

# JURA·MOPE·SEA

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

TRANSPORT • LOGISTICS • ENERGY • SCIENCE & TECHNOLOGIES • ENVIRONMENT  
交通 • 物流 • 能源 • 石油和天然气 • 科学和技术 • 环境



**'THE BUTTERFLY EFFECT' OR WHY DRY PORTS?**

**Sustainable and Smart Logistics via a Multi-Modal Silk Road**

**“蝴蝶效应”还是为何无水港？**

**通过多式联运 丝绸之路 来发展持续智能物流**







8-10 May, 2014

2014 TransBaltica

# International exhibition of transport, logistics and ITS

I International congress on intelligent transport systems

Key topics of the exhibition:

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

Organizers:



MINISTRY OF TRANSPORT AND COMMUNICATIONS OF LITHUANIA



Lithuanian Exhibition and Congress Centre LITEXPO

ITS INTELLIGENT TRANSPORT SYSTEMS LITHUANIA

Partner

JŪRA·MOPE·SEA INTERNATIONAL BUSINESS MAGAZINE

For more information on the exhibition go to [www.litexpo.lt](http://www.litexpo.lt)

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

Jekaterina Kormakova  
Tel. +370 63350800  
E-mail: Jekaterina@jura.lt

**in UK, London:**

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

**In China, Dalian**

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

**In Kazakhstan, Almaty**

Svetlana Maslenikova  
E-mail: sales@tlnika.kz

**In Kazakhstan, Karaganda:**

Tatyana Iwanova  
Str. Voinov internacionalistov 31  
Tel. + 77015330640  
E-mail: lituonica@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, V. Kuklierius, A. Pelakauskas.  
We are thankful for the photos to  
organizers 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  
E-mail: news@jura.lt  
www.jura.lt

Edition of 6 000 copies

### 2 PUBLISHER'S WORD

'The butterfly effect'  
or Why dry ports?

**编者寄语**

“蝴蝶效应”还是为何  
无水港？

### 4 LOGISTICS

Project 'Dry port' – for the  
development of logistics  
routes

**物流**

“无水港”项目- 物流的  
发展路线



### 6 EUROPE-ASIA TRADE AND LOGISTICS

Sustainable and Smart  
Logistics via a  
Multi-Modal Silk Road

**欧亚贸易和物流**

通过多式联运丝绸  
之路来发展持续智能  
物流



### 12 LOGISTICS

Trans-Asian railway  
provides growth  
opportunities for dry ports

**物流**  
泛亚铁路为无水港的  
成长提供机会



### 18 LOGISTICS

How to arrange logistics  
'in the clouds'?

**物流**

如何安排“在云端”物  
流？



### 24 WINDROSE 2014

Smart logistics and wise  
partners are necessary  
for European and Asian  
partnership

**2014年风花奖**

智能的物流及明智的  
合作伙伴，是欧洲和  
亚洲合作伙伴关系必  
要的因素。

### 28 PORTS

Klaipeda port is entering a  
new era

**港口**

克莱佩达港正在进入  
一个新的时代



### 30 STEVEDORING

KLASCO aims to work more  
professionally

**装卸**

KLASCO的目标是比  
别人做的更好



### 34 INTERNATIONAL EVENTS

Changes, challenges and  
opportunities – summary  
of Transport Week 2014  
(Gdansk, Poland)

Eurasia Rail – an important  
occurrence of railway  
(Istanbul Turkey)



YugTrans – is the biggest  
international transport  
forum in the South of  
Russia

### 38 国际活动 变化、挑战和机遇 - 2014年格但斯克交 通周总结

欧亚铁路展---铁路行  
业的一个未来  
(在伊斯坦布尔, 由  
土耳其举办)

YugTrans - 俄罗斯  
南部最大的国际运输  
论坛



### 40 JUBILEE

10 years to 'maritime'  
consulate

**欢庆  
致10年“海洋”领  
事馆**





# 'THE BUTTERFLY EFFECT' OR WHY DRY PORTS?

Why did the magazine born in a maritime city and called by the name, 'sea' choose the topic of dry ports for the conference organized on the occasion of its 15th jubilee?

For 'the butterfly effect'.

The theory of chaos created in 1960 by the USA mathematician and meteorologist Edward Norton Lorenz makes assumptions that small butterflies' flap in one hemisphere of the Earth can cause tornado in the other. Or, in other words, inspire large-scale changes. 'The butterfly effect' metaphor may symbolize the desire to manage the chaos as well as to tilt forward in the desired direction.

The more detailed examination of the topic on dry ports was started in September 2006 in Bangkok, when the United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (ESCAP) discussed the issues connected with globalization and economic growth. It was stated in the discussions that the globalization processes that took place in the last decade of the XX century gave good shifts for the region. It was stressed that coastal regions experienced the most tangible benefits, and the growth rates slowed down in hinterland locations. The main trade and economic leap concentrated around the seaports and better developed countries industrially where the attention was focused to the development of communications, transport networks and energy supply. As a role model there was adopted the declaration of the conference of ministers of ESCAP countries in 2001 in Seoul where the perspective for the development of cargo transportation intermodal network for the regions and especially the countries without access to the sea, was foreseen. There were also positively assessed the results of the conference of ministers of ESCAP countries that took place in August 28–29 2003 concerning cooperation in transit transportations.

The participants of Bangkok meeting went further. In this UN session there was named the necessity of creation of dry ports, formed the term and functions of 'dry port', the essence of which is that dry port is equalled to a seaport and cargo-processing procedures are equivalent in a dry and sea port and if once the procedures are processed in one place it is not necessary to repeat them in the other.

After those steps the discussions about dry ports get more active in different countries having no access to seas. It is not surprising because the countries having no gates to the sea and adequate transit systems, far from major markets but quickly developing countries due to complicated customs and border crossing procedures, expensive banking and other operations, still face the limited possibilities for participation in international trade. According to the *World Bank* data, the average export and import price of one container is 2600 and 3300 US dollars for the developing countries having no access to the sea, while the developed transit countries at the sea experience half the cost.

Under such background there were adopted agreements, laws and obligations concerning intermodal objects and construction of dry ports in the countries of Asian region at the highest level. In the UN resolution of May 19, 2010 and at the meeting in Bangkok in November 1–3 2010 the commission addressed ESCAP secretariat asking to prepare the draft inter-governmental agreement concerning dry ports. ESCAP secretariat, having received this request, and following the investigations of regional expert group on the development of dry ports, Asian auto-roads and trans-Asian railways and the conclusions of UN committee meeting, started the preparation of the working project.

In 2011 there were organized several sub-regional meetings where a working draft was discussed and improved.

In June 20–22 2012 in Bangkok there took place a special inter-governmental meeting dedicated to discuss the draft on dry ports prepared by ESCAP secretariat at inter-governmental meeting.

The draft and its supplements, which included the list of existing dry ports and 43 dry ports that were going to be constructed in the nearest future, was conferred and four months later, in October 10–12 2012 was approved at UN Transport committee session.

Some countries have already accumulated a lot of knowledge on the creation of dry ports. Kazakhstan may be considered such a country where there recently started operations the objects that can be reached by auto-roads and railways in Kargos at the border of China. In Uzbekistan, in Navoi district there is opened an international logistics centre able to render intermodal air, railway and auto-road transport services.

In the declaration of Bangkok concerning the regional development of Asia and the Pacific they expressed the desire that after preparation of the draft inter-governmental meeting agreement, the activities were continued and sustainable international integrated intermodal transport and logistics system was developed in cooperation with partners.

As the facts show, even in 2012 if not the green light, but the yellow one was lit for dry ports internationally urging to get ready for the start.

It remains to wait for the day 'X', when the inter-governmental agreement is signed by all the transport ministers of ESCAP countries.

Such a day dawns and it is the 7th of November 2013. At the forum of the transport ministers of Asian countries in Thailand, the inter-governmental agreement concerning dry ports is signed by fourteen ESCAP countries, including the Russian Federation, belonging to United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (ESCAP) allowing simplifying cargo documents and transportation procedures. This long-awaited and joyful news is flickering in all media of interested states.

Deputy Minister of Transport of the Russian Federation Alexei Tsydenov, speaking at the headquarters of ESCAP didn't hide his satisfaction. Stressing that Russia made efforts for many years in order Asian and Pacific regions created transport system inducing the development of European transport networks and the access of Asian countries to European markets. The Minister of Transport of Russia expressed his belief that inter-governmental agreement concerning dry ports would complete the formalization of normative-legal framework of regional transport networks.

To the opinion of experts, inter-governmental agreement concerning dry ports will inevitably trigger the Asian trade using seaports and their interaction with dry ports and will create more possibilities for the activities of seaports as customs clearance will take place in dry ports and all the necessary documents will be processed up to the place of delivery and at seaport it will be unnecessary to process documents anew.

Analogic procedure should be executed when the cargo is transported from the seaport by land transport to the other seaport or its equivalent – dry port.

And at the end – a tiny detail: this document, adopted on the 7th of November 2013, concerning dry ports, will become valid when it is ratified by eight ESCAP countries at least.

I am convinced that one or other action of each of us is this sensitive flap of a butterfly wing able to change the world.

Let's go along such a way to make it better.

Sincerely Yours,  
Zita Tallat-Kelpšaitė  
Publisher of the magazine



# “蝴蝶效应”还是为何无水港？

为什么一本取名为《海》诞生于海运城市的杂志，会在其成立15周年纪念之际选择无水港作为举办会议的主题？

是为“蝴蝶效应”。

美国数学家和气象学家爱德华·诺顿洛伦兹，兹于1960年创建混沌理论作出假设，在地球一个半球的小蝴蝶翅膀振动，可引起在地球另一半球的龙卷风。或者换句话说，激发大规模的变化。“蝴蝶效应”可作为一个象征来比喻着管理混乱，以及向着实现愿望的方向前进。



关于无水港主题更详细的检查于2006年9月在曼谷开始，联合国经济和社会委员会亚洲及太平洋（亚太经社会）讨论全球化和经济增长有关的问题。其讨论指出，发生在二十世纪最后十年的全球化进程，给了区域很好的转变机会。

有人强调，沿海地区经历了最切实的好处，且内陆地区的增长速度有所放缓。主要的贸易和经济飞跃集中在海港和较发达的工业国家。其中重点都集在通信、运输网络和能源供应的发展。比如说在首尔地区和特别是国家货物运输多式联运网络的发展，预见性地实现了无海通道，符合亚太经社会国家部长2001年会议声明。2003年8月28日至29日举办的部长会议，也有积极评价亚太国家所发生的有关过境运输合作的成果。曼谷的会议与会者更进一步在此次联合国会议上，指出有创建无水港的必要性，形成了术语和“无水港”的功能。无水港的本质是相当于一个港口，其货物处理的程序等同与海港，如果一次程序都在一个地方进行了处理，没有必要在其它地方重复。

完成这些步骤之后，关于无水港的讨论，在没有访问海域的不同国家变得更加活跃。这并不奇怪，因为有些国家不面向大海，运输系统也不完善，由于通过海关大门时复杂的过境手续而远离主要市场，这些发展很快的国家由于昂贵的银行和其他业务，而仍然面临着参与国际性贸易的有限。根据世界银行的数据，一个集装箱平均出口和进口价格为2600和3300美元，而发展中国家没有海运的情况下，发达国家过境国在海运上的成本只需花费一半。

在这样的背景下，有关于联运对象和建设亚洲地区的国家无水港，根据法律和义务在最高级别采取协议。2010年5月19日联合国决议，以及2010年11月1-3日曼谷会议上，委员会讨论亚太经社会秘书处要求编制关于无水港草案的政府间协议。亚太经社会秘书处收到申请，并按照区域专家组对无水港、亚洲汽车、道路和跨亚洲铁路和联合国委员会会议结论发展的调查，开始了工作项目的准备。

2011年在那里进行了有组织的讨论，并通过几个次区域会议提出了工作草案。

2012年6月20日至22日，在曼谷举行了一次特殊的政府间会议上，专门讨论关于在政府间会议编写亚太经社会秘书处无水港草案。

该草案及其补充文件，其中包括现有的无水港，和43个打算在不久的将来建造的无水码头，列表中，这项举措在通过于这次会议四个月后，即2012年10月10日至12日被批准为联合国运输委员会会议。

一些国家已经就开设无水港积累了大量的知识。最近可以考虑在哈萨克斯坦开始操作，可以在处于中国边界处的Kargos地区建立自动公路和铁路。达成在对方的国家，在乌兹别克斯坦Navoji地区能够呈现联运航空、铁路、汽车、公路运输服务的国际物流中心。

在曼谷关于亚洲及太平洋区域发展的声明表示，准备政府间会议协议后草案，该活动持续以及可持续的国际一体化多式联运和

物流系统，是合作伙伴合作开发的愿望。

事实证明，即使在2012年不是绿灯，黄灯也点燃国际无水港，敦促其做好开始准备。

不过仍然要等待某一天，这一天政府间协议是由亚太经社会国家所有的运输部长签署。

这样的一天于2013年11月7日来临，这是在亚洲国家中泰国的运输部长论坛，关于无水港政府间协议是由14个亚太经社会国家，包括俄罗斯联邦，属于联合国签署经济和社会委员会亚洲及太平洋（亚太经社会）允许简化货物文件和运输程序。这个期待已久的消息快乐地闪烁在有关国家的所有媒体。

俄罗斯联邦交通运输部副部长Alexei Tsydenov在亚太经社会总部的演说中毫不掩饰自己的满意度。他强调说，俄罗斯提出了为了亚洲和太平洋地区建立交通诱导系统，很多年来努力发展欧洲交通网络和亚洲国家对欧洲发展的市场。俄罗斯运输部部长表示，他相信有关无水港政府间协议将完成增加区域运输网络的规范性，增强法律框架的形式化。

专家认为，关于无水港政府间协议将不可避免地引发使用海港及其与无水港互动的亚洲贸易，将为海港通关活动更可能将在无水港进行，所有必要的文件将在无水港直至交货地点处理，在海港便无须重新来处理文档。

无水港 - 当货物从港口由陆路运输到其他港口或等值逻辑程序应该被执行。

最后一个微小细节：关于无水港这个文件在2013年11月7日，将成为有效，是由至少八个亚太国家批准。

我深信，我们每个人的行动是一只蝴蝶的翅膀，这种敏感振动能够改变世界。

让我们以这样一种方式去做，让情况变得更好。

你真诚的朋友  
Zita Tallat-Kelsaité  
杂志出版者



# PROJECT 'DRY PORT' – FOR THE DEVELOPMENT OF LOGISTICS ROUTES



**Vytautas Varasimavicius**  
TL Nika Group Chairman of the Board

The term 'dry port' was used in UN profile document of 17 of August 2006 "Inter-sector issue in the field of the regulation of globalization process, concerning trade and transport: assistance for the development of the ports in order the internal objects might use the benefits of globalization process".

## Possibility, planned by UN

'Dry port' means a definite internal object where the accumulation and distribution of goods is going on and its functions are analogic of a seaport and it includes customs clearance services. The relevance of the project is connected with the increase of cargo flows and it requires modern logistics. Dry port is directly connected by railways with the seaport and fulfils the function of handling of sea-borne freight.

The implementation of the project allows increasing the volumes of containers, and decreasing the delivery time of containers from Klaipeda port and also connecting two sea ports – Klaipeda with Aktau, Kazakhstan and a dry port (proposed location of it is Karaganda).

## The aim of the project – more effective logistics

The aim of the project – is more effective handling of containers, ensuring the work of the ports of maritime railway transport and better efficiency of labour.

Klaipeda seaport – is an ice free port, therefore it is able to receive and send containers all year round.

Aktau seaport via Klaipeda port will connect the Caspian and the Baltic Sea and open the closed Caspian Sea via the Baltics to the global ocean, and Kazakhstan will be able to reach the other ports of the world. This, in its turn, will allow mixing and handling the cargo of Kazakhstan, Uzbekistan, Iran, Azerbaijan, and the Russian Federation shortening container handling time to a great extent.

The logistics project of a dry port proposed by us on the route Klaipeda, Karaganda, Aktau with the extension to other routes of the Middle Asia, will shorten delivery time of cargo, give economic benefits to all the participants, unite and strengthen interaction of transit countries.

Klaipeda port – is the main partner of *Lietuvos geležinkeliai* (Lithuanian railways) in the country. Kazakhstan – is one of the biggest foreign partners, therefore they are interested in any possibility of attraction cargo flows carried by railways between Lithuania and Kazakhstan.

## Container distribution centre at the Baltic Sea

Since May 2014 the second world biggest container transportation company is starting its work in Klaipeda port – shipping company *Mediterranean Shipping Company* (MSC), developing container distribution centre (Hub) at the Baltic Sea. It is anticipated that the project capacity of the terminal will be about 1 million TEU. The terminal will be able to receive 13 m draft vessels. The implementation of transport-logistics project 'Dry port' would be the additional alternative of competitive conditions in transportation of cargo via Klaipeda port for Kazakhstan export cargo as well as the cargo of other states transiting via the territory of Kazakhstan.

## NC KTZ supports the initiative

Presently AO NC KTZ (National Company *Kazakhstan Temyr Zholy*) started the implementation of the project of creating transport-logistics networks (TLN) in the regions of Ka-

zakhstan and it is also the manager of Aktau seaport which is a key link in transport-logistics system of Kazakhstan. In connection with this, AO NC KTZ expressed its support to the initiative of uniting railway and maritime directions by creating a single document for cargo movements from the seaport to dry port.

The main task for the implementation of this project – is organizing the dispatch of container trains from seaport using a single document, i.e. the discharge from a vessel on to a railway platform and sending to the dry port (anticipated location in Karaganda) would be formed using a single document. It is necessary to prepare the document together with all transit countries using the example of global analogues.

Having in mind that following UN document a dry port is equalled to a seaport, the essence of a single document is in the fact that cargo transportation by railways is equalled to transportation by sea, from port to port, that railway transport corridor is a continuation of a sea route from Europe or America to the countries of Central Asia.

A lot of countries are working under such scheme. A good example – is a multimodal project, combined transportation train Viking, which is a common project of Lithuanian, Ukraine and Belarus, Bulgaria, Moldova railways. Further on Georgia, Turkey, Armenia, Syria and Greece have decided to join the project.

Development of 'dry ports' in Kazakhstan will become the additional link in the development of logistics routes between the Republic of Lithuania and the Republic of Kazakhstan, and it will ensure the increase of transit cargo flows in the direction Asia-Europe, Europe-Asia. ■

# “无水港”项目 - 物流的发展路线

术语“无水港”2006年8月被用于“在全球化过程中的监管跨部门问题，有关贸易和运输领域的17联合国文件：为了内部对象可能利用全球化进程的好处协助港口发展”。

Vytautas Varasimavicius

## 由联合国计划出的可能性

“无水港”是指一个明确的内部对象，其中货物的按一定规则积累和分布，它的功能与一个海港类似，包括清关服务。该项目的相关性与货流的增加连接，需要现代物流。无水港的功能是通过铁路与港口直接连接和满足来处理海上货运。

该项目的实施，使克莱佩达港可以处理越来越大容积的集装箱，并减少交付时间，也连接两个海港 - 克莱佩达的阿克套和哈萨克斯坦的无水港（提出的地点是卡拉干达）。

## 更有效的物流 - 该项目的目的

该项目的目的 - 为更有效地处理集装箱，确保海上铁路运输和劳动效率，更好的连接码头的工作。

克莱佩达海港 - 是一个不结冰港，因此它能够全年接收和发送集装箱。

通过克莱佩达港阿克套海港将连接里海和波罗的海，并通过波罗的海打开封闭的里海到全球海洋，哈萨克斯坦将能够达到世界的其他港口。这反过来，将允许混合处理哈萨克斯坦、乌兹别克斯坦、伊朗、阿塞拜疆和俄罗斯联邦的货物，在很大的程度上缩短集装箱装卸时间。

路线克莱佩达、卡拉干达、阿克套延伸至中亚其他途径，我们提出一个无水港的物流项目，将缩短货物的交货时间，对所有与会者给予的经济利益，团结和加强过境国家互动。

克莱佩达港 - 是Lietuvos geležinkeliai（立陶宛铁路）在该国的主要合作伙伴。哈萨克斯坦 - 是最大的外国合作伙伴之一，因此他们对立陶宛和哈萨克斯坦之间的铁路有兴趣，有可能进行吸引货流。

## 波罗的海集装箱集散中心

自2014年5月第二个世界最大的集装箱运输公司 - 地中海航运（MSC）船公司已经开始其在克莱佩达港，在波罗的海发展集装箱集散中心（枢纽）工作。据预计，码头项目产能将达到100万标箱。码头将能够接收吃水13米船。运输物流项目“无水港”的实施，将通过克莱佩达港出口货物到哈萨克斯坦，以及经哈萨克斯坦领土的其他国家货物在竞争条件下过境货物运输的额外选择。

## AO NC KTZ支持举措

目前AO NC KTZ（国家公司哈萨克斯坦Temyr Zholy）开始在哈萨克斯坦地区建立运输物流网络（TLN）项目的

实施，也是阿克套港口的管理器，它是哈萨克斯坦在运输物流系统的关键环节。与此相关，AO NC KTZ表示支持通过创建从海港到无水港口货运量单个文档，联合铁路，建立海上方向的主动权。

该项目的实施主要任务 - 使用一个单一文件来从港口调度组织集装箱列车，即从一个集装箱上，以铁路为平台，发送到无水港（卡拉干达预期的位置），将形成使用一个单一文件。有必要准备连同所有过境国准备文件使用全局类似物的例子。

铭记，继联合国文件无水港相当于一个海港，一个单文档的本质是一个事实，即货物运输由铁路是由海平了运输，从港口到港口，铁路运输走廊是从欧洲或美洲延续海路到中亚国家。

很多国家正在跟进该计划。这是一个很好的例子 - 是一个多式联运项目，维京联运列车，这是立陶宛、乌克兰和白俄罗斯、保加利亚、摩尔多瓦铁路的一个共同的项目。此外在格鲁吉亚、土耳其、亚美尼亚、叙利亚和希腊已决定加入该项目。

在哈萨克斯坦“无水港”的发展将成为立陶宛共和国和哈萨克斯坦共和国之间物流的发展路线的额外链接，它会保证过境货物的增加欧亚和亚欧的物流方向。





# Sustainable and Smart Logistics via a Multi-Modal *Silk Road*



*Mark Millar*

*Mark Millar provides value for clients with independent and informed perspectives on their supply chain strategies in Asia. His 'Asia Supply Chain Insights' series of consultations, seminars and corporate briefings help companies improve their understanding of the complex landscapes, make better informed business decisions and increase the efficiency of their global supply chain ecosystems. Clients have engaged Mark as Speaker, MC, Moderator or Conference Chairman at over 300 events in more than 20 countries. London based business publisher Kogan Page have recently commissioned him to write the book entitled "Global Supply Chain Ecosystems", due for publication in 2015. Mark serves as Asia Ambassador for the East-West Transport Corridor Association*  
[mark@markmillar.com](mailto:mark@markmillar.com)

Following dramatic increases in recent years, China-Europe trade now represents a significant proportion of global commerce, with China now being Europe's second largest trading partner (after USA) and the EU's fastest growing export market.

EU exports to China reached a record EUR 148.1 billion in 2013 - almost doubling in the past five years. At the same time, China is the EU's biggest supplier, with Europe importing EUR 279.9 billion worth of goods in 2013, making the total EU-China bi-lateral trade in goods worth a total of EUR 428 billion.

With this expanding development of European market opportunities, companies are increasingly seeking alternative options for Asia Europe cargo flows, as additional options to the traditional long-haul ocean freight routes via the Straits of Malacca and through the Suez Canal.

Although the trade has been long dominated by ocean freight, Eurasia land-bridge options via road and rail – emulating the old traditional *Silk Road* trading routes – are now becoming viable alternative options for overland cargo transportation from Asia to Europe and vice versa.

The latest developments of feasible and practical land links by road and rail provide traders with alternative transportation options that are faster than ocean-freight and cheaper than air-cargo, thus appealing to companies that are seeking to optimize their supply chains. However, there remain many areas for improvement, not least of which are cross border procedures and infrastructure developments.

## ASIA-EUROPE TRANSPORTATION OPTIONS

### *Silk Road*

To help stimulate regional trade and better connect their economies, China, Russia and Kazakhstan are counting on a new ground transportation corridor that stretches from eastern China's Jiangsu province to St. Petersburg in Russia.

After nine years of negotiations, the three countries have reached agreement on a construction plan for the Asia-Europe road - expected to be complete by 2017. The length of this new transport corridor will be 8,445 kilometers, with 2,233 km in Russia, 2,787 km in Kazakhstan and 3,425 km in China. Once completed, the new highway is expected to help attract foreign investment into Russia and Central Asia, with the service sectors also benefiting along the route.

### *Silk Rail*

As companies seek to reduce the time and cost of freight transport on the Asia to Europe route, the use of rail is becoming an increasingly viable option. Following consistent increases in labour cost in the coastal areas, a large amount of manufacturing now takes place in central China, from where goods have to be transported by road to the coastal port cities for onward transit via container ship to Europe - a journey that can





take between 40 to 60 days.

However, since 2013 a new cross-border rail route is available that can transport made-in-China products from Zhengzhou in China to Hamburg in Germany. Called the 'Iron Silk Road', the journey takes only 15-18 days to cover the 10,214 kilometers – making it especially suitable for goods with relatively high added value or which need to be delivered within a short period of time. Recently announced by a joint venture between Deutsche Bahn and Russian Railways are plans for another rail route, this one from Chongqing, China via Kazakhstan, Russia, Belarus and Poland through to Duisburg in Germany.

### Multimodal Silk Route

A multimodal road-rail overland service connecting Asia and Europe has recently been launched by DHL Global Forwarding – delivering a reliable service that offers a competitively priced alternative, which provides significant cost savings compared to air freight. The weekly China to Europe train service departs every Friday from Chengdu, travelling along China's West Corridor rail line, through Kazakhstan and via DHL's intermodal hub in Malaszewicze, Poland. The multi modal service also promises delivery time reductions of between 10 and 21 days compared to sea freight, depending on origin and destination.

This new weekly service from Chengdu comes as an addition to DHL's established daily service – departing from Shanghai and running along the trans-Siberian North Corridor – with a transit time difference of up to eight days. In turn, the new service also offers greater cost and CO2 emission reductions.

### Ocean Alternative

Movement of goods from Asia to Europe are traditionally by container ship through the Suez Canal – through which about 19,000 ships transit each year.

A north bound alternative route via the Arctic is now providing an alternative water-borne option, whereby the effects of global warming have been melting the sea ice such that this route is now navigable for about four months of the year, from around the end of July.

This Arctic route, called the Northeast Passage trims about 7,000 kilometres off the journey, thus reducing fuel consumption and therefore providing substantial reductions in cost and carbon emissions. Last year some forty-six ships used this Northeast Passage, compared with four in 2010 – demonstrating increased interest in this option. Although not a rival to the Suez Canal, during the right season, the Northeast Passage offers an alternative option, with obvious potential to grow in usage.

### Sustainable Logistics

Environmental concerns are becoming increasingly important agenda items – both for corporations and for consumers – and nowhere

more so than when it comes to transportation and logistics. Particularly in the context of modern day global supply chain ecosystems, where complex elongated logistics networks involve extensive multi modal transportation movements, all of which consume expensive oil and contribute emissions into the environment. Hence the increasing focus on Sustainable Logistics.

The paradigm shift to supply chain ecosystems that serve globalised markets has created immense challenges for companies working on traditional economic models. The dramatic rise in consumerism has led to climate change developments, including the increase of CO2 emissions globally. We are also witnessing continuing depletion of natural resources such as oil, gas and forests, resulting in the disappearance of vast swathes of rainforest, warming of global temperatures, faster melting of glaciers and rising levels of oceans.

Therefore the need to develop and deploy Green Supply Chain strategies adopting Sustainable Logistics has never been more critical in order to address the growing issues of climate change and natural resource management on a global basis.

### Smart Logistics

Supply chains have developed rapidly – evolving beyond linear 'chains' – and morphed into

complex ecosystems with multi-layered interdependencies, frequently spanning the globe, crossing time zones, cultures and languages. Within these complex ecosystems suppliers, manufacturers and service providers have to work together to service one client's supply chain, whilst often competing fiercely against each other to win business to service a different client's supply chain.

Implementing a Smart Logistics approach – adopting technology as the key enabling platform for collaboration – can drive the efficiency throughout the network that will result in effective results for the principal's supply chain and for all organisations involved in the ecosystem. From the technological interfaces to the organisational relationships, integration of all the supply chain participants is essential to enable the visibility required to empower efficient and effective performance of the supply chain.

Once again this reinforces the need for effective collaboration between and amongst the multiple business partners coexisting within the supply chain ecosystem. A 'single version of the truth' is the elusive goal, whilst being 'only as strong as your weakest link' is the harsh reality. Adopting a truly collaborative approach, incorporating trust and balance across the B2B partnerships, whilst leveraging technology to achieve end-to-end visibility throughout the ecosystem demonstrates leadership in Smart Logistics.

### Conclusion

Increasing bidirectional trade flows between Europe and Asia are generating huge opportunities, whilst also revealing some challenges, but organisations cannot go it alone. A collaborative is required, leveraging carefully selected business partners with deep understanding about the diverse markets across the Europe Asia trad-



complex ecosystems with multi-layered interdependencies, frequently spanning the globe, crossing time zones, cultures and languages. Within these complex ecosystems suppliers, manufacturers and service providers have to work together to service one client's supply chain, whilst often competing fiercely against each other to win business to service a different client's supply chain.

Implementing a Smart Logistics approach – adopting technology as the key enabling platform for collaboration – can drive the efficiency

throughout the network that will result in effective results for the principal's supply chain and for all organisations involved in the ecosystem. From the technological interfaces to the organisational relationships, integration of all the supply chain participants is essential to enable the visibility required to empower efficient and effective performance of the supply chain.

Once again this reinforces the need for effective collaboration between and amongst the multiple business partners coexisting within the supply chain ecosystem. A 'single version of the truth' is the elusive goal, whilst being 'only as strong as your weakest link' is the harsh reality. Adopting a truly collaborative approach, incorporating trust and balance across the B2B partnerships, whilst leveraging technology to achieve end-to-end visibility throughout the ecosystem demonstrates leadership in Smart Logistics.

# 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.**





# 通过多式联运 丝绸之路来发展 持续智能物流

Mark Millar

Mark Millar 马克 FCILT, FCIM, FHKLA, GAICD

作者介绍：Mark Millar为客户与他们在亚洲的供应链战略提供有价值的独立知情观点。他创建的“亚洲供应链观察”系列磋商、研讨会及企业情况介绍，帮助企业提高对复杂局势的了解，做出更明智的业务决策，并增加他们全球供应链生态系统的效率。Mark已为客户在超过20个国家的300项活动中担任发言人、主持人、活动调度或会议主席。总部位于伦敦的商业出版商高根页最近已委托他写书，题为“全球供应链生态系统”，于2015年出版。马克担任东西运输走廊协会亚洲大使，联系方式：[mark@markmillar.com](mailto:mark@markmillar.com)

随着近年来中国与欧洲之间贸易在全球商业显著比例急剧增加，中国现在是欧洲的第二大贸易伙伴（仅次于美国）并且是欧盟出口增长最快的市场。

欧盟对中国的出口在2013年达到创纪录的1481亿欧元，在过去五年中几乎增加一倍。与此同时，中国是欧盟最大的供应商。在2013年欧洲从中国进口货物为2799亿欧元，使欧盟与中国的双边贸易在货物总价值上达4280亿欧元。

随着欧洲市场的机会不断扩张发展，企业越来越多地寻求可以替代亚洲欧洲货流通过马六甲海峡，并通过苏伊士运河的传统长途海运路线的其他选项。

尽管业界通过海运运输已经长期占主导地位，通过公路和铁路欧亚大陆桥的选项——模仿旧的传统的丝绸之路贸易路线——正在成为从亚洲到欧洲的陆路货物运输可行的替代方案，反之亦然。

通过公路和铁路土地环节可行性和实用性的最新发展，为贸易商提供了比海洋货运速度更快，比航空货运更便宜的替代交通方式，从而吸引那些寻求优化其供应链的公司。然而，对于改善仍然有许多方面，其中并非最不重要的是跨境的程序和基础设施的发展。

## 亚欧交通方式

### 丝绸之路

为了帮助促进区域贸易和更好地连接他们的经济体，中国、俄罗斯和哈萨克斯坦都寄希望于从中国的东部江苏省到俄罗斯圣彼得堡新的地面交通走廊的延伸。

经过九年的谈判，三国已就对亚欧公路建设计划达成一致 - 预计到2017年完成。这种新的运输走廊的长度将是8445公里。在俄罗斯有2233公里，在哈萨克斯坦有2787公里以及在中国有3425公里。一旦完成，新的高速公路预计将有助于吸引外资进入俄罗斯及中亚，沿线服务行业也将同受益。

### 丝绸铁路

随着企业寻求降低时间和亚洲至欧洲航线货运的成本，使用铁路正在成为一个日益可行的选择。但以下情况一致增加了在沿海地区的劳动力成本。大量生产目前发生在中国中部，从那里货物必须由陆路到沿海港口城市，再转公交通过集装箱船到欧洲运输旅程，可以需要40至60天之间的时间。

然而，由于2013年新的跨境铁路可以使用，从中国郑州到德国汉堡可以输送制成的中国产品。这被称为“钢铁丝绸之路”，车程仅15-18天覆盖10214公里，这特别适用于具有较高附加值或需很短的时间内交付的商品。最近由德国铁路与俄罗斯铁路公司之间的合资企业，宣布计划通过另一个铁路线，始发中国重庆，途经哈萨克斯坦、俄罗斯、白俄罗斯和波兰这样来到达德国杜伊斯堡。

### 多式联运丝绸之路

一种连接亚洲和欧洲的多式公路和铁路陆路服务，最近已经由DHL全球货运物流推出——这提供了一种可靠的服务，提供了一个有价格竞争力的替代方案，相比空运这种方式显著降低了花费成本。中国到欧洲列车服务每周出发一次，每星期五从成都沿中国西部走廊铁路线行驶，经过哈萨克斯坦，并通过DHL到达Malaszewicze -波兰的联运枢纽。多式服务还承诺根据来源地和目的地，提供介乎10至21天的交货时间，费用也比海运相对减少。

从成都始发的这个新周班服务是作为DHL日常以外建立的服务 - 从上海出发，沿西伯利亚北部走廊运行 - 用长达八天的中转时间。反过来，新的服务还更多地节约了成本并且减少二氧化碳排放量。

## 海运替代

从亚洲到欧洲的货物流动，传统上由集装箱船通过苏伊士运河运输——通过它的每年大约有19,000条船舶。

通过北极的海运航线现在出现了一条替代路线，这是凭借全球变暖影响海冰融化，使得这条路线目前在一年中，让来自各地的船舶从七月末开始可以航行于此约四个月。

这条北极航线，被称为东北航道缩短了约7000公里外的征程，从而减少燃油消耗，因此提供了大幅降低成本和碳排放量。去年，46条船舶使用这个东北航道，相比之下2010年有4个展示了对此选项的兴趣的增加。虽然不是苏伊士运河的对手，在合适的季节期间东北航道提供了另一种选择，具有明显的潜在用途成长。

## 可持续发展物流

环境问题正在议程中变得越来越重要- 既为企业也为消费者 - 特别是当涉及到运输和物流。特别是在现今的全球供应链生态系统，其中复杂的拉长物流网络涉及广泛的多模式运输的动作，所有这些都消耗昂贵的石油，并会有废物排放到环境中。因此，可持续发展物流越来越得到关注。

该模式的转变，为服务于全球化市场供应链生态系统，为企业从事传统的经济模式创造了巨大的挑战。消费主义急剧上升导致了气候变化的发展，包括二氧化碳排放量的全球性的增加。我们还看到的自然资源，如石油、天然气和森林持续消耗，导致热带雨林的大部分地区消失，全球气温升高、冰川加速融化以及海洋水平面上升。

因此，为了应对气候变化，开发和部署采用可持续的物流绿色供应链战略，从来没有产生如此迫切的需要，在全球范围内自然资源管理不断增长的问题更加重要。

## 智能物流

供应链已经迅速发展 - 发展超越线性“链”- 并演变成具有多层次相互依存关系的复杂生态系统，经常遍布全球，跨越时区、文化和语言。这些复杂的生态系统供应商、制造商和服务提供商必须共同努力来服务一个客户的供应链，与此同时彼此之间往往竞争激烈来赢得为不同供应链的客户服务。

实现智能物流方法 - 采用技术作为合作的重点扶持平台 - 可以整个提升主



## 结论

要供应链的实际业绩，并为参与生态系统的所有组织网络提升驱动效率。从技术接口与组织关系，整合所有供应链的参与者必须使用授权，提供供应链效率、性能和需求可见性。

这再一次强化了多个商业伙伴，供应链生态系统中共存之间有效的合作需求。“单一事实版本”是难以实现的目标，同时又是存在“环节上弱的弱，强的强”这种残酷的现实。采用真正的协作方式，结合整个B2B的合作伙伴的信任和平衡，同时利用技术来实现整个生态系统的终端到终端的能见度，这体现了智能物流的领导地位。

增加欧洲和亚洲之间的双向贸易流动产生了巨大的机遇，同时也揭示了一些挑战，但企业不能单打独斗。协作是必需的，利用精心挑选的商业合作伙伴，深刻理解关于跨欧洲亚洲贸易集团的多元化市场。企业还可以利用外部独立的专业知识，帮助他们了解的复杂性，以便从整个大陆主要的贸易和物流的机遇中受益。

因此，企业应该拥抱复杂性，并积极参与知识和网络建设，提供克服挑战所需的洞察力，实现可持续发展和智能物流解决方案，以便在大杂烩中把握住这一激动人心的新商机。





## OCEAN SHIPPING COMMUNICATION CHINA

[www.coscc.ebizchina.net](http://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](mailto:info@ebizchina.net)

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





# TRANS-ASIAN RAILWAY PROVIDES GROWTH OPPORTUNITIES FOR DRY PORTS



*Justinas Liuima joined Euromonitor International, strategic market information provider on industries, countries and consumers, as an Industry Analyst. In his role Justinas focuses on the collection of industry information, cross-checking data across different countries and report writing. His areas of expertise are mining, motor vehicle, aircraft and spacecraft as well as transport industries. Prior to joining Euromonitor International, Justinas has gained experience in consultancy sphere, where he was responsible for projects in transport, R&D and public policy sectors. In addition, Justinas regularly writes analytical articles for industry titles on developments in transport equipment market.*

**Justinas Liuima,**  
Industry analyst at Euromonitor International

Over the last 10 years Asian countries have emerged as low-cost manufacturing hubs for products aimed for export. However, the situation is changing and Asian countries are developing higher value domestic industries. In addition, the growing number of affluent people in Asia is boosting demand for imported goods from Europe, in turn changing the trade structure. These changes are also making impact on logistics. As trade structure is changing, new modes of transportation between Asia and Europe are being developed. The Trans-Asian Railway (TAR), supported by the UN, is the most representative initiative of boosting operational efficiency and the economic relevance of railways. The TAR aims to provide six efficient freight and passenger transport services between Asia and Europe via 114,000 km of railway.

