。

12个国家派出了他们的国家展团：白俄罗斯、比利时、德国、哈萨克斯坦、中国、拉脱维亚、立陶宛、荷兰、波兰、乌克兰、芬兰和爱沙尼亚。

立陶宛业务活跃

克莱佩达国家海港管理局（立陶宛）在参加第十三届TransRussia期间。照例发起并协调在联合展台演示克莱佩达港潜能。在一处90平方米的联合展台上，今年参加展出的单位有SE克莱佩达州海港管理局、AB克莱佩达港埠公司(KLASCO)、UAB KJKK贝加、UAB克莱佩达集装箱码头、UABVakarųkrova（西方装卸）、UAB货运码头、UAB波罗的海运输、UAB BPA、波罗的海集团公司：UAB“Globetransa”和BG航运、Limarko集团公司：UAB“Limarko”海运代理，UAB Baltkonta。

Arijus公司集团提出了他们的活动，单独强调他们的具体服务和他们的立场。





立陶宛 - 白俄罗斯经济论坛

(克莱佩达 , 立陶宛)

他们——非标准重量级货物仓储,从克莱佩达港用集装箱列车运输到玛库瑞(克莱佩达 - 莫斯科),以及由公路从欧洲运输到俄罗斯。立陶宛铁路和立陶宛国家公路承运人协会LINAVA的其关联的14家公司保持其一贯传统,参加TransRussia展览,有十大立陶宛公司在国家展台展示了他们的活动:立陶宛国家代理和后勤LINEKA协会、波罗的海UAB Trans.eu、UAB Greencarrier货运服务LT、UAB海连、UAB Railana、UAB ARMO、UAB ACE物流,UAB Deivra,UAB TEF Vilteda以及UAB ARS Futura..立陶宛海港管理局副主任Saulius Girdauskas,克莱佩达州总干事Arvydas Vaitkus、货物运输和发展部AB“立陶宛gelezinkeliai”(立陶宛语铁路)以及交通和通讯Saulius Stasiunas副部长在会议上做了报告。

在这次会议上的批评和合理建议

在为期两天的会议期间交通专家讨论这个分支的发展趋势,通过创建集装箱货物的国际运输走廊,改善边境过境手续,实行“一个窗口”的原则,以及供应链安全、铁路和公路运输之间的竞争以及其他事项。

在这次会议上,不少的时间和精力被分配到俄罗斯运输现代化事宜。论坛响起批评和合理化建议创新思想。

实施“一个窗口”的原则,新的海关联盟国家(俄罗斯、白俄罗斯、哈萨克斯坦)对期间所产生的问题进行了分析,RAEN院士、总统顾问、Zakhirdjan Kuchkarov教授,分析了“概念”,主任对物流协会做报告,管理和重新设计,提出打造总部的改革和运输物流活动。欧洲物流愿景介绍了很多俄罗斯的最新情况。快速同化新科学,操作电源主任俄罗斯铁路物流Yuriy Sukharkov说,回顾在过去几年中本着多模态的集装箱和拖车货物运输“俄罗斯铁路门到门”原则。尽管俄罗斯公司所取得成就、更有利货主条件由欧洲人提出。俄罗斯物流专家承认,有很多未使用的机会提供巨大的存储区域。如果它们被开发来适应客户需求,就能用于创建现代物流中心。东部过境航线波罗的海港口之间的竞争尤为迫切,克莱佩达国家海港管理局总干事Arvydas Vaitkus的报告引起了与会者注意。

新地点——Crocus展览中心

2014年第19届运输物流展览和会议TransRussia将在一个新地点——莫斯科Crocus Expo展览中心举办。

据活动的组织者——莫斯科营销公司ITE LLC负责人Galina Romantsova指出,VDNKH中心展厅不再适合每年扩大的活动。现代Crocus展览中心将能够为参与者提供更加宽敞的展览会议区,以及良好的基础设施。 ■



4月18-19日,在克莱佩达举行了第九届国际立陶宛白俄罗斯经济论坛,其目的是——寻求更广泛合作的可能性。两国总理Algirdas Butkevicius 和 Mikhail Myasnikovich,以及部长、大使、克莱佩达港及立陶宛铁路和企业代表负责人参加了这次盛会。

白俄罗斯政府负责人M. Myasnikovich强调政治背景不应该在经济中占主导地位。他说,他将寻求两国之间更紧密的合作。根据M. Myasnikovich所述,克莱佩达港是白俄罗斯通向欧洲的主要门户,因此,白俄罗斯希望不仅能够提高货物中转量,也将其投入到克莱佩达港。真正行动证实总理的这些话。白俄罗斯肥料的最大生产Belkaliy买下克莱佩达散货码头股的30%。据预计,这项投资将使白俄罗斯通过克莱佩达港的货物中转量翻番。

去年,白俄罗斯通过克莱佩达港中转货物1100万吨,白俄罗斯通过港口的过境货物总额到达总货物周转量的30.5%。

立陶宛 - 白俄罗斯合作项目不仅有货物运输,也有明斯克和维尔纽斯之间的高速乘客运输,铁路电气化路线发展过境点和区域国家的关系。

去年年底立陶宛和白俄罗斯共同成立工作组,其任务之一是得到欧盟投资项目支持,将发展2014-2020年欧洲睦邻合作伙伴关系。 ■

第十一届莫斯科国际能源论坛

(MIEF-2013) : 从战略角度理解俄罗斯燃料能源综合体的未来新动力

(莫斯科, 俄罗斯)



第十一届莫斯科国际能源论坛暨展览会“二十一世纪的俄罗斯燃料和能源情结”(MIEF-2013)已完成其工作。

1600多名代表参加了论坛,其中有来自18个国家的外国代表和外交使团人员,以及来自俄罗斯联邦40个地区的官方代表团,250名俄罗斯和外国记者。报告和演讲公开讨论并通过宣言,再次证明MIEF的极为宝贵的专业知识水平和才智水准。在这方面,论坛明确展示了其作为俄罗斯燃料和能源综合体的最重要大型公益活动之一方面享有声誉。

展览总面积超过1500平方米。结构紧凑、方便的展台布置让论坛参与者和参展商与来访者熟识,并建立有利的业务往来。论坛项目和展览一同进行,这使在俄罗斯燃料和能源综合大楼内的高级专业人士、联邦和地区的立法和行政当局代表、顶级能源公司经理人、公共领导专家协会和科研机构对其出资产生浓厚兴趣。在为期两天的活动中,超过2000人次参加了此次展会。由60个组织提出投资项目介绍最近的创新、产品和技术。论题跨度特别广泛,涵盖了一系列问题:从地区能源和热供应到新兴问题,如全球性挑战和俄罗斯能源战略威胁。论坛的中心议题之一“世界能源:新维度之一。俄罗斯能源战略和新挑战”被活动参与者和大众媒体认为是非常必要和及时。

在大多数论坛嘉宾发言的底线中主要涉及一个想法,那就是俄罗斯面临着由世界能源发展新维度带来的非常严峻的挑战和威胁。根据他们的意见,作为俄罗斯经济的关键领域,能源部门在其目前的结构性和体制性方面,不具备足够能力有效应对

挑战和威胁。在全球能源市场的新形势的定性上,其向俄罗斯当局提出,将企业和专家社区作为集成系统的一部分,旨在为解决国家经济机构和基础设施悬而未决的问题提供措施,设定出一个新的能源战略必要。

根据论坛与会者一致观点,未来几年国家能源议程的核心问题是提高效率和增强俄罗斯燃料能源综合体的竞争力。在这方面,一些发言者提请论坛与会者注意一方面加强企业和公众之间的信任,另一方面是国家的战略重要性,强调公众的作用,及其在战略决策的重要性。

MIEF-2013表现出俄罗斯商界的兴趣和意愿是更积极地参与国家能源部门发展,其中涉及关键问题讨论。企业代表出席论坛“二十一世纪俄罗斯燃料和能源综合设施”来展示他们的政策、计划、新思路、项目介绍,并敏锐地参与辩论,提供其对于目前发展中变化自己的解释,就全球和俄罗斯能源部门进行讨论并旨在为调整俄罗斯能源部门的法律和制度环境提供建设性意见。

第十一届莫斯科国际能源论坛“二十一世纪俄罗斯燃料和能源综合设施(MIEF-2013)”在建设性和友好气氛中举行了公开对话,旨在加强社会、企业和国家之间的信任关系,提供了在未来世界和俄罗斯燃料和能源综合设施方面的战略理解新动力。

本文根据活动组织者提交信息编写。



INTERMODAL ASIA 2014

MARCH | 2014 | SHANGHAI



10th ANNIVERSARY UZBEKISTAN
INTERNATIONAL EXHIBITION FOR

TRANSPORT & LOGISTICS

12-14 NOVEMBER 2013
Tashkent, Uzbekistan



ITE Uzbekistan
5/6a, Mustaqilik Ave., Tashkent, 100000, Uzbekistan,
Tel.: +(998 71) 113 01 80, Fax: +(998 71) 237 22 72
E-mail: transuzite-uzbekistan.uz

www.trans.uz-uzbekistan.uz



TRANS CASPIAN

12th INTERNATIONAL
TRANSPORT, TRANSIT &
LOGISTICS EXHIBITION

www.transcaspian.az

TRANSCASPIAN

13-15 JUNE 2013
BAKU, AZERBAIJAN



Organisers



Tel: +994 12 404 1000
Fax: +994 12 404 1001
E-mail: transport@iteca.az

Venue

BAKU
EXPO CENTER



www.facebook.com/TransCaspian

航空铁路的未来： 2013年伙伴关系 (德国法兰克福)

会议

航空铁路的未来：2013年伙伴关系和全球航空铁路奖，在世界上最繁忙的枢纽机场之一法兰克福进行，已经吸引了大量的国际航空和铁路行业专家。

“空铁联运列于国际政界和商界的议程上。”全球航空铁路联盟总监Milda Manomaityte说：“随着越来越多的乘客要求旅行无缝过渡，空铁联运业务有最好的机会来成长和发展新的服务。”“我们的年度盛会对来自世界各地的航空和铁路专业人员都是一个机会，以满足和讨论在他们国家的最新发展，并探索有助于改善乘客体验的创新。”

本次会议讨论了法兰克福机场、德国汉莎航空公司、郊区火车Deutsche线和HOLM，悉尼机场铁路链接，移动票务的未来，成功伙伴关系，铁路和航空旅行计划，欧盟和世界的政治发展和多式联运运输等其他主题。

未来的航空铁路：伙伴关系会议的重点是不同的利益相关者如何可以共同努力，以实现乘客无缝出行的最佳效果。

全球航空铁路奖项及得奖者

活动期间，与会代表参加了全球航空铁路奖周年庆典。该奖项是由致力于空铁联运的国际组织全球航空铁路联盟(GARA)举办。GARA成员有来自世界各地的铁路运营商、机场、航空公司和供应商航空和铁路，他们之间创建一个无缝的旅行体验。

首次举办的国际性颁奖典礼专用奖项全球航空铁路大奖，致力于让空铁联运市场认识到谁是联运周游世界的最佳实践。

“航空铁路与其他运输方式的竞争中保持领先地位，链接必须通过新的技术，客户服务和市场营销，不断提高自己的服务。强大的品牌价值，意味着铁路可以吸引通常会靠汽车或出租车旅行的航空旅客。

“合作是在火车和飞机之间提供无缝的旅程体验的一个重要功能。抱负、创造力和决心是成熟的关系，经常跨越了运输方式、公司和国家的成分，”Milda这样说。

来自航空和铁路等行业的十二人为评委，是在各自领域里的优秀专家，一直在评估项目，并选择了今年的获奖者。

2013年全球航空铁路大奖获奖者名单

航铁概念奖。赢家——加拿大VIA铁路——使VIA成为交通中心(加拿大)

尽管VIA铁路没有直接连接加拿大机场、航空公司和其他运输服务提供商，但通过各种合作伙伴关系，它已经成为一个枢纽，让乘客以无缝的方式计划、预订和支付联运旅行。

环保承诺奖。赢家 - 高速铁路链接(马来西亚)。

高速铁路属杨忠礼集团，是可持续发展委员会的积极成员，安全性、资产完整性、环境、社会、道德操守和可持续发展是本集团的长期成功不可或缺的一部分。

年度创新奖。赢家 - Kantega iFlytoget应用程序(挪威)。

Kantega已经开发出一种新的平板电脑应用程序，简化列车乘务员的Flytoget操作。所有剧组成员都配备了新的iPad，并直接到他们的设备得到更新的手册和安全通信。

优质的客户服务奖。赢家 - 阿兰达快递(瑞典)。



Rico Li Wai Cheung, Station Services Manager MTR Corporation Ltd, Aiken TAM Yiu Ming, Depot Manager MTR Corporation Ltd.



From left: Benito Barein, Director Speed-Alliance at Hahn Air Lines GmbH, Marit Collin, CEO of Kantega and Milda Manomaityte Director of GARA

2012年，阿兰达快递推出神秘旅客作为一种方式来测量客户服务程度。他们的愿望是增添更多的回程票的形式销售，以提高员工水平上，和在船上的能见度。

年度ARC机场奖。赢家 - 伯明翰机场(英国)。

在2012年，伯明翰机场采取重大步骤，创建一个真正集成空铁连接的交通设施，以满足所有机场用户的需求，包括“码头”项目，将显著改善乘客服务。

年度最佳供应商奖。赢家 - Kantega(挪威)。

该公司开发一个新的平板应用程序帮助Flytoget列车乘务员检查到自己的iPads工作，而不是参观办公室，并签字确认，他们已经在他们的设备上阅读重要安全更新。

旅游港口年度项目奖。赢家 - 皮尔逊快速项目联盟(加拿大)。

皮尔逊快速项目联盟是Metrolinx开发地区交通运输规划的重要组成部分。航空铁路连结提供方便，可靠，快捷服务于多伦多市中心，多伦多皮尔逊国际机场之间每天估计有5000位客人。

年度营销活动奖。赢家 - 机场快线公司 - 悉尼机场火车(澳大利亚)

机场快线公司的营销理念是采用一个清晰、简明的方法，帮助客户了解或进行从悉尼机场到中央商务区的旅程。

年度北星航空铁路奖。赢家 - 地铁 - 机场快线(香港)。

机场快线操作是以客户为导向。车站的设计从乘客到一个单一的智能卡之旅，总是经历了量身定做的友好乘车环境。

年度空运铁路人物奖。赢家 - 国际航空运输协会(IATA)(瑞士)联运和多式联运主管Mike Muller。

Mike Muller好几年一直参与联运活动了。他支持航空公司和铁路发展多式联运。设立被称为旅行伙伴标准委员会标准的一个特别论坛。

INTERNATIONAL BLACK SEA TRANSPORT FORUM 2013



«ТрансУкраїна»
«TransUkraine»

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



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

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



www.smc.odessa.ua

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





Логистика: наука, искусство, тайны

Мы по-настоящему находимся
в Эре Азии!

БАЛТИЙСКИЙ ПАРУС

Logistika: mokslas, menas, slėpiniai

Mes iš tikrųjų esame
Azijos eroje!

BALTIJOS BURĖ



KLAIPĖDOS ŠVENTĖS
VIEŠOJI ĮSTAIGA



Jūros šventė 2013
Liepos 26-28
Klaipėdoje

Праздник моря
2013-05-25
В Клайпеде 26-28
июля

Sea Festival 2013
July 26-28
in Klaipėda

2013 海洋节 于
7月26至28日在克
莱佩达举办



Tarptautinis verslo žurnalas
JŪRA MOPE SEA
ISSN 1392-7825

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

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

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

Dizainerė
Ingrida Ramanauskienė

Vertėjai
Audronė Paulauskienė,
Margarita Ignačkova,
Betty Chen

Korektoriai-stilistai
Regina Tutinienė,
Jelena Listopad

Žurnalo atstovybės:

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

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

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

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

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

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

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

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

Šį numerį iliustravo
V. Karaciejus, E. Valeckas, V. Kuklierius.
Žurnale panaudotos parodų organizatorių
ir KVJUD nuotraukos.

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

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

Tiražas 7000 egz.

40 СЛОВО ИЗДАТЕЛЯ

Логистика: наука,
искусство, тайны
LEIDĖJOS ŽODIS
Logistika: mokslas, menas,
slėpiniai

42 ЛОГИСТИКА

Кластерный подход
LOGISTIKA
Klasteriai



48 МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

Белорусы оценили
прогресс KLASCO
**TARPTAUTINIS
BENDRADARBIAVIMAS**
Baltarusiai įvertino
KLASCO pažangą



52 ЛОГИСТИКА

Мы по-настоящему
находимся в Эре Азии!
LOGISTIKA
Mes iš tikrųjų esame
Azijos eroje!



54 МЕЖДУНАРОДНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ

«TransRussia 2013»: пути
достижения интеграции
и продуктивного
диалога
(Москва, Россия)



Литовско-белорусский
экономический форум
(Клайпеда, Литва)

XI Московский
международный
энергетический
форум (ММЭФ-2013):
новый импульс к
стратегическому
осмыслению будущего
ТЭК России
(Москва, Россия)

«Будущее AirRail:
партнерские
отношения 2013»
(Франкфурт, Германия)

59 МОРСКИЕ ФЕСТИВАЛИ

«Балтийский парус»
JŪROS FESTIVALIAI
„Baltijos burė“



60 TARPTAUTINIAI RENGINIAI

„TransRussia 2013“: keliai
siekti integracijos ir
produktyvaus dialogo
(Maskva, Rusija)

Lietuvos ir Baltarusijos
ekonomikos forumas:
bendradarbiavimo
galimybės
(Klaipėda, Lietuva)

XI Maskvos tarptautinis
energetikos forumas
(MTEF-2013): naujas
impulsas būsimam
strateginiam Rusijos kuro
ir energetikos komplekso
supratimui
(Maskva, Rusija)



„AirRail“ ateitis:
partnerystė 2013
(Frankfurtas, Vokietija)





ЛОГИСТИКА: НАУКА, ИСКУССТВО, ТАЙНЫ

Внедрение логистики европейского стиля в России начато сравнительно недавно. Однако освоение новой науки в стране идет семимильными шагами, как сказал представитель одной российской компании на международной конференции «TransRussia 2013».

На другой конференции, несколько лет назад прошедшей в Беларуси, министр транспорта этой республики сказал, что во времена его молодости слова «логистика» не знали даже в вузе. Министр выразил удовлетворение, что теперь его страна проводит международные конференции, на которых рассматриваются самые актуальные вопросы логистики.

Термин «логистика», который в современном мире называют новым, используется для характеристики очень старой практики. Он стал одним из самых популярных слов, без которого, кажется, уже невозможно обойтись в бизнесе. В мире действуют сотни ассоциаций логистики, объединяющих тысячи логистических компаний, множество логистических цепочек и прочих логистических образований, объединяющихся в новые производные – кластеры, словно собранные пчелами медовые соты, мотив которых для своего рекламного имиджа очень удачно использовали организаторы мюнхенской выставки и конференции «Transport logistics».

Однако в действительности логистика не является такой уж юной барышней, как может показаться, глядя на ее сегодняшнее отображение, созданное при помощи новейших технологий. Это, скорее, многоопытная дама, история которой началась на поле боя.

С этой дамой примерно в 700 году до н. э. были хорошо знакомы ассирийские полководцы. Они были отличными мастерами ранней военной логистики, умело командовали десятками тысяч мужчин, вооруженных уже оружием железного века и боевыми колесницами. Считается, что ассирийцы были первыми, кто начал создавать логистические системы снабжения огромной армии.

Этот опыт успешно продолжили древние римляне, создавшие эффективную систему передвижения и снабжения военных легионов. Римляне усовершенствовали важное звено логистики, проложив в своей огромной империи великолепные дороги, заметно ускорившие темпы военных походов. По ним передвигались своеобразные военные поезда, запряженные мулами, которых у каждого легиона насчитывалось около полутысячи.

Наступившие после падения Римской империи Средние века, так называемые Темные века, заметно притормозили развитие народов во всех отношениях. Военное искусство и основы логистики выродились в обыкновенный разбой.

Начавшиеся в Европе крестовые походы внесли в совершенствование логистики незначительную лепту. Хотя для этих походов были характерны грабежи захваченных земель вместо систематизированного снабжения армии, тем не менее участников средневековых войн волновало складирование. Крепости, форты, различные строения стали местом складирования амуниции, провианта, фуража, лечебных средств и прочих необходимых вещей, или, как бы мы сегодня их назвали, центрами логистики, которые могли выдержать длительную осаду. От подготовленности этих центров зачастую зависел исход сражения.

Новый импульс логистика получила во Франции XVI века. В ту пору в армии появилась новая должность, так называемые снабженцы – комиссары по провианту, которые заключали договоры с местными рынками. Гражданских лиц начали нанимать для оказания услуг транспортировки.

В XVII–XVIII веках с целью централизации и оптимизации управления все вопросы администрирования, обслуживания, снабжения армии были переданы «армейским стюардам», с сегодняшней точки зрения – специалистам в области логистики.

В США понятие логистики в военной среде стали использовать в конце XIX века. В своей книге «Чистая логистика. Наука о подготовке к войне» («Pure Logistics. The Science of War Preparation») адмирал Джордж Торпе (George Cyrus Thorpe) расценивает логистику как науку и равнозначную часть военных действий, охватывающую множество оперативных мер.

Индустриальная революция, начавшаяся в Великобритании в конце XVIII века, в определенном смысле была и революцией логистики. Арсенал логистики пополнился железными дорогами, кораблями. Двигатель внутреннего сгорания открыл огромные возможности для передвижения по автодорогам.

Логистическая наука и практика значительно модернизировалась в годы второй мировой войны. Ярчайших достижений в логистике добились США, особенно в сфере морского и воздушного транспорта.

Принципы логистики и резерв амуниции второй мировой войны были успешно использованы в корейской войне. В ней перспективы своих логистических способностей по переброске армии и снабжения по автомобильным и железным дорогам продемонстрировал Китай, у которого до того были не слишком впечатляющие системы логистики. Сегодня Китай славится великолепно согласованной деятельностью логистических цепочек, гармоничной работой логистических кластеров.

Идеальной логистической системой и настоящим феноменом логистики можно считать «тропу Хошимина» («Ho Chi Minh Trail»), сыгравшую историческую роль во вьетнамской войне.

Это название в годы вьетнамской войны не раз появлялось на страницах мировой печати. После войны «тропа Хошимина» стала объектом книг, кинофильмов, исследований. Историки пытаются осознать причину поражения исполтинской, всеразрушающей военной машины Пентагона в джунглях Вьетнама.

Тайна «тропы Хошимина», называемой еще «тропой победы», тщательно скрывалась.

Впервые о «тропе Хошимина» мир узнал в 1964 году, спустя пять лет после начала ее строительства, из сообщений агентства Reuters о создаваемой загадочной системе снабжения в джунглях.

Вручную, безо всякой техники, в непроходимых джунглях была создана секретная и действенная многотысячекилометровая система логистики с переправами, мостами, переходами, телефонными линиями, станциями и прочим сложным инженерным оборудованием.

Пентагон без устали атаковал объект. Над «тропой Хошимина» было сброшено 3 миллиона бомб. Соединенные Штаты потеряли здесь 2545 самолетов, однако с «тропой Хошимина» не справились.

Поглотившая миллиарды долларов, вооруженная по последнему слову инженерии армия в войне в джунглях проиграла логистике человеческих мускулов, лодок, велосипедов, грузовиков и слонов.

Искренне ваша -
Зита Таллат-Кяпшайте,
издатель журнала



LOGISTIKA: MOKSLAS, MENAS, SLĖPINIAI



Europietiško stiliaus logistika Rusijoje pradėta diegti palyginti neseniai. Tačiau naujo mokslo įsisavinimas šalyje žengia septynmyliais žingsniais – taip kalbėjo vienos Rusijos bendrovės atstovas tarptautinėje konferencijoje „TransRussia 2013“.

Kitoje prieš kelis metus Baltarusijoje vykusioje konferencijoje šios šalies transporto ministras sakė, kad jo jaunystės laikais žodžio „logistika“ nežinota net aukštojoje mokykloje. Ministras džiaugėsi, kad dabar jo šalis rengia tarptautines konferencijas, kur nagrinėjami aktualiausi logistikos klausimai.

Šiuolaikiniame pasaulyje nauju vadinamas terminas „logistika“, naudojamas apibūdinti labai senai praktikai, yra tapęs vienu populiariausiu žodžiu, be kurio, rodos, nebeįmanoma išreikšti verslo vyksmo. Pasaulyje veikia šimtai logistikos asociacijų, vienijančių tūkstančius logistikos kompanijų, galybė logistikos grandinių ir kitokių logistikos darinių, besijungiančių į naujus darinius – klasterius, tartum bičių sunėštą medaus korį, kurio motyvą savo reklaminiams įvaizdžiai labai sėkmingai panaudojo Miuncheno parodos ir konferencijos „Transport logistics“ organizatoriai.

Tačiau iš tiesų logistika nėra tokia jauna panelė, kaip gali pasirodyti žvelgiant į jos dabartinį, naujausių technologijų sukurtą vaizdinį. Tai greičiau nemažai patyrusi dama, kurios istorija prasidėjo karo lauke.

Šią damą maždaug 700 metais prieš Kristų gerai pažinojo asirų karo vadai. Jie buvo puikūs ankstyvosios karinės logistikos meistrai, išmaniai vadovavę dešimtims tūkstančių jau geležies amžiaus ginklais ir kovos vežimais apsiginklavusių vyrų. Manoma, kad asirai buvo pirmieji, pradėję kurti logistines didelės armijos aprūpinimo sistemas.

Šią patirtį sėkmingai tęsė senovės romėnai, sukūrę efektingą karo legionų judėjimo ir aprūpinimo sistemą. Romėnai išbulino svarbią logistikos grandį – savo didžiulėje imperijoje nutiesė puikius kelius, labai paspartinusius karo žygių tempą. Jais judėjo savotiški krovininiai traukiniai, traukiami mulų, kurių kiekvienas legionas turėjo apie pusę tūkstančio.

Po Romos imperijos žlugimo prasidėję viduramžiai, vadinamieji tamsieji amžiai, smarkiai sustabdė tautų vystymąsi visomis prasmėmis. Karo menas ir logistikos pradmenys išsigimė iki paprasto plėšikavimo.

Europoje kilę kryžiaus karai nedaug prisidėjo prie logistikos tobulinimo. Nors šioms karams buvo labiau būdingas užgrobtų žemių plėšimas, o ne sisteminis kariuomenės aprūpinimas, tačiau viduramžių karų dalyviams rūpėjo sandėliavimas. Pyls, fortai, įvairūs kiti tam tinkami statiniai tapo karo amunicijos, maisto, pašarų, gydymo reikmenų ir kitų reikalingų dalykų sandėliavimo vieta, arba, kaip mes dabar pavadintume, logistikos centrais, galėjusiais atlaikyti gana ilgą apgultis. Nuo šių centrų pasirengimo dažniausiai priklausė mūšio baigtis.

Naujas logistikos impulsas įsižiebė šešioliktajame amžiuje Prancūzijoje. Tuo metu armijoje atsirado nauja pareigybė, vadinamieji tiekėjai, arba maisto komisarai, kurie sudarydavo sutartis su vietinių rinkų atstovais. Civiliai asmenys pradėti samdyti teikti transportavimo paslaugas.

Septynioliktame-aštuonioliktame amžiuje, siekiant valdymo centralizavimo ir optimizavimo, visi kariuomenės administravimo, aptarnavimo, aprūpinimo klausimai buvo perduoti „armijos stiuardams“, mūsų akimis žiūrint – logistikos specialistams.

Jungtinėse Amerikos Valstijose logistikos sąvoka karinėje aplinkoje pradėta vartoti devyniolikto amžiaus pabaigoje. Savo knygoje „Grynoji logistika. Mokslas apie pasiruošimą karui“ (*Pure Logistics. The Science of War Preparation*) admiras Georgas Torpė (George Cyrus Thorpe) logistiką vertina kaip mokslą ir lygiavertę karo veiksmų dalį, apimančią daugybę veiklos priemonių.

Aštuoniolikto amžiaus pabaigoje Didžiojoje Britanijoje prasidėjusi industrinė revoliucija tam tikra prasme buvo ir logistikos revoliucija. Logistikos arsenalas papildė geležinkeliais, laivais. Vidaus degimo variklis atvėrė didžiules judėjimo galimybes automobilių keliais.

Logistikos mokslas ir praktika labai išstobulėjo Antrojo pasaulinio karo metu. Ryškiausių laimėjimų logistikoje pasiekusios JAV puikiai įvaldė jūrų ir oro transportą.

Antrojo pasaulinio karo logistikos principai ir amunicijos rezervas buvo sėkmingai panaudoti Korėjos kare. Jame savo logistikos gebėjimų perspektyvas, gabenant kariuomenę bei tiekiamą automobilių keliais ir geležinkeliais, pademonstravo Kinija, iki tol turėjusi ne itin įspūdingas logistikos sistemas. Šiandien Kinija garsėja puikiai suderintų logistikos grandinių, darnia logistikos klasterių veikla.

Tobula logistikos sistema ir tikru logistikos fenomenu galima laikyti Vietnamo kare istorinį vaidmenį suvaidinusių „Hošimino taką“.

Šis pavadinimas Vietnamo karo metu ne kartą mirgėjo pasaulio spaudos puslapiuose. Po karo „Hošimino takas“ tapo knygu, kino filmų, tyrinėjimų ir studijų objektu. Istorikai siekia suvokti milžiniškos, visa triuškinančios Pentagono karo mašinos pralaimėjimo Vietnamo džiunglėse priežastį.

„Hošimino tako“, dar vadinamo „Pergalės taku“ paslaptis buvo kruopščiai saugoma.

Pirmą kartą apie „Hošimino taką“ pasaulis sužinojo 1964 metais, praėjus penkeriems metams nuo jo statybos pradžios, iš Roiterio agentūros pranešimų apie kurią paslaptinę tiekimo sistemą džiunglėse.

Tūkstančius kilometrų per neįžengiamas džiungles beveik be jokios technikos, žmonių rankomis buvo sukurta slapta ir veiksminga logistikos sistema su perkėlomis, tiltais, perėjomis, telefonų linijomis ir stotimis bei kita sudėtinga inžinerine įranga.

Pentagonas be perstojo atakavo objektą. Virš „Hošimino tako“ buvo numesta 3 milijonai bombų. Jungtinės Amerikos Valstijos čia prarado 2545 lėktuvus, tačiau „Hošimino tako“ neįveikė.

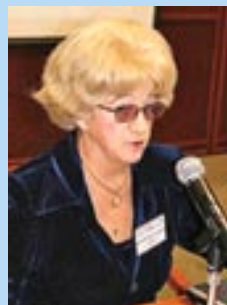
Milijardinėmis sumomis aprūpinta, pagal paskutinį inžinerijos žodį ginkluota armija džiunglių kare pralaimėjo žmogaus raumenų, veltelių, dviračių, sunkvežimių ir dramblių logistikai.

Nuoširdžiai Jūsų
Zita Tallat-Kelpšaitė
Žurnalo leidėja



Кластерный подход

К управлению развитием логистической инфраструктуры евроазиатских международных транспортных коридоров



Татьяна Прокофьева,

доктор экономических наук, профессор, главный научный сотрудник отдела инновационной логистики ОАО ИТКОР, профессор кафедры Управления логистической инфраструктурой НИУ «Высшая школа экономики»

Оксана Кашпунова,

соискатель ОАО «Институт исследования товародвижения и конъюнктуры оптового рынка» (ОАО ИТКОР)

Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года в качестве одной из целевых установок определила интеграцию в мировое транспортное пространство, развитие экспорта транспортных услуг и реализацию транзитного потенциала страны в системе международных транспортных коридоров (МТК). Одной из главных задач, направленных на достижение поставленной цели, является развитие логистической инфраструктуры и формирование на территории РФ в крупных транспортных узлах опорной сети мультимодальных транспортно-логистических центров (МТЛЦ), обеспечивающих высокий уровень сервисного обслуживания товароматериальных и сопутствующих потоков, следующих по национальным и международным транспортным коридорам.



Принципиальная схема развития и размещения МТЛЦ на территории России в транспортных узлах, расположенных в зоне тяготения к национальным и международным транспортным коридорам.

Безжалостные рейтинги

В соответствии с ежегодным рейтингом Всемирного банка Россия по уровню развития логистической инфраструктуры занимает 85 место из 155 стран мира. По условиям для международных поставок – 106 место, по таможенным процедурам – 138 место. По комплексному показателю логистики LPI (Logistics Performance Index) по данным Всемирного банка Россия занимает 95 место из 155 стран мира.

Столь низкий рейтинг в логистике в условиях глобализации мировой экономики, рас-

ширения международного сотрудничества и вхождения России в ВТО может привести к весьма значительным негативным последствиям и требует незамедлительной постановки задачи разработки и реализации национальной стратегии комплексного развития логистики в России.

При этом задачей первостепенной важности становится разработка и поэтапная реализация единой стратегии формирования в крупных транспортных узлах и морских портах,

расположенных в зоне тяготения Евроазиатских МТК, мультимодальных логистических центров, интегрированных в региональные, национальную и международные транспортно-логистические системы (ТЛС).

Для успешного инновационного развития России и регионов страны необходимы новые подходы и технологии управления, основанные на последних достижениях науки и мировом опыте.

Решение проблемы – кластерный подход

В условиях глобализации и интернационализации мировой экономики ведущей стратегией социально-экономического развития субъектов Российской Федерации становится кластерный подход к управлению отраслями и регионами РФ, обеспечивающий инновационное развитие и повышение конкурентоспособности экономики как отдельных регионов, так и страны в целом. Исключительная значимость выбора кластерных моделей управления экономическим развитием регионов выдвигает эту проблему в разряд имеющих особое государственное значение.

