

JURA.MORE.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 WORLD GIVES WAY

世界会让路

15 years



LIEPOS 25-27 DIENOMIS



Jūros šventei-80

SUSITIKIME KLAIPĖDOJE!

ORGANIZATORIAI



MUŠNĖS



GENERALUS RĖMĖJAS



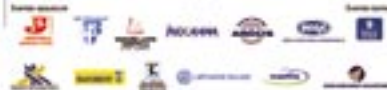
PATNERIAI



DOLE RĖMĖJAI



RĖMĖJAI



MAČELĖ RĖMĖJAI



INFORMACINIAI RĖMĖJAI



Issued by:

Private company
Juru Informacijos Centras
(Marine Information Centre)

Director and Editor-in-chief

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

Financier-in-chief

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

Designer

Ingrida Ramanauskiene

Translators

Audrone Paulauskiene, Betty Chen
Margarita Ignackova

Proof-readers

Regina Tutiniene, Jelena Listopad

Representative of the magazine

in Lithuania, Vilnius

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

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: lituanica@mail.kz

In Turkmenistan, Ashkhabad

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

In India, Chennai

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

In Canada, Vancouver

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

The issue illustrated by:

V. Karaciejus, V. Kuklierius,
D. Kavaliauskaitė, A. Stanevičius.
We are thankful for the photos to
organizers the events and KSSA, BMC,
www.klaipedis.lt.

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 5 000 copies

CONTENTS · 内容

2 PUBLISHER'S WORD

The world gives way
编者寄语
世界会让路

4 EXCLUSIVE INTERVIEW

The potential opened by
Asian markets – one of
the future possibilities and
perspectives
独家专访
打开亚洲潜在市
场——未来的可能
性和前景



8 SHIPPING

A new Passenger and
Cargo terminal started
operations in Klaipeda
航运
新的客运及货运码头
开始在克莱佩达运营



10 VIEWPOINT

Pyramid in the Great Silk
Road: myth or reality
独家专访
伟大丝绸之路上的金
字塔：神话还是现实

14 PORTS

The representatives of
China industrial companies
were acquainted with
Klaipeda port
港口
中国工业企业代表熟
悉克莱佩达港

16 LOGISTICS

Increasing economic
prosperity fuels demand
for logistics in China
物流
为中国物流需求增加
经济繁荣燃料

18 PERSONALITIES

Mark Millar named as one
of the top Supply Chain
Professionals to Know in
2014
个性
Mark Millar 被命名
为2014年应该知晓
的顶级供应链专业人
士之一

20 SEA FESTIVAL 80

Sea festival invites to catch
the goldfish
第80个海洋节
海洋节邀请抓金鱼



24 JURA MOPE SEA – 15

Synergy of business,
science and art
《海》——15周年
商业、科学和艺术的
协同作用



INTERNATIONAL AWARDS

Windrose 2014 laureates
国际奖项
2014风花奖获奖者

34 INTERNATIONAL EVENTS

TransBaltica 2014
(Vilnius, Lithuania)



TransRussia 2014
(Moscow, Russia)



Transport and Logistics.
Transit-Kazakhstan 2014
(Astana, Kazakhstan)

The Global AirRail:
Customer experience
(Oslo, Norway)



36 国际活动

2014年过境波罗的
大陆会议，维尔纽
斯，立陶宛

TransRussia 2014，
莫斯科，俄罗斯

2014年哈萨克斯坦
阿斯塔纳运输及物
流、过境哈萨克斯坦
活动

全球航空铁路：客户
体验，奥斯陆，挪威



THE WORLD GIVES WAY

If you know where you go and what you aim, the world gives way, said American writer and educator of the nineteenth century David Starr Jordan (1851-1931). Lithuanian educators, contemporaries of the American undoubtedly believed this, looking into the future and seeing Lithuania as strong and powerful maritime state.

At the beginning of the twentieth century there significantly increased the propagation of maritime ideas. A well-known scientist, professor and the author of prophetic insights Kazys Pakstas (1893–1960) urged Lithuanian people to turn face to the sea, 'that the God gave it to us not for the feet to soak but for sailing'. As he was well aware of the importance of the port, he proposed to transfer the capital of Lithuania to Klaipėda, organize the commercial fleet more vigorously and link the port with the state of Lithuania more strongly.

'There is no other nation in Europe as Lithuania, which had to face the danger of denationalization and alien culture, and which is lying at the crossroad of major European arteries. For no other port there are so much rivals as for our Klaipėda',- wrote K. Pakstas. He warned that 'it would be rather negligent to think that we might maintain independence forever. Maybe it is only a meteor, that flashed like a strange glow in the course of historical centuries?' Therefore it is necessary „to use the moments of independence expediently that it should stand the tests the future might present“.

The nation was not inclined to hear the minor insights of nation herald and looked at the issues of making the state a maritime one as well as other issues much easier and more optimistically. The highest expression of optimism was the Great Day of Sea that was celebrated for the first time in the history of Lithuania in 1934 and the whole country prepared for it. On this occasion several special publications were issued, including the book of K. Pakstas *Baltijos jūra (The Baltic Sea)* where he explained the importance of the sea to Lithuania and stressed the necessity to establish Lithuanian fleet. The tradition of the Sea festival was to fix in the people's mind that Lithuania is a maritime state, induce to honour the liberators who perished at sea, swear allegiance to them and commitment to protect the legacy that was purchased by the blood of our spiritual giants.

Those aims were declared in the percept of the President of the Republic of Lithuania Antanas Smetona: 'Our duty – is to firmly strengthen at the sea and invigilate it. It is our sea and we will never give it to anybody'. With these words of the President the new historical phase of Lithuania, as a maritime state, was started.

A year later there appeared real signs of making Lithuania a maritime state. In summer of 1935, on the days when the Sea festival was celebrated for the second time, the monthly maritime publication Jura greeted Lithuania and it was published by *Lithuanian Seafarers' Union*. The magazine and other maritime matters were financial supported by *Lithuanian Women's Union for National Fleet Support*. This organization was founded in 1923 where active Lithuanian women united induced by the heads of *Seafarers' Union*, and propagated the creation of Lithuania as a maritime state, and encouraged the fostering of maritime culture.

But black clouds were coming towards Lithuania and K. Pakstas wrote about them in his biography later on: 'Having in mind the dangerous geographical situation of Lithuania and knowing the appetite of the great neighbours, I never

thought that our independence would be tolerated for a long time. Therefore, I used to speak to the students and the members of the Government that it was necessary to manage the work program, taking into consideration the approaching reality of new war. It is clear to me that one out of two countries will occupy Lithuania'.

In the end of 1938 Kazys Pakstas addressed the President Antanas Smetona, warning that 'terrible storms are coming, order to prepare for evacuation everything which is possible to be transferred abroad. The ships are to be ready to sail to Western ports fully loaded'. Pakstas warned that such 'retreat' might be for longer time, even for tens of years. But the reaction of the President Smetona was passive.....

So the work started by the magazine, the same as making the country a maritime one did not last long – up to the spring of 1939, when Hitler's Germany annexed Klaipėda region. As Lithuania lost the only port, the publication of the magazine moved to Kaunas, but it did not last long.

By the efforts of several enthusiasts, including the author of these lines, the magazine was revived in the spring of 1989 when after long years of 'retreat' from national identity to soviet reality, there again began to awaken the national consciousness and the issue of making Lithuania a maritime state again revived. The first heralds were three Lithuanian yachts which went to the sailing trek across the Atlantic Ocean from the 'iron firewall' and they flew the flag not of the Soviet Socialist Republic of Lithuania, but the real, three-coloured ones that were being hidden for several decades and for which thousands of Lithuanians lost their lives as well as the ones who protected the ideas of independence. The magazine Jura revived at such historical moment and it announced to the world that Lithuania did not forget the aspirations of freedom. All the collected funds the magazine allotted to the trek across the Atlantic Ocean of the three heralds of Lithuanian independence.

Later on the publication of the magazine Jura moved to Vilnius and after some time it went out again. After long vagrancy the magazine Jura returned to its cradle in Klaipėda in 1999.

Having become the international business publication, the magazine JURA MOPE SEA is celebrating the 15th anniversary of its rebirth and the new brand. The magazine dedicated to Eurasian region is published in four languages – English, Chinese, Russian and Lithuanian – and it is well known not only in this region. Internet version of the magazine is read in 155 countries. In a popular Chinese portal it is still in top-ten most read publications.

When the representatives of the Embassy of China People's Republic in Lithuania visited Klaipėda they could not believe that in such a small country and in completely small city in Klaipėda, they got a magazine published in the English, Chinese, Russian and Lithuanian languages and as they said of the world level.

The achieved positions allow it to present Lithuania to the world and publish the news that the idea of making Lithuania a maritime state expressed by Lithuanian intellectuals eighty years ago, did not submerge in the swamps of oblivion, but with the set sails, flags and heads it is dashing bravely in the sea and land space in all continents.

Good ideas and their successful implementation are possible not only in global metropolis. They are born there where there live ambitious, creative, and dreaming people who believe in their dreams and possibilities – and they are the greatest value of each country – , the Mayor of Klaipėda Vytautas Grubliauskas who managed to infect a maritime city and the country with the restless spirit of jazz, is sure...

It confirms the clever idea that if you know where you go and believe in what you aim, the world gives way to you.

Sincerely Yours,
Zita Tallat-Kelpšaitė
Publisher of the magazine

世界会让路

如果你知道你要去哪里，你的目标是什么，世界会让路，美国十九世纪的作家和教育家大卫·斯塔尔乔丹（1851-1931）这样说。当展望未来，看到立陶宛作为海洋强国出现时，与美国同时代的立陶宛教育家毫无疑问地相信这一点。

二十世纪初，海洋观念的传播显著增加。一位有先知见解的著名科学家、教授Kazys Pakstas（1893-1960）呼吁立陶宛人将注意力转向海洋，“上帝赐予我们海洋不是为双脚浸泡，而是为扬帆远航”。因为他深知港口的重要性，他建议立陶宛首都转移到克莱佩达，更积极地组织商业船队，更有力地连结港口与立陶宛这个国家。

“在欧洲国家中没有国家像立陶宛一样，在位于欧洲主要动脉的十字路口，不得不面对国家泯灭和外来文化入侵的危险。没有其它港口像我们的克莱佩达一样，要面对这么多的竞争对手，”K.

Pakstas这样写道。他警告说，“相当疏忽的想法会认为我们可能会保持独立，直到永远。也许它只是一颗流星，在历史世纪长河中闪了一闪奇怪划过？”因此，此刻有必要使用权宜之计，来承受未来可能呈现的测试。

国家应倾向于听到代表着国家未来的未成年人见解来看待国家问题之一的海事，还有其它更容易和更乐观的问题。乐观的最高表现是在1934年，在立陶宛的历史上第一次庆祝海洋的大日子，全国为此做准备。在此之际有几个特殊的出版物发行，其中包括K. Pakstas的书Baltijos jūra（波罗的海）。他解释了大海对于立陶宛的重要性，并强调有必要建立立陶宛舰队。海洋节的传统巩固了在国民心中立陶宛是一个海洋国家的心态，引导了人们向逝去在海上的解放者致敬，宣誓效忠于他们，并承诺保护我们伟大前辈用鲜血换来的遗产。

这些目标是在立陶宛共和国总统Antanas Smetona宣称中体现：“我们的责任——是坚决壮大海洋并监督它。这是我们的海洋，我们永远不会把它给任何人。”总统的这些话掀开立陶宛作为一个海洋国家的新的历史阶段。

一年之后出现了使得立陶宛成为海洋国家的真正迹象。1935年的夏天，当海洋节第二次庆祝的时候，海事月刊Jura向立陶宛致敬并由立陶宛海员联盟出版。该杂志和其他海事活动由立陶宛国家舰队女性联盟提供经济支持。该组织成立于1923年，其中活跃的立陶宛妇女团结海员联盟首脑，传播创造立陶宛作为一个海洋国家的形象，并鼓励海洋文化的培养。但乌云正朝立陶宛聚拢，K. Pakstas在他的传记中写道：“铭记立陶宛危险的地理位置，了解庞大邻国的胃口，我从来没有想过我们的独立将能得到很长时间的容忍。所以，我同学生和政府官员讲，管理工作方案很是必要，同时考虑到新的战争逼近的现实。很明显，我认为两个国家中的一个将占据立陶宛。”

在1938年底，Kazys Pakstas写信给总统Antanas Smetona，并警告说：“可怕的风暴即将来临，可能要疏散转移一切到国



外做准备。船舶已经满载准备驶向西方港口。” Pakstas警告说，这样的“退”可能是更长的时间，甚至数十年。但总统Antanas Smetona的反应是被动的……

因此，该杂志的开始工作，也是同时使该国立足于海事发展的工作，没持续多久——直到1939年的春天，当希特勒德国部队吞并克莱佩达地区的时候。由于立陶宛失去了唯一的港口，该杂志的出版搬到了考纳斯，但这也并没有持续多久。

在几个爱好者，包括这些文字的作者的共同努力下，该杂志于1989年的春天得到复兴，此时已经历了从前苏联国家解体的漫长岁月，再次开始觉醒的民族意识和问题使立陶宛海洋国家精神再次复活。第一批横跨大西洋航行跋涉的使者是三艘立陶宛游艇，他们穿越了“铁防火墙”，他们升起了不是苏联的而是立陶宛的，

隐藏几十年的真正的立陶宛三色旗，为此数以万计维护国家独立的立陶宛人失去了他们的生命。该杂志《海》在这样的历史时刻复活，它向全世界宣布，立陶宛没有忘记自由的愿望。所有募集到的资金由该杂志配发给横跨大西洋长途跋涉的象征立陶宛独立的三支队伍。

后来该杂志《海》的出版转移到维尔纽斯，一段时间后又转移出去。长期变幻之后，杂志《海》在1999年回到了其摇篮克莱佩达。

已成为国际商业出版物的杂志《海》，迎来了它的重生和新品牌15周年纪念。致力于欧亚地区的这本杂志出版具有四种语言——英文、中文、俄文和立陶宛文——其众所周知区域不仅于此。该杂志的电子版在155个国家被广泛阅读，在受欢迎的中国门户网站它仍然是排名在前十位的阅读出版物。

当中华人民共和国驻立陶宛大使馆的代表参观克莱佩达的时候，他们简直不敢相信，在这样一个袖珍国度，在小小的城市克莱佩达，他们得到了这本用英文、中文、俄文和立陶宛文出版发行的杂志，他们说，这本杂志具有世界水准。

其所达到的位置使之有能力将立陶宛呈现给世界，并将八十年前立陶宛知识分子表达的一个海洋国家的想法发布出来，它并没有在沼泽中被遗忘淹没，而是随着集帆和旗帜勇敢地驶向各大洲的大海和大陆。

好想法和其成功实施的可能性不仅仅存在于国际大都市。他们诞生在拥有事业心、热爱生活、拥有梦想并相信他们梦想的地方——他们是每个国家最有价值的东西，通过爵士乐感染这个海洋城市和这个国家的克莱佩达管理者，市长Vytautas Grubliauskas对这一点表示肯定……

这个巧妙的想法得到了证实，如果你知道你要去哪里，相信你的目标，世界会让你让路。

你真诚的朋友
Zita Tallat-Kelpsaite
杂志出版者



THE POTENTIAL OPENED BY ASIAN MARKETS – ONE OF THE FUTURE POSSIBILITIES AND PERSPECTIVES



Klaipeda – is the third biggest city and one of the oldest cities in Lithuania which is situated at the confluence spot of the Curonian Lagoon and the Baltic Sea. The year of foundation dates back to 1252 when the soldiers of Livonian Order came by the Baltic Sea, ravaged the settlement and built the castle of Memelburg at the mouth of the river Dange, and the town began to settle. Today – it is a prosperous port-city, Lithuanian gate to the sea and the world. We talk to the Mayor of Klaipeda Vytautas GRUBLIAUSKAS about the present day of the city, future visions and plans.

- Honourable Mayor, what is Klaipeda special by among other cities of our small country?

- First of all – by its people. The old city is young by its community which has grown up out of five local people who remained after the war to the present population of a hundred thousand, multi-coloured both ethnically and professionally. To be Klaipeda inhabitant – is a sign of freedom, creativity and friendliness and the people of other Lithuanian cities envy this for us.

Important aspect, of course, is a status of Lithuanian sea gate. A lot of other port-city exclusivities are also connected with it. We might contemplate for a long time what is decisive

and what is already determined, but one thing is clear: distinctive historical heritage, the work undertaken in the XX century and new traditions, exclusive situation in Lithuanian and the regional economic structure are intertwined into unique picture and atmosphere in Klaipeda.

I think that time is necessary that these advantages showed up and strengthened by the growing welfare, advanced reforms of public sector that even now are receiving great attention from the colleagues in other cities, increasing investments to public infrastructure, solutions of smart training and research institutions and successful private business projects.

- What is the significance of Klaipeda for Lithuanian economics and politics?

- I have to discuss this question under different circumstances and different context lately, but the most frequent issue that is stressed is the noticeable dissonance between the actual value and its evaluation...In other words, substantial contribution of the city to the state treasury, cherished ambitions of the representatives of business, sports and the fields of culture, and smartly working municipality would like to get greater relative weight when the authorities are discussing and taking solutions. I think that it is – the result of centralism trend which is difficult to avoid in our small country. And still I do not lose hope and personal persistence to permanently change the attitude, rephrasing a well-known saying that all roads lead to Vilnius (and back). I believe that the ambition of Klaipeda to become a maritime capital of the country is sensible, justified and it will be implemented eventually.

- Quite a lot of Asian countries are lately interested in Klaipeda such as China, Japan, Kazakhstan and others. What contacts link Klaipeda and via it Lithuania, of course, with those big countries of the world having great impact on the development of global economics and culture? What can Klaipeda propose to them and what does it expect itself?

- Klaipeda is linked with the above-mentioned countries both by diplomatic and cultural links – Kuji city in Japan and Qingdao in China are partner cities of Klaipeda – as well as the strengthening economic relations. It is closely connected with unique situation of Klaipeda as an ice free Baltic port and logistics junction, and the activities of Klaipeda free economic zone. Quite a lot of companies located in Klaipeda choose the markets of the above-mentioned countries for their services as it is perspective and interesting. It is worth saying, that the potential opened by Asian markets is not yet fully used by Lithuania. It is one of the future possibilities and perspectives.

- Last year when the representatives of the Embassy of China People's Republic in Lithuania visited Klaipeda they could not believe that in such a small country and in completely small city, according to the scales of China, in Klaipeda, they got a magazine published in the English, Chinese, Russian and Lithuanian languages international business magazine JŪRA MOPE SEA and as they said of the world level. Do you think that such a small city as Klaipeda and a small country Lithuania could make any impact on the global development?

-Your mentioned example excellently illustrates that good ideas and successful implementation of them is possible not only in the global metropolis! Klaipeda people were always famous by their distinctive approach, original ideas and openness to the world and innovations. Today it is called as innovative attitude and creativity. Observing the young generation I see what great attention is paid to those values. I anticipate that properly arranged accents, underestimating personal efforts, long-term skills and knowledge as



打开亚洲潜在市场——未来的可能性和前景

to see the results of them longer period of time is necessary, will determine the success for a lot of our creators and the specialists of different fields. The people, their possibilities, dreams, ambitions and belief – is the most valuable trump of our country I think.

- What place of Klaipėda do you see in this development when looking at the future?

- I anticipate and believe that Klaipėda will not lose its original activeness and enthusiasm, that the heads of the city, the community, public and private sector will further on maintain successful and beneficially useful dialogue on different issues of life. I think we are on the right way – progressive, active and towards the city of happy people. I would like to wish crazy passion and power for secretly cherished but still do not implemented ideas and on the other hand, friendship and mutual understanding, communal attitude for those who have already found their field of activities and feel that they have experienced the benevolence of the fortune.

And speaking more officially, I would not miss the opportunity to mention that Klaipėda has got all possibilities to become a well-known and impressive industrial, services and cultural centre of the southern Baltic region. As the present Mayor of Klaipėda I am in the position of Euro-region „Baltija“ president. Observing how the colleagues in other analogic size and status cities in the neighbouring Baltic countries live, I am very happy that the situation in Klaipėda witnesses that we have done a good job and have excellent perspectives.

- The only Lithuanian port-city Klaipėda protects and cherishes maritime traditions. The Sea Festival that is loved by people is celebrating its 80th anniversary this year. What is the essence and sense of this holiday?

- It is coded in the title of the holiday and it seems that the maritime origin is gradually getting stronger. There was a moment when the purpose of the mass midsummer fun seemed to be drowned by cheesy entertainment, commercial content, but presently a lot of attention is paid to the concept of the event, stressing the cognitive and representational function of the Sea Festival. Involving grand international

events into the program, for example, tall ships races, developing and looking for other links with maritime culture, we provide added value, unique flavour to our tradition that you will nowhere else may experience in Lithuania. This exclusiveness is the sense of the Sea Festival.

- Honouring and cherishing old traditions, there appear the new ones in Klaipėda as well. One of them – is the world known Klaipėda Castle Jazz festivals, the initiator, founder and father of which is You, Mr Grubliauskas, who has infected with jazz virus the whole of Klaipėda and Lithuania in those days when you, probably, did not think about becoming the Mayor of the city. Why did in the country of pathetic folk songs and moderate Lithuanian hearts you spread this jazz epidemic?

- Really, the idea to organize a jazz festival, which is the 20th this year, rose spontaneously. Why jazz? Because this music accompanies me from the very first days, when I had to choose my way in life. Jazz and Klaipėda jazz people involved me, the popular music department student, into the unique and distinctive world of music. „Klaipėda Dixieland“ and the group which grew up out of this ensemble „Memel Swingers“, and later on – „Doudi Jazz Band“ became my musical family and the friends of music travel tours to Europe. By seeing together with our colleagues how popular Dixieland festivals in foreign countries are, we could not remain indifferent and thought that Klaipėda should be an excellent place for such events having in mind that there was no dixieland event in Lithuania. We did not think about the big international event at the beginning – we started with a concert. But its spirit surpassed the impressions experienced abroad. Perhaps, this unique sensation that multi-coloured jazz – holiday which is always with me, – may cheer so many people and this leads the festival along the successful road of tradition.

- We congratulate with the 20th Klaipėda Castle Jazz festival and 80th Sea Festival jubilee!

We wish to become Klaipėda not only the maritime capital of Lithuania but also the world jazz capital.

Thank you for the interview. ■

克莱佩达——是立陶宛第三大和最古老的城市之一，坐落在库罗尼亚泻湖与波罗的海的交汇处点。其创立年份追溯到1252年，利沃尼亚骑士的士兵来到了波罗的海的时代，他们在丹吉河口破坏了当地居民的生活并建立了莫沫伯格城堡，城镇开始建立。

今天——这里是一个繁荣的港口城市，立陶宛通向大海和世界的大门。

今天，我们和克莱佩达市市长 Vytautas GRUBLIAUSKAS聊有关城市未来的远景和计划。

- 尊敬的市长，在我们这样一个袖珍国中，克莱佩达与其他城市之间相比其特点是什么？

- 首先——它的人民有自己的特色。老城区的社区是年轻的，里面由战后留下的五个当地人发展成十万，专业人口肤色多样。成为克莱佩达居民——是自由、创造力和友好的标志，立陶宛其他城市的人羡慕我们。

重要方面，当然是立陶宛的海门状态。很多其他港口城市专营权也连接到它。我们可能考虑了很久什么是有决定性，哪些是已经确定，但有一点是清楚的：独特的历史遗产，在二十世纪和新传统中进行工作，立陶宛和区域经济结构相互交织的独特状况，形成克莱佩达独特的画面和气氛。

我想是到时候展现这些优势了，日益增长的福利，公共部门的高级强化改革，还有现在获得了其他兄弟城市极大的关注，增加公共基础设施投资、智能培训和研究机构的解决方案和成功的民营企业项目。

- 克莱佩达对于立陶宛的经济和政治有什么意义？

- 我是要根据不同情况和最近不同背景讨论这个问题，但最常见的问题是在强调实际价值及其评估之间的明显不协调……换言之，这个城市为立陶宛做出重大贡献。商业、体育、文化等领域巧妙工作，怀有‘野心’的代表在当局讨论并采取解决方案时，想获得相对更大的权重。我认为这是集中主义趋势的结果，在我们小小的国家内是难以避免的。而且我还是没有失去希望，且个人认为要坚持持久性，以永久地改变态度，改写一个众所周知的说法，条条大路通向维尔纽斯（且能返回）。我相信，克莱佩达成为国家海洋首都的抱负是明智的、合理的，它最终会实现。

- 相当多的亚洲国家如中国、日本、哈萨克斯坦等最近都对克莱佩达感兴趣。当然，立陶宛通过克莱佩达的与那些大国建立的连接，会对世界全球经济和文化的发展将有怎样的大影响？克莱佩达可以给他们什么建议，它对自己有什么期望？

- 克莱佩达与上述国家通过外交和文化纽带联系在一起——在日本久慈市和在中国的青岛是克莱佩达的伙伴城市——还要通过加强经济关系。由于克莱佩达的独特情况，它作为波罗的海不冻港和物流结点，与克莱佩达自由经济区有相关活动。不少位于克莱佩达的公司选择上述国家作为他们提供服务的市场，因为其有前景也很有趣。值得一提的是，立陶宛还没有充分利用打开亚洲市场的潜力。这是未来的希望和前景之一。

- 去年，中华人民共和国驻立陶宛大使馆的代表参观了克莱佩达，他们简直不敢相信，按照中国领土衡量的这样一个小国，完全的小城市克莱佩达。他们看到了一本以英文、中文、俄文和立陶宛文刊登的国际商业杂志《海》，他们说这本杂志具有世界水平。您认为这样的小城市克莱佩达和一个小国立陶宛能够对全球的发展有什么影响？

- 你提到的例子很好地说明了好的想法和成功实施，不仅仅可能在国际大都市实现！克莱佩达人们总是有著名的独特方法，独到的见解，向全世界开放和创新。今天，它被称为创新的态度和创造力。观察年轻一代我明白这些价值被高度重视。我预计，妥善安排外来人，不低估个人的努力，长期的技能和知识，有必要用更长的时间看到他们的成果，这将决定我们很多的创作者和不同领域专家的成功。我认为他们的希望、梦想、雄心和信念——是我们国家最宝贵的王牌。

- 您在克莱佩达的什么地方看到这方面的发展未来？

- 我期待并且相信克莱佩达不会失去其原有的积极性和热情，这个城市的负责人、社区、公共和私营部门将进一步在保持对生活的不同问题，进行成功实益有益的对话。我觉得我们是在以正确的方式——渐进，主动且面向城市快乐的人。我衷心祝愿疯狂的激情和动力秘密得到珍惜，但仍然不落实思路，在另一方面，增强友谊和相互了解那些已经找到了他们活动领域的群众态度，觉得他们都经历过的财富。

更正式地讲，我不会错过这个机会提一提，克莱佩达已经得到了所有的可能性，成为波罗的海南部地区一个著名的和令人印象深刻的工业区、服务业和文化中心。作为克莱佩达目前的市长，我处在欧洲地区“BALTIJA”总裁的位置。观察在其他类似规模和地位相似的波罗的海国家周边城市如何生活，我很高兴作为这种情况在克莱佩达的见证人，我们已经做得很好，并具有良好的前景。

- 立陶宛唯一的港口城市克莱佩达保护和珍视航海传统。人们所喜爱的海洋节今年庆祝其80周年。这个节日的精髓和意义是什么？

- 这个节日的名字中编入了这样的含义：使海事起源逐渐越来越强。有一个阶段其目的是大众盛夏乐趣，似乎变成俗气的娱乐、商业内容，但目前有很多

注意投入到这个活动的概念上，强调了海洋节的认知和沉溺在代表职能中。涉及盛大的国际赛事进入程序。例如，高大的船舶种族，开发和寻找与海洋文化等各个环节，我们提供附加价值，传统独特的风味是你除了在立陶宛之外无处可寻的。这种排他性是海洋节的意义。

- 尊敬、爱护老传统的同时，也出现了对于克莱佩达的新爱好。其中之一是国际上已知克莱佩达城堡爵士音乐节，其发起者和创始人是您的父亲，Grubliauskas先生，他将爵士乐的魅力散发到整个克莱佩达和立陶宛，在那些日子里，当您大概还没想到如何成为这个城市的市长。为什么在立陶宛国家的民歌中心，您传播这个流行爵士乐？

- 真的，这个在今年举办第20届爵士音乐节的想法是自发的。为什么是爵士乐呢？因为这样的音乐从第一天我不得不选择我的人生道路的时候伴随着我。爵士乐和爵士克莱佩达人让我这个流行音乐系的学生参与其中，进入音乐独特且与众不同的世界。“克莱佩达迪克西兰”和长大了的这个合奏“梅梅尔交换伴侣”，后来该组 - “斗地主爵士乐队”成了我的音乐家庭和到欧洲乐游旅行团的朋友。通过与我们的同事一起看国外如何举办流行的迪克西兰节日，我们不能无动于衷，认为克莱佩达应该是一点，在立陶宛没有迪克西兰活动，但这里是举办这样活动的一个很好的地方。我们没有想到一开始办个大的国际盛会——我们开始了一场音乐会。但它的精神超越在了国外经历的印象。也许，这种独特的感觉，多种颜色的爵士——正是我的节日——也许这让这么多的人欢呼，这指引这个传统节日走向成功之路。

- 我们庆祝第20届克莱佩达城堡爵士音乐节和第80届海洋节庆典！我们希望克莱佩达不仅成为立陶宛的海运首都，也同时成为世界爵士乐之都。

感谢您接受我们的采访。 ■





SMM

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



Hamburg Messe





A NEW PASSENGER AND CARGO TERMINAL STARTED OPERATIONS IN KLAIPEDA

On the 20th of May this year the newly constructed *Central Klaipeda Terminal* (CKT) accommodated and served the first cruise vessel *MS Deutschland*.

Arvydas Skuodas

CKT commercial director

‘It is a special event in Klaipeda port as since now we are able to be proud having the most modern Passenger and Cargo Terminal in the Baltic countries. We anticipate that it will help to attract new shipping lines, increase the competitiveness of our port’, – said the head of Klaipeda State Seaport Authority Arvydas Vaitkus.

The implementation of this project is especially important for the improvement of the image

of Lithuania as an attractive country for tourists. Up till now the passenger servicing infrastructure of Klaipeda port was not sufficiently developed and it hampered maritime tourism in Lithuania. Having constructed *Central Klaipeda Terminal* favourable conditions are created for rendering maritime transport services, tourism and business development.

The vessel 175 m long came from the Polish port Gdynia and brought 354 passengers. The servicing of this cruise vessel in CKT was a novelty not only to the captain of the vessel but also for the whole group of companies rendering services on shore: tourism agencies, taxi and Bus Park and other organizations. Traditionally the guests were met with folk music. CKT together with *Smilyne Ferry* organized a smooth operation of taking tourist buses to Neringa. Individual passengers, who did not go on excursions, were suggested other entertainments.

CKT activities are gaining momentum. Since March, there moored at the terminal tens of different types of vessels from 30 to 198 m long. It was a good opportunity for terminal team to assimilate new vessel servicing procedures.

In *Central Klaipeda Terminal* there will be able to moor even three vessels at a time (ro-ro, ro-pax type, passenger ferries, and cruise vessels). They will be able to serve 0,5 million passengers and handle 6 million tonnes of cargo annually.

At CKT quays there is also accommodating the auxiliary fleet of electrical connector construction between Sweden and Lithuania team Nord Balt working in the Baltic Sea.

The new passenger and cargo terminal was constructed using the state funds, private investments and EU support. The total value of this project – is about LTL 220 million. ■



新的客运及货运码头 开始在克莱佩达运营

Arvydas Skuodas
CKT商务总监

在今5月20日，新建成的中央克莱佩达码头（CKT）容纳并服务于第一游轮MS Deutschland。

“这是在克莱佩达港的一个特殊活动，因为现在我们在波罗的海国家能够拥有最现代化的客运和货运码头感到自豪。我们预计，这将有助于吸引新航线，提高我们港口的竞争力”，克莱佩达国家海港管理局负责人Arvydas Vaitkus说。

该项目的实施，对于将立陶宛形象塑造成一个有吸引力的旅游国家的进步尤为重要。到目前为止，克莱佩达港的客运服务的基础设施没有得到充分发展，它阻碍了在立陶宛的海洋旅游业。建立了

中央克莱佩达码头，创造有利的条件来呈现海洋运输服务、旅游和商业的发展。

该船长175米，来自波兰格丁尼亚港口，带来了354名乘客。在CKT该邮轮的新奇服务，不仅来自船长也包括在岸

上为公司提供服务的全部组合：旅游机构、出租车和公交车公园和其他组织。依据传统，客人们见识了民间音乐。CKT连同Smiltyne客运组织旅游巴士到涅林加。没有去短途旅行的个别乘客被建议进行其他娱乐活动。

CKT活动蓄势待发。三月份以来，停泊在码头的有数万条不同类型的船只，从30至198米长。这是码头团队吸收新船服务程序的一个很好机会。

在克莱佩达中央码头可以同时甚至停泊三艘船（类型有滚装船、滚装型、客轮和邮轮）。他们每年将能够服务50万人次，每年处理货物600万吨。

在CKT码头，这里还容纳电气连接器构造的辅助舰队，在波罗的海地区瑞典和立陶宛队北波尔特之间工作。

新的客运和货运站用的是国家资金，私人投资和欧盟支持。该项目的总价值有——大概2.2亿立特）。





PYRAMID IN THE GREAT SILK ROAD: MYTH OR REALITY

Valeriy Gulbas,

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

On the basis of this article and the report made at the international conference *Transbaltica 2014* at the session 'Sustainable and smart logistics – the basis of European and Asian partnership', organized by the international business magazine JURA MOPE SEA, there was made the analysis and factors of impact of Free Economic Zones on the development of the global project *The New Silk Road*.

As far as the importance of the topic of the development of the project *The New Silk Road* for national economics and international co-operation is concerned, it is possible to decide from the speech of Geoffrey R. Pyatt, Principal Deputy Assistant Secretary of the USA for South and Central Asian Affairs Bureau. Speaking at the Institute of Southern and Central Asia in Washington he said that: 'creation of new trade and transport corridors connecting the markets of Southern and Central Asia within the framework of the project *The New Silk Road*, is the main priority for American diplomacy in the region for the coming years'.

Statistic data about the volume of the global transport and logistics services market will help to assess the whole significance of the above priority. Presently it is 1 trillion 500 billion US dollars and it makes 4.7 % of the global GDP.

The leading players in the given market are 30 transport logistics companies that serve 35 % of market demand and form the policy of the development of international freight corridors.

More than 30% of the global market of freight transportations is executed by maritime transport at the disposal of which there are 40 million containers, with impressive annual maritime transportation capacity of 158 million tonnes. And ten leading shipping companies are in fierce competition for international cargo transportation market.

Some prehistory

In the middle of 2000 in Kazakhstan, on the initiative of the President, there was created a political basis, made economic programs and strategies directed towards the positioning of the state such as 'Regional locomotive' and successful participant of global economics and active participant of the project *The Revival of Silk Road*. And the idea was raised for the global community for creation of multi-modal logistics centres with the status of *Dry port*, located in the territory of FEZ.

In 2007 Economic and Social Commission prepared recommendations for the development of Transport routes ensuring the connections between Asia and Europe.

Summarising the international knowledge on the basis of the growth of international trade between the states of Europe and Asia and taking into consideration economic peculiarities in Asian states having no access to external seas, UN ESCATO commission approved and recommended a program directed towards the development of the states via which international land transport corridors pass.

The peculiarities of the ownership of structures (state, private) were taken into consideration, the measures were foreseen and standards prepared. The procedures were taken within the framework of the strategy 'Differentiation

of services' for decreasing the obstacles on the way of international trade: 'Time – costs – distance', and also there were outlined the barriers of non-physical character, connected with the costs when passing the territories of Central Asian states.

Harmonization of legal framework in cargo transportation – key to success

On the basis of the recommendations EC UN and ESCATO UN the states were given the rules and requirements on reporting, standards of the branch and the level of operative and legal responsibility was defined for the development of Euro-Asian transport links. The procedures were recommended for the development of inter-modality, the importance of creation and strengthening of national mechanisms for coordination of activities in simplifying the procedures connected with border-crossings and with the issues of organization of cargo transportations were defined.

International legal prerequisites for deleting the barriers impeding cargo transportations via the international borders were prepared.

International forms of documents were given to Eurasian states that took away the barriers of physical and non-physical character.

For example, in 16 international legal documents signed by the participants of Special UN programs for economics of Central Asia, there are registered similar procedures on simplifying of border-crossing process for transportation of cargo.

EC and Social Commission for Asia and Pacific Ocean proposed to the state, via the territory of which there pass international transit corridors, the methods and procedures that are to be taken 'operatively-instantly' for efficient work of transport infrastructure under the regime "time-costs-distance".

In the conclusions of UN ESCATO Commission there is reflected the state of Asian automobile roads, the needs for investments are defined and the priorities for the development of trans-



port corridors are reflected. According to the data of the commission the member – states of international project intend or have planned to invest 26 billion US dollars and 18 billion US dollars for the modernization and improvement of about 26 thousand kilometres of priority routes.

Up to 2020 the states-participants of the project ESCATO UN plan to create a great number of 'lacking chains' in national transport networks and namely to construct 4 800 km of auto-roads and 12 500 km of railroads and make 1 740km of inland waterways. The estimated value of the above works makes 225 billion US dollars.

Out of the costs on priority projects there are costs on general projects for the development of transport infrastructure that make 600 billion US dollars or 0,16 % of EU GDP.

Regional locomotives or the future leaders of global market

On the example of Kazakhstan it is possible to see how the taken international programs and agreements on the development of international transit routes are being implemented.

Within the framework of the state program "Transport strategy of the Republic of Kazakhstan up to 2015" it is planned to implement transport projects with the attracted investments from different sources at the rate of 30 billion US dollars.

Presently the project of the development of auto-corridor is under implementation *West China-West Europe*, and the projects of construction of two railway lines *Corgas-Zetigen* and *Uzen-Gyzylgala-Bereket-Etrek-Gorgan* are going on.

In support of international and national programs the Government of Kazakhstan has planned to create a network of 9 Special Economic Zones in the territory of the state.

In 2011, the Law on Free (Special) Economic Zones was promulgated where the important prerequisites for investors will be reflected, namely:

- Preferential taxation, including tax exemption up to 5 years.
- Zero tariff for land rent, exemption from corporate income tax.
- In the territory of SEZ the regime of free customs zone is introduced.

By the Order of the President of the State there was created Free Economic Zone *Khorgos-West gate* where the creation of multi-modal transport-logistics complex with the status of Dry port is foreseen.

Relying on the creation of political and economic prerequisites, there were created maximal conditions for attraction of international investors and brand companies transporting cargo from the states of South-Eastern Asia and West

Europe to Kazakhstan.

But, unfortunately, none of the states of Central Asia managed to achieve any success in the realization of national and international projects, including Kazakhstan too.

'Why?'- you may ask. The participants of the conference were also speculating about it.

Leaders and newcomers – who loses or wins? Underwater reefs of a Dry port

Generalizing the knowledge of the companies-leaders in the global cargo transportation market, the conclusion can be made that the top of their management pyramid is using the algorithm which allows to operatively manage a huge private industry and sets the pace of cargo handling in all mainland ports and dry centres of cargo transportation (Dry ports).