## Dry ports – an alternative to maritime transport

In 2011, the first line connecting China and Germany was opened. The railway line, dubbed the new Silk Road, covers more than 10,000 km through China, Kazakhstan, Russia, Belarus, Poland and Germany. The journey by train takes 15 days (compared to 30–40 days by sea) and is 80% cheaper than air transport. Computer giant



Construction of Vilnius logistics center.

Hewlett-Packard claims it shipped more than four million notebooks via this railway over 2011–2013, while German carmaker BMW uses it to transport automotive components from Leipzig to Shenyang. One of the operators of the line, DB Schenker Rail Automotive, has in turn launched a daily freight service to China.

New routes from Singapore to Shanghai and Seoul to Samarkand, Uzbekistan, will also be possible in the near future. Improving rail connections will also increase the importance of dry ports, which will operate as hinterland distribution and consolidation centres' in the logistics chain. Dry ports are also expected to become a viable alternative to sea transport and provide new opportunities for landlocked countries. Moreover, railway gauge differences create preferable conditions for dry port expansion in Eastern European countries.

## Vorsino dry port in Russia – an important chain of logistics

Due to the development of new TAR lines, dry ports in Russia could become a viable alternative to sea transport. Seaports are the main logistics channels in Russia, with the ports of St Petersburg, Novorossiysk and Vladivostok handling

60 % of the country's container traffic. However, as the motor vehicle, heavy machinery and electronics industries in Russia develop, its seaports are unable to cope with increasing trade flows. China, Japan and South Korea are among major component suppliers to Russia's machinery and electronics industries and growing railway links between Europe and Asia (including the Trans-Siberian Railway) are viewed as a positive development.

The dry port at Vorsino, also referred to as Freight Village Kaluga, is the most promising development. At the end of 2013, the railway, temporary storage warehouses and container terminal were completed at the Kaluga Industrial Park, where car component, heavy machinery and electronics clusters are located. Investment stands at around € 250 million, with the planned capacity of the terminal standing at 300,000 TEUs per year. Connection to Kaluga's airport is planned by the end of 2014 and freight volumes are forecast to exceed one million TEUs per year.

## China expands dry ports

With growing trade and investment between China and Germany, new railway links con-





# TGC 2014

Turkmenistan Gas Congress

[WWW.TURKMENISTANGASCONGRESS.COM](http://WWW.TURKMENISTANGASCONGRESS.COM)

## 5<sup>th</sup> Turkmenistan International Gas Congress

20-22 May 2014

Avaza, Turkmenbashi  
Turkmenistan

## 5<sup>й</sup> Международный Газовый Конгресс Туркменистана

20-22 мая 2014 года

Аваза, Туркменбаши  
Туркменистан

**ORGANISED BY | ОРГАНИЗАТОРЫ:**



State Concern «Turkmengaz»  
Государственный концерн «Туркменгаз»



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

**CO-ORGANISER | СО-ОРГАНИЗАТОР**



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

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

In London / в Лондоне:

Tel: +44 (0) 207 328 8899

Fax: +44 (0) 207 624 9030

e-mail: [info@summittradeevents.com](mailto:info@summittradeevents.com)

In Ashgabat / в Ашхабаде:

Tel: +993 12 264000

e-mail: [summittradeevents@gmail.com](mailto:summittradeevents@gmail.com)

# TRANSIT KAZAKHSTAN

18TH CENTRAL ASIAN  
TRANSPORT AND LOGISTICS  
EXHIBITION

TRANSIT - KAZAKHSTAN

**21-23 MAY 2014**  
Astana, Kazakhstan

[www.transitkazakhstan.kz](http://www.transitkazakhstan.kz)



#### ORGANISERS:

ITE Group PLC  
Tel: +44 207 596 5188  
E-mail: [Anastasia.Erekinova@ite-exhibitions.com](mailto:Anastasia.Erekinova@ite-exhibitions.com)  
Project Manager: Anastasia Erekinova

Iteca (CEI and International companies)  
Tel: +7 (727) 258 34 47  
E-mail: [guizina@iteca.kz](mailto:guizina@iteca.kz)  
Project Manager: Guizina Abdushepova

EC Atakent-Expo (Kazakhstan companies)  
Tel: +7 (727) 275 08 11  
E-mail: [manager@atkentexpo.kz](mailto:manager@atkentexpo.kz)  
Project Manager: Anara Koljajeva

#### OFFICIAL SUPPORT:



Ministry of Transport and  
Communications of the  
Republic of Kazakhstan



КазАПО





necting Asia and Europe are being added. For instance, in 2013, Zhengzhou International Inland Port Development Co Ltd opened a train route from Zhengzhou Industrial Zone to the German port of Hamburg. By the end of 2013, new railway routes connecting China with Almaty and Moscow were also added. The Chinese city of Chongqing and Guangdong province in 2013 also announced plans to build dry ports and logistics centres. Dry ports are expected to simplify customs clearance procedures and save up to 30% on transportation costs. The potential for dry ports is huge as total freight volume at Chongqing stood at one billion tonnes in 2012.

### The Railway track gauge differences in favor of the Polish and Lithuanian dry ports

Dry ports in Poland are also expected to benefit from railway links between Asia and Europe. The dry port at Poznan lies on the main trade route between Berlin and Moscow and is an important hub for handling cargo from Germany and other Western European markets. Poznan's dry port handles around 150,000 TEUs annually, which are transported by rail. Given the growing exports of car components from Germany to China and Poland's emergence as a car manufacturing hub in Eastern Europe, trade volumes are expected to grow. Railway gauge differences also provide opportunities for expansion of Poland's dry ports located near the Russian and Belarusian borders.

Lithuania is also expected to benefit from new routes connecting Europe and Asia. For instance, the Zhengzhou-Europe railway freight route passes through the port of Klaipeda and these developments will also benefit Lithuania's dry port. MSC is now developing an intermodal transport terminal in Vilnius, at a cost of € 32 million. The terminal is at the crossroads between Belarus, Poland and Russia and growing Asian-European trade by rail is viewed as a positive development.

### New rail industry useful to Uzbekistan

Growing trade volumes by rail between Asia and Europe also provide new opportunities for landlocked countries such as Uzbekistan. Uzbekistan is also one of the nations which has acknowledged the importance of dry ports.

In 2011, Uzbekistan opened a dry port in the city of Angren. The country is also developing a dry port in Navoi, in connection with the Navoi Free Trade Zone and Navoi Airport. The facilities are located along major sub-regional road, rail and aviation routes to capitalize on the country's transit potential. In addition, the country's authorities are planning to cut tariffs on cargo handled by dry ports.

Uzbekistan is rich in mineral resources and lies on important trade routes. Its importance is expected to further increase once new railway links connecting Uzbekistan with Afghanistan, Volgograd, Seoul and Bukhara are finished. ■



Transport routes from Navoi dry port.



Vorsino dry port.



# 泛亚铁路为无水港的成长提供机会



Justinas Liuima

*Euromonitor International* 公司行业分析师

Justinas Liuima加入Euromonitor International公司，作为一个行业分析师为行业、国家和消费者提供市场战略信息。在他的工作角色中，Justinas专注于行业信息，在不同国家收集交叉检查数据且撰写报告。他的专业领域是采矿、汽车、飞机和航天器以及运输等行业。在加入Euromonitor International之前，Justinas已经在他负责的运输、研发项目和公共政策领域的咨询部门获得了经验。此外，Justinas定期撰写以运输设备市场的发展为题目的行业分析文章。Justinas毕业于ISM大学管理与经济学院，在那里他获得经济学学士学位。在过去10年中，亚洲国家已经成为低成本制造中心，产品旨在用于出口。不过，这种情况正在改变，亚洲国家正在开发更高价值的国内产业。此外，在亚洲越来越多的富裕人士拉动了从欧洲进口商品的需求，进而改变贸易结构。这些变化也对物流有影响。由于贸易结构正在发生变化，亚洲和欧洲之间正在开发运输新模式。由联合国支持的泛亚铁路（TAR）是提高铁路运营效率和经济意义最有代表性的举措。西藏自治区旨在通过六条总长11.4万公里的铁路提供亚洲和欧洲之间的高效货运和客运服务。

## 泛亚铁路

2011年，连接中国和德国的第一条铁路开通了。这条铁路线，被称为新丝绸之路，通过包括中国、哈萨克斯坦、俄罗斯、白俄罗斯、波兰和德国，总长1万多公里。火车旅途需要15天（相对的水路是30-40天），比空运便宜80%。电脑巨头惠普公司声称，它在2011-2013年通过这条铁路发运了超过400万的笔记本电脑，而德国汽车制造商宝马用它从莱比锡到沈阳来运送汽车零部件。在这条全球国际货运轨道车中的运营商之一，DB又已经推出了每日到中国的货运服务。从新加坡到上海，以及从首尔到撒马尔罕、乌兹别克斯坦的新航线也将有可能在不久的将来开通。提高铁路连接也将增加陆港的重要性，这将在物流链中作为腹地分

流通道，圣彼得堡、新罗西斯克市和符拉迪沃斯托克港口处理该国集装箱运量的60%。然而，随着机动车，重型机械和电子工业在俄罗斯的发展，它的海港都无法应付不断增加的贸易流量。中国、日本和韩国是俄罗斯的机械和电子行业以及欧洲和亚洲（包括西伯利亚大铁路）之间主要的零部件供应商，其不断增长被看作是铁路链接之间的一个积极发展。

无水港在Vorsino（也被称为货运村卡卢加）最有发展前途。在2013年底，铁路、临时储存仓库和集装箱码头均在卡卢加州工业园区内开设，其中汽车零部件、重型机械和电子产品集群都位于完成状态。投资维持在约2.5亿欧元，每年码头计划产能处理30万标准箱。到2014年底连接到卡卢加机场



销和整合中心。无水港也有望成为一种可行的替代海上运输方案，并为内陆国家提供新的机遇。此外，铁路轨距不同的创造是无水港在东欧国家拓展的最好条件。

计划货运量预计将超过每年100万个标准箱。

## 中国

随着中国和德国之间不断增长的贸易和投资，连接亚洲和欧洲的新铁路正在增加。例如，在2013年，郑州国际内陆港发展有限公司开通了从郑州市工业园区到位于德国汉堡港口的一系列火车路线。到2013年年底，连接中国与阿

## 俄国

由于新的TAR系列的发展，在俄罗斯无水港可能成为一个可行的方案来替代海上运输。港口是俄罗斯主要的物



拉木图和莫斯科新铁路路线也增加了。在2013年中国城市重庆和广东省也宣布计划建立陆港和物流中心。无水港有望简化通关手续,节省高达30%的运输成本。2012年重庆无水港巨大的总货运量潜力超过十亿吨。

## 波兰和立陶宛

据预计波兰无水港也将从亚洲和欧洲之间的铁路联系中获益。无水港位于波兹南柏林和莫斯科之间的主要贸易航线上,是德国和其他西欧市场搬运货物的重要枢纽。波兹南无水港每年处理由铁路运输的约15万个标准箱。鉴于从德国到中国出口的汽车零部件越来越多,以及东欧汽车制造中心在波兰出现,贸易量预计将增长。铁路轨距的差异也为波兰靠近俄罗斯和白俄罗斯边境的无水港扩大机会。

立陶宛也有望从连接欧洲和亚洲的新航线中受益。例如,郑州 - 欧洲铁路货运航线经过克莱佩达港,这些发展也将使立陶宛无水港受益。海安现在在维尔纽斯发展多式联运码头,花费了3200万欧元成本。该码头位于白俄罗斯、波兰和俄罗斯十字路口,通过铁路发展亚欧贸易这被视为一个积极的发展。

## 乌兹别克斯坦

由亚洲和欧洲之间的铁路日益增长的贸易量也为内陆国家,如乌兹别克斯坦提供新机遇。乌兹别克斯坦也已被看作是重要的陆港国家之一。2011年,乌兹别克斯坦在城市安格尔开了一个无水港。该国也正在纳沃伊内开发一个无水港,与纳沃伊自由贸易区和纳沃伊机场连接。该



设施沿线设置于主要次区域公路、铁路和航空路线,以利用该国的过境潜力。此外,该国当局正计划削减由内陆口岸办理的货物关税。乌兹别克斯坦拥有丰富的矿

产资源且设置了重要的贸易路线。预计其重要性将进一步增加乌兹别克斯坦与阿富汗、伏尔加格勒、首尔和布哈拉的连接来完成一次新的铁路联系。

ДОСТАВКУ ВАШЕГО ЦЕННОГО ГРУЗА ПРЕДОСТАВЬТЕ ТОМУ, КОМУ ДОВЕРЯЕТЕ.



Международные и негабаритные перевозки из Европы в Россию, логистика, складирование и консолидирование грузов.



www.mgholding.eu  
Тел.: +37065908999  
Факс.: +37052323232

MG holding  
LOGISTIC & TRANSPORT



# HOW TO ARRANGE LOGISTICS 'IN THE CLOUDS'?



## **Kiril Vlasov**

*The creator of the project Log4pro, member of the Board of Directors of STS Logistics, chairman of logistics department of the industry of the Russian association Business Russia and co-chairman of the regional group in Russia of the German logistics association BVL*



In 2013 the company IBM published the annual prognosis Five in Five according to which the cloud technologies will penetrate into all spheres of business in the nearest future. Logistics will not be the exception, where even today there appear new services able to solve the most ingrained problems of the industry.

## **How is it possible to trust the cargo of the company which you have never seen 'in your eyes'?**

The market of 'cloud' logistics is less than five years old. Advanced technologies are applied today in the USA, Europe, and Brazil. There operate the services of *T-System's Cloud Marketplace for Logistics Sector*, *Brazil's uShip*, *Camsec's Electronic Logistics Marketplace*.

The niche in Russia and CIS countries is practically free. Expansion of western analogues is not expected here because the scheme of cargo transportation is cardinally different than that of Europe or America.

The application of efficient cloud technologies changes the behaviour of the users and their business-process. Two years ago the specialists from Germany persuaded me that cloud technologies would not be successful in logistics, because cargo transportation - is business based on trust. Earlier people used to sit down for negotiations, there used to originate chemistry among them, they signed contracts and only after that they used to start cooperation. It was complicated even to think to trust the cargo to the company that you have never seen 'in your eyes'.

Everything is changing, for example, 'eBay'. Earlier we used to buy books, disks, then clothes, and today via this service they sell more than 10 000 both new and second-hand automobiles every month. People start thinking differently.

I am sure that in five years maximally in Russia there will be decisions that yesterday we were not able even to dream about. Even today the leading logistics companies in Europe are work-

ing on the idea of crowd-sourcing logistics of cargoes. Given, a student who is going by the route Alabiana - Zvenigorod each day, signs to the delivery services of small cargo on nearby routes. He enters the cloud, takes the order, fulfills it without any special efforts (as he is going to Zvenigorod) and earns some money. Cost price of such delivery is tens of times less than by courier.

## **Pain points**

Russian road carriers - is a boiler where hundreds of thousands of disparate players seethe: individual businessmen, small companies and big corporations. New firms join the niche permanently, they look for work, wish to carry cargo quicker and save. The main problem of domestic market - is the reliability of transportation. Here is a lot of 'black' business, crime, not all the carriers provide the document accurately and are ready to stably hide big volumes of cargo. Forwarding companies and private dispatchers have neither automobile parks nor resources, they simply 'punch' the prices and bring together the customers and the executors, getting of it their commission percentages. In this situation the customers need additional guarantees for export and delivery of big volumes of cargoes.

One more problem - is the flow of documents. For the most simple road transportation it is necessary to have 11 documents as minimum: invoices, commodity way-bill and others. It is necessary to have the description of cargo, a copy of passport of a driver, car documents. For example, transporting alcohol products, the quantity of documents can be counted by tens.

## **What can 'cloud' solutions help by?**

### **Single space**

Cargo transportation - is a spot market where there exist momenta demand and supply. In the clouds there is a possibility to create a single platform for cargo owners (these who need to transport cargo) and contractors. You launch a tender for transportation (give some criteria: for example, route, type of rolling stock, type of cargo, its weight and volume, requirements for temperature) and you see the best proposals from contractors - participants of cloud platform. Today similar marketplaces suggest projects: *ati.su*, *Gruzoobzor* and our platform *Log4pro.com*. The competitive advantage of LOG4PRO is the tough checking of contractors. In order to get to our marketplace, the company is to present all registered documents and to pass a full checking by our security service.

### **Transportation management system - TMS system**

Record-keeping for transportation - is a big problem. In principle, it is possible to solve it via non-cloud programs, for example, *Antor*, *1C*, *Oracle*. Those companies suggest you to buy their software (for example, *Oracle* costs begin with \$100.000), install it into your computer and enter all computer data manually. At middle-size-company the quantity of cargo transportations may reach thousands per month and in order to enter all the data into computer a whole staff of specialists is necessary.

This process can be automated in the cloud: first of all it is not necessary to install and later on to update the programs. Secondly, it is possible to





shift the obligation of entering the data into the system to the carrier, thereby releasing the own workforce and money at the same time.

#### **Tracing the route**

Next to the satisfaction of curiosity, tracing may help the company to calculate exact time of the arrival of the truck to the point of delivery. With the help of the data it is possible to plan delivery and solve the problem of empty pallets and excess reserves. Tracing may assess the quality of carrier: for example, I know that the truck is to take my cargo at 9 o'clock in the morning. If the truck came on time, I give 1 to it, if it is late – 0, if 40 minutes earlier – 0,5. So it is possible to automatically calculate the quality of each shipment and get the objective quality rating of it.

What problems cannot be solved by the clouds?

Up till now not a single cloud logistics project can present a platform for mobile routing of general cargo. For example, the driver goes along the route, collects and delivers the cargo. If instead of printed route he had a tablet where automatically there were added new requests, the truck might instantly fulfil the orders, located along the market route. Cloud solutions do not include the treatment of defects or shortage.

Cloud logistics marketplace could also be applied in warehousing business. Today all big warehouses are rented with the help of intermediaries whose brokerage may reach hundreds of thousands dollars. Single platform could enable real estate consultants to focus on analysing the legal purity of transactions and to save us from unnecessary costs.

### **Our main risk – corruption**

Corruption component – is the main factor which may slow penetration of new technologies in logistics. If a decision maker has got the task not to optimize the process of delivery but to get a pullback from the 'trusted' carrier, there is no sense for him to introduce new and open technologies. His aim is to interfere with the innovative process.

The second barrier to clouds – is the stagnation of business processes. Once we proposed one company to install our solution to Log4pro. They loved the functional very much but the service did not work on Explorer 7, and the company had a policy on the use of only this browser. Accordingly we needed to rewrite the code under the antique browser that is used only by 3% of the clients.

One more problem – is complicated hierarchy. For example, a man who is responsible for the organization of auto-transportations likes the solution as it facilitates his life. But the decisions are taken not by him, but by the logistics director. And who is the logistics director in a big company? He is practically a demigod. He has no time to think how to order a truck, he has got a prepared business-process for that (let's say, proposing to launch a tender by e-mail). A usual business process? Yes, but this is business-process according to the rules of the last century.

Single TMS system - for the consigner and cargo carrier.

Cloud TMS system – is a new stage of the development of logistics, as what might be more convenient and quicker than a single TMS sys-

tem with common access for the consigner and cargo carrier? You requested transportation documents and got them within 5 minutes and you already know to which contract they relate, who is responsible for the organization of contractor and who the carrier of your cargo is! And the cargo carrier knows what he is carrying, where and who is sitting in the cabin of a truck, which is located on a highway and on the map in his personal office. Agree, it is very convenient and will soon become indispensable as truck traffic restrictions require accurate routing and logistics management tools. The portal LOG4PRO today represents a unique set of tools for logisticians. The team of the portal is not going to stop at achieved and continues to build tools every day, taking into consideration market demands and legal requirements.

### **Future people or modern reality?**

The employees of some company said: 'You are thinking by the future day. Business process of your platform in Russia seems impossible!'

Maybe, for some market participants it seems so. Kickbacks and dispatchers for small percentage – is a reality of companies that do not value their business reputation and earn in any possible way. Cloud intellectual logistics management systems – is not future, it is our present day. We create the logistics image of tomorrow and we will continue introducing it into life. A lot of companies join our portal and every day they create their own modern marketplaces of tomorrow!



## TRANSPORT EVENTS

[www.transportevents.com](http://www.transportevents.com)

### 6<sup>th</sup> INTERMODAL ASIA

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

### 12<sup>th</sup> INTERMODAL AFRICA

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

### 2<sup>nd</sup> MED PORTS 2014

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

### 10<sup>th</sup> TRANS Middle East DOHA 2014

Wednesday 21 and Thursday 22 May 2014  
Fully Supported by Qatar Ports Management Company (Mwani Qatar)  
InterContinental Doha The City, Qatar

### 12<sup>th</sup> ASEAN PORTS & SHIPPING

Wednesday 11 and Thursday 12 June 2014  
Hosted by Indonesia Port Corporation (LIP) and IV  
JW Marriott, Jakarta, Indonesia

### 3<sup>rd</sup> BLACK SEA WORLD 2014

Wednesday 3 and Thursday 4 September 2014  
Istanbul Marriott Hotel Asia, Istanbul, Turkey

### 5<sup>th</sup> INTERMODAL AFRICA

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

### 9<sup>th</sup> SOUTHERN ASIA PORTS, LOGISTICS & SHIPPING 2014

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

### 9<sup>th</sup> INDIAN OCEAN PORTS & LOGISTICS 2015

Thursday 22 and Friday 23 January 2015  
Hosted by IFPM Maputo  
Maputo, Mozambique

### 8<sup>th</sup> PHILIPPINE PORTS AND SHIPPING 2015

Thursday 12 and Friday 13 February 2015  
Hosted by Philippine Ports Authority  
Manila, The Philippines

### 12<sup>th</sup> INTERMODAL AFRICA

Thursday 26 and Friday 27 March 2015  
Lagos Oriental Hotel, Lagos, Nigeria

### 11<sup>th</sup> TRANS Middle East DOHA 2015

Wednesday 29 and Thursday 30 April 2015  
Doha, Qatar

### 4<sup>th</sup> BLACK SEA WORLD 2015

Thursday 28 and Friday 29 May 2015  
Constanta, Romania

### 13<sup>th</sup> ASEAN PORTS & SHIPPING

Wednesday 24 and Thursday 25 June 2015  
Hosted by Indonesia Port Corporation (LIP) and IV  
JW Marriott, Jakarta, Indonesia

### 10<sup>th</sup> SOUTHERN ASIA PORTS, LOGISTICS & SHIPPING 2015

Thursday 17 and Friday 18 September 2015  
Mumbai, India

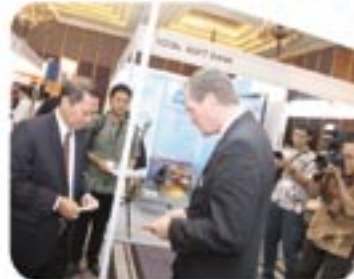
### 13<sup>th</sup> INTERMODAL AFRICA

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

### 3<sup>rd</sup> MED PORTS 2015

Wednesday 25 and Thursday 26 November 2015  
Marrakech, Morocco

[www.transportevents.com](http://www.transportevents.com)







---

**19-я МЕЖДУНАРОДНАЯ  
ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ  
ПО ТРАНСПОРТУ И ЛОГИСТИКЕ**

---

# ТРАНСРОССИЯ

---

**22-25 АПРЕЛЯ 2014  
МОСКВА, МВЦ «Крокус Экспо»**

---

Получите бесплатный билет на  
[www.transrussia.ru](http://www.transrussia.ru)

Организатор:



При поддержке:



Генеральный спонсор:





# 如何安排“在云端”物流？



**Kiril Vlasov,**

项目Log4pro的创造者，STS物流董事会成员，俄罗斯企业协会物流部主席及德国物流协会BVL俄罗斯区域联合主席。

2013年IBM公司根据不久的将来其云技术将渗透到企业各个领域，公布了年度五五预后。物流也不会例外，即使在今天也能诞生新服务来解决行业中最根深蒂固的问题。

## 如何能够信任你从来没有亲眼见过的公司的货呢？

“云”物流市场不到五岁。先进的技术今天被应用在美国、欧洲和巴西。有为物流业云计算市场服务T型系统、巴西uShip、Camsec电子物流市场操作。在俄罗斯和独联体国家的利基几乎是免费的。这里没有类似西部的预期扩张，因为货物运输方案与欧美国家很不同。高效的云技术应用改变了用户及其业务流程的行为。

两年前，来自德国的专家劝我说，云计算技术将不会是成功的物流，因为货物运输是基于信托业务。以前人们习惯于坐下来谈判，用其中发起的化学作用签订合同，在那之后有用于启动合作。这种情况下甚至是想一想信任你从未亲眼见过的公司货物都是复杂的。一切都在变化，例如，“易趣”。前面我们用它来买书、磁盘、然后是衣服，今天通过这项服务，他们每个月销售超过10000辆新车和二手车。人们的思考开始不同。

我相信，在俄罗斯最多五年，将实现我们在昨天也无法梦想实现的事情，即使在今天甚至在欧洲，领先的物流公司都在努力实现采购货物的物流群想法。鉴

于要去Alabiana- Zvenigorod方向的学生每一天的招牌小货都在为附近的路线提供服务。他进入云中，遵循秩序，没有任何特殊努力去履行任务（因为他要去Zvenigorod），并赚取一些钱。这样的交付成本价比快递少十倍还多。

## 痛点

俄罗斯公路运营商 - 是一个成千上万不同玩家沸腾的锅炉：其中有个体工商户、小公司和大公司。新企业加盟永久利基，他们寻找业务，希望更快运载和保存货物。国内市场的主要问题 - 是运输的可靠性。

这里是一个很大的‘黑业’务，犯罪，并不是所有的运营商都提供准确文档，准备大空间稳定地隐藏货物。代理公司和私人调度员既没有汽车停靠资源，他们只是‘冲’的价格，撮合客户与执行者，得到的是他们的佣金比例。在这种情况下，客户需要为大体积的出口和交付货物的提供额外保障。另一个问题——是文件流程。最简单的道路交通有必要最少有11个文件：发票、商品方式、账单等。必须有货物描述，驾驶员护照，汽车文件副本。例如，运送醇产品的文档数量，可以以几十计数。





## 我们的主要风险——腐败

腐败成分——是减慢新技术融入物流的主要因素。如果决策者已经拿到了任务确不优化交付，而是从“值得信赖”载体得到一个回调过程，这对于他介绍的新开放技术是没有意义的。他的目的是妨碍创新的过程。第二个云障碍——是业务流程的停滞。一旦我们建议一家公司安装我们的Log4pro解决方案。非常多的他们喜欢的功能并没有在浏览器7提供工作服务，并且公司对使用这个浏览器只有一个政策。

因此我们需要为在使用古老浏览器的3%客户重写浏览器的代码。一个问题——是复杂的层次结构。例如，一个人喜欢运输组织自动负责，因为这有利于他的生活解决方案。但这不是由他决定，而是由物流总监。谁一家大公司的物流总监？他实际上是半神半人。他没有时间去思考如何订购一辆卡车，他已经得到了事先准备好的业务流程（提议通过电子邮件发起招标）。是通常的业务流程吗？是的，但是这得跟从上个世纪的业务流程规则。

## 单TMS系统——为委托人和货运航空公司

云TMS系统 - 是物流发展的新阶段，为什么这可能是比单一的TMS系统更方便，与普通访问托运人和货运承运人相比更快？你要求他们在5分钟内得到运输单据，并告知你已与之相关的合同，负责承办的组织和你货物的承运人是谁，以及货物承运人知道他携带到的地点以及和谁坐在一辆卡车，位于一条公路，他在地图上个人办公室小屋。同意这是非常方便，很快就会成为同意要求准确的路由和货车流量限制不可缺少的物流的管理工具。该门户LOG4PRO网站目前是一个独特的集后勤人员工具。门户网站的团队在实现中不会停止继续每天构建工具，同时考虑到市场需求和法律要求。

## 是未来人们还是现代现实？

一些公司的员工说：“你是在想未来的日子。在俄罗斯实现您平台的业务流程似乎是不可能的！”也许，对于一些市场参与者似乎如此。很小比例的调度员回扣——是公司不重视他们的商业信誉，赚取任何可能的方式成为现实。云智能物流管理系统——不是未来，这是我们现在的日子。我们创造明日的物流形象，我们将继续引入到生活中。很多公司加入我们的门户网站，每天他们为明天创造自己的现代交易市场！

## ‘云’解决方案有助于什么问题？

### 单独空间

货物运输 - 就是存在动量需求和供应的现货市场。在云中有可能为货主（需要运输货物的人）创造单一承包商平台。启动运输招标（给一些标准：例如路线、键入机车车辆、货物类型、重量和体积、对温度的要求），你会从承包商——云平台的参与者那里看到最佳方案。今天，类似的交易提出市场项目建议：ati.su, Gruzoobzor和我们的Log4pro.com平台。LOG4PRO的竞争优势是对承包商进行强行检查。为了我们的市场，该公司提供目前所有已注册的文件，并通过我们的安全服务进行一系列完整的检查。

### 运输管理系统 - TMS系统

记录保存运输 - 是一个大问题。原则上，有可能通过非云方案来解决它。例如：ANTOR、1C、Oracle。这些公司建议你买他们的软件（例如Oracle成本10万美元起），将其安装到您的计算机中并手动输入所有的计算机数据。在中等规模的公司货物运输量每月可达到数千，为了输入所有数据到计算机，全体员工组成专家是必要的。这个过程可以在云中实

现自动化：首先，没有必要安装并且稍后更新程序。其次，它可以将输入数据到系统中的义转到运输商，从而同时释放自己的劳动力和资金。

### 追踪货运路线

在好奇的满意度的一旁，跟踪可能会帮助该公司计算的卡车到交货点到来的确切时间。在该数据的帮助下，可以策划送货和解决空托盘和过量储备的问题。跟踪可以评估载体的质量：比如，我知道，卡车可以在早上九点取我的货物。如果卡车按时抵达，我给1分，如果它是迟到——0分，如果早40分钟到——给0.5分。这样就可以自动计算出每批货物的质量，并得到它的客观质量评价。有什么问题不能由云解决？

到目前为止没有一个单一的云物流项目可作为普货移动路由平台。例如，是司机沿线行驶，收集并传送货物。如果取而代之用可以打印的路线，如果他在那里有自动刷卡进行请求，卡车会瞬间读取完成的订单，沿市场路线行驶。云解决方案不包括缺陷或不足的治疗。云物流市场也可以在仓储业务应用。今天，所有的大仓库租赁都是与达到数十万美元交易额额的中介经纪帮助不可分割。单一平台可以使房地产顾问专注于分析交易的法律纯度，帮助我们节省成本。



# Smart logistics and wise partners are necessary for European and Asian partnership

International business magazine JŪRA MOPE SEA is celebrating its 15th jubilee this year. We are happy that during fifteen years of activities we acquired friends in different countries of the world, learned to address them in the English, Chinese, Russian and Lithuanian languages, and that we are known to internet readers in more than 150 countries and we are in top ten among the most read publications of China portal.

During all the years of its activities the magazine wished to be the emotional and information link between East and West traditions and cultures, a bridge between Europe and Asia. Recently Europe and Asia are in complicated crisis of relationships and they are in need not only of smart logistics, but also of wise partners.

In cooperation with Lithuanian exhibition and congress centre LITEXPO, Lithuanian business confederation, Park gallery and the friends of the magazine – business representatives – we have conceived several events that are going to take place in May 8–10 this year, in LITEXPO exhibition and congress centre in Vilnius. In May 8 there will take place the international conference and the magazine is supervising the session called “Sustainable and smart logistics – the background of European and Asian partnership”. At this conference we will discuss on the interaction of maritime and dry ports, the possibilities to reach uniform cargo document for maritime and dry ports.

International business magazine *Windrose* awards will take place after the conference.

## Windrose

The international *Windrose* awards were introduced by the international business magazine JURA MOPE SEA in 2009.

The awards are dedicated to innovations, ecologic business development, implementation of renewable energy sources, creation of integrated maritime policy in Europe and Asia, strengthening of economic and international cooperation and implementation of scientific achievements in business.

The wind rose, pointing to the four directions of the world, always accompanied the Silk Road, Tea, Spice, Sugar, Amber and Diamond roads' caravans and ships. Today these roads are called as transport corridors connecting the world continents.

According to the four corners of the world or four big arrows of the wind rose, four nominations are assigned for the *Windrose* awards.

## 2009, Klaipeda (Lithuania)

*Windrose* awards for the first time were hosted during the Baltic Maritime Innovations Forum – international conference that took place in Klaipeda in 2009. The award for the category “Strengthening of maritime image of the state” went to the “Millennium odyssey” project of Lithuanian yachtsmen’s club *Ambersail*.

“The development of innovations in maritime business” award went to the “Ship Windlift 1” project of Western Shipyard (Lithuania) and the company BARD Engineering (Germany), for construction of wind power stations at sea. “Scientific achievements in exploring the Baltic Sea and seaside” award went to the common project “Power” of Lithuanian, Polish and Russian scientists. “Training of maritime mentality” award went to the project “Preparation of seafarers in Lithuania” by Lithuanian higher seafarers school.



## Nominations of this year

For the most innovative logistics project in the East-West direction

For the most successful international project of economic cooperation

For input into international cooperation in the development of maritime business, transport and logistics

For input in the promotion of logistics science

At the grand ceremony of awards the laureates will be awarded the original prizes made in Lithuania and created by the magazine out of silver, covered with gold and enamel as well as Diplomas of Honour.





### 2010, Almaty (Kazakhstan)

2010 year *Windrose* overstepped the borders of Lithuania. The international awards ceremony was hosted in Kazakhstan at the conference „Role of logistics on the way Europe – Asia” that took place in Almaty in January 29. *Windrose* awards were handed for the merits in logistics and input into the strengthening of cooperation among the countries.

The Minister of Transport and Communications of the Republic of Kazakhstan Abalgazi Kusainov received the „For the input into international cooperation” award.

„The most innovative and successful logistics Project in East-West direction” award was handed to the international transport union of automobiles (IRU) for the project „New Eurasian auto-transport initiative”(NELTI).

„For the input into strengthening international cooperation of Kazakhstan and Lithuania”award went to the head of Kazakhstan and Lithuania group of companies TL NIKA Group Vytautas Varasimavičius.

Director of Kazakhstan national forwarders` association Ilja Segal received the „For the input into the popularisation of logistics science” award.



### 2011, Klaipeda (Lithuania)

In June 15–16 2011 *Windrose* awards again returned to the port-city of Lithuania. They were handed on the days of the international conference “The Baltic Sea – a gateway to Eurasia” that took place in Klaipeda.

The idea of the conference – is the synergy of European and Asian business, science and art as a possibility of integration of ideas, innovations and new technologies in Europe and Asia, starting a new stage of economic and geopolitical relations after the financial crisis.

The aim of it – is to induce more active economic, scientific, social and cultural cooperation between Europe and Asia, the integration of business, science and high technologies in Eurasia, the knowledge and fostering of art, culture and traditions in order to reach unity and commonwealth of the nations.

In the nomination “For input into the strengthening of political and economic cooperation between EU and Asia” Galymzhan Koysybayev – Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary of the Republic of Kazakhstan in Lithuania – was the winner.

“For input into the strengthening and popularization of OSCE activities” the award went to Vytautas Nauduzas – the Ambassador for energy and transport matters of the Ministry of Foreign Affairs which was chairing OSCE in 2011.