Интенсивное развитие рынка транспортно-логистических услуг в России создает объективные организационно-экономические предпосылки для формирования транспортно-логистических кластеров (ТЛК) как наиболее эффективной инновационно ориентированной формы интеграции участников рынка транспортно-логистических услуг, обеспечивающей на основе инноваций и согласования экономических интересов всех контрагентов цепи поставок максимальный синергетический эффект.

В стратегии социально-экономического развития Новосибирской области провозглашено формирование в качестве стратегических точек роста территориально-отраслевых кластеров, включая транспортно-логистический кластер, основу формирования которого составляют мультимодальные транспортно-логистические центры (кластеры), построенные на иерархических принципах. В ОАО «РЖД» разработана методология организации функционирования международных транспортных коридоров на основе кластерного подхода с применением мультимодальных логистических центров.

Кластерный подход широко применяется в экономике Германии, США, Японии, Финляндии, Китае, Индии и ряде других стран. В Республике Казахстан в качестве одного из семи наиболее прогрессивных направлений развития экономики формируется транспортно-логистический кластер.

Показателен опыт создания кластеров в Японии, экономика которой характеризуется системами субподрядных и субконтрактных связей между крупными, средними и малыми предприятиями. Типичный японский кластер формирует одно относительно крупное головное предприятие, имеющее статус компании-лидера, и два-три уровня субподрядных фирм, расположенных обычно в географической близости к нему. При этом субподрядчики первого уровня связаны с головным предприятием ▶



ОТДАЙТЕ ПЕРЕГРУЗКУ КОНТЕЙНЕРОВ В ХОРОШИЕ РУКИ

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

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

БАЛТКРАН

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

**TRANSBALTICA
2013**



**XVI INTERNATIONAL
CONFERENCE**

June 6 – 7, 2013
Radisson BLU Daugava Hotel,
Riga, Ventspils, Latvia

PROJEKTS TIEK ĪSTENOTS SADARBĪBĀ AR



IEGULDĪJUMS TAVĀ NĀKOTNĒI
Nr. L-ĀTA-13-1334



ORGANIZER:



PARTNER:



SUPPORT:



ph.: +371 29269208, +371 67333167; fax: +371 67234050, www.itbassociation.lv; www.rmsforum.lv

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



долгосрочными договорами. Связи поставщиков второго и последующих уровней регламентируются субподрядчиками первого уровня.

Основа кластера – «5 И»

Модель инициирования создания кластеров включает 5 основных факторов кластеризации: Инициатива; Инновации; Интеграция; Информация и Интерес.

Сущность концепции, сформулированной профессором М.П. Войнаренко, состоит в обеспечении пяти необходимых условий — «5И» для того, чтобы кластер состоялся как жизнеспособная, самодостаточная, успешная и эффективная организация. Исследования показали, что условия создания и функционирования кластеров могут быть одновременно и условиями инвестирования перспективных проектов на основе кластерных технологий:

- без **инициативы** невозможно реализовать даже самый примитивный проект или привлечь инвестиции;
- только новые, оригинальные, нестандартные **инновационные идеи** могут заинтересовать инвестора;
- только **интеграция** усилий власти, бизнеса и институций (научных, образовательных, общественных организаций) может быть условием успешного привлечения инвестиций на данную территорию (город, район, регион);
- без обмена **информацией** о потенциальных возможностях региона, его приоритетах, инвестиционной привлекательности и перспективах развития невозможно какое-либо инвестиционное предложение от потенциальных инвесторов;
- только **экономический интерес** от вложенного капитала может быть гарантией успешной реализации любого реального инвестиционного проекта.

Транспорт – инструмент геостратегической политики

Кластерная политика в сфере развития транспортной инфраструктуры нашла отражение в Транспортной стратегии России на период до 2030 г. и находится в самом начале своего пути.

Развитие транспортной системы страны приобретает в современных условиях особое значение. Транспорт – важнейшая составная часть инфраструктуры России – становится инструментом геостратегической политики и фактором формирования конкурентных преимуществ экономической системы. Его устойчивое и эффективное функционирование является необходимым условием высоких и устойчивых темпов экономического роста, обеспечения целостности, национальной безопасности и обороноспособности страны, повышения качества жизни населения, рациональной интеграции России в мировую экономику.

В Концепции кластерной политики РФ с учетом отраслевой специфики выделено 5 типов кластеров, одним из которых назван транспортно-логистический кластер, понимаемый следующим образом:

Транспортно-логистические кластеры вклю-

чают в себя комплекс инфраструктуры и компаний, специализирующихся на хранении, сопровождении и доставке грузов и пассажиров. Кластер может включать также организации, обслуживающие объекты портовой инфраструктуры, компании, специализирующиеся на морских, речных, наземных, воздушных перевозках, логистические комплексы и другие. Транспортно-логистические кластеры развиваются в регионах, имеющих существенный транзитный потенциал.

Исходя из вышеизложенного, сформулируем понятия «транспортно-логистический кластер».

Термин «кластер» в экономике стал применяться относительно недавно.

Согласно классическому определению основоположника кластерного подхода профессора Гарвардского университета Майкла Портера, кластер – это группа географически соседствующих взаимосвязанных компаний и связанных с ними организаций, действующих в определенной сфере, взаимодополняющих друг друга и усиливающих конкурентные преимущества как отдельных компаний, так и кластера в целом.

ТЛК – это межотраслевое добровольное объединение предпринимательских структур, транспортно-логистической инфраструктуры, общественных и других организаций, специализирующихся на перевозке грузов, хранении и грузопереработке, транспортно-экспедиционном, логистическом сервисном обслуживании и управлении товароматериальными и сопутствующими потоками, тесно сотрудничающих с научными, образовательными учреждениями, органами федеральной и региональной власти с целью повышения конкурентоспособности на отечественном и мировом рынке транспортно-логистических услуг.

Большой интерес представляет применение кластерного подхода к развитию логистической инфраструктуры, формированию региональных транспортно-логистических систем и межрегиональных макрологистических платформ.

Региональные транспортно-логистические системы

Прототипом кластерной стратегии в сфере транспорта и транспортно-логистической инфраструктуры являются разработанные в ряде регионов России целевые комплексные программы и инвестиционные проекты формирования региональных транспортно-логистических систем (РТЛС), в которых в качестве интегратора выступает товароматериальный и сопутствующие информационный, финансовый и сервисные потоки, общие цели ведения бизнеса, согласованные с региональными целями социально-экономического развития. Такие про-

граммы разработаны и поэтапно реализуются в Московском регионе, Санкт-Петербурге, Нижнем Новгороде, Самаре, Екатеринбурге, в Тюменской, Иркутской области и в Новосибирске.

Геополитические интересы России потребовали объявления Байкальского региона и Дальнего Востока стратегическими регионами России, для которых должны быть созданы центры притяжения товароматериальных, информационных, людских и финансовых потоков.

Как показывает зарубежный опыт, центрами притяжения товарных и сопутствующих потоков, новых технологий, инвестиций и инноваций, а также бизнес-структур логистического сервисного и финансового профиля являются транспортно-логистические центры (ТЛЦ), сооружаемые в мультимодальных транспортных узлах и морских портах и рассматриваемые как стратегические точки роста экономики.

Благоприятное геополитическое положение Байкальского региона на пути следования товароматериальных потоков между Европой и Азией, близость региона к активно развивающимся странам АТР, соседство с Монголией и Китаем позволяют рассматривать его как стратегический плацдарм для развития транспорта и логистики, реализации транзитного потенциала России в системе евроазиатских МТК.

Рынок логистических услуг в Байкальском регионе находится на ранней стадии формирования и представлен в основном складами классов D и C, складские комплексы классов A и B в небольшом количестве расположены в г. Иркутске в основном в торговой сети и на промпредприятиях, терминальные комплексы со складами имеются в Осетровском речном порту и на погранпереходе в Забайкальске.

К категории РТЛЦ в стадии виртуального развития можно отнести филиал ОАО «РЖД» Восточносибирский территориальный центр фирменного транспортного обслуживания (ВСТЦ ФТО), функционирующий на базе высоко развитых информационных технологий при практически полном отсутствии физической логистической инфраструктуры. Для подъема экономики Байкальского региона, расширения его участия во внешнеторговом обороте и реализации транзитного потенциала Транссиба необходимо формирование опорной сети РТЛЦ, интегрированных в Байкальскую транспортно-логистическую систему (ТЛС), для чего в регионе, как показало исследование рынка логистических услуг, сформировались объективные предпосылки.

В качестве наиболее прогрессивной организационно-правовой формы создания РТЛЦ целесообразно рассматривать кластерную модель, обеспечивающую межфункциональную и межорганизационную координацию и интеграцию участников и партнеров РТЛЦ и последующее его инновационное развитие.

Статья подготовлена по материалам доклада профессора, президента ассоциации «Логинвест», вице-президента национальной логистической ассоциации России Татьяны Прокофьевой на международной конференции «ТрансРоссия 2013». Полный доклад – на сайте www.jura.lt в рубрике «Интернет-публикации».



Klasteriai

Požiūris į Eurazijos tarptautinių transporto koridorių logistikos infrastruktūros plėtrą



Tatjana Prokofjeva

Ekonomikos mokslų daktarė, profesorė, AAB ITKOR inovacinės logistikos skyriaus vyriausioji mokslinė bendradarbė, MTU Aukštosios ekonomikos mokyklos Logistikos infrastruktūros valdymo katedros profesorė

Oksana Kašpurova

AAB ITKOR (Urminės rinkos prekių judėjimo ir konjunktūros tyrimo instituto) mokslinė darbuotoja

Rusijos Federacijos transporto strategija laikotarpiui iki 2030 metų kaip vieną svarbiausių tikslų numato integraciją į pasaulio transporto erdvę, transporto paslaugų eksporto plėtrą ir šalies tranzitinio potencialo realizavimą tarptautinių transporto koridorių (TTK) sistemoje. Vienas svarbiausių uždavinių nusibrėžtam tikslui įgyvendinti yra logistikos infrastruktūros plėtojimas ir stambių transporto mazgų bei multimodalių transporto logistikos centrų (MTLC), kurie užtikrintų aukštą prekių ir kitokių srautų, einančių nacionaliniais ir tarptautiniais transporto koridoriais, formavimas Rusijos Federacijoje.

Negailėstingi reitingai

Pasaulio Banko reitingų duomenimis, Rusija pagal logistikos infrastruktūros plėtrą užima 85 vietą iš 155 šalių. Pagal tarptautinių tiekimų sąlygas – 106 vietą, pagal muitinių procedūras – 138 vietą. Pagal kompleksinį LPI (*Logistics Performance Index*) logistikos rodiklį Pasaulio Bankas skyrė Rusijai 95 vietą iš 155 šalių.

Toks žemas logistikos reitingas pasaulio ekonomikos globalizavimo, tarptautinio bendradarbiavimo ir Rusijos įsiliejimo į PPO (Pasaulio prekybos organizacija) sąlygomis gali turėti neigiamų pasekmių, todėl būtina nedelsiant sukurti ir realizuoti Rusijoje nacionalinę logistikos kompleksinio plėtojimo strategiją.

Taip pat labai svarbu sukurti ir etapais realizuoti transporto mazguose bei jūrų uostuose bendrą multimodalių logistikos centrų formavimo Eurazijos TTK zonoje strategiją.

Norint sėkmingai vykdyti Rusijos ir šalies regionų inovacinius planus, būtina kurti naujas valdymo technologijas, pagrįstas paskutiniaisiais mokslo laimėjimais ir pasauline patirtimi.

Problemos sprendimas – klasteriai

Pasaulio ekonomikos globalizavimo ir internacionalizavimo sąlygomis svarbiausia Rusijos Federacijos subjektų socialinės ir ekonominės

plėtos strategija tampa klasterinis požiūris į RF šakų ir regionų valdymą, užtikrinantį inovacinę ekonomikos plėtrą ir konkurencingumą atskiruose regionuose ir visoje šalyje. Regionų ekonomikos valdymo klasterinių modelių pasirinkimas yra ypatingos valstybinės reikšmės užduotis.

Intensyviai vystantis Rusijos transporto ir logistikos paslaugų rinkai, atsiranda objektyvios organizacinės ir ekonominės prielaidos transporto logistikos klasteriams (TLK) formuoti, siekiant transporto ir logistikos paslaugų rinkos dalyviams integruotis, kad inovacijų ir suderintų visų kontragentų ekonominių interesų pagrindu būtų gautas maksimalus sinergetinis efektas.

Novosibirsko srities socialinės ir ekonominės plėtos strategijoje numatyta formuoti kaip strategines užduotis teritorinius šakų klasterius, tarp jų ir transporto logistikos klasterį, kurio formavimo pagrindą sudaro multimodalūs transporto logistikos centrai (klasteriai), sukurti hierarchijos principu. Bendrovėje „Rusijos geležinkeliai“ sudaryta tarptautinių transporto koridorių veikimo klasteriniu požiūriu metodologija, pasitelkiant multimodalius logistikos centrus.

Klasteriai plačiai taikomi Vokietijos, JAV, Japonijos, Suomijos, Kinijos, Indijos ir kitų šalių ekonomikoje. Kazachstano Respublikoje kaip vienas iš septynių pažangiausių ekonomikos plėtojimo kryptių formuojamas transporto logistikos klasteris.

Įdomi klasterių kūrimo patirtis Japonijoje, kurios ekonomikoje vyrauja subrangoviniai ir subkontraktiniai ryšiai tarp stambiųjų, vidutinių ir smulkiųjų įmonių. Tipišką japonišką klasterį formuoja viena palyginti stambi pagrindinė įmonė, turinti įmonės lyderės statusą, ir dviejų trijų lygių subrangovinės firmos, dažniausiai esančios geografiškai arti didžiosios įmonės. Pirmojo lygio subrangovai susiję su pagrindine įmone ilgalaikėmis sutartimis. Antrojo ir paskesnių lygių tiekėjų ryšius reglamentuoja pirmojo lygio subrangovai.

Terminas „klasteris“ pradėtas naudoti ekonomikoje palyginti neseniai. Pagal klasterinio požiūrio pradininko Harvardo universiteto profesoriaus Maiklo Porterio klasikinį apibūdinimą, klasteris – tai grupė geografiškai kaimyninių tarpusavyje susietų kompanijų ir su jomis susijusių organizacijų, veikiančių tam tikroje sferoje ir papildančių viena kitą, stiprinančių konkurencinius pranašumus.



Klasterio pagrindas – „5 I“

Klasterių modeliai sukuriama iš 5 pagrindinių klasterizacijos veiksmų: iniciatyva, inovacijos, integracija, informacija ir interesas.

Koncepcijos, kurią suformulavo profesorius M.Voinarenka, esmę sudaro penkis būtiniausias sąlygos – „5 I“, kad klasteris veiktų kaip gyvybinga, savarankiška, sėkminga ir efektyvi organizacija. Tyrimai parodė, kad klasterių sukūrimo ir veikimo sąlygos gali būti tuo pat metu ir perspektyvių projektų investavimo klasterinių technologijų pagrindu sąlygos:

- be iniciatyvos neįmanoma realizuoti net primityviausio projekto ir pritraukti investicijų;
- tik naujos, originalios, nestandartinės inovacinės idėjos gali sudominti investuotoją;
- tik valdžios, verslo ir institucijų (mokslo, švietimo, visuomeninių organizacijų) pastangų integracija gali padėti sėkmingai pritraukti investicijų į konkrečią teritoriją (miestą, rajoną, regioną);
- be pasikeitimo informacija apie potencialias regiono galimybes, jo prioritetus, investicinių patrauklumą ir plėtros perspektyvas neįmanomas bet koks potencialių investuotojų sūlymas;
- tik ekonominis interesas iš įdėto kapitalo gali garantuoti sėkmingą realaus investicinio projekto realizavimą.

Transportas – geostrateginės politikos instrumentas

Klasterinė politika transporto infrastruktūros plėtojimo sferoje rado atgarsį Rusijos transporto strategijoje laikotarpiu iki 2030 metų ir dabar yra pačioje savo kelio pradžioje.