Herewith they are efficiently using the factor of impact on national and international spheres in taking political and financial decisions. They successfully carry out a deliberate policy on business enlargement at the expense of small transport companies-participants of international market of delivery and transportations with the aim to make them logistic ones – a total reorganization of logistics chains, systems and services.

In partnership with the reputable centres of lobbyism they manage to actively develop the structures of access to operative and reliable information. Here the competence of the subject of awareness is clearly seen: about the activities of global producing companies and providers of raw goods under the influence of which there are the issues of market regulation and formation in the field of tariffs and mechanisms of state support of national business.

All the participants face the difficulties of high administrative and investment thresholds while entering into global logistics business. But it is necessary to note that in successfully working companies a special place in the structure of management pyramid there is allotted to logistics providers in getting the status of investment attractiveness.

Free Economic Zones and Dry ports – success factors

Organizational component of the structure of the FEZ mechanism is no less important than political one. It is especially important to take into consideration the sequence of creation of the structure of management pyramid for newly created companies that ambitiously declare about their claims on market held. The newcomers are to know that the higher layers of the pyramid of the global structure will limit the activeness of the lower layers. Namely these

limitations and containments allow to efficiently control and manage the market.

As the international knowledge witnesses as well as many-year analytic observations and the analysis of the development of FEZ in the states of Eurasia confirm, that the efficiency of FEZ work depends on the conditions of the formation of management structure. Unlike the principle of addition where the sum does not change due to the permutation of summands, here the right sequence of summands, its form and composition influence the investment stability of the project. It is necessary to grasp that the success of any project depends on the pyramid where the right method of *synergy* is laid with regard to *adequacy*. i.e. determining the boundaries of the competence, regulating the necessary number of activities.

The factor of adaptation is of special importance of FEZ activities i.e. the possibilities to adapt under dynamically changing external conditions. Logistics outsourcing in management – is focussing on the possibility to efficient regulation of unavoidable deviations. Furthermore – minimization of costs at the expense of the roadmap of underwater reefs in the water territory of a dry port prepared in advance.

The key factor for FEZ development is the choice of the leader of the management structure who is able to consider himself as a part of something bigger than personal 'Me'. The same 'role of personality in history' when we call the greatest creation of the world Pyramid of Cheops and up till now we cannot unravel the algorithm of its construction that was made by less known cousin Hermione.

For the operative development of the project it is necessary to work out and launch the algorithm of FEZ creation, which is designed for efficient management of special type where discrete logarithm of the impact of external environment on internal management mechanism is laid. The vectors laid in FEZ management structure are to be directed to the junction points of global financial flows and global spheres of political decision making.

The compulsory condition for the efficient activities of FEZ is the availability of traditions in the sphere of their application and for the creation of economic development perspectives in the presence of the authority of trust access in international specialized organizations. Availability of personal algorithm, who submitted the idea of priority, in the presence of function of replicate enthusiasm and modern knowledge – will lead to success in creation of modern efficient national economics and international, alternative transport system

The countries of Eurasia including Kazakhstan, have already historically matured for integration to global economics and on the Great Silk Road they are to have constructed their 'Pyramid' of solutions. ■



Valeriy Gulbas

在哈萨克斯坦共和国总统行政经济事务非工作人员顾问，欧洲VIV基金创始人

至于该议题新丝绸之路项目的民族经济学，和国际合作的发展得到关注的重要性，可以从美国南亚和中亚事务局首席副助理国务卿Geoffrey R. Pyatt的讲话来判断。谈到在华盛顿的南亚和中亚研究所，他说：“创造新贸易和运输走廊项目的新丝绸之路在框架内连接南亚和中亚地区的市场，是美国在未来数年外交事项主要优先地区。”

全球运输和物流服务市场流量的数据统计，将有助于评估上述优先的整个意义。目前为1.5万亿美元，这占全球国内生产总值的4.7%。

在特定市场中领先者是30个运输物流公司，供应35%的市场需求，并形成国际货运走廊发展的政策。

全球市场30%以上货物运输是通过海上运输处理，其中有4000万个集装箱，年海上运输能力为1.58亿吨，令人印象深刻。而十大船公司都在为国际货物运输市场激烈竞争。

一些史前史

哈萨克斯坦在2000年中期，在总统的倡议下，创建了一个政治基础，使经济计划定位和战略状态发展朝向“区域火车头”和成为全球经济的成功参与者，该项目的丝绸之路复兴的积极参与者。而无水港状态多模式物流中心的建立这个想法被国际社会提出，设立在FEZ境内。

2007年经济和社会委员会为发展运输路线准备建议，确保亚洲和欧洲之间的连接。

在欧洲和亚洲的国家国际贸易增长的基础上总结国际知识，并考虑到在亚洲国家经济特殊性无法进入其外部海域，联合国ESCATO委员会批准，并建议通过国家制定针对其国际陆运走廊的程序。

考虑到结构（国有、民营）的所有权特殊性，中预期的措施和标准编制。该等程序采取“差异化服务”战略，以减少国际贸易

伟大丝绸之路上的金字塔：神话还是现实

基于本文以及2014年过境波罗的大陆国际会议上，由国际商业杂志《海》组织的“可持续和智能物流——欧洲和亚洲伙伴关系基础”的报告，分析了自由经济区对全球新丝绸之路项目的发展的影响因素。

道路上的框架内障碍：“时间——成本——距离”，也有概述了非物理性质的障碍，与连接中亚国家领土时的成本。

货物运输法律框架的统一——成功的关键

基于联合国欧盟和联合国ESCATO的建议，国家在报告中制定了规则和要求，手术和法律责任的分支和级别的标准被定义为欧亚运输环节的发展。该程序被推荐用于跨模态发展，建立和加强国家机制的重要性，协调活动，简化与边境口岸相关议题，定义货物运输组织中的程序。

编制国际法律先决条件以便删除通过国际边界阻碍货物运输的障碍。

文件国际形式给予欧亚国家带走障碍的物理和非物理性质。

例如，通过在中亚经济联合国特别程序的参与者签署了16个国际法律文件中，有关于简化货物运输过境注册过程的类似程序。

亚洲及太平洋欧盟和社会委员会通过国际过境走廊向国家提议，方法和过程用于“时间 - 成本 - 距离”制度下“立即操作”交通基础设施的有效工作。

在联合国ESCATO委员会的结论也反映亚洲汽车道路状况，反映投资需求的定义和运输走廊发展的优先事项。根据该委员会的成员数据——国家国际项目打算或已经计划投资260亿美元和180亿美元，来促进约2.6万公里路的现代化和改善。

截至2020年，参加该联合国ESCATO项目计划的国家，创建国家运输网络“缺乏链”并构建自动公路4800公里，铁路12500公里，使1740公里内陆建立大量水道。估计上述工程价值2250亿美元。

在一般发展项目中的优先项目，其运输基础设施发展的成本的费用也有6000亿美元或欧盟国内生产总值的0.16%。

区域机车或全球市场的未来领袖

通过哈萨克斯坦的例子就可以看到国际过

境路线的发展，采取国际方案和协议正在执行中。

“哈萨克斯坦共和国至2015年的交通运输战略”的框架内，计划实施交通项目投资，吸引了来自不同来源的300亿美元价值。

目前自动走廊项目的发展正在中国西部——西欧实施，Corgas-Zetigen和Uzen-Gyzylgaia-Bereket-Etrek-Gorgan两条铁路的建设工程正在进行。

支持哈萨克斯坦政府计划的国际和国家方案，在该州境内创造9条经济特区网络。

2011年，自由（特别）经济特区法律将要出台，其中反映了对投资者的重要前提条件，即：

- 税收优惠，包括长达5年免税；
- 零关税的土地租金，免征企业所得税；
- 经济特区境内自由关税区制度的介绍。

国家总统Oder在自由经济区霍尔果斯——西大门那里建立多式联运物流园区无水港是可预见的。

依托建立政治和经济的先决条件，有最大条件吸引力国际投资者和品牌公司的国家，从东南亚和西欧到哈萨克斯坦运送货物。

但不幸的是，这些中亚国家包括哈萨克斯坦都没有打算，在实现国家和国际项目中取得任何成功。

“为什么？”——你可能会这样问。本次会议的参加者还猜测一下吧。

领导者和新人——谁输谁赢？无水港水下暗礁

归纳了全球货运市场企业领导者的知识，得出的结论是，他们使用算法管理金字塔顶端，它允许操作管理一个庞大的私人产业，并将在所有陆港的货物运输装卸无水中心（无水码头）。

这里是他们有效地使用采取政治和财政决策的国家和国际领域的影响因素。他们在小运输公司深思熟虑扩大政策，成功地开展参与者交付和运输业务，目的是为国际市场建立物流中心——重组物流链、系统和服务。

与著名中心lobbyism合作，他们设法积极发展接近结构和可靠信息。在这里，可以清楚地看到认识主体的能力：全球

生产企业活动和货物原料供应商，其中也有国家业务在关税和机制方面的市场调节和形成支持。

所有的参与者面临高昂的行政和投资门槛的困难，同时进入全球物流业务。但要注意，在工作成功的企业管理金字塔结构的特殊的地方，物流供应商获得投资吸引力。

自由经济区 和无水港——成功因素

FEZ机制结构组织重要性不次于政治机构的组成成分。考虑到创建管理金字塔新的公司，雄心勃勃地宣布他们对市场持债权的结构顺序是特别重要。新人都知道，全球结构的金字塔高层将限制在较低层的积极性。即这些限制和构造可以有效地控制和管理市场。

随着国际知识见证人以及许多年的分析观察，以及在欧亚大陆FEZ的发展分析自由经济确认，认为自由经济工作的效率依赖于管理结构的形成条件。不像另外那里总和与被加数的排列相关，被加数在这里有正确顺序，它的形式和组成影响项目投资稳定性和改变原则。要把握任何项目的成功，取决于在哪里协同正确的方法，奠定充足金字塔。即判断能力的界限，规范活动所需的数量。

FEZ活动中特别重要的因素是在外部条件动态变化的条件下，适应经济自由的活动。在管理物流外包——集中在有效监管不可避免偏差的可能性。此外——提前准备好在一个水下珊瑚礁的路线图的无水港水境内的最小化花费成本。

FEZ发展的关键因素是管理架构的领导者能够作为超越个人的“我”，将自己作为高于自身利益的集团的一部分，进行考虑做出选择。当我们调用世界最伟大的创造，胡夫金字塔时有相同的“人格在历史上的作用”，到现在为止我们不能解开由不太知名的表弟赫敏做出的它的建筑算法。

对于项目手术的发展，有必要制定和推行FEZ创造演算法，这是专为特殊类型设定，其中，外部环境对内部管理机制的影响，离散对数是奠定高效管理的算法。奠定了在自由经济管理结构中的向量，都被定向到全球资金流动和政治决策的全球领域的连接点。

FEZ有效活动的强制性条件，是传统在其应用的领域和在国际专门组织信任的访问权限存在创造经济发展前景的可用性。可用性个人算法，提交优先权的想法，在重复的热情和现代知识功能的存在——将导致创建现代高效的国际经济学和国际化、替代交通系统的成功。

欧亚大陆的国家，包括哈萨克斯坦，已经在伟大的丝绸之路历史上成熟整合全球经济，他们已经在构建“金字塔”解决方案。

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.





THE REPRESENTATIVES OF CHINA INDUSTRIAL COMPANIES WERE ACQUAINTED WITH KLAIPEDA PORT

In May the delegation from China visited Klaipėda State Seaport. The aim of the delegation of China – was to assess cargo transportation possibilities and perspectives along the new Silk Road connecting China, Kazakhstan and Belarus with West Europe. During the visit the China delegation met the heads of the Ministry of Transport and Communications and the Ministry of Foreign Affairs, Lithuanian railways, Klaipėda State Seaport Authority as well as VPA Logistics, Klaipėda Smelte, Klaipėda Container Terminal and other institutions and companies.

The guests were acquainted with the most important port projects, development guidelines and the port stevedoring companies presented them their long-term plans. Sightseeing tour of Klaipėda port was organized for the representatives of China industrial companies.

The aim of the delegation of 30 China businessmen – was to assess cargo transportation possibilities and perspectives of the new Silk Road connecting China, Kazakhstan and Belarus with West Europe. According to China businessmen, Lithuania and Klaipėda port might become the main gate to Europe.

Close cooperation relationships between Klaipėda port and China exist for several years. Several years ago in the capital of China in Beijing there was signed intergovernmental agreement between Lithuania and China concerning cooperation in the field of maritime transport, in 2009 the Minister of Transport of China Li Shenglin visited Klaipėda port. Experts from China 'China Road and Bridge' made a feasibility study of Klaipėda outer port.

Common Lithuanian and China project – container train Saule was especially successful and it achieved international attention. It connects nine states from China to Belgium. The cargo from China reaches Europe in 10 days – even four times quicker than transporting by sea. ■



中国工业企业代表熟悉克莱佩达港

在5月，中国代表团参观了克莱佩达国家海港。

中国代表团的目標——是评估沿着新丝绸之路连接中国、哈萨克斯坦和白俄罗斯与西欧货物运输的可能性和前景。访问期间，中国代表团会见了交通部和外交部的负责人、立陶宛铁路、克莱佩达国家海港管理局以及VPA物流、克莱佩达Smelte、克莱佩达集装箱码头及其他机构和公司。

关于来访者们熟悉的最重要的港口项目，开发指导和港口装卸公司提出了他们自己的长期计划。克莱佩达港为中国工业企业的代表组织了巡游活动。

这支拥有30位中国商人的代表团的目的一——是评估由新丝路连接中国、哈萨克斯坦、白俄罗斯与西欧货物运输的可能性观点。根据中国商人的意见，立陶宛和克莱佩达港有可能成为到欧洲的主校门。

克莱佩达港和中国之间几年来存在密切合作关系。几年前，在中国首都北京签署了关于立陶宛和中国之间，在海上运输领域合作的政府间协议，2009年中国交通运输部部长李盛霖参观了克莱佩达港。来自中国的“中国路桥”专家提出对克莱佩达外港进行可行性研究。

常见立陶宛中国之间项目——集装箱列车SAULE是特别成功的，它实现了吸引国际社会的关注。它连接从中国到比利时的9个国家。来自中国的货物10天到达欧洲，甚至比海上运输快4倍。 ■





INCREASING ECONOMIC PROSPERITY FUELS DEMAND FOR LOGISTICS IN CHINA



In continuing its impressive development path of recent decades China has become two economic markets that are interconnected and converging:

- its Global market which is driven by mass production for export to developed countries and
- its Local market which revolves around rapidly expanding domestic consumption.

Mark Millar

Multi-national companies first came to China to take advantage of abundant supply of low-cost labour and incentives to establish operations in Special Economic Zones. Nowadays they remain in China to sell products to Chinese consumers in the local market. Factories and shops are interconnected and converging – the workers have become the shoppers. One development has fuelled the other, increasing economic prosperity across the nation. The latest saying is that the foreign companies “came to China for the workers, now they stay in China for the shoppers”.

From the China logistics perspective, the emphasis is therefore no longer purely on transporting products from factories to the ocean ports on the eastern seaboard for export to the developed markets.

Nowadays there is just as much emphasis on distributing goods within and throughout the domestic China market in order to reach the increasingly prosperous consumers located all over this vast country.

Logistics Sector

The logistics industry has been a key part of China’s relentless economic growth. The latest report from the China Federation of Logistics and Purchasing (CFLP) says that China’s logistics industry was worth RMB 177.3 trn in 2012, up 9.8 % from 158.4 trn in 2011, mainly fuelled by the country imports of raw materials. The CFLP figures say that logistics costs increased by 11.4 % to RMB 9.4 trn, equivalent to 18% of gross domestic product.

Transportation accounted for over 52 % of China’s logistics costs with 78 % of all domestic cargo being moved by road. Road transport companies account for the largest share of the logistics market in China with 790,000 road hauliers, but the top 20 trucking companies share less than 2% of the market.

As reported by Asia Maritime, China’s logistics sector remains hugely complex, brutally competitive and massively fragmented – even the top 50 logistics players, led by Cosco, Sinotrans & CSC Holdings and China Shipping, with combined sales revenues of more than RMB 2 billion, have less than 2 % of the total market.

Li & Fung’s latest China Logistics report says that high road tolls, stringent regulations and increased taxes are some of the issues facing logistics companies in China, with road tolls now representing 33 % of total transportation costs. ‘Excessive highway tolls, as well as price hikes of fuel and labour, have eaten into many logistics enterprises’ profits’, – the report says.

Continuing economic development in both production and consumption sectors brings new challenges and opportunities for the logistics industry. Although logistics in China is the backbone of the domestic supply chain, the industry itself remains complex, inefficient and fragmented.

3PL

Third party logistics (3PL) penetration – where transportation and warehousing activities are outsourced to a third party – is around 20 % in China.

Contrast that to the USA where the penetration rate is around 45 % and Western Europe where it’s almost 50 %, whilst in Japan outsourcing reaches 80 %.

The low 3PL penetration rate in China is a function of it being early days for outsourcing – vertical integration is the traditional approach of Chinese companies. It also indicates the relative immaturity of the logistics sector – reflecting the developing market environment.

Whilst we are seeing improvements in the quality of warehousing infrastructure – largely driven by property developers, the increasing presence of multi nationals and related invest-

ments – the domestic transportation sector remains massively fragmented and hugely challenging.

Providing transportation to service nationwide domestic distribution networks typically involves numerous trucking sub contractors – with the majority of them being owner-operators with just one or two trucks – rarely of good quality and with little, if any, modern technology.

International logistics service providers are providing nationwide transportation solutions through tightly managed networks of pre-qualified sub-contractors, combined with adoption and deployment of technology for electronic track and trace.

As China’s economy continues to develop, the logistics sector will mature and outsourcing levels increase. The increasing presence of multinational companies in the domestic market, accelerates the deployment of international best practices in logistics, embracing multi modal transportation, structured distribution networks and efficient supply chain ecosystems.

Learn more about the exciting developments in China’s Logistics Sector at the 9th China (Shenzhen) International Logistics and Transportation Fair (CILF 2014) taking place in Shenzhen, China during 14–16 October 2014 – for full details please visit the CILF 2014 Web Site or view the promotional video. For exhibiting or advertising enquiries contact

mark@markmillar.com

Mark Millar (FCILT, FCIM, FHKLA, GAICD)

China based since 2002, Mark Millar delivers value for clients with informed and independent perspectives on their supply chain strategies in China and Asia.

Whilst living in Shanghai he led sales and marketing for start-up joint venture Platinum Logistix and served as Honorary Chairman of the China Supply Chain Council. He subsequently led business development initiatives in China for Exel Contract Logistics (now DHL Supply Chain) and across Asia for the Supply Chain Solutions division of UPS.

Mark has visited more than 30 Chinese cities, and is now based in Hong Kong, where he serves as Chair of the Logistics Committee at the British Chamber and Chair of International Relations Committee at the Hong Kong Logistics Association.

A regular Speaker at industry events across Asia, including China, Hong Kong, Singapore, India, Thailand, Malaysia, Vietnam, Indonesia, Philippines and Myanmar, Clients have engaged Mark as Speaker, MC, Moderator or Conference Chairman at more than 300 events in 20 countries.

The Global Institute of Logistics recognised him as “One of the most Progressive People in World Logistics” and London business publishing house Kogan Page have recently commissioned him to write the book “Global Supply Chain Ecosystems”.

Mark serves as an International Advisor to the Shenzhen Logistics and Supply Chain Management Association (LSCMA), the organisers of the China International Logistics Fair (CILF) 2014.



Mark Millar

为中国物流需求增加经济繁荣燃料

中国经过近几十年令人印象深刻的持续发展，已形成互相连接和会聚的两个经济市场：

- 其全球市场是由大量出口产品到发达国家以及
- 其本地市场萦绕着迅速扩大的国内消费。

跨国公司第一次来到中国，利用丰富的资源、低成本的劳动力以及激励机制在经济特区中建立经营。如今他们仍然在中国销售产品给中国当地市场的消费者。工厂和商店都相互联系、会聚——工人已成为购物者。一个发展推波助澜另一个，在全国范围内日益增加经济繁荣。最新的说法是，外国公司“来中国寻找工人，现在他们待在中国寻找购物者”。从中国物流的角度来看，因此重点不再是单纯的从东部沿海地区的海洋港口运输工厂产品出口到发达国家市场。

如今遍布这个幅员辽阔的国家日益繁荣的消费者和整个中国国内的商品市场分销得到同样多的重视。

物流业——物流业一直是中国经济不懈增长的一个关键部分。从中国物流与采购联合会（CFLP）的最新报告中得到的数据，中国的物流业在2012年价值人民币177.3万亿，从2011年的158.4万亿同比增长9.8%，主要是业务来源是该国进口的原料。物流与采购联合会的数字说，物流成本增加11.4%至人民币9.4万亿，相当于国内生产总值的18%。

交通运输占中国物流成本的52%以上，这些成本的78%来源于国内所有货物公路运输。公路运输企业在中国占物流市场的最大份额，有790,000个公路运输企业，但前20名的货运公司分享市场份额不足2%。

据亚洲航运报道，中国的物流业仍然是非常复杂，存在残酷的竞争和大量支离破碎——甚至是中远、中外运长航集团和中国海运带动下的前50名物流企业，用结合销售取得利润超过20亿人民币，也已少于2%的总市场份额。

Li & Fung的最新中国物流报告说，高过路费、严格规定和税收增加是物流公司在中国面临的一些情况，道路通行费现

在占运输总成本的33%。“过高的高速公路通行费，以及燃料和劳动力价格上涨，已经吃进物流企业很多利润，”该报告说。

在生产和消费领域持续的经济增长带来了物流业新的挑战 and 机遇。虽然物流在中国是国内供应链的骨干，但行业本身仍然存在复杂、低效和零散的问题。

第三方物流（3PL）的渗透——运输和仓储活动外包给第三方——在中国约占20%。

对比来看，就美国在这方面的普及率约为45%，在西欧几乎为50%，而在日本的外包达到80%。

第三方物流在中国的低渗透率是外包的早期功能——垂直整合是中国企业的传统做法。这也表明了物流业的相对不成熟——反映了发展中的市场环境。

虽然我们看到了仓储基础设施的质量改善——主要是由房地产开发商驱动，存在多国民和相关投资增加——国内运输部门仍然存在大量零散和巨大的挑战。

全国提供运输服务的国内分销网络通常涉及许多货运分包商——他们中绝大多数业主运营商提供一个或两个卡车——很少质量好，现代技术如果有的话，也是很少。

国际物流服务供应商通过预审合格分包商的严格管理网络，提供全国性的运输解决方案，并采用结合电子跟踪和追踪技术部署。

随着中国经济的不断发展，物流业将成熟，外包服务水平也会提高。跨国公司在国内市场日益增长的存在，加速了国际物流调配的最佳实践，拥抱多式运输、结构化的分销网络和高效的供应链生态系统。

欲了解中国物流业在中国发展的更多情况，敬请关注10月14-16日在深圳举

办的令人振奋的2014年第九届中国（深圳）国际物流与运输博览会（物博会2014年），有关详情请访问2014物博会网站或查看宣传视频；展出或广告查询联系mark@markmillar.com

- 结束 -

Mark Millar 马克 FCILT, FCIM, FHKLA, GAICD

自2002年以来，Mark Millar在中国向客户提供中国和亚洲的供应链战略知情和独立的观点来创造价值。

居住上海期间，他带领的销售和营销队伍启动合资企业Platinum Logistix并担任中国供应链协会名誉主席。随后，他领导了中国的Exel的合同物流（现在DHL供应链）和亚洲各地UPS供应链解决方案事业部业务发展计划。

Mark曾走访中国30多个城市，现在总部设在香港，在那里他担任英国商会物流专业委员会主席以及在香港物流协会国际关系委员会主席。

其定期报告和在整个亚洲的行业活动，遍布中国、香港、新加坡、印度、泰国、马来西亚、越南、印度尼西亚、菲律宾和缅甸，为客户在20个国家的300多场活动中担任发言人、主持人、协调人、或会议主席。

物流全球研究院认出他是“在世界物流界进步最快人士之一”，伦敦商业出版社高根页面最近已委托他撰写“全球供应链的生态系统”一书。

马克是2014年深圳市物流与供应链管理协会（LSCMA）、中国国际物流博览会组织者（物博会）国际顾问。

他的联系方式：

mark@markmillar.com



Mark Millar named as one of the top Supply Chain Professionals to Know in 2014

USA-headquartered *Supply & Demand Chain Executive*, the executive's user manual for successful supply and demand chain transformation, has included Hong Kong-based industry leader Mark Millar in its latest annual listing of Pros-to-Know in Supply Chain. The 2014 Provider Pros to Know is a listing of individuals who have helped their Supply Chain clients or the Supply Chain community at large prepare to meet the industry challenges they face in the year ahead.



As managing partner of M Power Associates, Mark leverages 25 years global business experience and an exclusive network of best-in-class supply chain practitioners to provide value for clients with informed and independent perspectives on their supply chain strategies. His series of 'Asia Supply Chain Insights' corporate briefings, consultations and seminars help companies navigate the complex landscapes in China and ASEAN, improve the efficiency of their supply chain ecosystems and make better-informed business decisions.

Speaking from the Multi Modal trade show in Birmingham, England – where he is hosting a seminar on 'China Supply Chain Strategies' – Mark said: 'I am honoured to be named in this prestigious listing of supply chain leaders,

which reflects my continued focus on helping clients to understand and improve their global supply chain ecosystems. These ecosystems play a crucial role in enabling global trade, highlighting why all businesses should put Supply Chain firmly on the strategic agenda in 2014.'

Barry Hochfelder, editor of *Supply & Demand Chain Executive*, said: 'Supply Chain is increasingly recognized as a strategic differentiator and Supply Chain Leaders have become crucial to the success of the enterprise in meeting the challenges of what truthfully has been called a turbulent economy. Our Pros to Know listing highlights many of these outstanding executives and their accomplishments.'

'This honor highlights the many thought-leaders who are helping to shape the Supply

Chain industry and advance Supply Chain as a respected discipline in the enterprise',- Hochfelder added. 'Their efforts in developing the tools, processes and knowledge base necessary for Supply Chain transformation, and in promoting new approaches to supply chain enablement, have earned them a place on this year's Pros listing.'

Well-known throughout the logistics and supply chain communities across Asia, Mark has been based in Hong Kong since 2005, prior to which he lived and worked in industry roles in Shanghai, Sydney and Singapore. Acknowledged as an engaging and energetic presenter, Mark has been engaged as speaker, moderator, MC or conference chairman at over 300 events in more than 20 countries. ■

Mark Millar 被命名为 2014年应该知晓的顶 级供应链专业人士之一

总部位于美国的供求链执行，是成功供需链变革执行者的用户手册，其最新年度应该知晓的供应链专业人士名单，囊括了位于香港的行业领先者Mark Millar。

2014年应该知晓的供应链专业人士名单，帮助供应商最大程度上了解供应链客户或供应链行业的大众优点，为满足他们需求，在今年面对未来的行业挑战做好准备。

作为男人力量协会公司的管理合伙人，Mark利用25年全球业务经验和一流的独家最佳供应链从业者网络，为客户制定供应链策略提供知情独立且有价值的观点。他的一系列“亚洲供应链观察”企业简报、磋商和研讨会，帮助企业在中国与东盟的复杂形势中定位，提高他们的供应链生态系统效率，做出更明智的业务决策。

谈到在英国伯明翰举办的多模态贸易展——在那里Mark担任“中国供应链战略”研讨会主持人——马克说：“我很荣幸能登上这个著名的供应链领袖名单，这反映了我帮助客户持续关注、了解并改善他们的全球供应链生态系统。这些生态系统对全球贸易发挥了至关重要的作用，突出在2014年所有企业应该加强供

应链牢固战略议程的原因。”

供求链执行的编辑Barry Hochfelder说：“供应链日益被视为一种战略性差分手段，且供应链领袖已成为企业在面对动荡的经济挑战中，取得成功的至关重要因素。我们应该知道，专业人士列出了很多这样的优秀管理人员以及他们的成就。”

“这份荣誉凸显了许多帮助塑造供应链产业的思想领袖，他们在供应链企业中推进一种受人尊敬的纪律”，Hochfelder这样补充说。“他们在开发必要的供应链变革工具、流程和知识基础，并促进新方法，以启用供应链，这让他们赢得了专业人士名单的一席之地。”

著名的横跨整个亚洲的物流和供应链社区，是Mark自2005年以来在香港设立。在这之前，他住在上海、悉尼和新加坡，曾在业界工作。Mark是公认的有配合力和充满活力的主持人，Mark一直担任发言人、主持人、组织机构或会议主席，在超过20个国家中主持过300多场活动。■





SEA FESTIVAL INVITES TO CATCH THE GOLDFISH

Zivile Venckauskaite

One of the most beautiful and massive summer events of Lithuania in 2014 – Sea Festival – is celebrating the 80th anniversary of this long-term tradition. The holiday dedicated to the biggest treasure of Lithuania – the sea – will take place for the 55th time. Each year it is different, but it is faithful to the traditions retained since the beginning of this holiday; Sea Festival has become the integral part of Klaipeda image. The most anticipated and the biggest summer fiesta will this time invite to the seaside in July 25–27 with the motto – The all-time best!

More than 100 different genre events the Sea Festival each year suggests to the townsfolk and guests and this year it invites to remember the most beautiful traditions retained since 1934, enjoy the initiatives of present-day creators of the city and the country, who will spread in all the old city of Klaipeda on the last weekend of July.

Tossed by historical winds

‘Our congratulations to the magnificent sea! Our sea! We shall never give it to anybody. This our promise is to be fulfilled. Let the day of the sea remind it to everybody’,- said the President Antanas Smetona on the 12th of August 1934 opening the Festival.

„Our congratulations to the magnificent sea! Our sea! We shall never give it to anybody. This our promise is to be fulfilled. Let the day of the sea remind it to everybody”

*Antanas Smetona,
the President of the
Republic of Lithuania,
1934*

Since the first Day of the Sea, the significance and importance of which raised the state cultural and political elite of those days, the history of the Sea holiday was changeable.

The precursor of the Sea holiday soon was transformed to the Academic Day of the Sea, and several years later there was organized the Sea week.





In July 18-21 1963, there took place the first post-war Sea Festival that became the creator of new and continuous traditions of the holiday. The event with the object of honour and exaltation and the biggest treasure and item of the state – the sea, during the eight decades of its existence experienced different transformations but the essence remained the same: summon the inhabitants of the country at the sea, spread the maritime culture among the society, teach and educate agricultural Lithuanian people in maritime spirit and acquaint them with marine wealth and possibilities.

The exhibition will present the marine spirit

The first message about the approaching Sea Festival will be announced by the historical documentary exhibition, dedicated to the 80th anniversary of the Sea Festival. It is named after the first Day of the Sea motto – ‘All of Lithuania, to the sea!’, first of all the exhibition will be organized in the capital of Lithuania, in Vilnius. According to the organizers of the exhibition, rich and deep message of seaside will be created in the capital by the best port-city efforts of cultural community and the main marine society. The exhibition will stress the original idea and aspiration of the Sea Festival – to summon the inhabitants of Lithuania to the sea, acquaint and get them closer to it, and it will also review political and economic circumstances of the appearance of the holiday. In July the exhibition will be presented in Kaunas, the former Provisional Capital of Lithuania and having returned to Klaipeda the exposition will open the jubilee Sea Festival.

Symbols of the Festival – Fish-weather vanes

The message – ‘The all-time best!’ will be carried at the Sea Festival by three different colour fish-weather vanes, symbolizing three development phases of the Sea Festival, three generations of the Sea Festival and three festivity moods. Three turning fishes – is a symbol of continuous history and colourful experience of the Sea Festival.

The blue fish represents interwar period when the first Sea Festival started its existence. The blue fish is decorated by marine god who came from the old culture of the Balts, lord of the heaven Vejopatis, kurenas (a flat boat used by the Curonian people up to the middle of the XX century), one of the first lighthouses built at the North-eastern seaside of the Baltic Sea since 1796, traditional fachverk peculiar for Klaipeda and the XVII century poet Simonas Dachas who described Taravos Anike in his poem Annchen von Tharau.

The red fish reflects the versatile and complicated political period of Lithuania with irreplaceable symbol of those days – Neptune, sailboat Meridian built in Turku ship yard, Finland, in 1948 which served as a training ship for cadets of Klaipeda naval school, the silhouette of renewed lighthouse and inherent element of port-city panorama – port cranes.



The third, goldfish, representing the period of independence – the reflection of present day Klaipeda and the latest phase of the Sea Festival – embodies the love of all Klaipeda people to their city. Fish-weather vanes – is also a dedication of the organizers of the Sea Festival to the year 2014 – the year of Weather vanes.

Start for the Sea Festival

From the first day of the Sea Festival street events will spread all over Klaipeda. Traditionally there will be the festive fair ‘Theatre action street’. The official beginning of the holiday will be announced by solemn procession which on the 25th of July will invite the honourable maritime organizations and clubs and Klaipeda companies, enterprises and organizations that usually present themselves inventively and originally. Original, interactive and colourful compositions will decorate the procession reflecting the theme of the Festival. After the procession the compositions will settle in Klaipeda old city and will

become the focus of theatrical improvisation. We anticipate that this adventurous procession and carnival will entice the troupes of foreign countries to come here in the future.

The best we have!

Traditional maritime events – a meeting at Albatross monument dedicated to those who sailed to the sea and did not return, putting flowers on the grave of the first Lithuanian sea captain Liudvikas Stulpinas, honour to the seafarers of the ship Linkuva who perished at sea and sailing of the ships caravan to sea to honour those who did not come back.

We will honour the present seafarers who are creating new Lithuanian marine history at the Seafarers’ party in the evening.

The chords of the Sea Festival of eighty years will invite everybody to entertain together with the most popular and beloved artists of different generations of the Sea Festival.

We will show the best we have! ■





“我们向壮丽的海景祝贺！
我们的海洋！我们永远不会
把它给任何人，这是我们要
兑现的承诺，愿大家都知晓
海洋节。”

立陶宛共和国总统
Antanas Smetona --
1934年

海洋节 邀请抓 金鱼

Zivile Venckauskaite

2014年中立陶宛最美丽最大规模的夏季活动——海洋节——将庆祝这个长期传统节日80周年。这个节日是专门为立陶宛最大的财富——海——将举办第55届。每年活动是不同的，但都因为忠于这个节日的开始而保留了传统，海洋节已经成为克莱佩达形象的组成部分。这个最值得期待和最大的夏季节日将于7月25日至27日在海边举办，活动的口号——空前最好！



第三, 金鱼。代表独立时期——是克莱佩达至今和海洋节最新阶段的反映——无不体现克莱佩达人对自己城市的热爱。鱼的风向标——也是海洋节组织者对2014年的奉献——风向标的一年。

海洋节的起始

海洋节的第一天开始活动将遍布克莱佩达街头。传统上会有庆展会“剧院活动街”。假日将正式开始于7月25日的庄严游行, 应邀参与尊贵的海事机构和俱乐部还有克莱佩达的公司、企业和机构, 通常会用原创性的方式展示自己。原创、互动和多彩的组合物装饰游行反映了艺术节的主题。游行后的元素会沉淀在克莱佩达老城区, 将成为戏剧即兴的焦点。我们预计, 这种冒险游行和狂欢节将在未来吸引国外的剧团来到这里。

我们拥有的那些最好的!

传统的海事活动——信天翁纪念碑专门用于资助那些在大海航行中没有返回的人, 花朵献给立陶宛第一船长Liudvikas Stulpinas, 荣誉船舶Linkuva船员, 以海上船队纪念逝在大海没有回来的人们, 向他们致敬。

我们将向那些海员致敬, 他们在海员之夜晚会上创造了立陶宛新的海洋历史。

80年海洋节的和弦, 将邀请大家一起参与不同世代的海洋节中最受欢迎和最心爱的艺术家的娱乐活动。

我们会将我们拥有的那些最好的展示出来!

超过100种不同类型的活动在海洋节中举行, 这提醒着每年来参加参与的乡亲和嘉宾, 今年是1934年以来保持最美丽的传统, 现今城市和国家的创造者享受着这将在7月的最后一个周末, 于克莱佩达老城区举办的活动。

由于历史的风而翻腾

“我们向壮丽的海景祝贺! 我们的海洋! 我们永远不会把它给任何人。这是我们要兑现的承诺。愿大家都知晓海洋节。”立陶宛共和国总统Antanas Smetona于1934年8月12日的艺术节开幕上这样说。

从第一届海洋节开始, 其意义和重要性提升了那段时间文化和政治精英的状态, 海洋节的历史是多变的。

海洋节的前身被称为渔人节, 很快转化为海洋的学术节, 几年后由‘海周’举办。

1963年7月18日至21日举办的战后第一次海洋节创造了这个全新而又具有持久传统的假期。这项活动带着荣誉的目标, 为了提升国家最大的财富——海洋。而80年来的举行经历了不同的变换, 但本质仍然是相同的: 召唤海上国家的居民, 宣扬社会之间的海洋文化, 教育农业立陶宛人具有海事精神并认识到海洋带来的财富。

本次展览将展示海洋精神

临近海洋节的第一条消息将在历史纪录展上宣布, 以向海洋节80周年致敬。这是依据第一届海洋节的箴言来命名——“立

陶宛的一切, 致大海!” 首先展会将在立陶宛首都维尔纽斯举行。据展览的主办单位, 丰富而深刻的海滨消息由最优良港口城市的文化群体和主要海洋社区努力创造。本次展览将强调海洋节原来的想法和愿望——召唤立陶宛的居民出海, 并让他们更熟悉和接近大海, 也会检讨节日的外观政治和经济环境。七月的展览将在立陶宛前临时首都考纳斯举办, 欢乐海洋节已恢复到克莱佩达举办。

节日符号——鱼风向标

“空前最好!” 将在海洋节上由三种不同颜色的鱼风向标来展示, 象征着海洋节的三个发展阶段、三代的海洋节和三个节日情节。三翻鱼——是连续历史和海洋节丰富多彩体验的象征。

蓝色鱼代表存在于两次世界大战间的第一届海洋节。蓝色鱼来自波罗的海国家旧文化中海洋之神天堂主人Vejobatis的装饰, kurenas (由库罗尼安人在二十世纪中叶使用的平船) 奇特自1796年来, 建在东北波罗的海海滨第一灯塔之一, 传统克莱佩达十七世纪诗人Simonas Dachas在他的诗Annchen von Tharau中描述Taravos Anike。

红色的鱼反映立陶宛的多才多艺和复杂的政治时期, 那些日子不可替代的象征——海王星, 帆船Meridian 建于芬兰图尔库造船厂, 在1948年它曾作为克莱佩达海军学校学员的训练舰, 还有更新剪影灯塔和港口城市全景固有元素——港口起重机的。





SYNERGY OF BUSINESS, SCIENCE AND ART

During the days of the exhibition *TransBaltica 2014* there took place the events dedicated to the 15th anniversary of the international business magazine *JŪRA MOPE SEA*.



The partnership of the magazine *JŪRA MOPE SEA*, Lithuanian exhibition and congress centre *Litexpo* and Lithuanian business confederation proved to be a success in organizing a common event. By exchanging ideas and projects the organizers added to the event new and unexpected discoveries.