“For successfully implemented transport or logistics project and the most efficient investment program in the development of international Eurasian transport corridors” the award was handed to the stock company “Lithuanian railways” – for common project „Combined transportations train Viking of Lithuanian, Belarus, Ukrainian railways, port stevedoring companies and Klaipeda, Ilyciovsk and Odessa ports.

“For the achievements improving the activities of maritime, transport and logistics sector” the professor of Klaipeda University Vytautas Smailys was awarded for the project “For the creation of the laboratory for investigation of air pollution from ships, for successfully implemented international and national scientific projects connected with sea investigations”.

### The nominees proposal

Business associations, confederations, Chambers of trade, industry and crafts, educational institutions, EU maritime institutions and other organisations may propose the nominees.

Nominations must be submitted via e-mail [editor@jura.lt](mailto:editor@jura.lt)

Windrose awards will be handed in May 8 at LITEXPO exhibition centre in the capital of Lithuania in Vilnius.





# 智能的物流及明智的合作伙伴，是欧洲和亚洲合作伙伴关系必要的因素。

国际商业杂志《海》在今年庆祝其建刊15周年纪念。我们很高兴，在过去十五年中，我们记录了朋友们在世界不同国家的活动。用英语、汉语、俄罗斯语和立陶宛语学习解决这些问题。而我们也由此在150多个国家拥有着广大的互联网读者，而成为中国门户网站十大阅读最多的出版物之一。

本杂志所有这些年来在其活动中，希望成为东西方传统和文化之间情感和信息的链接，欧洲和亚洲之间的桥梁。最近欧洲和亚洲都处在关系复杂的危机中，他们需要的不仅是智能的物流，还有明智的合作伙伴。

在立陶宛展览和会议中心LITEXPO，立陶宛的商业联盟“公园”画廊，与其杂志合作伙伴一道构思的几个活动，将于今年5月8日至10日，在维尔纽斯的LITEXPO展览和会议中心举行。

在5月8日将举办的国际会议上，杂志指导的会议称为“可持续和智能物流 - 欧洲和亚洲的伙伴关系背景”的会议。在这次会议上，我们将进行海上和陆港的互动讨论，为海上和陆港达成一致的货物文件创造可能性。

会议结束后国际商业杂志将颁发2014年“风花奖”。

## 年风花奖

国际风花奖奖项评选由国际商业杂志《海》在2009年发起。该奖项致力于欧洲和亚洲的创新、生态环境发展、可再生能源的实施及海上综合政策，加强经济和国际合作，实现科技成果在商业上应用。

风花意在指着世界四个方向，始终伴随着丝绸之路、茶叶、香料、糖、琥珀、钻石道路、大篷车和船只。今天，这些道路称为运输走廊连接全球五大洲。

根据世界的四个角落或风花的四大箭头，风花奖提出四个提名。

### 2009年，克莱佩达（立陶宛）

首次风花奖始于波罗的海航海创新论坛 -2009年在克莱佩达举行的国际会议。

加强国家航海形象类奖项授予立陶宛Ambersail游艇俱乐部的“千年奥德赛”的项目。

航海业务创新奖项授予立陶宛西船厂和德国巴德工程公司的“船舶风起1”项目，此项目是在海上建设风力发电站。

探索波罗的海和海边的科学成就奖颁发给了立陶宛，波兰及俄罗斯科学家的共同项目“动力”。

海洋思维训练奖颁发给了立陶宛高级海员学校的“准备在立陶宛做海员”项目。



## 今年的提名



在东西方向上最具创新性的物流项目。

在经济合作中最成功的国际项目。

对发展海运业务、运输和物流国际合作方面的贡献。

对促进物流科学方面的贡献。

在颁奖盛典上，获奖者将获得由立陶宛制造的原版奖品，以及荣誉证书。





## 2010年，阿拉木图（哈萨克斯坦）

2010风花奖走出了立陶宛。国际颁奖仪式于1月29日在哈萨克斯坦阿拉木图举行的“亚欧物流之路上的角色--2010”大会上进行。风花奖为体现物流的优点得以传递，并对加强国家之间的合作起到良好作用。

哈萨克斯坦共和国交通部部长Abelgazi Kusainov荣获“国际合作贡献”奖。

在东西路线上最有创新、最成功物流工程奖颁发给了国际运输联盟的“新欧亚汽车运输倡议”（NELTI）项目。

促进哈萨克斯坦和立陶宛加强国际合作奖颁发给了哈萨克斯坦和立陶宛的 TL NIKA公司集团的Vytautas Varasimavičius。

哈萨克斯坦国家货代协会主任 Ilja Segal荣获“促进物流科学流行”奖。



## 克莱佩达（立陶宛）2011

2011年6月15日至16日，“风花奖”奖项再次回到了港口城市国家立陶宛。此次奖项在国际会议“波罗的海 - 通往欧亚”举办期间在克莱佩达颁发。

本次会议的想法 - 在金融危机之后可能通过欧洲和亚洲的商业、科学和艺术理念融合产生协同效应，在欧洲和亚洲创新出新技术以及经济和地缘政治关系的新阶段。

会议目的 - 是促进欧洲和亚洲商业、科学和高新科技的整合，促进欧亚大陆之间更加积极的经济、科技、社会和文化合作，以知识培养艺术、文化和传统，达到统一和各国的共同富裕。

在提名“加强对欧盟和亚洲之间的政治和经济合作做出贡献奖”时，哈萨克斯坦驻立陶宛共和国的全权代表及特别大使Galymzhan Koyshybayev，赢得了这项殊荣。

“对加强和欧安组织活动大众化做出贡献奖”颁给了在2011年主持欧安组织运输事宜外交大使Vytautas Nauduzas。

“对于成功实施运输或物流项目和国际欧亚运输走廊的发展最有效的投资计划奖”的殊荣，颁发给了股份公司“立陶宛铁路”- 这是由于其开发的共同项目维京火车联合了立陶宛、白俄罗斯、乌克兰铁路港口装卸公司和克莱佩达黎伊索维思科和敖德萨港口。

“为提高海事、运输和物流部门活动取得成就奖”颁发给了克莱佩达大学Vytautas Smailys教授，他的项目是“创作实验室调查船舶空气污染，成功实施国际和国家科学项目与海运相连的调查”。

## 提名

企业协会，联合会，贸易，工业和手工艺，教育机构，商会，  
欧盟海事机构和其他组织可以提出候选人。

提名必须是在网上通过电子邮件editor@jura.lt提交。

“风花奖”颁奖仪式将于5月8日，在立陶宛首都维尔纽斯的LITEXPO展览中心举行。





# Klaipeda port is entering a new era

Klaipeda State Seaport has started this year by one-third increased container handling which maintains Klaipeda port in the position of container handling leaders among the Baltic ports. This was especially demonstrated during the last, 2013 year that might be considered as the most important breakthrough year. The biggest investments in the history of the port were implemented, the Entrance channel, that was widened and dredged, gave start for especially important port projects – the most modern Passenger and Cargo terminal in the Baltic States which is going to be opened this year, container distribution centre (hub) and multidisciplinary distribution centre for agricultural products are starting operations, as well as new fertilizer terminal will be opened in the nearest future. Presently Klaipeda State Seaport Authority is executing and has planned investment projects for about EUR 333 million.

## The biggest investments in the history of the port

About EUR 87 million – such was the investment into Klaipeda port infrastructure last year. It is by three times more than it was invested during 2012. It is almost equal to the investments of the former three years. During 2013 EUR 32 million of EU support was used, i.e. by 4 times more than the year before.

The central and southern part of the navigation channel was dredged up to 14,5 m and widened to 150 m and now the big ocean vessels are able to enter safely.

In March 275 m long and 40 m wide ocean container vessel MSC Fortunate called Klaipeda

port having brought 5500 TEU and moored at Klaipedos Smelte quay. MSC Fortunate – is the biggest container vessel that has ever come to Klaipeda port. It was a trial trip with the aim – to get sure whether Klaipedos Smelte and port institutions are adequately prepared to serve such a big vessel from the point of view of navigation and cargo handling effectiveness.

The containers brought by ocean vessels with the goods dedicated to the Baltic Sea region will be discharged at the container terminal of Klaipedos Smelte and later on distributed by smaller feeder ships. The possibility for Klaipedos Smelte to receive such world-class companies as MSC, Maersk Line vessels appeared due to the fact that in 2013 there were successfully completed container distribution centre (hub) works. Recently the second STS (Ship-to-Shore) type crane was brought to Klaipeda port dedicated to load and discharge sea containers on/ from containerships and such cranes are used to serve Post-Panamax vessels.

“Container handling is the field of activities where the name and prestige of Klaipeda port is well known.

The fact that Klaipeda port has become a leader in container handling, first of all, is a great input of Klaipeda container terminal which is celebrating its 20th jubilee”, – says the Director General of Klaipeda State Seaport Authority Arvydas Vaitkus.

The pier of Klaipeda stevedoring company Bega started operations in 2013 and thanks to it a universal distribution centre of agricultural products in Klaipeda started operations. Here the conditions for loading ships directly from railway wagons, warehouses and even from ship to ship are created. There is no other terminal in the ports of the Baltic region with such a wide profile.

In 2013 there was completed the Central Klaipeda terminal infrastructure: the quays and the pier were constructed. In June this year the opening ceremony of the terminal is anticipated. The head of the port is sure that it will be one of the biggest and the most beautiful passenger terminals in the Baltic Sea region, helping to attract still more tourists coming by cruise vessels. According to the preliminary data, cruise vessels will call Klaipeda port 65 times. The anticipated number of tourists may reach about half a hundred thousand. During the whole cruise shipping history of Klaipeda port this number of cruise ship calls is the biggest.

The construction of Liquefied gas terminal is an especially important strategic object in Klaipeda port and it anticipated to be completed in December this year.

## The future port with 17 m water depth and Post Panamax vessels

Shipping market is conquered with ever bigger vessels. This topic is constantly discussed at

a lot of world forums and conferences. In order Post Panamax vessels might regularly call Klaipeda port, the water depth of 17 m is necessary not only in the Entrance channel, but also at the quays of stevedoring companies. The priority is given to the dredging of access to the quays, their adoption to the dredged and widened parameters of navigation channel.

But analysing the shipping tendencies it becomes evident that these solutions are rather short-term ones. Therefore, we again return to the construction of a deep-water port with the water depth of 17 m.

“We cannot stop developing the port. The present situation is that cargo owners are not asking how much it will cost to handle one type of cargo or other, but what ship we shall be able to accommodate. We adhere the position that the port without investments will not reach anything, therefore we are executing and have planned projects for EUR 333 million”, – said A. Vaitkus. ■

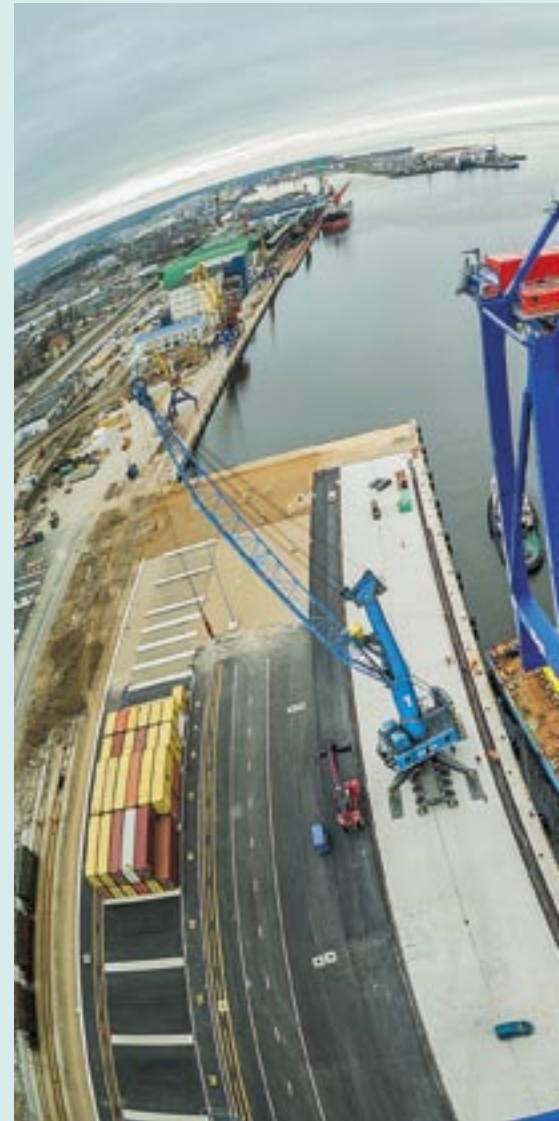


Photo by A. Pelakauskas



# 克莱佩达港正在进入一个新的时代

克莱佩达国家海港,今年开局就已经提高了三分之一的集装箱装卸量,从而维持着克莱佩达港在波罗的海港口之间的集装箱领先地位。这在过去的2013年一年中,可能会被认为是最重要突破性一年的特别证明。在港口历史上顺利实施的最大投资项目,拓宽和疏浚入口通道,开始了特别重要的港口项目。波罗的海国家最现代化的客运及货运码头会在今年被打开,集装箱集散中心(枢纽)和农产品的多学科配送中心开始运营,以及新型肥料码头将在最近的将来开始运营。目前克莱佩达国家海港管理局,正在执行和已计划的投资项目约3.33亿欧元。

## 港口历史上的最大投资

大约有8700万欧元去年投资到克莱佩达港口基础设施中。是2012年投资的三倍以上,这几乎等于前三年的投资。在2013年欧盟支持投入使用的有3200万欧元,与前一年相比增长了4倍。航道中部和南部的部分被挖高达14.5米,拓宽至150米,现在大型远洋船舶能够安全地进入。在三月份,275米长和40米宽的远洋集装箱船MSC,幸运称为克莱佩达港还带来了5500个标准箱,并停泊在Klaipėdos Smeltė码头。海安幸运-就是曾经来到克莱佩达港最大的集装箱船。这是一个有试验目的的行程,是用来确定Klaipėdos Smeltė和口岸单位是否做好充分准备,以从视图导航和货物装卸效益方面来服务这么大的船舶。远洋轮船专门为波罗的海地区带来货物的集装箱,将在Klaipėdos Smeltė的集装箱码头停靠,然后再分配到较小的送货船上。Klaipėdos Smeltė能够服务于MSC、马士基航运公司这样的世界级公司的船舶,由于这一事实,在2013年成功建成集装箱集散中心(枢纽)。最近第二STS(船到岸)型起重机被带到这里并应用在集装箱上,而该起重机用于服务克莱佩达港的超巴拿马型船舶集装箱的装载和卸载。

“克莱佩达港的名望在集装箱装卸领域是众所周知的。事实上,克莱佩达港已成为集装箱装卸的领导者,首先是克莱佩达集装箱码头的巨大投入,是庆祝其20周年纪念”,克莱佩达州海港管理局总监Arvydas Vaitkus这样说。

克莱佩达装卸公司贝加码头于2013年开始运作,这是由于其农产品在克莱佩达一个普货配送中心开始运营。下面是创建直接铁路货车、仓库、甚至从船到船装载船舶的条件。目前在波罗的海地区的港口没有其他码头有这样一个广泛分布。

在2013年完成了中央克莱佩达码头基础设施:建造了码头和墩。今年六月码头的开幕式出人意料。码头的领导肯定,这将是波罗的海地区最大的和最漂亮的一个客运码头,有助于吸引更多的邮轮游客到来。根据初步数据,邮轮将停靠克莱佩达港65次。游客数量预计可达到约五万。在克莱佩达港整个邮轮航运历史中,这个游轮停靠数字是最大的。

液化天然气码头的建设是克莱佩达港一个特别重要的战略目标,并预计将在今年十二月完成。

## 17米水深和超巴拿马型船的未来港口

航运市场在征服与以往任何时候相比都更大的船只。本主题不断在很多世界论坛和会议上讨论。为了超巴拿马型船可能会经常停靠克莱佩达港,不仅在入口通道,而且在装卸公司的码头,水深17m是必要的。除了该优先考虑拓宽码头方便进入,也要关注对航道的疏浚。

但分析航运明显倾向认为这些解决方案相当短期。因此,我们再次回到一个水深17米的深水港口建筑。

“我们不能停止发展的码头。现在的情况是,货主不问会花费多少资金,来处理一种类型的货物或其他货物,货主关系的是我们将能够容纳什么样的船舶。所以我们要坚定立场,如果不投资,该码头将不会做成任何事情,所以我们正在执行和已规划的项目耗资3.33亿欧元”,A. Vaitkus说。■





# KLASCO aims to work more professionally



**Klaipeda Stevedoring Company KLASCO having the biggest cargo turnover in the port and distinguishing itself by customer's affection will soon complete the development carried out in stages and will undertake more complicated tasks of competition. KLASCO which is continuing Klaipeda Commercial port traditions, and unlike the companies that were founded later, is constantly implementing CSR commitments, though the internal competition is increasing and it requires more and more managerial flexibility. But this burden is the company's strength. As the production perfectionism and the attention paid to the employees guarantees high professional qualification of the staff. And this is the feature impressing KLASCO clients when choosing the direction of their cargo. KLASCO Director General Audrius PAUZA tells about the permanent walking of the company against the wind and the unpredictable twists of the road.**

**- How would you describe the activities of the company during the last year period when the financial results are already clear?**

- I call 2013 as the successful year but rather difficult. And not only due to the fluctuations in fertilizer market which was stopping the cargo flow for some time – and now we are already observing how it is recovering. The reconstruction of quay-walls raised quite a lot of technical difficulties as well as great construction works going on in the territory – we have completed 100 thousand ton capacity warehouse with the cost of 70 million Litass of investments during two years. It is one of the biggest investment projects in the history of KLASCO. In a limited area it was complicated for the employees to organize stevedoring operations, and the discussions with the contractors and other institutions took quite a lot of time.

But we also included some achievements into the chronicle: Klaipeda State Seaport Authority completed the dredging works at one of deep-water quay line in the beginning of June; therefore we managed to attract some new cargo. As soon as the Act for the use of the quay was signed, we accommodated Postpanamax vessel. It is an evident use for the client when it is possible to load cargo to 13,4 m draft vessels, and for the economics of the port as the return of investments to infrastructure is going on immediately. Fulfilment of agreements has strengthened confidence in our company. This year we are impatiently waiting for the completion of dredging works.

In the social plane everything seems to be well – in December there was signed the new collective agreement that had been negotiated for a year and it will be valid until the end of 2016. It is important to us very much as KLASCO people are working professionally – and it is the greatest value of the company.

**- And what do the figures show?**

- Last year KLASCO has handled 12,4 million tons of cargo. It is a little less than during the record year 2012. But our share makes 37 percent of Klaipeda port services market. When planning stevedoring indices we could not guess what changes would take place in fertilizer market and that the commercial situation for our partners would become unfavourable. At the same time we could not use the warehouses for other type of cargo in order not to spoil the quality as it is impossible to store fertilizers and other products in one place. But we managed to compensate part of fertilizer flow.

In order to guarantee high level of services we started to implement the upgrading program of techniques which is going to be continued this year too. It will require a lot of investments. But having decreased the number of technical units and using the modern stevedoring equipment we will undoubtedly increase the efficiency, facilitate the tasks for employees and at the same time we will increase the attractiveness of the company to the clients.

**- Some time ago KLASCO has invested a lot in-**





**to grain handling technologies and warehouses and others have followed the company's example. Have you felt the internal competition within the port?**

- Internal competition is going on for all types of cargo. KLASCO pays a lot of attention to the quality of services, though it increases the costs of course. I think that our partners-grain exporters have evaluated our efforts. Out of more than 3,1 million tons of export and import grain handled in the port, KLASCO share makes almost half of it. If it repeats this year – it is difficult to forecast. It will depend not only on the competition with the other terminals but also on the harvest abundance.

**- The global fertilizer market – is complicated. KLASCO will soon start exploitation of one more warehouse. There naturally raises the question: will it be loaded?**

- We have constructed it in order to attract new cargo. There are different types of fertilizers and it is not allowed to mix up them. Each client wants to get quality guarantee of security and we will give it to them. We cooperate with our partner Achema, Belarus exporters of potassium fertilizers and Gardin Azot. It is important that they were lucky in trading fertilizers in the market, and then we might reach the forecasted turnover.

**- Sea Ferry terminal is perhaps the most stably working section of KLASCO lately – it handled 5 million tons of cargo taking into consideration the length of stevedoring techniques – more**

**than 3 million metres, and accepted 280 thousand passengers. What changes are going on in the southern part of the port?**

- Together with DFDS Seaways company we have planned our activities for 2014 and we are sure that it is economically useful for our partners to work via KLASCO Sea Ferry terminal. It will take time to get sure what impact the discontinued Sassnitz line will make on cargo flow, but we think that due to those changes there will increase cargo flows on Kiel line. In the territory of Sea Ferry terminal, according to the earlier prepared KLASCO investment program, different novelties are foreseen and even this year we will start correcting it according to the latest needs. Up till now we try to develop activities at the new quay-wall No 144. Since September last year we started to handle bulk cargo, such as phosphorus and rubble.

**- Some of your plans for 2014 you have already mentioned. What main tasks are still waiting for you and what are KLASCO goals for this year?**

- First of all we expect sustainable business and state investment partnership improving port throughput capacity. Cargo terminal will soon start operations at 7-8 deep-water (14,5 m) quay-wall line taken-over from construction contractors. We shall be able to accommodate two Postpanamax vessels at a time.

Secondly, according to the agreements with the clients we should reach higher turnover. But the port – is not the industrial enterprise, it does not produce cargo itself. KLASCO offers services for

the transporters and producers of the goods. The port being within the global transport network – is the mirror of the market and the reflection of state and regional economics. We set goals, but the concrete index of the year – is the optimistic ambition.

**- And what would you say looking at long-term perspective?**

- During the coming two years we are anticipating to reach 15 million ton turnover, but this possibility will depend on the development terms of access railways. Lietuvos geležinkeliai (Lithuanian railways) plan to complete those works by 2016. The growth of cargo turnover in the northern part of KLASCO we connect with the planned construction of Vite warehouses. We anticipate that after long-lasting construction works Klaipeda State Seaport Authority will complete the construction of railway line to the quay No 144. I would like to note that the terminals are constructed and new infrastructure is developed not due to the new cargo but for the maintaining of previously attracted cargo flows. Our competitors invest and improve their technologies too. Therefore, it is necessary to do it and acquire what others do not have. We understand that together with the intensifying competition it will be possible to earn when the cargo creates value-added. And we are getting ready for that.

**- Thank you for the interview.**

*Interviewed Vida Borteliene*





# KLASCO的目标是 比别人做的更好

克莱佩达港务公司KLASCO，凭借其具有最大的货物吞吐量在港口和客户中备受青睐脱颖而出，且即将完成分阶段开发，之后将进行具有更复杂任务的竞争。

虽然内部竞争越来越激烈且企业需要越来越多的管理灵活性，KLASCO依然不像后来创办的公司而是继续沿袭克莱佩达港的商业传统，不断履行企业的社会责任承诺。但这种负担也是公司力量的源泉。由于生产上的完美主义和对支付给员工报酬的注意，企业保证了员工的高专性，以及之后的从业资格。这种特点给KLASCO客户在选择他们的货物方向上留下深刻印象。

KLASCO总监Audrius PAUZA讲述了该公司在困难中前行，以及面对不可预知的曲折。







**- 您将如何描述财务业绩已清晰时公司在过去一年内的业务情况？**

- 我称2013年为成功的一年，但也是相当困难的一年。不仅是由于化肥市场在一段时间内产生波动而停止了货流——虽然现在我们已经在观察它是如何恢复，还有码头城墙的重建也提出了不少技术上的困难，还有一件在境内的伟大建筑工程，就是过去两年内完成了花费7000万立特的投资成本来建设10万吨的仓储能力。这是在KLASCO历史上最大的投资项目之一。在有限的面积中员工组织装卸复杂的作业，并与承包商和其他机构进行了相当长时间的讨论。

但是，我们还加入了一些编年史转化成果：克莱佩达国家海港管理局在六月初完成了深水岸线的疏浚工程之一；所以我们在设法吸引一些新货物。只要码头使用法案上的签字完毕，我们会使用“后巴拿马”型船舶。这对客户来说是一个证明，船舶可以装载货物到13.4米的吃水程度。码头作为投资基础设施立即得到了经济上的回报。协议履约加强了我们的公司信心。今年，我们迫不及待地等待完成疏浚工程。

在社会层面上似乎一切都很好 - 十二月份已经谈妥签署了新一年的集体协议，有效期至2016年底。重要的是我们KLASCO有非常多的专业人士加入工作 - 这是该公司的最大价值。

**- 数字说明了什么？**

- 去年KLASCO已处理1240万吨货物。这是比2012年记录少一点。但是，我们已经占据克莱佩达37%的港口服务市场。在规划装卸指标上，我们无法猜测化肥市场将发生什么样的变化，是否会使我们合作伙伴的商业状况将变得不利。与此同时，为了不破坏质量，我们不能使用仓库存储其他类型的货物，因为在同一个地方存储化肥等产品是不可能的。但我们设法弥补化肥外流的一部分。

为了保证服务的高水准，我们开始实施技术，这样的话今年要继续过升级程序。这将需要大量的投资。但随着技术单位数量的降低和现代装卸设备的使用，我们无疑会提高效率，促进员工完成任务，并在同一时间加大对公司客户的吸引力。

**- 前段时间KLASCO在谷物处理和仓库建设方面投入了大量技术，其他公司也如法炮制。您怎样看待港内竞争？**

- 内部竞争在所有类型的货物中持续。KLASCO关注服务质量，付出了很多。但它也增加了课程费用。我认为，我们的合作伙伴 - 粮食出口国已评估我们的努力。在超过310万吨港口粮食进出口处理中，KLASCO份额几乎占一半，如果今年重复这种局面 - 这很难预测。对其他码头的竞争中，还是收获丰盈。

**- 全球化肥市场 - 是复杂的。KLASCO将很快开始多开采一个仓库。这就自然引发了一个问题：会加载吗？**

- 我们为了吸引有不同类型肥料的新货构建，不允许对其混淆。每一个客户都希望得到安全质量保证，我们会提供给他们。我们与我们的伙伴“阿赫玛”、钾肥白俄罗斯出口商和Gardin Azot公司合作。重要的是，他们幸运活跃在市场继续交易肥料，然后我们可能会达到预计的营业额。

**- 海上渡轮码头，也许是KLASCO的最近最稳定的工作部分 - 它处理500万吨货物，同时考虑到装卸技术专长 - 超过300万平方米，并接受28万人次。这将使港口南部部分产生什么样的变化？**

- 与“DFDS航道”的公司一道，我们开展了2014年的活动计划，我们相信这对我们的合作伙伴在经济上有用处。通过KLASCO海上渡轮码头工作将需要时间来确定会有什么样的影响，包括已终止货流的萨斯尼茨线，但我们认为，这些变化也将加大基尔线货流。在海上渡轮码头的领土，根据早先准备好的KLASCO投资计划，今年我们将开始根据最新的需求纠正不同的新奇预见。直至目前为止，我们在尝试新码头墙144号的开发活动。自去年九月以来，我们开始来处理大宗货物，如磷等其他货物。

**- 一些计划在2014年已经提到。仍在等待您的主要任务是什么，KLASCO今年的目标是什么？**

- 首先，我们期望可持续发展国家投资伙伴关系业务并提高港口吞吐能力。货运站即将开始7-8级深水（14.5米）码头墙中线服务，从以上的建筑承包商开始运营。我们应能一次容纳两个“后巴拿马”船。

其次，根据与客户的协议，我们应该达到更高的营业额。但是码头不是工业企业，本身也不会产生货物。KLASCO为商品的生产者和消费者提供服务。港口作为全球运输网络中，是国家和区域经济学反思市场的镜子。我们设定了目标，但今年的具体指标是更加乐观的宏图壮志。

**- 从长远角度您如何看待发展？**

- 在未来两年，我们预计将达到1500万吨成交额，但这种可能性取决于计划在2016年完成的“Lietuvos geležinkeliai铁路（立陶宛铁路）”方面发展。KLASCO北部货物吞吐量增长，我们以“快捷财经”来规划仓库建设。我们预计，经过长期的建设工程克莱佩达国家海港管理局将完成铁路线以及码头144号的建设。我想指出的码头构造，新的基础设施不会因新货开发，但是会对以前所吸引货流保持。我们的竞争者进行投入，提高他们的技术。因此，我们有必要这样做以获得别人不具备的东西。据我们了解，随着竞争的加剧，将有可能创造并赚取货物附加值。而且我们正在做好准备。

**- 感谢您接受我们的采访。**

由Vida Borteliene采访



# Changes, challenges and opportunities – summary of *Transport Week 2014*

(Gdansk, Poland)

The 4th edition of Transport Week, one of the most important transport events in Central and Eastern Europe, took place from 4th till 6th of March 2014 in Gdańsk. Each year the event gathers hundreds of transport & logistics representatives. In 2014, three major conferences as well as five accompanying meetings focused on the current situation of the transport market, upcoming changes, possible solutions to meet challenges, along with future plans and strategies to grasp opportunities.

“Welcome to my city!” said Paweł Adamowicz, Mayor of Gdańsk, who gave an official speech and opened the conference. It is not a sheer coincidence that Transport Week was once again hosted by the Hanseatic City of Gdańsk. Growing volumes across the Tri-City make the Gdańsk port an important logistics hub in the Baltic Sea region.



Union, was another important issue tackled during Transport Week 2014. The role of ports, funding opportunities and the future of shipping were presented by Paweł Stelmaszczyk, coordinator for the implementation of the TEN-T policy in Central and Eastern Europe. The development prospects of projects under the TEN-T include plans for the year 2020 and will be supplemented with a new financial instrument (altogether EUR 26 bln). Thanks to this policy the intermodal transportation system in Europe will have the chance to develop faster.

lead to strengthening the cooperation between other shipowners in order to compete with the “Big Three”. According to Steve Wray, there will be winners & losers of the new grand alliance. For instance the ports in Antwerp and Wilhelmshaven (JadeWeser) will benefit from P3 thanks to a larger number of direct calls, while Rotterdam or Port Klang will see their network losing a few direct connections. Steve Wray emphasized that also terminals need to become more and more efficient in order to attract shipping companies with the most favourable and attractive services.

## 30 million tonnes and more...

In 2013 the Port of Gdańsk noted a new record. For the first time in its history Gdańsk's freight handlings hit the threshold of 30 mln t – liquids, general cargo and coal accounting for the largest share. At the same time, the Deepwater Container Terminal Gdańsk broke the barrier of 1 mln TEU, placing Gdańsk as the second biggest box port on the Baltic.

New investments are likely to boost the development of Gdańsk, including the 2.5 mln TEU expansion of DCT Gdańsk, continued extension of Goodman's Pomeranian Logistics Centre and a brand-new tunnel under the port channel.

## The Sulphur Directive and its consequences

The Clean Shipping Conference focused on the Sulphur Directive which will come into force as from 1st January, 2015. The new rules impose stricter limits (0.1 %) of sulphur content in marine fuel in the so-called Sulphur Emission Control Areas (SECA). The new law will most probably impact shipowners and terminal operators.

In his opening speech Patrick Verhoeven, Secretary General of ECSA, pointed out that financial assistance from the side of the European Commission will be a very important issue here. In addition, Verhoeven un-

derlined the importance of making an environmentally-friendly choice.

Moreover, Magda Kopczyńska, Head of Maritime Transport and Logistics of the European Commission, identified the EU toolbox as something which will support the industry. In this regard, she emphasized the role of funding, which will come from a pool of money dedicated to the TEN-T (transferred to both port infrastructure, and technical solutions to be used on vessels), as well as the European Sustainable Shipping Forum (ESSF).

Up-to-date, there are three ways to cope with the Sulphur Directive – switching to low sulphur fuel, using alternative fuels such as Liquefied Natural Gas or methanol, or installing scrubbers. All of them have their pros and cons, which were analysed during the conference.

It is worth to mention that each of the EU Member States should establish rules and procedures regarding verification of compliance with the new sulphur regulations as well as its own system of penalties. The European Commission will only propose a standardized method of monitoring for all countries.

## TEN-T – an opportunity for the transport development

The TEN-T concept, marking out nine major transport corridors crosscutting the whole of European

## Container industry still on top

Containers are a must-have during such an event, therefore Transport Week's was wholly devoted to this segment of the transport market. Ingrid Uppelschoten-Snelderwaard, Managing Director of Maersk Line Poland, showcased the world's largest container vessels – Maersk's Triple-Es – which call at three Baltic ports and elaborated on their impact on the container market. “The gradual replacement of the fleet and building cost-effectiveness of using new, more efficient units is part of our long-term strategy. We believe that the search for the optimum, ecological and efficient solutions raises the standards in our industry, while ensuring the ratio of supply to market demand,” Ingrid Uppelschoten-Snelderwaard commented.

Another important topic raising a lot of conflicting emotions, was the forming of the P3 Network of three largest container carriers (*Maersk Line*, *MSC*, *CMA CGM*). “Entry into force of the alliance P3, now depend on the consent of regulatory institutions, to ensure stability and frequency of deliveries to customers and will allow even more organized vessels with a capacity of 18,000 TEU,” Ingrid Uppelschoten-Snelderwaard summed.

The impact of the P3 Network on the container-industry was presented by Steve Wray, the representative of Ocean Shipping Consultants. According to him, the group P3 will

## Intermodal – the efficiency of service providers

“Big is beautiful!” said Jeroen Kats, representative of the company TBA, during his keynote speech. In his presentation Kats pointed out that the increasing capacity of cargo vessels forces terminals to expand as well as introduce innovative ideas.

During the Intermodal Conference speakers presented solutions implemented across the seaports of Verona, Hamina, Kotka, Koper, Hamburg and Romanian inland ports. They agreed in unison that in order to improve intermodal – as an overall transport & logistics offer – it is a necessity to cut down freight handling time and to constantly improve infrastructure. In this regard a swift cooperation between ports and carriers also contributes to a win-win situation.

Additionally, ICT tools are another significant way of improving & developing intermodal transportation. Leszek Andrzejewski, representative of the Poznań-based Institute of Logistics and Warehousing, presented a web-based platform (as part of the TransBaltic Extension project) that integrates different information processes. Such streamlining makes it possible to better manage and supervise the movement of cargo. The tool can further reduce terminal costs, optimize supply chain management as well as increase the transparency of transport processes.



2014

21 national pavilions

1,870 exhibitors

92 countries

over 18,500 buyers

# Posidonia

2-6 June 2014

Metropolitan Expo, Athens Greece

IT'S A GREAT DEAL

Posidonia  Ποσειδώνια

The International Shipping Exhibition

Organisers: Posidonia Exhibitions SA, e-mail: [posidonia@posidonia-events.com](mailto:posidonia@posidonia-events.com)

[www.posidonia-events.com](http://www.posidonia-events.com)





# TRANSPORT & LOGISTICS

8<sup>th</sup> INTERNATIONAL SPECIALIZED EXHIBITION and CONGRESS



# LOGISTICS ENGINEERING

3<sup>rd</sup> INTERNATIONAL SPECIALIZED EXHIBITION

**7-9.10.2014**

Football arena, (20/2, Pobediteley ave.)  
Minsk, Republic of Belarus

Tel.: (+375 17) 306 06 06, Fax: (+375 17) 203 33 86  
E-mail: [transport@tc.by](mailto:transport@tc.by), [www.tc.by](http://www.tc.by)



MINISTRY of TRANSPORT and COMMUNICATIONS  
of the REPUBLIC of BELARUS



ZAO, TECHNICS and COMMUNICATIONS





## Eurasia Rail – an important occurrence of railway (Istanbul Turkey)

## YugTrans – is the biggest international transport forum in the South of Russia



**In March 27–28 in Sochi there took place the 10th international transport forum YugTrans-2014. It is a unique club platform uniting the leaders of transport companies, cargo owners, state bodies and adjacent companies for the solution of key matters of the business.**

During the years of its existence *YugTrans* received guests in Novosibirsk, Gelendzhik and Istanbul. Within the framework of the Forum there gather the professionals of transport branch on one site including the representatives of state and commercial structures, stevedoring and railway companies, cargo owners and the leading consultants of the industry.

'The year 2014 is significant for Russia and we have decided to conduct the 10th jubilee forum in the capital of XXII Winter Olympic Games – in Sochi. Since 2007 the world was observing the preparation for this large scale event. One of the key factors for successful preparation and conducting the Olympic Games is, of course, transport infrastructure', - said the organizers of the forum who invited the professionals of transport industry to Sochi in order to assess the scale of the work and to discuss the future of transport branch of the whole southern region and meet the experts of different fields of transport industry, the heads of state and commercial structures, stevedoring and railway companies, cargo owners and carriers.

A wide circle of the most important transport matters was included into the program of the Forum: development of transport infrastructure of the South: how to reach balance between the needs and possibilities; ports of South Russia: growth rates and international competition; railway logistics: infrastructure projects and unsolved matters; the market of international and local road transportations: cargo flows and perspectives; objects of transport infrastructure in Sochi: international post-Olympic knowledge and the future of infrastructure in Sochi; profitable passenger flows: perspective business development directions in the transportation of passengers in the South of Russia.

The chairman of logistics department of *Business Russia*, co-chairman of German logistics association Kiril Vlasov was participating for several times and he spoke on the topic 'Optimization of transportation chain with the help of cloud management system'. In his report he said that with the help of innovative technologies it was possible to decrease logistics costs by 5–8 %, and find the reliable provider of services in any CIS region, using exclusive tariffs for cargo insurance, saving the data and documents in cloud system and have all day access to all the documents and follow cargo transportations, use tracing and a lot of other useful functions accumulated for the convenience in one portal. ■

Eurasia Rail – the fourth biggest Fair is being held every year in Istanbul, Turkey. The exhibition area is 17 000 sqm.