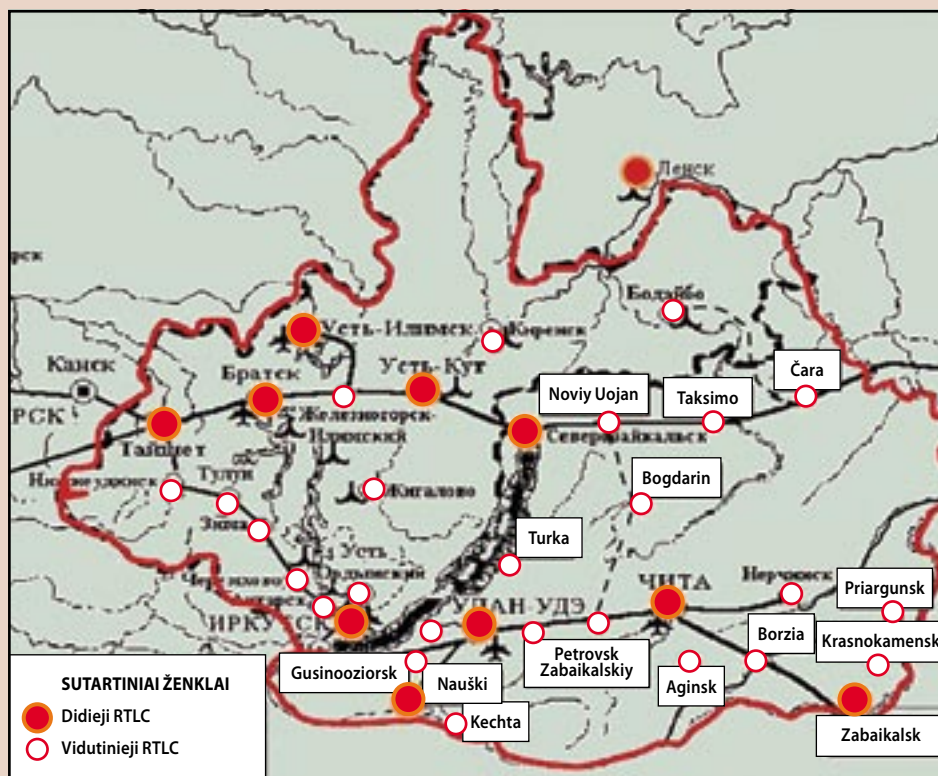
Šalies transporto sistemos raida dabartinėmis sąlygomis turi ypatingą reikšmę. Transportas – svarbiausia Rusijos infrastruktūros dalis – tampa ekonomikos geostrateginės politikos instrumentu ir konkurencinių privalumų formavimo veiksmu. Jo stabilus ir efektyvus veikimas yra būtina sąlyga spartinti ekonomikos augimą, užtikrinti šalies nacionalinį saugumą ir gynybinę galią, gerinti gyventojų gyvenimo kokybę, užtikrinti racionalią Rusijos integraciją į pasaulio ekonomiką.

RF klasterinės politikos koncepcijoje, atsižvelgiant į šakų specifiką, išskirti 5 klasterių tipai, kurių vienas pavadintas transporto logistikos klasteriu ir suvokiamas šitaip:

transporto logistikos klasteriai sudaro infrastruktūros ir kompanijų kompleksą, kurio specializacija – laikyti, lydėti ir pristatyti krovinius ir keleivius. Klasteriu taip pat galima pavadinti organizacijas, kurios prižiūri uostų infrastruktūros objektus, ir kompanijas, kurių specializacija yra jūrų, upių, antžeminis ir oro transportas, logistikos kompleksai ir kt. Transporto logistikos kompanijos plėtojamos regionuose, kurie turi tvirtą tranzito potencialą.

Taigi iš pateiktų teiginių suformuluokime sąvoką „transporto logistikos klasteris“.

TLK – savanoriškas šakos verslo struktūrų, transporto logistikos infrastruktūros, visuomeninių ir kitokių organizacijų, kurios gabena, laiko ir apdoroja, ekspedijuoja ir valdo prekių srautus, susivienijimas ir bendradarbiavimas su



Logistikos centrų plėtros schema Baikalo regione.

mokslo ir švietimo įstaigomis, federalinės ir regionų valdžios organais. Toks susivienijimas ir bendradarbiavimas turi padėti didinti transporto logistikos paslaugų konkurencingumą šalies ir pasaulio rinkose.

Regioninės transporto logistikos sistemos

Klasterinės strategijos transporto ir transporto logistikos infrastruktūros sferoje prototipas yra sukurtos kai kuriuose Rusijos regionuose tikslinės kompleksinės programos ir parengti regionų transporto logistikos sistemos (RTL) formavimo projektai, kuriuose kaip integratoriai pateikiami prekių materialiniai, informaciniai, finansiniai ir serviso srutai, bendrieji verslininkystės tikslai, suderinti su regionų socialinės ir ekonominės raidos tikslais. Tokios programos parengtos ir etapais realizuojamos Maskvos regione, Sankt Peterburge, Nižnij Novgorode, Samaroje, Jekaterinburge, Tiumenės, Irkutsko srityse ir Novosibirsk.

Geopolitiniai Rusijos interesai pareikalavo paskelbti Baikalo ir Tolimųjų Rytų regionus strateginiais Rusijos regionais, kuriuose turi būti įkurti prekių, medžiagų, informacijos, žmonių ir finansų traukos centrai.

Kaip rodo užsienio šalių patirtis, prekių, naujų technologijų, investicijų ir inovacijų srautų, taip pat transporto logistikos serviso ir finansinio profilio verslo struktūrų traukos centrai (TLC), įkuriami multimodaliuose transporto mazguose ir jūrų uostuose, vertinami kaip strateginiai ekonomikos augimo centrai.

Baikalo regiono palanki geopolitinė padėtis, kur eina prekių srautai tarp Europos ir Azijos,

kaimynystė su Mongolija ir Kinija leidžia vertinti šį regioną kaip strateginį placdarmą transporto logistikai plėtoti, Rusijos tranzito potencialui stiprinti.

Logistikos paslaugų rinka Baikalo regione tebėra ankstyvoje formavimo stadijoje ir joje kol kas vyrauja D ir C klasės sandėliai, negausūs A ir B klasės sandėlių kompleksai, įsikūrę Irkutске, dažniausiai prekybos tinkluose, terminalų kompleksų su sandėliais yra Osetrovo upių uoste ir Užbaikalės pasienio perėjoje.

RTLs kategorijai virtualaus vystymosi stadijoje galima priskirti AAB „Rusijos geležinkeliai“ filialą, Rytų Sibiro teritorinį transporto firminio aptarnavimo centrą (RS TFAC), veikiančią su gerai išvystytą informacijos technologijų pagalba, praktiškai be jokios fizinės logistikos infrastruktūros. Baikalo regiono ekonomikai stiprinti, jo dalyvavimui užsienio prekybos apyvartoje ir Transsibiro tranzito potencialui realizuoti būtina suformuoti atraminį RTLs tinklą, integruotą į Baikalo transporto logistikos sistemą (TLS), o tam, kaip parodė logistikos paslaugų rinkos tyrimai, susiformavo objektyvios prielaidos.

Regionų transporto logistikos sistemai organizuoti tikslinga pasinaudoti klasterio modeliu, kuris užtikrins RTLC partnerių ir dalyvių funkcinę, organizacinę koordinaciją ir integraciją bei paskesnę jo inovacinę raidą.

Straipsnis parengtas pasinaudojus profesorės, asociacijos „Loginvest“ prezidentės, Rusijos nacionalinės logistikos asociacijos viceprezidentės Tatjanos Prokofjevovos pranešimu tarptautinėje konferencijoje „TransRussia 2013“.

Visas pranešimas – tinklalapyje www.jura.lt rubrikoje „Interneto publikacijos“.



Белорусы оценили прогресс KLASCO

Вида Бортеленe

Благодаря прекрасному географическому положению и усовершенствованным навигационным параметрам Клайпеда в последнее время стала основным внешнеторговым портом Беларуси. Дискуссии правительств и промышленников о неисчерпанных ресурсах сотрудничества прогнозируют развитие транспортной логистики.

18–19 апреля в Клайпеде прошел IX литовско-белорусский экономический форум. Его организовала Литовская конфедерация промышленников в сотрудничестве с Литовской ассоциацией морских стивидорных компаний. Форум преследовал, в первую очередь, хозяйственно-коммерческие цели и вместе с тем стал местом неформального общения с обменом мнениями о перспективах деловых отношений.

Приглашение участвовать в форуме приняли главы правительств обеих стран Альгирдас Буткявичюс и Михаил Мясникович, а также

представители концерна «Беларуськалий» и других предприятий, экспортирующих продукцию. Они обменялись суждениями об улучшении морской торговли. Теплая атмосфера мероприятия и интерес гостей к деятельности Клайпедского морского порта настроили литовских бизнесменов на оптимистический лад, поскольку высказанные намерения об увеличении грузопотока перевесили изредка раздающиеся рассуждения соседей о других географических направлениях экспортной торговли.

Беларусь является основным партнером Клайпедского порта. За последнее десятилетие-



тие, сопровождавшееся интенсивной модернизацией морского комплекса Литвы, поток грузов соседней страны последовательно увеличивался и вырос до трети всего оборота, составив в 2011 году 11 млн тонн. Большую часть этого количества занимают калийные удобрения, продаваемые на мировые рынки. Поэтому данная сфера тесного сотрудничества послужила толчком для проведения встречи представителей Литвы и Белоруссии в литовском портовом городе.

Выбрали Клайпеду

Белорусская делегация, которую в Клайпеду сопровождал министр транспорта и коммуникаций Литвы Римантас Синкявичюс, начала знакомство с технологиями и навигационными параметрами порта, важными для перевозки белорусских грузов на крупнотоннажных судах в дальние страны, с комплекса сыпучих удобрений компании KLASCO.

Генеральный директор KLASCO Аудрюс Паужа выразил удовлетворение постоянным вниманием представителей белорусских властей высшего ранга к Клайпедскому транспортному узлу.

«Для коллектива KLASCO большая честь, что премьер-министр и промышленники Беларуси, наши основные грузоотправители, посещают компанию, знакомятся с возможностями грузовых работ. Наши отношения носят не эпизодический характер, они длятся уже много лет. За эти годы возросло качество услуг. Партнерство всех удовлетворяет, жалоб или рекламаций не случается. Это доказывает, что обе стороны работают профессионально», – отметил А.Паужа. По его словам, при планировании инвестиций компания учитывает замечания клиентов по поводу параметров судов, скорости грузовых работ, оборачиваемости железнодорожных вагонов и постоянно совершенствует производственный процесс.

Северная территория KLASCO с 4 терминалами – самая универсальная часть Клайпедского порта. Важное место в номенклатуре ее грузов занимает не только экспорт литовской промышленности и белорусские сыпучие удобрения, но и другая экспортируемая и импортируемая продукция соседней страны: металлоизделия, сахар, мороженые продовольственные товары.

У белорусских гостей была возможность воочию убедиться в эффективности технологии погрузки удобрений на судно типа Panamax. Они также осмотрели стройплощадку, где в следующем году будет открыт еще один склад вместимостью 100 тыс. тонн для сыпучих удобрений, обсудили планы на будущее. Руководитель KLASCO уверен, что грузы на новом складе будут, а повлияет на это дальнейшее сотрудничество с белорусскими производителями.

Диалог стимулирует торговлю

Беларусь, как и Литва, является для восточных стран важным транзитным партнером, ее экономику быстрыми темпами развивает транспорт. В настоящее время создано 10 торгово-логистических центров вокруг Минска,

идет строительство еще нескольких десятков таких объектов. Это обусловлено географическим положением страны и приемлемыми тарифами компании «Белорусская железная дорога», поскольку перевозка грузов через страну стала конкурентоспособной.

Почти все перевозимые по железной дороге транзитные грузы с Востока поступают в Клайпеду по территории Беларуси. Через соседнюю страну из Клайпеды направляется большинство грузов ро-ро пользователей морского паромного терминала KLASCO, перевозящих автотранспортом товары широкого потребления из Западной Европы и Скандинавии в страны СНГ.

По словам представителей Беларуси, в настоящее время немало продукции местной промышленности экспортируется через Одесский морской порт (Украина). Однако более тесные связи с Европейским союзом послужили бы стимулом для перевозки большого количества грузов через Клайпеду.

«Мы много говорили об инвестициях Беларуси в Литве и Литвы – в Беларуси, о конкретных проектах. Было сказано, что Клайпедский порт является своеобразным мостом для белорусских грузов в Евросоюз», – сказал А.Буткявичюс после встречи с главой правительства Беларуси.

«Экономически надежный транспортный коридор – обоюдная выгода», – отметил М.Мясникович, призвав на бизнес-форуме предпринимателей вдвое увеличить масштабы торговли между нашими странами.

Литовская ассоциация морских стивидорных компаний, постоянно стремящаяся к последовательности транспортных связей, которые бы не страдали от не всегда благоприятных для бизнеса двусторонних дипломатических отношений, после теплого диалога литовских и белорусских партнеров в Клайпедке рассчитывает и на увеличение объемов двухсторонних инвестиций, и на более дружеское общение с соседями. ■

Генеральный директор KLASCO Аудрюс Паужа говорит, что уже в следующем году будет построен склад, двери которого будут открыты для удобрений Белоруссии.





Baltarusiai įvertino KLASCO pažangą

Vida Bortelienė

Dėl puikios geografinės padėties ir patobulintų navigacinių parametų Klaipėda pastaruoju metu tapo pagrindiniu Baltarusijos užsienio prekybos uostu. Vyriausybės ir pramoninkų diskusijos apie neišsemtus bendradarbiavimo išteklius prognozuoja transporto logistikos plėtrą.

Balandžio 18–19 dienomis Klaipėdoje vykęs IX Lietuvos ir Baltarusijos ekonominis forumas, kurį organizavo Lietuvos pramoninkų konfederacija, bendradarbiaudama su Lietuvos jūrų krovos kompanijų asociacija, siekė, visų pirma, ūkinių-komercinių tikslų, o antra – neformalaus žmonių bendravimo apsišaukiant nuomonėmis apie verslo santykių perspektyvas.

Kvietimus dalyvauti renginyje priėmė abiejų šalių vyriausybės vadovai Algirdas Butkevičius bei Michailas Miasnikovičius, taip pat koncerno „Belaruskalij“ ir kitų produkciją eksportuojančių įmonių atstovai dalinosi mintimis, kaip pagyvinti jūrinę prekybą. Šilta renginio atmosfera ir svečių susidomėjimas

Klaipėdos uosto veikla lietuvius verslininkus nuteikė optimistiškai, nes išsakyti ketinimai didinti krovinių srautą atsivėrė retsykiais pasigirstančius kaimynų pasvarstymus apie kitas geografinės prekybos kryptis.

Baltarusija yra pagrindinis Klaipėdos uosto partneris. Per dešimtmetį, kai Lietuvos jūrinis kompleksas intensyviai modernizuojamas, kaimyninės šalies krovinių srautas nuosekliai didėjo, išaugo iki trečdaliao visos apyvartos ir 2012 metais siekė 11 mln. tonų. Didesnę pusę šio kiekio sudaro pasaulio rinkoms parduodamos kalio trąšos. Tad ši glaudaus bendradarbiavimo sritis tapo postūmiu Lietuvos ir Baltarusijos atstovų susitikimą surengti uostamiestyje.

Pasirinko Klaipėdą

Lietuvos susisiekimo ministro Rimanto Sinkevičiaus į Klaipėdą atlydėta Baltarusijos delegacija pažintį su technologijomis ir uosto navigaciniais parametrais, svarbiais gabenant Baltarusijos krovinius dideliais laivais į tolimas šalis, pradėjo nuo KLASCO birių trąšų komplekso.

KLASCO generalinis direktorius Audrius Pauža pasidžiaugė nuolatiniu aukščiausio lygio Baltarusijos valdžios atstovų dėmesiu Klaipėdos transporto mazgui.

„KLASCO kolektyvui didelė garbė, kad Baltarusijos ministras pirmininkas ir pramonininkai, pagrindiniai krovinių siuntėjai, lankosi kompanijoje, susipažįsta su krovos galimybėmis. Mūsų

KLASCO su partneriu AB „Lietuvos geležinkeliai“ kasmet užtikrina, kad vis didesni kiekiai Baltarusijos krovinių būtų perkrauti per Klaipėdos uostą.





Baltarusijos delegacija KLASCO terminale.

santykiai nėra epizodiniai, jie trunka daugelį metų. Per tą laiką išaugo paslaugų kokybė. Partnerystė visus tenkina, nusiskundimų ar prie-

kaištų nepasitaikė. Tai įrodo, kad abi pusės dirba profesionaliai“, – pažymėjo A. Pauža. Pasak jo, planuodama investicijas kompanija atsižvelgia į klientų pastabas dėl laivų dydžių, krovos operacijų greičio, geležinkelio vagonų apyvartumo ir nuolat tobulina gamybos procesą.

Šiaurinė KLASCO teritorija su 4 terminalais yra pati universaliausia Klaipėdos uosto dalis. Jos krovinių nomenklatūroje svarbią vietą užima ne tik Lietuvos pramonės eksportas ir baltarusiškos birios trąšos, bet ir kita kaimyninės šalies eksportuojama bei importuojama produkcija: metalo gaminiai, cukrus, šaldyti maisto produktai.

Svečiai iš Baltarusijos turėjo galimybę akivaizdžiai įvertinti į „Panamax“ laivą kraunamų trąšų technologiją. Taip pat buvo proga pasižvalgyti po statybų aikštelę, kur kitamet bus atidarytas dar vienas buriams kroviniams skirtas 100 tūkst. tonų sandėlis, pakalbėti apie ateities planus. KLASCO vadovas yra tikras, kad krovinių naujame sandėlyje bus, o tam įtakos turės tolesnis bendradarbiavimas su Baltarusijos gamintojais.