Exhibition *TransBaltica* started with social-artistic action, symbolizing the synergy of business, science and art. The project fascinated the visitors of the exhibition. The visitors saw that next to huge and powerful *Volvo* trucks there excellently fit the conceptual pieces of art of Vytautas Karciauskas, fragile works of the sculptor Vytautas Balsys as well as the pieces of art taken out of oblivious nooks that the artist of Lithuanian origin living in the USA Loreta Abucaite Hornall named „The time machines“.

The director of Lithuanian exhibition and congress centre Mindaugas Rutkauskas called the idea of uniting business, science and art as an innovative discovery that became an example to be followed by the guests, participants and the visitors of the exhibition.

Together with the partner of the action *Park Gallery* the magazine intended to induce business structures, in cooperation with the artists, to express business ideas and business image via art or via the fusion of art and science. Socially responsible business, patronizing science, culture and art was respected and appreciated at all times.

Presenting the project *Synergy of business and art* the Vice-Mayor of Klaipeda Vytautas Cepas spoke about it at the stand of the magazine *JŪRA MOPE SEA*. He was happy that the thriving company of the port-city – Klaipeda Container Terminal, celebrating its 20th anniversary this year and participating in the magazine conceived project, gave a gift to Klaipeda, a sculpture of Romualdas Kvintas which will be presented to the city on the days of 20th Klaipeda Castle Jazz festival.

Director General of Klaipeda Container Terminal Vaidotas Sileika says that in this way the company expresses its gratitude to the city where they are able to develop their business successfully and take an active part in the life of the community.

Romas Jankauskas, Director General of Lithuanian exposition in the world exhibition EXPO 2015 congratulated the socially responsible business and the initiative of the magazine to induce it.

The butterfly effect or Why dry ports?

With this title the publisher of the magazine Zita Tallat-Kelpsaite made a report and started the second session of the conference *TransBaltica* 'Sustainable and smart logistics – the base of European and Asian partnership'.

The attention was focussed to dry ports and their interaction with sea ports at this session.

The Chairman of the Board of logistics company *TL Nika Group* working in Lithuania, Germany and Kazakhstan, Vytautas Varasimavicius presented the implementation possibilities of the proposed logistics project *Dry port* in Kazakhstan in his report 'Single document for sea and dry ports. Is it possible to achieve?'

The relevance of the project is connected with the increasing of container flows requiring smart logistics solutions. The aim – is to more efficiently handle containers, ensure the activities of seaports and railway transport and increase labour productivity.

The project *Dry port* allows connecting Klaipeda Seaport to Aktau seaport in Kazakhstan and to the proposed dry port in Karaganda.

The main goal of this project – is to achieve that container trains from Klaipeda port up to the anticipated dry port in Karaganda or Aktau seaport were accompanied by a single document. Such concept of *Dry port* equalling it to a seaport is formulated in UN profile document approved on the 17th of August, 2006.

Is it possible to achieve? Can the customs and border checkpoints of several countries find a common solution via which the cargo passes?

Vytautas Nauduzas, the Ambassador on energy and transport policy matters of Economic safety policy department to the Ministry of Foreign Affairs of the Republic of Lithuania who led the conference and who is known as perceptive and playful moderator, presenting the report of the deputy director of information centre of Lithuanian Customs Department under the Ministry of Finance of the Republic of Lithuania Vytenis Alisauskas, asks how the customs officer usually behaves: according to the laws, conscience or situation.

Vytenis Alisauskas in his report „Can the customs make a man happy?“ itemized in detail and explained – yes, it can, or in other words, he said that there were no obstacles to introduce a single document formally for sea and dry ports.

But there always remain significant human factors and situations.

Non-staff adviser on economic matters of the administration of the President of Kazakhstan for the Baltic States Valeriy Gulbas spoke about it, who has spent many years for dry port issues and who prepared the concept of the project 'Dry port – the revival of the Great Silk Road' and presented it to the Government of Kazakhstan. Following the ideas of this concept there was created Kargos logistics centre. Does it please the author of the concept?

Maybe the answer will be found in the article of V. Gulbas, prepared according to his report.



商业、科学和艺术 的协同作用

2014年过境波罗的大陆展会期间，国际商业杂志《海》举行了致力于庆祝其发行15周年的活动。





该杂志《海》的合作伙伴，立陶宛展览和会议中心LITEXPO，以及立陶宛的业务联盟作为活动的共同组织者，一起让活动取得圆满成功。通过交换想法和项目，主办方为活动添加了新的和意想不到的发现。

过境波罗的大陆展览以社会艺术行动开始，象征着商业、科学和艺术的协同作用。该项目迷住了展会的参观者。参观者看到在巨大且强大的沃尔沃卡车旁边，搭配有 Vytautas Karciauskas 的优良概念艺术作品，雕塑家 Vytautas Balsys 脆弱的作品以及以起源美国艺术家 Loreta Abucaite Hornall 在立陶宛不经意生活中取出的艺术碎片命名的“时间机器”。

立陶宛展览和会议中心总监 Mindaugas Rutkauskas 将联合商业、科学和艺术作为一体的想法称为创新发现，成为了一个嘉宾、与会者和展览观众应遵循的例子。

杂志与公园画廊一道行动，旨在与艺术家合作促使业务结构，通过艺术或通过艺术和科学的融合，表达合作伙伴的经营理念和企业形象。有社会责任感的公司，在任何时候都会光顾科学、文化和艺术，给予尊重和赞赏。

克莱佩达市副市长 Vytautas Cepas，在商业杂志《海》的展位上介绍了项目商业和艺术的协同作用。他很高兴，港口城市公司兴旺——克莱佩达集装箱码头，庆祝其成立20周年，今年，码头参与该杂志构思项目，还在克莱佩达城堡

爵士音乐节20周年日里送了礼物，即 Romualdas Kvintas 的雕像到克莱佩达市。克莱佩达集装箱码头总监 Vaidotas Sileika 说，公司以这样的方式表示感谢，城市让他们的业务得以成功发展，且他们积极参与到城市的社会生活之中。世界展览2015年世博会立陶宛博览会总监 Romas Jancauskas，祝贺对社会负责任商业的发展，以及杂志对此类商业的积极介绍。

蝴蝶效应抑或为什么是无水港？

关于这个题目，杂志出版者 Zita Tallat-Kelpsaite 做了汇报，并开始第二届过境波罗的大陆会议“可持续的智能物流——欧洲和亚洲伙伴关系的基础”。注意力集中到了陆港以及它们与沿海港口在本届会议上的互动。

物流公司 TL Nika 集团董事局主席在立陶宛、德国和哈萨克斯坦工作，Vytautas Varasimavicius 在他的哈萨克斯坦陆港报告中，呈现了实现物流项目可能性。这是否有可能实现？

该项目与日益增长的集装箱流量的智能物流解决方案需求相关。其目的——是为了更有效地处理集装箱，确保海港和铁路运输活动，并提高劳动生产率。该无水港项目允许连接到哈萨克斯坦和克莱佩达海港及阿克套海港，以及达到卡拉干达无水港。

该项目的主要目标是——为从克莱佩达港到达预期的卡拉干达无水港或阿克套的海港，这一集装箱班列可以实现单一文件操作。这样相当于一个海港的无水港概念，这是于2006年8月17日在联合国通过文件批准制定。

这是否有可能实现？海关和几个国家的边境检查站，是否可以找到一个共同的解决方案，通过该货运通行证？

Vytautas Nauduzas，立陶宛共和国外交部经济安全政策部门负责能源和运输部分政策事宜的大使，主持了会议。他被称为有感知和俏皮的主持人，立陶宛共和国财政部下属，立陶宛海关总署报告部中心副主任 Vytenis Alisauskas 呈现了信息，根据法律，良心或情况向海关官员询问其通常如何表现。

Vytenis Alisauskas 在他的报告“海关可以使一个人快乐”中按照逐项细节解释——是的，这可以，或者换句话说，他说，正式在海港和陆地推出单一文件的做法没有任何障碍。

但始终保持显著人为因素和情况。

波罗的海国家哈萨克斯坦总统管理经济事务的非工作人员顾问 Valeriy Gulbas 谈到这个问题，他在无水港的问题上花费了很多年时间，准备“无水港概念——复兴伟大的丝绸之路”的项目，并提交给哈萨克斯坦政府。根据这个概念的想法创建 Kargos 物流中心。这是否让此概念的创造者欣喜？

也许答案会在 V. Gulbas 编制的他的报告文章中出现。 ■



OCEAN SHIPPING COMMUNICATION CHINA

www.coscc.ebizchina.net

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

I. Documents translation(文件翻译)

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

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

IV. Chinese/English E-Media (中英文电子媒体)

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

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



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

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



Windrose 2014 LAUREATES



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



LG EXPEDITION OF FREIGHT TRANSPORTATION AUTHORITY OF FREIGHT FORWARDING DEPARTMENT OF AB LIETUVOS GELEZINKELIAI (LITHUANIAN RAILWAYS), director Andrejus Ponomariovas
For successfully implemented international contrailer train project Nemunas

One of the problems when organizing road transportations between Lithuania and Belarus – is big queues and flows at the border.

This problem is solved by the operator of LG Expedition of contrailer train Nemunas, proposing the way how to avoid great congestions at border crossing points. Trailers with semi-trailers can be transported by contrailer train.

- The strong sides of the project:
- The transportation costs for cargo owners decrease.
 - Coordinated technology and transportation schedule.
 - Punctuality. No need to stand in queues at border crossings.
 - Emissions of harmful substances to atmosphere greatly decrease.
 - Reliability.
 - Economically beneficial project not only to business but also to the state.

The train goes once per week. Up to 30 trailers with semi-trailers can be transported at a time by the route Minsk-Vilnius-Minsk. It takes 10 hours for the journey.

The director of LG Expedition of Freight transportation authority Freight forwarding department of Lithuanian railways Andrejus Ponomariovas is convinced that the train Nemunas is the alternative to road transport and the way to avoid big queues at border crossings of EU-CIS countries.

It is planned to extend the train route to Klaipeda, later on to extend the route by phases via the whole territory of Belarus up to the Moscow region.

The specialists of customs, border points, veterinary, forwarding association Lineka and carriers are participating in Lithuanian and Belarus Project Nemunas. The intention is to popularize the project among the carriers of other EU countries, but presently it is used by Lithuanian and Belarus carriers.

It is anticipated that contrailer train Nemunas, dedicated for transportations of trailers with semi-trailers via the border will interest not only the carriers of Lithuania and Belarus but also the carriers of other foreign countries.



For input in the promotion of logistics science



SERGEJUS LEBEDEVAS
Klaipeda University Maritime techniques faculty Seafarers' institute director, professor, habilitated doctor of science
For significant scientific projects E! 3234 BIOWASTEFUEL and E! 4018 CAMELINA-BIOFUEL according to international EURECA program and for the promotion of science in a specialized scientific Lithuanian and international press

The scientific works of Sergejus Lebedevas – Klaipeda University Maritime technologies faculty Seafarers' institute director, professor, habilitated doctor of science are well-known not only in Lithuania but also abroad.

Scientific projects for which professor Sergejus Lebedevas was nominated for the award, are dedicated to the mitigation of environment pollution from the emissions of transport means by changing mineral diesel fuel to the renewing raw biofuel.

The use of biofuel from the renewing sources is a priority EU transport policy direction in order to mitigate environment pollution, increase the efficiency of the use of fuel and energy and improve economy indices of the fuel.

Lately, professor Sergejus Lebedevas is taking part in a long-term scientific project „Optimization and investigations of operative control technologies of cargo transportations by railways, creation and implementation of them in AB Lietuvos geležinkeliai

(Lithuanian railways), aiming to increase the efficiency and reliability of energy use and mitigation of environment pollution by the rolling stock park“.

Beside the research work professor Lebedevas is an active populariser of science. He is a member of editorial board of several scientific publications in Lithuania and abroad. S. Lebedevas has publicised more than 70 scientific articles, published two monographs, takes part in scientific programs in Lithuania, Poland, and the Russian Federation.

Since 2002 professor S. Lebedevas is VGTU (Vilnius Gediminas Technical University) Transport engineering 03T direction PhD member of the committee and the official opponent. Since 2011 he supervises KU joint (VGTU-ASU-KU) international PhD of Transport engineering direction and he is a member of the committee and PhD executor.

During the last 5 years he reviewed 26 habilitated doctors and doctors' thesis including 14 foreign scientists;

Organizers

JŪRA·MOPE·SEA
INTERNATIONAL BUSINESS MAGAZINE

Partners

LITVIVOS VERSLO KONFEDERACIJA ICC
LIETUVOS RINKININKŲ ASOCIACIJA



KLAIPĖDOS KONTEINERIŲ TERMINALAS



PARKO GALERIJA



The awards of the international business magazine JŪRA MOPE SEA Windrose were founded and are handed since 2009. Windrose awards are handed in 4 nominations. Windrose awards ceremonies have taken place in Lithuania and Kazakhstan.



For the most successful international project of economic cooperation



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



VALERIY GULBAS

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

For the creation of the concept of the project „Dry port – revival of the Great Silk Road“ and active participant in the development of dry ports in Kazakhstan.

Valeriy Gulbas was born, grew up and spent the greater part of his life in Kazakhstan. Presently he is living in the capital of Latvia, in Riga. Valeriy Gulbas has created European foundation VIV (VIENADAS IESPEJAS VISIEM „Equal possibilities for all“). The foundation headed by V.Gulbas has prepared a concept of the project „Dry port – revival of the Great Silk Road“ and presented it to the Government of Kazakhstan.

According to the proposed concept there was planned to construct an object in the territory of the Republic of Kazakhstan in the area of 250-300 ha on the place where railway, road, water and air routes intersect.

The concept of dry port was also presented in the international magazine JŪRA MOPE SEA, 5th edition of 2010, in Kazakhstan and Latvian press.

Following the ideas of this concept there was created Kargos logistics centre.

Valeriy Gulbas has written articles about the strategy of the creation of dry ports, the impact of lobbying for the economics of developing countries, logistics of finance, phenomenon of economic break in such places of the world as Singapore, Dubai and others as well as other insights have achieved great international interest of the audience.

VALENTINAS GREICIUNAS

Public consultant on water transport issues of the Ministry of Transport and Communications of the Republic of Lithuania, Klaipeda Citizen of Honour

For all life merits for Klaipeda city and port, for input in maritime business, transport and logistics development in Lithuania, for the fostering of international cooperation

Long-time head of the city, one of the first heads of Klaipeda State Seaport Authority, Director general of Klaipeda Stevedoring Company KLASCO, member of the Seimas of the Republic of Lithuania, Klaipeda Citizen of Honour – far from being the whole positions that Valentinas Greiciunas has occupied and the titles he has got and they should be mentioned when pronouncing the surname of Valentinas Greiciunas.

Valentinas Greiciunas was one of the first initiators and implementers of the idea of synergy of business, science and art. Thanks to his authority and tireless efforts the business, science

and art community gathered together for a noble task – to perpetuate the idea of a single Lithuania. Due to Valentinas Greiciunas` input there appeared a monument in Klaipeda in 2003 with a title „We are a single nation, single land, single Lithuania“.

In the presence of the events when there appears a real threat to the notion of a single nation and single land, this sign left by Valentinas Greiciunas and his associates acquires a deeper sense that on the day it was erected.

Maybe, it is a perfect time to honour a person to whom the essential things were always important.

We wish to cordially thank the participants of the project „Synergy of business, science and art: skulptors Romualdas Kvintas, Vytautas Karciauskas, Vytautas Balsys, artists Loreta Abucaite Hornall, Povilas Dirgela. Special thanks to the moderator of the conference H.E. ambassador Vytautas Nauduzas.



Friends



2014风花奖获奖者



在东西方向上最具创新性的物流项目。



LG远征货运交通管理局的AB LIETUVOS GELEZINKELIAI (立陶宛铁路, 总监是Andrejus Ponomariovas) 货运代理处。对于成功实施国际凝迹列车项目 Nemunas

组织立陶宛和白俄罗斯之间的公路运输时出现的其中一个问题是——在边境的大队列和流动。

此问题是由LG远征凝迹列车Nemunas的运营商解决, 建议的方式如何避免过境点的大塞车。拖车与半拖车可以通过凝迹火车运输。

- 该项目的强有力的方面是:
- 为货主降低运输成本;
 - 协调技术和运输时间表;
 - 正点。没有必要站在边境口岸队列中;
 - 向大气中排放的有害物质大大减少;
 - 可靠性;
 - 不仅给商业而且也给国家带来经济收益的项目。

火车每周跑一次。路线为明斯克——维尔纽斯——明斯克, 用半拖车运输可以同时运高达30个拖车。行程需要10个小时。

货运权威货代立陶宛铁路

Andrejus Ponomariovas系LG远征之董事相信, 列车日Nemunas是替代公路运输, 避免在欧盟独联体国家的边境口岸大队列的方式。

其计划扩展到克莱佩达的火车路线, 后来就通过白俄罗斯全境到莫斯科地区分阶段延长路线。

海关、边境检查站、兽医、转发协会Lineka和运营商专家参加了立陶宛和白俄罗斯项目Nemunas。我们的目的是在欧盟其他国家运营商中普及项目, 但目前是通过立陶宛和白俄罗斯运输者进行。

预计凝迹列车Nemunas, 通过边境专用运输挂车与半挂车会使立陶宛和白俄罗斯以及其他国家的的运营商感兴趣。



对于促进物流科学的投入



SERGEJUS LEBEDEVAS – 克莱佩达大学海洋技术学院海员、研究所所长、教授、取得证书的理工博士。 对于显著电子科研项目3234 BIOWASTEFUEL和E, 根据国际EURECA项目的4018亚麻, 生物燃料来推广在立陶宛和国际媒体科学领域的一个专门科学。

Sergejus Lebedevas的科学著作——他是立陶宛国内外知名的克莱佩达大学航运技术学院海员、研究所所长、教授、及取得证书的理工博士。

其中教授Sergejus Lebedevas因科学项目被提名该奖项, 通过改变矿物柴油原料到更新生物燃料交通工具的排放量, 对环境的污染起缓解作用。

更新使用的生物燃料源是欧盟交通政策方向为了减轻对环境的污染, 增加使用燃料和能源的效率, 提高了燃油的经济优先指标。

最近, 教授Sergejus Lebedevas正在参与一个长期的科学项目“优化货物运输操作控制技术调查, 由铁路与AB Lietuvos geležinkeliai (立陶宛铁路) 创造实施, 目的是提高效率 and 能源使用可靠性和缓解机车公园的环境污染”。

该研究工作教授Lebedevas除了是科学的积极推广者。他在立陶宛和国外几个科学刊物编辑中是委员会的成员。S. Lebedevas已公布70多篇科学论文, 出版了两本专著, 参与在立陶宛、波兰和俄罗斯联邦科学计划。

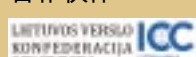
自2002年起, 教授S. Lebedevas为委员会VGTU (维尔纽斯基尔基拉技术大学) 交通工程03T方向博士成员和官方成员。自2011年起, 他负责监督KU联合体 (VGTU - ASU - KU), 他是国际交通工程方向博士, 该委员会的成员, 博士生执行人。

在过去5年中他回顾了26篇资质理工博士论文, 其中14篇来自外国科学家。

主办单位



合作伙伴



国际商业杂志《海》风花奖项自2009年创建并颁发。风花奖颁给4项提名。风花奖颁奖典礼已在立陶宛和哈萨克斯坦举行。



对于经济合作最成功的国际项目



在海运业务、运输和物流发展的国际合作方面的投入



VALERIY GULBAS -

哈萨克斯坦共和国总统府经济事务关于波罗的海国家的非工作人员顾问，欧洲VIV基金会的创始人。

项目“无水港——伟大丝绸之路的复兴”概念的创建以及哈萨克斯坦无水港发展的积极参与者。

Valeriy Gulbas在哈萨克斯坦出生，长大，度过了他人生的大部分时间。目前他生活在拉脱维亚首都里加。Valeriy Gulbas创造了欧洲VIV (VIENADAS IESPEJAS VISIEM) “一切皆有平等的可能性”基金。通过V.Gulbas为导向的基础编制了项目“无水港——伟大丝绸之路的复兴”概念，并提交给哈萨克斯坦政府。根据提出的概念，有计划在哈萨克斯坦共和国领土250-300公顷的地方兴建一个区域，包含铁路、公路、水路和空中航线相交处的面积。

无水港的概念也被国际商业杂志《海》在2010年第5期对哈萨克斯坦和拉脱维亚的发行中提出。根据下面这个概念的想法创建了Kargos物流中心。Valeriy Gulbas写了关于建立无水港的战略性文章，lobbyism对发展中国家经济的影响，金融物流，在世界上比如新加坡、迪拜和其他这样的地方进行经济突破现象，赢得了很多关注国际利益的观众。

VALENTINAS GREICIUNAS

立陶宛交通部水路运输问题的公众咨询师，克莱佩达荣誉市民

对于克莱佩达城市 and 港口所有的生活优点，为投入海运业务，立陶宛运输和物流的发展，国际合作的培养。

城市的长期领导、克莱佩达国家海港管理局的第一负责人之一、克莱佩达港务公司KLASCO总监、立陶宛共和国议会成员、克莱佩达荣誉市民——Valentinas Greiciunas已经具备的头衔远远不止于此，这些在宣读Valentinas Greiciunas的姓氏时已经得到了提及。Valentinas Greiciunas是商业、科学和艺术协同理念的第一发起者和实施者之一。由于他的权威和不懈努力，商业、科学和艺术团体为一个崇高的任务聚集在一起——延

续一个立陶宛想法。由于Valentinas Greiciunas的投入，这里于2003年便出现了一个标题为“我们是同一个民族，同一片土地，同一个立陶宛”的克莱佩达纪念碑。这项活动的产生出现了一个真正声音来倡导同一个民族，同一片土地的概念，由Valentinas Greiciunas和他的同事们留下的这个标志在其被设立起的那一天，开始获得了更深层次的意义。也许，对于重视本质的人来说，这是向一个人致敬的完美时刻。

我们要诚挚地感谢商业、科学和艺术项目的协同参与者：雕塑家Romualdas Kvintas, Vytautas Karciauskas, Vytautas Balsys, 艺术家Loreta Abucaite Hornall, Povilas Dirgela。特别感谢本次会议主持人H.E大使Vytautas Nauduzas.。



朋友





TransBaltica 2014

(Vilnius, Lithuania)

More than 90 companies from Lithuania, Latvia, Belarus, Austria, Germany, Slovakia, and the Russian Federation took part at the 10th international transport, logistics and ITS exhibition *Transbaltica 2014*, and at the 1st international exhibition of vehicle parts, repairs, accessories and decor *Auto-mechanics 2014* that took place at the same time. 6810 visitors and specialists visited both exhibitions during three days.



During the exhibition there took place the conference relevant to the representatives of transport business, and market updates, trends and problems were discussed: competitiveness, innovations in transport and logistics as well as sustainable and smart logistics as the perspective basis of partnership in Europe and Asia, there were discussed one single document for sea and dry ports. The organizers of the conference – were Lithuanian business confederation and international business magazine JŪRA MOPE SEA. For the first time at the exhibition *Trans-Baltica* there was demonstrated a project 'Synergy of business, science and art' that was presented by the magazine JŪRA MOPE SEA celebrating its 15th anniversary.

Fine tradition of the exhibition was continued – a holiday for the representatives of business with spring name 'Carriers' outing – in – May'.

Young creators presented innovations

At the jubilee *TransBaltica* exhibition a lot of attention was allotted to clever and smart transport systems. It was a good occasion for young creators to present their works and show themselves.

Klaipeda University Maritime techniques faculty students presented their several unique projects. The project *Train*, demonstrated by the students, has already been presented in several international exhibitions and in

Latvian robotics championship in 2013, it won the second place.

This intellectual train management system is dedicated to imitate real train traffic conditions. This stand was dedicated to test new technologies that might be applied in reality in future. Some parts of this stand are created using 3D printing technology. During the exhibition the visitors could get acquainted with realized technologies and try to manage the stand with smart telephone.

Turning train diversion/rotation system is created using the printed details. It is a system dedicated to turn or divert the train locomotive in the necessary direction. This system may turn round the train locomotive or connect the rails of opposite directions in order the

train or locomotive might pass by.

The other creation of the students – is a prototype of intermodal container terminal crane and its management system when the cargo is being discharged from the ship to shore. The main accent of the management system of this crane is that the model is fully automated. Therefore it may be used as a teaching device for testing and optimization of cargo handling algorithms. During the exhibition there were demonstrated the crane operations and cargo handling process. The visitors could try to handle container themselves.

The participants of the exhibition were interested in quad-copter created by the students – a copter with four rotors, turning in the opposite diagonal directions. The generic name of the devices of this type, irrespective of the number of rotors – is multi-copter. Quad-copter uses identical size fixed propellers that are turned by engines. Quad-copter *Parallax Elev-8* is managed using the open code platform *HoverFly Open* with microcontroller. The lifting capacity of this quad-copter is about 1 kg. Its application may be different, from supervision and intelligence to small cargo transportations.

Racing car *Formula Student*

Vilnius technologies and design college students presented a unique project which is carried on in Lithuania – having made a team they are producing a racing car – *Formula Student*.

The racing car is created in Lithuania for the first time according to international requirements and is designed to compete in different foreign countries in students' competitions.

Only Estonians had taken part in such races out of the Baltic States. The competitions are popular and





TransRussia 2014 (Moscow, Russia)

The 19th International *TransRussia 2014* Transport and Logistics Exhibition and Conference took place in April 22–25 in *Crocus Expo*, in Moscow. The organizer of this event is ITE Group, the leader of the Russian exhibition services market that occupies the sixth place in the world ranking of exhibition organizers.



there participate more than one hundred automobiles. Universities and colleges compete in designing and producing single racing cars.

The mission of *Formula Student* project is to interest and encourage young people to pursue careers in the field of engineering. This project creates the ideal possibility for students to demonstrate their knowledge and competence in creating a real product which might be applied in automobile industry and professional automobile sport.

This year one of the phases of *Formula Student* races will take place in Estonia in the beginning of August. Lithuanians intend to debut there.

In the next stand there was exhibited the work of Vilnius Gediminas technical university students – a car similar to sports automobile. This racing car was created according to a famous English automobile *Lotus Super 7* model and it is powered by an electric engine. The car has not participated in the races yet. It was created as students practice job.

Visitors were interested in new generation trucks

Cargo transportation business in Lithuania is especially popular and Lithuanians are famous in Europe as serious competitors. For this reason a lot of sellers of trucks and buses take part in transport and logistics exhibitions. The sellers of MAN, Renault, Skania, Volvo demonstrate their novelties there.

People usually crowded at new Volvo trucks that attracted attention not only by artistic design or comfortable truck cab. The professionals were mostly interested in the fact that the majority of the functions of the truck were managed by electronics and it was heavily digitized. The technical state of the automobiles is virtu-

ally observed by manufacturers' representative service. The technicians observe the parameters of the truck riding in Europe and invite to technical checking only then when it is necessary. The average interval between the inspections fluctuates from 60 to 130 thousand kilometres. It depends on the country where it is used. Working in Russia, the truck is to be inspected more often than working in Europe.

Attention to safety problems

Lithuanian Automobilists' Union (LAU) informed that each year more than a million people are killed on world roads and tens of millions are injured. Accidents on the roads – is a global problem created by a man but it might be avoided.

LAU presented at the exhibition the UN initiative – inquest, giving possibility to each inhabitant of the world to name the fact which is the most important to him and his family.

The inquest consists of sixteen items and he is to point out the most important and relevant fields and vote. The results of the inquest will be handed to the UN Secretary General and the working group at high-level conference that is going to take place in Brazil in 2015. Following this data the priority directions of this organization will be determined.

The targets are set for 2030 how to decrease the number of accidents in the global roads by 50 percent (comparing to 2010). One of the ways to achieve the goals- is to draw the attention of the world leaders to the existing problem and induce to include it to the Millennium development targets agenda after 2015.

Prepared in accordance with the submitted information of organizers



More than 500 Russian and foreign companies from 29 countries took part at the exhibition, including the leaders of the industry: *Deutsche Bahn, Interrail, Dacsher, ZSSK Cargo, Klaipeda Sea Port, Lithuanian Railways, Liebherr, Nurminen Logistics, Transiidikeskuse, CD Cargo, OAO RZD (Russian railways), Federal Freight company, Transcontainer, Fesco, Rusagrotrans, RailGarant, N-Trans, Delo-Centre, Global container service, Eurosib, UralVagonZavod, Obyedinennaya Vagonostroitel'naya Kompaniya (United Wagon Building Company), Novorossiysk Commercial Sea Port, Ust-Luga Port, Bronka Port, Russian Railways Logistics, UVZ Logistics* and many others.

This year more than 65 leading transport-logistics companies took part at the exhibition for the first time.

Expositions of 9 countries – Lithuania, Latvia, Estonia, Finland, Germany, Belgium, Kazakhstan, Belarus and China – were represented in a group of national stands.

IT Solutions Theatre

For the second year in turn the zone of presentations *IT Solutions Theatre* was allotted at the exhibi-

tion *TransRussia*, where the companies could demonstrate IT solutions in transport and navigation systems and also their novelties and achievements in this field. This year the number of participants of IT section increased to 27 companies, both Russian and foreign ones.

This year there was formed a section 'trucks' for the first time where the companies *Baltika Trans, Kominvest AKM and Norbert Dentressangle* demonstrated their means of transport.

A special session was organized for cargo owners and carriers who took part at the conference, for individual discussions according to early coordinated schedule with the organization committee.

Interview – study was working at the *RZD-Partner* stand 'Open talks' – a unique project which allowed the specialists during a series of short talks and 'round tables' discuss the sharp matters of the functioning of transport industry, logistics and their development perspectives.

The conference – with intensive business program

Traditional exhibition was followed by the intensive business pro- ▶



gram. During the exhibition there took place the 19th International Transport and Logistics conference *TransRussia*. The main topic of the conference was the change of customs legislation. According to the experts, the innovations can make adjustments to the development of transport industry. In the opinion of road carriers, solutions of customs administration issues are necessary for active development of international road transportations.

At the plenary session of the conference the participants discussed on the tendencies of the development of transport in EU, international cooperation in the sphere of transport and the development of international transport corridors, priority directions of the development of transport-logistics space of Russia and also the measures to ensure customs transit and other topical issues of customs administration.

Thematic sessions 'The Baltic States and European strategy of the development of transport in the Baltic region', 'Development of international and inter-Russian road transportations of cargo', 'Development of railway transportations', 'Perspectives of the development of sea transport', 'Development of international transcontinental

transportations by Transsib' were held at the conference.

During the conference there was held a round-table discussion 'Transport-logistics infrastructure: development tendencies and perspectives' and the participants discussed on the features of the participation of the state, problems and tendencies of cooperation and the competition of the companies in the development of transport infrastructure and other topical issues.

There was held a thematic session 'Synchronization of work in the development of Russian transport system and checkpoints at the state borders of the Russian Federation' where the Federal Agency for State Border Infrastructure Development of the Russian Federation took part.

Director General of Klaipeda port Arvydas Vaitkus made a report at the conference 'TransRussia 2014' as well. He discussed the possibilities of increasing the competitiveness of maritime transportations and presented the capacities of Klaipeda port and the main projects, analysed what impact could make the directives that would come into force in 2015 in the whole Baltic Sea region according to which all the ships sailing in the Baltic Sea would have to use lower sulphur fuel.

Transport and Logistics. Transit-Kazakhstan 2014

(Astana, Kazakhstan)

On the 22nd of May there was the official opening of the exhibition *Transport and Logistics. Transit-Kazakhstan 2014*, in the exhibition centre Korme in Astana, the capital of Kazakhstan.

There took part at the opening ceremony: Minister of Transport and Communications of the Republic of Kazakhstan Zenis Kashymbek, member of the presidium of transport people's union of Kazakhstan *Kazlogistics* Yuriy Lavrinenko, Deputy Minister of Transport of the Russian Federation Alexey Cydenov, Deputy Minister of Transport of the Republic of Azerbaijan Musa Panakhov.



116 international companies – at the exhibition in Astana

'It has become a good tradition to organize the exhibitions *Transit Kazakhstan* within the framework of the conference *TransEurasia*. The goal of the exhibition is to get acquainted with technological achievements and logistics of our transport organizations and the organizations of CIS and foreign countries. Kazakhstan is positioning itself as a reliable transit state and raises a task of providing qualitative transport services to the population of our region, provide transit from Europe to China and become one of the main players in logistics and transit', - noted the Minister of Transport and Communications of the Republic of Kazakhstan Zenis Kashymbek.

116 companies from Belarus, Kazakhstan, China, Latvia, Lithuania, Estonia, Russia, USA and the Ukraine took part at the exhibition *Transport and Logistics. Transit-Kazakhstan 2014*. Latvia and Estonia presented themselves in their national group stands. The expositions demonstrated transport services, forwarding and warehousing services, logistics services, transport infrastructure, technical devices, customs services, financing

services and information technologies. Among the new sections of the project there were: technological equipment and mechanization means for cargo handling operations; warehousing complexes and automated warehousing systems.

The representatives of transport agencies of Eurasian region, international and regional organizations, financial and project design institutions, big transport companies as well as the representatives of national companies, associations and other organizations of transport-communications complex of Kazakhstan took part at the exhibition.

Klaipeda State Seaport and Aktau International Sea Commercial Port signed a Memorandum

Within the framework of the exhibition there took place the ceremony of signing a Memorandum concerning the agreement between *Klaipeda State Seaport Authority* and *AO Aktau International Sea Commercial Port*.

Signing a Memorandum implies the establishment of working relationships that might help increasing cargo flows, expansion the range of goods via the ports,



The Global AirRail: Customer experience (Oslo, Norway)

and the development of port infrastructure. The signed Memorandum unites the efforts of Klaipeda and Aktau ports in the field of administration, exploitation and servicing, planning, marketing, development and construction of the infrastructure of the ports.

The Memorandum was signed by Martynas Armonaitis, director for economics and finances – chief financier of *Klaipeda State Seaport Authority* and Mikhail Yalbachev, the president of *AO Aktau International Sea Commercial Port*.

'We aim to create a reliable and economically beneficial bridge for transport and international trade between Europe and Asia. Besides, we see excellent perspectives for cooperation with this country and further on develop transit possibilities. During the last 3 years the cargo handling capacities of Klaipeda port have significantly increased due to investments into port infrastructure and superstructure; therefore, there increased port capacities especially in transshipment of Kazakhstan agricultural products (grain), oil products, ferroalloys and containers',- stated the Director for Economics and Finances – Chief Financier of Klaipeda State Seaport Authority Martynas Armonaitis.

TransEurasia-2014 – three main directions of Eurasian transit

Parallel to the exhibition in Astana there took place the IX International conference TransEurasia-2014 on the topic 'Heritage and revival of the Great Silk Road' organized by the Ministry of Transport and Communications of the Republic of Kazakhstan within the framework of the VII Astana economics forum and II Global anti-crisis conference.

Three main directions of Eurasian transit were discussed at the conference:

- 'China-Kazakhstan-Russia-Europe';
- 'China-Kazakhstan-Azerbaijan-Georgia-Turkey';
- 'China-Kazakhstan-Central Asia.

Among the topical matters of the conference there were: the state of international service market in transporting cargo by roads, railways, air and water transport, formation of international and regional transit corridors, transport-logistics hubs in Eurasian area, modernization of transport infrastructure and logistics system in order to help the trade, ensuring

stable development of transport including the aspects of security and minimization of the impact of transport on environment and human health, automation of transport processes, wide application of modern information technologies and introduction of intellectual transport systems in order to simplify procedures in transporting passengers and cargo.

Lithuania wishes to strengthen transport links in Eurasian continent

Vice-minister of the Ministry of Transport and Communications of Lithuania Saulius Girduškas, took part in the IX international conference *TransEurasia-2014* in the capital of Kazakhstan, in Astana and he stressed that it was especially important for Lithuania to strengthen transport and international trade links between Europe and Asia, ensuring safe, reliable and economically beneficial movement of cargo along transit corridors.

'We aim to further develop transit possibilities and we see excellent cooperation perspectives between Lithuania and Kazakhstan',- said Saulius Girduškas.

The biggest share of Lithuanian export to Kazakhstan, even 75 percent, is transport services, and the main supplier is a shuttle container train *Saule* running between Klaipeda, Kazakhstan and China.

International project which has connected Vilnius and Kazakhstan city Kostanay, is a container train *Baltijos vėjas (Baltic wind)*. This new intermodal project has already earned the title of successfully implemented project – cargo transportation by this train is cheaper, more ecological, safer and more comfortable.

According to the Vice-minister, Lithuania and Kazakhstan are cooperating successfully, trade links are growing, but there is still a lot of potential for the development: the time has come to take initiative and create efficient Eurasian transport network with integrated land, sea and railway transport to it and revive the *Great Silk Road*.

At the end of the above-mentioned conference 250 delegates from European and Asian countries adopted a resolution concerning the support of regional initiatives for the revival of the historically important *Great Silk Road* and further development of trade and economic relationships.



This year the participants of the traditional conference *The Global AirRail* that takes place in different cities of the world each year and the awards GARA (*Global AirRail Awards*) met in the capital of Norway in Oslo. On 14-16 May *The Global AirRail: Customer experience* conference focused on how to improve services on airport rail links and discussed common issues and challenges for better partnerships between airports, railways and airlines. The culmination of the event was the GARA awards ceremony nominating 10 best companies and personalities in the field.

The grand ceremony that was supported by Oslo airport rail company *Flytoget*, took place in an ethnographic wooden hunting house in

the Norwegian mountains where a luxurious restaurant is equipped.

On the next day after the conference the participants of the event had a wonderful occasion to experience special impressions by taking part in the National holiday of Norway. It is – the day of the Norwegian Constitution which was adopted on the 17th of May, 1814. On this day in Eidsvoll town there gathered 112 elected representatives and signed the first Constitution and declared that they seceded from Denmark which was ruling the country for 400 years.

This year celebrating 200th anniversary of the Constitution, Norway did it especially cheerfully and focused.