Eurasia Rail-4th International Rolling Stock, Infrastructure & Logistics Exhibition was with an, international status' granted this year.

Eurasia rail is the world's 3rd biggest railway exhibition that brings together the government bodies and private sector. The exhibition is taking place for the 4th edition in Istanbul, at the main Expo Center. Turkey has been investing 10 billion Euro in last 8 years in the railway industry. In the future, up to 2023, 50 billion dollars of investments will be made to transportation sector and 25 billion dollars will be spared for the Turkish Rail Roads. Until 2023, Ministry of Transport is planning to build 7 000 km of fast tracks and 4 000 km of conventional tracks to be in service.

More than 300 companies from

25 countries took part in the fair. *ABB, Alstom, Ansaldo, Bombardier, Knorr, Knorr Bremse, Hyundai Rotem, Siemens, Talgo, Voith Turbo, Vossloh and Wabtec* are some of them. *TCDD, Tülomsaş, Tüvasaş, Tüdemtaş, Durmazlar, Kardemir, Savronik, Ulaşım AŞ* from Turkey participated at the fair too.

Germany, Czech Republic, China, France, Great Britain, Italy, Poland, Romania, Russia and Turkey had national stands in the fair.

The Success Story of Marmaray Project discussed on the first day of fair.

Marmaray is the second important submarine railway tunnel in the world. Uninterrupted railway transportation facility will come alive after the completion of construction of *Marmaray project* between London and China.

The fifth one will be held on 5th-7th of March 2015.

[www.eurasiarail.eu](http://www.eurasiarail.eu)

# 变化、挑战和机遇 - 2014年格但斯克交通周总结

第四届交通周，在中欧和东欧地区最重要的交通活动之一，于2014年3月4日至6日在格但斯克举办。每一年的活动都聚集了数百位运输和物流业的代表。在2014年，三大会议以及5个随行会议专注于运输市场即将到来的变化、可能的解决方案以及在当前形势下迎接挑战，随着未来计划和战略把握机遇。

“欢迎来到我市！”格但斯克市市长Paweł Adamowicz在发布会上做了正式讲话，拉开了大会的帷幕。交通周再次在汉萨城市格但斯克举行不是一个纯粹的巧合。横跨三市成长量使港口格但斯克成为波罗的海地区的重要物流枢纽。

## 3000万吨以及更多...

2013年港口格但斯克展示了新的纪录。这是格但斯克第一次在它的历史中装卸创下3000万吨级别货物，液体货物、一般货物和煤炭占了大份额。与此同时，深水集装箱码头格但斯克突破100万标准箱的屏障，使格但斯克成为波罗的海第二大集装箱港口。

新的投资很可能会提振格但斯克的发展，其中包括2.5万TEU扩张、格但斯克DCT码头、古德曼物流中心以及不断延伸下口通道为一个全新隧道。

## 硫磺指令及其后果

清洁航运会议聚焦于硫指令，该指令将从2015年1月1日开始生效。新的规则增加船用燃油含硫量，对所谓的硫排放控制区（SECA）提出更严格的限制（0.1%）。新的法律将最有可能影响船东和码头运营商。

ECSA秘书长帕特里克·范霍文在开幕式上致辞指出，来自欧盟委员会的侧面财政援

助在这里将是一个非常重要的问题。此外，范霍文强调作出环保选择的重要性。

此外，欧洲委员会海运和物流负责人Magda Kopczyńska也确定了欧盟工具箱内容，这将支持该行业。在这方面，她强调将资金将奉献给TEN-T（传输到这两个港口基础设施和技术解决方案，以给所有船只使用），以及用于欧洲可持续送货论坛（ESSF）。

截至最新，有三种方法来应对硫磺指令 - 切换到低硫燃油，使用替代燃料，如液化天然气或甲醇，或安装洗涤器。他们都有自己的优点和缺点，在会议期间进行了分析。

值得一提的是每个欧盟成员国应在制定规则和验证方面符合硫的新法规，以及其自身惩罚系统程序。欧盟委员会将只提出对所有国家监测的标准化方法。

## TEN-T - 对交通发展的契机

TEN-T概念，标示出横切整个欧洲联盟的九个主要交通走廊，是在交通周2014解决的另一个重要问题。协调员Paweł Stelmaszczyk提出



了港口、融资机会和航运未来在中欧和东欧科技政策落实的作用。根据TEN-T项目的发展前景包括计划，到2020年将有一个新的金融工具（共260亿欧元）的补充。由于这一政策多式联运系统在欧洲将有机会更快地发展。

## 集装箱行业依然位于高端

集装箱的话题是这样一个活动过程中必须具备的，因此交通周全资投入到这部分运输市场。马士基航运公司波兰总经理Ingrid Uppelschoten-Snelderwaard展出了世界上最大的集装箱船 - 马士基集团的Triple-Es，这艘停靠在三个波罗的海港口的集装箱船，并详细阐述了其对集装箱市场的影响。“逐步更换使用新的，更有效的单位的车队和增加建筑成本效益，是我们长期战略的一部分。我们认为，寻找最优生态高效的解决方案，在我们这个行业提高了标准，同时确保供应市场需求的比例，”Ingrid Uppelschoten-Snelderwaard评论。

另一个重要议题提出了很多感性矛盾，是三个最大的集装箱船公司（马士基、MSC、CMA CGM）形成的P3网络。“加入P3力量联盟，现在取决于监管机构的同意，以确保稳定和交付给客户的频率，并让更多的有组织的船只容量为18,000标准箱，”Ingrid Uppelschoten-Snelderwaard总结。

远洋运输顾问的代表Steve Wray提出了P3网络对集装箱行业的影响。据他介绍，该组P3将导致加强“三巨头”

之间的合作来抗衡其他船东。据Steve Wray所述，新的大联盟会有赢家和输家。例如在安特卫普和威廉港（JadeWeser）码头将由于直接调用数量较多从P3中受益，而鹿特丹或巴生港将看到他们的网络失去了几个直接连接。Steve Wray强调，码头也需要变得越来越有效率，通过最有利和有吸引力的服务吸引船公司。

## 联运 - 服务提供者效率

“大就是美！”TBA公司的代表Jeroen Kats在他的主题演讲中这样说。在Kats的介绍中指出，货船的增加迫使码头拓展容量，以及引入创新理念。

在多式联运会议发言者介绍整个维罗纳、哈密纳、科特卡、科佩尔、汉堡和罗马尼亚内河港口的海港实施的解决方案。他们一致异口同声地认为，为了提高多式联运 - 作为一个整体的运输和物流提供 - 这是一种必然，以减少货物处理时间，并不断完善的基础设施。在这方面，港口和运营商之间的迅速合作也有助于建立一个双赢的局面。

此外，信息通信技术工具是改善和发展多式联运的另一个显著方式。Lessen Andrzejewski，波兹南基础研究所物流和仓储部门代表Lessen Andrzejewski，提出了一个基于网络的平台（跨波罗的海扩建项目的一部分）集成不同信息的过程。这种简化使得它可以更好地管理和监督货物的移动。该工具可以进一步降低码头成本，优化供应链管理，以及提高运输过程的透明度。



## 欧亚铁路展---铁路行业的一个未来

(在伊斯坦布尔,由土耳其举办)



欧亚铁路展---一年一度的第四届博览会，在土耳其的伊斯坦布尔举行。展览面积为17 000平方米。

欧亚铁路展是世界上第三大铁路展，展会汇集了政府机构和私营部门。本次展览是第四次在伊斯坦布尔主博览中心举办。

来自25个国家超过300家公司参与展会。德国、捷克、中国、法国、英国、意大利、波兰、罗马尼亚、俄罗斯和土耳其都在展会上有国家联合展位。

马尔马雷项目的成功案例在展会的第一天讨论。马尔马雷是世界上第二重要的海底铁路隧道。伦敦和中国之间的马尔马雷项目建设完成后，铁路设施将活灵活现不间断的运输。

在过去的8年中，土耳其已在铁路行业投资100亿欧元。未来到2023年，500亿美元将投资向交通部门，并且250亿美元将不遗余力地投入到土耳其铁路和公路上。到2023年，交通运输部规划建设快速轨道7000公里，常规轨道4000公里，处于服务状态。

第五届博览会活动将于2015年3月5日至7日举行。  
官方网站[www.eurasiarail.eu](http://www.eurasiarail.eu)

## YugTrans - 俄罗斯南部最大的国际运输论坛



3月27至28日，2014年第十届国际交通论坛YugTrans在索契举办。这是一个独特的俱乐部平台，汇集了运输公司、货主、国家机关和邻近企业的领导人，对业务的关键问题提出解决方案。

YugTrans活动开展以来，参与者来自新西伯利亚、格连吉克和伊斯坦布尔。在论坛框架内，国家和商业结构、装卸和铁路公司、货主和业界领先的顾问、公司的代表以及运输界的专业人士聚集一堂。

“2014年是俄罗斯声势显赫的一年，我们已经决定将第10周年纪念座谈会的举办地点，安排在第二十二届冬奥会的举办地 索契。自2007年以来，世界正观察筹备这次大型活动。当然，成功筹备和举办奥运会，其中一个关键因素正是交通基础设施。”

研讨座谈会的组织者邀请运输行业专业人士，参加在索契进行的演说，以评估整个南部地区运输界未来工作的规模，运输行业的不同领域的专家会见了国家和商业结构、装卸和铁路公司、货主和航空公司的负责人。

很多最重要的运输事宜被列入论坛程序：南方交通基础设施的发展；如何到达需要与可能之间的平衡；俄罗斯南部的港口；增长率和国际竞争；铁路物流；基础设施项目和尚未解决的事项；国际和当地道路运输市场；货流和观点；索契交通基础设施对象；国际后奥运知识和索契基础设施的未来；有利可图的乘客流量；透视俄罗斯南部乘客运输的企业发展方向。





# 10 years to 'maritime' consulate

On the 28th of March in Klaipeda there took place the jubilee festivity dedicated to 10 year activities of the consulate of Poland headed all these years by the Consul of Honour Tadeusz Macioł



There came to the celebration the honourable guests under the leadership of the Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary of the Republic of Poland in Vilnius Mr. Jarosław Czubiński.

Speaking about the importance of the consulate, the Mayor of Klaipeda Vytautas Grubliauskas said that the Consul Tadeusz Macioł was advertising Klaipeda in Europe very well.

Thanks to the cooperation of the Lithuanian higher maritime school with Szczecin and Gdynia the young people of Klaipeda and the whole Lithuania are able to continue studies in Poland, implement programs of specialization in maritime professions.

The Consul of Honour Tadeusz Macioł is permanently cooperating with Lithuanian higher maritime school, navy forces and Lithuanian commercial fleet. The Consul himself is a former seafarer, sea captain. Thanks to his efforts there often call Polish tall ships and yachts to Klaipeda port.

'Klaipeda is an open and European port. Today it is the biggest cargo port of the Baltics, – said the master of the jubilee ceremony, the journalist Kristoff Suboch. This is a high-level effect reached in the result of cooperation between the port and the city authorities with the business, culture and municipality partners of foreign countries.'

His Excellency Jarosław Czubiński, the Ambassador of Poland in Vilnius informed the guests that in the nearest future the Consulate of Honour in Klaipeda would get a higher status becoming a Consulate-General. It is a great achievement of the Consul of Honour, his colleagues and Klaipeda itself.



## 致10年“海洋” 领事馆

3月28日，在克莱佩达酒店安伯顿举办了献给在荣誉领事 Tadeusz Macioł 的领导下，波兰领事馆10年禧年庆典活动。

在维尔纽斯，嘉宾在波兰共和国特命全权大使 Jarosław Czubiński 先生的带领下庆祝。

在谈到领事馆的重要性时，克莱佩达市长 Vytautas Grubliauskas 说，领事 Tadeusz Macioł 在欧洲为克莱佩达做了非常好的广告。

由于立陶宛高等航海学校与什切青和格丁尼亚合作，整个克莱佩达和立陶宛的年轻人，都能够继续在波兰研究实施海上职业专业化的方案。

立陶宛高等航海学校永久荣誉领事 Tadeusz Macioł，与立陶宛海军部队和商业车队合作。领事本人是前船员、船长。在他的努力下也经常打电话到波兰大船舶和克莱佩达游艇港。

克莱佩达是一个开放的欧洲港口。它是波罗的海地区目前最大的货运港口--禧年仪式的主持人、记者 Kristoff Suboch 这样说。这是在港口和城市当局与外国的商业、文化和市政当局的合作伙伴之间的合作的结果，达到了一个高层次的效果。

波兰驻维尔纽斯大使 Jarosław Czubiński 告知客人，将来克莱佩达领事馆会得到一个较高的地位成为一个总领事馆。这一成就是给予领事以及他的同事，还有克莱佩达本身的伟大荣誉。





**SMM**

[smm-hamburg.com](http://smm-hamburg.com)

# keeping the course

**9 - 12 september 2014**

**hamburg**

**the leading international  
maritime trade fair**

**new in 2014:**  
the SMM  
theme days

8 sept

**finance day**

9 sept

**environmental protection day**

10 sept

**security and defence day**

11 sept

**offshore day**

12 sept

**recruiting day**



scan the QR code and view the trailer  
or visit [smm-hamburg.com/trailer](http://smm-hamburg.com/trailer)



**Hamburg Messe**



# PRIVILEGIJŲ KORTELĖ PRIVILEGE CARD



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

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

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



# JURA·MOPE·SEA

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



**«ЭФФЕКТ БАБОЧКИ»,  
ИЛИ ПОЧЕМУ  
СУХОПУТНЫЕ ПОРТЫ?**

**Устойчивая и  
разумная логистика  
на мультимодальном  
Шелковом пути**

**„DRUGELIO EFEKTAS“  
ARBA KODĖL  
SAUSUMOS UOSTAI?**

**Tvari ir išmani logistika  
multimodaliame  
Šilko kelyje**







# XX

## KLAIPEDA CASTLE JAZZ FESTIVAL

### June 6<sup>th</sup> - 8<sup>th</sup>, Anniversary

Cruise Ships Terminal

Good music for good people! More info: [www.jazz.lt](http://www.jazz.lt)

#### Program\*

##### June 6<sup>th</sup> / Friday

Zumbaland / Georgia

Pauleta McWilliams / USA

Raphael Wressnig & Soul Gumbo / USA

Akaga / Bulgaria

##### June 7<sup>th</sup> / Saturday

Kongas & Sheila / USA, Lithuania

Eric Marienthal / USA

Jazzanova / Germany

Candy Dulfer / Holland

##### June 8<sup>th</sup> / Sunday

Masalskio Junior Theatre / Lithuania

Jazz Variations / Lithuania

We're inviting You to come to Klaipeda on June 6-8th to Cruise Ship Terminal where you'll be wowed by beautiful yacht sails, numerous theatrical, art and music performances. **All performances are FREE!**

Designed by: Gorgeous Bergman / Photography by: VZX Photography

\*The Organizer reserves the right to change program.





Tarptautinis verslo žurnalas  
JŪRA MOPE SEA  
ISSN 1392-7825

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

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

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

**Dizainerė**  
Ingrida Ramanauskienė

**Vertėjai**  
Audronė Paulauskienė,  
Margarita Ignačkova,  
Betty Chen

**Korektoriai-stilistai**  
Regina Tutinienė,  
Jelena Listopad

**Žurnalo atstovybės:**

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

Jekaterina Kormakova  
Tel. +370 63350800  
El. paštas: Jekaterina@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@tinika.kz

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

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

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

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

**Šį numerį iliustravo**  
V. Karaciejus, V. Kuklierius, A. Pelakauskas.  
Žurnale panaudotos parodų organizatorių  
ir KVJUD nuotraukos.

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

**Redakcijos adresas:**  
Minijos g. 93, LT-93234 Klaipėda, Lietuva  
Tel. + 370 46 365753  
El. paštas news@jura.lt  
[www.jura.lt](http://www.jura.lt)

Tiražas 6 000 egz.

**46 СЛОВО ИЗДАТЕЛЯ**  
«Эффект бабочки»,  
или Почему сухопутные  
порты?

**LEIDĖJOS ŽODIS**  
„Drugelio efektas“,  
arba Kodėl sausumos  
uostai?

**48 ЛОГИСТИКА**  
Проект «Сухопутный  
порт» – для развития  
логистических  
маршрутов  
**LOGISTIKA**  
Projektas „Sausumos  
uostas“ – logistikos  
maršrutų plėtrai

**50 ЕВРОПА-АЗИЯ:  
ТОРГОВЛЯ И  
ЛОГИСТИКА**  
Устойчивая и  
разумная логистика  
на мультимодальном  
Шелковом пути  
**EUROPOS-AZIJOS  
PREKYBA IR LOGISTIKA**  
Tviri ir išmani logistika  
multimodaliame  
Šilko kelyje



**54 ЛОГИСТИКА**  
Трансазиатская  
железная дорога  
обеспечивает  
возможности роста для  
сухопутных портов  
**LOGISTIKA**  
Transazijos geležinkelis  
užtikrina sausumos uostų  
plėtrą



**58 ЛОГИСТИКА**  
Как устроить  
логистику в облаках?  
**LOGISTIKA**  
Kaip organizuoti  
logistiką debesyse?

**62 РОЗА ВЕТРОВ 2014**  
Евразийскому  
партнерству нужны  
разумная логистика и  
мудрые партнеры  
**VĖJŲ ROŽĖ 2014**  
Europos ir Azijos  
partnerystei reikia  
išmanios logistikos ir  
išmintingų partnerių

**66 УОСТАИ**  
Klaipėdos uostas žengia  
į naują erą  
**ПОРТЫ**  
Клайпедский порт  
вступает в новую эру



**68 ГРУЗОБОРОТ**  
KLASCO стремится  
стать лучшим среди  
профессионалов  
**KROVA**  
KLASCO siekia dirbti  
profesionaliau



**72 МЕЖДУНАРОДНЫЕ  
МЕРОПРИЯТИЯ**  
Перемены, вызовы  
и возможности – на  
мероприятиях  
«Transport Week 2014»  
(Гданьск, Польша)

«Eurasia Rail» – значимое  
мероприятие  
железнодорожного  
транспорта  
(Стамбул, Турция)

Югтранс – крупнейший  
на Юге России  
международный  
транспортный форум



**76 TARPTAUTINIAI  
RENGINIAI**  
Pokyčiai, iššūkiai ir  
galimybės – „Transport  
Week 2014“ renginiuose  
(Gdanskas, Lenkija)

„Eurasia Rail“ –  
reikšmingas geležinkelių  
transporto renginys  
(Stambulas, Turkija)



„JugTrans“ – didžiausias  
Rusijos pietuose  
tarptautinis transporto  
forumas

**78 ЮБИЛЕИ**  
10 лет «морскому»  
консульству  
**JUBILIEJAI**  
„Jūriniam“ konsulatui –  
10 metų





# «ЭФФЕКТ БАБОЧКИ», ИЛИ ПОЧЕМУ СУХОПУТНЫЕ ПОРТЫ?

Почему журнал, родившийся в морском городе и названный именем моря, темой конференции, организуемой по случаю своего 15-летия, выбрал сухопутные порты?

Насчет «эффекта бабочки».

Теория хаоса, созданная в 1960 году американским математиком и метеорологом Эдвардом Нортоном Лоренцем, делает предположение, что взмах крыльев бабочки в одном полушарии Земли может вызвать торнадо в другом. Или, иначе говоря, вызвать крупномасштабные изменения. Метафора «эффект бабочки» может символизировать и стремление управлять хаосом, направить будущее в желаемое русло.

Тема сухопутных портов более подробно стала обсуждаться в сентябре 2006 года в Бангкоке, когда страны Экономической и социальной комиссии ООН для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) обсуждали вопросы роста глобализации и экономики. На этих обсуждениях было констатировано, что начавшиеся в последнем десятилетии XX века процессы глобализации задали региону хорошие посылы. Было отмечено, что больше всего ощутимой выгоды получили прибрежные районы, а темпы развития в местностях, расположенных глубже на суше, замедлились. Основная торговля и экономический скачок концентрировались вокруг морских портов и в индустриально лучше развитых странах, где внимание акцентируется на развитии сообщения, транспортных сетей и поставок энергии. В качестве достойной подражания приведена принятая в 2001 году в Сеуле декларация конференции министров стран ЭСКАТО, в которой предусмотрена перспектива развития интермодальной сети грузоперевозок в регионах и особенно в странах, не имеющих выхода к морю. Также положительную оценку получили результаты конференции министров стран ЭСКАТО по вопросам сотрудничества в области транзитных перевозок, состоявшейся в Алматы 28–29 августа 2003 года.

Участники встречи в Бангкоке пошли еще дальше. На этой сессии ООН была озвучена необходимость создания сухопутных портов, сформулированы термин «сухопутный порт» и его функции. Суть последних состоит в том, что сухопутный порт приравнивается к морскому порту, что осуществляемые в морском и сухопутном портах процедуры оформления грузов являются равнозначными и что после выполнения их в одном месте не надо то же самое повторять в другом.

После этих шагов дискуссии о сухопутных портах активизируются в разных странах, не имеющих выхода к морю. Неудивительно, что отдаленные от основных рынков даже быстро развивающиеся страны, не имеющие морских ворот и адекватных транзитных систем, испытывают трудности из-за сложности таможенных процедур и пересечения границ, дорогостоящих банковских и прочих операций, все еще сталкиваются с ограниченными возможностями участия в международной торговле. По данным Всемирного банка, средняя стоимость экспорта/импорта одного контейнера для развивающихся, не имеющих выхода к морю стран составляет соответственно 2600 и 3300 долларов США. Между тем, расположенные близ моря страны с развитым транзитом несут вдвое меньшие расходы.

На этом фоне в последние годы в странах Азиатского региона на высшем уровне были приняты соглашения, законы и обязательства о строительстве интермодальных объектов и сухопутных портов. 19 мая 2010 года в резолюции комитета ООН и на заседании 1–3 ноября 2010 г. в Бангкоке комиссия обратилась в секретариат ЭСКАТО с просьбой подготовить проект международного соглашения о сухопутных портах. После получения этой просьбы секретариат ЭСКАТО, опираясь на исследования региональной экспертной группы по вопросам сухопутных портов, развития автомобильных дорог Азии и трансасиатских железных дорог и выводы упомянутого комитета ООН, приступила к разработке рабочего проекта.

В 2011 году было созвано несколько субрегиональных заседаний, на которых обсуждался и совершенствовался рабочий проект.

20–22 июня 2012 года в Бангкоке состоялось специальное межправительственное заседание, предназначенное для обсуждения проекта межправительственного соглашения о сухопутных портах, подготовленного секретариатом ЭСКАТО.

Проект и его приложение, в которое вошел список из 43 сухопутных портов, действовавших в то время и планируемых к строительству, был апробирован и спустя почти четыре месяца, 10–12 октября 2012 года, утвержден на сессии транспортного комитета ООН.

Некоторые страны уже накопили немалый опыт по созданию сухопутных портов. Такой страной можно считать Казахстан, где не так давно вступили в строй объекты, до которых можно добраться по автомобильным и железнодорожным путям, в Хоргосе, на границе с Китаем. В Узбекистане, в Навоийской области, открыт международный центр логистики, который может оказывать интермодальные услуги авиационного, железнодорожного и автомобильного транспорта.

В Бангкокской декларации о развитии транспорта в экономиках Азиатско-Тихоокеанского региона выражено пожелание, чтобы после подготовки проекта межправительственного соглашения деятельность была продолжена, чтобы в сотрудничестве с партнерами было продолжено развитие устойчивой международной интегрированной интермодальной системы транспорта и логистики.

Как показывают факты, уже в 2012 году сухопутным портам в международном масштабе дан если не зеленый, то желтый свет, что побуждает подготавливаться к старту.

Оставалось ждать Дня «икс», когда межправительственное соглашение будет подписано министрами транспорта всех стран ЭСКАТО.

Такой день настал 7 ноября 2013 года. На форуме министров транспорта стран Азии в Таиланде межправительственное соглашение о сухопутных портах, позволяющее упростить процедуры оформления и перевозки грузов, подписали четырнадцать стран ЭСКАТО (включая Российскую Федерацию), входящих в экономическую и социальную комиссию ООН для Азии и Тихоокеанского региона. Эта долгожданная и радостная новость громко прозвучала в масс-медиа заинтересованных государств.

Заместитель министра транспорта Российской Федерации Алексей Цыденов, выступая в штаб-квартире ЭСКАТО, не скрывал удовлетворения. Отметив, что Россия много лет прилагала усилия к тому, чтобы в Азиатско-Тихоокеанском регионе была создана транспортная система, поощряющая развитие транспортных сетей Евразии и выход стран Азии на европейские рынки, российский вице-министр выразил уверенность, что межправительственное соглашение о сухопутных портах завершит формализацию нормативно-правовой базы транспортных сетей региона.

По мнению экспертов, межправительственное соглашение о сухопутных портах неизбежно активизирует азиатскую торговлю с использованием морских портов, их взаимодействие с сухопутными портами предоставит больше возможностей деятельности морских портов. Ведь таможенная проверка будет проходить в сухопутном порту и все необходимые документы будут оформляться до пункта назначения, а в морском порту не придется заново оформлять документы.

Аналогичная процедура должна производиться и при перевозке груза из морского порта по суше в другой морской порт или приравненный к нему сухопутный порт.

И под конец – маленькая подробность: этот документ о сухопутных портах, принятый 7 ноября 2013 года, начнет действовать, когда его ратифицирует как минимум восемь стран ЭСКАТО.

Я убеждена, что то или иное действие каждого из нас является тем легким взмахом крыльев бабочки, который может изменить мир.

Давайте менять его так, чтобы он стал лучше.

Искренне ваша -  
Зита Таллат-Кялпшайте,  
издатель журнала





# „DRUGELIO EFEKTAS“, ARBA KODĖL SAUSUMOS UOSTAI?

Kodėl jūriniam mieste gimęs ir jūros vardu pasivadinęs žurnalas savo 15 metų sukakties proga rengiamos konferencijos tema pasirinko sausumos uostus?

Dėl „drugelio efekto“.

JAV matematiko ir meteorologo Edvardo Nortono-Lorenco (Edward Norton Lorenz) 1960 metais sukurta chaoso teorija daro prielaidas, kad mažų drugelio sparnų suplazdenimas viename Žemės pusrutulyje gali sukelti tornadą kitame. Arba, kitaip sakant, inspiruoti didelio masto permainas. „Drugelio efekto“ metafora gali simbolizuoti ir siekį valdyti chaosą bei norimą linkme pakreipti ateitį.

Sausumos uostų tema išsamiau pradėta nagrinėti 2006 metais rugsėjo mėnesį Bankoke, JT Ekonomikos ir socialinės tarybos komisijai Azijos ir Ramiojo vandenyno šalims (The United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific – ESCAP) svarstant globalizacijos ir ekonomikos augimo klausimus. Šiuose svarstymuose konstatuota, kad paskutiniajame dvidešimtojo amžiaus dešimtmetyje globalizacijos procesai regionui suteikė gerų poslinkių. Pabrėžta, kad daugiausiai apčiuopiamos naudos patyrė pakrančių rajonai, o giliau sausumoje esančiose vietovėse vystymosi tempai sulėtėjo. Pagrindinė prekyba ir ekonominis šuolis koncentravosi aplink jūrų uostus ir industriškai geriau išvystytose šalyse, kur dėmesys akcentuojamas į susisiekimo, transporto tinklų ir energijos tiekimo vystymą. Kaip sektini pavyzdžiai pateikti 2001 metais Seule priimta ESCAP šalių ministrų konferencijos deklaracija, kurioje numatyta perspektyva plėsti regionų ir ypač valstybių, neturinčių prieigos prie jūros, krovinių gabenimo intermodalų tinklą. Taip pat teigiamai įvertinti 2003 metų rugpjūčio 28–29 dienomis Almatoje vykusios ESCAP šalių ministrų konferencijos dėl bendradarbiavimo tranzitinių gabenimų srityje rezultatai.

Bankoko susitikimo dalyviai žengia dar toliau. Šioje JT sesijoje įvardinta sausumos uostų kūrimo būtinybė, suformuluotas „sausumos uosto“ terminas ir funkcijos, kurių esmė yra ta, kad sausumos uostas prilyginamas jūrų uostui, kad jūrų uoste ir sausumos uoste atliekamos krovinių apiforminimo procedūros yra lygiavertės ir kad atlikus jas vienoje vietoje nebereikia pakartoti kitoje.

Po šių žingsnių diskusijos apie sausumo uostus suaktyvėja įvairiose prie jūros priėjimo neturinčiose šalyse. Nenuostabu, nes neturėdamos vartų į jūrą ir adekvačių tranzito sistemų, nutolusios nuo pagrindinių rinkų, bet sparčiai besivystančios kai kurios šalys dėl sudėtingų muitinės ir sienų kirtimo procedūrų, brangių bankinių ir kitų operacijų vis dar susiduria su ribotomis galimybėmis dalyvauti tarptautinėje prekyboje. Pasaulio Banko duomenimis, vidutinė vieno konteinerio eksporto ir importo kaina besivystančioms, prie jūros priėjimo neturinčioms šalims atitinkamai sudaro 2600 ir 3300 JAV dolerių, kai tuo metu prie jūros esančios išvystyto tranzito šalys patiria perpus mažiau išlaidų.

Šiame fone pastaraisiais metais Azijos regiono šalyse aukščiausiu lygiu buvo priimti susitarimai, įstatymai ir įsipareigojimai dėl intermodalių objektų ir sausumos uostų statybos. 2010 metų gegužės 19 d. JT komiteto rezoliucijoje ir 2010 m. lapkričio 1–3 d. posėdyje Bankoke komisija kreipėsi ESCAP sekretariatą prašydama parengti tarpvyriausybinių susitarimų dėl sausumos uostų projektą. Gavęs šį prašymą ESCAP sekretoriatas, remdamasis regiono ekspertų grupės tyrimais dėl sausumos uostų, Azijos automobilių kelių ir Transazijos geležinkelių vystymo bei minėto JT komiteto posėdžio išvadomis, pradėjo rengti darbinį projektą.

2011 metais sukvičiama keletas subregioninių posėdžių, kuriuose svarstomas ir tobulinamas darbinis projektas.



2012 metų birželio 20–22 dienomis Bankoke įvyksta specialus tarpvyriausybinių posėdis, skirtas aptarti ESCAP sekretoriato parengtą tarpvyriausybinių susitarimų dėl sausumos uostų projektą.

Projektas ir jo priedas, kurį sudarė tuo metu veikiančių ir artimiausioje ateityje planuojamų statyti 43 sausumos uostų sąrašas, arobuojamas ir beveik po keturių mėnesių 2012 metų spalio 10–12 dienomis patvirtinamas JT Transporto komiteto sesijoje.

Kai kurios šalys jau yra sukaupusios nemažai sausumos uostų kūrimo patirties. Tokia šalimi galima laikyti Kazachstaną, kuriame Kinijos pasienyje Kargose neperseniausiai pradėjo veikti sausumos uosto objektai, pasiekiami automobilių keliais ir geležinkeliu. Uzbekistane, Navoji apskrityje atidarytas tarptautinis logistikos centras, galintis teikti intermodalines oro, geležinkelių ir automobilių transporto paslaugas.

Bankoko deklaracijoje dėl Azijos ir Ramiojo vandenyno regiono transporto vystymo išreiškiamas pageidavimas, kad parengtus tarpvyriausybinių susitarimų projek-

tą veikla būtų tęsiama toliau, kad bendradarbiaujant su partneriais būtų vystoma tvari tarptautinė integruota intermodali transporto ir logistikos sistema.

Kaip rodo faktai, jau 2012 metais sausumos uostams tarptautiniu mastu uždegama jei ne žalia, tai geltona šviesa, raginantį pasiruošti startui.

Belieka laukti dienos „X“, kai tarpvyriausybinių susitarimų bus pasirašytas visų ESCAP šalių transporto ministrų.

Tokia diena išaušta 2013 metų lapkričio 7–ąją. Azijos šalių transporto ministrų forume Tailande tarpvyriausybinių susitarimų dėl sausumos uostų, leisiantį supaprastinti krovinių apiforminimo ir gabenimo procedūras, pasirašo keturiolika ESCAP šalių, įskaitant Rusijos Federaciją, įeinančių į JT Ekonominę ir socialinę komisiją Azijos ir Ramiojo vandenyno šalims. Ši ilgai laukta ir džiugi naujiena mirga suinteresuotų valstybių informacijos priemonėse.

Rusijos Federacijos transporto ministro pavaduotojas Aleksejus Cydenovas, kalbėdamas ESCAP būstinėje, neslepia pasitenkinimo. Pabrėždamas, jog Rusija daug metų dėjo pastangas, kad Azijos ir Ramiojo vandenyno regione būtų sukurta transporto sistema, skatinanti Eurazijos transporto tinklų vystymą ir Azijos šalių išėjimą į Europos rinkas, Rusijos transporto viceministras išreiškia įsitikinimą, kad tarpvyriausybinių susitarimų dėl sausumos uostų užbaigs regiono transporto tinklų normatyvinės-teisinės bazės formalizavimą.

Ekspertų manymu, tarpvyriausybinių susitarimų dėl sausumos uostų neišvengiamai suaktyvins Azijos prekybą, naudojantis jūrų uostais, ir jų sąveika su sausumos uostais, suteiks daugiau galimybių jūrų uostų veiklai, nes muitinės patikra vyks sausumos uoste ir visi būtini dokumentai bus apiforminami iki paskirties punkto, o jūrų uoste nereikės iš naujo forminti dokumentų.

Analogiška procedūra turėtų būti vykdoma ir krovinių iš jūrų uosto gabenant sausumą į kitą jūrų uostą arba jam prilyginamą sausumos uostą.

Ir pabaigai – mažytė smulkmena: šis 2013 m. lapkričio 7 d. priimtas dokumentas dėl sausumos uostų pradės veikti, kai jį ratifikuos mažiausiai aštuonios ESCAP šalys.

Esu įsitikinusi, kad kiekvieno mūsų vienoks ar kitoks veiksmas yra tas jautrus drugelio sparnų suplazdenimas, galintis keisti pasaulį.

Keiskime taip, kad jis taptų geresnis.

Nuoširdžiai Jūsų  
Zita Tallat-Kelpšaitė  
Žurnalo leidėja



# ПРОЕКТ «СУХОПУТНЫЙ ПОРТ» – ДЛЯ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИЧЕСКИХ МАРШРУТОВ

Термин «сухопутный порт» сформулирован в профильном документе ООН 17 августа 2006 года «Межсекторальный вопрос в области регулирования процесса глобализации, касающийся торговли и транспорта: содействие развитию портов для того, чтобы внутренние объекты смогли воспользоваться выгодами процесса глобализации».



*Витаутас Варасимавичюс,  
председатель правления «TL Nika Group»*

## Возможность намечена ООН

«Сухопутный порт» означает определенный внутренний объект, где происходит сосредоточение и распределение товаров, функции которого аналогичны морскому порту, и который включает службы таможенной очистки.

Актуальность проекта связана с увеличением грузопотоков, требующим создания современной логистики. Сухопутный порт, непосредственно связанный железнодорожным сообщением с морским портом, выполняет функцию перевалки морских грузов.

Реализация предлагаемого проекта позволит увеличить объем контейнерных перевозок, сократить время доставки морских контейнеров из морского порта Клайпеды. А также соединить два морских порта – Клайпеду с казахстанским портом Актау и сухопутным портом (предполагаемое месторасположение Караганда).

## Цель проекта – более эффективная логистика

Цель проекта – более эффективная обработка контейнеров, обеспечивающая работу портов морского железнодорожного транспорта и повышение эффективности труда.

Клайпеда – незамерзающий морской порт, способный вследствие чего круглогодично принимать и отправлять контейнеры.

Морской порт Актау через Клайпедский порт соединит Каспийское и Балтийское моря и откроет закрытое Каспийское море через Балтику на Мировой океан, а Казахстану позволит выйти в другие порты мира. Это, в свою очередь, позволит перемещать и обрабатывать грузы Казахстана, Узбекистана, Ирана, Азербайджана, Российской Федерации, в значительной мере сокращая сроки обработки контейнеров.

Предлагаемый нами логистический проект сухопутного порта, маршрут которого через Клайпеду, Караганду, Актау протянется по другим маршрутам Средней Азии, сократит время доставки груза, обеспечит экономическую выгоду всем участникам, объединит и укрепит взаимодействие транзитных стран.

Клайпедский порт – основной партнер «Lietuvos geležinkeliai» («Литовские железные дороги») в стране. Казахстан – один из крупнейших зарубежных партнеров, поэтому они заинтересованы в любой возможности увеличения потоков грузов, перевозимых по железным дорогам между Литвой и Казахстаном.

## Распределительный центр контейнеров в Балтийском море

С мая 2014 года свою деятельность в Клайпедском порту начнет второй по величине в мире контейнерный перевозчик – судоходная компания «Mediterranean Shipping Company» (MSC), создавая распределительный центр контейнеров (Hub) в Балтийском море. Планируется, что проектная мощность терминала составит около 1 млн TEU. Терминал будет способен принимать суда с осадкой до 13 м. Реализация транспортно-логистического проекта «Сухопутный порт» стала бы дополнительной альтернативой конкурентоспособных условий при перевозках через Клайпедский порт для казахстанских внешнеторговых грузов и грузов других государств, следующих транзитом по территории Казахстана.