Dialogas skatina prekybą

Baltarusija, kaip ir Lietuva, Rytų šalims yra svarbi tranzito partnerė, jos ekonomiką sparčiai plėtoja transportas. Šiuo metu jau sukurta 10 prekybos logistikos centrų aplink Minską, vyksta dar kelių dešimčių tokių objektų statybos. Tai lemia šalies geografinę padėtį ir palankūs Baltarusijos geležinkelių įmonės tarifai, nes krovi-

nių gabenimas per šalį tapo konkurencingas.

Beveik visi geležinkeliu gabenami tranzitiniai kroviniai iš Rytų Klaipėdą pasiekia per Baltarusijos teritoriją. Kaimyninės šalies link iš Klaipėdos suka dauguma KLASCO jūrų perkėlos ro-ro terminalo naudotojų, autotransportu gabenančių plataus vartojimo prekes iš Vakarų Europos bei Skandinavijos į Nepriklausomų Valstybių Sandraugos šalis.

Pasak Baltarusijos atstovų, šiuo metu nemažai vietos pramonės produkcijos eksportuojama per Odesos jūrų uostą Ukrainoje. Tačiau glaudesni ryšiai su Europos Sąjunga būtų stimulas daugiau krovinių gabenti per Klaipėdą.

„Daug kalbėjome apie Baltarusijos investicijas Lietuvoje ir Lietuvos – Baltarusijoje, apie konkrečius projektus. Buvo pasakyta, kad Klaipėdos uostas yra savotiškas tiltas Baltarusijos kroviniams į Europos Sąjungą“, – teigė A. Butkevičius po susitikimo su Baltarusijos vyriausybės vadovu.

„Ekonomiškai patikimas transporto koridorius – abipusė nauda“, – pažymėjo M. Miasnikovičius, verslo forume skatindamas verslininkus prekybos mastą tarp šalių išplėsti dvigubai.

Lietuvos jūrų krovos kompanijų asociacija, nuolat siekianti, kad transporto ryšių nuoseklumui netrukdytų verslui ne visuomet palankūs dvišaliai diplomatiniai santykiai, po sklandaus Lietuvos ir Baltarusijos partnerių dialogo Klaipėdoje tiksri ir abipusį investicijų gausos, ir atviresnio bendravimo su kaimynais. ■



Мы по-настоящему находимся в Эре Азии!

В штормовых водах торговли Внутренняя Азия (Intra Asia) предлагает глоток свежего воздуха

Марк Миллар

Марк Миллар предоставляет выгодные предложения клиентам с независимыми, внешними и основанными на имеющейся информации перспективами в стратегиях их цепочек поставок в Азии, включая Китай и Ассоциацию государств Юго-Восточной Азии. Его презентации, семинары и корпоративные брифинги помогают компаниям улучшить бизнес-операции, строить более эффективные планы, а также повышать прибыльность экосистем своих цепочек поставок. Марк играет ведущую роль вместе с несколькими индустриальными ассоциациями и регулярно участвует в мероприятиях цепочки поставок, организуемых по всей Азии, в том числе в Китае, Гонконге, Сингапуре, Индии, Таиланде, Малайзии, Вьетнаме, Индонезии, Филиппинах и Мьянме.
mark@markmillar.com

Пока спрос остаётся вялым, а риск грузозвместимости - высоким, индустрия контейнерных перевозок продолжает оставаться штормовыми водами для владельцев судов, операторов и инвесторов. Руководители индустрии очень озадачены рядом проблем, с которыми они столкнулись в секторе морского фрахта, включая слабый рост грузов. Новая грузозвместимость приходит на рынок и увеличивает проблемы окружающей среды.

Главная проблема состоит в том, что индустрия по-прежнему имеет слишком большую грузозвместимость и недостаточное количество грузов, в результате этого в секторе существуют постоянные финансовые проблемы.

Согласно Seatrade, в течение последних четырёх лет совместные убытки первой двадцатки контейнеровозов составили 6,9 миллиарда американских долларов. В течение 2012 года судоводные линии совместными усилиями почти покрыли свои расходы, и в 2013 г. индустриальный уровень прогнозирует умеренную прибыль Drewry в 280 миллионов американских долларов - почти достаточная норма прибыли в мировых объёмах сейчас достигает 170 миллионов ДФЭ от контейнеров за год.

Оценочные данные варьируются из-за дисбаланса грузозвместимости - по оценочным данным Barclays Bank, в 2013 г. потребность в грузах возрастёт на 663 %, пока Clarkson's предсказывает рост мировой контейнерной торговли на 6,1 %, другие считают оптимистичным рост на 5 %. Пока экономические проблемы продолжают существовать на главных развивающихся рынках США и Европы и оказывают влияние на рост потребности на традиционных крупномасштабных морских торговых путях, торговля Юга с Югом (Азия - Индийский субконтинент - Южная Америка) обещает динамичный рост, который будет очень приветствоваться, особенно пока грузозвместимость будет продолжать расти в двойном объёме.

В начале прошлого года было 4,3 миллиона новой грузозвместимости на заказ - больше чем 25 % общей мировой судовой грузозвместимости, которая составляет 16,3 миллиона ДФЭ. В течение 2013 г. вступит в эксплуатацию ещё больше грузозвместимости.

В начале этого года 3,4 миллиона ДФЭ грузозвместимости контейнеровозов были в мировой книге заказов, это эквивалентно 21 % существующего флота. Большинство этих новых судов - 10,000+ ДФЭ суда, которые изначально использовались для торговли между Азией и Европой, это стало результатом распределения некоторых существующих больших и средних судов на нижестоящие уровни морских торговых путей. Однако это не смягчит скорости давления на главных морских торговых путях, где судоводные линии яростно борются за объёмы путём уменьшения фрахтовой ставки.

Существенный урок был получен от предыдущих экономических циклов - уменьшение цены за коробку не повысит общего количества перегруженных коробок, покажется, что они были потеряны по дороге. Drewry сообщает, что фрахтовая ставка уменьшается до 30 % каждый год на некоторых главных рынках.

Последствия такого brutального соревнования, которые привели к уменьшению фрахтовой ставки, представлены некоторыми как способ продемонстрировать отсутствие бесстрашия и дисциплины. Многие судоводные линии, у которых был рост объёмов своих контейнеров, по-прежнему терпят уменьшение доходов. Например, 14-процентный рост объёма сопровождался соответствующим уменьшением дохода на 21 %.

Для индустрии, чтобы иметь любой шанс установить какое-то равновесие платёжного баланса в поставках и модели спроса в секторе, в большой мере ориентированном на товары широкого спроса, грузозвместимость должна быть убрана с рынка, по крайней мере, в краткосрочной и среднесрочной перспективе. При отсутствии каких-либо транспортных организаций, вышедших из дела (пока что), за короткий срок простой контейнерных судов должен быть сокращён для того, чтобы уменьшить грузозвместимость стороны-поставщика.

В течение 2012 г. 178 судов с общей грузозвместимостью в 332,000 ДФЭ были проданы на металлолом. Контейнерные суда, которые на данный момент стоят на приколе и временно не используются, уменьшили общую грузозвместимость на 800,000 ДФЭ - это почти 5 % от общего мирового судового тоннажа. Однако для

благоразумного равновесия платёжного баланса, чтобы вернуться к настоящему дисбалансу спроса на поставки, неиспользуемый тоннаж должен достигнуть как минимум двух миллионов ДФЭ грузозвместимости.

Среди «туч на горизонте» торговля Внутренней Азии (Intra Asia) предлагает глоток свежего воздуха.

Для контейнеризированного океанского фрахта внутререгиональная торговля составляет 41 % мировой торговли, региональные потоки Внутренней Азии (Intra-Asia) представляют 79 % торговли, которая оценивается в 2,9 триллиона долларов. Контейнерные перевозки Внутренней Азии (Intra-Asia) уже догнали объёмы по другую сторону Тихого океана, а общие контейнерные объёмы во Внутренней Азии (Intra-Asia) и на среднеазиатском Востоке вместе обещают превысить сегодняшние уровни до 6 раз к 2030 г.

Благодаря интенсивному росту контейнерные объёмы Внутренней Азии (Intra-Asia) выросли до 26 миллионов ДФЭ в 2012 г. Планируется продолжение их роста примерно до 7 % в год, что составит 33 миллиона ДФЭ контейнеров к 2015 г.

Всё это происходит на фоне окружающей среды, географические характеристики которой очень отличаются от Северной Америки или Западной Европы, где пограничный земельный участок используется для соединения магистральных перевозок и железнодорожного транспорта. Значительная доля торговли Внутренней Азии (Intra-Asia) не имеет других альтернатив, кроме как двигаться по воде, например, Филиппины, Индонезия и Япония являются островными государствами, куда нельзя попасть из других стран, передвигаясь по суше. Даже когда страны имеют сухопутную связь, комбинация ограничений инфраструктуры и зарубежная неэффективность зачастую становятся причиной морских перевозок, которые являются наиболее эффективным и экономичным выбором.

Средняя продолжительность перевозки грузов по Азии намного ниже, чем другие основные торговые пути. Например, контейнерные расстояния Внутренней Азии (Intra Asia) типично составляют 500-1,000 морских миль, т.е. одну десятую типичного расстояния между Азией и Европой. Следовательно, торговля Внутренней Азии (Intra-Asia) главным образом обслуживается контейнерными судами средних размеров, их грузозвместимость в основном составляет от 1,200 до 3,500 ДФЭ. Доставка контейнеров развивается на множество мелких и средних портов с ограничениями в длине и глубине, на многочисленные судоводные линии и сотни местных, предоставляющих свои баржи, и тысячи экспедиторских агентств.

Динамичный рост торговли и коммерции стимулируется устойчивой и растущей потребностью промышленности, а также ростом потребителей в Азии, в частности, в Китае, Индии и государствах Юго-Восточной Азии. Ожидается, что торговля между Индией и Китаем вырастет до 100 миллиардов долларов к 2015 г., т.е. будет достигнуто 50% роста нынешнего уровня торговли. Пока прогнозируется, что экономика Ассоциация государств Юго-Восточной Азии достигнет десяти триллионов долларов к 2030 г. Мы по-настоящему находимся в Эре Азии! ■



Mes iš tikrųjų esame Azijos eroje!

Tarp audringų vandenių
vidaus Azijos prekyba siūlo saulės spindulius

Markas Milaras

Markas Milaras (Mark Millar) suteikia klientams vertybes su nepriklausomomis ir kompetentingomis perspektyvomis tiekimo grandinių strategijoms Azijoje.

*Jo pranešimai, seminarai, atviros diskusijos padeda kompanijoms tobulinti verslo operacijas, efektyviau planuoti ir didinti tiekimo grandinių ekosistemų našumą. M. Milaras atlieka lyderio vaidmenį keliose pramonės asociacijose ir reguliariai dalyvauja tiekimo grandinių renginiuose visoje Azijoje, įskaitant Kiniją, Honkongą, Singapūrą, Indiją, Tailandą, Malaiziją, Vietnamą, Indoneziją, Filipinus ir Mianmarą.
mark@markmillar.com*



Nors paklausa išlieka silpna, o rizika didelė, konteinerinės laivybos industrija rodo laivų savininkams, operatoriams ir investuotojams, kad ji yra audringa. Industrijos vykdytojai vis labiau rūpinasi iššūkiais, su kuriais susiduria okeaninis krovininių pervežimo sektorius, įskaitant žemą krovininių srautų augimą, naujus pajėgumus, atėinančius į rinką, ir griežtėjančius gamtos saugos reikalavimus.

Didesnis iššūkis šiai industrijai yra tai, kad ji turi per didelius pajėgumus, kuriems nepakanka krovininių ir dėl to sektorius susiduria su finansiniais iššūkiais.

Anot „SeaIntel“, per paskutiniuosius ketverius metus kai kurie konteinerinių krovininių vežėjai patyrė 6,9 milijardo JAV dolerių nuostolių. 2012 metais laivybos linijos dirbo be nuostolių, o 2013 metų prognozė šiai industrijai pagal „Drewry“ – gana kuklus 280 milijonų JAV dolerių pelnas. Tai vargu ar adekvati grąža globalioms apimtims, kurios dabar siekia 170 milijonų TEU (sąlyginių konteinerių) per metus. Vertinimai skiriasi dėl pajėgumų disbalanso – „Barclays“ bankas mano, kad 2013 metais krovininių paklausa augs 6,3 proc., tuo tarpu „Clarksons“ prognozuoja pasaulinį konteinerinės prekybos augimą 6,1 proc., kiti numato, kad 5 proc. augimas yra optimistinė prognozė. Besitęsiantys ekonominiai iššūkiai daugelyje JAV ir Europos rinkų turės įtakos paklausos augimui tradiciniuose didelių apimčių prekybos keliuose, t.y. pietūs-pietūs prekyboje (Azija-Indijos subkontinentas-Pietų Amerika) yra tikėtinas smarkus augimas, kurio labai laukiama – ypač kai pajėgumai ir toliau auga.

Praėjusių metų gale užsakymai naujiems pajėgumams siekė 4,3 milijono, tai yra daugiau nei 25 proc. visų pasaulio laivyno pajėgumų, arba 16,3 milijono TEU. Per 2013 metus dar daugiau pajėgumų bus įdiegti.

Šių metų pradžioje 3,4 milijono TEU konteinerinių pajėgumų buvo užsakyta, o tai sudaro 21 proc. esamo laivyno. Dauguma šių naujų laivų yra 10.000+ TEU talpos laivai, kurie pirmieji

dirba Azijos-Europos prekyboje, todėl kai kurie dabartiniai dideli ir vidutiniai laivai yra perkelti į kitas prekybos linijas. Tačiau tai nesumažins kainos didesnėse prekybos linijose, kur laivybos linijos įnirtingai kovoja dėl krovininių apimčių, mažindamos pervežimo kainas.

Pagrindinė pamoka iš ankstesnių ciklų yra tai, kad kainų už konteinerį sumažinimas nedidina bendro gabentų konteinerių skaičiaus. Kaip sako „Drewry“, vežimų kainos mažėjimas iki 30 proc. vyksta jau ne vieneri metai.

Šios žiaurios konkurencijos pasekmės, privedusios prie krovininių gabenimo kainos sumažinimo (kai kas mano, kad tai atspindi drąsos ir disciplinos stygių), yra tos, kad daug laivybos linijų nors ir sugebėjo padidinti konteinerių apimtį, bet vis tiek patyrė pajamų mažėjimą. Buvo vienas atvejis, kai apimtys padidėjo 14 proc., o pajamos sumažėjo 21 proc.

Idant ši industrija turėtų galimybę susikurti šiokią tokią pusiausvyrą prekių paklausos ir pasiūlos modelyje, pajėgumus reikia pašalinti iš rinkos nors trumpam ar vidutiniam laikotarpiui. Jei vežėjai nesitraukia iš šio verslo (dar), tai trumpą laikotarpį reikia pratęsti tam, kad tušti konteinernevežiai sumažintų pajėgumus tiekimo pusėje.

2012 metais 178 laivai, kurių bendras pajėgumas 332.000 TEU, buvo parduoti į metalo laužą. Konteineriniai laivai, kurie šiuo metu yra iškelti ir laikinai nenaudojami, sumažino bendrą pajėgumą 800.000 TEU – tai beveik 5 proc. viso pasaulio laivyno. Bet dėl protingos pusiausvyros grįžtant prie paklausos ir pasiūlos disbalanso, tušti konteineriai turi pasiekti mažiausiai du milijonus TEU visų pajėgumų.

Tarp visų audringų debesų „Intra“ Azijos prekyba siūlo ir saulės spindulius.

Iš krovininių, pervežamų jūra konteineriuose, 41 proc. pasaulinės prekybos sudaro „intra“ regioninė prekyba, įskaitant „Intra“ Azijos regioninius srautus, kurie sudaro 79 proc. Ši prekyba vertinama 2,9 trilijono dolerių. „Intra“ Azijos konteineriniai srautai jau pralenkė viso Ramiojo

vandenyno apimtis, o bendros „Intra“ Azijos ir Azijos-Vidurio Rytų konteinerių apimtys turėtų išaugti šešis kartus iki 2030 metų, palyginti su dabartinėmis apimtėmis.

Sveikas augimas per paskutiniuosius metus išaugino „Intra“ Azijos konteinerių srautus iki 26 milijonų TEU 2012 metais. Manoma, kad šis augimas sieks 7 proc. per metus ir 2015 metais pasieks 33 milijonus TEU.