2014年过境波罗的大陆会议, 维尔纽斯, 立陶宛

超过90家来自立陶宛、拉脱维亚、白俄罗斯、奥地利、德国、斯洛伐克和俄罗斯联邦的公司,参加了第10届国际运输、物流和ITS展会。2014年过境波罗的大陆会议,并且与2014汽车零件、维修、配件1日国际展览和装饰汽车力学同时举行。6810位观众和专家在三天期间参观了展览。



展会期间有举办与运输业务代表有关的会议。在欧洲和亚洲的合作伙伴对市场最新情况、趋势和问题进行了讨论:在竞争力、运输和物流创新以及可持续智能物流为观点的基础上,讨论海上和陆港单一文件。本次会议的组织者——是立陶宛商业联合会和国际商业杂志《海》。这是第一次在过境波罗的大陆展会上被证实,由国际商业杂志《海》提出了庆祝其15周年的“商业、科学和艺术的协同作用”项目。展会优良传统在继续——商业代表的春季假期名为“五月运营商出游”。

年轻的创作者展示创新

在过境波罗的大陆庆典展览上,很多注意投入到聪明智能的交通系统。这对年轻创作者来说是一个很好的机会,以展示他们的作品和展示自己。克莱佩达大学航运技术学院的学生展示了他们的一些独特的项目。该项目培训由学生展现,已经在几个国际展览上呈现,并且在2013年拉脱维亚机器人锦标赛上获得了第二名。这种智能列车管理系统是专门模仿真实的火车交通条件。这一展位是专门为测试可能在现实中被应用在未来的新技术。这一展位的某些部分利用3D打印技术创建。展会期间,参观者可以结识实现技术,并尝试用智能电话管理展位。谈到火车改道/旋转系统是利用印刷细节创建。这是一个在所需方向专门用于转动或转移的火车机车的指挥系统。该系统可能会旋转火车机车或

连接相反方向的轨道,以便火车或机车可能通过。另外一个学生的作品——是联运集装箱码头起重机的原型及其管理系统,货物被从船排出到岸。这台起重机管理系统的重点是,该模型是完全自动化的。因此它可被用作一个教学设备进行货物处理算法测试和优化。展会期间展示了起重机的操作和货物装卸的过程。游客可以尝试来处理集装箱本身。展览的参与者对学生创造的四直升机有兴趣——带四个转子的直升飞机,转向相反的对角线方向。这种类型的器件,不论转子数量的通用名称——是多转直升飞机。四直升机使用由引擎转向的同大小的螺旋桨固定。四直升机视差海拔-8使用开放代码的平台HoverFly与开放式微控制器进行管理。这四直升机的起重能力大约为1千克。它的应用可能会有所不同,从监督和情报到小型货物运输。

赛车学生方程式

维尔纽斯技术和设计学院的学生提出了一个在立陶宛进行的独特项目——他们成立一个团队,正在制作一辆赛车——学生方程式。首次在立陶宛创建的这辆赛车按照国际要求设计,在不同国外的学生比赛中参与竞争。只有爱沙尼亚人曾在波罗的海国家之外参加过这样的比赛。比赛很受欢迎,参与汽车数量超过一百。高校竞争设计和生产单赛车。学生方程式项目的使命是吸引和鼓励年轻人从事工程领域。该项目创建理想的可能



性,让学生展示自己创造可能被应用于汽车行业和汽车运动中的实际产品的专业的知识和能力。今年学生方程式比赛的阶段之一将于八月初在爱沙尼亚举办。立陶宛打算在那里亮相。下一站在那里展出了维尔纽斯基尔基拉技术大学的学生工作——是类似于汽车的运动车。该赛车是根据英国著名汽车莲花超级7模型创建的,它是由一个电动发动机提供动力。这款车还没有参加过比赛呢。它是在学生实习就业时建立。

参观者感兴趣的新一代车

立陶宛的货物运输业务特别受欢迎,而立陶宛也是欧洲著名严肃竞争对手。出于这个原因,很多卡车和公共汽车的卖家参与运输及物流展览会。MAN,雷诺,Skania,沃尔沃的销售商在那里展示了他们的新产品。人们通常拥挤在全新沃尔沃卡车前,这引起人们的重视,不仅通过艺术设计,还有舒适的卡车驾驶室。专业人士大多对这个卡车感兴趣是因为卡车职能由电子管理,且极度数字化。汽车的技术状态实际上是制造商的代表服务观察。技术人员观察卡车在欧洲

驾驶的参数,并只有当它是必要的时候邀请技术检查。在两次检查之间的平均间隔波动从6到13万公里。这取决于它被使用的国家。工作在俄罗斯,卡车是要往往比在欧洲工作检查得多。

注意安全问题

立陶宛汽车者联盟(LAU)获悉,每年在世界道路上有超过一百万人遇害,数以千万计的人受伤。在道路上意外——是由一个人创建的一个全球性的问题,但它可能会得以避免。LAU在展览上呈现了联合国倡议——勘验,这给世界的每个居民提供可能性来命名这个对于他和他的家人最重要的事实。倡议由十六项内容组成,他要指出最重要的和相关的领域并表决。倡议结果将在2015年在巴西举行高级别会议上交由联合国秘书长和工作组。根据这些数据该组织将确定优先方向。2030年的目标是如何减少全球道路事故的数量到50%(以2010年为标杆)。一个现实实现目的的方式,是吸引世界各国领导人重视存在的问题,并促使其在2015年之后将千年发展目标列入议程。

TransRussia 2014, 莫斯科, 俄罗斯



2014年第19届国际过境俄罗斯运输及物流展览和会议, 4月22日至25日在莫斯科Crocus展览中心举行。本次活动的组织者是俄罗斯展览服务市场的领导者ITE集团, 在世界展会主办方排名第六位。

自29个国家的500多名俄罗斯和外国公司参加了展出, 其中包括该行业的领导者: Deutsche Bahn, 间际铁路, Dacsher, ZSSK货运, 克莱佩达海港, 立陶宛铁路, Liebherr, Nurminen物流, Transiidikeskuse, CD 货运, OAO RZD (俄罗斯铁路), 联邦货运公司, Transcontainer, Fesco, Rusagrotrans, RailGarant, N-Trans, Delo-Centre, 全球集装箱服务, Eurosib, UralVagonZavod, O by ed in en n a Vagonostroitelnaya Kompaniya (联合拖车制造公司), Novorossiysk 商业海港, Ust-Luga 港, Bronka港, 德国铁路物流, UVZ 物流和其他许多参与者。今年, 超过65个领先的运输物流企业第一次参加了展览。

9个国家参展——立陶宛、拉脱维亚、爱沙尼亚、芬兰、德国、比利时、哈萨克斯坦、白俄罗斯和中国——的代表出席在系列国家展位。

IT解决方案演示厅

IT解决方案演示厅在过境俄罗斯展览上第二年出现在演讲中区, 在那里企业能够证明IT在运输和导航系统的解决方案, 也是他们在这一领域取得的新奇成就。今年的IT部分

参加企业增加至包括俄罗斯和国外的27家公司。今年第一次形成了“卡车”节, Baltika运输公司波罗的海横贯, Kominvest AKM 和 Norbert Dentressangle也展示了他们的交通工具。货主和承运人根据与组委会协调, 如期举办了一次特别会议, 在会议上进行了个别讨论。RZD-Partner展位的采访——研究以及“开放对话”是一个独特的项目, 在俄罗斯铁路公司, 合作伙伴之间努力进行一系列短讲, “圆桌会议”专家讨论运输业运作的尖锐问题、物流及其发展前景。

本次会议——与密集的商业计划

传统展览伴随的是密集的商业计划。展会期间举办了第19届过境俄罗斯国际运输与物流会议。本次会议的主要议题是海关法规的变化。据专家介绍, 该创新可以调整交通运输业的发展。海关管理问题的解决方案听取公路运营商的意见, 采取必需方法促进国际道路运输的积极发展。在这次全体会议上, 与会者讨论了在欧盟的交通工具, 在运

输领域和国际运输走廊的国际合作, 俄罗斯的运输物流发展空间优先方向, 也是发展趋势的措施, 以确保海关过境外和海关管理等热点问题。举办的专题会议有“在波罗的海地区波罗的海国家和欧洲的交通工具发展战略”, “国际和跨俄罗斯货物的公路运输发展”, “发展铁路运输”, “水路运输的发展前景”, “国际跨洲运输的Transsib发展”。在会议期间, 还举行了“运输和物流基础设施: 发展趋势和前景”圆桌会议讨论, 参与者讨论运输基础设施发展中的问题、合作倾向、公司竞争和其他热点问题。“俄罗斯联邦国家边界的俄罗斯运输系统和检查站的同步发展工作”专题会议, 由俄罗斯联邦国家边界基础设施发展联邦机构参与举行。克莱佩达港总监 Arvydas Vaitkus也在2014年过境俄罗斯活动中作了报告。他讨论了并提出了克莱佩达港提高海上交通竞争力的可能性, 展示了主要项目并分析了影响, 以及2015年生效的波罗的海地区指令, 这将规定整个波罗的海航行的船只必须使用含硫量较低的燃料。

2014年哈萨克斯坦阿斯塔纳运输及物流、过境哈萨克斯坦活动

5月22日, 2014年过境哈萨克斯坦运输及物流展览, 在哈萨克斯坦的首都阿斯塔纳的Korme会展中心正式开幕。参加开幕式的人员有: 哈萨克斯坦交通部长 Zhenis Kashymbek、哈萨克斯坦国民运输联盟 Kazlogistics 主席团成员 Yuriy Lavrinenko、俄罗斯联邦交通运输部副部长 Alexey Cydenov、阿塞拜疆共和国交通部副部长 Musa Panakhov。

116个国际公司在阿斯塔纳参加了展览

“在过境欧亚会议框架内举办哈萨克斯坦展览, 这已经成为一个很好的传统。展览的目的是了解我们的运输组织、独联体和外国组织的技术和物流成果。哈萨克斯坦将自己定位为一个可靠运输状态, 并为本地区人民提供有质量的运输服务, 成为提供从欧洲到中国物流和过境运输服务的主要成员”, 哈萨克斯坦交通部部长 Zhenis Kashymbek 这样说。来自白俄罗斯、哈萨克斯坦、中国、拉脱维亚、立陶宛、爱沙尼亚、俄罗斯、美国和乌克兰的116家企业, 参与了2014年哈萨克斯坦过境运输及物流展览。拉脱维亚和爱沙尼亚都有自己的国家团体展位。展览展示了运输服务、代理、仓储服务、物流服务、交通基础设施、技术设备、报关服务、融资服务和信息技术。这些项目的新栏目有: 技术装备和机械化装置、货物装卸作业、仓储物和自动化仓储系统。欧亚地区的运输机构, 国际和区域组织, 金融和工程设计机构, 大型运输公司以及国内公司、协会和哈萨克斯坦交通团体等组织的代表参加了展出。



全球航空铁路：客户体验，奥斯陆，挪威



克莱佩达国家海港和阿克套国际海商港签署了谅解备忘录

在展览过程中，举办了克莱佩达国家海港管理局和AO阿克套国际海洋商港之间备忘录协议签署仪式。

签署备忘录意味着建立工作关系，可能有助于提高货流，扩大港口商品范围，发展港口基础设施。已签署的谅解备忘录集合了克莱佩达和阿克套的管理、开发和服务、策划、营销以及港口基础设施的发展和建设。

备忘录由克莱佩达国家海港管理局主管经济和财政的总监，金融家Martynas Armonaitis，和AO阿克套国际海商港总裁Mikhail Yalbachev签署。

“我们的目标是为欧洲和亚洲之间的运输和国际贸易，创造的一个可靠且有经济效益的桥梁。此外，我们看到与该国的合作的良好前景，以及进一步发展过境运输的可能性。在过去的3年中，由于投资进入港口基础设施和上层建筑的增加，克莱佩达港货物处理能力已经显著提升。因此，在哈萨克斯坦港口的货运量增加，尤其是农产品（粮食）、石油产品、铁合金和集装箱转运，”——经济财经主任说——他是克莱佩达国家海港管理局首席金融家Martynas Armonaitis。

2014过境欧亚会议——欧亚交通的三个主要方向

在阿斯塔纳同时举行了2014第九届过境欧亚国际会议，会议的主题是“文化遗产与伟大丝绸之路的复兴”，

由哈萨克斯坦共和国交通部在第七届阿斯塔纳经济学论坛，和第二届全球反危机会议框架内举办。

欧亚交通在会议中讨论的三个主要方向是：

- “中国 - 哈萨克斯坦 - 俄罗斯 - 欧洲”；
- “中国 - 哈萨克斯坦 - 阿塞拜疆 - 格鲁吉亚 - 土耳其”；
- “中国 - 哈萨克斯坦 - 中亚”。

其中会议的专题事项有：公路、铁路、航空和水运市场中的国际服务，国际和区域过境走廊的形成，欧亚地区的交通物流枢纽，为有助贸易的运输结构以及物流系统的现代化、确保运输在安全及减少对人类健康环境影响状态下的平稳发展、运输过程自动化、拓宽现代信息技术的应用并引进智力运输系统，以便于简化承载旅客和运输货物的手续。

立陶宛希望在欧亚大陆交通方面加强联系

立陶宛交通部副部长Saulius Girdauskas，参加了在哈萨克斯坦的首都阿斯塔纳举办的2014年第九届过境欧亚国际会议。他强调，这对于立陶宛加强欧洲和亚洲之间运输和国际贸易联系特别重要，以确

保货物在过境走廊安全、可靠和有经济效益的进行运输。

“我们的目标是进一步发展过境的可能性，我们看到立陶宛和哈萨克斯坦之间良好合作的前景，”Saulius Girdauskas说。

立陶宛出口到哈萨克斯坦占75%的最大份额是运输服务，甚至主要供应商是在克莱佩达、哈萨克斯坦和中国之间运行穿梭的集装箱列车SAULE。

已连接的维尔纽斯和哈萨克斯坦库斯塔奈市的国际项目，是集装箱火车Baltijos vejas（波罗的海风）。这种新的联运项目已经获得了项目实施成功的肯定——这列火车运输货物更便宜、更环保、更安全、更舒适。

据副部长所述，立陶宛和哈萨克斯坦合作成功，贸易关系也在不断增长，还仍有很大的发展潜力：现在已经采取主动并创造和整合高效的陆运、海运和铁路欧亚交通运输网络，并复兴伟大的丝绸之路。

上述会议结束时，来自欧洲和亚洲国家的250名代表通过了一项决议，是关于区域倡议支持的复兴历史上重要的丝绸之路，进一步发展贸易和经济关系。



今年，全球航空铁路传统会议在挪威首都奥斯陆举办。这项活动每年在世界不同城市举办并颁发GARA奖（全球航空铁路奖项），参与者在活动上见面。在5月14-16日举办了全球航空铁路发布会、客户体验、讲座和讨论，他们对如何提高机场和铁路以及机场和城市之间的服务交换知识，并对存在的问题进行了创新分析并进行讨论，以及该综述领域的未来。本次活动的高潮是GARA颁奖典礼，GARA奖项颁发给十位提名。这是由奥斯陆机场公司Flytoget支持的盛大仪式。举办在民族志木狩猎房子的挪威山区，在那里配备了一家豪华餐厅。

会议结束后第二天，该活动的参与者有一个美好的时刻来参加挪威的国庆节，体验特别的印象。1814年5月17日定为挪威宪法日，这一天在埃兹福德镇这里聚集了112位选出的代表，签署了第一部宪法。并宣布，他们脱离了统治这个国家400年的丹麦。今年庆祝宪法诞辰200周年，挪威特别畅叙集中地做了这件事情。

МИР ДАЕТ ДОРОГУ

Pasaulis
duoda
kelia

15
years





TRANSPORT & LOGISTICS

8th INTERNATIONAL SPECIALIZED EXHIBITION and CONGRESS



LOGISTICS ENGINEERING

3rd 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, www.tc.by



MINISTRY of TRANSPORT and COMMUNICATIONS
of the REPUBLIC of BELARUS



ZAO, TECHNICS and COMMUNICATIONS

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 Gražlienė
Tel. + 370 699 31295
El. paštas: grazeliene@jura.lt

Dizainerė
Ingrida Ramanauskienė

Vertėjai
Audronė Paulauskienė,
Margarita Ignackova,
Betty Chen

Korektoriai-stilistai
Regina Tutinienė,
Jelena Listopad

Žurnalo atstovybės:

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

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

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

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

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

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

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

Šį numerį iliustravo
V. Karaciejus, V. Kuklierius,
D. Kavaliauskaitė, A. Stanevičius.
Žurnale panaudotos parodų organizatorių,
KVJUD, BMC (www.klaipedis.lt) ir
JŪRA MOPE SEA archyvų nuotraukos.

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

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

Tiražas 5 000 egz.

42 СЛОВО ИЗДАТЕЛЯ
Мир дает дорогу
LEIDĖJOS ŽODIS
Pasaulis duoda kelią

**44 ЭКСКЛЮЗИВНОЕ
ИНТЕРВЬЮ**
Потенциал азиатских
рынков – одна из
возможностей и
перспектив будущего
ĮŠKIRTINIS INTERVIU
Azijos rinkų atveriamas
potencialas – viena iš
atėities galimybių ir
perspektyvų



48 СУДОХОДСТВО
В Клайпедде вступил
в строй новый
грузопассажирский
терминал
LAIVYBA
Klaipėdoje pradėjo veikti
naujas keleivių ir krovinių
terminalas

50 ТОЧКА ЗРЕНИЯ
Пирамида на Великом
Шелковом пути: миф или
реальность
POŽIŪRIS
Piramidė Didžiąjame šilko
kelyje: mitas ar realybė



54 ПОРТЫ
Представители
промышленных
предприятий Китая
ознакомились с
Клайпедским портом
UOSTAI
Kinijos pramonės
įmonių atstovai
susipažino su Klaipėdos
uostu

56 ЛОГИСТИКА
Рост экономического
процветания
увеличивает
потребность в
логистике в Китае
LOGISTIKA
Ekonomikos klestėjimas
skatina logistikos
poreikį Kinijoje

58 ЛИЧНОСТИ
Марк Миллар
назван одним из
известнейших
профессионалов
цепочки поставок в
2014 году
ASMENYBĖS
Markas Milaras – vienas
žymiausių tiekimo
grandinės profesionalų
2014 metais



ПРАЗДНИК МОРЯ 80
Праздник моря
пригласит поймать
свою золотую рыбку
JŪROS ŠVENTĖ 80
Jūros šventė kvies
sugauti savąją auksinę
žuvelę

64 JŪRA MOPE SEA – 15
«Синергия бизнеса,
науки и искусства»
JŪRA MOPE SEA – 15
„Verslo, mokslo ir meno
sinergija“



**68 МЕЖДУНАРОДНЫЕ
НАГРАДЫ**
Лауреаты «Розы ветров
2014»
**TARPTAUTINIAI
APDOVANOJIMAI**
„Vėjų rožės 2014“
laureatai



**72 МЕЖДУНАРОДНЫЕ
МЕРОПРИЯТИЯ**
«TransBaltica 2014»
(Вильнюс, Литва)
«ТрансРоссия 2014»
(Москва, Россия)
«Транспорт и Логистика.
Transit-Kazakhstan 2014»
(Астана, Казахстан)
«The Global AirRail:
Customer experience»
(Осло, Норвегия)

**76 TARPTAUTINIAI
RENGINIAI**
„TransBaltica 2014“
(Vilnius, Lietuva)
„Trans Russia 2014“
(Maskva, Rusija)
„Transportas ir logistika.
Transit-Kazakhstan 2014“
(Astana, Kazachstanas)
„The Global AirRail:
Customer experience“
(Oslos, Norvegija)



МИР ДАЕТ ДОРОГУ

Если знаешь, куда идешь и к чему стремишься, мир дает дорогу. Так утверждал американский писатель и просветитель XIX века Дэвид Старр Джордан (David Starr Jordan 1851–1931). В это, безусловно, верили и современники американца – литовские просветители, заглядывая в будущее и видя в нем Литву крепким, могущественным морским государством.

В начале XX века в Литве заметно усилилась пропаганда морских идей. Известный ученый, профессор, автор пророческих идей Казис Пакштас (1893–1960) призывал литовцев повернуться лицом к морю, «которое Бог дал нам не для того, чтобы помочить в нем ноги, а чтобы плавать на кораблях». Хорошо осознавая важность порта, он даже предлагал переместить столицу государства в Клайпеду, энергичнее создавать торговый флот, прочнее связывать порт с Литовским государством.

«Нет в Европе другой нации, которая была бы настолько уязвима для угроз ассимиляции и чужой культуры, как Литва, лежащая на перекрестке важнейших артерий Европы. Ни за один другой порт так не соперничают, как за нашу Клайпеду», – писал К.Пакштас. Он предупредил, что «было бы очень неосторожно полагать, что мы будем вечно сохранять свою независимость. Может, она – лишь метеор, сверкнувший странным сиянием в ходе исторических веков?». Поэтому важно «целесообразно использовать моменты независимости для укрепления нации, чтобы она могла выдержать те испытания, которые будущее ей еще может преподнести».

Нация была не склонна услышать минорные пророчества национально-го провидца и на вопросы оморячивания страны, как, кстати, и на многие другие, смотрела намного легче и оптимистичнее. Наивысшим проявлением того оптимизма стал отмеченный впервые в истории Литвы в 1934 году Великий День моря, к которому готовилась вся страна. По этому случаю было выпущено несколько специальных изданий, в том числе и книга К.Пакштаса «Балтийское море», в котором он разъяснял значение моря для Литвы и акцентировал необходимость основать свой флот. Традиция Праздника моря должна была закрепить в сознании людей постулат, что Литва является морским государством, поощрять и воздавать дань уважения погибшим морякам, присягнуть на верность им и сбереженному наследию, окропленному кровью наших гигантов духа.

Эти устремления декларировались и в наказе президента Литовской Республики Антанаса Сметоны: «Наш долг – прочно укрепиться возле моря и бдительно его охранять. Наше море. Мы его никогда и никому не отдадим».

Этими словами президента был начат новый этап истории Литвы как морского государства.

Год спустя появились реальные проявления оморячивания Литвы. Летом 1935-го, в дни уже второго Праздника моря, Литву приветствовало маринистское издание – ежемесячный журнал «Jūra» («Море»), который начал издавать Союз моряков Литвы. Журнал и другие морские аспекты финансово поддерживал Союз литовских женщин содействия национальному флоту. Это товарищество, основанное в 1923 году, в которое по побуждению глав Союза моряков сплотились деятельные женщины Литвы, пропагандировало Литву как морское государство, поощряло воспитание морской культуры.

Однако над Литвой уже сгустились черные тучи, о которых позднее К.Пакштас писал в автобиографии: «Имея в виду опасное географическое положение Литвы и зная аппетиты державных соседей, я никогда не считал, что

нашу независимость будут долго терпеть. Поэтому я говорил студенчеству и членам правительства, что одно из двух государств оккупирует Литву».

В конце 1938 г. Казис Пакштас обратился к президенту Антанасу Сметоне с предупреждением: «Надвигаются страшные бури, прикажи подготовиться к эвакуации всего того, что возможно временно переместить за границу. Суда должны быть готовы в полном грузу выйти в западные порты». К.Пакштас предупредил, что такое «отступление» может затянуться надолго, может, даже на несколько десятков лет. Однако реакция президента А. Сметоны была пассивной...

Поэтому и начатое журналом дело оморячивания Литвы продлилось недолго – до весны 1939 года, когда гитлеровская Германия аннексировала Клайпедский край. После потери Литвой единственного порта издание журнала перебралось в Каунас и продлилось недолго.

Усилиями нескольких энтузиастов, среди которых была и автор этих строк, журнал был оживлен весной 1989 года, когда после долгих лет «отступления» от своей национальной самобытности в советскую реальность снова стало пробуждаться национальное самосознание и возродился вопрос оморячивания Литвы. Его первыми предвестниками были три литовские яхты, которые из-за «железного занавеса» отправились в плавание через Атлантику, подняв не флаг Литовской Советской Социалистической Республики, как тогда еще называлось принадлежавшее Советскому Союзу наше государство, а настоящие, несколько десятилетий скрываемые литовские триколоры, за хранение которых, как и за идеи независимости, тысячи литовцев заплатили жизнью. Возродившийся в такой исторический момент журнал «Jūra» сообщил всему миру, что Литва не забыла о своих устремлениях к свободе. Все вырученные средства журнал тогда выделил на плавание через Атлантику трех предвестников независимости Литвы.

Позднее издательство журнала «Jūra» из Клайпеды перебралось в Вильнюс, где вскоре снова угагло. После долгих странствий журнал «Jūra» в 1999 году вернулся в свою колыбель в Клайпеду.

Став международным бизнес-изданием, журнал JŪRA MOPE SEA в этом году отмечает 15-летие своего возрождения и нового товарного знака. Предназначенный для евразийского региона журнал выходит на четырех языках – английском, китайском, русском и литовском, он хорошо известен не только в этом регионе. Интернет-версию журнала читают в 155 странах. На популярном китайском портале журнал уже несколько лет держится в десятке самых читаемых публикаций.

Во время визита в Клайпеду представители посольства Китайской Народной Республики в Литве были удивлены, что в такой маленькой стране, в совсем маленьком городке Клайпедэ им был вручен родившийся здесь и выпускаемый здесь же на английском, китайском, русском и литовском языках международный бизнес-журнал JŪRA MOPE SEA, который они назвали журналом мирового уровня.

Достиженные позиции позволяют ему представлять Литву всему миру и провозглашать весть, что идея оморячивания государства, 80 лет назад распространенная просвещенными людьми Литвы, не осела в трясины забвения, а, подняв паруса, флаги и головы, стремительно рассекает просторы морей и суши на всех континентах.

Хорошие идеи и их успешное претворение в жизнь возможны не только в мировых метрополиях. Они рождаются там, где «живут мечтающие, создающие, амбициозные, верящие в свои возможности люди – самое ценное богатство каждого государства», – убежден мэр Клайпеды Витаутас Грубляускас, заразивший морской город и страну еще и духом беспокойного джаза.

Это только подтверждает мудрую мысль, что если знаешь, куда идешь, и веришь в то, к чему стремишься, мир дает тебе дорогу.

Искренне ваша -
Зита Таллат-Кялпшайте,
издатель журнала



PASAULIS DUODA KELIĄ

Jei žinai, kur eini ir ko sieki, pasaulis duoda kelią, teigė devynioliktojo amžiaus amerikiečių rašytojas ir švietėjas Deividas Staras Džordanas (David Starr Jordan 1851-1931). Tuo neabejotinai tikėjo ir amerikiečio amžininkai lietuvių švietėjai, žvelgdami į ateitį ir joje regėdami Lietuvą esant tvirta, galinga jūrų valstybe.

Dvidešimtojo amžiaus pradžioje Lietuvoje smarkiai sustiprėjo jūrinių idėjų propagavimas. Žinomas mokslininkas, profesorius, pranašingų įžvalgų autorius Kazys Pakštas (1893-1960) ragino lietuvius veidu atsigręžti į jūrą, „kurią Dievas mums davė ne kojoms mirkyti, o plaukioti laivais“. Gerai suvokdamas uosto reikšmę, jis siūlė šalies sostinę perkelti į Klaipėdą, energingiau organizuoti prekybos laivyną, tvirtiau susieti uostą su Lietuvos valstybe.

„Nėra Europoje kitos tautos, kuri būtų tiek išstatyta nutautinimo ir svetimos kultūros pavojams, kaip Lietuva, gulinti svarbiausių Europos arterijų kryžkelėje. Dėl jokio uosto tiek nesivaržoma, kaip dėl mūsų Klaipėdos“, – rašė K. Pakštas. Jis perspėjo, jog „būtų labai neatsargu manyti, kad amžinai išlaikysime savo nepriklausomybę. Gal ji yra tik meteoras, blykstelėjęs keista pašvaiste istorinių amžių eigoje?“

Todėl svarbu „nepriklausomybės momentus tikslingai sunaudoti tautai sustiprinti, kad ji galėtų išlaikyti tuos bandymus, kuriuos ateitis jai dar skirs“.

Tauta nebuvo linkusi išgirsti minorinių tautinio šauklio įžvalgų, ir į šalies sujūrinimo, kaip, beje, ir kitus reikalus žiūrėjo kur kas lengviau ir optimistiškiau. Aukščiausia to optimizmo išraiška tapo 1934 metais pirmą kartą Lietuvos istorijoje švenčiama Didžioji Jūros diena, kuriai ruošėsi visa šalis. Ta proga buvo išleista keletas specialių leidinių, tarp jų ir K. Pakšto knyga „Baltijos jūra“, kurioje jis aiškino jūros reikšmę Lietuvai ir akcentavo būtinybę įkurti savo laivyną. Jūros šventės tradicija turėjo įtvirtinti žmonių sąmonėje, jog Lietuva yra jūrų valstybė, skatinti atiduoti pagarbą žuvusiems jūros vaduotojams, prisiekti ištikimybę jiems ir pasiryžimą saugoti mūsų dvasios milžinų krauju atpirktą palikimą.

Šie siekiai buvo deklaruojami ir Lietuvos Respublikos prezidento Antano Smetonos priesake: „Mūsų pareiga – kietai įsitvirtinti prie jūros ir budriai ją saugoti. Mūsų jūra, mes jos niekam ir niekuomet neatiduosim“.

Šiais prezidento žodžiais buvo pradėtas naujas – Lietuvos, kaip jūrų valstybės, istorijos etapas.

Po metų pasirodė realių Lietuvos sujūrinimo apraiškų. 1935-ųjų vasarą, jau antrą kartą švenčiamos Jūros šventės dienomis, Lietuvą pasveikino marinistinis leidinys – mėnesinis žurnalas „Jūra“, kurį pradėjo leisti Lietuvos jūrininkų sąjunga. Žurnalą ir kitus jūrinius reikalus finansiškai palaikė Lietuvos moterų tautiniam laivynui remti sąjunga. Ši 1923 metais įkurta draugija, į kurią Jūrininkų sąjungos vadovų paskatintos susibūrė veiklios Lietuvos moterys, propagavo Lietuvos, kaip jūrų valstybės, kūrimą skatino jūrinės kultūros puoselėjimą.

Tačiau Lietuvos link jau slinko juodi debesys, apie kuriuos vėliau K. Pakštas rašė savo autobiografijoje: „Turėdamas galvoje pavojingą Lietuvos geografinę padėtį ir žinodamas didžiųjų kaimynų apetitą, niekuomet nemaniau, kad mūsų



nepriklausomybė bus ilgai toleruojama. Todėl kalbėdavau studentijai ir vyriausybės nariams, kad reikia darbų programą tvarkyti, atsižvelgiant į naujo karo artėjančią tikrėybę. Man aišku buvo, kad viena iš dviejų valstybių okupuos Lietuvą.“

1938 m. pabaigoje Kazys Pakštas kreipėsi į prezidentą Antaną Smetoną, perspėdamas, kad „ateina baisios audros, įsakyk pasiruošti evakuacijai viso to, kas įmanoma laikinai užsienin perkelti. Laivai turi būti pasiruošę pilnu krovinium išplaukti į vakarų uostus“. Pakštas įspėjo, kad toks „pasitraukimas“ gali užtrukti ilgesnį laiką, gal net kelias dešimtis metų. Tačiau prezidento Smetonos reakcija buvo pasyvi...

Tad ir žurnalo pradėtas darbas, kaip ir Lietuvos sujūrinimo reikalas, tęsėsi neilgai – iki 1939 metų pavasario, kuomet hitlerinė Vokietija aneksavo Klaipėdos kraštą. Lietuvai netekus vienintelio savo uosto, žurnalo leidyba persikėlė į Kauną ir gyvavo neilgai.

Kelių entuziastų, tarp kurių buvo ir šių eilučių autorė, pastangomis žurnalas atgaivintas 1989 metų pavasarį, kuomet po ilgų „pasitraukimo“ iš savo tautinės savasties į tarybinę realybę metų vėl ėmė

busti tautinė savimonė ir atgijo Lietuvos sujūrinimo klausimas. Pirmieji jo šaukliai buvo trys Lietuvos jachtos, kurios iš už „geležinės užkardos“ leidosi į žygį per Atlantą, iškėlusios ne Lietuvos Tarybų Socialistinės Respublikos, kaip tuomet dar vadinosi Tarybų Sąjungai priklausanti mūsų valstybė, o tikrąsias, kelis dešimtmečius slėptas lietuviškas trispalves, už kurių, kaip ir už nepriklausomybės idėjų saugojimą tūkstančiai lietuvių sumokėjo gyvenimu. Tokiu istoriniu momentu atgimęs žurnalas „Jūra“ pranešė pasauliui, kad Lietuva nepamiršo savo laisvės siekių. Visas surinktas lėšas žurnalas tuomet skyrė trijų Lietuvos nepriklausomybės šauklių žygiui per Atlantą,

Vėliau žurnalo „Jūra“ leidyba iš Klaipėdos persikėlė į Vilnių, kur neilgai trukus vėl užgeso. Po ilgų klaidžiojimų žurnalas „Jūra“ 1999 metais grįžo į savo lopšį Klaipėdoje.

Tapęs tarptautiniu verslo leidiniu, žurnalas JŪRA MOPE SEA šiemet švenčia savo atgimimo ir naujo prekinio ženklo 15 metų sukaktį. Eurazijos regionui skirtas žurnalas leidžiamas keturiomis – anglų, kinų, rusų ir lietuvių – kalbomis, yra gerai žinomas ne tik šiame regione. Internetinė žurnalo versija skaitoma 155 šalyse. Populiariame Kinijos portale jau kelerius metus žurnalas laikosi skaitomiausių publikacijų dešimtuose.

Lankydami Klaipėdoje, Kinijos Liaudies Respublikos ambasados Lietuvoje atstovai nustebė, kad tokioje mažoje šalyje, visiškai mažame mieste Klaipėdoje jiems buvo įteiktas čia gimęs ir čia anglų, kinų, rusų ir lietuvių kalbomis leidžiamas, anot jų, pasaulinio lygio verslo žurnalas.

Pasiektos pozicijos leidžia jam pristatyti Lietuvą pasauliui ir skelbti žinią, kad prieš aštuoniasdešimt metų Lietuvos šviesuolių paskleista valstybės sujūrinimo idėja nenugrūmždo užmaršties pelkėse, o iškėlusios bures, vėliavas ir galvas vėžliai skrodžia jūrų ir sausumų erdves visuose kontinentuose.

Geros idėjos ir sėkmingas jų įgyvendinimas galimas ne vien pasaulinėse metropolijose. Jos gimsta ten, kur gyvena svajojantys, kuriantys, turintys ambicijų ir savo svajonėmis bei galimybėmis tikintys žmonės – vertingiausias kiekvienos valstybės turtas, yra įsitikinęs Klaipėdos meras Vytautas Grubliauskas, jūrinį miestą ir šalį užkrėtęs dar ir neramaus džiazo dvasia.

Tai tik patvirtina išmintingą mintį, kad jei žinai kur eini ir tiki tuo, ko sieki, pasaulis tau duoda kelią.

Nuoširdžiai Jūsų
Zita Tallat-Kelpšaitė
Žurnalo leidėja

ПОТЕНЦИАЛ АЗИАТСКИХ РЫНКОВ – ОДНА ИЗ ВОЗМОЖНОСТЕЙ И ПЕРСПЕКТИВ БУДУЩЕГО



Клайпеда – третий по величине, один из старейших городов Литвы, расположенный на месте слияния Куршского залива и Балтийского моря. Свою историю он исчисляет с 1252 года, когда пришедшие по Балтийскому морю воины Ливонского ордена разорили поселение и построили в устье реки Данге крепость Мемельбург, возле которой начал разрастаться город. Сегодня это – процветающий портовый город, ворота Литвы в море и в мир. О дне сегодняшнем, идеях и планах на будущее этого города мы беседуем с мэром Клайпеды Витаутасом ГРУБЛЯУСКАСОМ.

– Уважаемый мэр, чем особенна Клайпеда среди прочих городов нашей маленькой страны?

– В первую очередь – своими людьми. Старый город молод своей общиной, которая заново росла от оставшихся после войны пятерых местных жителей до сегодняшнего столетнего сообщества, пестрого как с точки зрения национальностей, так и профессий. Быть клайпедчанином – это признак свободы, творческого духа, дружелюбия, в чем нам завидуют жители других городов Литвы.

Важный аспект, разумеется, это статус морских ворот Литвы. Большинство остальных особенностей портового города также связаны с этим. Можно было бы долго рассуждать, что является решающим, а что – предопреде-

ленным, однако ясно одно: самобытное историческое наследие, задел XX века и новые традиции, исключительное положение в структуре экономики Литвы и региона сплелись в Клайпеду в уникальную картину и атмосферу.

Думаю, нужно время, чтобы эти преимущества проявились еще сильнее, усиленные растущим благосостоянием, прогрессивными реформами общественного сектора, которые уже сегодня привлекают повышенное внимание со стороны коллег из других городов, растущими инвестициями в общественную инфраструктуру, мудрыми решениями учебных и научных учреждений и успешными проектами частного сектора.

– Каково значение Клайпеды для эконо-

мики и политики Литвы?

– Этот вопрос в последнее время приходится рассматривать при разных обстоятельствах и в разном контексте, однако чаще всего отмечается заметный диссонанс между фактическим значением и его оценкой... Иначе говоря, солидный вклад города в государственную казну, вынашиваемые амбиции представителей бизнеса, спорта, культуры, прогрессивно налаженное самоуправление так и просят большего удельного веса при обсуждении и принятии решений властями государства. Полагаю, что это – следствие тенденции централизма, которого в нашей небольшой стране сложно избежать. И наряду с этим я не теряю надежды и личного упорства, чтобы постоянно менять точку зрения, дескать, перефразируя известное выражение, все дороги ведут в Вильнюс (и из него). Верю, что амбиция Клайпеды стать морской столицей страны наполнена глубоким смыслом, является обоснованной и со временем будет осуществлена.

– В последнее время Клайпедой немало интересуются азиатские страны, такие как Китай, Япония, Казахстан и другие. Какие связи соединяют Клайпеду, а через нее, разумеется, и Литву, с этими странами, оказывающими огромное влияние на развитие экономики и культуры всего мира? Что Клайпеда может им предложить и чего от них ждет сама?

– С упомянутыми краями Клайпеду связывают как дипломатические и культурные нити – город Кудзи в Японии и Циндао в Китае являются городами-побратимами Клайпеды – так и постоянно крепнущие экономические. Это тесно связано с уникальной ситуацией Клайпеды как незамерзающего порта и логистического узла на Балтике. Немало расположенных в нашем портовом городе предприятий выбирают рынки упомянутых стран для своих услуг, поскольку это перспективно и интересно. Следует отметить, что открывающийся потенциал азиатских рынков Литвой еще не полностью использован. Это – одна из возможностей и перспектив будущего.

– В прошлом году во время визита в Клайпеду представители посольства Китайской Народной Республики в Литве не могли поверить, что в такой маленькой стране, по китайским масштабам – совершенно маленьком городе Клайпедой им был вручен родившийся здесь и выпускаемый здесь же на английском, китайском, русском и литовском языках международный бизнес-журнал JŪRA MOPE SEA, который они назвали журналом мирового уровня. Как, по вашему мнению, может ли такой маленький город Клайпеда и маленькая страна Литва оказывать какое-либо влияние на развитие всего мира?

– Упомянутый вами пример служит прекрасной иллюстрацией того, что хорошие идеи и их успешное претворение в жизнь



возможны не только в мировых метрополиях! Клайпедчане всегда славились самобытными взглядами, оригинальными замыслами, открытостью миру и новшествами. В наше время это называется инновационным взглядом и творческим духом. Наблюдая за молодым поколением, я вижу, какое большое внимание уделяется этим ценностям. Надеюсь, что надлежащим образом расставленные акценты, не обесценивающие личных усилий, длительную шлифовку навыков и знаний, для проявления результатов которых требуется более длительный срок, приведут к успеху большую часть замыслов наших авторов и специалистов в разных областях. Люди, их возможности, мечты, амбиции и вера – полагаю, таков самый ценный козырь нашей страны.

– Каким вы видите место Клайпеды в этом раздании, глядя в будущее?

– Надеюсь и верю, что Клайпеда не лишится своей природной активности и энтузиазма, что городское руководство, общественность, публичный и частный сектор продолжают успешный и взаимовыгодный диалог по разным жизненным вопросам. Полагаю, мы идем правильным путем – в направлении прогрессивного, деятельного города счастливых людей. Я мог бы пожелать разве что лихого азарта и силы для втайне вынашиваемых, но еще не осуществленных славных замыслов и, с другой стороны, дружелюбия, взаимопонимания тем, кто уже нашел свою сферу деятельности и ощущает благосклонность Фортуны.