## «НК КТЖ» поддерживает инициативу

В настоящее время АО «НК КТЖ» приступило к реализации проекта создания сети транспортно-логистических центров (ТЛЦ) в

регионах Казахстана, а также является управляющим морским портом Актау, который представляет собой ключевое звено в транспортно-логистической системе Казахстана. В связи с этим АО «НК КТЖ» выразило поддержку инициативе соединения железнодорожных и морских направлений путем создания единого документа для продвижения грузов от морского порта до сухопутного порта.

Основная задача для осуществления этого проекта – организация отправки контейнерных поездов из морского порта под единым документом, то есть выгрузка с морского судна на железнодорожные платформы и отправка до сухопутного порта (предполагаемое местонахождение Караганда) оформляется и сопровождается единым документом. Документ предстоит разработать при содействии всех транзитных стран на примере мировых аналогов.

Имея в виду, что по документу ООН сухопутный порт приравнивается к морскому порту, суть единого документа заключается в том, что перевозка груза по железной дороге приравнивается к перевозке по морю от порта до порта, что транспортный железнодорожный коридор стал продолжением морского пути из Европы или Америки в страны Средней Азии.

По такой схеме работают уже многие страны. Хороший пример – мультимодальный проект, поезд комбинированного транспорта «Викинг», который является совместным проектом железных дорог Литвы, Украины и Беларуси. Далее к проекту присоединились или решили присоединиться Болгария, Молдова, Грузия, Турция, Армения, Сирия, Греция.

Создание сухопутных портов в Казахстане станет дополнительным звеном при развитии логистических маршрутов между Литовской Республикой и Республикой Казахстан, что обеспечивает увеличение транзитных потоков в направлении Азия-Европа, Европа-Азия. ■





# PROJEKTAS „SAUSUMOS UOSTAS“ – LOGISTIKOS MARŠRUTŲ PLĖTRA

Vytautas Varasimavičius  
„TL Nika Group“ valdybos pirmininkas

Terminas „sausumos uostas“ suformuluotas 2006 m. rugpjūčio 17 d. JT profilineame dokumente „Tarpsektorinis klausimas globalizacijos procesui reguliuoti prekyboje ir transporte: parama uostų plėtrai, kad vidiniai objektai galėtų pasinaudoti palankiais globalizacijos procesais“.

## JT numatyta galimybė

„Sausumos uostas“ reiškia tam tikrą vidaus objektą, kuriame sutelkiamos ir paskirstomos prekės, kurio funkcijos analogiškos jūrų uostui ir kuriame veikia muitų taisyklės.

Projekto aktualumas susijęs su didėjančiu krovinių srautu, reikalaujančiu šiuolaikinės logistikos. Sausumos uostas tiesiogiai susieja geležinkelio transportą su jūrų uostu ir atlieka jūrų krovinių perkrovos funkcijas.

Siūlomo projekto realizavimas padės didinti konteinerių gabenimą, trumpinti jūrinių konteinerių pristatymo iš Klaipėdos jūrų uosto laiką. Jis taip pat padės sujungti du jūrų uostus – Klaipėdą su Kazachstano Aktau jūrų uostu ir sausumos uostu (jo numatoma vieta – Karaganda).

## Projekto tikslas – efektyvesnė logistika

Projekto tikslas – efektyviau perkrauti konteinerius, užtikrinti jūrų uosto geležinkelių transporto veiklą, didinti darbo našumą.

Klaipėdos jūrų uostas – neužšalantis uostas, todėl jis gali išstisus metus priimti ir išsiųsti konteinerius.

Aktau jūrų uostas per Klaipėdos uostą sujungs Kaspijos ir Baltijos jūras ir atvers uždaro Kaspijos jūros kelią per Baltiją į Pasaulio vandenyną, o Kazachstanui padės pasiekti kitus pasaulio jūrų uostus. Vadinas, atsiras galimybė transportuoti ir apdoroti Kazachstano, Uzbekistano, Irano, Azerbaidžano, Rusijos Federacijos krovinius ir sutrumpinti konteinerių krovos laiką.

Mūsų siūlomas sausumos uosto logistikos projektas, pagal kurį sausumos uosto maršrutas bus Klaipėda-Karaganda-Aktau ir nusidrieks kitais Vidurinės Azijos maršrutais, sutrumpins krovinių gabenimo laiką, visiems maršruto dalvyiams užtikrins ekonominę naudą, sustiprins tranzitinių šalių bendradarbiavimą.

Klaipėdos uostas – pagrindinis bendrovės „Lietuvos geležinkeliai“ partneris šalyje. Kazachstanas – vienas svarbiausių užsienio partnerių, todėl jie suinteresuoti kiekviena galimybe didinti krovinių srautus geležinkeliais tarp Lietuvos ir Kazachstano.

## Konteinerių paskirstymo centras Baltijos jūroje

Nuo 2014 metų gegužės savo veiklą Klaipėdos uoste pradės pasaulyje antras pagal dydį konteinerių gabentojas – laivybos kompanija „Mediterranean Shipping Company“ (MSC). Jis įkurs Baltijos jūroje konteinerių paskirstymo centrą (hub'ą). Planuojamas terminalo projektinis pajėgumas – maždaug 1 mln. TEU. Terminalas galės priimti iki 13 m grimzlės laivus. Transporto logistikos projekto „Sausumos uostas“ realizavimas būtų papildoma alternatyva konkurencinėms sąlygoms gabenant per Klaipėdos uostą Kazachstano ir kitų valstybių krovinius tranzitu per Kazachstano teritoriją.

## Kazachstano nacionalinė kompanija KTŽ pritaria iniciatyvai

Šiuo metu AB NK KTŽ pradėjo realizuoti transporto logistikos centrų (TLC) steigimo

projektą Kazachstano regionuose. Ji taip pat yra Aktau jūrų uosto, kuris yra svarbiausia Kazachstano transporto logistikos sistemos dalis, valdytoja. Todėl NK KTŽ remia iniciatyvą sujungti geležinkelių ir jūrų kryptis ir priėmė bendrą dokumentą, kuriuo numatoma gabenti krovinius iš jūrų uosto iki sausumos uosto.

Pagrindinis uždavinys šiam projektui įgyvendinti – organizuoti konteinerinių traukinių išsiuntimą iš jūrų uosto pagal bendrą dokumentą, t.y. iškrauti konteinerius iš jūrų laivo į geležinkelio platformas ir išsiųsti į sausumos uostą (numatoma sausumos uosto vieta – Karaganda), o krovinyms įforminamas ir palydimas pagal vieną bendrą dokumentą. Šį dokumentą reikia parengti dalyvaujant visoms tranzito šalims pasaulinių analogų pavyzdžiu.

Turint galvoje, kad pagal JT dokumentą sausumos uostas prilyginamas jūrų uostui, bendro dokumento esmė yra tai, kad krovinių vežimas geležinkeliu prilyginamas krovinių gabenimui jūra nuo uosto iki uosto, o geležinkelio transporto koridorius tapo jūrų kelio iš Europos ar Amerikos į Vidurinės Azijos šalis tęsinium.

Pagal tokią schemą jau dirba daugelis šalių. Geras pavyzdys – multimodalus projektas kombinuoto transporto traukinys „Vikingas“, kuris yra bendras Lietuvos, Ukrainos ir Baltarusijos geležinkelių projektas. Vėliau prie projekto prisijungė arba nusprendė prisijungti Bulgarija, Moldova, Gruzija, Turkija, Armėnija, Sirija ir Graikija.

Sausumos uostų įkūrimas Kazachstane bus papildoma grandis plėtojant logistikos maršrutus tarp Lietuvo ir Kazachstano, o tai padės didinti tranzitinių krovinių srautus iš Azijos į Europą ir iš Europos į Aziją. ■



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





# Устойчивая и разумная логистика на мультимодальном Шелковом пути



Марк Миллар

*Марк Миллар высоко ценится клиентами за независимое мнение и создание информационных и перспективных стратегий цепочек поставок в Азии. Его консультации, семинары и обсуждения «Исследований азиатских цепочек поставок» помогают компаниям совершенствовать знания в сфере логистики, разбираться в вопросах взаимодействия цепочек логистических цепей, предоставляют больше информации для принятия деловых решений и таким образом повышают эффективность глобальных экосистем поставок. М.Миллар был председателем свыше 300 различных мероприятий, их модератором, организатором дискуссий более чем в 20 странах. Лондонский издатель бизнес-изданий Коган Пейдж недавно заказал ему написание книги «Глобальные экосистемы цепочек поставок», которая должна выйти в 2015 году.*

*Марк Миллар является послом Азии в международной ассоциации «East-West Transport Corridor» (транспортный коридор Восток-Запад, EWTC). mark@markmillar.com*

В последние годы после стремительного роста торговля между Китаем и Европой представляет собой значительную часть мировой торговли, поскольку Китай является вторым по величине торговым партнером Европы (после США) и самым быстрорастущим экспортным рынком ЕС.

Экспорт ЕС в Китай достиг рекордных высот – 148,1 миллиарда евро. Это почти вдвое больше, чем за пять последних лет. В то же время Китай является крупнейшим поставщиком ЕС, в 2013 году импортировавшим в Европу товаров на сумму 279,9 миллиарда евро, в результате чего общая двухсторонняя китайско-европейская торговля выросла до 428 млрд евро.

На фоне таких возможностей расширяющегося европейского рынка компании все активнее ищут альтернативные варианты для грузопотоков в направлении Азия-Европа и новые, альтернативные маршруты для традиционных дальнемагистральных грузоперевозок по морским маршрутам через Малаккский пролив и Суэцкий канал.

Хотя в торговле уже длительное время доминируют морские перевозки, Евразия, в подражание маршрутам старого традиционного торгового Великого шелкового пути, снова поворачивается к сухопутным дорогам, которые теперь становятся перспективной альтернативой грузоперевозкам из Азии в Европу и обратно. Ускоренное развитие автомобильных и железных дорог предлагает грузоперевозчикам и торговцам альтернативные варианты транспортировки, которые оказываются быстрее морских перевозок и дешевле авиаперевозок и при этом побуждают компании оптимизировать свои цепочки поставок. Однако все еще остается место для совершенствования этих цепочек. Следует сказать, что немаловажную роль при выборе морского или сухопутного маршрута играют процедуры пересечения границ и уровень развития инфраструктуры дорог.

## АЗИЯ-ЕВРОПА: ВОЗМОЖНОСТИ ТРАНСПОРТА

### Шелковый путь

Чтобы помочь стимулированию региональной торговли и теснее соединить свои экономики, Китай, Россия и Казахстан многого ожидают от нового материкового транспортного коридора, который простирается от восточной китайской провинции Цзянсу до российского Санкт-Петербурга.

После девяти лет переговоров три страны достигли договоренности о строительстве магистрали Азия-Европа, которое должно быть закончено к 2017 году. Общая протяженность

этого нового транспортного коридора составит 8445 километров: в России 2233 км, в Казахстане 2787 км и в Китае 3425 км. По завершении строительства новая магистраль должна привлечь зарубежных инвесторов в Россию и Среднюю Азию, выгоду от этого маршрута получит и сектор услуг.

### Железный Шелковый путь

Поскольку компании стремятся сократить время и стоимость грузоперевозок из Азии в Европу, использование железной дороги становится все более перспективной альтернативой. На фоне постоянного роста стоимости рабочей силы в прибрежных районах в

последнее время большие производственные мощности начинают базироваться в Центральном Китае. Оттуда товары будут доставляться по автодорогам в прибрежные порты, а оттуда далее транзитом на контейнеровозах в Европу. Такое путешествие может занять от 40 до 60 дней.

Тем не менее с 2013 года действует новый международный железнодорожный маршрут, по которому можно транспортировать изготовленную в Китае продукцию из провинции Чжэнчжоу в Гамбург (Германия).

10 214 километров по «Железному Шелковому пути» можно преодолеть всего за 15–18 дней, что делает его особенно подходящим для товаров с относительно высокой





добавленной стоимостью или таких товаров, которые должны быть доставлены в сжатые сроки. Недавно было объявлено о совместных планах «Deutsche Bahn» (железные дороги Германии) и Российских железных дорог о создании еще одного железнодорожного маршрута, на этот раз из Чунцина (Китай) через Казахстан, Россию, Беларусь и Польшу до Дуйсбурга (Германия).

## Мультимодальный Шелковый путь

Мультимодальные услуги автомобильно-железнодорожного маршрута, соединяющего Азию и Европу, с конкурентоспособными ценами недавно начала оказывать компания «DHL Global Forwarding». По сравнению с авиаперевозками грузов эти услуги выглядят вполне привлекательно. Каждую пятницу из китайского города Чэнду отправляется поезд по Китайскому западному железнодорожному коридору через Казахстан и интермодальный хаб DHL, расположенный в Малашевичах (Польша). По сравнению с морскими грузоперевозками продолжительность этих мультимодальных услуг должна сократиться и колебаться от 10 до 21 дня, в зависимости от места производства товара и пункта его доставки.

Эта новая еженедельная услуга из Чэнду создана как дополнительная услуга DHL к его повседневному маршруту – с отправлением из Шанхая и следованием по Транссибирской магистрали. Разница в сроках транзита составляет около восьми суток. Кроме того, эта новая услуга гарантирует значительное сокращение расходов и меньший выброс углекислого газа.

## Морская альтернатива

Передвижение товаров из Азии в Европу традиционно осуществляется на контейнеровозах через Суэцкий канал, через который ежедневно проходит около 19 000 судов.

Северный маршрут через Арктику является еще одной альтернативой водного пути, однако воздействие глобального потепления растапливает льды так, что этот маршрут в настоящее время пригоден для навигации лишь около четырех месяцев в году – с конца июля.

Этот арктический маршрут, называемый Северным морским путем, сокращает дорогу на 7000 километров, одновременно уменьшая расход топлива и затраты, а также выбросы двуокиси углерода. В прошлом году 46 судов воспользовались Северным морским путем, тогда как в 2010-м их было всего четыре. И это демонстрирует рост интереса к такой возможности. Хотя этот маршрут и не является конкурентом Суэцкого канала, но во время сезона Северный морской путь становится хорошей альтернативой и вполне реальным вариантом грузоперевозок.

## Устойчивая логистика

Экологические проблемы становятся все более важными пунктами повестки дня – как для корпораций, так и для потребителей. Их со-

вершенно нельзя обойти в ходе дискуссий по вопросам транспортировки и логистики, особенно в контексте экосистем современной глобальной цепи поставок, где сложные логистические сети включают широкое использование мультимодальных перевозок. Все участники транспортного движения используют дорогостоящую нефть и выхлопными газами загрязняют окружающую среду. Поэтому постоянно растет внимание к устойчивой логистике.

Сдвиг парадигмы в экосистеме цепочки поставок, которая служит глобализованным рынкам, стал настоящим испытанием для компаний, работающих на традиционных экономических моделях. Резкий рост потребления привел к изменению климата, чему способствует и глобальное увеличение выбросов углекислого газа во всем мире. Мы также являемся свидетелями постоянного истощения природных ресурсов, таких как нефть, газ и леса, в результате чего исчезают огромные площади тропических лесов, идет глобальное повышение температуры, быстрее происходит таяние ледников и повышение уровня океана.

Поэтому потребность в разработке и пропаганде стратегии Зеленой цепочки поставок с применением устойчивой логистики никогда еще не была столь критически необходимой для решения растущих проблем изменения климата и рационального использования природных ресурсов на глобальной основе.

## Разумная логистика

Цепочки поставок развиваются стремительно – развивающиеся «линейные цепи» переросли в сложные экосистемы с многослойной взаимозависимостью, зачастую охватывая весь Земной шар, пересекая часовые пояса, вбирая разные культуры и языки. Создатели этих сложных экосистем, изготовители и поставщики услуг должны работать сообща, чтобы обслуживать цепочки поставок одного клиента и при этом, на фоне яростной конкуренции, бороться за возможность оказания услуг разным клиентам.

Реализация разумной логистики означает

применение технологий в качестве основного средства, предоставляющего возможность эффективной работы всем участникам экосистемы и достижения общего результата: от технологических до организационных связей и интеграции всех участников цепочки поставок, чтобы все были видимыми и чтобы была обеспечена производительная и эффективная деятельность цепочки поставок.

Это еще раз подтверждает необходимость эффективного сотрудничества между деловыми партнерами, участвующими в экосистеме цепочки поставок. «Единая версия правды» является недостижимой целью, поскольку является сильной лишь настолько, насколько сильно ваше самое слабое звено. Такова суровая реальность. Принятие точки зрения сотрудничества, взаимодоверие, инкорпорация партнерства, одновременное применение технологического рычага позволят добиться прозрачности всей экосистемы и продемонстрируют применение разумной логистики.

## Выводы

Растущие торговые потоки между Европой и Азией в обоих направлениях дают колоссальные возможности, в то же время открывая некоторые проблемы, которые организации не в состоянии решить в одиночку. Необходимо сотрудничать, тщательно выбирая деловых партнеров с глубоким пониманием различных рынков в торговом блоке Европы и Азии. Компании также могут использовать систему внутренних рычагов и независимую экспертизу, чтобы помочь им в решении сложных проблем, чтобы извлечь выгоду из возможностей торговли и логистики на всех континентах.

Поэтому бизнес должен быть комплексным и активно пользоваться своими знаниями, опытом и связями, чтобы сформулировать план действий, необходимых для преодоления проблем, претворить в жизнь решения по устойчивой и разумной логистике, чтобы этим захватывающим «шведским столом» можно было воспользоваться для создания новых возможностей бизнеса. ■





# Tvari ir išmani logistika multimodaliam Šilko kelyje

*Markas Milaras (Mark Millar) klientų yra vertinamas dėl savo nepriklausomų įžvalgų ir informatyvių bei perspektyvių tiekimo grandinių Azijoje strategijų kūrimo. Jo „Azijos tiekimo grandinių įžvalgų“ konsultacijos, seminarai ir aptarimai padeda kompanijoms tobulinti logistikos žinias, suprasti sudėtingų logistikos tinklų ir grandinių sąveiką, suteikia daugiau informacijos priimant verslo sprendimus ir taip didina globalinių tiekimo ekosistemų efektyvumą. M. Milaras yra buvęs daugiau nei 300 įvairių renginių pirmininku, moderatoriumi, diskusijų organizatoriumi daugiau nei 20 šalių. Londone įsikūręs verslo leidinių leidėjas Koganas Pagė neseniai davė jam užsakymą parašyti knygą „Globalinių tiekimo grandinių ekosistemos“, kuri turėtų išeiti 2015 metais. M. Milaras yra tarptautinės Rytų-Vakarų transporto koridoriaus („East-West Transport Corridor“ EWTC) asociacijos ambasadorius Azijoje. mark@markmillar.com*



Markas Milaras

Po dramatiško pastarųjų metų augimo Kinijos-Europos prekyba dabar prilgsta pasaulinei prekybai, nes Kinija yra antra pagal dydį Europos prekybos partnerė (po JAV), o ES greičiausiai auganti eksporto rinka. ES eksportas į Kiniją 2013 metais pasiekė rekordines aukštumas – 148,1 milijardo eurų. Tai – beveik dvigubai daugiau nei per paskutiniuosius penkerius metus. Kinija yra didžiausia ES tiekėja, 2013 metais importavusi į Europą 279,9 milijardo eurų vertės prekių, taip išauginusį dvišalę ES-Kinijos prekybą iki 428 milijardų eurų. Esant tokioms besiplečiančioms Europos rinkos galimybėms, kompanijos vis aktyviau ieško alternatyvių galimybių Azijos ir Europos krovinių srautams ir naujų, alternatyvių maršrutų tradiciniams ilgalaikiams krovinių gabenimams jūrų maršrutais per Malakos sąsiaurius ir Sueco kanalą.

Nors prekyboje ilgą laiką dominavo pervežimai jūra, Eurazija, kartodama senojo tradicinio Didžiojo šilko kelio prekybos maršrutus, vėl atsiska į sausumos kelius, kurie dabar tampa labai perspektyvia alternatyva krovinių transportavimui iš Azijos į Europą ir atvirkščiai. Sparčiai vykstanti kelių ir geležinkelių plėtra krovinių vežėjams ir prekeiviams siūlo transportavimo alternatyvas, kurios yra greitesnės nei gabenimai jūra ir pigesnės nei pervežimai oru, ir tuo pačiu verčia kompanijas optimizuoti savo tiekimo grandines. Tačiau vis dar lieka vietos tų grandinių tobulinimui. Reikia pasakyti, kad nemenką vaidmenį pasirenkant jūrų ar sausumos maršrutą vaidina sienų kirtimo procedūros bei kelių infrastruktūros plėtra.

## AZIJOS-EUROPOS TRANSPORTO GALIMYBĖS

### Šilko kelias

Norėdami skatinti regioninę prekybą ir geriau sujungti ekonomikas, Kinija, Rusija ir Kazachstanas daug tikisi iš naujo žemyninio transporto koridoriaus, kuris tęsiasi nuo rytinės Kinijos Jiangu provincijos iki Sankt Peterburgo Rusijoje.

Po devynerius metus trukusių derybų trys šalys susitarė dėl Azijos-Europos kelio statybos, kuri turėtų būti baigta iki 2017 metų. Šio naujo transporto koridoriaus bendras ilgis bus 8445 kilometrai: Rusijoje 2233 kilometrai, Kazachstane 2787 kilometrai ir Kinijoje 3425 kilometrai. Užbaigus statybą, naujoji magistralė turėtų pritraukti užsienio investicijų į Rusiją ir Centrinę Aziją, o paslaugų sektorius taip pat turėtų naudoti iš šio maršruto.

### Šilko geležinkelis

Kadangi kompanijos siekia sumažinti krovinių transportavimo laiką ir kaštus gabenant juos iš Azijos į Europą, geležinkelio panaudojimas tampa vis perspektyvesne alternatyva. Smarkiai didėjant darbo kaštams pakrančių zonos, pastaruoju metu dideli gamybos pajėgumai ima bazuotis centrinėje Kinijoje. Iš ten prekės turi būti vežamos automobilių keliais į pakrančių uostus, o iš jų toliau gabenamos tranzitu konteinerių laivais į Europą. Tokia kelionė gali trukti nuo 40 iki 60 dienų.

Nuo 2013 metų veikia naujas tarptautinis geležinkelių maršrutas, kuriuo galima transportuoti Kinijoje pagamintus produktus iš Zhengzhou į Hamburgą Vokietijoje.

Kelionė „Geležiniu šilko keliu“ pavadintu maršrutu trunka tik 15–18 dienų ir nuvažiuojama 10214 kilometrų. Todėl šis maršrutas labiausiai tinka santykinai aukštos pridėtinės vertės prekėms arba toms prekėms, kurios turi būti pristatytos per trumpą laiką. Neseniai buvo paskelbta apie bendrus „Deutsche Bahn“ (Vokietijos geležinkelių) ir Rusijos geležinkelių planus sukurti dar vieną geležinkelių maršrutą, šį kartą iš Čiongčingo Kinijoje per Kazachstaną, Rusiją, Baltarusiją ir Lenkiją iki Diuisburgo Vokietijoje.

### Multimodalus Šilko kelias

Multimodalias automobilių kelių ir geležinkelių maršruto, jungiančio Aziją ir Europą, paslaugas su konkurencingomis kainomis neseniai pradėjo teikti „DHL Global Forwarding“ kompanija. Palyginti su krovinių transportavimu oru, tos paslaugos atrodo gana patraukliai. Kas savaitę penktadieniais iš Kinijos miesto Čengdu į Europą išvyksta traukinys ir keliauja Kinijos vakariniu geležinkelio koridoriumi, per Kazachstaną ir per DHL intermodalų hub'ą, esantį Malševičiėje, Lenkijoje. Palyginti su krovinių gabenimu jūra, šių multimodalių paslaugų trukmė turėtų gerokai sumažėti ir svyruoti nuo 10 ir 21 dienos, priklausomai nuo prekių gamybos ir transportavimo paskirties vietos.

Ši nauja kassavitinė paslauga iš Čengdu yra





papildoma DHL paslauga prie jos kasdienio maršruto, kai išvykstama iš Šanchajaus ir toliau važiuojama Transsibiro šiauriniu koridoriu. Tranzito laiko skirtumas yra maždaug aštuonios dienos. Be to, ši nauja paslauga garantuoja kur kas mažesnius kaštus ir mažesnę CO<sub>2</sub> emisiją.

## Jūros kelio alternatyva

Prekių judėjimas iš Azijos į Europą tradiciškai vyksta konteinerių laivais per Sueco kanalą, per kurį kasmet praplaukia apie 19 tūkstančių laivų.

Šiaurinis maršrutas per Arktiką yra dar viena vandens kelio alternatyva, tačiau pasaulinio atšilimo poveikis yra toks, kad šis maršrutas dabar navigacijai tinka tik apie keturis mėnesius per metus, nuo liepos pabaigos.

Arktinis maršrutas, vadinamas Šiaurės-Rytų praplaukimu, sutrumpina kelionę 7000 kilometrų, tuo pačiu sumažindamas kuro sąnaudas bei kaštus ir anglies dvideginio išmetimą. Praėjusiais metais 46 laivai naudojo Šiaurės-Rytų praplaukimu. Palyginti su vos keturiais laivais 2010 metais, tai rodo padidėjusį susidomėjimą šia galimybe. Nors šis kelias ir nėra Sueco kanalo varžovas, bet tinkamo sezono metu Šiaurės-Rytų praplaukimas siūlo alternatyvią ir vis daugiau susidomėjimo keliančią krovinių gabenimo galimybę.

## Tvari logistika

Gamtosaugos rūpesčiai darosi vis labiau svarbūs dienotvarkės punktai – tiek korporacijoms, tiek vartotojams. Jų neįmanoma apeiti diskutuojant transportavimo ir logistikos klausimais, ypač šiuolaikinės pasaulio tiekimo grandinės ekosistemų kontekste, kur sudėtingi logistikos tinklai apima platų multimodalių pervežimų judėjimą. Visi transporto dalyviai naudoja brangią naftą ir išmetamosiomis dujomis teršia aplinką. Todėl vis didėja dėmesys tvariai logistikai.

Paradigmos perkėlimas tiekimo grandinių ekosistemoms, kurios tarnauja pasaulio rinkoms, sukūrė didžiulius iššūkius kompanijoms, dirbančioms su tradiciniais ekonominiais modeliais. Smarkiai padidėjęs vartojimas spartina klimato kaitą, įskaitant didžiulį CO<sub>2</sub> emisijų augimą. Mes taip pat matome nuolatinį gamtos išteklių, tokių kaip nafta, dujos ir miškai, eikvojimą, todėl nyksta dideli plotai atogrąžų miškų, keičiasi temperatūra, greičiau tirpsta ledynai ir kyla vandenynų lygis.

Todėl poreikis vystyti ir skleisti Žaliosios tiekimo grandinės strategiją, pritaikant tvarią logistiką, niekada nebuvo toks kritiškai būtinas tam, kad didėjančios klimato kaitos problemos ir gamtinių išteklių valdymas būtų išspręsti pasauliniu mastu.

## Sumanioji logistika

Tiekimo grandinės plečiasi greitai – besivystančios „linijinės grandinės“ peraugo į sudėtingas ekosistemas su daugiasluoksne tarpusavio priklausomybe, dažnai apimančia visą Žemės



rutulį, kertančia laiko juostas, kultūras ir kalbas. Šių sudėtingų ekosistemų tiekėjai, gamintojai ir paslaugų teikėjai turi dirbti kartu, aptarnaudami vieno kliento tiekimo grandinę ir tuo pačiu metu, vykstant aršiai konkurencijai, kovoti dėl galimybės teikti aptarnavimo paslaugas skirtingiems klientams.

Sumaniosios logistikos požiūriu įgyvendinimas reiškia pritaikyti technologijas kaip pagrindinę priemonę, suteikiančią galimybes efektyviai dirbti visiems ekosistemos dalyviams ir siekti bendro rezultato – nuo technologijų sąsajų iki organizacinių ryšių ir visos tiekimo grandinės dalyvių integravimo, kad visi būtų matomi ir kad būtų užtikrinta naši bei efektyvi tiekimo grandinės veikla.

Tai labai stiprina efektyvaus bendradarbiavimo tarp daugialypių verslo partnerių, dalyvaujančių tiekimo grandinės ekosistemoje, poreikį. „Vienos tiesos versija“ yra netinkama, nes ji tėra „tik tiek stipri, kiek stiprumo yra silpniausioje grandyje“. Tokia yra realybė. Bendradarbiavimo siekimas, tarpusavio pasitikėjimas, partnerystės inkorporavimas, tuo pačiu ir technologijų svertų taikymas, leis pasiekti gero visos ekosistemos

matomumo ir demonstruos sumaniosios logistikos taikymo naudą.

## Išvados

Didėjantys dviejų krypčių prekybos srautai tarp Europos ir Azijos generuoja milžiniškas galimybes ir iškelia tam tikrus iššūkius, kurių organizacijos negali įveikti pavieniui. Reikalingas bendradarbiavimas, atidžiai pasirinkti verslo partneriai, puikiai pažįstantys ir suprantantys skirtingas rinkas visame Europos ir Azijos prekybos bloke. Kompanijos taip pat gali naudoti vidinę svertų sistemą ir nepriklausomą ekspertizę, kad tai padėtų joms spręsti sudėtingas problemas, kad jos gautų esminės naudos iš prekybos ir logistikos galimybių visuose kontinentuose.

Verslas turėtų būti kompleksiškas ir aktyviai naudotis savo žiniomis, patirtimi ir ryšiais, kad būtų galima suformuoti įžvalgas, kurios reikalingos įveikti iššūkius, įgyvendinti tvarios ir išmanios logistikos sprendimus, ir tam, kad šiuo nuostabių „švedišku stalu“ būtų galima pasiūlyti kuriant naujas verslo galimybes. ■



# Трансазиатская железная дорога обеспечивает возможности роста для сухопутных портов



**Юстинас Льюма,**  
аналитик компании  
«Euromonitor International»

*Юстинас Льюма работает в компании «Euromonitor International» стратегическим поставщиком рыночной информации об индустрии, странах и потребителях, а также в качестве специалиста-аналитика. Занимая эту должность, Юстинас сфокусировался на сборе информации об индустрии, перекрестной проверке информации по разным странам и составлении отчетов. Его научные интересы - горнодобывающая и автомобильная промышленность, самолеты и космические аппараты, а также транспортная индустрия. До поступления на службу в «Euromonitor International» Юстинас набирался опыта в сфере консалтинга, где он был ответственным за проекты в транспортной, научно-исследовательской сфере, а также в сфере государственной политики. Юстинас Льюма регулярно пишет аналитические статьи о развитии рынка транспортного оборудования.*

В течение последних 10 лет азиатские страны проявили себя как недорогие производственные центры, чья продукция направлена на экспорт. Однако ситуация меняется, и азиатские страны развивают более дорогую отечественную промышленность. Растущее число богатых людей в Азии создает повышенный спрос на импортные товары из Европы, в свою очередь меняя торговую структуру. Эти изменения также влияют на логистику. Поскольку торговая структура меняется, появляются новые виды транспортировки между Азией и Европой. Трансазиатская железная дорога (TAR), поддерживаемая ООН, является самым крупным представителем повышения эффективности работы и экономического значения железной дороги. TAR нацелена на создание шести эффективных грузовых и пассажирских транспортных услуг между Азией и Европой на протяжении 114 000 км железной дороги.

## Сухопутные порты – альтернатива морскому транспорту

В 2011 г. была открыта первая линия, соединяющая Китай и Германию. Железнодорожная линия, продублировавшая Великий шелковый путь, распространяется на более чем 10 000 км через Китай, Казахстан, Россию, Белоруссию, Польшу и Германию. Путешествие на поезде занимает 15 дней (по сравнению с 30-40 днями по морю) и является на 80% дешевле воздушного транспорта. Компьютерный гигант «Hewlett-Packard» утверждает, что более четырех миллионов ноутбуков было транспортировано по этой железной дороге в период с 2011 по 2013 гг., а немецкий создатель автомобилей BMW пользуется услугами этой железной дороги для транспортировки автомобильных компонентов из Лейпцига в Шэньян. Один из операторов этой линии, «DB Schenker Rail Automotive», в свою очередь запустил ежедневные транспортные услуги в Китае.

Новые пути из Сингапура в Шанхай и из Сеула в Самарканд, Узбекистан, также будут доступны в ближайшем будущем. Совершенствуя железнодорожные соединения, мы также увеличим значимость сухопутных портов, которые будут действовать как внутрирайонное распределение и центры консолидации в логистической цепочке. Также ожидается, что сухопутные порты станут реальной альтернативой морскому транспорту и предоставят новые возможности для стран, не имеющих выхода к морю. Более того, отличие железнодорожной колеи создает предпочтительные условия для расширения сухопутных портов в странах Восточной Европы.

## Российский сухопутный порт Ворсино – важная логистическая цепь

Благодаря развитию новых линий TAR сухопутные порты смогли стать реальной альтернативой морскому транспорту. Морские порты являются главными логистическими каналами в России. Порты Санкт-Петербурга, Новороссийска и Владивостока обрабатывают 60 % контейнерных перевозок страны. Однако с развитием в России промышленности, автотранспорта, тяжелого машинного оборудования и электроники порты страны не справляются с растущими торговыми потоками. Китай, Япония и Южная Корея находятся среди главных поставщиков комплектующих изделий для промышленности, тяжелого машинного оборудования и электроники России, а растущее количество железнодорожных соединений между Европой и Азией (включая Транссибирскую железную дорогу) рассматриваются как позитивное развитие.

Сухопутный порт в Ворсино (также именуемый как «Грузовая деревня» Калуга) является наиболее обещающим в смысле развития. К концу 2013 г. железная дорога, склады временного хранения и сухопутные порты были завершены в Калужском индустриальном парке, где находится скопление деталей для автомо-





В китайском Чунцине планируют строить сухопутный порт.



Сухопутный порт Ворсино.

билей, тяжелого машинного оборудования и электроники. Инвестиция составляет около 250 млн евро, где планируемая мощность терминала - 300 000 TEU в год. Планируется наладить сообщение с Калужским аэропортом к концу 2014 г., а объемы грузов по прогнозам превысят один миллион TEU в год.

### Китай развивает сухопутные порты

С ростом торговли и инвестиций между Китаем и Германией будет создано новое железнодорожное сообщение, связывающее Азию и Европу. Например, в 2013 г. «Zhengzhou International Inland Port Development Co Ltd» открыло маршрут поезда из промышленной зоны Чжэнчжоу в Германию, порт Гамбург. К концу 2013 г. были также открыты новые железнодорожные маршруты, соединяющие Китай с Алматы и Москвой. Китайский город Чунцин и провинция Гуандун в 2013 г. также объявили о планах строительства сухопутных портов и логистических центров. Ожидается, что сухопутные порты облегчат процедуры таможенного оформления и сэкономят до 30% расходов на транспортировку. Потенциал сухопутных портов огромен, поскольку общий объем грузов в Чунцине в 2012 г. составил один миллиард тонн.

### Разница железнодорожной колеи удобна для сухопутных портов Польши и Литвы

Также ожидается, что сухопутные порты в Польше получат выгоду от железнодорожных соединений между Азией и Европой. Сухопутный порт в Познани располагается на главном торговом маршруте между Берлином и Москвой и является важным центром для обслуживания грузов из Германии и других западноевропейских рынков. Познанский сухопутный порт ежегодно обслуживает около 150 000 TEU грузов, транспортируемых по железной дороге. С ростом экспорта автокомпонентов из Германии в Китай и Польшу по причине появления центра автомобильного производства в Восточной Европе прогнозируется рост объемов торговли. Отличия железнодорожной колеи также предоставляют

возможность для расширения польских сухопутных портов, расположенных рядом с границами России и Белоруссии.

Также прогнозируется, что и Литва получит выгоду от новых маршрутов, соединяющих Европу и Азию. Например, маршрут железнодорожных перевозок Чжэнчжоу-Европа идет через Клайпедский порт, это строительство также принесет пользу и литовскому сухопутному порту. MSC сейчас разрабатывает интермодальный транспортный терминал в Вильнюсе стоимостью 32 млн евро. Терминал находится на перекрестке между Белоруссией, Польшей и Россией, а растущая азиатско-европейская торговля по железной дороге рассматривается как позитивное развитие.

### Новые железнодорожные ветки полезны Узбекистану

Растущие объемы торговли по железной дороге между Азией и Европой также пре-

доставляют новые возможности для стран, не имеющих выхода к морю, как Узбекистан. Узбекистан также является одной из стран, признавших важность сухопутных портов.

В 2011 г. Узбекистан открыл контейнерный порт в городе Ангрен. Страна также развивает сухопутный порт в Навои в связи со свободной торговой зоной Навои и аэропорта Навои. Предприятия расположены вдоль главной региональной дороги, железнодорожных и авиационных маршрутов для извлечения выгоды из транзитного потенциала страны. В дополнение власти страны планируют снизить тарифы на обработку грузов в сухопутных портах.

Узбекистан богат минеральными ресурсами и располагается на главных торговых маршрутах. Его значимость увеличится с окончанием строительства новых железнодорожных путей, соединяющих Узбекистан с Афганистаном, Волгоградом, Сеулом и Бухарой. ■

Калуга с высоты птичьего полета.