Visa tai yra aplinka su aiškiai skirtingomis geografinėmis charakteristikomis, palyginti su Šiaurės Amerika ar Vakarų Europa, kur gretimi žemyno masyvai pereina į ilgo nuotolio krovininių kelius bei geležinkelius. Žymią dalį „Intra“ Azijos prekyboje užima galimybė pasirinkti vandens kelius – pavyzdžiui, Filipinai, Indonezija ir Japonija yra išsidėsčiusios salose, į kurias negalima patekti sausumos keliais iš kitų šalių. Netgi jei šalys ir turi privažiavimą žemės keliais, infrastruktūros ir sienų kirtimo ribojimai dažnai padaro vandens kelią efektyvesnį ir priimtinesnį kaštų atžvilgiu.

Vidutinis krovinio kelionės nuotolis Azijoje yra mažesnis – pavyzdžiui, „Intra“ Azijos nuotolis konteinerių pervežimuose yra 500–1.000 jūrmylių, tai viena dešimtoji tipišką nuotolio Azijos-Europos prekyboje. Tačiau „Intra“ Azijos prekyba vyksta daugiausia vidutinio dydžio konteinernevežiais – nuo 1.200 iki 3.500 TEU apimties – ir ji yra išskaidyta į daug mažų ir vidutinių uostų su ilgių ir gylių apribojimais, daugybe laivybos linijų, šimtus vietinių žaidėjų, teikiančių baržų paslaugas ir tūkstančius ekspeditorių.

Sveiką augimą prekyboje ir komercijoje kursto kylantis vartojimas ir pramonės poreikiai visoje Azijoje – ryškiausiai juntama tai Kinijoje, Indijoje ir ASEAN (Pietryčių Azijos šalių asociacija) šalyse Pietryčių Azijoje. Indijos ir Kinijos prekyba turėtų augti iki 100 milijardų dolerių 2015 metais – tai 50 proc. augimas pagal dabartinę prekybos lygį, o ASEAN šalims prognozuojama dešimties trilijonų dolerių augimas 2030 metais.

Mes iš tikrųjų esame Azijos eroje! ■



«TransRussia 2013»: пути достижения интеграции и продуктивного диалога

(Москва, Россия)

Масштабы выставки растут

Проводимое с 1996 г. мероприятие ежегодно привлекает огромное внимание представителей транспортного бизнеса. «TransRussia» считается одним из главных событий года в сфере транспорта и логистики на рынках России, стран СНГ и Балтийских государств.

«TransRussia», в течение почти двух десятилетий не уступающая позиций важнейшего мероприятия на евразийском транспортном рынке, равняется на масштабы такого мероприятия, как «Transport logistics», которое раз в два года проходит в Мюнхене и Шанхае.

«TransRussia 2013», несколько раз менявшая место действия, на этот раз проходила в историческом выставочном комплексе ВДНХ, в новом современном павильоне. Площадь выставки, превысившая 20 000 квадратных метров, в этом году была на десять процентов больше прошлогодней.

Выставку посетили 24 233 участника.

На этом мероприятии были представлены все элементы транспортной цепочки: услуги транспорта и логистики, транспортная инфраструктура, оборудование, технические ресурсы, страховые услуги, финансовые возможности, телематика и информационные технологии.

Свою деятельность и продукцию представили 523 компании из

23–26 апреля в Москве прошла международная выставка и конференция по грузоперевозкам, транспорту и логистике «TransRussia 2013», привлекая повышенное внимание участников и гостей.

Выставку открыл советник президента Российской Федерации, долгие годы проработавший министром транспорта России Игорь Левитин. В приветственной речи он подчеркнул, что приоритет развития российского транспорта – интеграция во всемирный рынок транспортных услуг и развитие собственного транспортного потенциала. Это предусмотрено в транспортной стратегии России до 2030 года.

29 стран. Впервые этим мероприятием заинтересовались 78 участников.

Национальные павильоны представили 12 стран: Беларусь, Бельгия, Германия, Казахстан, Китай, Латвия, Литва, Нидерланды, Польша, Украина, Финляндия и Эстония.

Активно заявил о себе бизнес Литвы

В мероприятии «TransRussia» уже в тринадцатый раз принимала участие дирекция Клайпедского порта (Литва). Она традиционно инициирует и координирует презентацию возможностей Клайпедского порта общим стендом. В объединенной экспозиции порта площадью 90 кв. м в этом году участвовали: ГП дирекция Клайпедского государственного морского порта, АО «Клайпедос юру кровиню компания» (KLASCO), ЗАО МСК «Бега», ЗАО «Клайпедос контейнерю терминалас», ЗАО «Вакару крова», ЗАО «Кровиню терминалас», ЗАО «Балтийос пярвяжимай», ЗАО «ВРА», предприятия компании «Балтийос группе» ЗАО «Globetrans» и «BG Shipping», предприятия группы «Лимарко» ЗАО «Лимарко юру агентура», ЗАО «Балтконта».

Отдельно свою деятельность представила группа предприятий «Ариус», акцентировав на экспозиционном стенде конкретные услуги. Это склади-





рование негабаритных тяжеловесных грузов, их перевозка из Клайпедского порта в контейнерах на поезде «Меркурий» (Клайпеда–Москва), а также перевозка грузов автотранспортом из Европы в Россию.

Многолетнюю традицию участия в выставке «TransRussia» со своими стендами продолжили АО «Летувос гяляжинкяляй» и Литовская национальная ассоциация автоперевозчиков «Линава» с 14 предприятиями этой ассоциации.

На национальном стенде Литвы свою деятельность представили десять литовских компаний: Литовская национальная ассоциация экспедиторов и логистов «Линека», ЗАО «Trans.eu Baltic», ЗАО «Greencarrier Freight Services LT», ЗАО «Sea Connect», ЗАО «Райлана», ЗАО ARMO, ЗАО «ACE Logistics», ЗАО «Дейвра», ЗАО TEF «Вильтеда» и ЗАО «ARS Futura».

С докладами на конференции выступили вице-министр транспорта и коммуникаций Литвы Саулюс Гирдаускас, генеральный директор дирекции Клайпедского государственного морского порта Арвидас Вайткус, заместитель директора дирекции по грузовым перевозкам по вопросам развития АО «Летувос гяляжинкяляй» («Литовские железные дороги»), Саулюс Стасюнас.

На конференции – и критика, и рациональные предложения

На двухдневной конференции специалисты в области транспорта дискутировали о тенденциях развития этой отрасли в процессе создания транспортных коридоров, контейнеризации грузов, совершенствования процедур пересечения границ, внедрения принципа «единого окна», безопасности цепочки поставок, конкуренции между железнодорожным и автомобильным транспортом и по другим вопросам.

Немало времени и внимания на конференции было уделено вопросам модернизации российского транспортного сектора. С трибуны прозвучали и критика, и рациональные предложения, и инновационные мысли.

Возникающие проблемы в ходе внедрении принципа «единого окна» в странах Нового таможенного союза (Россия, Беларусь, Казахстан) в своем докладе «Концептуальные, организационные и правовые проблемы внедрения технологий «единого окна» в странах Таможенного союза» проанализировал Захирджан Кучкаров, директор аналитического центра «Концепт», профессор, академик РАЕН, Президент АКЛУР (Ассоциации консультантов по логистике, управлению и реинжинирингу), предлагая создать штаб реформы транспортно-логистической деятельности.

Внедрение логистики в европейском понимании в России было начато сравнительно недавно. Однако освоение новой науки в стране идет семимильными шагами, как сказал директор по операционному обеспечению ОАО «РЖД Логистика» Юрий Сухарьков, напомнив, что за последние несколько лет на Российских железных дорогах внедрен мультимодальный контейнерный и контейнерный принцип перевозок «от двери до двери».

Несмотря на достижения российских компаний, более благоприятные условия грузоотправителям пока что предлагают европейцы. Российские специалисты в области логистики признают, что еще имеется много неиспользованных возможностей, которые предоставляют пустующие огромные складские площади. После их модернизации и приспособления для потребностей клиентов можно создать здесь современные центры логистики.

Внимание участников привлек доклад генерального директора дирекции Клайпедского государственного морского порта Арвидаса Вайткуса по особо актуальному вопросу конкурентоспособности Балтийских портов при транзитных перевозках.

Новое место – центр «Krokus Ekspo»

Деятнадцатая выставка транспорта и логистики «TransRussia 2014» вновь пройдет в новом пространстве – в московском выставочном центре «Krokus Ekspo».

По словам организатора мероприятия, руководителя по вопросам маркетинга компании «ГТЕ LLC Moscow» Галины Романцовой, расширяющееся с каждым годом мероприятие не может уместиться и в новом павильоне центра ВДНХ. Современный центр «Krokus Ekspo» сможет предложить участникам выставки и конференции более просторные площадки и хорошую инфраструктуру. ■

Литовско-белорусский экономический форум : возможности сотрудничества (Клайпеда, Литва)



18–19 апреля в Клайпеде прошел 9-й международный литовско-белорусский экономический форум, целью которого был поиск возможностей более широкого сотрудничества. В форуме приняли участие премьер-министры обеих стран Альгирдас Буткявичюс и Михаил Мясникович, министры, послы, главы Клайпедского порта, Литовских железных дорог, предприниматели.

Глава правительства Беларуси М.Мясникович отметил, что в экономике не должен доминировать политический фон. Он заверил, что будет добиваться более тесного сотрудничества обеих стран. По словам М.Мясниковича, Клайпедский порт является главными воротами Беларуси в Европу, поэтому она стремится не только наращивать транзит своих грузов, но и инвестировать в Клайпедский порт. Эти слова белорусского премьера подтверждаются реальными действиями. Крупнейший производитель белорусских удобрений «Белкалий» приобрел 30 % акций Клайпедского терминала насыпных грузов. Как следствие, эта инвестиция в ближайшее время позволит удвоить транзит белорусских грузов через Клайпедский порт.

В прошлом году белорусский транзит через Клайпедский порт составил 11 миллионов тонн, что составляет 30,5 % всего грузооборота литовского порта.

В проектах литовско-белорусского сотрудничества – не только перевозка грузов, но и скоростные пассажироперевозки между Минском и Вильнюсом, электрификация этого железнодорожного маршрута, развитие инфраструктуры пограничных пунктов, региональные связи стран.

Одна из задач совместной литовско-белорусской рабочей группы, созданной в конце прошлого года, – получить поддержку Евросоюза для инвестиционного проекта, который в Латвии, Литве и Белоруссии планируется осуществлять на основании программы европейского соседства и партнерства на 2014–2020 гг. ■



XI Московский международный энергетический форум (ММЭФ-2013): новый импульс к стратегическому осмыслению будущего ТЭК России (Москва, Россия)

В XI Московском международном энергетическом форуме и выставке «ТЭК России в XXI веке» (ММЭФ-2013) приняли участие более 1800 делегатов, среди них зарубежные участники и сотрудники дипломатических миссий из 17 стран, официальные делегации из 40 субъектов Российской Федерации, а также 250 журналистов российских и зарубежных СМИ.



Представленные доклады и презентации, интеллектуальная глубина их открытого обсуждения и принятая итоговая декларация в очередной раз продемонстрировали высочайший экспертный уровень ММЭФ. В этом контексте форум «ТЭК России в XXI веке» однозначно подтвердил свою высокую репутацию одного из наиболее значимых и масштабных общественных событий в жизни российской энергетики.

ММЭФ-2013 продемонстрировал заинтересованность и готовность российского бизнеса более активно участвовать в обсуждении ключевых вопросов развития национальной энергетики. Представители бизнес-сообщества на форуме «ТЭК России в XXI веке» не ограничились лишь презентацией своих стратегий, планов, новых идей и проектов, но и активно участвовали в дискуссиях, давали свою собственную интерпретацию происходящих в мировой и российской энергетике событий и озвучивали конструктивные предложения по изменению институционально-правовой среды в российской энергетике.

В работе форума приняли участие ведущие российские и мировые эксперты, представители международных организаций, крупнейшие российские и мировые корпорации, представители федеральных и региональных органов законодательной и исполнительной власти, а также ведущие ученые Российской академии наук, члены Совета Федерации и депутаты Государственной Думы, представители Минэнерго России, Минпромторга России, Минэкономразвития России, Минприроды России, Минтранса России, Минрегиона России, Минвостокразвития России, ФАС России, ФСТ России, Росприроднадзора, Роснедр и Ростехнадзора.

Международный статус форума в полной мере подтвердился широким участием представителей зарубежных государств. В работе ММЭФ-2013 приняли участие эксперты, бизнесмены и политики из Алжира, Болгарии, Венесуэлы, Германии, Индонезии, Канады, Китая, Кореи, Мексики, Монголии, Норвегии, Польши, США, Украины, Франции, Чехии, Швеции.

Деловая программа XI Московского международного энергетического форума «ТЭК России в XXI веке» включала 3 пленарных дискуссии («Региональная энергетика. Может ли теплоснабжение стать эффективным бизнесом?», «Региональная энергетика. Как привлечь инвестиции в модернизацию технологической инфраструктуры?», «Мировая энергетика: новые векторы развития. Энергетическая стратегия России в контексте новых вызовов»),

2 международных конференции («Дальний Восток как «энергетические ворота» России в АТР», «ТЭК России на глобальных энергетических рынках: стратегия и тактика государства и корпораций») и 5 круглых столов.

Одна из центральных тем форума «Мировая энергетика: новые векторы развития. Энергетическая стратегия России в контексте новых вызовов» была воспринята участниками мероприятия и средствами массовой информации как весьма актуальная и своевременная. В большинстве выступлений на форуме рефреном прошла ключевая мысль о том, что перед Россией стоят очень серьезные вызовы и угрозы, обусловленные новыми векторами развития мировой энергетики. По мнению подавляющего большинства спикеров форума, российская экономика и энергетика как ее ключевой сегмент в сегодняшнем структурном и институциональном виде не готовы к генерации полноценных и эффективных ответов на эти вызовы и угрозы. Качественно новая ситуация на мировых энергетических рынках ставит российские власти, бизнес и экспертное сообщество перед необходимостью формирования новой энергетической стратегии как части комплексных системных мер, направленных на устранение институциональной и инфраструктурной неустойчивости национальной экономики. По единодушному мнению участников форума, центральным вопросом национальной энергетической повестки дня на ближайшие годы станет повышение эффективности и конкурентоспособности российского ТЭК. В этой связи многие спикеры акцентировали внимание участников форума на стратегической важности укрепления доверия между бизнесом и обществом с одной стороны и государством с другой стороны и повышении роли гражданского общества в принятии стратегических решений.

В рамках форума состоялась выставка «ТЭК РОССИИ В XXI ВЕКЕ», занявшая площадь более 1500 квадратных метров. ■



«Будущее AirRail: партнерские отношения 2013» (Франкфурт, Германия)



Слева Барбара Янсен директор маркетинга компании «Gautrain», Тим Андерсон, генеральный директор «Sydney's Airport Link» и Милда Маномайтите директор GARA.

Конференция

Конференция «Будущее AirRail: партнерские отношения» и церемония всемирного награждения «AirRail 2013», которые 15-17 мая проходили во Франкфурте, одном из самых оживленных узловых аэропортов мира, привлекли большое количество международных экспертов авиационной и железнодорожной промышленности.

«Авиа-железнодорожная интермодальность является главной темой на международной политической и бизнес-повестке дня. С ростом числа пассажиров, которых требуется обеспечить бесперебойными дорожными переходами, авиа-железнодорожный бизнес получил прекрасную возможность расти и развивать новые услуги», - заявила директор «Global AirRail Alliance» Милда Маномайтите.

«Наше ежегодное мероприятие предоставляет возможность встретиться профессионалам авиационной и железнодорожной индустрии со всего мира, обсудить самые последние достижения своих стран и ввести нововведения, которые помогут улучшить обслуживание пассажиров», - сказала она.

На конференции были обсуждены такие темы, как партнерские отношения между Fraport, Lufthansa, Deutsche Bahn и HOLM, успех железнодорожно-авиационной линии Сиднея, будущее мобильных билетов, планирование железнодорожных и авиационных переездов, политические нововведения, транспортная интермодальность в ЕС и во всем мире и др.

На конференции «Будущее AirRail: партнерские отношения 2013» особое внимание было уделено тому факту, насколько по-разному могут вместе работать партнеры для достижения лучших результатов в деле бесперебойных пассажирских перевозок.

Церемония всемирного награждения «AirRail 2013»

Во время мероприятия делегации приняли участие в ежегодной церемонии всемирного награждения «AirRail». Награждение организуется

«Global AirRail Alliance» (GARA) - международной организацией, занимающейся авиа-железнодорожной интермодальностью. GARA объединяет всемирных железнодорожных операторов, аэропорты, авиалинии и поставщиков, которые работают над созданием бесперебойных авиа- и железнодорожных перевозок.

Церемония всемирного награждения «AirRail» является самым первым международным мероприятием, посвященным авиа-железнодорожному рынку, для выбора наилучшего метода обеспечения интермодальных путешествий по всему миру.

«Чтобы опередить конкурентов в соревновании по видам перевозок, авиа-железнодорожные линии сообщений должны постоянно совершенствовать свои услуги с помощью новых технологий, клиентского обслуживания и маркетинга. Высокая ценность бренда означает, что железные дороги могут привлечь пассажиров воздушного транспорта, которые обычно предпочитают добираться из аэропорта на автобусах или такси.