А говоря официальнее, я бы не упустил возможности упомянуть, что у Клайпеды есть все возможности стать известным и солидным центром промышленности, услуг и культуры региона Южной Балтики. В настоящее время я как мэр Клайпеды исполняю обязанности президента евrorегии «Балтия». Наблюдая, как живут коллеги в других городах аналогичного размера и статуса в соседних государствах на побережье Балтики, я с радостью фиксирую – ситуация Клайпеды свидетельствует о том, что мы сделали хороший задел и имеем прекрасные перспективы.

– Единственный портовый город Литвы Клайпеда хранит и пропагандирует морские традиции. Полюбившийся жителям Литвы Праздник моря в этом году отмечает 80-летие. Каковы суть и смысл этого праздника?

– Они закодированы в названии праздника и, кажется, со временем морское начало постепенно усиливается. Был момент, когда предназначение массовых увеселений середины лета заглушалось коммерческим содержанием, тривиальными развлечениями, однако в настоящее время большое внимание уделяется концепции мероприятия с акцентом на познавательной и репрезентативной функции Праздника моря. Включая в программу праздника солидные международные мероприятия, к примеру, регату парусных судов, отыскивая и развивая прочие связи с морской культурой, мы предоставляем своей традиции добавленную стоимость, уникальный привкус, какой больше нигде в Литве не почувствуешь. Эта

эксклюзивность и является смыслом Праздника моря.

– На фоне уважения к старым традициям и их сохранения в Клайпедке рождаются и новые. Одна из них – известные в мире клайпедские джазовые фестивали, автором идеи, основателем и настоящим отцом которых являетесь вы, господин Грубляускас, заразивший вирусом джаза всю Клайпеду и Литву еще тогда, когда, наверное, даже и не думали, что когда-нибудь станете мэром города. Почему в стране меланхолических народных песен и сердцах сдержанных литовцев вы распространили эту эпидемию джаза?

– В действительности мысль провести в Клайпедке джазовый фестиваль, который в этом году – уже двадцатый, родилась спонтанно. Почему джаз? Потому что эта музыка сопровождает меня с первых же дней выбора собственного пути. Джаз и клайпедские джазмены затянули меня, студента кафедры эстрадной музыки, в неповторимый и самобытный мир музыки. «Klaipėdos diksilendas» и выросшая из этого ансамбля группа «Memel Swingers», а позднее – коллектив «Doudi Jazz Band» стали для меня музыкальной семьей и друзьями в гастрольных поездках по Европе. Мы с коллегами видели, как популярны за рубежом фестивали диксиленда, не смогли остаться равнодушными и решили, что Клайпеда станет отличным местом для такого мероприятия, тем более что в Литве мероприятий диксиленда не было. Сначала, разумеется, об огромном международном мероприятии мы и не думали – стартовали с концертом. Однако его дух даже превзошел полученные за границей впечатления. Пожалуй, это неповторимое ощущение, что разноцветный джаз – праздник, который всегда со мной, – может порадовать такое количество людей, и ведет фестиваль по пути удачной традиции.

– Поздравляем вас с 20-летием клайпедского джазового фестиваля и 80-летием Праздника моря!

Желаем Клайпедке стать не только морской столицей Литвы, но и джазовой столицей мира.

Благодарим за беседу. ■



AZIJOS RINKŲ ATVERIAMAS POTENCIALAS – VIENA IŠ ATEITIES GALIMYBIŲ IR PERSPEKTYVŲ

Klaipėda – trečiasis pagal dydį, vienas seniausių Lietuvos miestų, įsikūręs Kuršių marių ir Baltijos jūros susilieimo vietoje. Savo įsikūrimo metus ji skaičiuoja nuo 1252 metų, kuomet Baltijos jūra atplaukė Livonijos ordino kariai nusiaubė gyvenvietę ir Dangės upės žiotyse pastatė Memelburgo pilį, prie kurios ėmė kurtis miestas. Šiandien – tai klestintis uostamiestis, Lietuvos vartai į jūrą ir pasaulį. Apie šio miesto dabartį, ateities vizijas ir planus kalbamės su KLAIPĖDOS MIESTO MERU VYTAUTU GRUBLIAUSKU.

– Gerbiamas mere, kuo ypatinga KLAIPĖDA tarp kitų mūsų mažos šalies miestų?

– Pirmiausia – savo žmonėmis. Senas miestas jaunas savo bendruomene, kuri iš naujo augo nuo po karo likusių penkių vietinių gyventojų iki dabartinės šimtątūkstantinės bendruomenės, margaspalvės tiek tautiniu, tiek profesijų požiūriu. Būti kLAIPĖDIEČIU – tai laisvės, kūrybiškumo, draugiškumo ženklas, kurio mums saldžiai pavaldi kitų Lietuvos miestų gyventojai.

Svarbus aspektas, žinoma, yra Lietuvos jūros vartų statusas. Daugelis kitų uostamiesčio išskirtinumų taip pat yra su tuo susiję. Galima būtų ilgai samprotauti, kas yra lemiamas, o kas – nulemtas, tačiau aišku viena: savitas istorinis paveldas, XX amžiaus įdirbis bei naujosios tradicijos, išskirtinai padėtis Lietuvoje bei regiono ekonomikos struktūroje KLAIPĖDOJE yra susipynę į unikalų paveikslą bei atmosferą.

Manau, reikia laiko, kad šie pranašumai dar labiau išryškėtų sustiprinti augančios gerovės, pažangių viešojo sektoriaus reformų, kurios jau dabar sulaukia didelio kolegų iš kitų miestų dėmesio, didėjančių investicijų į viešąją infrastruktūrą, sumanių mokymo bei studijų įstaigų sprendimų ir sėkmingų privataus verslo projektų.



- Kokia yra Klaipėdos reikšmė Lietuvos ekonomikai ir politikai?

- Šį klausimą pastaruoju metu tenka gvildinti įvairiomis aplinkybėmis ir įvairiame kontekste, tačiau dažniausiai akcentuojamas dalykas yra pastebimas disonansas tarp faktinės reikšmės bei jos vertinimo... Kitaip tariant, solidus miesto indėlis į valstybės išdą, puoselėjamos verslo, sporto, kultūros sričių atstovų ambicijos, pažangiai besitvarkanti savivalda prašytusi didesnio lyginamojo svorio valstybės valdžiai svarstant ir priimant sprendimus. Manau, kad tai – centralizmo tendencijos išdava, kurios mūsų nedidelėje šalyje būtų sudėtinga išvengti. Ir drauge neprarandu vilties ir asmeniško užsispyrimo nuolat keisti požiūrį, esą, perfrazuojant žinomą posakį, visi keliai veda į Vilnių (ir iš jo). Tikiu, kad Klaipėdos ambicija tapti jūrine šalies sostine yra prasminga, pagrįsta ir ilgainiui bus įgyvendinta.

- Pastaruoju metu Klaipėda nemažai domisi Azijos šalys, tokios kaip Kinija, Japonija, Kazachstanas ir kitos. Kokie ryšiai sieja Klaipėdą, o per ją, žinoma, ir Lietuvą, su šiomis didžiulėmis pasaulio ekonomikos ir kultūros raidai turinčiomis šalimis? Ką Klaipėda joms gali pasiūlyti ir ko iš jų tikisi pati?

- Su paminėtais kraštais Klaipėdą sieja tiek diplomatiniai ir kultūriniai – Kudži miestas Japonijoje bei Čingdao Kinijoje yra Klaipėdos miestai-partneriai tiek tolydžio tvirtėjantys ekonominiai ryšiai. Tai glaudžiai susiję su unikalia Klaipėdos, kaip neužšalancio Baltijos uosto ir logistikos mazgo, situacija, Klaipėdos laisvosios ekonominės zonos veikla. Nemažai uostamiestyje įsikūrusių įmonių renkasi minėtųjų šalių rinkas savo paslaugoms, nes tai perspektyvu ir įdomu. Pasakytina, kad Azijos rinkų atveriamas potencialas Lietuvos dar nėra visiškai išnaudotas. Tai – viena iš ateities galimybių ir perspektyvų.

- Pernai lankydami Klaipėdoje Kinijos Liaudies Respublikos ambasados Lietuvoje atstovai negalėjo patikėti, kad tokioje mažoje šalyje, Kinijos mastais visiškai mažame mieste Klaipėdoje jiems buvo įteiktas čia gimęs ir čia anglų, kinų, rusų ir lietuvių kalbomis leidžiamas, anot jų, pasaulinio lygio tarptautinis verslo žurnalas JŪRA MOPE SEA. Ar Jūsų manymu toks mažas miestas Klaipėda ir maža šalis Lietuva gali daryti kokią nors įtaką pasaulio vystymosi raidai?

- Jūsų paminėtas pavyzdys puikiai iliustruoja, kad geros idėjos ir sėkmingas jų įgyvendinimas galimas ne vien pasaulinėse metropolijose! Klaipėdiečiai visuomet garsėjo savitu požiūriu, originaliais sumanymais, atvirumu pasauliui bei naujovėms. Šiomis dienomis tai vadinama inovatyviu požiūriu ir kūrybiškumu. Stebėdamas jaunąją kartą matau, kiek daug dėmesio skiriama šioms vertybėms. Viliuosi, kad deramai sudėlioti akcentai, nenuvertinantys asmeninių pastangų, ilgalaikio įgūdžių bei žinių šlifavimo, kurių rezultatams išryškėti pririekia ilgesnio laiko, lems sėkmę daugeliui mūsų kūrėjų bei įvairių sričių specialistų sumanymų. Žmonės, jų galimybės, svajonės, ambicijos ir tikėjimas – manau, toks yra vertingiausias mūsų šalies kožiris.

- Kokią Klaipėdos vietą šioje raidoje matote žvelgdamas į ateitį?

- Viliuosi ir tikiu, kad Klaipėda nenustos savo prigimtinio aktyvumo ir entuziazmo, kad miesto vadovybė, bendruomenė, viešasis bei privatus sektorius toliau plėtos sėkmingą ir abiem pusėms vertingą dialogą įvairiais gyvenimo klausimais. Manau, einame teisingu keliu – pažangaus, veiklaus, laimingų žmonių miesto link. Galėčiau palinkėti nebent nutrūktgalviško azarto ir jėgos slapta puoselėjamiems, bet dar neįgyvendintiems puikiems sumanymams ir, kita vertus, draugiškumo, savitarpio supratimo, bendruomeniško požiūrio tiems, kurie jau rado savo veiklos sritį bei jaučiasi patyrę fortūnos palankumą.

O kalbėdamas oficialiau, nepraleičiau progos paminėti, jog Klaipėda turi visas galimybes tapti žinomą ir solidžiu Pietų Baltijos regiono pramonės, paslaugų bei kultūros centru. Šiuo metu aš, kaip Klaipėdos meras, einu euroregiono „Baltija“ prezidento pareigas. Stebėdamas, kaip gyvena kolegos kituose analogiško dydžio bei statuso miestuose kaimyninėse Baltijos pakrantės valstybėse, su džiaugsmu fiksuju, kad Klaipėdos situacija liudija mus padarius gerą įdirbį ir turint puikias perspektyvas.

- Vienintelis Lietuvos uostamiestis Klaipėda saugo ir puoselėja jūrines tradicijas. Lietuvos žmonių pamėgta Jūros šventė šiemet mini 80-ąsias metines. Kokia yra šios šventės esmė ir prasmė?

- Ji užkoduota šventės pavadinime ir, atrodo, ilgainiui jūrinis pradas tolydžio stiprėja. Buvo

momentas, kai masinių vidurvasario linksmybių paskirtis atrodė užgožta komercinio turinio, lėkštokų pramogų, tačiau šiuo metu daug dėmesio skiriama renginio koncepcijai, akcentuojant pažintinę bei reprezentacinę Jūros šventės funkciją. Įtraukdami į šventės programą solidžius tarptautinius renginius, pavyzdžiui, burlaivių regatas, ieškodami ir plėtodami kitokias sąsajas su jūrine kultūra, suteikiame savo tradicijai pridėtinės vertės, unikalaus prieskonio, kurio nepatirsi niekur kitur Lietuvoje. Šis išskirtinumas ir yra Jūros šventės prasmė.

- Gerbiant bei puoselėjant senąsias, Klaipėdoje gimsta ir naujos tradicijos. Viena iš jų – pasaulyje žinomi Klaipėdos Pilies džiaz festivaliai, kurių sumanytoju, įkūrėju ir tikru tėvu esate Jūs, pone Grubliauskai, džiazu virusu užkrėtęs visą Klaipėdą ir Lietuvą dar tuomet, kai turbūt nė negalvojote kada nors tapsiantis miesto meru. Kodėl graudžių liaudies dainų šalyje ir santūrių lietuvių širdyse paskleidėte šią džiaz epidemiją?

- Iš tiesų mintis surengti Klaipėdoje džiaz festivalį, kuris šiemet yra jau dvidešimtas, kilo spontaniškai. Kodėl džiazas? Todėl, kad ši muzika mane lydi nuo pirmųjų dienų renkant savąjį gyvenimo kelią. Džiazas ir Klaipėdos džiazas žmonės įsuko mane, estradinės muzikos katedros studentą, į nepakartojamą ir savitą muzikos pasaulį. „Klaipėdos diksilendas“ bei iš šio ansamblio išaugusi grupė „Memel Swingers“, o vėliau – „Doudi Jazz Band“ kolektyvas tapo mano muzikine šeima ir gastrolinių kelionių po Europą draugais. Su kolegomis matydami, kokie populiarūs užsienio šalyse yra diksilendo festivaliai, negalėjome likti abejingi ir pamanėme, kad Klaipėda tokiam renginiui būtų puiki vieta, juolab kad diksilendo renginio Lietuvoje nebuvo. Pradžioje apie didžiulį tarptautinį renginį, žinoma, nesvarstėme – startavome su koncertu. Tačiau jo dvasia net pranoko užsienyje patirtus išpučius. Ko gero, šis nepakartojamas pojūtis, jog margaspalvis džiazas – šventė, kuri visuomet su manimi, – gali nudžiuginti tiek daug žmonių, ir veda festivalį sėkmingos tradicijos keliu.

- Sveikiname su Klaipėdos Pilies džiaz festivalio 20-uju ir Jūros šventės 80-uju jubiliejais!

Linkime Klaipėdai tapti ne tik Lietuvos jūrine, bet ir pasaulio džiaz sostine.

Dėkojame už pokalbį.

PRIVILEGIJŲ KORTELĖ

PRIVILEGE CARD



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

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

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



В КЛАЙПЕДЕ ВСТУПИЛ В СТРОЙ НОВЫЙ ГРУЗОПАССАЖИРСКИЙ ТЕРМИНАЛ

20 мая с.г. только что построенный Центральный клайпедский терминал (ЦКТ) принял и обслужил первое круизное судно «MS Deutschland».

«Это исключительное событие в Клайпедском порту, поскольку отныне мы можем гордиться самым современным во всех Балтийских странах грузопассажирским терминалом. Надеемся, что он поможет привлечь новые судоходные линии, повысит конкурентоспособность нашего порта», – говорит глава дирекции Клайпедского государственного морского порта Арвидас Вайткус.

Осуществление этого проекта особенно важно для улучшения имиджа Литвы как привлекательной для туристов страны. До сих пор инфраструктура обслуживания пассажиров в

Клайпедском порту была недостаточно развита, а это тормозило морской туризм в Литве. После строительства Центрального клайпедского терминала созданы благоприятные условия для развития услуг морского транспорта для туризма и бизнеса.

Лайнер длиной 175 м, прибывший из польского порта Гдыня, доставил 354 пассажира. Обслуживание этого круизного судна на ЦКТ было в новинку не только для капитана судна, но и для всей береговой группы предприятий, оказывающих услуги: туристических агентств, таксомоторного и автобусного парка и других организаций. Гостей традиционно встретили звуки народной музыки. ЦКТ совместно с паромной переправой «Smiltynės perkėla» организовали слаженную переправу туристических автобусов в Нерингу. Отдельным пассажирам, не поехавшим на экскурсии, были предложены другие развлечения.

Деятельность ЦКТ понемногу берет разгон.

*Арвидас Скуодас,
коммерческий директор ЦКТ*

С марта на терминале швартовалось несколько десятков судов разного типа длиной от 30 до 198 м. Для команды нового терминала это отличная возможность освоить разные процедуры обслуживания судов.

На Центральном клайпедском терминале одновременно смогут швартоваться сразу три судна (типа ро-ро, ро-пак, пассажирские паромы, круизные лайнеры). За год здесь можно обслужить 0,5 млн пассажиров и принять 6 млн тонн грузов.

Возле причалов ЦКТ также базируется вспомогательный флот международной команды, осуществляющей работы по прокладке энергомоста между Швецией и Литвой в Балтийском море «Nord Balt».

Новый грузопассажирский терминал построен с использованием государственных средств, инвестиций частного сектора и поддержки ЕС. Общая стоимость этого проекта – около 220 млн литов. ■



KLAIPĖDOJE PRADĖJO VEIKTI NAUJAS KELEIVIŲ IR KROVINIŲ TERMINALAS

Arvydas Skuodas
CKT komercijos direktorius

Š.m. gegužės 20 dieną ką tik pastatytas Centrinis Klaipėdos terminalas (CKT) priėmė ir aptarnavo pirmąjį kruizinį laivą MS „Deutschland“.

„Tai ypatingas įvykis Klaipėdos uoste, nes nuo šiol galime didžiuotis turintys moderniausią visose Baltijos šalyse keleivių ir krovinių terminalą. Tikimės, kad jis padės pritraukti naujų laivybos linijų, didins mūsų uosto konkurencingumą“, – sakė Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos vadovas Arvydas Vaitkus.

Šio projekto įgyvendinimas ypač svarbus Lietuvos, kaip turistams patrauklios šalies, įvaizdžio gerinimui. Iki šiol Klaipėdos uosto keleivių aptarnavimo infrastruktūra nebuvo pakankamai išvystyta, o tai stabdė jūrų turizmą Lietuvoje. Pastaciūs Centrinį Klaipėdos terminalą, sudarytos palankios sąlygos jūrų transporto paslaugoms turizmui ir verslui plėtoti.

Iš Lenkijos Gdynės uosto atplaukęs 175 m ilgio laivas atplukdė 354 keleivius. Šio kruizinio laivo aptarnavimas CKT terminale buvo naujiena ne tik laivo kapitonui, bet ir visai kranto paslaugas teikiančių įmonių grupei: turizmo agentūroms, taksi ir autobusų parkui ir kitoms organizacijoms. Tradiciškai svečiai buvo pasitikti liaudies

muzika. CKT kartu su Smiltynės perkėla organizavo sklandų turistinių autobusų perkėlimą į Neringą. Pavieniams keleiviams, neišvykusiems į ekskursijas, buvo pasiūlytos kitos pramogos.

CKT veikla po truputį įgauna vis didesnę pagreitį. Nuo kovo mėnesio terminale švartavosi kelios dešimtys įvairaus tipo laivų nuo 30 iki 198 m ilgio. Naujo terminalo komandai tai puiki proga įsisavinti įvairias laivų aptarnavimo procedūras.

Centriniame Klaipėdos terminale vienu metu galės švartuoti net trys laivai (ro-ro, ro-pax tipo, keleiviniai keltai, kruiziniai laivai). Per metus čia galės būti aptarnaujama 0,5 mln. keleivių ir priimama 6 mln. tonų krovinių.

Prie CKT krantinių taip pat bazuojasi ir „Nord Balt“ tarptautinės elektros jungties tiesimo tarp Švedijos ir Lietuvos Baltijos jūroje darbus atliekančios komandos pagalbinis laivynas.

Naujasis keleivių ir krovinių terminalas iškilo panaudojus valstybės lėšas, privataus sektoriaus investicijas bei ES paramą. Bendra šio projekto vertė – apie 220 mln. litų. ■



Валерий Гульбас,

внештатный советник по экономическим вопросам администрации президента Республики Казахстан, учредитель Европейского фонда VIV

ПИРАМИДА НА ВЕЛИКОМ ШЕЛКОВОМ ПУТИ: МИФ ИЛИ РЕАЛЬНОСТЬ

В основу данной статьи и доклада на международной конференции TRANSBALTICA 2014 международным бизнес журналом JURA MOPE SEA организованной сессии «Устойчивая и мудрая логистика – основа партнерства Европы и Азии» были заложены анализ и факторы влияния свободных экономических зон на развитие глобального проекта «Новый шелковый путь».

Насколько может быть важна тема развития проекта «Новый Шелковый путь» для национальной экономики и международной кооперации, можно судить из речи первого заместителя помощника госсекретаря США по странам Южной и Центральной Азии – Джеффри Пятта. Выступая в Вашингтонском институте Южной и Центральной Азии, он заявил, что «создание в рамках проекта «Новый Шелковый путь» новых торговых и транспортных коридоров, соединяющих рынки Южной и Центральной Азии, является главным приоритетом для американской дипломатии в регионе на ближайшие годы».

Оценить все значение обозначенного приоритета помогут статистические данные объема мирового рынка транспортно-логистических услуг. На данный момент он оценивается в 1 трлн. 500 млрд. долл. США, что составляет 4,7 % от глобального ВВП.

Ведущими игроками на данном рынке являются 30 транспортно-логистических компаний, которые обслуживают 35 % потребностей рынка и формируют политику развития международных грузовых коридоров.

Более 30% мирового рынка грузовых перевозок осуществляется морским транспортом, в распоряжении которого 40 миллионов контейнеров с внушительным ежегодным объемом морских перевозок в 158 миллионов тонн. И десять ведущих судоходных компаний ведут сегодня агрессивную конкурентную борьбу на международном рынке доставки грузов.

Немного предыстории

В середине 2000-х годов в Казахстане, по инициативе президента был создан политический базис, сформированы экономические программы и стратегии, направленные на

позиционирование государства как «Регионального локомотива» и успешного участника мировой экономики, и активного участника проекта «Возрождение Шелкового пути». И мировому сообществу была предложена идея по созданию мультимодальных логистических центров в статусе «Сухопутного порта», расположенных на территории СЭЗ.

В 2007 году Экономической и Социальной Комиссией были подготовлены рекомендации по развитию транспортных маршрутов, обеспечивающих связи между Азией и Европой.

Обобщая международный опыт, на основании тенденций роста международной торговли между государствами Европы и Азии, учитывая экономические особенности в государствах Азии, не имеющих выходов к внешним морям, комиссией ЭСКАТО ООН была принята и рекомендована программа, направленная на развитие государств, через которые проходят наземные международные транспортные коридоры.

В Программе были учтены особенности структуры собственности (государственная, частная), предусмотрены меры и разработаны стандарты. Были приняты и озвучены процедуры в рамках стратегии «Дифференциации сервисов», по снижению препятствий на пути международной торговли «Время – издержки-расстояния», а также выявлены барьеры нефизического характера, связанные с издержками при прохождении территорий государств Центральной Азии.

Гармонизация правовых режимов грузовых перевозок – ключ к успеху

На основании рекомендаций ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН государствам для развития

евроазиатских транспортных связей были определены правила и требования по отчетности, установлены отраслевые стандарты, определены уровни оперативной и правовой ответственности. Рекомендованы процедуры по развитию интермодальности, обозначена важность создания и укрепления национальных механизмов координации деятельности по упрощению процедур, связанных с пересечением границ и с вопросами по организации грузовых перевозок.

Созданы международные правовые предпосылки для снятия барьеров, затрудняющих перевозку товаров через международные границы.

Государствам Евразии были предложены международные формы документов устраняющие препятствия физического и нефизического характера.

Например, в 16 международных юридических документах, подписанных участниками Специальных Программ ООН для экономик Центральной Азии (СПЕКА), прописаны подробные процедуры по упрощению процесса пересечения границ при доставке грузов.

Европейская Экономическая Комиссия и Социальная Комиссия для Азии и Тихого океана предложила государствам, через которые проходят международные транзитные коридоры, методологии и процедуры, которые следует применять «оперативно-мгновенно» для эффективной работы транспортной инфраструктуры в режиме «время-издержки-расстояние».

В выводах Комиссии ЭСКАТО ООН отражено состояние Азиатских автомобильных дорог, определены потребности в инвестициях и обозначены приоритеты в развитии транспортных коридоров. По данным комиссии, государства – члены международного проекта



намерены реализовать или запланировали инвестиции на развитие 37 тыс. км дорог на сумму 26 млрд. долл. США и 18 млрд. долл. США для модернизации и повышения качества примерно 26 тыс. км приоритетных маршрутов.

До 2020 года государства-участники проекта ЭСКАТО ООН планируют создать значительное количество «недостающих звеньев» в национальных транспортных сетях, а именно проложить 4 800 км автомобильных дорог и 12 500 км жд дорог и создать 1 740 км внутренних водных путей. Расчетная стоимость выполнения данных работ составляет 225 млрд. долл. США.

За рамками затрат на приоритетные проекты находятся затраты на общие проекты по развитию транспортной инфраструктуры которые составляют 600 млрд. долл. США или 0,16% ВВП Европейского союза.

Региональные локомотивы или будущие лидеры глобального рынка

На примере Казахстана можно рассмотреть, как реализуются принятые международные программы и договоры по развитию международных транзитных маршрутов.

В рамках принятой государственной «Транспортной стратегии Республики Казахстан до 2015 года» предполагается осуществить транспортные проекты, под которые привлечены из различных источников инвестиции в размере 30 млрд. долл. США.

В настоящее время реализуется проект развития автокоридора «Западный Китай-Западная Европа», проект строительства двух железнодорожных линий «Коргаз-Жетыген» и «Узень-Гызылга-Берекет-Этрек-Торган».

В поддержку международных и национальных программ Правительство Казахстана запланировало создать на территории государства сеть из 9 Специальных Экономических Зон.

В 2011 году был принят Закон о Свободных (Специальных) Экономических Зонах, в котором отражены важные предпосылки для инвесторов, а именно:

- Льготное налогообложение, включая освобождение от НДС до 5 лет.
- Нулевая арендная плата за землю, освобождение от корпоративного подоходного налога.
- На территории СЭЗ вводится режим свободной таможенной зоны.

Указом Президента государства была создана Свободная Экономическая Зона «Хоргос – Восточные ворота», где было предусмотрено создание мультимодального транспортно-логистического комплекса в статусе Сухопутного порта.

Опираясь на созданные политические и экономические предпосылки, были созданы максимальные условия для привлечения в Казахстан международных инвесторов и брэндовых компаний по транспортировке грузов из государств Юго-Восточной Азии и Западной Европы.

Но, к сожалению, добиться значительных успехов в реализации национальных и международных проектов пока не удалось ни в одном из государств Центральной Азии, в том числе и в Казахстане.

«Почему?»,- спросите вы. Над этим размышляли и участники конференции.

Лидеры или новички – кто проиграет или победит? Подводные рифы Сухопутного порта

Обобщая опыт работы компаний - лидеров на мировом рынке грузовых перевозок, можно сделать вывод, что вершина их пирамиды управления использует алгоритм, который позволяет оперативно управлять огромной собственной индустрией и задает темп обработки грузов во всех материковых портах и сухопутных центрах грузовых перевозок (Сухопутные порты).

При этом они очень эффективно используют фактор влияния на национальные и международные сферы принятия политического и финансового решения. И успешно проводят целенаправленную политику по укрупнению бизнеса за счет мелких транспортных компаний - участников международного рынка доставки и перевозки с целью их логистизации – тотальной реорганизации логистических цепей, систем и услуг.

В партнерстве с авторитетными центрами лоббизма им удается активно развивать структуру доступа к оперативной и достоверной информации. Здесь очень четко срабатывает компетенция с учетом осведомленности: о деятельности мировых компаний производителей и поставщиков товарно-сырьевых грузов, под влиянием которых находятся вопросы регулирования и формирования рынка в области тарификации и механизмы господдержки национального бизнеса.

С объективными трудностями высоких административных и инвестиционных порогов входа в глобальный логистический бизнес сталкиваются все его участники. Но необходимо отметить, что в успешных компаниях особое место в структуре пирамиды управления уделяется работе логистических провайдеров по обеспечению статуса инвестиционной привлекательности.

Свободные экономические зоны и Сухопутные порты – фактор успеха

Организационная составляющая структуры механизма СЭЗ имеет не менее важное значение, чем политическая. Учитывать последовательность создания структуры пирамиды управления особенно важно для вновь созданных компаний, которые амбициозно заявляют о своих претензиях на состоявшийся рынок. Новичкам необходимо осознать, что верхние слои пирамиды мировой структуры будут ограничивать активность нижних сло-

ев. Именно эти ограничения и сдерживания позволяют эффективно контролировать и управлять рынком.

Как свидетельствует международный опыт, да и собственные многолетние аналитические наблюдения и анализ развития СЭЗ в государствах Евразии подтверждают, что эффективность работы СЭЗ зависит от условий формирования структуры управления. В отличие от принципа сложения, где от перестановки мест слагаемых сумма не меняется, здесь особенно важна правильная последовательность слагаемых, ее форма и состав, которые влияют на инвестиционную устойчивость проекта. Необходимо осознать, что успех любого проекта зависит от пирамиды, в основании которой заложен правильный метод синергетики, с учетом адекватности, т.е. определения границ своей компетенции, регулируя необходимое число действий.

Особенно важным для успешной деятельности СЭЗ является фактор адаптивности, т.е. возможности адаптироваться под динамично меняющиеся внешние условия. Логистический аутсорсинг в управлении – это фокусировка на возможности эффективного урегулирования неизбежных отклонений. Более того – минимизация издержек идет за счет заблаговременно составленной дорожной карты подводных рифов акватории сухопутного порта.

Ключевым для развития СЭЗ является и выбор лидера структуры управления, который в состоянии осознать себя частью чего-то большего, чем собственное «Я». Та самая «роль личности в истории», когда мы называем величайшее творение мира Пирамидой Хеопса и до сих пор не можем разгадать алгоритм ее постройки, разработанный его менее известным племянником Хемиуном.

Для оперативного развития проекта необходимо разработать и запустить алгоритм создания СЭЗ, который предназначен для эффективного управления особого вида, где создан дискретный логарифм влияния внешней среды управления на внутренний механизм управления. Заложенные векторы в структуру управления СЭЗ должны быть направлены в точки сопряжения мировых финансовых потоков и глобальных сфер принятия политического решения.

Обязательным условием для эффективной деятельности СЭЗ является наличие традиций в сфере их приложения и для создания перспектив экономического развития, при наличии авторитета доверительного доступа в международных профильных организациях. Наличие алгоритма личности, родившей идею, приоритетности, при наличии функций тиражированного энтузиазма и современных знаний приведут к успеху в создании современной эффективной национальной экономики и международной, альтернативной транспортной системы.

Государства Евразии, в том числе и Казахстан, исторически созрели для интеграции в мировую экономику, и на «Великом Шелковом пути» должны быть построены свои «пирамиды решений». ■



PIRAMIDĖ DIDŽIAJAME ŠILKO KELYJE: MITAS AR REALYBĖ

Šis straipsnis ir pranešimas, perskaitytas konferencijoje „TransnsBaltica 2014“ tarptautinio verslo žurnalo JURA MOPE SEA organizuotoje sesijoje „Tviri ir išmani logistika – Europos ir Azijos partnerystės pagrindas“, paremti laisvųjų ekonomikos zonų analize ir įtakos faktoriais pasauliniam projektui „Naujasis šilko kelias“.



Valerijus Gulbas

Kazachstan Respublikos prezidento administracijos neetatinis patarėjas ekonomikos klausimais Baltijos šalims, Europos fondo VIV steigėjas

Kiek svarbi nacionalinei ekonomikai ir tarptautinei kooperacijai gali būti projekto „Naujasis šilko kelias“ vystymo tema, galima spręsti iš JAV valstybės sekretoriaus pirmojo pavaduotojo padėjėjo Pietų ir Centrinės Azijos šalių klausimais Džefrio Pajato (Geoffrey Pyatt) kalbos. Kalbėdamas Vašingtone Pietų ir Centrinės Azijos institute, jis pareiškė, kad „naujų prekybos ir transporto koridorių, jungiančių Pietų ir Centrinės Azijos rinkas, sukūrimas projekto „Naujasis šilko kelias“ rėmuose yra pagrindinis artimiausių metų Amerikos diplomatijos prioritetus regione“.

Įvertinti šio prioriteto svarbą padės transporto ir logistikos paslaugų apimtys pasaulio rinkoje statistiniai duomenys. Šiuo metu ji vertinama 1 trilijonu 500 milijardų JAV dolerių, tai sudaro 4,7 procento pasaulinio BVP.

Šios rinkos lyderiai yra 30 transporto ir logistikos kompanijų, tenkinančių 35 procentus rinkos poreikių bei formuojančių tarptautinių krovinių koridorių plėtros politiką.

Daugiau nei 30 procentų pasaulio krovinių vežimo rinkos užima jūrinis transportas, turintis 40 milijonų konteinerių, su išpūdinga kasmet 158 milijonų tonų jūros pervežimų apimtimi. Ir dešimt pirmaujančių laivybos kompanijų šandien agresyviai konkuruoja krovinių vežimo tarptautinėje rinkoje.

Trumpa priešistorė

Prezidento iniciatyva 2000-ųjų metų viduryje Kazachstane buvo sukurta politinė bazė, suformuotos ekonominės programos ir strategijos, nukreiptos pristatyti valstybę kaip „regiono lokomotyvą“ bei sėkmingą pasaulio ekonomikos dalyvį ir aktyvų projekto „Šilko kelio atgimimas“ dalyvį. Pasaulio bendruomenei buvo pasiūlyta idėja sukurti LEZ teritorijoje multimodalius logistikos centrus, turinčius statusą „Sausumos uostas“.

2007 metais Jungtinių Tautų Ekonomikos ir socialinės tarybos komisija Azijos ir Ramiojo vandenyno šalims (ESCAP) parengė rekomendacijas dėl transporto maršrutų, užtikrinančių ryšius tarp Azijos ir Europos, vystymo.

Apibendrinus tarptautinę patirtį, remiantis tarptautinės prekybos tarp Europos ir Azijos valstybių augimo tendencijomis, atsižvelgiant į Azijos valstybių, neturinčių išėjimo prie išorinių jūrų, ekonominius ypatumus, JT ESCAP komisija priėmė ir rekomendavo programą, skirtą valstybių, per kurias eina sausumo tarptautiniai transporto koridoriai, vystymui.

Programoje atsižvelgta į nuosavybės struktūros ypatumus (valstybinė, asmeninė), numatytos priemonės ir sudaryti standartai. Buvo priimtose ir paskelbtose procedūrose strategijos „Paslaugų diferenciacija“ rėmuose mažinant kliūtis tarptautinės prekybos kelyje „Laikas-sąnaudos-atstumas“ bei nustatyti nefiziniai barjerai, susiję su sąnaudomis kertant Centrinės Azijos valstybių teritorijas.

Krovinių pervežimų teisinių režimų harmonizavimas – raktas į sėkmę

Remiantis JT EEK ir JT ESCAP rekomendacijomis vystant Eurazijos transporto ryšius buvo



nustatytos taisyklės ir reikalavimai atskaitomybei, nustatyti šakos standartai, operatyvios bei teisinės atsakomybės lygiai. Buvo rekomenduotos procedūros vystant intermodalumą, nustatyta svarba sukurti ir sustiprinti nacionalinius mechanizmus koordinuojant procedūrų, susijusių su sienų kirtimu ir krovinių vežimo organizavimu, supaprastinimą.

Sudarytos tarptautinės teisinės prielaidos panaikinti barjerus, apsunkinančius prekių vežimą per tarptautines sienas.

Eurazijos valstybėms buvo pasiūlytos tarptautinės dokumentų formos, pašalinančios fizines ir nefizines kliūtis.

Pavyzdžiui, 16-oje tarptautinių teisinių dokumentų, pasirašytų JT specialių programų Centrinės Azijos ekonomikai (SPECA) dalyvių, aprašytos išsamios procedūros, kaip supaprastinti sienų kirtimą vežant krovinius.

Europos ekonomikos ir socialinė komisija Azijos bei Ramiojo vandenyno šalių klausimais pasiūlė valstybėms, per kurias eina tarptautiniai tranzito koridoriai, metodologiją bei procedūras, kurias reikia operatyviai taikyti transporto infrastruktūros efektyviam darbui "laikas-šaudos-atstumas" režime.

JT ESCAP komisijos išvadose atsispindi Azijos automobilių kelių būklė, nustatyti investicijų poreikiai bei numatyti prioritetai vystant transporto koridorius. Komisijos duomenimis, valstybės – tarptautinio projekto dalyvės ketina realizuoti arba suplanavo investuoti 26 mlrd. JAV dolerių į 37 tūkst. km kelių vystymą ir 18 mlrd. JAV dolerių skirti apie 26 tūkst. km prioritetinių maršrutų modernizavimui arba jų kokybės gerinimui.

Iki 2020 metų valstybės – JT ESCAP projekto dalyvės planuoja sukurti nemažą „trūkstančių grandžių“ nacionaliniuose transporto tinkluose, o būtent – nutiesti 4 800 km automobilių kelių ir 12 500 km geležinkelio kelių bei sukurti 1 740 km vidaus vandenų kelių. Šių darbų atlikimo vertė sudaro 225 mlrd. JAV dolerių.

Prioritetinių projektų šaudos neapima transporto infrastruktūros vystymo bendrųjų projektų šaudų, kurios sudaro 600 mlrd. JAV dolerių, arba 0,16 procento Europos Sąjungos BVP.

Regiono lokomotyvai, arba Būsiami globalios rinkos lyderiai

Kazachstano pavyzdžiu galima pamatyti, kaip įgyvendinamos priimtose tarptautinės programos ir tarptautinių tranzito maršrutų vystymo sutartys.

Priimtose valstybinės „Kazachstano Respublikos transporto strategijos iki 2015 metų“ rėmuose numatoma įgyvendinti transporto projektus, kuriems iš įvairių šaltinių pritraukta 30 mlrd. JAV dolerių investicijų.

Šiuo metu realizuojamas automobilių koridoriaus "Vakarų Kinija-Vakarų Europa" vystymo projektas, dviejų geležinkelio linijų "Korgaz-Žetygen" ir "Uzen-Gyzylgaja-Bereket-Etrek-Gorgan" statybos projektas.

Palaikydama tarptautines ir nacionalines programas, Kazachstano vyriausybė suplanavo valstybės teritorijoje sukurti 9 specialią ekon-

minių zonų tinklą.

2011 metais buvo priimtas įstatymas apie laisvasias (specialiąsias) ekonomines zonas, kuriame atsispindi svarbios prielaidos investuotojams, pavyzdžiui:

- lengvatinis apmokestinimas, įskaitant atleidimą nuo PVM iki 5 metų;
- mulinis žemės nuomos mokesčio, atleidimas nuo korporacinio pajamų mokesčio;
- LEZ teritorijoje įvedamas laisvos muitinės zonos režimas.

Kazachstano prezidento įsaku buvo sudaryta laisvoji ekonominė zona "Chorus – Rytų vartai", kurioje numatyta sukurti multimodalų transporto ir logistikos kompleksą suteikiant jam Sausumos uosto statusą.

Remiantis sudarytomis politinėmis ir ekonominėmis prielaidomis, buvo sudarytos maksimalios sąlygos pritraukti į Kazachstaną tarptautinių investuotojų ir geriausių krovinių gabenimo kompanijų iš Pietvakarių Azijos ir Vakarų Europos šalių.