# Transazijos geležinkelis užtikrina sausumos uostų plėtrą

**Justinas Liuima**

Kompanijos „Euromonitor International“ analitikas

*Justinas Liuima „Euromonitor International“ kompanijoje užsiima strateginės informacijos kaupimu, apdorojimu ir analize, pateikia ataskaitas apie įvairių šalių rinkos būklę. Jo moksliniai interesai – kalnakasybos ir automobilių pramonė, orlaiviai ir kosminiai aparatai, taip pat ir transporto industrija. Prieš pradėdamas dirbti „Euromonitor International“ Justinas Liuima sukaupė nemažai patirties konsultavimo srityje, kur buvo atsakingas už projektus transporto, mokslinių tyrimų srityse, taip pat valstybės politikoje. Jis taip pat reguliariai rašo analitinius straipsnius transporto rinkos temomis.*

Pastaruosius dešimt metų Azijos šalys pasireiškė kaip nebrangios gamybos centrai, eksportuojantys savo produkciją. Tačiau padėtis keičiasi, ir Azijos šalys jau plėtoja brangesnę tėvyninę pramonę. Azijoje daugėjant turtingų žmonių, didėja importinių prekių iš Europos paklausa, todėl kinta prekybos struktūra. Tie pokyčiai turi įtakos ir logistikos verslui.

Keičiantis prekybos struktūrai, atsiranda naujų transportavimo tarp Azijos ir Europos rūšių. Transazijos geležinkelis (TAR), kurį globoja JT, yra vienas didžiausių geležinkelio darbo efektyvumo ir ekonominio reikšmingumo didinimo atstovų. TAR siekia suteikti efektyvias krovininių ir keleivių transportavimo paslaugas tarp Azijos ir Europos 114 tūkstančių kilometrų geležinkeliu.



Vilniaus logistikos centras (schema).

## Sausumos uostai – alternatyva jūrų transportui

2011 metais pradėjo veikti pirmoji geležinkelio linija, jungianti Kiniją su Vokietija. Atkartojanti Didžiojo šilko kelio maršrutą, geležinkelio linija tęsiasi daugiau nei 10 000 km per Kiniją, Kazachstaną, Rusiją, Baltarusiją, Lenkiją ir Vokietiją. Kelionė traukiniu trunka 15 dienų ir yra 80 proc. pigesnė už kelionę oro transportu (jūra ši kelionė užsitęsia 30-40 dienų). Kompiuterinių technologijų milžinė kompanija „Hewlett-Packard“ teigia, kad nuo 2011 iki 2013 metų šiuo geležinkeliu buvo pervežta daugiau kaip keturi milijonai kompiuterių. Vokietijos kompanija BMW automobilių gamintoja naudoja šio geležinkelio paslaugomis transportuodama automobilių komponentus iš Leipcigo į Šenjaną. Vienas šios linijos operatorių „DB Schenker Rail Automotive“ teikia kasdienes transporto paslaugas į Kiniją.

Nauji keliai iš Singapūro į Sanchajų ir iš Seulo į Samarkandą, Uzbekistaną artimiausioje ateityje taip pat bus prieinami. Tobulinant geležinkelių jungtis, didės ir sausumos uostų reikšmė. Jie veiks kaip vidiniai paskirstymo ir konsolidavimo centrai bendroje logistikos grandinėje. Taip pat tikimasi, kad sausumos uostai bus reali alternatyva jūrų transportui ir suteiks naujų galimybių šalims, kurios neturi priėjimo prie jūros. Be to, geležinkelio vėžės pločio skirtumas sudarys palankias sąlygas plėtoti sausumos uostus Rytų Europos šalyse.

## Vorsino sausumos uostas Rusijoje – svarbi logistikos grandis

Dėl naujų TAR linijų plėtros Rusijos sausumos uostai tampa realia alternatyva jūrų transportui. Jūrų uostai yra pagrindiniai logistikos kanalai Rusijoje. Sankt Peterburgo, Novorosijsko ir Vladivostoko uostai apdoroja 60 procentų visų šalies konteinerinių pervežimų. Tačiau Rusijoje intensyviai plečiama autotransporto, sunkiųjų mašinų įrenginių ir elektronikos gamyba, todėl šalies uostai nebesuvaldo didėjančių krovininių srautų. Kinija, Japonija ir Pietų Korėja yra pagrindinės sunkiųjų mašinų įrangos ir elektronikos komplektinių detalių Rusijai tiekėjos, o vis didėjantis geležinkelio jungčių tarp Europos ir Azijos skaičius, įskaitant ir Transsibiro geležinkelį, turi teigiamas reikšmes rinkos vystymuisi.





Logistikos centro Vilniuje statyba.

Vorsino sausumos uostas, dar vadinamas Kalugos krovinių kaimu, viena iš svarbių jungčių logistikos grandinėje. 2013 metų pabaigoje Kalugos industriniame parke, kur yra automobilių, sunkiųjų mašinų ir elektronikos klasteriai, buvo baigtas tiesti geležinkelis, pastatyti laikino saugojimo sandėliai ir konteinerių terminalai. Investicijos siekia maždaug 250 milijonų eurų, o planuojamas terminalo pajėgumas – 300 000 TEU per metus. Taip pat planuojama iki 2014 metų pabaigos pradėti bendradarbiauti su Kalugos oro uostu. Prognozuojama, kad tuomet per metus bus pergabenama vienas milijonas TEU krovinių.

### Kinija plečia sausumos uostus

Aktyvėjant prekybai ir augant investicijoms tarp Kinijos ir Vokietijos, įvestas naujas susisiekimas geležinkeliu, jungiančiu Aziją ir Europą. 2013 metais kompanija "Zhengzhou International Inland Port Development Co Ltd" atidarė traukinio maršrutą iš pramoninės Čženčžou zonos į Vokietijos Hamburgo uostą. 2013 metų pabaigoje taip pat pradėjo veikti nauji geležinkelių maršrutai, jungiantys Kiniją su Kazachstano verslo centru Almata ir Rusijos sostine Maskva.

Kinijos Čongčingo miestas ir Gvanduno provincija 2013 metais taip pat paskelbė planus statyti sausumos uostus ir logistikos centrus. Tikimasi, kad sausumos uostai palengvins muitinės pro-

cedūras ir padės sutaupyti iki 30 proc. transportavimo išlaidų. Sausumos uostų potencialas yra didžiulis, nes bendra krovinių apimtis Čongčingo mieste 2012 metais siekė vieną milijardą tonų.

### Geležinkelių vėžės skirtumai palankūs Lenkijos ir Lietuvos sausumos uostams

Tikimasi, kad ir Lenkijos sausumos uostai turės naudos iš geležinkelio jungčių tarp Azijos ir Europos. Sausumos uostas Poznanėje, įsikūręs pagrindiniame prekybos maršrute tarp Berlyno ir Maskvos, ir yra svarbus krovinių iš Vokietijos ir kitų Vakarų Europos rinkų perkrovos centras. Poznanės sausumos uostas kasmet perkrauna maždaug 150 000 TEU krovinių, transportuojamų geležinkeliu. Didėjant autokomponentų eksportui iš Vokietijos į Kiniją ir Lenkiją, prognozuojamas dar didesnis prekybos suaktyvėjimas, nes Rytų Europoje įkurtas automobilių gamybos centras. Geležinkelių vėžės skirtumai irgi padės plėtoti Lenkijos sausumos uostus, esančius pasienyje su Rusija ir Baltarusija.

Taip pat prognozuojama, kad ir Lietuva turės naudos iš naujų maršrutų, jungiančių Europą ir Aziją. Pavyzdžiui, geležinkelio maršrutas Čženčžou-Europa eina per Klaipėdos uostą, ir ši aplinkybė bus naudinga Lietuvos sausumos uostui.



Vorsino sausumos uostas.

Kompanija MSC dabar kuria 32 mln. eurų vertės intermodalų krovinių transporto terminalą Vilniuje. Terminalas yra sankirtoje tarp Baltarusijos, Lenkijos ir Rusijos, o didėjantis krovinių srautas geležinkeliu tarp Azijos ir Europos suteikia puikių galimybių plėtrai.

### Naujos geležinkelių šakos naudingos Uzbekistanui

Didėjantis krovinių srautas geležinkeliu tarp Azijos ir Europos taip pat suteiks naujų galimybių šalims, neturintiems priėjimo prie jūros, kaip pavyzdžiui Uzbekistanui. Jis yra viena iš šalių, itin vertinančių sausumos uostų svarbą.

2011 metais Uzbekistano mieste Angrene atidarytas sausumos uostas. Šalis taip pat plėtoja sausumos uostą Navoji mieste, kuris turi laisvąją prekybos zoną ir oro uostą. Įmonės išsidėsčiusios palei pagrindinį regioninį kelią, geležinkelį ir aviacijos maršrutus, tai stiprina šalies tranzitinį potencialą. Kitas patrauklus faktorius, kad Uzbekistano valdžia sausumos uostuose planuoja sumažinti krovos tarifus.

Uzbekistanas turtingas mineraliniais ištekliais, ir per jį eina pagrindiniai prekybos maršrutai. Jo reikšmė dar labiau padidės, kai bus nutiestos naujos geležinkelių šakos, kurios sujungs Uzbekistaną su Afganistanu, Volgogradu, Seulu ir Buchara. ■

Čongčingas ruošiasi statyti sausumos uostą.





# КАК УСТРОИТЬ ЛОГИСТИКУ В ОБЛАКАХ?



## Кирилл Власов,

создатель проекта «Log4pro», член совета директоров «СТС Логистикс», председатель отраслевого отделения по логистике общероссийского общественного объединения «Деловая Россия», сопредседатель региональной группы в России немецкой ассоциации логистики BVL.

Под занавес 2013 года компания IBM обнародовала ежегодный прогноз «Следующие пять через пять» (Five in Five), согласно которому в ближайшем будущем облачные технологии проникнут во все сферы бизнеса. Не исключением станет и логистика, где уже сегодня появляются новые сервисы, способные решить самые закоренелые проблемы отрасли.

## Как можно доверить груз компании, которой ты никогда «не смотрел в глаза»?

Рынку «облачной» логистики меньше пяти лет. Передовые технологии применяются сегодня в США, Европе, Бразилии. Там работают сервисы, «T-System's Cloud Marketplace for Logistics Sector», «Brazil's uShip», «Camsec's Electronic Logistics Marketplace».

В России и странах СНГ ниша практически не занята. Экспансии со стороны западных аналогов здесь ожидать не приходится, потому что схема грузоперевозок у нас кардинально отличается как от европейской, так и от американской.

Применение эффективных облачных технологий меняет поведение пользователей, их бизнес-процесс. Два года назад специалисты из Германии убеждали меня, что облачные технологии не будут успешны в логистике, потому что грузоперевозки – это бизнес, основанный на доверии. Раньше люди садились за стол переговоров, присматривались друг к другу, между ними возникала химия, они подписывали контракты, и только после этого начиналось сотрудничество. Было сложно даже подумать о том, чтобы доверить свой груз компании, которой ты никогда «не смотрел в глаза».

Все меняется. Взять, например, «eВау». Раньше мы покупали там книги, диски, потом одежду, а сегодня ежемесячно через этот сервис продается более 10 000 как новых, так и подержанных автомобилей. Люди начинают мыслить по-другому.

Я уверен, что максимум через пять лет в России будут решения, о которых мы вчера не могли мечтать. Уже сегодня ведущие логистические компании в Европе работают над идеей краудсорсинговой логистики сборных грузов. Дано: студент, который ежедневно ездит по маршруту ул. Алабяна-Звенигород, подписывается на оказание услуг по доставке небольших грузов по близлежащим маршрутам. Он заходит в облако, берет заказ, выполняет его, не прикладывая к этому никаких специальных усилий (он все равно едет в Звенигород), и зарабатывает небольшие деньги. Себестоимость такой доставки в десятки раз ниже курьерской.

## Болевые точки

Российские автомобильные перевозки – это котел, где бурлят сотни тысяч разношерстных игроков: индивидуальные предприниматели, маленькие компании и большие корпорации. В нише постоянно появляются новые фирмы, они ищут работу, хотят быстрее перевезти груз, сэкономить. Главная проблема отечественного рынка – это надежность перевозок. Здесь много «серого» бизнеса, криминала, не все перевозчики аккуратно предоставляют документы или готовы стабильно закрывать большие объемы перевозок. Экспедиторские компании и частные диспетчеры вообще не обладают ни автопарком, ни ресурсами, они просто «пробивают» цены и сводят заказчиков с исполнителями, взимая за это свои комиссионные проценты. В этой ситуации заказчиком требуются дополнительные гарантии надежности вывоза и доставки большого объема грузов.

Еще одна проблема – это документооборот. Для самой простой автомобильной перевозки требуется минимум 11 документов: товарные накладные МХ3 – МХ4, товарно-транспортная накладная и другие. Нужны описание груза, копия паспорта водителя, документы на машину. При перевозке, например, алкогольной продукции количество документов может исчисляться десятками.

## Чем могут помочь «облачные» решения?

### Единое пространство

Грузоперевозки – это спотовый рынок, где существуют моментальные спрос и предложение. В облаках есть возможность создать единую платформу для грузовладельцев (тех, кому надо перевезти грузы) и подрядчиков. Вы размещаете тендер на перевозку (задаете какие-то критерии: например, маршрут, тип подвижного состава, тип груза, его вес и объем,





температурные требования) и тут же видите лучшие предложения от контрагентов – участников облачной платформы. Сегодня подобные маркетплейсы предлагают проекты: «ati.su», «Грузообзор» и наша платформа «Log4pro.com». Конкурентным преимуществом LOG4PRO является жесткая проверка подрядчиков. Чтобы попасть в наш маркетплейс, компания должна предоставить все регистрационные документы и пройти полную проверку нашей службой безопасности.

#### **Система управления перевозками - TMS система**

Хранение документации на перевозку – большая проблема. Решить ее, в принципе, можно и через стандартные необлачные программы, например, «Антор», «1С», «Oracle». Эти компании предлагают вам купить их софт (например, решение от «Oracle» стоит от \$100 000), установить на компьютер и вносить все данные перевозок вручную. У средней компании в месяц количество грузоперевозок может исчисляться тысячами, чтобы вносить все эти данные в компьютер, нужен целый штат специалистов.

В облаке этот процесс можно автоматизировать: во-первых, отпадает необходимость устанавливать, а затем и обновлять программы. Во-вторых, обязательства по внесению данных в систему можно переложить на перевозчика, высвободив тем самым собственный трудовой ресурс, а с ним и деньги.

#### **Отслеживание маршрута груза**

Кроме удовлетворения собственного любопытства, трейсинг (отслеживание передвижения груза по маршруту) может помочь компании рассчитать точное время прибытия машины в точку доставки. С помощью этих данных можно планировать поставки и решить проблему пустых полок и лишних запасов. Трейсинг поможет оценить качество перевозчика: например, я знаю, что машина должна забрать мой груз в 9 утра. Если грузовик приехал вовремя, я ставлю ему 1, если опоздал – 0, если приехал на 40 минут раньше – 0,5. Так можно автоматически посчитать КПЭ качества каждой перевозки и получить объективный рейтинг качества перевозки каждого контрагента.

Какие проблемы облаками не решить?

Пока ни один облачный логистический проект не представляет платформу для мобильной маршрутизации сборных грузов. Например, водитель едет по определенному маршруту, забирает и доставляет грузы. Если бы вместо распечатанного маршрута у него был планшет, где автоматически добавлялись новые заявки, водитель грузовика мог бы мгновенно исполнять заказы, расположенные вдоль проложенного маршрута. Также облачные решения пока никак не занимаются обработкой брака или недостачи.

Облачные маркетплейсы вслед за логистикой можно было бы применить и в складском бизнесе. Сегодня все крупные склады арендуются с помощью посредников, чьи комиссионные могут доходить до сотен тысяч долларов. Единая платформа могла бы позволить консуль-

тантам по недвижимости сосредоточиться на анализе юридической чистоты сделок, а нас избавить от ненужных платежей.

### **Наш главный риск – коррупция**

Коррупционная составляющая – это главный фактор, который может замедлить проникновение новых технологий в логистику. Если у лица, принимающего решение, стоит задача не оптимизировать процесс доставки, а получить откат от проверенного перевозчика, ему нет смысла внедрять новые, открытые технологии. Ему есть смысл препятствовать инновационному процессу.

Вторая преграда для облаков – косность бизнес-процессов. Однажды мы предложили установить наше решение «Log4pro» одной компании. Функционал им очень понравился, но сервис не работал на «Explorer 7», а в компании есть политика по пользованию только этим браузером. Соответственно, нам нужно переписывать код под антикварный браузер, которым пользуется только 3% клиентов.

Еще одна проблема – сложная иерархия. Например, человеку, отвечающему за организацию автоперевозок, решение нравится, оно облегчает ему жизнь. Но решение принимает не он, а директор по логистике. А кто такой директор по логистике в крупной фирме? Это практически полубог. Ему некогда думать о том, как заказать грузовик, у него на этот счет есть отработанный бизнес-процесс (допустим, предполагающий объявление тендера по e-mail). Обычный бизнес-процесс? Да, но это бизнес-процесс по правилам прошлого века.

Единая TMS система для грузоотправителя и грузоперевозчика.

Облачная TMS система – это новый этап развития логистики, ведь что может быть удобнее и быстрее одной TMS системы в общем

доступе у грузоотправителя и грузоперевозчика? Вы запросили документы по перевозке и получили их в течение 5 минут, и не просто получили, а знаете, к какому контракту они относятся, кто ответственный в организации подрядчика, кто везет ваш груз! И грузоперевозчик знает, что он везет и куда, кто сидит в кабине грузовика, который находится на трассе и на карте в его личном кабинете. Согласитесь, это очень удобно и скоро станет незаменимо, ведь ограничения движения грузовиков требуют точной маршрутизации и инструментов управления логистикой. Портал «LOG4PRO» сегодня представляет собой уникальный набор рабочих инструментов для логистов. Команда портала останавливаться на достигнутом не собирается и продолжает наращивать инструментарий каждый день, учитывая требования рынка и предписания закона.

### **Люди из будущего или современная действительность?**

Как сказали нам сотрудники другой компании, «вы мыслите завтрашним днем. Бизнес-процесс вашей платформы в России представляется невозможным!».

Очевидно, для некоторых участников рынка это так. Откаты и диспетчеры за маленький процент – это реалии для компаний, которые не ценят свою деловую репутацию, а зарабатывают любым доступным способом. Облачные интеллектуальные системы управления логистикой – это точно не будущее, это наше с вами настоящее. Мы строим облик логистики завтрашнего дня и будем продолжать внедрять его в жизнь. Многие компании присоединяются к нашему portalу и каждый день создают свой удобный современный маркетплейс завтрашнего дня!



# KAIP ORGANIZUOTI LOGISTIKĄ DEBESYSE?



## Kirilas Vlasovas

Projekto „Log4pro“ įkūrėjas, „CTC Logistics“ direktorių tarybos narys, Rusijos visuomeninio susivienijimo „Delovaja Rossija“ logistikos skyriaus pirmininkas, Vokietijos logistikos asociacijos BVL regiono grupės pirmininkas

## Kaip gali patikėti krovinį kompanijai, kuriai niekada „nežvelgei į akis“?

Debesų logistikos rinkai dar nėra ir penkerių metų. Pažangios technologijos dabar taikomos Jungtinėse Valstijose, Europoje, Brazilijoje. Ten veikia paslaugos „T-Systems Cloud Marketplace for Logistics Sector“, „Brazils uShip“, „Camsecs Electronic Logistics Marketplace“.

Rusijoje ir NVS šalyse niša, galima sakyti, neužimta. Vakarų analogų ekspansijos čia nereikia tikėtis, nes krovos darbų schema mūsų šalyje kardinaliai skiriasi ir nuo europietiškos, ir nuo amerikietiškos.

Baigiantis 2013 metams, kompanija IBM paskelbė kasmetę prognozę „Ateinantys penkeri per penkerius“ (Five in Five), pagal kurią artimiausioje ateityje vadinamosios debesų technologijos prasiskverbs į visas verslo sferas. Ne išimtis bus ir logistika, kur jau dabar atsiranda naujų paslaugų, galinčių išspręsti labiausiai įsisenėjusias šakos problemas.

Taikant efektyvias debesų technologas, keičiasi naudotojų elgesys, jų verslo procesas. Prieš dvejus metus specialistai iš Vokietijos įtikinėjo mane, kad debesų technologijos nebus sėkmingos logistikoje, nes krovinių transportavimas – tai verslas, pagrįstas pasitikėjimu. Anksčiau žmonės sėsdavo prie derybų stalo, stengdavosi vienas kitą pažinti, tarp jų, kaip sakoma, atsirasdavo chemija, jie pasirašydavo kontraktus ir tik po to pradėdavo bendradarbiauti. Būdavo net sunku pagalvoti, kad gali patikėti savo krovinį kompanijai, kuriai niekada „nežiūrėjai į akis“.

Viskas keičiasi. Paimkime kad ir „e-Bay“. Anksčiau mes ten pirkdavome knygas, diskelius, paskui drabužius, o dabar kas mėnesį per tą sistemą parduodama daugiau kaip 10 000 naujų ir naudotų automobilių. Keičiasi ir žmonių mąstymas.

Esu įsitikinęs, kad daugiausia po penkerių metų Rusijoje atsiras tokių sprendimų, apie kuriuos vakar negalėjome net pasvajoti. Jau dabar didžiosios Europos logistikos kompanijos įgyvendina surenkamų krovinių „kraudsorsingo“ logistikos idėją. Studentas Dano, kuris kasdien

važinėja maršrutu Alabiano g.- Zvenigorodas, pasirašo už teikiamą paslaugą. Jis pristato nedidelius krovinius artimiausiais maršrutais. Jis užsuka į „debesį“, ima užsakymą, jį įvykdo, nenaudodamas tam jokių specialių pastangų (juk jis vis tiek važiuoja į Zvenigorodą) ir uždirba šiek tiek pinigų. Tokio pristatymo savikaina dešimteriopai mažesnė už kurjerių paslaugas.

## Skausmingos vietos

Rusijos pervežimai automobiliais – tai katilas, kuriame kunkuliuoja šimtai tūkstančių įvairių žaidėjų: individualių verslininkų, mažų kompanijų ir didelių korporacijų. Į nišą nuolat įsiterpia naujos firmos, jos ieško darbo, nori greičiau pervežti krovinį, daugiau sutaupyti. Didžiausia šalies rinkos problema – vežimų patikimumas. Čia daug „pilkajo“ verslo, kriminalo, ne visi vežėjai tvarkingai pateikia dokumentus, kai kurie stengiasi nuslėpti didelius gabenimų kiekius. Ekspeditorių kompanijos ir privatūs dispečeriai apskritai neturi nei automobilių parkų, nei išteklių, jie tiesiog „pramuša“ kainas ir suveda užsakovus su vykdytojais, gaudami iš to komisinius procentus. Tokiu atveju užsakovams reikia papildomų krovinių išvežimo ir pristatymo patikimumo garantijų.

Dar viena problema – dokumentų apyvarta. Paprasčiausiam gabenimui automobiliu reikia mažiausiai 11 dokumentų: prekių važtaraščių MX3-MX4, prekių transportavimo važtaraščio ir kt. Reikalingi krovinio aprašymai, vairuotojo paso nuorašas, automobilio dokumentai. Pavyzdžiui, vežant alkoholio produkciją reikia dešimčių dokumentų.





## Kuo gali padėti „debesų“ sprendimai?

### Bendroji erdvė

Krovinių transportavimas – tokia rinka, kurioje veikia momentinės paklausa ir pasiūla. „Debesyse“ yra galimybė sudaryti bendrą platformą krovinių savininkams (tiems, kuriems reikia vežti krovinius), rangovams. Jūs pateikiate siūlymą vežti krovinį (nurodote tokius kriterijus: pavyzdžiui, maršrutą, riedmenų tipą, krovinio tipą, jo svorį ir apimtį, temperatūros reikalavimus) ir tuoj pat gaunate iš kontragentų – debesų platformos dalyvių – geriausius siūlymus. Dabar tokia rinka siūlo projektus: „ati.su“, „Gruzoobzor“ ir mūsų platforma „Log4pro.com“. Konkurencinis „Log4pro“ privalumas yra griežta rangovų patikra. Norėdama patekti į mūsų rinką, kompanija privalo pateikti visus registracijos dokumentus ir pasirengti mūsų saugumo tarnybos patikrai.

### Pervežimų valdymo sistema – TMS sistema

Pervežimo dokumentacijos apsauga – didelė problema. Ją išspręsti galima ir per standartines „nedebesuotas“ programas, pavyzdžiui, per „Antor“, „1C“, „Oracle“. Tos kompanijos siūlo jums pirkti jų programinę įrangą (pavyzdžiui, „Oracle“ sprendimas kainuoja nuo 100.000 JAV dolerių), užfiksuoti kompiuteryje ir pateikti visus vežimo duomenis rankiniu būdu. Vidutinė kompanija per mėnesį gali atlikti tūkstančius krovinių pervežimų, ir, norint įvesti į kompiuterį visus tuos duomenis, reikia daug specialistų.

„Debesyje“ tą procesą galima automatizuoti. Visų pirma atkrenta būtinybė sukurti, o paskui atnaujinti programas. Antra, išpareigojimus įvesti duomenis į sistemą galima perkelti vežėjui, tokiu būdu atlaisvinus savo darbo išteklius, o kartu ir pinigus.

### Krovinio maršruto stebėjimas

Be savo smalsumo patenkinimo, krovinio judėjimo maršrutų sekimas gali padėti kompanijai apskaičiuoti tikslų automobilio atvykimą į krovinio pristatymo vietą. Pasitelkus tuos duomenis, galima planuoti pristatymą ir išspręsti tuščių lentynų ir nereikalingų atsargų problemą. Krovinio maršruto sekimas padės įvertinti vežėjo kokybę: pavyzdžiui, aš žinau, kad automobilis turi paimti mano krovinį 9 val. ryto. Jeigu sunkvežimis atvažiavo laiku, rašau jam 1, jeigu pavėlavo – 0, jeigu atvažiavo 40 minučių anksčiau – 0,5. Šitaip galima automatiškai apskaičiuoti kiekvieno gabenimo koeficientą ir gauti objektyvų kiekvieno kontragento gabenimų kokybės reitingą. Kokių problemų „debesimis“ neįmanoma išspręsti?

Kol kas nė vienas debesų logistikos projektas nepateikia platformos mobiliam surenkamų krovinių maršrutizavimui. Pavyzdžiui, vairuotojas važiuoja tam tikru maršrutu, paima ir pristato krovinius. Jeigu vietoje nurodyto maršruto jis turėtų planšetę, kur automatiškai būtų priimamos naujos paraiškos, vairuotojas galėtų akimirksniu vykdyti užsakymus, esančius jo maršruto ribose. Tokie „debesuoti“ sprendimai kol kas neužsiima broko ar trūkumų išaiškinimu.

Debesų rinką kartu su logistika būtų galima

taikyti ir sandėliavimo versle. Dabar visi didieji sandėliai išnuomojami per tarpininkus, kurių komisiniai gali siekti iki šimtų tūkstančių dolerių. Bendroji platforma padėtų nekilnojamojo turto konsultantams išanalizuoti teisinį sandorių skaidrumą, o mums padėtų išvengti nereikalingų mokesčių.

## Mūsų didžiausia rizika – korupcija

Korupcija – didžiausias veiksnys, galintis sulėtinti naujų technologijų prasiskverbimą į logistiką. Jeigu sprendimą priimančias asmuo stengiasi ne optimizuoti pristatymo procesą, o gauti atlygį iš „patikrinto“ vežėjo, jam visiškai nerūpi diegti naujas, skaidrias technologijas. Jis verčia trukdys inovaciniam procesui. Kita kliūtis „debesims“ – verslo proceso nerangumas. Kartą pasiūlėme vienai kompanijai įdiegti mūsų „Log4pro“ sprendimus. Funkcionalumas jiems labai patiko, tačiau paslauga neveikė per „Explorer 7“, o kompanijoje naudojasi tik ta naršykle. Todėl mums reikia perrašyti kodą pagal antikvarinę naršyklę, kuria naudojasi tik 3 procentai klientų.

Dar viena problema – sudėtinga hierarchija. Pavyzdžiui, žmogui, atsakingam už autovežimų organizavimą, sprendimas patiks, jis palengvins jam gyvenimą. Tačiau sprendimą priima ne jis, o logistikos direktorius. O kas yra logistikos direktorius stambioje firmoje? Tai beveik pusdievis. Jam nėra kada galvoti, kaip užsakyti sunkvežimį, tam atvejui jis turi išbandytą verslo procesą (pavyzdžiui, skelbimą *e-mail* pasiūlyme). Paprastas verslo procesas? Taip, bet tai – verslo procesas pagal praėjusio šimtmečio taisykles. Bendra TMC sistema krovinio siuntėjui ir krovinio gavėjui. Debesų TMC sistema – naujas logistikos raidos etapas, juk kas gali būti patogiau ir greičiau už bendrą TMC sistemą krovinio siuntėjui ir vežėjui? Užsakėte vežimo dokumentus ir gavote juos per 5 minutes, ir ne šiaip gavote, o

žinote, kokiam kontraktui jie priskirti, kas už tai atsakingas rangovo organizacijoje, kas veža jūsų krovinį! Ir krovinio vežėjas žino, ką jis veža, kur veža, kas sėdi kabinoje sunkvežimio, esančio trasoje ir matomo jo kabineto žemėlapyje. Sutilekite, tai labai patogiu ir greitai taps nepakeičiama praktika, juk sunkvežimžių eismui stebėti reikia tikslios maršrutizacijos ir logistikos valdymo priemonių. Portalas „Log4pro“ dabar yra unikalus darbo įrankių rinkinys logistams. Portalo komanda neketina tenkintis tuo, kas pasiekta, ji dirba kasdien, atsižvelgdama į naujus rinkos reikalavimus ir įstatymų nuorodas.

## Žmonės iš ateities ar dabarties tikrovė?

Darbuotojai iš kitos kompanijos mums pasakė: „Jūs mąstote rytojaus mąstymu. Jūsų platformos verslo procesas Rusijoje atrodo neįmanomas!“ Gal kai kuriems rinkos dalyviams taip ir yra. Nelegalūs atlygiai ir dispečeriai už mažą procentą – tai realija kompanijoms, kurios nevertina savo veiklos reputacijos, o stengiasi užsidirbti bet kokiais prieinamais būdais. Intelektualios debesų logistikos valdymo sistemos – tai tikrai ne ateitis, tai mūsų dabartis. Mes kuriame rytojaus logistiką ir toliau stengsimės ją įgyvendinti. Daugelis kompanijų prisijungia prie mūsų portalo ir kasdien kuria savo patogią modernią rytojaus rinką! ■





# Евразийскому партнерству нужны разумная логистика и мудрые партнеры

Международный бизнес-журнал JŪRA MOPE SEA в этом году отмечает свое 15-летие. Мы гордимся тем, что за пятнадцать лет деятельности приобрели друзей и почитателей в разных странах мира, научились обращаться к ним на английском, китайском, русском и литовском языках, что мы знакомы пользователям Интернета более чем в 150 странах, а на китайском портале вошли в топ-10 самых читаемых публикаций. За все годы своей деятельности журнал стремился быть эмоциональной и информационной связью между традициями и культурами Востока и Запада, соединительным звеном между Европой и Азией. В последнее время Европа и Азия испытывают сложный кризис в отношениях, они нуждаются не только в разумной логистике, но и в мудрых партнерах.

В сотрудничестве с литовским центром выставок и конгрессов «Litexpo», Конфедерацией предпринимателей Литвы, галереей «Parko galerija» и друзьями журнала – представителями бизнеса мы задумали несколько мероприятий, которые пройдут 8–10 мая с.г. в Вильнюсе, в центре выставок и конгрессов «Litexpo».

На предстоящей 8 мая международной конференции журнал будет курировать сессию, тема которой – «Устойчивая и разумная логистика – основа евразийского партнерства». На этой конференции подискутируем о взаимодействии морских и сухопутных портов, возможностях появления единого документа на морские грузы для морских и сухопутных портов.

После конференции состоится вручение международных наград «Роза ветров», учрежденных журналом JŪRA MOPE SEA.

## «Роза ветров»

Награждения международного бизнес-журнала JŪRA MOPE SEA «Роза ветров» учреждены в 2009 году.

«Роза ветров» – это международные награждения, присуждаемые за инновации, развитие экологически чистого бизнеса, внедрение возобновляющихся энергоресурсов, создание интегрированной морской политики в Европе и Азии, укрепление экономического и международного сотрудничества, внедрение научных достижений в бизнесе. Роза ветров, указывающая направления на четыре стороны света, всегда сопровождала караваны и корабли Шелкового пути, Чайного, Пряного, Сахарного путей, Янтарного, Алмазного путей. Эти пути сегодня называют транспортными коридорами, соединяющими континенты.

По числу четырех сторон света или четырех основных румбов «Розы ветров» присуждаются награды в четырех номинациях.

### 2009 г., Клайпеда (Литва)

Впервые награды «Роза ветров» были вручены в 2009 году во время проходившей в Клайпеде международной конференции – Балтийского форума морских инноваций.

В номинации «За укрепление имиджа морского государства» был награжден проект литовского клуба яхтсменов «Ambersail» «Одиссея тысячелетия».

«За развитие инноваций в морском бизнесе» был награжден совместный проект компании «Вакару лайву гамикла» (Литва) и компании «BARD Engineering» (Германия) «Судно «Laivas Windlift 1» для строительства ветряных силовых установок в море».

«За научные достижения в изучении Балтийского моря и побережья» награду получил совместный проект литовских, польских и российских ученых «Power».

В номинации «За воспитание морского менталитета» награды был удостоен проект Литовского высшего морского училища «Подготовка моряков в Литве».



## Номинации этого года



За самый инновационный логистический проект на направлении Восток–Запад

За самый успешный международный проект экономического сотрудничества

За вклад в международное сотрудничество по развитию морского бизнеса, транспорта и логистики

За вклад в популяризацию логистической науки

В ходе торжественной церемонии награждений лауреатам будут вручены оригинальные, созданные журналом и изготовленные в Литве призы из серебра, покрытые позолотой и эмалью, а также почетные дипломы.





## 2010 г., Алматы (Казахстан)

В 2010 году «Роза ветров» пересекла границу Литвы. Международные награды вручались в Казахстане.

Во время конференции «Роль логистики на пути Азия-Европа», состоявшейся в Алматы 29 января, знаки «Роза ветров» были вручены за заслуги в логистике и вклад в укрепление сотрудничества между странами.

В номинации «За вклад в международное сотрудничество» награжден министр транспорта и коммуникаций Казахстана Абелгази Кусаинов.

В номинации «За самый инновативный и успешный логистический проект в направлении «Восток-Запад» награждена международная ассоциация автомобильного транспорта (IRU) за проект «Новая евроазиатская транспортная инициатива» (NELTI).

«За вклад в укрепление экономического сотрудничества Казахстана и Литвы» награжден Витаутас Варасимавичюс, руководитель литовско-казахстанской группы компаний «TL NIKА Group».

«За популяризацию логистики как науки» награжден Илья Сегал, директор национальной ассоциации экспедиторов Казахстана.



## 2011 г., Клайпеда (Литва)

15–16 июня 2011 года награждения «Роза ветров» вновь вернулись в литовский портовый город. Их вручение состоялось в дни проходившей в Клайпеде международной конференции «Балтийское море – ворота в Евразию».

Идея конференции – синергия бизнеса, науки и искусства Европы и Азии как возможность интеграции идей, инноваций, новых технологий в Европе и Азии, открывшая после финансового кризиса новый этап в отношении экономики и геополитики.

Ее цель – поощрять более активное экономическое, научное, социальное и культурное сотрудничество между Европой и Азией, интеграцию бизнеса, науки, высоких технологий в Евразии, познание и пропаганду искусства, культуры, традиций ради достижения согласия и сотрудничества наций и народов.

В номинации «За вклад в укрепление международного политического и экономического сотрудничества между государствами Европейского союза и Азии» награжден Галымжан Койшыбаев – Чрезвычайный и Полномочный посол Республики Казахстан в Литве.

«За вклад в укрепление и популяризацию деятельности Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ)» награжден Витаутас Наудужас – посол по вопросам энергетической и транспортной политики Министерства иностранных дел Литвы, председательствовавшей в ОБСЕ в 2011 г.

В номинации «За успешно осуществленный транспортно-логистический проект и достижения в организации эффективного финансирования программ по развитию международных транспортных, транзитных коридоров Евразии» награждено акционерное общество «Летувос гляжвинкляяй» за совместный проект Литовских, Белорусских, Украинских железных дорог, портовых стивидорных компаний и портов Клайпеда, Ильичевск и Одесса «Поезд смешанных перевозок «Викинг».

В группе «За научные достижения в совершенствовании деятельности морского и транспортно-логистического сектора» награжден профессор Клайпедского университета Витаутас Смайлис за «Создание, развитие лаборатории по исследованию загрязнения воздуха с судов, за успешно осуществленные международные и национальные научные проекты, связанные с морскими исследованиями».



## Выдвижение номинантов



Претендентов в номинанты могут предлагать ассоциации, конфедерации предпринимателей, торгово-промышленные и ремесленные палаты, учебные и научные заведения, общественные морские организации, министерства, морские инстанции ЕС и другие организации.