Сотрудничество является жизненно важным элементом в предоставлении бесперебойного путешествия на поезде или самолете. Творчество и решительность являются важными составными частями хорошо спланированных отношений, которые зачастую охватывают транспортные средства, предприятия и страны», - добавила М. Маномайтите.

Двенадцать членов жюри из авиа-железнодорожной индустрии, отличные специалисты в своих областях, оценивают участников и выбирают победителя текущего года.

Победители «AirRail 2013»

Концепция года Air Rail. Победитель - «VIA Rail Canada - Making VIA the Hub» (Канада)

Даже если VIA Rail не имеет прямой связи с канадскими аэропортами через разные партнерские отношения с авиалиниями и другими транспортными поставщиками, компания стала центром интереса и деятельности, позволяя пассажирам планировать, резервировать и платить за ▶



Том Киршбаум «Waymate» директор.





интермодальное путешествие в беспроблемном режиме.

Экологическая ответственность. Победитель – «Express Rail Link» (Малайзия).

«Express Rail Link» является частью YTL Group и активным участником комитета по экологической ответственности, где безопасность, целостность объекта, окружающая среда, социальные показатели, этическое поведение и экологическая ответственность являются неотъемлемой частью долговечного успеха Group.

Иновация года. Победитель – «Kantega iFlytoget app» (Норвегия).

«Kantega» создала новое планшетное приложение, которое упрощает работу для поезда Flytoget. Все члены бригады оснащены новыми iPad, а также получают регулярно обновляемые инструкции и программы по компьютерной безопасности прямо на свои электронные устройства.

Совершенство обслуживания клиентов. Победитель – «Arlanda Express» (Швеция).

В 2012 г. «Arlanda Express» представила «Mystery Traveller» (Таинственный пассажир) как инструмент для измерения своего уровня обслуживания клиентов. Они стремятся к повышению дополнительных продаж в форме большего возврата билетов и видимости присутствия персонала на платформах и в поездах.

ARC аэропорт года. Победитель – Birmingham Airport (Великобритания).

В 2012 г. Birmingham Airport сделал важный шаг вперед, создав поистине интегрированное транспортное средство, соединяющее воздушный и железнодорожный транспорт, что удовлетворяет потребности всех пользователей аэропорта, включая проект «One Terminal», способствующий значительному улучшению обслуживания пассажиров.

Поставщик года. Победитель – «Kantega» (Норвегия).

Компания создала новое планшетное приложение, которое помогает

поездной бригаде Flytoget получать сведения о работе на свои iPad вместо обращения за ними в офис, а также подписывать подтверждения о прочтении важных обновлений системы безопасности, используя свои электронные устройства.

Travelport проект года. Победитель – «Union Pearson Express Project» (Канада).

«The Union Pearson Express» является ключевым компонентом в плане региональной транспортировки, созданным Metrolinx. Авиа-железнодорожная линия обеспечивает примерно 5000 гостям удобное, надежное и быстрое обслуживание между деловым центром Торонто и международным аэропортом Торонто Пирсон.

Маркетинговая кампания года. Победитель – «Airport Link Company – Sydney's Airport Train» (Австралия)

Маркетинговой философией Airport Link Company является ясный и четкий подход в обслуживании клиентов, помогающий разъяснить им все нюансы следования из аэропорта Сиднея в центральный деловой район.

«North Star Air Rail Link» года. Победитель – «MTR – Airport Express Line» (Гонконг).

Ориентированный на потребности клиентов, он занимает центральное место в функционировании Airport Express Line. От появления на станции до вручения чиповой карточки на каждое путешествие, пассажиры всегда получают индивидуальный подход и комфортную обстановку во время путешествия.

«Air Rail» персонала года. Победитель – Майк Мюллер, глава «Interline and Intermodal в IATA» (Швейцария).

Майк Мюллер участвует в интермодальной деятельности уже несколько лет. Он поддерживает развитие интермодальных стандартов авиалиний и железных дорог на специальном форуме, известном как «Travel Partners Standards Council».

Люди игнорируют дизайн,
который игнорирует людей

Химеро

Ваш дизайнер по интерьеру
Лорета Таллат-Кялпшене

Тел.+370 615 313 79
Эл. почта: loreta@2cm.lt
Skype: loretatk
www.2cm.lt



«БАЛТИЙСКИЙ ПАРУС»

«Балтийский парус» является прекрасным и, наверное, лучшим в мире парусным отдыхом. Организаторы Балтийских морских фестивалей искали новые формы сотрудничества еще в начале последнего десятилетия XX века, когда Балтика перестала иметь границы. Как следствие, в 1996 г. Хельсингёр (Дания), Карлскруна (Швеция), Гданьск (Польша) и Росток (Германия) создали ассоциацию «Балтийский парус». На сегодняшний день это союз десяти городов или общин, портов и морских музеев Дании, Швеции, Литвы, Польши и Германии. Хельсингёр покинул ассоциацию, а коммуна Гульборгсунн, города Свиноуйсьце (Польша) и Клайпеда (Литва), порт г. Засниц (Германия), а также морские музеи Карлскруны, Гданьска и Росток тоже вошли в этот круг.

Члены ассоциации обмениваются опытом, помогают друг другу выполнять общую маркетинговую деятельность или организовывать мероприятия, которые позволяют ежегодно встречаться жителям Балтийского региона. Это сплачивает такой фантастический регион с его давними морскими традициями. «Балтийский парус» предоставляет возможность традиционным парусным судам и судам-музеям вместе совершать путешествия из порта в порт, с фестиваля на фестиваль, а также предлагает дневные путешествия во время фестивалей. Экипажи судов и стажёры откроют для себя Балтийское море с его захватывающей историей и многонациональными культурами. Каждый год в августе совместно организуются соревнования для традиционных судов, для Hajkutters из Нистеда в Росток. Это предоставляет возможность владельцам олдтаймеров зарабатывать постоянный доход, а традиционные суда, шедевры нашего общего морского наследия, получают поддержку.

Таким образом, с начала июля и до конца августа любой, кто захочет, имеет возможность насладиться морскими талантами и аттракционами хорошо организованных фестивалей, а также старинными судами - в качестве стажёров на традиционных парусных судах под руководством опытного экипажа или просто как зрители этого замечательного праздника.

Добро пожаловать на борт!

Интернет-страница www.balticsail.info, www.sailbaltic.com
 Контакты Bureau Hanse Sail
 Адрес Warnowufer 65, D-18057 Rostock, Germany
 Телефон / факс + 49 381 381 2950 / -2990
 Эл. почта HanseSail@Rostock.de
www.hansesail.com



„BALTIJOS BURĖ“



Baltijos jūra yra puiki buriavimo vieta, galbūt net geriausia pasaulyje. Baltijos jūros festivalio organizatoriai ieškojo bendradarbiavimo formų 20-ojo amžiaus paskutiniame dešimtmetyje, kai Baltijos jūra tapo be sienų. Todėl 1966 metais Helsingoro (Danija), Karlskronos (Švedija), Gdanskio (Lenkija) ir Rostoko (Vokietija) miestai įkūrė Baltijos buriavimo asociaciją. Šiandien tai yra sąjunga, vienijanti dešimt miestų ar bendrijų, uostų ir laivybos muziejų Danijoje, Švedijoje, Lietuvoje, Lenkijoje ir Vokietijoje. Helsingoras išstojo iš asociacijos, bet Guldborgsundo komuna, Svinouščės uostas (Lenkija) ir Klaipėdos uostas (Lietuva), Zasnico uostas (Vokietija) bei laivybos muziejai Karlskronoje, Gdanske ir Rostoke prisijungė.

Nariai remia vienas kitą, keičiasi patirtimi, vykdo bendrą rinkodaros veiklą ar organizuoja renginius. Renginiai leidžia Baltijos jūros regiono žmonėms kasmet susitikti. Ilgalaikės jūrinės tradicijos suartina šį fantastinį regioną. „Baltijos burė“ leidžia tradiciniams burlaiviams ir muziejiniams laivams plaukti kartu iš uosto į uostą, iš festivalio į festivalį ir pasiūlyti vienadienes keliones festivalių metu. Įgulos ir stažuotojai atranda Baltijos jūrą su savo jaudinančia istorija ir skirtingomis kultūromis. Be to, tradicinių laivų lenktynės (Hajkutter'iams) iš Nystedo į Rostoką yra bendrai organizuojamos rugpjūčio mėnesį kiekvienais metais. Tai leidžia užsidirbti labai reikalingas pajamas senųjų laivų šeiminkams. Veikiantys tradiciniai laivai, mūsų bendro jūros paveldo šedevrai, gauna paramą.

Taigi, kas nori, turi galimybę džiaugtis jūreiviškais sugebėjimais ir gerai organizuotų festivalių žavumu bei senais laivais nuo birželio pradžios iki rugpjūčio galo – kaip tradicinio burlaivio stažuotojas, kuriam vadovauja patyrusi įgula, ar kaip švenčių lankytojas.

Sveiki atvykę į laivą!

Tinklalapis www.balticsail.info, www.sailbaltic.com
 Kontaktai Bureau Hanse Sail
 Adresas Warnowufer 65, D-18057 Rostock, Germany
 Tel. / faks. + 49 381 381 2950 / -2990
 El. paštas HanseSail@Rostock.de
www.hansesail.com



„TransRussia 2013“: keliai siekti integracijos ir produktyvaus dialogo

(Maskva, Rusija)



Balandžio 23-26 dienomis Maskvoje vyko 18-oji tarptautinė transporto ir logistikos paroda ir konferencija „TransRussia 2013“, sulaukusi didelio dalyvių ir svečių dėmesio. Parodą atidarė Rusijos Federacijos prezidento patarėjas, buvęs ilgametis Rusijos transporto ministras Igoris Levitinas. Sveikinimo kalboje jis pabrėžė, kad Rusijos transporto vystymo prioritetą yra integruotis į pasaulinę transporto paslaugų rinką ir vystyti savo transporto potencialą. Tai numatyta Rusijos transporto strategijoje iki 2030 metų.

Parodos mastai auga

Nuo 1996 m. vykstantis renginys kasmet sulaukia didžiulio transporto verslo atstovų dėmesio. „TransRussia“ yra laikoma pagrindiniu transporto ir logistikos metų įvykiu Rusijos, NVS šalių ir Baltijos valstybių rinkose.

Beveik du dešimtmečius Europos ir Azijos transporto rinkoje neužleidžianti svarbiausio renginio poziciją, „TransRussia“ lygiuojasi į tokio renginio, kaip „Transport logistics“, kas antri metai vykstančio Miunchene ir Šanchajuje, mastą.

Kelis kartus keitusi veiksmo vietą, „TransRussia 2013“ vyko istoriniame VDNH parodų komplekse, naujame moderniajame paviljone. Parodos plotas, viršijęs 20 000 kvadratinį metrų, šiemet buvo dešimčia procentų didesnis nei pernai.

Parodą aplankė 24 233 dalyviai.

Šiame renginyje buvo pristatyti visi transporto grandinės elementai: transporto ir logistikos paslaugos, transporto infrastruktūra, įranga, tech-

niai išteklių, draudimo paslaugos, finansinės galimybės, telematika ir informacinės technologijos.

Savo veiklą ir produkciją pristatė 523 kompanijos iš 29 šalių. Pirmą kartą šiuo renginiu susidomėjo 78 dalyviai.

Nacionalinius paviljonus parodoje pristatė 12 šalių: Baltarusija, Belgija, Vokietija, Kazachstanas, Kinija, Latvija, Lietuva, Nyderlandai, Lenkija, Ukraina, Suomija ir Estija.

Aktyviai reikėsi Lietuvos verslas

„TransRussia“ renginyje jau trylikimą kartą dalyvauja Klaipėdos (Lietuva) uosto direkcija. Ji tradiciškai inicijuoja ir koordinuoja Klaipėdos uosto galimybių pristatymą bendru stendu. Jungtinėje 90 kv. m dydžio uosto ekspozicijoje šiemet dalyvavo: VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija, AB Klaipėdos jūrų krovinių kompanija (KLASCO), UAB KJKK „Bega“, UAB Klaipėdos konteinerių terminalas, UAB „Vakarų krova“, UAB Krovinių terminalas, UAB „Baltijos pervežimai“, UAB BPA, „Baltijos grupės“ įmonės UAB „Globetransa“ ir „BG Shipping“, „Limarko“ grupės įmonės UAB „Limarko“ jūrų agentūra, UAB „Baltkonta“.

Atskirai savo veiklą pristatė „Arijaus“ įmonių grupė, ekspoziciniame stende akcentavusi konkrečias paslaugas. Tai – negabaritinių sunkiasvorių krovinių sandėliavimas, gabenimas iš Klaipėdos uosto konteineriais traukiniu „Mercurijus“ (Klaipėda-Maskva), taip pat krovinių gabenimas autotransportu iš Europos į Rusiją.

Ilgametę tradiciją dalyvauti „TransRussia“ parodoje su savo stendais tęsė „Lietuvos geležinkeliai“ ir Lietuvos nacionalinė vežėjų automobiliais asociacija „Linava“ su 14 šios asociacijos įmonių.

Nacionaliniame Lietuvos stende savo veiklą pristatė dešimt Lietuvos





Lietuvos ir Baltarusijos ekonomikos forumas: bendradarbiavimo galimybės

(Klaipėda, Lietuva)

įmonių: Lietuvos nacionalinė ekspeditorių ir logistų asociacija „Lineka“, UAB „Trans.eu Baltic“, UAB „Greencarrier Freight Services LT“, UAB „Sea Connect“, UAB „Railana“, UAB ARMO, UAB „ACE Logistics“, UAB „Deivira“, UAB TEF „Vilteda“ ir UAB „ARS Futura“.

Pranešimus konferencijoje skaitė Lietuvos susisiekimo viceministras Saulius Girdauskas, Klaipėdos valstybinio jūrų uosto generalinis direktorius Arvydas Vaitkus ir AB „Lietuvos geležinkeliai“ Krovinių vežimo direkcijos direktoriaus pavaduotojas plėtrai Saulius Stasiūnas.

Konferencijoje - ir kritika, ir racionalūs pasiūlymai

Dvi dienas vykusioje konferencijoje transporto specialistai diskutavo apie šios šakos vystymosi tendencijas, kuriant tarptautinius transporto koridorius, krovinių konteinerizavimą, sienos kirtimo procedūrų tobulinimą, „vieno langelio“ principo diegimą, tiekimo grandinės saugumą, konkurenciją tarp geležinkelių bei kelių transporto ir kitais klausimais.

Nemažai laiko ir dėmesio konferencijoje buvo skirta Rusijos transporto sektoriaus modernizavimo klausimams. Iš tribūnos skambėjo ir kritikos, ir racionalių pasiūlymų bei inovatyvių minčių.

Iškylančias problemas diegiant „vieno langelio“ principą Naujosios muių sąjungos (Rusija, Baltarusija, Kazachstanas) šalyse savo pranešime analizavo analitikos centro „Koncept“ direktorius, profesorius, akademikas, Logistikos konsultantų asociacijos prezidentas Zzhirdžanas Kučkarovas, siūlydamas sukurti Transporto ir logistikos veiklos reformų štabą.

Europietiško supratimo logistika Rusijoje pradėta diegti palyginti neseniai. Tačiau naujo mokslo įsisavinimas šalyje žengia septynmyliais žingsniais, sakė bendrovės „RŽD Logistika“ operatyvinio aprūpinimo direktorius Jurijus Sucharkovas, primindamas, kad per pastaruosius keletą metų Rusijos geležinkeliuose įdiegtas multimodalinis konteinerinis ir kontreileirinis krovinių gabenimo principas „nuo durų iki durų“.

Nepaisant Rusijos kompanijų laimėjimų, palankesnes sąlygas krovinių siuntėjams kol kas siūlo europiečiai. Rusijos logistikos specialistai pripažįsta, kad dar yra daug neišnaudotų galimybių, kurias suteikia nepanaudoti didžuliai sandėliavimo plotai. Juos modernizavus ir pritaikius klientų poreikiams galima sukurti šiuolaikinius logistikos centrus.

Dalyvių dėmesio sulaukė Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos generalinio direktoriaus Arvydo Vaitkaus pranešimas itin aktualiu Baltijos uostų konkurencijos dėl Rytų tranzito maršrutų klausimu.

Nauja vieta – „Krokus Ekspo“ centras

Devynioliktoji transporto ir logistikos paroda ir konferencija „Trans-Russia 2014“ vyks vėl naujoje erdvėje – Maskvos parodų centre „Krokus Ekspo“.