Deja, kol kas nė vienoje iš Centrinės Azijos šalių, taip pat ir Kazachstane, nepavyko pasiekti norimų rezultatų, įgyvendinant nacionalinius ir tarptautinius projektus.

„Kodėl?“, – paklausite jūs. Apie tai galvojo ir konferencijos dalyviai.

Lyderiai ar naujokai – kas pralaimės arba laimės? Sausumos uosto povandeniniai rifai

Apibendrinant kompanijų – krovinių vežėjų lyderių pasaulio rinkoje darbo patirtį, galima padaryti išvadą, kad jų valdymo piramidės viršūnė naudoja algoritmą, kuris leidžia operatyviai valdyti didžiulę nuosavą industriją ir daryti įtaką krovinių apdorojimo tempui visuose žemyniniuose uostuose ir krovinių vežimo sausumos centruose (sausumos uostai).

Tuo pat metu jie labai efektyviai išnaudoja įtakos nacionalinėms ir tarptautinėms sferoms faktorių priimant politinius ir finansinius sprendimus. Taip pat sėkmingai vykdo tikslingą politiką stambinant verslą mažų transporto kompanijų – tarptautinės rinkos vežimo dalyvių sąskaita, siekdami jų logistikavimo – logistikos grandžių, sistemų ir paslaugų visuotinio reorganizavimo.

Bendradarbiaujant su autoritetingais lobizmo centrais, jiems pavyksta aktyviai plėtoti priėjimo prie operatyvios ir patikrintos informacijos struktūras. Čia puikiai suveikia kompetencija ir išmanymas apie pasaulio kompanijų gamintojų veiklą, prekių ir žaliavų krovinių tiekėjus, kurie daro poveikį rinkos reguliavimo ir formavimo klausimams tarififikacijos srityje ir nacionalinio verslo valstybinio palaikymo mechanizmams.

Prieš patekdami į pasaulinį logistikos verslą, visi jo dalyviai susiduria su objektyviais sunkumais prieš aukštus administracinius ir investicinius slenksčius. Tačiau reikia pažymėti, kad sėkmingai dirbančiose kompanijose ypatingas vaidmuo valdymo struktūros piramidėje tenka logistikos tiekėjų darbu, užtikrinant investicinio patrauklumo statusą.

Laisvosios ekonominės zonos ir sausumos uostai – sėkmės faktoriai

LEZ mechanizmo struktūros organizacinė dalis yra ne mažiau svarbi nei politinė. Atsižvelgiant į valdymo piramidės struktūros nuoseklų kūrimą ypač svarbu naujose sukurtose kompanijose, kurios ambicingai pareiškia savo pretenzijas į esančią rinką. Naujokams būtina suvokti, kad pasaulio struktūros piramidės viršūniniai sluoksniai sieks riboti apatinių sluoksnių aktyvumą. Būtent šie ribojimai ir sulaukymai leidžia efektyviai kontroliuoti ir valdyti rinką.

Kaip rodo tarptautinė patirtis ir asmeniniai ilgamečiai analitiniai stebėjimai bei LEZ vystymosi analizė Eurazijos valstybėse, LEZ darbo efektyvumas priklauso nuo valdymo struktūros formavimo sąlygų. Skirtingai nuo sudėties principo, kai nuo sudedamųjų dalių vietos pakeitimo suma nesikeičia, čia ypač svarbus teisingas sudedamųjų dalių nuoseklumas, jo forma ir sudėtis, kurie veikia projekto investicinį pastovumą. Būtina suvokti, jog bet kokio projekto sėkmė priklauso nuo piramidės, kurios pagrindas yra teisingas sinergetikos metodas atsižvelgiantis į adekvatumą, t.y. savo kompetencijos ribų nustatymą reguliuojant būtiną veiksmų skaičių.

Ypač svarbus sėkmingai LEZ veiklai yra adaptyvumo faktorius, t.y. galimybė prisitaikyti prie dinamiškai besikeičiančių išorės sąlygų. Logistinis autsorsingas (ranga, darbų perkėlimas) valdyme – tai fokusavimas į neišvengiamų nukrypimų efektyvaus reguliavimo galimybes. Dar daugiau – tai sąnaudų minimalizavimas dėl iš anksto sudaryto sausumos uosto akvatorijos povandeninių rifų kelio žemėlapiu.

Labai svarbu LEZ vystymui yra išrinkimas valdymo struktūros lyderio, kuris gali suvokti save kaip dalį kažko didesnio ir svarbesnio nei nuosavas ego. Tas pats „asmenybės vaidmuo istorijoje“, kai didingiausia pasaulio kūrinių, kurio pastatymo algoritmo iki šiol negalime įminti, mes vadiname Cheopso piramide, nors ją sukūrė kur kas mažiau žinomas jo sūnėnas Hemiunas.

Operatyviam projekto vystymui būtina sukurti ir paleisti LEZ kūrimo algoritmą, skirtą efektyviam ypatingos rūšies valdymui, kur sudarytas diskretiškasis išorinės aplinkos valdymo įtakos vidiniam valdymo mechanizmui logaritmas. Įvesti į LEZ valdymo struktūrą vektoriai turi būti nukreipti į pasaulio finansinių srautų ir įtakingų politinių sprendimų sujungimo taškus.

Būtina efektyvios LEZ veiklos sąlyga yra tradicijų turėjimas ir jų taikymas kuriant ekonominio vystymo perspektyvas, autoritetingas ir patikimas priėjimas prie tarptautinių profilinių organizacijų. Būtinai idėją davusios asmenybės prioritetas prieš tiražuojamo entuziazmo sunkiai valdomą jėgą. Būtinai šiuolaikinės žinios, kurios atves į sėkmę kuriant šiuolaikinę efektyvią nacionalinę ekonomiką ir tarptautinę alternatyvią transporto sistemą.

Eurazijos valstybės, taip pat ir Kazachstanas, istoriškai subrendo integracijai į pasaulio ekonomiką ir Didžiąjame šilko kelyje turi būti patatytos savos sprendimų piramidės. ■



ПРЕДСТАВИТЕЛИ ПРОМЫШЛЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ КИТАЯ ОЗНАКОМИЛИСЬ С КЛАЙПЕДСКИМ ПОРТОМ

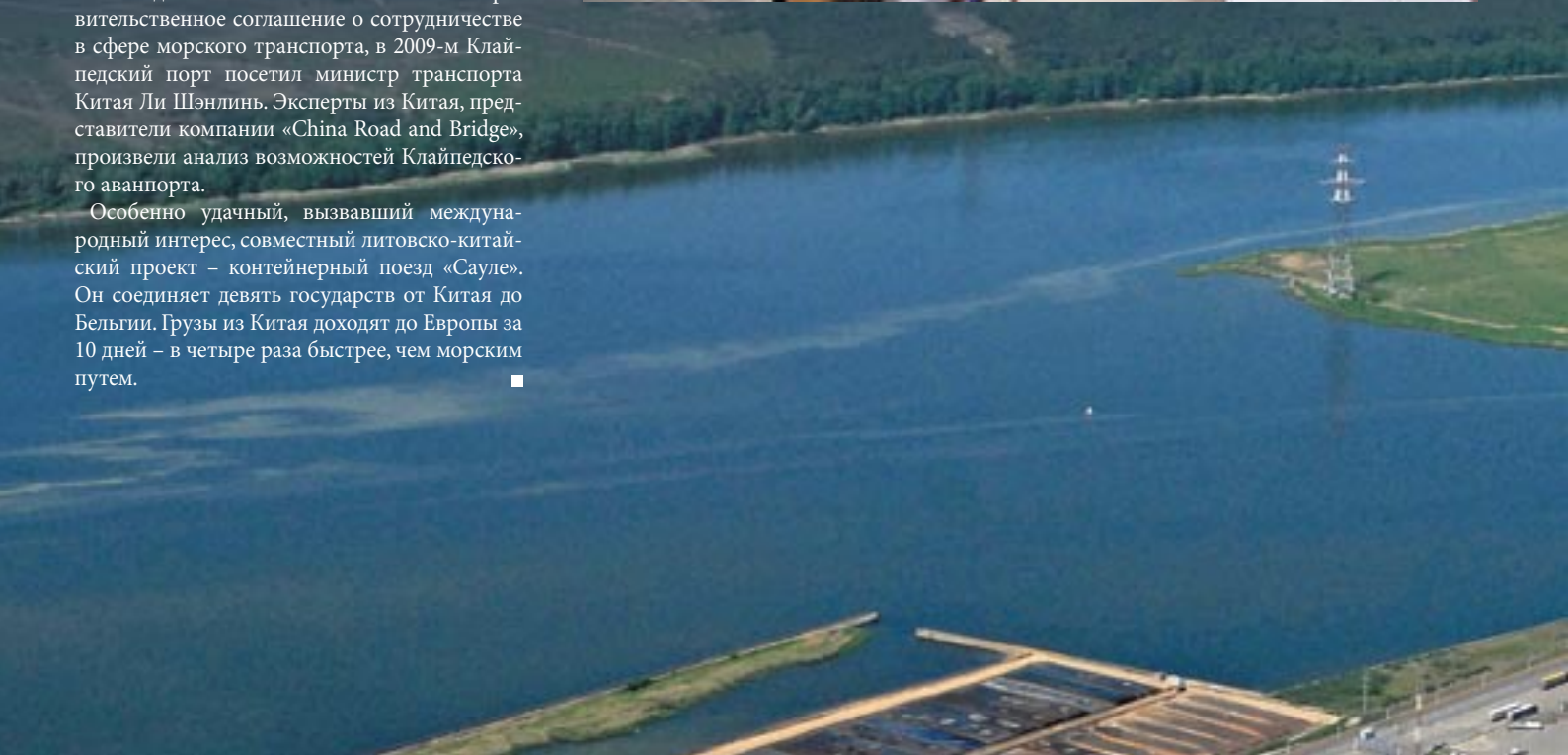
В мае Клайпедский государственный морской порт посетила делегация бизнесменов из Китая. Основная цель китайской делегации – оценить возможности и перспективы перевозки грузов по новому Шелковому пути, соединяющему Китай, Казахстан, Беларусь с Западной Европой. В ходе визита члены китайской делегации встретились с руководителями министерств транспорта и коммуникаций и иностранных дел Литвы, Литовских железных дорог, дирекции Клайпедского государственного морского порта, также компаний «VPA Logistics», «Klaipėdos Smeltė», «Klaipėdos konteinerių terminalas» и других инстанций и предприятий.

Гости были ознакомлены с основными портовыми проектами, вехами развития, стивидорные компании представили свои перспективные планы. Для представителей китайских промышленных предприятий была организована ознакомительная экскурсия по Клайпедскому порту.

Цель китайских предпринимателей, в делегацию которых входило около 30 человек, – оценить возможности перевозки грузов по новому Шелковому пути, соединяющему Китай, Казахстан, Беларусь с Западной Европой. По словам китайских бизнесменов, Литва и Клайпедский порт могли бы стать главными воротами в Европу.

Клайпедский порт с Китаем уже не первый год соединяет тесное сотрудничество. Несколько лет назад в столице Китая Пекине было подписано литовско-китайское межправительственное соглашение о сотрудничестве в сфере морского транспорта, в 2009-м Клайпедский порт посетил министр транспорта Китая Ли Шэнлинь. Эксперты из Китая, представители компании «China Road and Bridge», произвели анализ возможностей Клайпедского аванпорта.

Особенно удачный, вызвавший международный интерес, совместный литовско-китайский проект – контейнерный поезд «Сауле». Он соединяет девять государств от Китая до Бельгии. Грузы из Китая доходят до Европы за 10 дней – в четыре раза быстрее, чем морским путем. ■





KINIJOS PRAMONĖS ĮMONIŲ ATSTOVAI SUSIPAŽINO SU KLAIPĖDOS UOSTU



Gegužės mėnesį Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste viešėjo verslininkų iš Kinijos delegacija.

Pagrindinis kinų delegacijos tikslas – įvertinti krovinių gabenimo galimybes bei perspektyvas naujuoju Šilko keliu, jungiančiu Kiniją, Kazachstaną, Baltarusiją su Vakarų Europa. Vizito metu kinų delegacija susitiko su Lietuvos susisiekimo ir užsienio reikalų ministerijų, Lietuvos geležinkelių, Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos, taip pat „VPA Logistics“, „Klaipėdos Smeltės“, Klaipėdos konteinerių terminalo ir kitų institucijų bei bendrovių vadovais.

Svečiai buvo supažindinti su svarbiausiais uosto projektais, plėtros gairėmis, uosto krovos kompanijos jiems pristatė savo perspektyvinius planus. Kinijos pramonės įmonių atstovams su-
rengta pažintinė ekskursija po Klaipėdos uostą.

Kinijos verslininkų, kurių delegaciją sudarė apie 30 žmonių, tikslas – įvertinti krovinių gabenimo galimybes ir perspektyvas naujuoju Šilko keliu, jungiančiu Kiniją, Kazachstaną, Baltarusiją su Vakarų Europa. Anot Kinijos verslininkų, Lietuva ir Klaipėdos uostas galėtų tapti pagrindiniais vartais į Europą.

Klaipėdos uostą su Kinija jau ne pirmi metai sieja glaudūs bendradarbiavimo ryšiai. Prieš keletus metus Kinijos sostinėje Pekine pasirašytas Lietuvos ir Kinijos tarpvyriausybinių susitarimas dėl bendradarbiavimo jūrų transporto srityje, 2009-aisiais Klaipėdos uoste viešėjo Kinijos transporto ministras Li Shenglin. Ekspertai iš Kinijos „China Road and Bridge“ atliko Klaipėdos išorinio uosto galimybių studiją.

Ypač sėkmingas tarptautinio susidomėjimo sulaukęs bendras Lietuvos ir Kinijos projektas – konteinerinis traukinys „Saulė“. Jis jungia devynias valstybes nuo Kinijos iki Belgijos. Kroviniai iš Kinijos Europą pasiekia per 10 dienų – net keturis kartus greičiau nei plukdant juos jūra. ■





РОСТ ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПРОЦВЕТЕНИЯ УВЕЛИЧИВАЕТ ПОТРЕБНОСТЬ В ЛОГИСТИКЕ В КИТАЕ

Марк Миллар

Продолжая свой впечатляющий путь развития за последние десятилетия, Китай стал двумя экономическими взаимосвязанными и пересекающимися рынками:

- мировой рынок, который движет поточно-массовое производство, нацеленное на экспорт в развитые страны
- местный рынок, который вращается вокруг быстро растущего внутреннего потребления.

Мультинациональные компании первыми пришли в Китай с целью получить выгоду от избыточного предложения дешевой рабочей силы и льгот для открытия деятельности в Специальных экономических зонах. В настоящее время они остались в Китае, чтобы продавать продукцию для китайских потребителей на местном рынке. Фабрики и магазины взаимосвязаны – работники стали покупателями. Одно развитие увеличило другое, множа экономическое процветание по всей стране. Последнее из высказываний по поводу зарубежных компаний: «Они пришли в Китай за работниками, а остались в Китае из-за покупателей».

С точки зрения китайской логистики акцент уже не делается на транспортировку продукции с фабрик в океанские порты на восточное побережье для экспорта на развитые рынки.

В настоящее время такой же акцент делается на распространение продукции по внутреннему китайскому рынку для того, чтобы продукция достигла более зажиточных потребителей, живущих на территории этой огромной страны.

Логистический сектор

Логистическая отрасль стала ключевым аспектом неустанный роста экономики Китая. В последнем сообщении Китайской федерации по логистике и закупкам (КФЛЗ) говорится, что логистическая отрасль Китая была хуже. В 2012 г. она выросла до 177,3 трил-

лионов RMB (китайских юаней), т.е. на 9,8 % с 158,4 трлн RMB в 2011 г., на что больше всего повлиял импорт сырья. Показатели КФЛЗ говорят о том, что расходы логистики выросли на 11.4% до 9,4 трлн RMB, что равняется 18 % валового внутреннего продукта.

Расходы на транспортировку составляют более 52% от расходов логистики Китая, 78 % - внутренние грузы, перевозимые автомобильным транспортом. Автотранспортные компании составляют наибольшую долю в логистическом рынке в Китае, имея 790 000 автоперевозчиков, но доля 20 ведущих автотранспортных компаний занимает менее 2 % на рынке.

Как сообщается в «Asia Maritime», китайский логистический сектор остается чрезвычайно сложным, жестко конкурентоспособным и массово фрагментированным, даже 50 лучших игроков логистики под руководством «Cosco», «Sinotrans & CSC Holdings» и «China Shipping», имея объединенные доходы от продаж более чем 2 миллиарда RMB, занимают меньше 2 % от общего рынка.

Согласно последнему отчету «Li & Fung's» о логистике Китая, высокие дорожные сборы, жесткие правила и увеличившиеся налоги являются проблемой, с которой сталкиваются логистические компании в Китае. Дорожные сборы сейчас составляют 33 % от общих транспортных расходов. «Чрезмерные дорожные сборы и рост цен на топливо и труд съедают большую часть прибыли логистических предприятий», – сообщается в отчете.

Продолжающееся экономическое развитие в секторах производства и потребления приносит как новые проблемы, так и новые возможности для логистической индустрии. Несмотря на то, что логистика в Китае является основой внутренней цепочки поставок, индустрия остается сложной, неэффективной и фрагментированной.

3PL

Внедрение в Китае комплексной логистики, или логистики третьей стороны (3PL), где транспортировка и складирование являются аутсорсингами для третьей стороны, составляет около 20 %.

Для сравнения: в США степень внедрения – около 45 %, в Западной Европе – 50 %, в то время как в Японии аутсорсинг достигает 80 %.

Низкая степень внедрения 3PL в Китае является следствием того, что в стране аутсорсинг только что появился. Вертикальная интеграция – это традиционный подход китайских компаний. Это также указывает на то, что относительная незрелость логистического сектора отражает среду развивающегося рынка.

В то время как мы следим за повышением качества инфраструктуры складирования, что в значительной степени обусловлено застройщиками и растущим количеством мультинациональных и связанных с этим инвестиций, сектор внутренней транспортировки остается массово фрагментированным и чрезвычайно сложным.

Обеспечение транспортом для обслуживания внутренних распределительных сетей по всей стране типично включает в себя многочисленных субподрядчиков по грузоперевозкам. Большинство из них являются владельцами-операторами только с одним или двумя грузовиками, чаще всего не очень качественными и оборудованными малым количеством современных технологий, если таковые вообще имеются.

Поставщики международных логистических услуг предоставляют транспортные решения по всей стране по жестко управляемым сетям предварительно отобранных субподрядчиков вкпе с принятием и размещением технологий для электронного трека и траектории.

В то время как экономика Китая продолжает развиваться, логистический сектор зреет, и уровень аутсорсинга растет. Увеличивающееся количество мультинациональных компаний на внутреннем рынке ускоряет внедрение лучших международных практик в логистике, охватывая мультимодальные перевозки, структурированные распределительные сети и эффективные экосистемы цепочки поставок.

Вы узнаете больше о существующих направлениях развития логистического сектора Китая на 9-й международной выставке логистики и транспорта, которая будет проходить в Китае (Шэньчжэнь) (CILF 2014) с 14 по 16 октября 2014 г. Более подробную информацию можно найти на CILF 2014 Web Site или посмотреть рекламный ролик; для того, чтобы принять участие, обращайтесь по эл. почте

mark@markmillar.com



EKONOMIKOS KLESTĖJIMAS SKATINA LOGISTIKOS POREIKĮ KINIJOJE

Įspūdingai besivystančioje Kinijoje per pastaruosius dešimtmečius atsirado dvi ekonomikos rinkos, kurios yra tarpusavyje susijusios ir susiliejusios:

- pasaulinė rinka, kurią lemia masinė gamyba ir yra skirta eksportui į išvystytas šalis;
- vietinė rinka, kuri sukasi aplink sparčiai augantį vidaus vartojimą.

Markas Milaras

Daugianacionalinės kompanijos į Kiniją atėjo pirmiausia dėl gausios ir pigios darbo jėgos bei noro dirbti specialiose ekonominėse zonose (SEZ). Šiuo metu jos lieka Kinijoje, siekdamos parduoti produktus Kinijos vartotojams vietinėje rinkoje. Fabrikai ir parduotuvės yra tarpusavyje susiję ir susilieję – darbininkai tapo pirkėjais. Viena plėtra kurstė kitą, skatinamos šalies ekonominę klestėjimą. Šią situaciją gerai atspindi pamėgtas posakis, kad „užsienio kompanijos į Kiniją atvyko kaip gamintojai, dabar jie pasiliko Kinijoje kaip pirkėjai“.

Žiūrint iš Kinijos logistikos perspektyvos, pagrindinis dėmesys jau nebėra skiriamas vien eksportui skirtų produktų transportavimui iš fabrikų į okeaninius uostus, esančius rytinėje pakrantėje, į išvystytas rinkas. Dabar daug didesnis dėmesys yra skiriamas prekių paskirstymui tiek vidaus ir visoje vietinėje Kinijos rinkoje tam, kad jos pasiektų vis labiau klestinčius vartotojus visoje plačiojoje šalyje.

Logistikos sektorius

Logistikos industrija yra pagrindinė Kinijos nepaliaujamo ekonomikos augimo dalis. Naujaisi Kinijos logistikos ir pirkimų federacijos (CFLP) pranešimai rodo, kad Kinijos logistikos industrija 2012 metais buvo verta 177,3 trilijono RMB (Kinijos juanių), tuo tarpu 2011 metais, jos vertė siekė apie 158.4 trln. RMB. Tai iš esmės skatino šalies žaliavų importą. CFLP skaičiai rodo, kad logistikos kaštai išaugo 11,4% - iki 9,4 trln. RMB, ir tai yra 18% BVP.

Transportas sudarė daugiau nei 52% Kinijos logistikos kaštų įskaitant 78% visų vietinių krovinių, kurie gabenami keliais. Pervežimų keliais kompanijos sudaro didžiausią logistikos rinkos

dalį Kinijoje, o vežėjų yra 790 000, bet sunkvežimiais krovinius gabenančių kompanijų pagrindiniam dvidešimtukui priklauso mažiau nei 2% visos rinkos.

Kaip praneša „Asia Maritime“, Kinijos logistikos sektoriaus išlieka labai sudėtingas, konkurencingas ir fragmentiškas netgi 50 svarbiausių logistikos dalyvių, kuriems toną duoda tokios kompanijos, kaip „Cosco“, „Sinotrans & CSC Holdings“ ir „China Shipping“, su jungtinėmis pardavimų pajamomis, kurias sudaro daugiau nei 2 milijardai RMB, turi mažiau nei 2% visos rinkos.

Naujausia „Li & Fung“ ataskaita sako, kad didelės kelių rinkliavos, griežtos taisyklės ir išaugę mokesčiai yra tie klausimai, su kuriais susiduria Kinijos logistikos kompanijos, o kelių rinkliavos dabar sudaro 33% visų transportavimo kaštų. „Perdėtos magistralių rinkliavos bei kuro ir darbo kainų šuoliai sumažino daugelio logistikos kompanijų pelnus“, - sakoma ataskaitoje.

Besitęsianti ekonominė plėtra tiek gamybos, tiek vartojimo sektoriuose iškelia naujus iššūkius ir galimybes logistikos industrijai. Nors Kinijos logistika yra vidaus tiekimo grandinės pagrindas, ši industrijos sritis išlieka sudėtinga, neefektyvi ir fragmentiška.

3PLC

Trečiosios šalies logistikos (3PL) skvarba – kur transportavimo ir sandėliavimo veikla yra perduodama trečiajai šaliai, arba kitaip vadinamos kompleksinės logistikos paslaugos, Kinijoje sudaro 20%.

Didelis kontrastas tam yra JAV, kur skvarbos dydis siekia 45%, Vakarų Europoje jis sudaro beveik 50%, o Japonijoje net 80%.

Žema 3PL skvarba Kinijoje yra dėl to, kad pa-

čioje perdavimo (outsourcing) pradžioje – vertikali integracija yra tradicinis Kinijos kompanijų požiūris. Jis taip pat parodo santykinę logistikos sektoriaus nebrandumą – atspindintį besivystančios rinkos aplinką.

Tuo pat metu mes matome sandėliavimo infrastruktūros kokybės tobulėjimą, kuris vyksta daugiausia dėl turto plėtotojų, augančių daugianacionalinių ir panašių investicijų. Tačiau vietinis transportavimo sektorius vis dar išlieka fragmentiškas ir problemiškas.

Transportavimo paslaugų teikimas visam vietiniam paskirstymo tinklui paprastai įtraukia daug vežėjų subrangovų, kurių dauguma yra kompanijų savininkai operatoriai su vienu ar dviem sunkvežimiais, retai geros kokybės ir su menkomis šiuolaikinėmis technologijomis, jei iš viso jų yra.

Tarptautiniai logistikos paslaugų teikėjai duoda transportavimo sprendimus šaliai per tvirtai valdomus atrinktų subrangovų tinklus kartu su priimtomis ir įdiegtomis elektroninio sekimo technologijomis.

Kadangi Kinijos ekonomika ir toliau sparčiai auga, logistikos sektorius neabejotinai subręš ir outsourcingo lygis išaugs. Didėjantis daugianacionalinių kompanijų skaičius vietinėje rinkoje pagreitina geriausios tarptautinės logistikos praktikos įdiegimą, apimančią multimodalius pervežimus, struktūrizuotus paskirstymo tinklus ir efektyvias tiekimo grandinės ekosistemas.

Daugiau sužinoti apie Kinijos logistikos sektoriaus plėtrą jūs galite IX Kinijos (Shenzhen) tarptautinėje logistikos ir transporto mugėje (CILF 2014), kuri vyks 2014 metų spalio 14–16 dienomis Šenžene, Kinijoje. Visas detales rasite apsilankę CILF 2014 svetainėje ar peržiūrėję reklaminių filmuką. Parodos ir reklamos klausimais teiraukitės mark@markmillar.com ■



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





Марк Миллар назван одним из известнейших профессионалов цепочки поставок в 2014 году

Компания «Supply & Demand Chain Executive», головной офис которой находится в США, выпустила годовой справочник «Вестник цепочки спроса и предложения», которым руководствуются специалисты цепочек поставок, желая успешно трансформировать цепочку предложения и спроса. В список лучших профессионалов цепочки поставок этого справочника включен живущий в Гонконге лидер этой индустрии, эксперт по цепочкам поставок Марк Миллар (Mark Millar), часто публикующий свои дальновидные статьи в международном бизнес-журнале JURA MOPE SEA.

«Профессионалы 2014 года, которых надо знать» – это список личностей, которые помогли клиентам своей цепочки поставок подготовиться к бросаемым индустрией вызовам, с которыми они могут столкнуться в будущем году.

Как руководящий партнер компании «M Power Associates» Марк Миллар использует 25-летний опыт международного бизнеса и эксклюзивную сеть лучших в своем классе практиков в цепочке поставок, которые могут с независимой точки зрения предоставлять клиентам информацию о стратегиях их цепи поставок. Большинство проведенных им совещаний в компаниях, консультаций и семинаров на тему «Исследование азиатских цепочек поставок» помогают компаниям ориентироваться в сложных местностях в Китае и странах АСЕАН (Ассоциация государств Юго-Восточной Азии – «Association of South-East Asian Nations»), совершенствовать эффективность экосистем их цепочек поставок и предоставлять больше информации для деловых решений.

Выступая на интермодальной торговой выставке в Бирмингеме (Великобритания), где он провел семинар «Стратегии цепочек поставок Китая», М.Миллар сказал: «Для меня большая честь быть вписанным в этот престижный список лидеров цепочек поставок, это отражает мое стремление помочь клиентам понять и совершенствовать их экосистемы глобальных цепочек поставок. Эти экосистемы играют важную роль в обеспечении мировой торгов-

ли, акцентируя, что весь бизнес должен иметь в своей повестке работы 2014-го стратегию цепочек поставок».

Редактор «Вестника цепочки спроса и предложения» Барри Хохфельдер (Barry Hochfelder) отметил, что «цепочки поставок получают все большее признание как стратегический дифференциатор, и наш каталог лидеров стал очень важен для компаний в стремлении к успеху и преодолении вызовов, что справедливо называют турбулентной экономикой. Среди наших «Профессионалов, которых надо знать», много известных руководителей, добившихся немалых достижений».

«Это признание выявляет многих лидеров мысли, которые помогают формировать индустрию цепочек поставок и поощряют руководителей, чтобы концепция цепочки поставок стала уважаемой дисциплиной в компании. Усилия лидеров в разработке инструментов, процессов и базы знаний необходимы для преобразования цепочек поставок и вырабатывают новые подходы к ним. За это им и выделено место в списке лучших профессионалов этого года», – сказал Б.Хохфельдер.

М.Миллар, хорошо известный в сообществах логистики и цепочек поставок во всей Азии, проживает в Гонконге с 2005 года. Раньше он жил и работал на позициях этой индустрии в Шанхае, Сиднее и Сингапуре. Марк Миллар – признанный профессионал и интересный ведущий, модератор, председатель, докладчик конференций, симпозиумов, форумов. Он был ведущим свыше 300 мероприятий в более чем 20 странах.



Markas Milaras – vienas žymiausių tiekimo grandinės profesionalų 2014 metais

„2014 metų profesionalas, kurį reikia žinoti“ – tai sąrašas asmenų, kurie padėjo savo tiekimo grandinės klientams ar tiekimo grandinės bendruomenei pasiruošti industrijos keliams iššūkiams, su kuriais jie gali susidurti ateinančiais metais.

Kaip „M Power Associates“ vadovaujantysis partneris, Markas Milaras turi 25 metų pasaulinio verslo patirtį. Su juo kartu dirba geriausi tiekimo grandinių tinklo specialistai, kurie gali teikti klientams informaciją ir nepriklausomas perspektyvas jų tiekimo grandinių strategijoms. Daugelis jo surengtų pasitarimų kompanijose, konsultacijų ir seminarų „Azijos tiekimo grandinių įžvalgų“ tema padeda kompanijoms orientuotis sudėtingose vietovėse Kinijoje ir ASEAN (Pietryčių Azijos šalių asociacija „Association of South-East Asian Nations“) šalyse, tobulinti jų tiekimo grandinių ekosistemų efektyvumą ir teikti daugiau informacijos verslo sprendimams.

Kalbėdamas multimodalinėje prekybos parodoje Birmingeme, Anglijoje, kur jis surengė seminarą „Kinijos tiekimo grandinių strategijos“, M. Milaras pasakė: „Man yra garbė būti įrašytam į šį prestižinį tiekimo grandinių lyderių sąrašą. Tai atspindi mano siekį padėti klientams suprasti ir tobulinti pasaulinių tiekimo grandinių ekosistemas. Šios ekosistemos vaidina lemiamą vaidmenį pasaulinėje prekyboje, pabrėžiant kodėl visas verslas turėtų savo dienotvarkėje 2014 metais turėti tiekimo grandinės strategiją“.

„Paklausos ir pasiūlos grandinės vadovo“ redaktorius Beris Hochfelderis (Barry Hochfelder) pabrėžė, kad „tiekimo grandinė vis labiau yra pripažįstama kaip strateginis diferenciatorius ir Tiekimo grandinės lyderiai tapo itin svarbūs žmonėms siekiant sėkmės ir įveikiant iššūkius, kas iš tikrųjų vadinama turbulentine ekonomi-

ka. Tarp mūsų „Profesionalų, kuriuos reikia žinoti“, yra daug žymių vadovų, pasiekusių didelių laimėjimų“.

„Šis pagerbimas iškelia daugelį minties lyderių, kurie padeda suformuoti tiekimo grandinių industriją ir paskatinti vadovus, kad tiekimo grandinės koncepcija būtų gerbiama disciplina kompanijoje. Lyderių pastangos kuriant įrankius, procesus ir patirtos yra būtini tiekimo grandinių transformacijai ir skatina naują požiūrį į jas. Už tai jiems skirta vieta šių metų geriausių profesionalų sąrašė“, – sakė B. Hochfelderis.

Gerai žinomas visose logistikos ir tiekimo grandinių bendruomenėse Azijoje M. Milaras yra įsikūręs Honkonge nuo 2005 metų, anksčiau jis gyveno ir dirbo šios industrijos pozicijose Šanchajuje, Sidnėjuje ir Singapūre. Markas Milaras yra pripažintas kaip profesionalus ir įdomus konferencijų, simpoziumų, forumų vedėjas, moderatorius, pirmininkas, pranešėjas. Jis yra vadovavęs daugiau nei 300 renginių daugiau nei 20-yje šalių.

Kompanija „Supply & Demand Chain Executive“, kurios pagrindinė būstinė yra JAV, sudarė metinį žinyną „Paklausos ir pasiūlos grandinės vadovas“, kuriuo vadovaujasi tiekimo grandinių specialistai, siekdami sėkmingai transformuoti pasiūlos ir paklausos grandinę. Į šio žinyno garsiausių tiekimo grandinės profesionalų sąrašą yra trauktas Honkonge gyvenantis šios industrijos lyderis, tiekimo grandinių ekspertas, dažnai savo įžvalgas publikuojantis tarptautiniame verslo žurnale JŪRA MOPE SEA, Markas Milaras (Mark Millar).





ПРАЗДНИК МОРЯ ПРИГЛАСИТ ПОЙМАТЬ СВОЮ ЗОЛОТУЮ РЫБКУ

В 2014-м одно из самых красивых и массовых летних мероприятий Литвы – Праздник моря – отмечает 80-летие существования своей давней традиции. Праздник, посвященный величайшему достоянию Литовского государства – морю – пройдет в Клайпеде уже в 55-й раз. Праздник моря, каждый год всё разный, остаётся верен традициям, сохраненным от своих истоков, он стал неотъемлемой частью имиджа Клайпеды. Долгожданная крупнейшая летняя **фиеста** на сей раз пригласит на взморье 25–27 июля лозунгом «Лучший за все времена!»

Живиле Венчаускайте

Праздник моря, ежегодно предлагающий жителям и гостям города свыше 100 мероприятий разного жанра, в этом году пригласит вспомнить лучшие традиции, сохраненные с самого 1934 года, насладиться инициативами сегодняшних авторов, идеи которых в последние выходные июля распространятся по всей старой части Клайпеды.



«Наше всеобщее приветствие величественному морю! Наше море! Мы его никому и никогда не отдадим. Такое наше обещание должно быть выполнено. Пусть День моря напоминает всем об этом»

*Антанас Сметона,
президент Литовской
Республики, 1934 год*





На исторических ветрах

«Наше всеобщее приветствие величественному морю! Наше море! Мы его никому и никогда не отдадим. Такое наше обещание должно быть выполнено. Пусть День моря напоминает всем об этом», – открывая первый Праздник моря, 12 августа 1934 года сказал президент страны Антанас Сметона.

С первого Праздника моря, значение и важность которого выдвинула культурно-политическая элита государства того времени, сложилась его переменчивая история.

Предшественник Праздника моря вскоре трансформировался в Академический день моря, а еще через несколько лет была организована Неделя моря.

18–21 июля 1963 г. состоялся первый послевоенный Праздник моря, положивший начало новым и непрерывным традициям праздника. Мероприятие, объектом уважения и возвеличивания которого была выбрана величайшая данность и богатство государства – море, за восемь десятилетий своего существования претерпело разные трансформации. Однако суть его осталась прежней: сплачивать ответственность страны вокруг моря, распространять в обществе морскую культуру, учить, просвещать жителей издревле земледельческой Литвы в морском духе, знакомить их с сокровищами и возможностями моря.

Дух моря представит выставка

Первую весть о близящемся Празднике моря принесет историко-документальная выставка, посвященная 80-летию Праздника моря. Выставка, названная лозунгом первого Праздника моря – «К морю, вся Литва!», сначала посетит столицу Литвы Вильнюс. По словам организаторов выставки, содержательная и глубокая весть о морском крае в столице будет создаваться лучшими силами культурной общественности города-порта и ядром морской общины. Выставка подчеркнет первоначальную идею и цели Праздника моря – сплачивать людей Литвы вокруг моря, знакомить и сближать с ним, также даст обзор политических, экономических обстоятельств появления праздника. В июле выставка будет представлена в Каунасе, бывшей временной столице Литвы, а по возвращении в Клайпеду экспозиция выставки откроет юбилейный Праздник моря.

Символы праздника – рыбы-флюгеры

Известие – «Лучший за все времена!» – на юбилейном Празднике моря будут нести три рыбы-флюгеры разных цветов, символизирующие три этапа развития Праздника моря, три поколения Праздника моря, три настроения праздника. Три вращающиеся по кругу рыбы – символ непрерывающейся истории Праздника моря, символ красочного прошлого.

Синяя рыба представляет межвоенный период, в который родился первый Праздник



моря. Синюю рыбку украшают бог моря, пришедший из древней культуры балтов, покровитель небес Вейопатис, куренас (плоскодонная лодка, какими до середины XX века пользовались курши), установленный одним из первых на северо-восточном побережье Балтийского моря маяк, исчисляющий свою историю с 1796 года, традиционный присущий Клайпедке фахверк, Анике из Таравы, воспетая поэтом Симоном Дахом, жившим в Клайпедке в начале XVII века.

Красная рыбина отражает всесторонне сложный для Литвы политический период с незаменимым символом мероприятий тех лет – Нептуном, построенным в 1948 году на финской судоверфи в Турку парусником «Меридианас», который до 1967 года служил для обучения курсантов Клайпедского мореходного училища, обновленным силуэтом маяка, неотъемлемым элементом панорамы города-порта – портовыми кранами.

Третья, золотая рыбка, отражающая период независимости, – отражение сегодняшней Клайпеды, новейшего этапа Праздника моря, воплощает любовь всех клайпедчан к родному городу.

Рыбы-флюгеры – это и посвящение строителю Праздника моря 2014-му – Году флюгеров.

Старт Праздника моря

В первый же день Праздника моря по Клайпедке распространятся массовые уличные мероприятия. Традиционно будет гудеть праздничная ярмарка, «Улица театрального действия».

Официальное начало провозгласит торжественное шествие, которое 25 июля пригласит на улицы заслужившие уважение общества морские организации и клубы, изобретательно и оригинально представляющие себя предприятия, учреждения и организации Клайпеды. Шествие украсят оригинальные, интерактивные и красочные композиции, своей стилистикой и яркостью отражающие тематику праздника. После шествия композиции остановятся в старой части Клайпеды и послужат акцентом для импровизаций деятелей театра. Надеемся, что это веселое шествие и карнавал в будущем привлекут коллективы и других стран.

Лучшее, что у нас есть!

Во время юбилейного Праздника моря в городе сохранятся традиционные морские мероприятия – собрание возле памятника «Альбатрос», посвященного ушедшим в море и не вернувшимся морякам, возложение цветов на могилу первого капитана литовского порта Людвикаса Стульпинаса, отдание памяти погибшим морякам судна «Линкува», выход каравана судов в море для отдания почестей не вернувшимся морякам.

Сегодняшних моряков, создающих новую морскую историю Литвы, мы почтим на Вечере моряков.

Аккорды восьми десятилетий Праздника моря будут созывать веселиться вместе с популярными и любимыми исполнителями разных поколений Праздника моря.