Номинантов можно предлагать по электронной почте [editor@jura.lt](mailto:editor@jura.lt)

Вручение наград «Роза ветров» состоится 8 мая с.г. во дворце выставок «Litexpo» в столице Литвы Вильнюсе.



# Europos ir Azijos partnerystei reikia išmanios logistikos ir išmintingų partnerių

Tarptautinis verslo žurnalas JŪRA MOPE SEA šiemet švenčia 15 metų jubiliejų. Mes džiaugiamės, kad per penkiolika veiklos metų įsigijome draugų ir bičiulių įvairiose pasaulio šalyse, išmokome į juos kreiptis anglų, kinų, rusų ir lietuvių kalbomis, kad interneto lankytojams esame pažįstami daugiau negu 150 šalių, o Kinijos portale patekome į skaitomiausių publikacijų dešimtuką. Per visus savo veiklos metus žurnalas siekė būti emociniu ir informaciniu ryšiu tarp Rytų ir Vakarų tradicijų ir kultūrų, jungiamąja grandimi tarp Europos ir Azijos. Pastaruoju metu Europa ir Azija patiria sudėtingą santykių krizę ir joms reikia ne tik išmanios logistikos, bet ir išmintingų partnerių.

## „Vėjų rožė“

Tarptautinio verslo žurnalo JŪRA MOPE SEA apdovanojimai „Vėjų rožė“ įsteigti 2009 metais.

„Vėjų rožė“ yra tarptautiniai apdovanojimai, skiriami už inovacijas, ekologiško verslo plėtrą, atsinaujinančių energijos išteklių diegimą, integruotos jūrų politikos kūrimą Europoje ir Azijoje, ekonominio ir tarptautinio bendradarbiavimo stiprinimą, mokslo laimėjimų diegimą versle.

Vėjų rožė, rodanti keturias pasaulio kryptis, visada lydėjo Šilko kelio, Arbatos, Prieskonių, Cukraus kelio, Gintaro, Deimantų kelio karavanus ir laivus. Šie keliai šiandien vadinami transporto koridoriais, jungiančiais pasaulio žemynus.

Pagal keturias pasaulio šalis arba keturis didžiuosius „Vėjų rožės“ rumbus skiriamos keturios nominacijos.



Bendradarbiaudami su Lietuvos parodų ir kongresų centru LITEXPO, Lietuvos verslo konfederacija, „Parko galerija“ ir su žurnalo bičiuliais – verslo atstovais – sumanėme keletą renginių, kurie vyks š.m. gegužės 8-10 dienomis Vilniuje, LITEXPO parodų ir kongresų centre. Gegužės 8 d. vyksiančioje tarptautinėje konferencijoje žurnalas kuruoja sesiją, kurios tema „Tviri ir išmani logistika – Europos ir Azijos partnerystės pagrindas“. Šioje konferencijoje diskutuosime apie jūrų ir sausumos uostų sąveiką, galimybes pasiekti vieningo jūrinių krovinių dokumento jūrų ir sausumos uostams. Po konferencijos vyks tarptautiniai žurnalo JŪRA MOPE SEA apdovanojimai „Vėjų rožė“.

## 2009 m. Klaipėda (Lietuva)

Pirmą kartą „Vėjų rožės“ apdovanojimai buvo įteikti 2009 metais Klaipėdoje vykusios tarptautinės konferencijos – Baltijos jūrinių inovacijų forumo metu.

Nominacijoje „Už jūrų valstybės įvaizdžio stiprinimą“ buvo apdovanotas Lietuvos buriuotojų klubo „Ambersail“ projektas „Tūkstantmečio odisėja“.

„Už jūrų verslo inovacijų vystymą“ apdovanotas bendras Vakarų laivų gamyklos (Lietuva) ir kompanijos „BARD Engineering“ (Vokietija) projektas „Laivas Windlift 1“ vėjo jėgainių statybai jūroje“.

„Už mokslo laimėjimus tiriant Baltijos jūrą ir pajūrį“ apdovanotas bendras Lietuvos, Lenkijos ir Rusijos mokslininkų projektas „Power“.

„Už jūrinio mentaliteto ugdymą“ apdovanotas Lietuvos aukštosios jūreivystės mokyklos projektas „Jūrininkų rengimas Lietuvoje“.



## Šių metų nominacijos

Už inovatyviausią logistikos projektą Rytų-Vakarų kryptimi

Už sėkmingiausią tarptautinį ekonominio bendradarbiavimo projektą

Už indėlį į tarptautinį bendradarbiavimą jūros verslo, transporto ir logistikos plėtroje

Už indėlį į logistikos mokslo populiarinimą

Iškilmingoje apdovanojimų ceremonijoje laureatams bus įteikti originalūs žurnalo sukurti Lietuvoje pagaminti prizai iš sidabro, dengti auksu ir emale, bei Garbės diplomai.





### 2010 m. Almata (Kazachstanas)

2010 metais „Vėjų rožė“ peržengė Lietuvos sieną. Tarptautiniai apdovanojimai buvo įteikti Kazachstane sausio 29 d. Almatoje įvykusios konferencijos „Logistikos vaidmuo kelyje Azija-Europa“ metu. „Vėjų rožės“ ženklai buvo įteikti už nuopelnus logistikoje bei indėlį į šalių bendradarbiavimo stiprinimą.

Nominacijoje „Už indėlį į tarptautinį bendradarbiavimą“ apdovanotas Kazachstano transporto ir komunikacijų ministras Abelgazi Kusainovas.

„Už inovatyviausią ir sėkmingiausią logistikos projektą Rytų-Vakarų kryptimi“ apdovanota tarptautinė automobilių transporto sąjunga (IRU) už projektą „Naujoji Eurazijos autotransporto iniciatyva“ (NELTI).

„Už indėlį į Kazachstano ir Lietuvos ekonominio bendradarbiavimo stiprinimą“ apdovanotas Vytautas Varasimavičius, Lietuvos ir Kazachstano kompanijų grupės „TL NIKA Group“ vadovas.

„Už indėlį į logistikos mokslo populiarinimą“ apdovanotas Ilja Segalas, Kazachstano nacionalinės ekspeditorių asociacijos direktorius.



### 2011 m. Klaipėda (Lietuva)

2011 metais birželio 15-16 dienomis „Vėjų rožės“ apdovanojimai vėl grįžo į Lietuvos uostamiestį. Jie įteikti Klaipėdoje vykusios tarptautinės konferencijos „Baltijos jūra – vartai į Euraziją“ dienomis.

Konferencijos idėja – Europos ir Azijos verslo, mokslo ir meno sinergija, kaip galimybė idėjų, inovacijų, naujų technologijų integracijai Europoje ir Azijoje, po finansinės krizės pradėdant naują ekonomikos ir geopolitikos santykių etapą.

Jos tikslas – skatinti aktyvesnį ekonominį, mokslinį, socialinį ir kultūrinį bendradarbiavimą tarp Europos ir Azijos, verslo, mokslo, aukštųjų technologijų integraciją Eurazijoje, meno, kultūros, tradicijų pažinimą ir puoselėjimą, siekiant nacijų ir tautų santarvės bei sandraugos.

Nominacijoje „Už indėlį į politinio ir ekonominio bendradarbiavimo stiprinimą tarp Europos Sąjungos ir Azijos“ apdovanotas Galymžanas Koišybajevs – Kazachstano Respublikos nepaprastasis ir įgaliotasis ambasadorius Lietuvoje.

„Už indėlį į Europos saugumo ir bendradarbiavimo organizacijos (ESBO) veiklos stiprinimą ir populiarinimą“ apdovanotas Vytautas Naudužas – LR užsienio reikalų ministerijos, pirmininkavusios ESBO 2011, ambasadorius energetikos ir transporto politikos klausimais.

„Už sėkmingai įgyvendintą transporto ar logistikos projektą ir efektingiausią investicinę programą tarptautinių Eurazijos transporto koridorių plėtroje“ apdovanota akcinė bendrovė „Lietuvos geležinkeliai“ – už bendrą Lietuvos, Baltarusijos, Ukrainos geležinkelių, uosto krovos kompanijų ir Klaipėdos, Iljičiovsko bei Odesos uostų projektą „Mišrusis traukinys „Vikingas““.

„Už mokslo laimėjimus tobulinant jūrų, transporto ir logistikos sektoriaus veiklą“ apdovanotas Klaipėdos universiteto profesorius Vytautas Smailys už „Oro taršos iš laivų tyrimo laboratorijos sukūrimą, plėtrą, už sėkmingai įgyvendintus tarptautinius ir nacionalinius mokslo projektus, susijusius su jūros tyrimais“.

### Nominantų siūlymas



Pretendentus į nominacijas gali siūlyti verslo asociacijos, konfederacijos, prekybos, pramonės ir amatų rūmai, mokymo ir mokslo įstaigos, visuomeninės jūrų organizacijos, ministerijos, ES jūrų institucijos ir kitos organizacijos.

Nominantus siūlyti galima elektroniniu paštu [editor@jura.lt](mailto:editor@jura.lt)

Apdovanojimai „Vėjų rožė“ bus įteikiami š.m. gegužės 8 d. LITEXPO parodų rūmuose Lietuvos sostinėje Vilniuje.



# Klaipėdos uostas žengia į naują erą

Klaipėdos valstybinis jūrų uostas šiuos metus pradėjo trečdaliu išaugusia konteinerių krova, kuri išlaiko Klaipėdos uostą konteinerių krovos lyderio tarp Baltijos uostų pozicijoje. Tai ypač ryškiai pademonstravo praėjusieji 2013 metai, kuriuos galima laikyti svarbiausiais proveržio metais. Įgyvendintos didžiausios per uosto istoriją investicijos, išplatintas ir išgilintas įplaukos kanalas davė startą ypač svarbiems uosto projektams – šiais metais atidaromas moderniausias Baltijos šalyse keleivių ir krovinių terminalas, pradeda veikti konteinerių paskirstymo centras (hub'as), startavo plataus profilio žemės ūkio produktų paskirstymo centras, netolimoje ateityje bus atidarytas naujas trąšų terminalas. Šiuo metu Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija vykdo ir yra suplanavusi investicinių projektų už maždaug 333 mln. eurų.

## Didžiausios uosto istorijoje investicijos

Apie 87 mln. eurų – tiek į Klaipėdos uosto infrastruktūrą investuota pernai. Tai yra tris kartus didesnė investicija negu buvo investuota 2012 metais. Jos beveik prilygsta prieš tai vykdytoms trejų metų investicijoms. 2013-aisiais buvo panaudota per 32 mln. eurų ES paramos, t. y. maždaug 4 kartus daugiau nei užpernai.

Iki 14,5 metro išgilintas ir iki 150 metrų praplatintas centrinės ir pietinės uosto dalies laivybos kanalas, kuriuo saugiai gali įplaukti didieji okeaniniai laivai.

Kovo mėnesį toks 275 m ilgio ir 40 m pločio okeaninis konteinernežis „MSC Fortunate“ atplaukė į Klaipėdos uostą, atgabenęs 5500 TEU konteinerių, ir prisišvartavo prie „Klaipėdos Smeltės“ krantinės. „MSC Fortunate“ – didžiausias konteinernežis, kada nors apsilankęs Klaipėdos uoste. Tai buvo bandomasis reisas, kurio tikslas – įsitikinti, ar „Klaipėdos Smeltės“ ir uosto institucijos navigaciniu ir krovos efektyvumo požiūriu yra deramai pasiruošusios aptarnauti tokių gabaritų laivą.

Okeaniniais laivais atplukdyti konteineriai su

Baltijos regiono šalims skirtomis prekėmis bus iškraunami „Klaipėdos Smeltės“ konteinerių terminale ir vėliau paskirstomi mažesniais fideriniais laivais. Tokia galimybė priimti pasaulinio lygio kompanijų, kaip MSC, „Maersk Line“ laivus „Klaipėdos Smeltėi“ atsirado todėl, kad 2013 metais sėkmingai baigti būsimo konteinerių paskirstymo centro (hub'o) darbai. Neseniai į Klaipėdos uostą buvo atgabentas jau antrasis STS („Ship-to-Shore“) tipo kranas, skirtas pakrauti ir iškrauti jūrinius konteinerius į (iš) laivus-konteinernežius, tokie kranai naudojami aptarnauti „Post Panamax“ dydžio laivus.

„Konteinerių krova yra ta sritis, kur Klaipėdos uosto vardas ir prestižas jau dabar puikiai žinomi.

Tai, kad Klaipėdos uostas konteinerių krovos lyderiu, visų pirma yra didžiulis Klaipėdos konteinerių terminalo, šiemet švenčiančio savo veiklos 20 metų jubiliejų, indėlis“, – sako Klaipėdos valstybinio jūrų uosto generalinis direktorius Arvydas Vaitkus.

2013 metais atiduotas naudoti Klaipėdos jūrų krovinių kompanijos „Bega“ pirsas, kurio dėka Klaipėdoje pradėjo veikti universalus žemės ūkio produktų paskirstymo centras. Čia sudary-

tos sąlygos krauti laivus iš geležinkelių vagonų, sandėlių ir netgi iš laivo į laivą. Tokio plataus profilio terminalo nėra jokiam kitame rytinės Baltijos regiono uoste.

Tais pačiais 2013 m. baigta rengti Centrinio Klaipėdos terminalo infrastruktūra: pastatytos krantinės ir pirsas. Šių metų birželio mėnesį laukiama terminalo atidarymo. Uosto vadovas įsitikinęs, kad tai bus vienas didžiausių ir gražiausių keleivinių terminalų Baltijos jūros regione, padėsiantis privilioti dar daugiau kruiziniais laivais atplauksiančių turistų. Išankstiniais duomenimis, į Klaipėdos uostą kruiziniai laivai užsuks 65 kartus. Prognozuojamas atplauksiančių turistų skaičius gali siekti maždaug pusę šimto tūkstančių. Per visą kruizinės laivybos Klaipėdoje istoriją šis į uostamiestį užsuksiančių laivų skaičius yra didžiausias.

Ypač svarbus strateginis Klaipėdos uoste įgyvendinamas projektas – Suskystintųjų gamtinių dujų terminalo, kurį planuojama baigti šių metų gruodžio mėnesį, statyba.

## Ateities uostas – 17 m gylis su „Post Panamax“ laivais

Laivybos rinką užkariauja vis didesni laivai. Ši tema nuolat aptariama daugelyje pasaulinių forumų ir konferencijų. Siekiant, kad į Klaipėdos uostą galėtų reguliariai atplaukti „Post Panamax“ laivai, 17 metrų gylis reikalingas ne tik įplaukos kanale, bet ir prie krovos krantinių. Prioritetas skiriamas prieigos prie krantinių gilinimui, jų pritaikymui prie išgilito ir praplatinto laivybos kanalo parametru.

Tačiau analizuojant laivybos tendencijas, darosi akivaizdu, kad ir šie sprendimai yra gana trumpalaikiai. Todėl vėl grįžtama prie giliovandens uosto, kurio gylis siektų ne mažiau 17 metrų, statybos klausimo.

„Negalima sustoti vystyti uosto. Dabar situacija yra tokia, kad krovinių savininkai klausia ne to, kiek kainuos krauti vieną ar kitą krovinių, o kokį laivą galime priimti. Laikomės pozicijos, kad uostas be investicijų nieko nepasieks, todėl šiuo metu vykdomė ir esame suplanavę projektų už 333 mln. eurų“, – sako A. Vaitkus. ■



# Клайпедский порт вступает в новую эру

Клайпедский государственный морской порт начал нынешний год с возросшим на треть грузооборотом, что сохраняет его позицию как лидера по контейнерообороту среди Балтийских портов. Это особенно ярко продемонстрировал минувший 2013 год, который можно считать основным годом прорыва. Осуществлены крупнейшие в истории порта инвестиции, расширенный и углубленный входной канал дал старт особо важным портовым проектам – в этом году открывается самый современный в странах Балтии грузопассажирский терминал, вступает в строй центр распределения контейнеров (хаб), действует центр распределения сельхозпродуктов широкого профиля, в недалеком будущем откроется новый терминал удобрений. В настоящее время дирекция Клайпедского государственного морского порта осуществляет или запланировала инвестиционные проекты примерно на 333 млн евро.

## Крупнейшие в истории порта инвестиции

Около 87 млн евро – столько в инфраструктуру Клайпедского порта инвестировано в прошлом году. Это втрое больше, чем в 2012 году. Инвестиции 2013 года почти равны инвестициям трех предыдущих лет вместе взятых. За 2013-й было использовано свыше 32 млн евро помощи ЕС, т.е. примерно в 4 раза больше, чем в позапрошлом году.

До 14,5 метра углублен и до 150 метров расширен судоходный канал в центральной и южной части порта, и теперь по нему безопасно могут следовать крупнотоннажные океанические суда.

В марте такой океанический контейнеровоз «MSC Fortunate» длиной 275 м и шириной 40 м зашел в Клайпедский порт, доставив 5500 TEU контейнеров, и пришвартовался к причалу компании «Клайпедос Смяльте». «MSC Fortunate» – крупнейший контейнеровоз, когда-либо заходивший в Клайпедский порт. Это был пробный рейс, цель которого – убедиться,

должным ли образом «Клайпедос Смяльте» и портовые службы подготовились к обслуживанию судов таких габаритов с точки зрения навигации и эффективности грузовых работ.

Доставленные на океанических судах контейнеры с товарами, предназначенными для стран Балтийского региона, будут выгружаться на контейнерном терминале «Клайпедос Смяльте» и позднее распределяться на фидерные суда. Такая возможность принимать суда компаний мирового уровня, таких как MSC, «Maersk Line», у «Клайпедос Смяльте» появилась потому, что в 2013 году успешно завершены работы по строительству будущего центра распределения контейнеров (хаба). Недавно в Клайпедский порт был доставлен уже второй кран типа STS («Ship-to-Shore»), предназначенный для погрузки и выгрузки морских контейнеров на суда-контейнеровозы, такие краны используются для обслуживания судов типа Post-Panamax.

«Перевалка контейнеров – это та сфера, в которой имя и престиж Клайпедского порта уже сегодня прекрасно известны. В то, что Клай-

педский порт стал лидером в перевалке контейнеров, в первую очередь огромный вклад внес Клайпедский контейнерный терминал, отмечающий в этом году 20-летие своей деятельности», – говорит генеральный директор Клайпедского государственного морского порта Арвидас Вайткус.

В 2013 году сдан в пользование пирс клайпедской морской стивидорной компании «Бегга», благодаря которому в Клайпедке начал действовать универсальный центр распределения сельхозпродуктов. Здесь созданы условия для перегрузки грузов из железнодорожных вагонов, складов и даже с судна на судно. Терминала такого широкого профиля нет ни в одном другом порту на Восточной Балтике.

В том же 2013-м завершено оборудование инфраструктуры Центрального клайпедского терминала: поострены причалы и пирс. В июне с. г. ожидается открытие терминала. Глава порта убежден, что это будет один из крупнейших и красивейших пассажирских терминалов в регионе Балтийского моря, который поможет привлечь еще больше морских туристов на круизных судах. По предварительным данным, в этом сезоне круизные суда зайдут в Клайпедский порт 65 раз. Прогнозируемое число морских туристов может составить примерно пятьдесят тысяч. За всю историю круизного судоходства в Клайпедке это количество заходов судов в наш порт – наибольшее.

Особенно важен осуществляемый в Клайпедском порту проект – строительство терминала сжиженного природного газа, которое планируется завершить в декабре с. г.

## Порт будущего глубиной 17 м с судами Post Panamax

Судоходный рынок завоевывают суда все большего тоннажа. Эта тема постоянно обсуждается на большинстве всемирных форумов и конференций. Для того чтобы в Клайпедский порт могли регулярно заходить суда типа Post Panamax, 17-метровая глубина необходима не только во входном канале, но и возле грузовых причалов. Приоритет уделяется углублению подходов к причалам, их приспособлению к параметрам углубленного и расширенного судоходного канала.

Однако при анализе тенденций судоходства становится очевидно, что и эти решения довольно-таки краткосрочны. Поэтому снова возвращаются к вопросу строительства глубоководного порта, где глубина будет составлять не менее 17 метров.

«Нельзя останавливаться в развитии порта. Теперь ситуация такова, что грузовладельцы спрашивают не о том, сколько будет стоить перевалка того или иного вида грузов, а какое судно мы можем принять. Наша позиция: порт без инвестиций ничего не добьется, поэтому в настоящее время мы осуществляем или планировали инвестиционные проекты примерно на 333 млн евро», – говорит А.Вайткус. ■





# KLASCO стремится стать лучшим среди профессионалов



Клайпедская морская стивидорная компания KLASCO, отличающаяся самым высоким грузооборотом в порту и долгосрочностью отношений со своими клиентами, вскоре завершит последний этап программы развития и примется за еще более сложные задачи в сфере конкуренции.

Продолжая традиции Клайпедского морского торгового порта, компания KLASCO, в отличие от возникших позднее компаний, последовательно выполняет обязательства в области социальной ответственности, хотя нарастающая внутренняя конкуренция требует все большей гибкости в сфере менеджмента. Но эта ноша и является сильной стороной KLASCO. Дело в том, что уделяемое работникам внимание и производственная требовательность гарантируют высокую профессиональную квалификацию коллектива. А эта черта KLASCO импонирует клиентам при выборе направления для своего груза.

О постоянном движении компании вперед, против ветра, и о непредсказуемых поворотах пути рассказывает генеральный директор KLASCO Аудриус Паужа.





– Как Вы охарактеризуете прошлогодний отрезок деятельности компании, когда финансовые результаты уже прояснились?

– 2013 год я называю успешным, но трудным. И не только из-за колебаний рынка удобрений, которые в течении некоторого времени притормаживало грузопоток, тем более что мы уже замечаем его восстановление. Много технических трудностей вызывали работы по реконструкции причалов, большая стройка на территории – мы открываем склад вместимостью 200 тыс. тонн, на возведение которого за два года израсходовано 70 млн литов инвестиций. Это один из крупнейших инвестиционных проектов в истории KLASCO. На ограниченной площади производственникам было сложно организовать грузовые операции, много времени занимало обсуждение вопросов с подрядчиками, другими инстанциями.

Минувший год внес в летопись компании и достижения: после того, как дирекция Клайпедского государственного морского порта завершила в конце июня углубление одной части глубоководной береговой линии, нам удалось привлечь новый груз. Как только был подписан акт о приемке причала, у него тут же ошвартовалось судно типа Postpanamax. Налицо явная экономическая выгода для клиента, весь груз которого можно погрузить на одно судно с осадкой 13,4 м, а также польза и для экономики порта, поскольку возврат инвестиций в инфраструктуру начинает осуществляться немедленно. Исполнение соглашений укрепило доверие к нашей компании. В этом году мы с нетерпением ожидаем завершения дноуглубительных работ.

В социальном аспекте все также складывалось благоприятно. В декабре подписан коллективный договор на срок до конца 2016 г., согласование которого длилось весь год. Это для нас очень важно, так как профессиональные работники KLASCO – главная ценность компании.

– А что показывают цифры?

– В прошлом году компания KLASCO обработала 12,4 млн тонн грузов. Чуть меньше, чем в рекордном 2012 году. Но наша доля составила 37 % рынка услуг Клайпедского порта. Планируя показатели грузооборота, мы не могли предугадать изменения, произошедшие на рынке удобрений, и неблагоприятную торговую ситуацию, сложившуюся у наших партнеров. При этом занимать склады другими грузами мы, заботясь о качестве, никак не могли, ведь удобрения никто не засыпает в одну емкость вместе с другими продуктами. Однако нам удалось компенсировать часть утраченного потока удобрений.

Стремясь к высокому качеству услуг, мы приступили к осуществлению программы обновления техники, которая будет продолжена и в этом году. Это потребует немалых инвестиций. Однако, сократив число единиц техники и используя современное погрузочное оборудование, мы, несомненно, повысим производительность труда, облегчим задачу производственникам, а заодно и повысим привлекательность компании для клиентов.

**Минувший год внес в летопись компании и достижения: после того, как дирекция Клайпедского государственного морского порта завершила в конце июня углубление одной части глубоководной береговой линии, нам удалось привлечь новый груз. Как только был подписан акт о приемке причала, у него тут же ошвартовалось судно типа Postpanamax.**

– Ранее KLASCO много инвестировала в технологии перевалки зерна и в зерновые склады, ее примеру последовали и другие. Почувствовали ли вы внутреннюю конкуренцию в порту?

– Внутренняя конкуренция идет за все виды грузов. KLASCO уделяет много внимания качеству услуг, хотя это, разумеется, увеличивает затраты. Думаю, что наши партнеры – экспортеры зерна оценили эти усилия. Из более чем 3,1 млн тонн обработанных в порту зерновых культур, экспорта и импорта, доля KLASCO составила почти половину. Повторится ли это в текущем году – прогнозировать трудно. Это будет зависеть не только от конкуренции с другими терминалами, но и от урожая.

– Всемирный рынок удобрений весьма сложен. Вскоре компания KLASCO приступит к эксплуатации еще одного склада. Естественно, возникает вопрос, будет ли он загружен?

– Мы строили его для того, чтобы привлечь новые грузы. Удобрений насчитывается множество видов, их перемешивать нельзя. Каждый клиент хочет получить гарантии сохранности качества груза, и мы их предоставляем. Сотрудничаем с нашим постоянным партнером – компанией «Achema», белорусскими экспортерами калийных удобрений и гродненским «Азотом». Важно, чтобы им удавалось продавать удобрения на рынке, тогда бы мы добились намеченного грузооборота.

– Морской паромный терминал в последние годы работает, пожалуй, наиболее стабильно из всех подразделений KLASCO – обрабатывается по 5 млн тонн грузов, если считать по длине перегружаемой техники – свыше 3 млн метров, принимается по 280 тыс. пассажиров. Какие перемены происходят в южной части порта?

– Планируя вместе с компанией «DFDS Seaways» деятельность на 2014 год, мы были уверены, что нашим партнерам экономически

выгодно работать через морской паромный терминал KLASCO. Понадобится время, чтобы убедиться, как повлияет на поток закрытие линии на Заснич, но мы считаем, что за счет этих перемен увеличится количество грузов в направлении на Киль. На территории паромного терминала по ранее подготовленной инвестиционной программе KLASCO запланированы разные новшества, и мы уже начинаем корректировать ее с учетом сегодняшних потребностей. Пока что стараемся развивать там деятельность возле нового 144-го причала. Перегружать насыпные грузы, такие как фосфориты, щебень, мы начали в сентябре прошлого года.

– О некоторых планах 2014 года вы уже упомянули. Какие основные задачи еще предстоит и какие цели у KLASCO в этом году?

– В первую очередь мы рассчитываем на такое же, как и в прошлом году, гармоничное партнерство предпринимательских и государственных инвестиций, направленных на совершенствование пропускной способности порта. Грузовой терминал вскоре примет в эксплуатацию освобожденный строительными подрядчиками отрезок 7–8-го глубоководного (14,5 метра) причала. Мы сможем принимать по два судна типа Postpanamax одновременно.

Во-вторых, согласно договоренностям с клиентами мы должны достичь большего грузооборота. Но ведь порт – не промышленное предприятие, он сам грузы не производит. Компания KLASCO предлагает услуги перевозчикам и изготовителям товаров. Входящий в мировой транспортный рынок порт – это зеркало рынка и отражение экономики страны и региона. Цели мы поставили, но конкретный показатель года жидется на оптимистических устремлениях.

– А что скажете о более отдаленном будущем?

– На ближайшие два-три года мы наметили достичь оборота в 13 млн тонн, но эта возможность будет зависеть от сроков развития подъездных железнодорожных путей. Литовские железные дороги наметили завершить эти работы в 2016 году. Прирост в северной части KLASCO мы связываем со складами в квартале Витес, которые планируется построить. Надеемся, что дирекция Клайпедского государственного морского порта завершит наконец прокладку железнодорожной ветки к 144-му причалу. Хочу отметить, что строительство терминалов и создание новой инфраструктуры ведется не только ради новых потоков, но и для удержания ранее привлеченных грузов. Ведь конкуренты тоже инвестируют, совершенствуют технологии. Поэтому необходимо делать то, чего не делают другие, и приобретать то, чего у них нет. Мы понимаем, что на фоне усиления конкуренции можно заработать только за счет создания добавленной стоимости для грузов. И мы к этому готовимся.

– Спасибо за беседу.

Беседовала Вида Бортелене



# KLASCO siekia dirbti profesionaliau



Didžiausia apyvarta uoste ir klientų prierašumu pasižyminti Klaipėdos jūrų krovinių kompanija KLASCO netrukus baigs etapais vykdytą plėtrą ir imsis dar sunkesnių konkurencijos užduočių. Klaipėdos prekybos uosto tradicijas tęsianti KLASCO, skirtingai nei vėliau įkurtos bendrovės, nuosekliai vykdo socialinės atsakomybės įsipareigojimus, nors stiprėjanti vidinė konkurencija reikalauja vis daugiau vadybinio lankstumo. Bet ši našta yra įmonės stiprybė. Mat darbuotojams skiriamas dėmesys ir gamybinis reiklumas garantuoja aukštą profesinę kolektyvo kvalifikaciją. O tai yra klientams imponuojantis KLASCO bruožas renkantis kryptį savo kroviniui. Apie nuolatinį bendrovės ėjimą į priekį prieš vėją ir nenuspėjamus kelio vingius pasakoja KLASCO generalinis direktorius Audrius PAUŽA.

**- Kaip apibūdintumėte praėjusių metų įmonės veiklos atkarpą, kai jau yra aiškūs finansiniai rezultatai?**

- 2013 metus aš vadinu sėkmingais, bet sunkiais. Ir ne tik dėl trąšų rinkos svyravimų, kurių laiką stabdžiusių krovinių srautą – jau pastebime, kad jis atsikuria. Daug techninių sunkumų kėlė krantinių rekonstrukcijos darbai, teritorijoje vykstančios didelės statybos – atidarome 100 tūkst. tonų talpos sandėlį, kuriam per dvejus metus panaudota 70 mln. litų investicijų. Tai – vienas didžiausių investicinių projektų KLASCO istorijoje. Ribotame plote gamybininkams buvo sudėtinga organizuoti krovos operacijas, daug laiko užėmė klausimų svarstymai su rangovais, kitomis institucijomis.

Bet į metraštį įsirašėme ir laimėjimų: Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija birželio pradžioje baigė gilinti vieną giliauavandenės kranto linijos dalį, todėl mums pavyko pritraukti

naują krovinių. Vos tik buvo pasirašytas krantinės naudojimo aktas, mes priešvartavome „Post Panamax“ laivą. Akivaizdi ekonominė nauda klientui, kai krovinių galima krauti į 13,4 metro grimzlės laivus, ir uosto ekonomikai, nes iškart vyksta investicijų infrastruktūrai grąža. Susi-

*Esame tikri, kad mūsų partneriams dirbti su KLASCO jūrų perkėlos terminalu yra ekonomiškai naudinga.*

tarimų tesėjimas sustiprino pasitikėjimą mūsų kompanija. Šiomet nekantriai laukiame gilinimo pabaigos.

Socialinėje plotmėje taip pat viskas susiklostė palankiai – gruodį buvo pasirašyta metus derinta nauja kolektyvinė sutartis, kuri galios iki 2016 metų pabaigos. Tai mums labai svarbu, nes profesionaliai dirbantys KLASCO žmonės – pati didžiausia kompanijos vertybė.

**- O ką rodo skaičiai?**

- Praėjusiais metais KLASCO perkrovė 12,4 mln. tonų krovinių. Šiek tiek mažiau nei rekordiniais 2012 metais. Bet mūsų dalis sudaro 37 proc. Klaipėdos uosto paslaugų rinkos. Planuodami krovos rodiklius negalėjome nuspėti, kokie pasikeitimai vyks trąšų rinkoje, kad prekybos situacija mūsų partneriams klostysis nepalankiai. Tuo pat metu sandėlius užimti kitais krovinių niekaip negalėjome, kad nesugadintume kokybės, juk trąšų ir kitų produktų į vieną indą niekas nepila. Tačiau mums pavyko dalį trąšų srauto kompensuoti.

Aukštam paslaugų lygiui garantuoti pradėjome įgyvendinti technikos atnaujinimo programą, kuri bus tęsiama ir šiemet. Tai pareikalau nemažai investicijų. Tačiau sumažinę technikos vienetų skaičių ir naudodami modernią krovos įrangą mes neabejotinai padidinsime darbo našumą, palengvinsime gamybininkų užduotis, o kartu didinsime kompanijos patrauklumą klientams.

**- Anksčiau KLASCO yra daug investavusi į grūdų krovos technologijas ir sandėlius, jos pavyzdžiu pasekė ir kiti. Ar pajutote vidinę uosto konkurenciją?**

- Vidinė konkurencija vyksta dėl visų krovinių rūšių. KLASCO daug dėmesio skiria paslaugų kokybei, nors tai, aišku, didina sąnaudas. Manau, kad mūsų partneriai grūdų eksportuotojai šias pastangas įvertino. Iš daugiau kaip 3,1 mln. tonų uoste perkrautų grūdinių kultūrų eksporto ir importo KLASCO dalis sudarė beveik pusę. Ar bus toks pasikartojimas šiemet – sunku prognozuoti. Tai priklausys ne tik nuo kitų terminalų konkurencijos, bet ir nuo derliaus gausos.

**- Pasaulinė trąšų rinka – sudėtinga. KLASCO netrukus pradės eksploatuoti dar vieną sandėlį. Natūraliai kyla klausimas, ar jis bus apkrautas?**

- Jį statėme tam, kad pritrauktume naujų krovinių. Trąšų yra įvairių rūšių, jų negalima maišyti. Kiekvienas klientas nori krovinio kokybės saugumo garantijų ir mes jas suteiksime. Bendradarbiaujame su mūsų partnere „Achema“, Baltarusijos kalio trąšų eksportuotojais ir Gardino „Azotu“. Svarbu, kad jiems sektųsi trąšas parduoti rinkoje, tuomet mes pasiektume numatytas apyvartas.

**- Jūrų perkėlos terminalas pastaraisiais metais dirba bene stabiliausiai iš visų KLASCO padalinų – perkrauna po 5 mln. tonų krovinių, skaičiuojant kraunamos technikos ilgį – daugiau kaip 3 mln. metrų, priima po 280 tūkst. keleivių. Kokios permainos vyksta pietinėje uosto dalyje?**

- Su kompanija „DFDS Seaways“ esame suplanavę 2014 metų veiklą kaip įprasta, esa-





***Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija birželio pradžioje baigė gilinti vieną giliavandenės kranto linijos dalį, todėl mums pavyko pritraukti naują krovinį. Vos tik buvo pasirašytas krantinės naudojimo aktas, mes prišvartavome „Post Panamax“ laivą.***

me tikri, kad mūsų partneriams dirbti su KLASCO jūrų perkėlos terminalu yra ekonomiškai naudinga. Reikės laiko įsitikinti, kaip paveiks srautą nutraukta Zasnico linija, bet manome, kad dėl šių permainų padaugės Kylio linijos krovinių. Jūrų perkėlos teritorijoje pagal seniau parengtą KLASCO investicijų programą numatyta įvairių naujovių, ir jau šiemet pradėsime ją koreguoti pagal šiandienos po-

reikius. Kol kas mes stengiamės ten išvystyti veiklą prie naujos 144 krantinės. Krauti birius krovinius, tokius kaip fosforitai, skalda, pradedame pernai rugsėjį.

**- Kai kuriuos 2014 metų planus jau paminėjote. Kokios pagrindinės užduotys dar laukia ir kurie KLASCO tikslai šiais metais?**

- Visų pirma, tikimės tokios pat kaip pernai darnios verslo ir valstybės investicijų partnerystės tobulinant uosto pralaidumą. Krovos terminalas netrukus perims naudoti statybos rangovų atlaisvintą 7–8 giliavandenės (14,5 metro) krantinės atkarpą. Galėsime priimti po du „Post Panamax“ laivus vienu metu.

Antra, pagal susitarimus su klientais turėtume pasiekti didesnę apyvartą. Bet juk uostas – ne pramonės įmonė, jis pats negamina krovinių. KLASCO siūlo paslaugas prekių vežėjams ir gamintojams. Pasauliniame transporto tinkle esantis uostas – tai rinkos veidrodis ir šalies bei regiono ekonomikų atspindys. Tikslus užsibrėžėme, bet konkretus metų rodiklis – tai optimistinė siekiama.

**- O ką pasakytumėte žvelgdamas dar toliau?**

- Per artimiausius dvejus trejus metus esame numatę pasiekti 15 mln. tonų apyvartą, bet ta galimybė priklausys nuo privažiuojamųjų geležinkelio plėtros terminų. „Lietuvos geležinkeliai“ šiuos darbus numatė baigti 2016 metais. Prieaugį šiaurinėje KLASCO dalyje siejame su planuojamais statyti „Vitės“ kvartalo sandėliais. Tikimės, kad po ilgai trukusių darbų Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija užbaigs geležinkelio į 144 krantinę statybą. Noriu pažymėti, kad terminalai statomi ir nauja infrastruktūra kuriama ne tik dėl naujų srautų, bet ir anksčiau pritrauktiems kroviniams išlaikyti. Juk konkurentai taip pat investuoja, tobulina technologijas. Dėl to būtina daryti tai, ko nedaro kiti, ir įgyti tai, ko kiti neturi. Suprantame, kad konkurencijai stiprėjant bus įmanoma uždirbti tik kuriant kroviniui pridėtinę vertę. Ir mes tam ruošiamės.