Anot renginio organizatorės – kompanijos „ITE LLC Moscow“ rinkodaros vadovės Galinos Romancovos, kasmet besiplečiantis renginys nebetelpa ir naujame VDNH centro paviljone. Modernus „Krokus Ekspo“ centras parodos ir konferencijos dalyviams galės pasiūlyti erdvesnius plotus ir gerą infrastruktūrą. ■



Balandžio 18,19 dienomis Klaipėdoje vyksiamame 9-ajame tarptautiniame Lietuvos ir Baltarusijos ekonomikos forumo, kurio tikslas – siekti kaimyninių šalių platesnio bendradarbiavimo galimybių, dalyvavo abiejų šalių premjerai: Algirdas Butkevičius ir Michailas Miasnikovičius, ministrai, ambasadoriai, Klaipėdos uosto, Lietuvos geležinkelių vadovai, verslo atstovai.

Baltarusijos vyriausybės vadovas M. Miasnikovičius pabrėžė, kad ekonomikoje neturi dominuoti politinis fonas. Jis teigė siekiant glaudesnio abiejų šalių bendradarbiavimo. Anot M. Miasnikovičiaus, Klaipėdos uostas yra pagrindiniai Baltarusijos vartai į Europą, todėl Baltarusija siekia ne tik didinti savo krovinių tranzitą, bet ir investuoti į Klaipėdos uostą. Šiuos Baltarusijos premjero žodžius patvirtina realūs veiksmai. Didžiausia Baltarusijos trąšų gamintoja „Belkalij“ perka 30 procentų Klaipėdos birių krovinių terminalo akcijų. Manoma, jog ši investicija artimiausiu metu leis padvigubinti Baltarusijos krovinių tranzitą per Klaipėdos uostą.

Pernai Baltarusijos krovinių tranzitas per Klaipėdos uostą siekė 11 milijonų tonų, o bendra baltarusiškų tranzitinių krovinių dalis per šį uostą – 30,5 proc. visos krovos.

Lietuvos ir Baltarusijos bendradarbiavimo projektuose – ne tik krovinių gabenimas, bet ir greitas keleivių vežimas tarp Minsko ir Vilniaus, šio geležinkelio maršruto elektrifikavimas, pasienio punktų infrastruktūros plėtra, šalių regioniniai ryšiai.

Praėjusių metų pabaigoje įsteigtos bendros Lietuvos ir Baltarusijos darbo grupės viena iš užduočių – sulaukti Europos Sąjungos paramos investiciniam projektui, kurį Latvijoje, Lietuvoje ir Baltarusijoje numatoma plėtoti pagal Europos kaimynystės ir partnerystės priemonių 2014–2020 metų programą. ■



XI Maskvos tarptautinis energetikos forumas (MTEF-2013): naujas impulsas būsimam strateginiam Rusijos kuro ir energetikos komplekso supratimui

(Maskva, Rusija)

Balandžio pradžioje įvyko XI Maskvos tarptautinis energetikos forumas ir paroda „Rusijos kuro ir energetikos kompleksas XXI amžiuje“ (MTEF-2013).

Daugiau nei 1600 delegatų dalyvavo forume, tarp jų buvo atstovai iš užsienio ir diplomatinė misijai nariai iš 18 šalių, oficialios delegacijos iš 40 Rusijos Federacijos regionų bei 250 Rusijos ir užsienio žurnalistų. Pranešimai ir prezentacijos, atviros aukšto lygio intelektualinės diskusijos ir Baigiamosios deklaracijos priėmimas dar kartą parodė išskirtinai vertinamą profesionaliosios ekspertizės lygį. Forumas akivaizdžiai patvirtino, kad jo reputacija yra viena iš reikšmingiausių ir jis yra didžiausio masto viešas renginys Rusijos kuro ir energetikos komplekse.

Bendras parodos plotas viršijo 1500 m². Kompaktiškas ir patogus stendų išdėstymas leido forumo ir parodos dalyviams susipažinti su kitomis ekspozicijomis bei užmegzti įdomius verslo kontaktus. Forumo programos ir parodos sceninis paruošimas ant vieningos platformos sukėlė dar didesnę aukšto lygio Rusijos kuro ir energetikos komplekso profesionalų, federalinės ir regioninės įstatymų leidybos ir vykdomosios valdžios atstovų, didžiausių energetikos kompanijų bei asociacijų ir mokslinių organizacijų ekspertų susidomėjimą. Per dvi renginio dienas parodoje apsilankė daugiau nei 2000 lankytojų. 60 organizacijų pristatė investicinius projektus,



naujausias inovacijas, produktus ir technologijas.

Aptartų temų ratas buvo itin platus: nuo regioninės energijos ir šilumos tiekimo klausimų iki naujų išylančių problemų, tokių kaip globaliniai iššūkiai ir Rusijos energetikos strategijos grėsmės. Vieną iš pagrindinių forumo temų „Pasaulio energetika: naujos dimensijos. Rusijos energetikos strategija ir nauji iššūkiai“ renginio dalyviai ir žiniasklaida suvokė kaip labai svarbią ir savalaikę. Daugumos forumo kalbėtojų pranešimuose esminė idėja buvo ta, kad Rusija susiduria su labai rimtais iššūkiais ir grėsmėmis, kurias sukuria pasaulinės energetikos vystymosi naujosios dimensijos. Jų nuomone, būdamas Rusijos ekonomikos pagrindiniu segmentu, energetikos sektorius pagal savo dabartinę struktūrą ir institucinę formą nėra pasiruošęs pakankamai ir efektyviai reaguoti į iššūkius ir grėsmes. Kokybiškai nauja globalinės energetikos rinkos situacija verčia Rusijos vadovybę, verslo ir ekspertų bendruomenę ruošti naują energetikos strategiją kaip integruotos priemonių sistemos dalį, skirtą nacionalinės ekonomikos instituciniams ir neišspręstiems infrastruktūros klausimams spręsti. Pagal vieningą forumo dalyvių nuomonę, nacionalinės energetikos dienotvarkės pagrindinis klausimas ateinančiais metais yra tobulinti Rusijos kuro ir energetikos komplekso efektyvumą bei konkurencingumą. Šiuo atžvilgiu kai kurie kalbėtojai atkreipė forumo dalyvių dėmesį į pasitikėjimo stiprinimo strateginę svarbą tarp verslo ir visuomenės iš vienos pusės ir valstybės – iš kitos, pabrėždami visuomenės vaidmenį priimančią strateginius sprendimus.

MTEF-2013 parodė Rusijos verslo bendruomenės norą aktyviau dalyvauti diskusijose, susijusiose su pagrindiniais nacionalinio energetikos sektoriaus klausimais. Verslo atstovai, kurie dalyvavo forume „Rusijos kuro ir energetikos kompleksas XXI amžiuje“, prezentacijų metu pademonstravo savo politiką, atskleidė planus, naujas idėjas, projektus ir aštriai dalyvavo debatuose, pateikė savo interpretacijas apie dabartinius pokyčius vystant globalinį ir Rusijos energetikos sektorių, aptarė konstruktyvių pasiūlymų kompleksą, skirtą teisinės ir institucinės aplinkos sureguliuojimui Rusijos energetikos sektoriuje.

XI Maskvos tarptautinis energetikos forumas ir paroda „Rusijos kuro ir energetikos kompleksas XXI amžiuje“ (MTEF-2013) vyko konstruktyvioje ir draugiškoje atviro dialogo atmosferoje. Dialogo tikslas buvo stiprinti pasitikėjimą tarp visuomenės, verslo ir valstybės, kuri pateikė naują postūmą strateginiam pasaulio ir Rusijos kuro ir energetikos komplekso supratimui ateityje. ■



„AirRail“ ateitis: partnerystė 2013

(Frankfurtas, Vokietija)



Marita Kolin, „Kantega“ direktorė ir
Maikas Miuleris „Interline & Intermodal at IATA“ vadovas.

Konferencija

Konferencija „AirRail“ ateitis: partnerystė“ ir tarptautiniai apdovanojimai „AirRail 2013“ vyko Frankfurte, viename iš judriausių pasaulyje oro uostų. Šis renginys pritraukė nemažai tarptautinio masto ekspertų, dirbančių oro ir geležinkelių industrijoje.

„Oro ir geležinkelių intermodalumas yra aktuali tarptautinės politikos ir verslo tema. Vis daugiau keleivių reikalauja vientisų kelionių, tad oro ir geležinkelių verslas turi geriausia proga augti ir plėstis teikdamas naujas paslaugas,“ – sakė Milda Manomaitytė, tarptautinio „AirRail“ aljanso (GARA) koordinatore. – Mūsų kasmetis renginys yra galimybė oro ir geležinkelių profesionalams iš viso pasaulio susitikti ir aptarti naujausius pokyčius savo ir kitose šalyse, susipažinti su inovacijomis, kurios padėtų pagerinti keleivių pervežimus.“

Konferencijoje buvo aptartos tokios temos kaip partnerystė tarp „Fraport“, „Lufthansa“, „Deutsche Bahn“ ir HOLM, Sidnėjaus oro uosto geležinkelių linijos sėkminga veikla. Kalbėta apie geležinkelio ir oro kompanijų bendradarbiavimą, mobiliųjų bilietų ateitį, geležinkelių ir oro kelionių planavimą, politinius pokyčius, transporto intermodalumą ES ir pasaulyje bei kt.

Konferencija „AirRail“ ateitis: partnerystė“ pagrindinį dėmesį sutelkė į tai, kaip skirtingos suinteresuotos šalys galėtų dirbti kartu ir pasiekti geriausių rezultatų vientisuose keleivių pervežimuose.

„AirRail“ apdovanojimai

Renginio metu delegatai dalyvavo kasmetėje globalinių „AirRail“ apdovanojimų ceremonijoje. Apdovanojimus organizuoja GARA, tarptautinė organizacija, skirta oro ir geležinkelių transporto intermodalumui. GARA vienija geležinkelių operatorius, oro uostus, oro linijas ir tiekėjus visame pasaulyje, kurie dirba kurdami vientisas keliones oru ir geležinkeliais.

Globaliniai „AirRail“ apdovanojimai yra pirmoji tarptautinių apdovanojimų ceremonija, skirta oro ir geležinkelių rinkai, kad geriausia praktika intermodalinėje kelionėje po pasaulį būtų pripažinta.

„Norėdamos likti pirmaujančios, konkuruodamos su kitomis transporto rūšimis, oro ir geležinkelių bendrovės turi nuolat tobulinti savo paslaugas, taikyti naujas technologijas, gerinti klientų aptarnavimą ir rinkodarą. Stipri įvaidžio vertė reiškia, kad geležinkeliai gali pritraukti oro keleivius, kurie kitu atveju keliautų automobiliais ar taksi.“

Bendradarbiavimas yra gyvybiškai svarbus bruožas, organizuojant vientisas keliones tarp traukinio ir lėktuvo. Vizija, kūrybingumas ir pasiryžimas yra brandžių santykių ingredientai, kurie dažnai apima transporto rūšis, kompanijas ir šalis,“ – sakė Milda Manomaitytė.

Dvylika teisėjų iš oro ir geležinkelių industrijos, puikūs savo srities specialistai, vertino dalyvius ir išrinko šių metų nugalėtojus.

„AirRail 2013“ apdovanojimų nugalėtojai

„AirRail“ metų koncepcija. Nugalėtojas – VIA Rail Canada – Making VIA the Hub (Kanada).

Nors „VIA Rail“ neturi tiesioginio ryšio su Kanados oro uostais, bet per įvairias partnerystes su oro linijomis ir kitų transporto paslaugų tiekėjais jis tapo centru, leidžiančiu keleiviams planuoti, užsakyti ir apmokėti intermodalines keliones vientisumu būdu.

Įsipareigojimai aplinkosaugai. Nugalėtojas – Express Rail Link (Malaizija).

„Express Rail Link“ yra YTL grupės dalis ir aktyvus Tvarumo komiteto narys, kur saugumas, turto vientisumas, aplinkosauga, socialinė veikla, etiškas elgesys ir tvarumas yra sudėtinės ir neatskiriamos ilgalaikės grupės sėkmės dalys.

Metų inovacija. Nugalėtojas – Kantega iFlytoget app (Norvegija).

„Kantega“ paruošė naują aplikaciją, kuri supaprastina „Flytoget“ traukinio įgulos operacijas. Visi įgulos nariai turi naujus planšetinius kompiuterius, į kuriuos tiesiogiai gauna atnaujintus nurodymus ir saugumo procedūrų instrukcijas.

Klientų aptarnavimo kompetencija. Nugalėtojas – Arlanda Express (Švedija).

2012 metais „Arlanda Express“ įvedė „Mystery Traveller“ (paslaptingas keleivis) faktorių kaip priemonę klientams teikiamų paslaugų kokybei matuoti. Jie siekė parduoti kuo daugiau bilietų į abi puses ir padidinti per-



sonalo matomumą platformose ir traukinyje.

ARC metų oro uostas. Nugalėtojas – **Birmingemo oro uostas (JK).**

2012 metais Birmingemo oro uostas žengė pirmyn, kurdamas tikrai integruotą transporto priemonę su oro ir geležinkelių ryšiu, kuri atitinka visų oro uosto naudotojų poreikius, įskaitant „Vieno terminalo“ projektą, su akivaizdžiais patobulinimais keleiviams.

Metų tiekėjas. Nugalėtojas – **Kantega (Norvegija).**

Kompanija paruošė naują programą, padedančią „Flytoget“ traukinio įgulai tikrinti darbą per savo planšetinius kompiuterius vietoj to, kad lankytųsi kontorose ir pasirašytų patvirtinimus, kad jie perskaitė svarbią atnaujintą saugumo medžiagą.

„Travelport“ metų projektas. Nugalėtojas – **Union Pearson Express (Kanada).**

„Union Pearson Express“ sąjunga yra pagrindinis komponentas regioninio transportavimo plane, kurį paruošė „Metrolinx“. Oro ir geležinkelių sąsaja teiks numatomiems 5000 svečių per parą patogias, patikimas ir greitas paslaugas tarp Toronto centro ir Toronto „Pearson“ tarptautinio oro uosto.

Metų rinkodaros kompanija. Nugalėtojas – **Airport Link Company – Sidnėjaus oro uosto traukinys (Australija)**

„Airport Link“ kompanijos rinkodaros filosofija yra taikyti aiškų ir glaustą požiūrį, padedantį klientams suprasti kelionę iš Sidnėjaus oro uosto – į centrinį verslo rajoną.

„North Star“ metų oro uosto geležinkelis. Nugalėtojas – **MTR – Airport Express Line (Honkongas).**

„Airport Express Line“ operatorius yra orientuotas į klientą. Pradedant stoties dizainu ir baigiant bendra kelionės išmaniąja kortele. Keleiviai visada patiria specialiai parengtą ir draugišką aplinką.

Metų oro ir geležinkelių transporto asmenybė. Nugalėtojas – **Maikas Miuleris (Mike Muller), IATA tarplinišio ir intermodalinio skyriaus vadovas (Šveicarija).**

Maikas Miuleris jau keletą metų užsiima intermodaline veikla. Jis padeda oro linijoms ir geležinkeliams vystyti intermodalinius standartus per specialų forumą, kuris žinomas kaip „Travel Partners Standards Council“ (Kelionės partnerių standartų taryba). ■

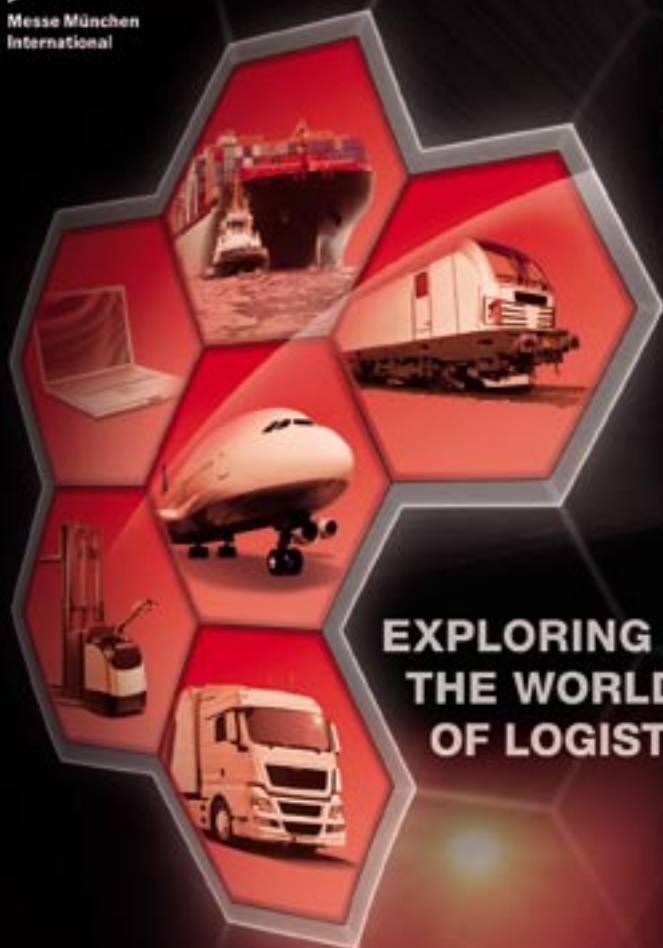


PALANGOS ORO UOSTAS
PALANGA AIRPORT
www.palanga-airport.lt





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.