Покажем лучшее, что у нас есть! ■



„Visų mūsų pasveikinimas didingai jūrai! Mūsų jūra! Mes jos niekam ir niekuomet neatiduosime. Toks mūsų pažadas turi būti tesėtas. Jūros diena teprimena tatai visiems”

*Antanas Smetona,
Lietuvos Respublikos
prezidentas, 1934 metai*

Živilė Venčkauskaitė

Daugiau nei 100 įvairaus žanro renginių kasmet miestiečiams ir svečiams pasiūlanti Jūros šventė šiemet kvies prisiminti gražiausias, nuo pat 1934-ųjų metų išsaugotas tradicijas, pasidžiaugti šių dienų miesto ir šalies kūrėjų iniciatyvomis, kurios paskutiniąjį liepos savaitgalį pasisklis po visą Klaipėdos senamiestį.

Istorinių vėjų blaškoma

„Visų mūsų pasveikinimas didingai jūrai! Mūsų jūra! Mes jos niekam ir niekuomet neatiduosime. Toks mūsų pažadas turi būti tesėtas. Jūros diena teprimena tatai visiems”, - 1934 m. rugpjūčio 12 d., atidarydamas pirmąją Jūros šventę, sakė tuometis šalies prezidentas Antanas Smetona.

Nuo pirmosios Jūros dienos, kurios reikšmę ir svarbą iškėlė tuometis valstybės kultūrinis ir politinis elitas, susiklostė permaininga Jūros šventės istorija.

Jūros šventės pirmtakė netruko transformuotis į Akademine jūros dieną, o dar po kelių metų surengta Jūros savaitė.

1963 m. liepos 18–21 dienomis įvyko pirmoji pokarinė Jūros šventė, tapusi naujų ir nenutrūkstančių šventės tradicijų kūrėja. Renginys, kurio pagarbos ir išaukštinimo objektu buvo pasirinkta didžiausia valstybės duotybė ir turtas – jūra, per aštuonis gyvavimo dešimtmečius patyrė įvairių transformacijų, tačiau esmė liko ta pati: telkti šalies bendruomenę prie jūros, skleisti visuomenėje jūrinę kultūrą, mokytis, šviesti nuo seno žemdirbiškos Lietuvos žmones jūrine dvasia, pažindinti juos su jūros turtais ir galimybėmis.

JŪROS ŠVENTĖ KVIES SUGAUTI SAVAJĄ AUKSINĘ ŽUVELE

2014-aisiais vienas iš gražiausių ir masiškiausių Lietuvos vasaros renginių – Jūros šventė – mini šios ilgaamžės tradicijos gimimo 80-metį. Didžiausiam Lietuvos valstybės turtui – jūrai – dedikuota šventė Klaipėdoje vyks jau 55-ąjį kartą. Kiekvienais metais vis kitokia, tačiau ištikima nuo šventės ištakų išsaugotoms tradicijoms, Jūros šventė tapo neatsiejama Klaipėdos įvaizdžio dalimi. Laukiamiausia ir didžiausia vasaros fiesta šį kartą į pajūrį kvies liepos 25–27 dienomis šūkiu – „Visų laikų geriausia!”





Jūrinę dvasią pristatys paroda

Pirmąją žinią apie artėjančią Jūros šventę paskelbs istorinės dokumentikos paroda, dedikuota Jūros šventės 80-mečiui. Pavadinta pirmosios Jūros dienos šūkiu – „I jūrą, visa Lietuva!“, iš pradžių paroda aplankys Lietuvos sostinę Vilnių. Anot parodos organizatorių, turtinga ir gili jūrinio kranto žinia sostinėje bus kuriama geriausių uostamiesčio kultūrinės bendruomenės pajėgų bei jūrinės bendruomenės branduolio. Paroda pabrėš pirmąją Jūros šventės idėją ir siekiamybę – telkti Lietuvos gyventojus prie jūros, supažindinti ir suartinti su ja, taip pat apžvelgti ir politines, ekonomines šventės atsiradimo aplinkybes. Liepą paroda bus pristatyta Kaune, buvusioje laikinojoje Lietuvos sostinėje, o grįžusi į Klaipėdą parodos ekspozicija pradės jubiliejinę Jūros šventę.

Šventės simboliai – žuvis-vėtrungės

Žinią – „Visų laikų geriausia!“ jubiliejinėje Jūros šventėje neš trys skirtingų spalvų žuvis-vėtrungės, simbolizuojančios tris Jūros šventės raidos etapus, tris Jūros šventės kartas, tris šventės nuotaikas. Trys ratu besisukančios žuvis – nenutrūkstamos Jūros šventės istorijos, spalvingos patirties simbolis.

Mėlynoji žuvis pristato tarpukarį, kuriame gi-

mė pirmoji Jūros šventė. Mėlynąją žuvį puošia iš senosios baltų kultūros atėjęs jūrų dievas, daug valdovas Vėjopatis, kurėnas (iki 20-ojo amžiaus vidurio kuršių naudota plokščiadugnė valtis), vienas pirmųjų Šiaurės rytų Baltijos jūros pakrantėje pastatytas, savo istoriją skaičiuojantis nuo 1796 metų, tuometis švyturys, tradicinis Klaipėdai būdingas fachverkas, 17-ojo amžiaus pradžioje Klaipėdoje gyvenusio poeto Simono Dachto apdainuota Taravos Anikė.

Raudonoji žuvis atspindi visapusiškai sudėtingą Lietuvai politinį laikotarpį su nepamainomų metų renginių simboliu – Neptūnu, 1948 metais Suomijos Turku laivų statykloje pastatytu burlaiviu „Meridianas“, kuris iki 1967 metų tarnavo Klaipėdos jūreivystės mokyklos kursantų mokymui, atnaujinto švyturio siluetu, neatsiejamu uostamiesčio panoramos elementu – uosto kranais.

Trečioji, nepriklausomybės laikotarpį atspindinti auksinė žuvelė – šių laikų Klaipėdos, naujausio Jūros šventės etapo, atspindys – įkūnija visų Klaipėdos žmonių meilę savajam miestui. Žuvis-vėtrungės – tai ir Jūros šventės rengėjų dedikacija 2014-iesiems – Vėtrungių metams.

Jūros šventės startas

Sulig pirmąją Jūros šventės dieną masiniai gatvės renginiai pasklis po Klaipėdą. Tradiciškai šurmuliuos šventinė mugė, „Teatrinio veiksmo

gatvė“. Oficialią šventės pradžią paskelbs iškilminga eisena, kuri liepos 25-ąją į gatves pakvies visuomenės pagarbą užsitarnavusias jūrines organizacijas ir klubus, išradingai ir originaliai save pristatančias Klaipėdos įmones, įstaigas ir organizacijas. Eiseną papuoš originalios, interaktyvios ir spalvingos kompozicijos, savo stilistika ir spalvingumu atspindėsiančios šventės tematiką. Po eisenos kompozicijos apsistos Klaipėdos senamiestyje ir taps akcentu teatralų improvizacijoms. Tikimės, kad ši nuotaikinga eisena bei karnavalas ateityje suvilios ir kitų šalių kolektyvus.

Geriausia, ką turime!

Jubiliejinėje Jūros šventėje mieste išliks tradiciniai jūriniai renginiai – susirinkimas prie „Albatros“ paminklo išplaukusiems ir negrįžusiems jūreiviams, gėlių padėjimas ant pirmojo Lietuvos uosto kapitono Liudviko Stulpino kapo, žuvusių „Linkuvos“ laivo jūrininkų pagerbimas, laivų karavano plaukimas į jūrą pagerbti iš jos negrįžusiųjų.

Dabartinius jūrininkus, kuriančius naują Lietuvos jūrinę istoriją, pagerbsime Jūrininkų vakare.

Aštuonių dešimtmečių Jūros šventės akordai kvies linksmintis su populiariausiais ir mylimiausiais skirtingų Jūros šventės kartų atlikėjais.

Parodysime geriausia, ką turime! ■



«СИНЕРГИЯ БИЗНЕСА, НАУКИ И ИСКУССТВА»

В дни работы выставки «TransBaltika 2014» прошли мероприятия, приуроченные к 15-летию международного бизнес-журнала JŪRA MOPE SEA.





Партнерство журнала JŪRA MOPE SEA, Литовского центра выставок и конгрессов «Litexpo» и Литовской бизнес-конфедерации по организации совместного мероприятия себя оправдало. Обмениваясь идеями и проектами, организаторы пополнили мероприятие новыми и неожиданными открытиями.

Выставка «TransBaltica» началась с социально-художественной акции, символизирующей синергию бизнеса, науки и искусства. Проект очаровал посетителей выставки. Они увидели, что с огромными мощными тягачами «Volvo» великолепно сочетаются концептуальные работы художника Витаутаса Карчяускаса, хрупкие творения скульптора Витаутаса Бальсиса и извлеченные из закоулков забвения первые машины, картину которых проживающая в США художница литовского происхождения Лорета Абуцайте-Хорнолл назвала «Машины времени».

Идею объединить бизнес, науку и искусство директор литовского центра выставок и конгрессов «Litexpo» Миндаугас Руткаускас назвал новаторским открытием, ставшим для гостей, участников и посетителей выставки примером, достойным подражания.

Вместе с партнером по акции, клайпедской галереей «Parko galerija», журнал стремился побудить деловые структуры в сотрудничестве с деятелями искусства выразить бизнес-идеи и имидж предпринимательства через произведения искусства или синтеза искусства и науки. Социально ответственный бизнес, покровительствующий науке, культуре и искусству, во все времена уважали и ценили в обществе.

О этом, представляя проект «Синергия бизнеса, науки и искусства» на стенде журнала JŪRA MOPE SEA, говорил вице-мэр Клайпеды Витаутас Чяпас. Он выразил удовлетворение тем, что процветающая компания города – Клайпедский контейнерный терминал, отмечающий в этом году 20-летие своей деятельности и участвующий в задуманном журналом проекте, подарил Клайпедке произведение скульптора Ромуалдаса Квинтаса, которое вручено городу в дни 20-го Клайпедского джазового фестиваля.

Генеральный директор Клайпедского контейнерного терминала Вайдотас Шилейка сказал, что таким образом компания выражает благодарность городу, в котором успешно развивает бизнес и активно участвует в жизни общества.

Социально ответственный бизнес и инициативу по его поощрению приветствовал генеральный директор экспозиции Литвы на всемирной выставке «EXPO 2015» Ромас Янкаускас.

«Эффект бабочки, или Почему сухопутные порты?»

С доклада издателя журнала Зиты Таллат-Кялпшайте под таким названием началась вторая сессия конференции «TransBaltica» – «Устойчивая и мудрая логистика – основа евразийского партнерства».

На этой сессии внимание концентрирова-

лось на сухопутных портах и их взаимодействии с морскими портами.

В своем докладе «Единый морской грузовой документ для морских и сухопутных портов. Возможно ли этого добиться?» Витаутас Варсмавичюс, председатель правления логистической компании «TL Nika Group», работающей в Литве, Германии и Казахстане, представил возможности осуществления предлагаемого логистического проекта «Сухопутный порт» в Казахстане.

Актуальность проекта связана с увеличением потока контейнеров, требующим разумных логистических решений. Цель – эффективнее вести перевалку контейнеров, гарантировать деятельность морского порта, железнодорожного транспорта, повышать производительность труда.

Проект «Сухопутный порт» позволит соединить Клайпедской морской порт в Литве с морским портом Актау в Казахстане и с предлагаемым к созданию сухопутным портом в Караганде.

Основная цель этого проекта – добиться, чтобы контейнерные поезда из Клайпедского порта до конечного сухопутного порта в Караганде или до морского порта в Актау доходили в сопровождении единого документа. Такая концепция «Сухопутного порта», приравняющая сухопутный порт к морскому порту, сформулирована в профильном документе, утвержденном ООН 17 августа 2006 г.

Возможно ли этого достичь? Могут ли таможенные и пограничные службы нескольких стран, через которые проходит груз, найти общее решение?

Руководивший конференцией посол департамента политики экономической безопасности Министерства иностранных дел ЛР, славящийся проницательностью и игривым моделированием, представляя доклад заместителя директора центра информационных систем Литовского таможенного департамента при Министерстве финансов ЛР Витянис Алишаускас, спросил, как же поступает таможенник: по закону, по совести или по ситуации.

Витянис Алишаускас в своем докладе, который назывался «Может ли таможенник сделать человека счастливым?», подробно и по пунктам изложил – может, или, говоря другими словами, формальных препятствий для достижения единого грузового документа для морских и сухопутных портов нет.

Однако всегда остаются значимыми ситуационный и человеческий факторы.

Об этом говорил внештатный советник администрации президента Казахстана по экономическим вопросам в странах Балтии Валерий Гульбас, немало лет своей жизни посвятивший вопросу сухопутных портов, подготовивший концепцию проекта «Сухопутный порт – возрождение Великого шелкового пути» и представивший ее правительству Казахстана. На основании идей этой концепции создан логистический центр Хоргос. Радует ли он автора концепции проекта?

Быть может, ответ мы найдем в статье В.Гульбаса, подготовленной на основе доклада и публикуемой в данном номере. ■

„VERSLO, MOKSLO IR MENO SINERGIJA“

Parodos „TransBaltica 2014“ dienomis vyko tarptautinio verslo žurnalo JŪRA MOPE SEA žurnalo 15 metų sukakčiai paminėti skirti renginiai.

Žurnalo JŪRA MOPE SEA, Lietuvos parodų bei kongresų centro „Litexpo“ ir Lietuvos verslo konfederacijos partnerystė organizuojant bendrą renginį pasiteisino. Pasikeisdami idėjomis ir projektais organizatoriai papildė renginį naujais ir netikėtais atradimais.

„TransBaltica“ paroda prasidėjo socialine-menine akcija, simbolizuojančia verslo, mokslo ir meno sinerģiją. Projektas sužavėjo parodos lankytojus. Jie pamatė, kad šalia didžiulių galingų „Volvo“ sunkvežimių puikiai dera konceptualūs dailininko Vytauto Karčiausko, trapūs skulptoriaus Vytauto Balsio darbai bei iš užmaršties užkaborių ištrauktos pirmosios mašinos, kurias JAV gyvenanti lietuvių kilmės dailininkė Loreta Abucaitė Hornall pavadino „Laiko mašinomis“.

Idėją sujungti verslą, mokslą ir meną Lietuvos parodų ir kongresų centro direktorius Mindaugas Rutkauskas pavadino novatorišku atradimu, tapusiu sektinu pavyzdžiu parodos svečiams, dalyviams ir lankytojams.

Kartu su akcijos partnere Klaipėdos „Parko galerija“ žurnalas siekė paskatinti verslo struktūras, bendradarbiaujant su menininkais, verslo idėjas ir verslo įvaidį išreikšti per meno arba meno ir mokslo sintezės kūrinį. Socialiai atsakingas verslas, globojantis mokslą, kultūrą ir meną, bendruomenės visais laikais buvo gerbiamas ir vertinamas.

Apie tai, pristatydamas „Verslo, mokslo ir meno sinerģijos“ projektą žurnalo JŪRA MOPE SEA stende, kalbėjo Klaipėdos miesto vicemerė Vytautas Čepas. Jis pasidžiaugė, kad klestinti uostamiesčio įmonė – Klaipėdos konteinerių terminalas, šiemet švenčianti savo 20 metų jubiliejų ir dalyvaudama žurnalo sumanytame projekte, Klaipėdai padovanojo skulptoriaus Romualdo Kvinto skulptūrą, kuri miestui įteikta 20-ojo Klaipėdos Pilies džiazo festivalio dienomis.

Klaipėdos konteinerių terminalo generalinis direktorius Vaidotas Šileika sakė, jog kompanija taip išreiškia padėką miestui, kuriame sėkmingai vysto verslą ir aktyviai dalyvauja bendruomenės gyvenime.

Socialiai atsakingą verslą ir žurnalo iniciatyvą jį skatinti pasveikino Lietuvos ekspozicijos pasaulinėje parodoje EXPO 2015 generalinis direktorius Romas Jankauskas. ▶



„Drugelio efektas, arba Kodėl sausumos uostai?“

Taip pavadintu žurnalo leidėjos Zitos Tallat-Kelpšaitės pranešimu prasidėjo antroji „Trans-Baltica“ konferencijos sesija „Tvarti ir išmani logistika – Europos ir Azijos partnerystės pagrindas“.

Šioje sesijoje akcentuotas dėmesys į sausumos uostus bei jų sąveiką su jūrų uostais.

Lietuvoje, Vokietijoje ir Kazachstane dirbančios logistikos kompanijos „TL Nika Group“ valdybos pirmininkas Vytautas Varasimavičius savo pranešime „Vieningas jūrinis krovinių dokumentas jūrų ir sausumos uostams. Ar įmanoma to pasiekti?“ pristatė siūlomo logistikos projekto „Sausumos uostas“ įgyvendinimo Kazachstane galimybes.

Projekto aktualumas susijęs su konteinerių srautų didėjimu, reikalaujančiu išmanių logistikos sprendimų. Siekis – efektyviau perkrauti konteinerius, užtikrinti jūrų uosto, geležinkelių transporto veiklą, didinti darbo našumą.

Projektas „Sausumos uostas“ leistų sujungti Klaipėdos jūrų uostą Lietuvoje su Aktau jūrų uostu Kazachstane ir su įkurti siūlomu sausumos uostu Karagandoje.

Pagrindinis šio projekto įgyvendinimo tikslas – pasiekti, kad konteineriniai traukiniai iš Klaipėdos uosto iki galimo sausumos uosto Karagandoje arba iki jūrų uosto Aktau būtų gabenami lydimi vieningo dokumento. Tokia „Sausumos uosto“ koncepcija, prilyginanti sausumos uostą jūrų uostui, yra suformuluota JTO 2006 m. rugpjūčio 17 d. patvirtintame profilineame dokumente.

Ar įmanoma to pasiekti? Ar kelių šalių, per kurias keliauja kroviny, muitinės ir pasienio tarnybos gali rasti bendrą sprendimą?

Konferencijai vadovavęs įžvalgiu ir žaismingu moderavimu garsėjantis LR Užsienio reikalų ministerijos Ekonominio saugumo politikos departamento ambasadorius energetikos ir transporto politikos klausimais Vytautas Naudužas, pristatydamas Lietuvos muitinės departamento prie LR finansų ministerijos informacinių sistemų centro direktoriaus pavaduotojo Vytenio Ališausko pranešimą, klausė, kaipgi elgiasi muitininkas: pagal įstatymą, pagal sąžinę ar pagal situaciją.

Vytenis Ališauskas savo pranešime, kuris vadinasi „Ar gali muitinė padaryti žmogų laimingą?“, išsamiai ir papunkčiui išdėstė – gali arba, kitais žodžiais tariant, pasiekti vieningo krovinių dokumento jūrų ir sausumos uostams formaliai kliūčių nėra.

Tačiau visada išlieka reikšmingas situacijos ir žmogiškasis faktorius.

Apie tai kalbėjo Kazachstano prezidento administracijos neetatinis patarėjas ekonomikos klausimais Baltijos šalims Valerijus Gulbas, nemažai savo gyvenimo metų paskyręs sausumos uostams parengęs projekto „Sausumos uostas – Didžiojo šilko kelio atgimimas“ koncepciją ir ją pristatęs Kazachstano vyriausybei. Remiantis šios koncepcijos idėjomis sukurtas Kargoso logistikos centras. Ar jis džiugina projekto koncepcijos autorių?

Galbūt atsakymą rasime šiame numeryje spausdinamame pranešimo pagrindu parengtame V.Gulbo straipsnyje. ■



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

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
e-mail: exhib@mediacompass.com.ua





ЛАУРЕАТЫ «Розы ветров 2014»



**За самый
инновационный
логистический проект
на направлении
Восток–Запад**



**ДЕПАРТАМЕНТ ЭКСПЕДИРОВАНИЯ ГРУЗОВ «LG EKSPEDICIJA»
ДИРЕКЦИИ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК АО «LIETUVOS GELEŽINKELIAI»
(директор Андрей Пономарев)**

**За успешно осуществленный международный проект
контрейлерного поезда «Nemunas»**

Одна из проблем при организации перевозок по автодорогам между Литвой и Беларусью – большие очереди и потоки на границе.

Эту проблему решает оператор контрейлерного поезда «Nemunas» – «LG Ekspedicija», предлагающий способ избежать больших заторов на пограничных пунктах. На контрейлерном поезде можно перевозить тягачи с полуприцепами.

- Сильные стороны проекта:
- У грузовладельцев сокращаются транспортные расходы.
 - Согласованная технология и график транспортировки.
 - Пунктуальность. Не надо ждать в очередях на пограничных пунктах.
 - Значительно сокращается выброс вредных веществ в атмосферу.
 - Надежность.
 - Экономически выгодный проект не только для бизнеса, но и для государства.

Поезд курсирует раз в неделю. Одновременно на нем можно перевозить до 30 фур с полуприцепами по маршруту Минск-Вильнюс-Минск. Время в пути – 10 часов.

Директор департамента экспедирования грузов

«LG Ekspedicija» дирекции грузоперевозок АО «Lietuvos geležinkeliai» Андрей Пономарев убежден, что поезд «Nemunas» является альтернативой автодорожному транспорту и способом избежать больших очередей на пограничных пунктах стран ЕС-СНГ.

Планируется расширить маршрут поезда до Клайпеды. Позднее по этапам продлить маршрут по всей территории Беларуси до Московского региона.

В проекте железных дорог Литвы и Беларуси «Nemunas» участвуют специалисты таможенных, пограничных и ветеринарных служб обоих государств, ассоциация экспедиторов «Lineka», перевозчики. Поставлена цель популяризовать проект среди перевозчиков других стран ЕС, однако пока что им пользуются в основном перевозчики Литвы и Беларуси.

Ожидается, что контрейлерный поезд «Nemunas», предназначенный для перевозки тягачей с полуприцепами через границу, заинтересует перевозчиков не только Литвы и Беларуси, но и других стран.



**За вклад в
популяризацию
логистической науки**



СЕРГЕЙ ЛЕБЕДЕВ

**Директор института мореплавания факультета морской техники Клайпедского университета, профессор, габилитированный доктор наук
За важные научные проекты E! 3234 BIOWASTEFUEL и E! 4018 CAMELINA-BIOFUEL по международной программе EUREKA и за популяризацию науки в специализированной научной литовской и международной печати.**

Научные труды Сергея Лебедева – директора института мореплавания факультета морской техники Клайпедского университета, профессора, габилитированного доктора наук хорошо известны не только в Литве, но и за рубежом.

Научные проекты, за которые профессор Сергей Лебедев представлен к награждению, предназначены для снижения загрязнения окружающей среды транспортными средствами благодаря замене дизельного топлива на биотопливо из возобновляющегося сырья.

Использование биотоплива из возобновляющегося сырья является приоритетным направлением транспортной политики ЕС, преследующим цель снижения загрязнения окружающей среды и повышения эффективности использования энергии, а также улучшения показателей экономичности топлива.

В последнее время профессор С.Лебедев участвует в долгосрочном научном проекте «Исследования оптимизации железнодорожных грузоперевозок и технологий оперативного контроля, их создание и внедрение в АО «Lietuvos geležinkeliai»

с целью повышения эффективности использования энергии и надежности, снижения загрязнения окружающей среды эксплуатируемым парком подвижного состава).

Кроме исследовательских работ, проф. С.Лебедев занимается активной научно-популяризаторской деятельностью. Он является членом редколлегии нескольких научных изданий в Литве и за рубежом. С.Лебедев опубликовал свыше 70 научных статей, издал две монографии, участвует в научных программах Литвы, Польши, Российской Федерации.

С 2002 года профессор С.Лебедев является членом комитета докторантуры направлением «Транспортная инженерия» и официальным оппонентом ВТУ им. Гядиминаса. С 2011 г. курирует объединенную (ВТУ им. Гядиминаса – Университет А.Стульгинскиса – КУ) международную докторантуру направления «Транспортная инженерия», является членом ученого комитета и исполнителем докторантуры.

За последние 5 лет рецензировал 26 диссертаций на габилитированного доктора и докторских, из которых 14 – зарубежных ученых.

Организатор

JŪRA·MOPE·SEA
МЕЖДУНАРОДНЫЙ БИЗНЕС ЖУРНАЛ

Партнеры



**KLAIPĖDOS
KONTEINERIŲ
TERMINALAS**



PARKO GALERIJA



Призы международного бизнес-журнала JŪRA MOPE SEA «Роза ветров» учреждены и вручаются с 2009 года. Награждения «Розы ветров вручаются в 4 номинациях. Церемонии вручения «Розы ветров» проходили в Литве и Казахстане.



За самый успешный международный проект экономического сотрудничества



ВАЛЕРИЙ ГУЛЬБАС

Внештатный советник по экономическим вопросам администрации президента Республики Казахстан, учредитель Европейского фонда VIV

За создание концепции проекта «Сухопутный порт – возрождение Великого шелкового пути» и активную деятельность по развитию сухопутных портов в Казахстане.

Валерий Гульбас родился, вырос и большую часть своей жизни провел в Казахстане. В последнее время он живет в столице Латвии Риге. В.Гульбас основал Европейский фонд VIV (VIENADAS IESPEJAS VISIEM «Равные возможности для всех»). Под руководством В.Гульбаса фонд подготовил концепцию «Сухопутный порт – возрождение Великого шелкового пути» и представил ее правительству Казахстана.

Согласно предложенной концепции было намечено построить объект на территории Республики Казахстан на площади 250–300 га, в том месте, где пересекаются железнодорожные, автомобильные, водные и

воздушные трассы.

Эта концепция сухопутного порта также была представлена в 5-м номере международного бизнес-журнала JŪRA MOPE SEA за 2010 г., в казахстанской и латвийской прессе.

На основании идей этой концепции создан логистический центр «Хоргос».

Написанные В.Гульбасом статьи о стратегии создания сухопутных портов, влиянии лоббизма на экономику развивающихся стран, финансовой логистике, феномене экономического прорыва в таких местах мира, как Сингапур, Дубай, и другие дальновидные предвидения вызвали большое внимание со стороны международной аудитории.



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



ВАЛЕНТИНАС ГРЕЙЧЮНАС

Общественный консультант Министерства транспорта и коммуникаций Литовской Республики по вопросам водного транспорта, почетный гражданин города Клайпеды

За жизненные заслуги перед городом Клайпедой и Клайпедским портом, за вклад в развитие морского бизнеса, транспорта и логистики в Литве, за расширения международного сотрудничества.

Валентинас Грейчюнас много лет был руководителем Клайпеды, один из первых глав дирекции Клайпедского государственного морского порта, генеральный директор Клайпедской морской стивидорной компании (KLASCO), член Сейма Литовской Республики, почетный гражданин города Клайпеды – это далеко не все обязанности, которые довелось исполнять В. Грейчюнасу, и не все титулы, которые следует упоминать при произнесении его фамилии.

В.Грейчюнас был одним из первых инициаторов и исполнителей идеи синергии бизнеса, науки и искусства. Благодаря его авторитету и неутомимым усилиям деловая, научная и художественная

общественность сплочена для достижения благородной цели – увековечить идею единой Литвы. Благодаря В.Грейчюнасу в Клайпед в 2003 году вырос монумент, названный «Мы – единая нация, единая земля, единая Литва».

На фоне сегодняшних событий, когда перед понятием единства, единой нации и единой земли встает реальная угроза, этот знак, оставленный В.Грейчюнасом и его соратниками, приобретает еще более глубокий смысл, чем в момент его установки.

Быть может, это самое подходящее время, чтобы воздать должные почести человеку, для которого всегда были важны основополагающие аспекты.

Благодарим участников проекта «Синергия бизнеса, науки и искусства»: скульпторов Ромуалдаса Квинтаса, Витаутаса Карчяускаса, Витаутаса Бальсиса, художников Лорету Абуцайте-Хорнолл, Повиласа Диргелю. Особая благодарность модератору конференции его превосходительству послу Витаутасу Наудужасу.



Друзья





„Vėjų rožės 2014“ LAUREATAI



**Už inovatyviausią
logistikos projektą
Rytų-Vakarų kryptimi**



**AB LIETUVOS GELEŽINKELIŲ KROVINIŲ VEŽIMO DIREKCIJOS
KROVINIŲ EKSPEDIJAVIMO DEPARTAMENTO „LG EKSPEDICIJA“
(direktorius Andrejus Ponomariovas)**

**Už sėkmingai įgyvendintą tarptautinį kontreilerių traukinio
„Nemunas“ projektą**

Viena iš problemų organizuojant vežimus autokeliais tarp Lietuvos ir Baltarusijos – didelės eilės ir srautai pasienyje.

Šią problemą išsprendžia kontreilerių traukinio „Nemunas“ operatorė „LG Ekspedicija“, siūlanti būdą išvengti didelių spūsčių pasienio punktuose. Kontreilerių traukiniu gali būti gabenami vilkikai su puspriekabėmis.

- Projekto stipriosios pusės:
- krovinių savininkams sumažėja transporto išlaidos;
 - suderinta technologija ir transportavimo grafikas;
 - punktualumas. Nereikia laukti eilių pasienio punktuose;
 - gerokai sumažėja kenksmingų medžiagų išmetimas į atmosferą;
 - patikimumas;
 - ekonomiškai naudingas projektas ne tik verslui, bet ir valstybei.

Traukinys kursuoja kartą per savaitę. Vienu metu juo galima gabenti iki 30 vilkikų su puspriekabėmis maršrutu Minskas-Vilnius-Minskas. Kelionė trunka 10 valandų.

„Lietuvos geležinkelių“ Krovinių vežimo direkcijos Krovinių ekspedijavimo departamento „LG Ekspedicija“ direktorius Andrejus Ponomariovas įsitikinęs, kad traukinys „Nemunas“ yra alternatyva kelių transportui ir būdas išvengti didelių eilių ES–NVS šalių pasienio punktuose.

Planuojama plėsti traukinio maršrutą iki Klaipėdos. Vėliau etapais pratęsti maršrutą per visą Baltarusijos teritoriją iki Maskvos regiono.

Lietuvos ir Baltarusijos geležinkelių projekte „Nemunas“ dalyvauja abiejų šalių muitinių, pasienio, veterinarijos specialistai, ekspeditorių asociacija „Lineka“, vežėjai. Siekiama populiarinti projektą tarp kitų ES šalių vežėjų, tačiau kol kas daugiausia juo naudojasi Lietuvos ir Baltarusijos vežėjai.

Tikimasi, kad kontreilerinis traukinys „Nemunas“, skirtas vilkikams su puspriekabėmis gabenti per sieną, sudomins ne tik Lietuvos bei Baltarusijos, bet ir kitų užsienio šalių vežėjus.



**Už indėlį į logistikos
mokslo populiarinimą**



**SERGEJUS LEBEDEVAS –
Klaipėdos universiteto Jūrų technikos fakulteto Jūreivystės
instituto direktorius, profesorius, habilituotas mokslų daktaras
Už reikšmingus mokslinius projektus E! 3234 BIOWASTEFUEL ir E!
4018 CAMELINA-BIOFUEL pagal tarptautinę EUREKA programą ir
už mokslo populiarinimą specializuotoje mokslinėje Lietuvos ir
tarptautinėje spaudoje**

Sergejaus Lebedevo - Klaipėdos universiteto Jūrų technikos fakulteto Jūreivystės instituto direktoriaus, profesoriaus, habilituoto daktaro moksliniai darbai yra gerai žinomi ne tik Lietuvoje, bet ir užsienyje.

Moksliniai projektai, už kuriuos profesorius Sergejus Lebedevas nominuotas apdovanojimui, yra skirti aplinkos taršai iš transporto priemonių mažinti, keičiant mineralinį dyzeliną į atsinaujinančios žaliavos biodegalus.

Biodegalų iš atsinaujinančių šaltinių naudojimas yra prioritetinga ES transporto politikos kryptis, siekiant aplinkos taršos mažinimo ir kuro, energijos vartojimo efektyvumo didinimo bei kuro ekonomiško rodiklių gerinimo.

Pastaruoju metu profesorius Sergejus Lebedevas dalyvauja ilgalaikiame moksliniame projekte „Krovinių pervežimų geležinkeliais optimizavimo bei operatyvios kontrolės technologijų tyrimų, sukūrimas ir įdiegimas AB Lietuvos geležinkeliai, siekiant energijos

panaudojimo efektyvumo bei patikimumo didinimo, aplinkos taršos iš eksploatuojamo riedmenų parko mažinimo“.

Be tiriamųjų darbų, profesorius Lebedevas atlieka aktyvią mokslo populiarinimo veiklą. Jis yra keletą mokslinių leidinių Lietuvoje ir užsienyje redkolegijos narys. S. Lebedevas yra publikavęs daugiau nei 70 mokslinių straipsnių, išleidęs dvi monografijas, dalyvauja Lietuvos, Lenkijos, Rusijos Federacijos mokslinėse programose.

Nuo 2002 metų profesorius S. Lebedevas yra VGTU „Transporto inžinerija“ O3T krypties doktorantūros komiteto narys ir oficialus oponentas. Nuo 2011 m. kuruoja KU jungtinę (VGTU-ASU-KU) tarptautinę „Transporto inžinerija“ krypties doktorantūrą, yra mokslo komiteto narys ir doktorantūros vykdytojas.

Per pastaruosius 5 metus recenzuotos 26 habilituoto daktaro ir daktaro disertacijos, iš kurių 14 – užsienio mokslininkų.

Organizatorius

JŪRA·MOPE·SEA
TARPTAUTINIS VERSLO ŽURNALAS

Partneriai

LITVINS VERSLO KONFEDERACIJA ICC



KLAIPĖDOS
KONTEINERIŲ
TERMINALAS



PARKO GALERIJA



Tarptautinio verslo žurnalo JŪRA MOPE SEA apdovanojimai „Vėjų rožė“ įsteigti ir teikiami nuo 2009 metų. „Vėjų rožės“ apdovanojimai yra teikiami 4 nominacijose. „Vėjų rožės“ apdovanojimų teikimo ceremonijos yra įvykusios Lietuvoje ir Kazachstane.



**Už sėkmingiausią
tarptautinį ekonominio
bendradarbiavimo
projektą**



VALERIJUS GULBAS –
Kazachstano prezidento administracijos neetatinis patarėjas
ekonomikos klausimais Baltijos šalims, europinio fondo VIV
įkūrėjas
Už projekto „Sausumos uostas – Didžiojo šilko kelio atgimimas“
konceptijos sukūrimą ir aktyvią veiklą vystant sausumos uostus
Kazachstane

Valerijus Gulbas gimė, augo ir didžiąją savo gyvenimo dalį praleido Kazachstane. Pastaruoju metu jis gyvena Latvijos sostinėje Rygoje. Valerijus Gulbas yra įkūręs europinį fondą VIV (VIENADAS IESPEJAS VISIEMS) „Vienodos galimybės visiems“). V. Gulbo vadovaujamas fondas parengė projekto „Sausumos uostas – Didžiojo šilko kelio atgimimas“ koncepciją ir ją pristatė Kazachstano vyriausybei. Pagal pasiūlytą koncepciją buvo numatyta pastatyti objektą Kazachstano Respublikos teritorijoje 250-300 ha plote, toje vietoje, kur susikerta geležinkelio, automobilių, vandens ir oro trasos.

Ši sausumos uosto koncepcija taip pat buvo pristatyta tarptautiniame JŪRA MOPE SEA žurnale 2010 m. 5-ajame numeryje, Kazachstano ir Latvijos spaudoje. Remiantis šios koncepcijos idėjomis sukurtas Kargoso logistikos centras. Valerijaus Gulbo parašyti straipsniai apie sausumos uostų kūrimo strategiją, lobizmo įtaką besivystančių šalių ekonomikai, finansų logistiką, ekonominio proveržio fenomeną tokiose pasaulio vietose kaip Singapūras, Dubajus ir kitos įžvalgos sulaukė didelio tarptautinės auditorijos dėmesio.



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



VALENTINAS GREIČIŪNAS –
Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos visuomeninis
konsultantas vandens transporto klausimais, Klaipėdos miesto
Garbės pilietis
Už gyvenimo nuopelnus Klaipėdos miestui ir uostui, už indėlį
į jūros verslo, transporto ir logistikos plėtrą Lietuvoje, už
tarptautinio bendradarbiavimo puoselėjimą

Ilgametis Klaipėdos miesto vadovas, vienas pirmųjų Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos vadovų, Klaipėdos jūrų krovininių kompanijos generalinis direktorius, Lietuvos Respublikos Seimo narys, Klaipėdos miesto Garbės pilietis – tai toli gražu ne visos pareigos, kurias teko eiti Valentiniui Greičiūnui, ir ne visi titulai, kuriuos derėtų paminėti tariant Valentino Greičiūno pavardę.

Valentinas Greičiūnas buvo vienas pirmųjų verslo, mokslo ir meno sinergijos idėjos pradininkų ir įgyvendintojų. Jo autoriteto ir nenuilstamų pastangų dėka verslo,

mokslo ir meno bendruomenė suburta kilniam tikslui – įamžinti vieningos Lietuvos idėją. Valentino Greičiūno dėka Klaipėdoje 2003 metais iškilo monumentas, kuriame iškalti žodžiai „Esame viena tauta, viena žemė, viena Lietuva“. Dabartinių įvykių akivaizdoje, kuomet vienybės, vienos tautos ir vienos žemės sąvokai kyla pakankamai reali grėsmė, šis Valentino Greičiūno ir jo bendražygių paliktas ženklas įgauna dar gilesnę prasmę nei tuomet, kai buvo pastatytas. Galbūt tai yra labai geras laikas pagerbti žmogų, kuriam visuomet buvo svarbūs esminiai dalykai.

Nuoširdžiai dėkojame projekto „Verslo mokslo ir meno sinergija“ dalyviams: skulptoriams Romualdui Kvintui, Vytautui Karčiauskui, Vytautui Balsiui, dailininkams Loretai Abucaitei Hornall, Povilui Dirgėlai. Ypatinga padėka konferencijos moderatoriui J.E. ambasadoriui Vytautui Naudužui.



Draugai



«TransBaltica 2014»

(Вильнюс, Литва)

В международной 10-й выставке транспорта, логистики и ИТС «TransBaltica 2014» и 1-й международной выставке деталей, ремонта, аксессуаров и украшений транспортных средств «Automechanika 2014», которые одновременно проходили в литовском центре выставок и конгрессов «Litexpo», приняли участие свыше 90 компаний из Литвы, Латвии, Беларуси, Австрии, Германии, Словакии, России. За три дня обе выставки посетили 6810 посетителей и специалистов.



В ходе выставки состоялась актуальная для представителей транспортного бизнеса конференция, во время которой обсуждались актуалии, направления и проблематика рынка: конкурентоспособность, инновации на транспорте и в логистике, а также перспективы устойчивой и мудрой логистики как основы евразийского партнерства, прошли дискуссии о едином грузовом документе для морских и сухопутных портов. Организаторы конференции – Литовская конфедерация предпринимательства и международный бизнес-журнал JŪRA MOPE SEA. Впервые на выставке «TransBaltica» был продемонстрирован проект «Синергия бизнеса, науки и искусства», который представил журнал JŪRA MOPE SEA, отмечающий свое 15-летие.

Была продолжена красивая традиция выставки – праздник для представителей транспортного

бизнеса под весенним названием «Маевка перевозчиков».

Инновации представили молодые авторы

На юбилейной выставке «TransBaltica» много внимания было уделено разумным, интеллектуальным транспортным системам. Это был отличный шанс для молодых авторов – заявить о себе и представить свои работы.