**- Ačiū už pokalbį.**

*Kalbėjosi Vida Bortelienė*



## Перемены, вызовы и возможности – на мероприятиях «Transport Week 2014» (Гданьск, Польша)

Четвертое мероприятие «Transport Week» является одним из важнейших транспортных мероприятий в Центральной и Восточной Европе. Оно проходило 4–6 марта в Гданьске. Ежегодно на него собирается несколько сотен представителей транспорта и логистики. В 2014 году на трех крупных конференциях и пяти дополнительных собраниях основное внимание было уделено на сегодняшнюю ситуацию на транспортном рынке, предстоящие перемены, возможные решения вызовов вместе с планами и стратегией на будущее. «Добро пожаловать в мой город!», – сказал, открывая конференцию, мэр Гданьска Павел Адамович (Paweł Adamowicz). Это не простое совпадение, что Транспортная неделя еще раз проходит в ганзейском городе Гданьске. Растущие грузопотоки в триполисе делают Гданьский порт важным логистическим хабом в регионе Балтийского моря.

### 30 миллионов тонн и более...

В 2013 году Гданьский порт прекрыл свой же рекорд. Впервые в истории порта Гданьск превысил 30 миллионов тонн в перевалке наливных, генеральных грузов и каменного угля – именно его перегружено больше всего. Одновременно с этим глубоководный контейнерный терминал Гданьска превысил оборот в 1 миллион TEU, сделал Гданьск вторым по величине контейнерным портом на Балтике.

Новые инвестиции стимулируют развитие Гданьского порта, включая вложение в Гданьский контейнерный терминал 2,5 млн евро, а также продолжающееся развитие померанского центра логистики «Goodman» и строительство нового подводного туннеля.

### Директива по сере и ее последствия

На конференции «Чистое судоходство Балтийского моря» внимание было направлено на директиву по сере. Директива вступит в силу 1 января 2015 г. Новые правила предусматривают более строгие пределы содержания сере (0,1 %) в морском топливе в так называемых регионах особого контроля выбросов сере (SECA). Новый закон, вне всяких сомнений, повлияет на судовладельцев и операторов терминалов. Генеральный секретарь Европей-

ской организации морских портов ECSA Патрик Верховен (Patrick Verhoeven) отметил, что финансовая помощь Еврокомиссии будет очень важна. Кроме того, П.Верховен отметил важность выбора дружественного отношения к окружающей среде.

Руководитель сектора морского транспорта и логистики Еврокомиссии Магда Копчинска (Magda Kopczyńska) указала на комплекс мер ЕС, который поможет этой индустрии. При этом она отметила роль финансирования, которое будет предоставляться из фонда финансирования, предназначенного для TEN-T (внедрение портовой инфраструктуры и технических решений на судах) и Европейского форума устойчивого судоходства (ESSF).

До сих пор существует три метода работы с директивой по сере – переход на низкосернистое топливо, использование альтернативного топлива, такого как сжиженный газ или метанол, или установка скрубберов. У всех трех есть свои преимущества и недостатки, и они будут рассмотрены на конференции.

Следует отметить, что каждой стране-члену ЕС следовало бы создать правила или процедуры для проверки соответствия новым правилам по сере и свои системы штрафов. Еврокомиссия только предложит стандартизированные методы мониторинга для всех стран.



### TEN-T – возможность развития транспорта

Концепция TEN-T, отмечающая девять крупных транспортных коридоров, пересекающих всю территорию Евросоюза, была еще одним важным вопросом, рассмотренным на «Транспортной неделе 2014». Роль портов, возможности финансирования и судоходство будущего представил координатор осуществления политики TEN-T в Центральной и Восточной Европе Павел Стельмашчик (Paweł Stelmaszczyk). В перспективах развития проектов TEN-T составлены планы до 2020 года, и они будут дополнены новыми финансовыми инструментами (всего 26 млрд евро). Благодаря этой политике интермодальная транспортная система Европы получит возможность ускоренного развития.

### Контейнерная индустрия все еще на подъеме

В ходе такого мероприятия необходимо обсудить тему контейнеров, поэтому немало внимания на Транспортной неделе было уделено этому сегменту транспортного рынка. Были продемонстрированы крупнейшие в мире контейнеровозы – «Maersk's Triple-Es», которые заходят в три Балтийских порта и которые построены с учетом их воздействия на контейнерный рынок.

«Постепенная замена флота и создание рентабельности за счет использования новых судов большей производительности является частью нашей долгосрочной стратегии. Мы верим, что поиски оптимальных и эффективных решений улучшают стандарты нашей индустрии и одновременно с этим гарантируют коэффициенты спроса поставок и рынка», – сказала Ингрид Уппельшотен-Снерваард (Ingrid Uppelschoten-Snelderwaard).

Другой важной темой, вызвавшей много конфликтных эмоций, было формирование сети РЗ для трех крупнейших перевозчиков контейнеров («Maersk Line», MSC, CMA CGM).

Воздействие сети РЗ на контейнерную индустрию представил представитель компании «Ocean Shipping Consultants» Стив Врэй (Steve Wray). Как он сообщил, группа РЗ еще более усилит сотрудничество между судов-

ладельцами, чтобы можно было конкурировать с «Big Three» (Большой тройкой). По мнению С.Врэя, в новом большом альянсе будут победители и проигравшие. Например, порты Антверпен и Вильгельмсхафен получат от РЗ выгоду благодаря большому числу прямых заходов, между тем Роттердам или порт Кланг увидят, что они теряют несколько непосредственных связей. Он отметил, что терминалам надо постоянно наращивать эффективность, чтобы привлечь судоходные компании своими благоприятными и притягательными услугами.

### Интермодальность – эффективность поставщиков услуг

«Большой – это красиво!», – сказал представитель компании ВА Джерон Катс (Jeroen Kats). В своей презентации он отметил, что растущие габариты судов заставляют терминалы расширяться и применять инновационные идеи.

В ходе интермодальной конференции докладчики представили уже воплощенные в жизнь решения во внутренних портах Вероны, Хаммины, Котки, Коппера, Гамбурга и Румынии. Они вторили в унисон, что для совершенствования интермодальности как общего предложения транспорта и логистики необходимо сократить время грузовых работ и постоянно улучшать инфраструктуру. С этой точки зрения ускоренное сотрудничество между портами и перевозчиками также вносит вклад в выгодную ситуацию.

Кроме того, информационно-коммуникационные технологии являются еще одним важным средством совершенствования и развития интермодальных перевозок. Представитель Института логистики и складирования Познани Лешек Анджеевский (Leszek Andrzejewski), представил Интернет-платформу (как часть проекта «TransBaltic Extension»), которая интегрирует различные информационные процессы. Такое упрощение позволяет лучше управлять передвижением груза и следить за ними. Это средство может и впредь снижать издержки терминалов, оптимизировать управление цепочкой поставок и повышать прозрачность транспортных процессов.



# Каунас может стать транспортным метрополисом

АО «Летувос гяляжинкяляй» (Литовские железные дороги) осуществляет проект «Проектирование и строительство интермодального терминала в Каунасском общественном центре логистики», финансируемый Фондом Сплочения ЕС. На территории парка Палямонас (железнодорожная станция Каунас) строится Каунасский интермодальный терминал (КИТ), основная цель которого – снижать загруженность автодорог и повышать объемы железнодорожных грузоперевозок. Этот проект ускорит интеграцию Литвы в общую транспортную сеть Евросоюза.

Стоимость проекта – 88 млн литов, из которого 85% затрат будет покрываться из Фонда ЕС. Завершение строительства объекта намечено на вторую половину этого года.

Каунасский интермодальный терминал – важный пункт по обслуживанию потоков грузов от Центральной Европы до Азии. Железные дороги в скором времени смогут предложить меньшие расценки на грузоперевозки, чем морские порты. Планируется, что с 2015 г. стоимость морских перевозок из-за директивы, связанной с ограничением сернистости судового топлива, вырастет примерно на 20%. Вероятно, перевозка грузов по железной дороге и их сортировка будет дешевле, следовательно, и конкурентоспособнее.

«В Каунасе мы сможем обслуживать грузы, прибывшие через Польшу из Германии и других стран. Здесь перераспределенные и перенесенные на широкую колею грузы отправятся в Россию, Беларусь, Казахстан, Северные страны. С помощью контейнерного поезда «Сауле» мы можем доставить груз даже в Китай. После возведения терминала и прокладки колеи «Rail Baltica» от Шештокай до Каунаса будет что предложить по крупным грузам, прибывающим в Роттердам, Гамбург и другие порты. Из Гамбургского порта, который обслуживает около 70% грузов, предназначенных для Балтийского региона, контейнеры на судах отправляются в порты Балтийского моря. Оттуда по суше их доставляют в центры распределения», – говорит начальник отдела логистических проектов дирекции грузоперевозок АО «Летувос гяляжинкяляй» Миндаугас Бутнорюс.

Железнодорожный узел Палямонас выбран под строительство терминала как удобный географический центр Литвы, в котором развита железнодорожная инфраструктура, имеется сообщение с основными дорогами страны, неподалеку находится Каунасский аэропорт, I и IX транспортные коридоры, сравнительно недалеко расположены Клайпедский и Калининградский морские порты, откуда можно выйти на рынки Западной и Восточной Европы и стран СНГ.

Возле строящегося КИТ находится Каунасская свободная

экономическая зона (СЭЗ), где свою деятельность могут развивать разные предприятия. Вокруг парка Палямонас действует около 200 компаний, которые уже давно пользуются железной дорогой. После прокладки колеи «Rail Baltica» и обновления инфраструктуры можно будет обслуживать грузопотоки в несколько раз большего объема. Подсчитано, что через десять лет через Каунас будут перевозить по 6–8 млн тонн грузов в год.

Как задумано, к 2030 году 30% всех грузов, перевозимых на расстояние свыше 300 километров, должны транспортироваться на экологически чистых видах транспорта. КИТ позволит уменьшить загруженность автомобильных дорог, загрязнение воздуха, окружающей среды и шум.

«Все зависит от того, какую выгоду от этого получит государство и сколько средств государство сможет выделить на создание инфраструктуры. Создадим инфраструктуру, создадим добавленную стоимость, используя взаимную интеграцию – интермодальные терминалы будут оказывать услуги, за которые полученные дополнительные деньги останутся в Литве. В Каунасе имеется и конкретная логистика, и интермодальность», – считает замдиректора дирекции грузоперевозок АО «Летувос гяляжинкяляй» Саулюс Стасюнас.

Когда до Каунаса дойдет железнодорожная ветка «Rail Baltica» с европейской колеей, там пересечется столько видов транспорта, сколько их до сих пор не видел ни один крупный литовский или ближайший зарубежный город.

Каунас имеет все шансы стать транспортным метрополисом.



Строительные работы КИТ должны быть закончены в конце 2014 года.





Министерство транспорта  
Российской Федерации



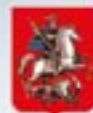
Министерство транспорта  
Российской Федерации



МИНПРОМТОРГ  
РОССИИ



Генеральный  
Партнер



Генеральный  
Партнер



# 6-й РОССИЙСКИЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ КОНГРЕСС ПО ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫМ ТРАНСПОРТНЫМ СИСТЕМАМ

## 6<sup>th</sup> RUSSIAN INTERNATIONAL CONGRESS ON INTELLIGENT TRANSPORT SYSTEMS

21-24.04.2014

Москва / Moscow  
Комплекс Гостиный двор  
Complex Gostiny Dvor

ОДНОВРЕМЕННО ПРОЙДУТ ВЫСТАВКИ  
AT THE SAME TIME EXHIBITIONS WILL TAKE PLACE  
«Dorkomexpo», «CityTransExpo», «SafetyRoadsExpo»

Организатор / Organizer

Международная  
академия транспорта



International Transport  
Academy

Генеральные партнеры  
General Partners

Ассоциация  
«ИТС-Россия»



Выставочно-  
маркетинговый  
центр



Генеральный  
информационный  
партнер / General  
Media Partner

Транспорт России

Партнеры / Partners



По вопросам участия в конгрессе

Participation contacts

+7(495) 956 24 67, +7(495) 965 14 13  
center@itamain.com

По вопросам участия в выставках

Exhibition contacts

+7(495) 580 30 28, +7(985) 764 40 13  
info@expomarket.org







## «Eurasia Rail» – значимое мероприятие железнодорожного транспорта (Стамбул, Турция)

«Eurasia Rail» – международная выставка и конференция, которая ежегодно проходит в Стамбуле. В стамбульском Экспоцентре она занимает площадь в 17 000 кв. м. В 2014 году это была уже 4-я международная выставка подвижного состава, инфраструктуры и логистики.

«Eurasia Rail» считается третьей по величине железнодорожной выставкой, которая объединяет и государственные организации, и частный сектор.

В этой ярмарке приняли участие свыше 300 компаний из 25 стран. Это такие компании, как ABB, «Alstom», «Ansaldo», «Bombardier», «Knorr», «Knorr Bramse», «Hyundai Rotem», «Siemens», «Talgo», «Voith Turbo», «Vossloh», TCDD, «Tülomsaş», «Tüvasaş», «Tüdemtaş», «Durmazlar», «Kardemir», «Savronik», «Ulaşım AŞ» и многие другие.

Свои национальные стенды на выставке представили Германия, Чехия,

Китай, Франция, Великобритания, Италия, Польша, Румыния, Россия и Турция.

В ходе мероприятия подробно обсуждалась история успеха проекта «Мармарай».

«Мармарай» – второй по важности подводный железнодорожный туннель в мире.

В прошлом году Турция инвестировала в железнодорожную индустрию 10 миллиардов евро. До 2023 года планируется инвестировать 50 миллиардов долларов в транспортный сектор, 25 миллиардов долларов будет выделено Турецким железным дорогам. До 2023 г. министерство транспорта Турции планирует построить 7000 м автомагистральных и 4000 км обычных автомобильных дорог.

*Пятое мероприятие состоится 5–7 марта 2015 года.*

Официальный сайт – [www.eurasiarail.eu](http://www.eurasiarail.eu)

## Югтранс – крупнейший на Юге России международный транспортный форум



**27-28 марта 2014 года в Сочи прошёл 10-й международный транспортный форум «Югтранс-2014»**

**Это уникальная клубная площадка, объединяющая лидеров транспортных компаний, грузовладельцев, органы государственной власти и смежные компании для решения ключевых вопросов бизнеса.**

За годы своего существования Югтранс принимал гостей в Новороссийске, Геленджике и Стамбуле. В рамках форума на одной площадке собираются профессионалы транспортной отрасли, в том числе представители государственных и коммерческих структур, стивидорных и железнодорожных компаний, грузовладельцы, а также ведущие консультанты отрасли.

«2014 год для России знаковый, и мы решили провести X юбилейный форум в столице XXII Олимпийских зимних игр – в Сочи. С 2007 года весь мир следил за тем, как проходила подготовка к этому масштабному мероприятию. Одним из ключевых факторов успешной подготовки и проведения Олимпийских игр, несомненно, является транспортная инфраструктура», – говорят организаторы форума, пригласившие профессионалов транспортной индустрии в Сочи, чтобы оценить масштаб проведенной работы, обсудить будущее транспортной отрасли всего южного региона и встретиться с экспертами различных направлений транспортной отрасли, руководителями государственных и коммерческих структур, стивидорных и железнодорожных компаний, грузовладельцами и

перевозчиками.

Программа форума включила широкий круг важнейших вопросов отрасли: развитие транспортной инфраструктуры Юга: как достичь баланса между потребностями и возможностями; порты Юга России: точки роста и международная конкуренция; железнодорожная логистика: инфраструктурные проекты и незакрытые вопросы; рынок международных и локальных автомобильных перевозок: грузопотоки и перспективы; объекты транспортной инфраструктуры Сочи: международный постолимпийский опыт и будущее сочинской инфраструктуры; выгодный пассажиропоток: перспективные направления развития бизнеса пассажирских перевозок на Юге России.

В форуме уже не первый раз принимает участие председатель отраслевого отделения по логистике «Деловой России», сопредседатель немецкого логистического сообщества БВЛ Кирил Власов с темой «Оптимизация цепи поставок с помощью облачной системы управления перевозками». В своём докладе он рассказал о том, как при помощи инновационных технологий можно сократить затраты на логистику на 5–8 %, найти проверенного поставщика услуг в любом регионе стран СНГ, воспользоваться эксклюзивными тарифами на страхование грузов, хранить данные и документы в облачной системе, круглосуточно иметь доступ ко всей документации и сведениям по грузам и перевозкам, использовать трейсинг и многие другие полезные функции, собранные для удобства на одном портале. ■





## Pokyčiai, iššūkiai ir galimybės – „Transport Week 2014“ renginiuose (Gdanskas, Lenkija)

Ketvirtasis „Transport Week“ renginys yra vienas iš svarbiausių transporto renginių Centrinėje ir Rytų Europoje. Jis vyko 2014 m. kovo 4–6 dienomis Gdanske. Kiekvienais metais į šį renginį susirenka keli šimtai transporto ir logistikos atstovų. 2014 metais trijose didelėse konferencijose bei penkiuose papildomuose susirinkimuose pagrindinis dėmesys buvo atkreiptas į dabartinę transporto rinkos situaciją, artėjančius pokyčius, galimus iššūkių sprendimus, kartu su planais ir strategija ateičiai. „Sveiki atvykę į mano miestą!“, – atidarydamas konferenciją sakė Gdanko meras Pavelas Adamovičius (Paweł Adamowicz). – Tai nėra paprastas sutapimas, kad Transporto savaitė dar kartą vyksta Hanzos Gdanko mieste. Augantys krovinių srautai tripolijoje padaro Gdanko uostą svarbiu logistikos hub'u Baltijos jūros regione“.



### 30 milijonų tonų ir daugiau...

2013 metais Gdanko uostas pasiekė naują rekordą. Pirmą kartą uosto istorijoje Gdanskas perkopė 30 milijonų tonų ribą, perkraudamas skystus, generalinius krovinius ir akmens anglį – būtent jos perkrauta daugiausiai. Tuo pačiu metu, Gdanko giliajandenis konteinerių terminalas viršijo 1 milijoną TEU, padarydamas Gdanską antruoju pagal dydį konteineriniu uostu Baltijoje.

Naujos investicijos skatina Gdanko uosto vystymą, įskaitant 2.5 mln. TEU investicijas į Gdanko konteinerių terminalą, bei toliau plečiamą Pomeranijos logisti-

kos centrą ir naujo povandeninio tunelio statybą.

### Direktyva dėl sieros ir jos pasekmės

Švarios laivybos konferencijoje dėmesys buvo kreipiamas į Direktyvą dėl sieros. Direktyva įsigalios nuo 2015 metų sausio 1 d. Naujosios taisyklės numato griežtesnes ribas sieros jūrinio kuro turinyje vadinamosiose sieros emisijos kontrolės srityse (SECA). Naujas įstatymas neabejotinai turės poveikį laivų savininkams ir terminalų operatoriams.

ECSA generalinis sekretorius Patrikas Verhoevenas (Patrick Verhoeven) pažymėjo, kad Europos

Komisijos finansinė pagalba bus labai svarbi. Be to, P. Verhoevenas pabrėžė draugiško aplinkai pasirinkimo svarbą.

Europos Komisijos jūrinio transporto ir logistikos vadovė Magda Kopčinska (Magda Kopczyńska) nurodė ES priemonių rinkinį, kuris padėtų šiai industrijai. Tuo pačiu ji pabrėžė finansavimo vaidmenį, kuris bus teikiamas iš finansavimo fondo, skirto TEN-T (uosto infrastruktūrai ir techniniams sprendimams laivuose įdiegti), bei Europos tvarios laivybos forumo (ESSF).

Iki šiol yra trys būdai darbui su Direktyva dėl sieros – perėjimas prie mažai sieros turinčio kuro, alternatyvaus kuro, tokio kaip suskystintos dujos ar metanolis, naudojimas. Visi jie turi savo privalumų ir trūkumų, ir jie buvo išnagrinėti konferencijoje.

Verta paminėti, kad kiekviena ES šalis narė turėtų susikurti taisyklės ir procedūras dėl atitikties naujoms sieros taisyklėms patikrinimo bei savos baudų sistemos. Europos Komisija tik pasiūlys standartizuotus monitoringo metodus visoms šalims.

### TEN-T – galimybė transporto plėtrai

TEN-T koncepcija, pažyminti devynis stambesnius transporto koridorius, kertančius visą Europos Sąjungą, buvo dar vienas svarbus klausimas, nagrinėtas „Transporto savaitėje 2014“. Ateities uostų vaidmenį, finansavimo galimybes ir laivybą pristatė TEN-T politikos įgyvendinimo Centrinėje ir Rytų Europoje koordinatorius Pavelas Stelmaščikas (Paweł Stelmaszczyk). TEN-T projektų plėtros perspektyvoje yra sudaryti planai iki 2020 metų, ir jie bus papildyti naujais finansiniais instrumentais (iš viso 26 mlrd. EUR). Šios politikos dėka intermodali transportavimo sistema Europoje turės galimybę vystytis sparčiau.

### Konteinerių industrija vis dar labai svarbi

Tokio renginio metu privalu aptarti konteinerių temą, todėl Transporto savaitėje nemažai dėmesio buvo skirta šiam transporto rinkos segmentui. Buvo pademonstruoti didžiausi pasaulyje konteineriniai laivai „Maersk's Triple-Es“, kurie atplaukia į tris Baltijos uostus ir kurie yra pastatyti, atsižvelgiant į jų poreikį konteinerių rinkoje.

„Laipsniškas laivyno pakeitimas ir rentabilumo sukūrimas naudojant naujus, našesnius laivus, sudaro dalį mūsų ilgalaikės strategijos. Mes tikime, kad optimalių ir efektyvių sprendimų ieškojimas gerina

mūsų industrijos standartus ir tuo pačiu garantuoja tiekimo ir rinkos paklausos koeficientą“, – sakė Ingrida Upelšoten-Sneldevard (Ingrid Uppelschoten-Sneldevard).

Kita svarbi tema, sukėlusia daug konfliktiškų emocijų, buvo P3 tinklo trims didžiausiems konteinerių vežėjams suformavimas („Maersk Line“, MSC, CMA CGM).

P3 tinklo poveikį konteinerių industrijai pristatė „Ocean Shipping Consultants“ atstovas Stivas Vrejus (Steve Wray). Anot jo, P3 grupė dar labiau sustiprins bendradarbiavimą tarp laivų savininkų, kad būtų galima konkuruoti su „Didžiuoju trejetu“. Stivo Vrejaus nuomone, bus naujojo didžiojo aljanso nugalėtojai ir pralaimėjusieji. Pavyzdžiui, Antverpeno ir VilhelmsHAVEN (Wilhelmshaven JadeWeser) uostai iš P3 turės naudos dėl didesnio tiesioginių atplaukimų skaičiaus, tuo tarpu Roterdamas ar Klango uostas pamatys, kad jie netenka keleto tiesioginių ryšių. Jis pabrėžė, jog terminalams reikia dirbti vis efektyviau, kad pritrauktų laivybos kompanijas savo palankiomis ir patraukliomis paslaugomis.

### Intermodalumas – paslaugų teikėjų efektyvumas

„Didelis yra gražu!“, – sakė BA kompanijos atstovas Džeronas Katsas (Jeroen Kats). Savo prezentacijoje jis pažymėjo, kad didėjančios laivų apimtys verčia terminalus plėstis bei pritaikyti inovatyvias idėjas.

Intermodalinės konferencijos metu kalbėjusieji pristatė įgyvendintus sprendimus Veronos, Hamino, Kotkos, Koperio, Hamburgo ir Rumunijos vidaus uostuose. Jie unisonu pritarė, kad norint patobulinti intermodalumą – kaip bendrą transporto ir logistikos pasiūlymą – yra būtina sumažinti krovos laiką ir nuolat gerinti infrastruktūrą. Šiuo atžvilgiu greitas bendradarbiavimas tarp uostų ir vežėjų taip pat prisideda prie naudingos situacijos.

Be to, ICT priemonės yra dar vienas svarbus būdas intermodalių pervežimų tobulinimui ir plėtrai. Poznanės logistikos ir sandėliavimo instituto atstovas Leščekas Andžejevskis (Leszek Andrzejewski) pristatė internetinę platformą (kaip dalį „TransBaltic Extension“ projekto), kuri integruoja skirtingus informacijos procesus. Toks supaprastinimas leidžia geriau valdyti ir prižiūrėti krovinių judėjimą. Ši priemonė gali toliau mažinti terminalų kaštus, optimizuoti tiekimo grandinės valdymą bei didinti transporto procesų skaidrumą.





## „Eurasia Rail“ – reikšmingas geležinkelių transporto renginys (Stambulas, Turkija)



„Eurasia Rail“ – tarptautinė paroda ir konferencija, kasmet vykstanti Stambule, pagrindiniame „Expo“ centre užima 17 000 kv. m plotą. Šiomet tai jau buvo 4-oji tarptautinė riedmenų, infrastruktūros ir logistikos paroda. „Eurasia Rail“ laikoma trečia pagal dydį geležinkelių paroda, kuri suburia ir valstybines organizacijas, ir privatų sektorių.

Daugiau nei 300 kompanijų iš 25 šalių dalyvavo šioje mugėje. Tai tokios kompanijos kaip ABB, „Alstom“, „Ansaldo“, „Bombardier“, „Knorr“, „Knorr Bramse“, „Hyundai Rotem“, „Siemens“, „Talgo“, „Voith Turbo“, „Vossloh“, TCDD, „Tülomsaş“, „Tüvasaş“, „Tüdemtaş“, „Durmazlar“, „Kardemir“, „Savronik“, „Ulaşım AŞ“ ir daugelis kitų.

Savo nacionalinius standus parodoje turėjo Vokietija, Čekija, Kinija,

Prancūzija, Didžioji Britanija, Italija, Lenkija, Rumunija, Rusija ir Turkija.

Renginio metu išsamiai buvo aptarta „Marmaray“ projekto sėkmės istorija. Pernai rudenį baigtas „Marmaray“ povandeninis geležinkelio tunelis yra vienas iš reikšmingiausių projektų pasaulyje.

Praėjusiais metais Turkija į geležinkelių industriją investavo 10 milijardų eurų. Iki 2023 metų ketinama investuoti 50 milijardų dolerių į transporto sektorių, pusė šios sumos bus skirta Turkijos geležinkeliams. Iki 2023 metų Turkijos transporto ministerija planuoja pastatyti 7 000 km greitkelių ir 4 000 km įprastinių kelių.

Penktasis renginys vyks 2015 metų kovo 5–7 dienomis.

Daugiau informacijos oficialiame tinklalapyje [www.eurasiarail.eu](http://www.eurasiarail.eu)

## „JugTrans“ – didžiausias Rusijos pietuose tarptautinis transporto forumas



**Kovo 27-28 dienomis Sočyje įvyko 10-asis tarptautinis transporto forumas „JugTrans 2014“.**

**Tai unikalus renginys, vienijantis transporto kompanijų, krovinių savininkų, valstybinių valdžios organų ir gretutinių kompanijų lyderius, susirenkančius spręsti esminius verslo klausimus.**

Per savo gyvavimo metus „JugTrans“ priėmė renginio dalyvius Novorosijske, Gelendžike ir Stambule. Forumo metu vienoje vietoje susirenka transporto šakos profesionalai, tarp jų ir valstybinių bei komercinių struktūrų, krovos ir geležinkelių kompanijų atstovai, krovinių savininkai, žymiausi šakos konsultantai.

Nuo 2007 metų pasaulis stebėjo, kaip vyko pasiruošimas šiam svarbiam renginiui. Vienas svarbiausių pasiruošimo žiemos Olimpiniams žaidynėms veiksnių buvo transporto infrastruktūra. Forumo organizatoriai pakvietė į Sočį transporto industrijos profesionalus, kad jie įvertintų atliktą darbą, aptartų viso pietų regiono transporto šakos padėtį, susitiktų su įvairių transporto šakos kryptčių ekspertais, valstybinių ir komercinių struktūrų, krovos ir geležinkelių kompanijų vadovais, krovinių savininkais ir vežėjais.

Forumo programoje buvo svar-

biausi šakos klausimai: pietų transporto infrastruktūros plėtra, kaip pasiekti poreikių ir galimybių balansą, Rusijos pietų uostų plėtojimas ir tarptautinė konkurencija, geležinkelių logistika, infrastruktūros projektai, tarptautinių ir lokalių gabenimų rinka, krovinių srutai ir jų perspektyvos, Sočio transporto infrastruktūros objektai, tarptautinė postolimpinė patirtis ir Sočio transporto infrastruktūros ateitis, keleivių vežimo verslo Rusijos pietuose kryptys.

Forume jau ne pirmą kartą dalyvauja „Delovaja Rosija“ logistikos skyriaus pirmininkas, Vokietijos logistikos bendrovės BVL antrasis pirmininkas Kirilas Vlasovas. Jo pranešimo tema buvo „Tiekimų grandinės optimizacija, pasitelkiant pervežimų valdymo debesų sistemą“. Pranešėjas papasakojo, kaip, pasinaudojus inovacinėmis technologijomis, galima 5-8 procentais sumažinti logistikos kaštus, rasti patikimą paslaugų teikėją bet kuriame NVS šalių regione, pasinaudoti išskirtiniais krovinių draudimo tarifais, saugoti duomenis ir dokumentus debesų sistemoje, turėti galimybę išsiaiškinti parą naudotis visa krovinių gabenimo dokumentacija, naudotis treisingu ir daugeliu kitų naudingų funkcijų, visų patogumui surinktų viename portale. ■



# 10 лет «морскому» консульству

28 марта в гостинице «Amberton» в Клайпеде состоялось юбилейное торжество, посвященное 10-летию консульства Польши, которым все эти годы руководит Почетный консул Тадеуш Мациол.



На торжество прибыли почетные гости во главе с Чрезвычайным и Полномочным послом Польской Республики в Вильнюсе господином Ярославом Чубинским.

Говоря о значении консульства, мэр города Клайпеды Витаутас Грублияuskas сказал, что консул Тадеуш Мациол своей деятельностью делает Клайпеду хорошей рекламой в Европе.

Благодаря сотрудничеству Литовской высшей морской школы со Щецином и Гдыней молодежь из Клайпеды и почти со всей Литвы имеет возможность продолжать учебу в Польше, внедрять программы по специализации в морских профессиях.

Почетный консул Тадеуш Мациол постоянно сотрудничает с Литовской высшей морской школой, с Военно-морскими силами, с литовским торговым флотом. Сам консул в прошлом моряк, капитан дальнего плавания. Благодаря его стараниям в Клайпедский порт часто приходят польские парусники и яхты.

«Клайпеда является открытым, европейским портом. Сегодня это самый крупный балтийский перегрузочный порт, – говорил ведущий юбилейного торжества, журналист Кристоф Субоч. – Это эффект высокого уровня, достигнутый в результате сотрудничества порта, городских властей с партнерами по бизнесу, культуре, с самоуправлениями зарубежных городов.

Его превосходительство Ярослав Чубински, посол Польши в Вильнюсе, проинформировал гостей, что вскоре Почетное консульство в Клайпедде будет повышено к ранге, став Генеральным консульством. Это большое достижение Почетного консула, его сотрудников и самой Клайпеды. ■



# “Jūriniam” konsulatui – 10 metų

Kovo 28 d. Klaipėdoje įvyko jubiliejinės iškilmės, skirtos Lenkijos konsulato 10-mečiui. Visus tuos metus konsulatui vadovauja Garbės konsulas Tadeušas Maciolas.

Į iškilmes atvyko garbės svečiai, vadovaujami Lenkijos Respublikos ypatingojo ir įgaliotojo ambasadoriaus Lietuvoje pono Jaroslavo Čiubinskio.

Kalbėdamas apie konsulato reikšmę, Klaipėdos miesto meras Vytautas Grubliauskas sakė, kad konsulas Tadeušas Maciolas savo veikla gerai reklamuoja Klaipėdos uostamiestį Europoje.

Garbės konsulas Tadeušas Maciolas nuolat bendradarbiauja su Lietuvos aukštąja jūreivystės mokykla, karinėmis jūrų pajėgomis, Lietuvos prekybos laivynu. Pats konsulas praeityje buvo jūreivis, tolimojo plaukiojimo kapitonas. Jo pastangomis į Klaipėdos uostą dažnai atplaukia Lenkijos burlaiviai ir jachtos.

Lietuvos aukštajai jūreivystės mokyklai bendradarbiaujant su Ščecinu ir Gdyne, jaunimas iš Klaipėdos ir kitų Lietuvos vietų turi galimybę tęsti mokslus Lenkijoje.

„Klaipėda yra atviras, europietiškas uostas. Šiuo metu tai didžiausias Baltijoje krovos uostas. Tai pasiekta uostui, miesto valdžiai bendradarbiaujant su užsienio miestų verslo, kultūros partneriais, savivaldybėmis,“ – sakė jubiliejinį iškilmių vedėjas žurnalistas Kristofas Subočius.

Ponas Jaroslavas Čiubinskis informavo svečius, jog netrukus bus pakeltas Garbės konsulato Klaipėdoje rangas, jis taps Generaliniu konsulatu. Tai – didelis Garbės konsulo, jo bendradarbių ir pačios Klaipėdos pasiekimas. ■





# ОДЕССА 2014 - ODESSA 2014



**21-23** ОКТЯБРЯ **2014**  
OCTOBER

ОДЕССА, МОРСКОЙ ВОКЗАЛ  
ODESSA, MARINE TERMINAL

11-я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА-СИМПОЗИУМ ПО СУДОХОДСТВУ, СУДОСТРОЕНИЮ,  
РАЗВИТИЮ ПОРТОВ И ТОРГОВЛЕ

THE 11th INTERNATIONAL EXHIBITION-SYMPOSIUM ON SHIPPING, SHIPBUILDING,  
PORTS DEVELOPMENT AND TRADE



[www.smc.odessa.ua](http://www.smc.odessa.ua)

РПА «МедиаКомпас Україна»  
«MediaCompass Ukraine»  
15, вул. Жуковського, Одеса, Україна, 65026  
15, Zhukovskogo str., Odessa, Ukraine, 65026  
т./факс +38 (0482) 355-999  
(0482) 355-996  
e-mail: [expo@mediacompass.com.ua](mailto:expo@mediacompass.com.ua)  
e-mail: [exhib@mediacompass.com.ua](mailto:exhib@mediacompass.com.ua)







„Kaip padėką savo miestui, kuriame sėkmingai išvystėme čia pradėtą naują veiklą, kompanijos 20-ojo jubiliejaus proga nusprendėme padovanoti meno kūrinį, kuriuo džiaugsimės patys ir kuris, tikime, džiugins klaipėdiečius bei miesto svečius. Todėl mielai prisijungėme prie tarptautinio verslo žurnalo JŪRA MOPE SEA, šiemet švenčiančio savo 15 metų sukaktį, ir Klaipėdos Parko galerijos socialinės-meninės akcijos „Verslo, mokslo ir meno sinergija“. Akcijos tikslas paskatinti verslininkus išreikšti verslo idėjas, jo įvaizdį per meno kūrinius, skatinti verslą būti socialiai atsakingu, ugdyti visuomenės draugiškesnį požiūrį į verslą.

Idėja sužavėjo ir miesto merą Vytautą Grubliauską. Jis pasiūlė kūriniui puikiai tinkančią vietą ir formą.

Mūsų viziją įgyvendino skulptorius Romualdas Kvintas savo kūrinyje, kurį galima vadinti „Bučinyš“ arba „Sveiki atvykę“. Jo sukurta mergaitė, tarsi išbėgusi pasitikti grįžtančio laivo.

Projektas „Verslo, mokslo ir meno sinergija“ 2014 metų gegužės 8-10 dienomis pristatomas tarptautinėje transporto ir logistikos parodoje „Trans Baltica 2014“ Vilniuje.“

Iš Klaipėdos konteinerių terminalo 20 metų jubiliejui skirtos knygos





Messe München  
International

6th International Exhibition  
for Logistics, Mobility, IT and Supply Chain Management



Be part of Asia's No. 1  
for logistics

Book your stand now!

[www.transportlogistic-china.com](http://www.transportlogistic-china.com)



**transport**  
**logistic**China

including



**connecting business**

**June 17-19, 2014**

Shanghai New International Expo Centre

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

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

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

# Logistics without stress



The TL Nika group of companies specialize in the consolidated shipping of small shipments, as well as full, part and non-standart cargo loads from Europe to Kazakhstan, Kirghizia, Uzbekistan and other countries of Central Asia. We are also engaged in the transport of loads from South and North Americas and Asia to Central Asia and Europe.



LITHUANIA Vilnius, tel: +370 5 2159940, +370 685 50800, e-mail: info@sturvalas.lt  
 KAZAKHSTAN Almaty, tel: +7 7272 584145, +7 747 6717911, e-mail: tnika@tnika.kz  
 GERMANY Munich, tel: +49 8105 7300043, e-mail: info@tnika.de  
[www.tlnika.com](http://www.tlnika.com) [www.sturvalas.lt](http://www.sturvalas.lt) [www.tlnika.kz](http://www.tlnika.kz) [www.tlnika.de](http://www.tlnika.de)

*Make some time for yourself. Let us solve your logistic problems.*