Студенты факультета морской техники Клайпедского университета представили несколько уникальных, созданных ими проектов. Продемонстрированный студентами проект «Поезд» уже был представлен на нескольких международных выставках, а на чемпионате Латвии по робототехнике в 2013 году занял второе место.

Это – интеллектуальная система управления поездами, предназначенная для имитации реальных условий движения поездов.

Этот стенд предназначен для испытания новых технологий, которые в будущем можно будет применить в реальности. Немалая часть деталей этого стенда создана с использованием технологий 3D-печати. Во время выставки посетители могли ознакомиться с реализованными технологиями и попробовать управлять стендом при помощи смартфона.

Вращающаяся система направления/разворота поезда создана с использованием распечатанных деталей. Это – система, предназначенная для разворота или направления прибывшего локомотива в нужном направлении. Эта система может развернуть локомотив или соединить расположенные на противоположных сторонах рельсы для того, чтобы по ним мог проехать поезд или локомотив.

Другая работа студентов – прототип интермодального крана контейнерного терминала и си-

стема управления им для перегрузки грузов с судна на берег. Основной акцент этого крана и системы управления им – то, что модель полностью автоматизирована. Поэтому она может использоваться в качестве учебного средства для тестирования, оптимизации алгоритмов погрузки. В ходе выставки были продемонстрированы действие крана и процесс погрузки. Посетители могли сами попробовать переместить контейнер.

Участников выставки заинтересовал созданный студентами квадрокоптер – четырехроторный вертолет с четырьмя несущими винтами, вращающимися диагонально в противоположных направлениях. Общее название приборов такого типа, независимо от количества роторов – мультикоптер. Квадрокоптер использует фиксированные пропеллеры идентичного размера, вращаемые двигателями. Управляется квадрокоптер «Parallax Elev-8» с использованием платформы «HoverFly Open» на базе открытого кода при помощи микроконтроллера «Propeller». Подъемная сила этого квадрокоптера – около 1 кг. Применение может быть очень разным – от надзора и разведки до транспортировки мелких грузов.

Гоночный автомобиль «Formula Student»

Студенты Вильнюсского колледжа технологий и дизайна представили уникальный проект, осуществляемый в настоящее время в Литве – собравшись в команду, они изготавливают гоночный автомобиль – «Formula Student».

Это впервые созданная в Литве с учетом международных требований гоночная машина, предназначенная для участия в соревнованиях студентов, проходящих за рубежом. Из Балтийских стран в подобных гонках участвовали только эстонцы. Гонки пользуются популярностью, в них участвует





«ТрансРоссия 2014» (Москва, Россия)

С 22 по 25 апреля в Москве, в «Крокус Экспо» состоялась 19-я международная выставка и конференция по транспорту и логистике «ТрансРоссия 2014». Организатором этого мероприятия является Группа компаний ITE, занимающая лидирующие позиции на российском рынке выставочных услуг и шестое место среди выставочных организаторов в мире.



свыше ста автомобилей. Университеты и колледжи состязаются, проектируя и изготавливая одноместные гоночные автомобили.

Миссия проекта «Formula Student» – заинтересовать и побудить молодых людей делать карьеру в сфере инженерии. Данный проект создает для студентов уникальную возможность продемонстрировать свои знания и компетентность, создавая реальный продукт, который может быть применен в автомобилестроении и профессиональном автоспорте.

В этом году один этап гонок «Formula Student» в начале августа пройдет в Эстонии. Литовцы надеются в нем дебютировать.

На соседнем стенде экспонировалась работа студентов Вильнюсского технического университета им. Гядиминаса – автомобиль, похожий на спортивный. Этот болид, созданный по модели знаменитого английского автомобиля «Lotus Super 7», оснащен электродвигателем. В гонках машина еще не участвовала. Она создавалась как практическая работа студентов.

Посетителей интересовали грузовики нового поколения

Бизнес грузоперевозок в Литве чрезвычайно популярен, литовцы славятся в Европе как серьезные конкуренты. Поэтому в транспортно-логистических выставках участвует большинство продавцов грузовиков и автобусов. Свои новинки здесь демонстрируют продавцы грузовиков MAN, RENAULT, «Skania», «Volvo».

Люди постоянно толпились возле демонстрируемых новых тягачей «Volvo», которые притягивали взгляды не только оригинальным дизайном или удобной кабиной. Профессионалов больше всего интересовал тот факт, что большим преимуществом функций автомобиля управляет электроника, он сильно компьютеризован. За техническим состоянием машин ведется

постоянный виртуальный надзор из сервиса представительства производителей. Техники следят за параметрами курсирующего по Европе грузовика и приглашают на техосмотр только тогда, когда это действительно нужно. Средний интервал осмотра колеблется от 60 до 130 тысяч километров. Это зависит от страны, по которой ездит машина. При работе в России осмотр машины надо производить чаще, в Европе – реже.

Внимание к проблемам безопасности

Союз автомобилистов Литвы (САЛ) информировал, что ежегодно на дорогах мира гибнет свыше миллиона человек, десятки миллионов получают травмы. Аварии на дорогах – проблема, созданная человеком в мировом масштабе, которой можно было бы избежать.

САЛ на выставке представил инициативу Организации Объединенных Наций (ООН) – опрос, предоставляющий каждому гражданину мира возможность назвать то, что он считает самым важным для себя и своей семьи. Опрос состоит из шестнадцати пунктов, из которых следует выбрать наиболее волнующие и актуальные сферы и проголосовать. Результаты опроса будут представлены Генеральному секретарю ООН и рабочей группе на конференции на высшем уровне, которая пройдет в Бразилии в 2015 году. На основании этих данных будут установлены приоритетные сферы деятельности этой организации.

Поставлена цель – до 2030 г. сократить число жертв на дорогах мира на 50 % (по сравнению с 2010-м). Один из способов достижения этой цели – обратить внимание мировых лидеров на существующую проблему и побудить включить ее в повестку Целей развития тысячелетия после 2015 года.



В 2014 году участниками выставки стали более 500 российских и зарубежных компаний из 29 стран, среди которых – лидеры отрасли: «Deutsche Bahn», «Interrail», «Dacsher», «ZSSK Cargo», «Klaipėda Sea Port», «Lithuanian Railways», «Liebherr», «Nurminen Logistics», «Transiidikeskuse», «CD Cargo», ОАО РЖД, «Федеральная грузовая компания», «Трансконтейнер», «Феско», «Русагротранс», «РэйлГарант», «Н-Транс», «Дело-Центр», «Глобальный контейнерный сервис», «Евросиб», «Урал-ВагонЗавод», «Объединенная вагоностроительная компания», «Новороссийский морской торговый порт», «Порт Усть-Луга», «Порт Бронка», «РЖД Логистика», «УВЗ Логистика» и многие другие.

В этом году на выставке впервые принимали участие более 65 ведущих компаний транспортно-логистической отрасли.

Экспозиции участников из 9 стран – Литвы, Латвии, Эстонии, Финляндии, Германии, Бельгии, Казахстана, Беларуси и Китая – представлены в составе национальных групп.

Театр решений информационных технологий

Второй год подряд на выставке «ТрансРоссия» представлена зона презентаций «IT Solutions Theatre», где компании продемонстрируют IT-решения на транспорте и навигационные системы, а также свои новинки и разработки в этих областях. В этом году количество участников секции информационных технологий выросло до 27 компаний, как российских, так и зарубежных.

В этом году на выставке впервые сформирована секция «Грузовые автомобили», в которой свои транспортные средства представят компании «Балтика Транс», «Коминвест АКМ» и «Norbert Dentressangle».

Для грузовладельцев и перевозчиков, участвующих в конференции, организована специальная сессия для проведения индивидуальных переговоров по согласованному с оргкомитетом графику.

На стенде «РЖД-Партнер» работала интервью-студия «Открытый ▶



разговор» – уникальный проект, который позволил специалистам в ходе серии блиц-переговоров и «круглых столов» обсудить острые вопросы функционирования транспортной отрасли, логистики и перспективы их развития.

На конференции – насыщенная деловая программа

Традиционно выставку сопровождала насыщенная деловая программа. В течение работы выставки состоялась 19-я международная конференция по транспорту и логистике «ТрансРоссия». Главной темой конференции стало изменение таможенного законодательства. По мнению экспертов, нововведения могут внести коррективы в развитие транспортной отрасли. По мнению автоперевозчиков, решение вопросов таможенного администрирования необходимо для активного развития международных автомобильных перевозок.

На пленарном заседании конференции участники обсудили тенденции развития транспорта в Европейском союзе, международное сотрудничество в сфере транспорта и развития международных транспортных коридоров, приоритетные направления развития транспортно-логистического пространства России, а также меры обеспечения таможенного транзита и другие ак-

туальные вопросы таможенного администрирования.

На конференции прошли тематические заседания «Балтийские страны и европейская стратегия развития транспорта в Балтийском регионе», «Развитие международных и внутрироссийских грузовых автоперевозок», «Развитие железнодорожных грузовых перевозок», «Перспективы развития грузовых морских перевозок», «Развитие международных трансконтинентальных перевозок по Транссибу».

В ходе конференции состоялся круглый стол по теме «Транспортно-логистическая инфраструктура: тенденции и перспективы развития», в ходе которого участники обсудили особенности участия государства, проблемы и тенденции сотрудничества и конкуренции компаний в развитии транспортной инфраструктуры и другие актуальные вопросы.

При участии Федерального агентства по обустройству государственной границы Российской Федерации состоялась тематическое заседание «Синхронизация работы по развитию транспортной системы России и пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации».

Доклад на конференции прочитал и генеральный директор Клайпедского порта Арвидас Вайткус.

Подготовлено по материалам организаторов.

«Транспорт и Логистика. Transit-Kazakhstan 2014» (Астана, Казахстан)



22 мая в столице Казахстана городе Астана, в выставочном центре «Корме», состоялась официальное открытие выставки «Транспорт и Логистика. Transit-Kazakhstan 2014».

На церемонии открытия присутствовали министр транспорта и коммуникаций Республики Казахстан Женис Касымбек, член президиума Союза транспортников Казахстана «Kazlogistics» Юрий Лавриненко, заместитель министра транспорта Российской Федерации Алексей Цыденов, заместитель министра транспорта Азербайджанской Республики Муса Панахов.

116 международных компаний на выставке в Астане

«Стало доброй традицией проведение выставки «Transit-Kazakhstan» в рамках международной конференции «ТрансЕвразия». Цель выставки - ознакомление с технологическими достижениями и логистикой наших транспортных организаций и организаций стран ближнего и дальнего зарубежья. Казахстан позиционирует себя как надежного транзитера и ставит задачу обеспечить качественными транспортными услугами население нашего региона, обеспечить транзит из Европы в Китай и стать одним из основных игроков в логистике и транзите», - отметил министр транспорта и коммуникаций Республики Казахстан Женис Касымбек.

В выставке «Transit-Kazakhstan 2014» приняли участие 116 компаний из Беларуси, Казахстана, Китая, Латвии, Литвы, Эстонии, России, США и Украины. Национальные групповые стенды представили Латвия и Эстония. Экспозиция демонстрировали транспортные услуги, экспедирование грузов, складские услуги, логистический сервис, транспортную инфра-

структуру, технические средства, таможенные услуги, финансовые услуги и информационные технологии. Среди новых разделов проекта - технологическое оборудование и средства механизации погрузочно-разгрузочных работ; складские комплексы и автоматизированные складские системы.

В работе выставки приняли участие представители транспортных ведомств Евроазиатского региона, международных и региональных организаций, финансовых и проектных институтов, крупных транспортных компаний, а также представители национальных компаний, ассоциаций и других организаций транспортно-коммуникационного комплекса Казахстана.

Клайпедский государственный морской порт и Актауский международный морской торговый порт подписали меморандум

В рамках выставки состоялась церемония подписания Меморандума о соглашении между дирекцией Клайпедского государственного морского порта и АО «НАК Актауский международный морской торговый порт».



«The Global AirRail: Customer experience», (Осло, Норвегия)



Подписание меморандума предполагает установление рабочих отношений, которые будут способствовать увеличению грузопотоков, расширению номенклатуры грузов через порты, и развитию инфраструктуры портов. Подписанный меморандум объединит усилия порта Клайпеда и порта Актау в области администрирования, эксплуатации и обслуживания, планирования, маркетинга, развития и строительства инфраструктуры портов.

Меморандум был подписан Мартинасом Армонайтисом, директором по экономике и финансам главным финансистом дирекции Клайпедского государственного морского порта, и Михаилом Ялбачевым, президентом АО «НАК Актауский международный морской торговый порт».

«Мы стараемся создать надежный и экономически полезный мост транспорта и международной торговли между Азией и Европой. Мы видим прекрасные перспективы для сотрудничества с Казахстаном и для дальнейшего расширения транзитных возможностей», - после подписания меморандума сказал Мартинас Армонайтис.

«ТрансЕвразия-2014» - три основных направления евразийского транзита

Параллельно с выставкой, в Астане в рамках VII Астанинского экономического форума и II Всемирной антикризисной конференции состоялась IX международная конференция «ТрансЕвразия-2014» по теме: «Наследие и возрождение Великого Шелкового пути», организованная министерством транспорта и коммуникаций Республики Казахстан.

На конференции обсуждены три основных направления Евразийского транзита: «Китай-Казахстан-Россия-Европа»; «Китай-Казахстан-Азербайджан-Грузия-Турция»; «Китай-Казахстан-Центральная Азия».

Среди актуальных вопросов конференции - состояние международного рынка услуг по перевозке на автомобильном, железнодорожном, авиационном и водном транспорте, формирование международных и региональных транзитных коридоров, транспортно-логистических хабов на евроазиатском пространстве, модернизация транспортной инфраструктуры и логистической системы с целью содействия торговле, обеспечение устойчивого развития транспорта, включая аспекты безопасности и минимизацию воздействия транспорта

на окружающую среду и здоровье человека, автоматизация транспортных процессов, широкое применение современных информационных технологий и внедрение интеллектуальных транспортных систем с целью упрощения процедур при перевозке грузов и пассажиров.

Литва стремится укреплять транспортные связи в Евразии

Вице-министр транспорта и коммуникаций Литвы Саулюс Гардаускас, принимая участие в 9-й международной конференции «TransEurazija-2014» в столице Казахстана Астане, отметил, что для Литвы очень важно укреплять евроазиатские связи в области транспорта и международной торговли, гарантируя безопасное, надежное и экономически выгодное передвижение грузов по транзитным коридорам. «В стремлении к развитию возможностей транзита мы видим прекрасные перспективы сотрудничества Литвы и Казахстана», - сказал С.Гирдаускас.

Большую часть экспорта Литвы в Казахстан, 75 %, составляют транспортные услуги, основным поставщиком которых является контейнерный поезд «Сауле», курсирующий между Клайпедой и Казахстаном с Китаем.

Международный проект, соединивший Вильнюс с казахстанским городом Костанай, - контейнерный поезд «Балтийский ветер». Этот новый интермодальный проект уже заслужил титул успешно осуществляемого проекта - перевозка грузов на этом поезде обходится дешевле, является экологически более чистой, безопасной и удобной.

По словам вице-министра, Литва и Казахстан ведут успешное сотрудничество, растут торговые связи между странами, однако потенциал для расширения сотрудничества еще огромный: настало время предпринимать больше инициатив, создавая эффективную евразийскую транспортную сеть с интегрированными в нее сухопутными, морскими путями и железными дорогами всего континента и оживляя Великий шелковый путь.

В завершение упомянутой конференции примерно 250 делегатов из стран Европы и Азии приняли резолюцию о поддержке региональных инициатив по возрождению исторически важного Великого шелкового пути и дальнейшему развитию торгово-экономических отношений.

Подготовлено по материалам организаторов

Участники традиционной конференции «The Global AirRail» и вручения наградений GARA («Global AirRail Awards»), каждый год проходящих в разных городах мира, в этом году встретились в столице Норвегии Осло. На прошедшей 14-16 мая конференции «Аэропорты и железные дороги мира: опыт клиентов» («The Global AirRail: Customer experience»), на семинарах и в дискуссиях состоялся обмен опытом по улучшению услуг аэропортов и железных дорог «аэропорт-город», анализ проблем, обсуждение инноваций в этой отрасли и ее планов на будущее.

Мероприятие увенчало торжественное вручение наградений GARA. Эти награждения вручаются в десяти номинациях.

Торжественная церемония, спон-

сором которой выступила железная дорога Ословского аэропорта «Flytoget», прошла в этнографическом деревянном охотничьем домике в горах, в котором ныне обрודован роскошный ресторан.

На следующий день после конференции гости получили массу впечатлений на празднике Национального дня Норвегии. Это день Конституции Норвегии, которая была принята 17 мая 1814 года. В тот день в городке Эйсдволле собрались 112 избранных представителей норвежского народа, которые подписали первую Конституцию и провозгласили о своем отделении от Дании, правившей страной на протяжении почти 400 лет.

В этом году, отмечая 200-летие Конституции, Норвегия сделала это с особенным подъемом и сплочением. ■



„TransBaltica 2014“ (Vilnius, Lietuva)

Tarptautinėje 10-ojoje transporto, logistikos ir ITS parodoje „TransBaltica 2014“ ir 1-ojoje tarptautinėje transporto priemonių detalių, remonto, aksesuarų, puošybos parodoje „Automechanika 2014“, kurios tuo pačiu metu vyko Lietuvos parodų ir kongresų centre LITEXPO, dalyvavo per 90 kompanijų iš Lietuvos, Latvijos, Baltarusijos, Austrijos, Vokietijos, Slovakijos, Rusijos Federacijos. Per tris dienas abi parodas aplankė 6810 lankytojų specialistų.



Parodos metu vyko aktuali transporto verslo atstovams skirta konferencija, kurios metu buvo aptartos rinkos aktualijos, kryptys ir problematika: konkurencingumas, inovacijos transporte ir logistikoje bei tvarios ir išmanios logistikos kaip Europos ir Azijos partnerystės pagrindo perspektyvos, diskutuota dėl vieningo krovinių dokumento jūrų ir sausumos uostams. Konferencijos organizatoriai – Lietuvos verslo konfederacija ir tarptautinis verslo žurnalas JŪRA MOPE SEA.. Pirmą kartą parodoje „TransBaltica“ buvo pademonstruotas projektas „Verslo, mokslo ir meno sinergija“, kurį pristatė 15 metų sukaktį švenčiantis žurnalas JŪRA MOPE SEA.

Buvo pratęsta graži parodos tradicija – šventė transporto verslo atstovams pavasariu pavadiniu „Vežėjų gegužinė“.

Inovacijas pristatė jaunieji kūrėjai

Jubiliejinėje „TransBaltica“ parodoje daug dėmesio buvo skiriama protingoms, sumanioms transporto sistemoms. Tai buvo puiki proga pasireikšti ir savo darbus pristatyti jauniems kūrėjams.

Klaipėdos universiteto Jūrų technikos fakulteto studentai pristatė keletą unikalių jų sukurtų projektų. Studentų demonstruojamas projektas „Traukinys“ jau buvo pristatytas keliose tarptautinėse parodose, o Latvijos robotikos čempionate 2013 metais laimėjo antrąją vietą.

Intelektuali traukinių valdymo sistema skirta imituoti realias traukinių eismo sąlygas. Šis stendas skirtas išbandyti naujas technologijas, kurias ateityje būtų galima pritaikyti realybėje. Nemaža dalis šio stendo

detalių yra sukurtos naudojant 3D spausdinimo technologiją. Parodos metu lankytojai galėjo susipažinti su realizuotomis technologijomis ir pabandyti valdyti stendą išmaniuoju telefonu.

Besisukanti traukinio nukreipimo/apsukimo sistema sukurta naudojant išspausdintas detales. Tai sistema, skirta apsukti arba nukreipti atvažiuosio traukinio lokomotyvą reikiama kryptimi. Ši sistema gali apsukti traukinio lokomotyvą arba sujungti priešingose pusėse esančius bėgius tam, kad pravažiuotų traukinys arba lokomotyvas.

Kitas studentų kūrinys – intermodalinio konteinerių terminalo kranų prototipas ir jo valdymo sistema, kraunant krovinius iš laivo į krantą. Pagrindinis šio kranų ir jo valdymo sistemos akcentas – modelis yra visiškai automatizuotas. Todėl jis

gali būti naudojamas kaip mokymo priemonė krovos algoritmų testavimui, optimizavimui. Parodos metu buvo demonstruojamas kranų veikimas ir krovimo procesas. Lankytojai galėjo patys pabandyti pergabenti konteinerį.

Parodos dalyvių sudomino studentų sukurtas kvadkopteris – sraigatasparnis su keturiais rotoriais, besisukančiais priešingomis įstrižainių kryptimis. Šio tipo prietaisų bendrinis pavadinimas nepriklausomai nuo rotorių skaičiaus – multikopteris. Kvadkopteris naudoja identišką dydžio fiksuotus propelerius, kurie sukami varikliu. Kvadkopteris „Parallax Elev-8“ valdomas panaudojant atviro kodo platformą „HoverFly Open“ su „Propeller“ mikrovaldikliu. Šio kvadkopterio kėlimo galia yra apie 1 kg. Pritaikymas gali būti labai įvairus nuo priežiūros ir žvalgybos iki smulkių krovinių transportavimo.

Lenktyninis automobilis „Formula Student“

Vilniaus technologijų ir dizaino kolegijos studentai pristatė unikalią, šiuo metu Lietuvoje vykdomą projektą – susibūrę į komandą, jie gamina lenktyninį automobilį – „Formula Student“.

Tai pirmąsyk Lietuvoje pagal tarptautinius reikalavimus sukurta lenktyninė mašina, skirta varžytis įvairiose užsienio šalyse vykstančiose studentų varžybose.

Iš Baltijos šalių tokiose lenktynėse yra dalyvavę tik estai. Varžybos yra populiaros, jose dalyvauja per šimtą automobilių. Universitetai ir kolegijos rungtyniauja projektuodami ir gamindami vienviečius lenktyninius automobilius.

„Formula Student“ projekto misija yra sudominti ir paskatinti jaunus žmones siekti karjeros inžinerijos srityje. Šis projektas sukuria idealią galimybę studentams pademonstruoti savo žinias ir kompetenciją, kuriant realų produktą, kuris gali





„Trans Russia 2014“ (Maskva, Rusija)



būti pritaikomas automobilių pramonėje ir profesionaliame automobilių sporte.

Šiomet vienas „Formula Student“ lenktynių etapas rugpjūčio pradžioje vyks Estijoje. Lietuviai tikisi ten debiutuoti.

Greitame stende eksponuotas Vilniaus Gedimino technikos universiteto studentų darbas – į sportinį panašus automobilis. Šis pagal garsaus angliško automobilio „Lotus Super 7“ modelį sukurtas bolidas yra varomas elektros varikliu. Mašina lenktynėse dar nedalyvavo. Ji buvo kurta kaip studentų praktikos darbas.

Lankytojus domino naujos kartos sunkvežimiai

Krovinių gabenimo verslas Lietuvoje itin populiarus, ir lietuviai Europoje garsėja kaip rimti konkurentai. Dėl to transporto ir logistikos parodose dalyvauja dauguma sunkvežimių ir autobusų pardavėjų. Savo naujoves čia demonstruoja MAN, „Renault“, „Skania“, „Volvo“ sunkvežimių pardavėjai.

Žmonės nuolat būriavosi prie demonstruojamų naujų „Volvo“ sunkvežimių, kurie akį traukė ne tik skoningu dizainu ar patogia kabina. Profesionalus labiausiai domino tai, kad daugumą mašinos funkcijų valdo elektronika, jis smarkiai skaitmenizuotas. Techninė automobilių būklė nuolat virtualiai stebima gamintojų atstovybės servise. Technikai stebi po Europą važinėjančio sunkvežimio parametrus ir į techni-

nę apžiūrą pakviečia tik tada, kai to tikrai reikia. Vidutinis apžiūros intervalas svyruoja nuo 60 iki 130 tūkstančių kilometrų. Tai priklauso nuo šalies, kurioje mašina važinėjama. Dirbant Rusijoje apžiūrėti mašiną reikia dažniau, Europoje – rečiau.

Dėmesys saugumo problemoms

Lietuvos automobilinei sąjunga (LAS) informavo, kad kiekvienais metais pasaulio keliuose žūva daugiau nei milijonas žmonių, dešimtys milijonų sužalojama. Avarijos keliuose – pasaulinio masto žmogaus sukurtą problemą, kurios galima būtų išvengti.

LAS parodoje pristatė Jungtinių tautų organizacijos (JTO) iniciatyvą – apklausą, suteikiančią galimybę kiekvienam pasaulio piliečiui įvardyti tai, kas svarbiausia jam ir jo šeimai.

Apklausą sudaro šešiolika punktų iš kurių reikia išrinkti labiausiai rūpimas ir aktualias sritis bei balsuoti. Apklausos rezultatai bus pateikti Generaliniam JT sekretoriui ir darbo grupei aukšto lygio konferencijoje, vyksiančioje Brazilijoje 2015-aisiais. Remiantis šiais duomenimis bus nustatomos prioritetingos šios organizacijos veiklos sritys.

Iškelti tikslai - iki 2030 m. avarijų aukų skaičių pasaulio keliuose sumažinti 50 proc. (palyginti su 2010-aisiais). Vienas iš būdų pasiekti šiuos tikslus - atkreipti pasaulio lyderių dėmesį į egzistuojančią problemą ir paskatinti ją įtraukti į Tūkstantmečio vystymosi tikslų po 2015-ųjų darbotvarkę.

Balandžio 22-25 dienomis Maskvoje, „Krokus Ekspo“ centre įvyko 19-oji tarptautinė transporto ir logistikos paroda bei konferencija „Trans Russia 2014“. Šio renginio organizatorė – kompanijų grupė ITE, pirmaujanti Rusijos parodų paslaugų rinkoje bei užimanti šeštą vietą tarp pasaulio parodų organizatorių.

2014 metų parodoje dalyvavo daugiau nei 500 Rusijos bei užsienio kompanijų iš 29 šalių, tarp kurių šakos lyderiai „Deutsche Bahn“, „Interail“, „Dacscher“, „ZSSK Cargo“, Klaipėdos valstybinis jūrų uostas, AB „Lietuvos geležinkeliai“, „Liebherr“, „Nurminen Logistics“, „Transiideskuse“, „CD Cargo“, AAB RŽD, „Federalnaja Gruzovaja kompanija“, „Transkonteiner“, „Fesko“, „Rusagrotrans“, „ReilGarant“, „N-Trans“, „Delo-Centr“, „Globalnij konteinerij servis“, „Eurosib“, „UralVagonZavod“, „Objedinennaja vagonostroitelnaja kompanija“, Novorosijsko jūrų prekybos uostas, Ust Lugos uostas, Sankt Peterburgo uostas „Bronka“, „RŽD Logistika“, „UVZ Logistika“ bei daugelis kitų.

Šiųmetėje parodoje pirmą kartą dalyvavo daugiau nei 65 pirmaujančios transporto ir logistikos kompanijos. 9 šalys – Lietuva, Latvija, Estija, Suomija, Vokietija, Belgija, Kazachstanas, Baltarusija ir Kinija – savo kompanijas pristatė nacionaliniuose stenduose.

Informacinių technologijų sprendimų teatras

Antrus metus iš eilės parodoje „Trans Russia“ veikė Informacinių technologijų sprendimų teatras („IT Solutions Theatre“) – prezentacijų zona, kur kompanijos demonstravo IT sprendimus transporte ir naviga-

cines sistemas, pateikė naujienas ir savo laimėjimus šioje srityje. Šiomet informacinių technologijų sekcijos dalyvių skaičius išaugo iki 27 kompanijų iš Rusijos bei užsienio.

Šių metų parodoje pirmą kartą sudaryta krovinių automašinių sekcija, kurioje savo transporto priemonės demonstravo kompanijos „Baltika Trans“, „Kominvest AKM“ ir „Norbert Dentressangle“.

Konferencijoje dalyvaujantiems krovinių savininkams ir vežėjams organizuota speciali sesija, kurioje buvo galima surengti individualias derybas pagal suderintą su organizaciniu komitetu grafiką.

„RŽD Partner“ stende veikė interviu-studija „Atviras pokalbis“ – unikalus projektas, leidęs specialistams greitųjų derybų ir „apvaliųjų stalų“ serijoje aptarti transporto šakos, logistikos bei jų vystymo perspektyvos funkcionavimo aktualius klausimus.

Konferencijoje – turtinga dalykinė programa

Tradicškai parodą lydėjo turtinga dalykinė programa. Parodos metu įvyko 19-oji tarptautinė transporto ir logistikos konferencija „Trans Russia“. Pagrindinė jos tema – mutinės įstatymų pakeitimas. Ekspertų nuomone, pataisos gali pakoreguoti transporto šakos vystymąsi. Vežėjų nuomone, mutinės administravimo klausimus būtina spręsti tam, kad būtų aktyviai vystomi tarptautiniai automobilių gabenimai.

Konferencijos plenariniame posėdyje dalyviai aptarė transporto vystymo tendencijas Europos Sąjungoje, tarptautinį bendradarbiavimą transporto srityje ir tarptautinių transporto koridorių vystymą, ▶



Rusijos erdvės transporto logistikos prioritetines kryptis bei muitinės tranzito užtikrinimo priemones ir kitus aktualius muitinės administravimo klausimus.

Konferencijoje įvyko teminiai posėdžiai „Baltijos šalis ir transporto vystymo Europos strategija Baltijos regione“, „Tarptautinių ir Rusijos vidaus krovinių autogabenimų vystymas“, „Geležinkelio krovinių gabenimo vystymas“, „Krovinių gabenimo jūra vystymo perspektyvos“, „Tarptautinių transkontinentinių gabenimų Transsibo kelių vystymas“.

Konferencijos metu organizuotas „apvalusis stalas“ tema „Transporto logistikos infrastruktūra: tendencijos ir vystymo perspektyvos“, kurio dalyviai aptarė valstybės dalyvavimo ypatumus, kompanijų bendradarbiavimo ir konkurencijos problemas bei tendencijas vystant transporto infrastruktūrą bei kitus

aktualius klausimus.

Dalyvaujant Federalinei agentūrai Rusijos Federacijos valstybinės sienos tvarkymo klausimais, įvyko teminis posėdis „Darbo sinchronizavimas vystant Rusijos transporto sistemą ir Rusijos Federacijos valstybinės sienos praleidimo punktus“.

Konferencijoje pranešimą skaitė ir Klaipėdos uosto direkcijos generalinis direktorius Arvydas Vaitkus.

Jis aptarė jūrinių pervežimų konkurencingumo didinimo galimybes, pristatė Klaipėdos uosto pajėgumą ir svarbiausius projektus, analizavo, kokią įtaką gali padaryti 2015 metais visame Baltijos jūros regione įsigaliosiančios direktyvos, kuriomis vadovaudamiesi Baltijos jūroje plaukiojantys laivai privalės naudoti daug mažesnio sieringumo degalus.

Parengta pagal renginio organizatorių informaciją.

„Transportas ir logistika. Transit-Kazakhstan 2014“ (Astana, Kazachstanas)



Gegužės 22-ąją Kazachstano sostinės Astanos parodų centre „Korme“ įvyko oficialus parodos „Transportas ir logistika. Transit-Kazakhstan 2014“ atidarymas.

Atidarymo ceremonijoje dalyvavo Kazachstano Respublikos transporto ir komunikacijų ministras Ženis Kasymbekas, Kazachstano transporto darbuotojų tarybos „Kazlogistics“ prezidiumo narys Jurijus Lavrinenka, Rusijos Federacijos transporto ministro pavaduotojas Aleksejus Cydenovas, Azerbaidžano Respublikos transporto ministro pavaduotojas Musa Panahovas.

116 tarptautinių kompanijų Astanos parodoje

„Tapo gera tradicija kartu su tarptautine konferencija „TransEurasija“ organizuoti parodą „Transit-Kazakhstan“. Parodos tikslas – supažindinti su mūsų transporto organizacijų bei užsienio šalių organizacijų technologiniais laimėjimais ir logistika. Kazachstanas pristato save kaip patikimą tranzito partnerį ir siekia užtikrinti kokybiškas transporto paslaugas mūsų regiono gyventojams, užtikrinti tranzitą iš Europos į Kiniją bei tapti vienu iš pagrindinių logistikos ir tranzito dalyvių“, - pažymėjo Kazachstano Respublikos transporto ir komunikacijų ministras Ženis Kasymbekas.

Parodoje „Transit-Kazakhstan 2014“ dalyvavo 116 kompanijų iš Baltarusijos, Kazachstano, Kinijos, Latvijos, Lietuvos, Estijos, Rusijos, JAV ir Ukrainos. Nacionalinius grupinius standus pateikė Latvija ir Estija. Ekspozicijos demonstravo transporto, krovinių ekspedijavimo, sandėliavimo, logistikos aptarnavimo, muitinės, finansines paslaugas, transporto infrastruktūrą, technines priemones bei informacines technologijas. Buvo pademonstruoti nauji

projekto skyriai: technologinė įranga ir krovimo darbų mechanizacijos priemonės; sandėlių kompleksai ir automatinės sandėlių sistemos.

Parodos darbe dalyvavo Eurazijos regiono transporto žinybų, tarptautinių ir regiono organizacijų, finansų ir projektavimo institutų, stambių transporto kompanijų atstovai, taip pat Kazachstano nacionalinių kompanijų, asociacijų bei kitų transporto ir komunikacijų komplekso organizacijų bei kitų organizacijų atstovai.

Klaipėdos valstybinis jūrų uostas ir Aktau tarptautinis jūrų prekybos uostas pasirašė memorandumą

Parodos metu įvyko memorandumo tarp Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos ir AB NAK Aktau tarptautinio jūrų prekybos uosto pasirašymo ceremonija.

Memorandumo pasirašymas reiškia užsimezgiusius darbo santykius, kurie užtikrins krovinių srauto augimą, krovinių nomenklatūros per uostus išplėtimą bei uostų infrastruktūros vystymą. Pasirašytas memorandumas suvienys Klaipėdos ir



„The Global AirRail: Customer experience“ (Oslos, Norvegija)



Aktau uostų pastangas administravimo, eksploatacijos ir aptarnavimo, rinkodaros srityse planuojant, vystant ir plečiant uostų infrastruktūrą.

Memorandumą pasirašė Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos ekonomikos ir finansų direktorius bei vyriausiasis finansininkas Martynas Armonaitis ir Aktau tarptautinio jūrų prekybos uosto prezidentas Michailas Jalbačiovas.

„Siekiamo sukurti patikimą, ekonomiškai naudingą transporto ir tarptautinės prekybos tiltą tarp Azijos ir Europos. Be to, matome puikias perspektyvas bendradarbiauti su šia valstybe ir toliau plėtojant tranzito galimybes. Per pastaruosius 3 metus Klaipėdos uosto krovos pajėgumas gerokai sustiprėjo dėl investicijų į uosto infrastruktūrą ir suprastruktūrą, todėl padidėjo uosto pajėgumas, ypač perkraunant Kazachstano žemės ūkio produktus (grūdus), naftos produktus, ferolydinius ir konteinerius“, – pabrėžė sutartį pasirašęs Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos ekonomikos ir finansų direktorius Martynas Armonaitis.

„TransEurazija 2014“ – trys pagrindinės Eurazijos tranzito kryptys

Tuo pat metu Astanoje VII Astanos ekonomikos forumo ir II Pasaulio

antikrizinės konferencijos rėmuose įvyko IX tarptautinė konferencija „TransEurazija 2014“, kurios tema „Didžiojo šilko kelio palikimas ir atkūrimas“. Ją organizavo Kazachstano Respublikos transporto ir komunikacijų ministerija.

Konferencijoje aptartos trys pagrindinės Eurazijos tranzito kryptys: Kinija-Kazachstanas-Rusija-Europa; Kinija-Kazachstanas-Azerbaidžanas-Gruzija-Turkija ir Kinija-Kazachstanas-Centrinė Azija.

Aktualiausi konferencijos klausimai buvo: tarptautinės rinkos, automobilių, geležinkelio, aviacijos ir vandens transporto pervežimo paslaugų padėtis, tarptautinių ir regioninių tranzito koridorių formavimas, transporto logistikos HUB'ų Eurazijos erdvėje sudarymas, transporto infrastruktūros ir logistikos sistemos modernizavimas skatinant prekybą, transporto nuolatinio vystymo užtikrinimas, įskaitant transporto saugumo aspektus ir jo poveikio mažinimą aplinkai bei žmogaus sveikatai, transporto procesų automatizavimas, platus šiuolaikinių informacinių technologijų pritaikymas ir intelektualių transporto sistemų diegimas, kad būtų supaprastintos krovininių ir keleivių pervežimo procedūros.

Parengta pagal renginio organizatorių informaciją.

Kasmet vis kituose pasaulio miestuose vykstančios tradicinės konferencijos „The Global AirRail“ ir apdovanojimų GARA („Global AirRail Awards“) dalyviai šiemet susitiko Norvegijos sotinėje Osle. Gegužės 14–16 dienomis vykusioje konferencijoje „Pasaulio oro uostai ir geležinkeliai: klientų patirtis“ („The Global AirRail: Customer experience“), seminaruose ir diskusijose buvo keičiamasi oro uostų ir geležinkelių tarp oro uosto ir miesto paslaugų gerinimo patirtimi, analizuotos problemos, aptartos šios šakos inovacijos ir pažvelgta į ateitį.

Renginį vainikavo iškilmingas GARA apdovanojimų įteikimas. GARA apdovanojimai yra teikiami dešimtyje nominacijų.

Iškilminga ceremonija, kurią rėmė Oslo oro uosto geležinkelių kompanija „Flytoget“, vyko Norvegijos kalnuose etnografiniame mediniame medžioklės name, kuriame dabar įrengtas prabangus restoranas.

Kitą dieną po konferencijos renginio dalyviai turėjo puikią progą patirti ypatingų įspūdžių dalyvaudami Norvegijos Nacionalinės dienos šventėje. Tai – Norvegijos Konstitucijos, kuri buvo priimta 1814 metais gegužės 17-ąją, diena. Tą dieną Eidsvolio miestelyje susirinkę 112 Norvegijos tautos išrinktų atstovų pasirašė pirmąją Konstituciją ir paskelbė atsiskiriantys nuo iki tol beveik 400 metų šalį valdžiusios Danijos.

Šiemet, minėdama 200-ąsias Konstitucijos metines, Norvegija tai darė ypač pakiliai ir susitelkusi. ■



TRANSPORT EVENTS

www.transportevents.com

12th ASEAN PORTS & SHIPPING

Wednesday 11 and Thursday 12 June 2014
Hosted by Indonesia Port Corporation I,II,III and IV
JW Marriott, Jakarta, Indonesia

3rd BLACK SEA PORTS & SHIPPING 2014

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

12th Intermodal AFRICA

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

9th Southern Asia Ports, Economics and Shipping 2014 India

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

9th INDIAN OCEAN PORTS & LOGISTICS 2015

Thursday 22 and Friday 23 January 2015
Hosted by Port Maputo
Girassol Indy Congress Hotel And Spa, Maputo, Mozambique

8th PHILIPPINE PORTS AND SHIPPING 2015

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

13th Intermodal AFRICA

Thursday 26 and Friday 27 March 2015
Lagos, Nigeria

11th TRANS Middle East DOHA 2015

Wednesday 29 and Thursday 30 April 2015
InterContinental Doha The City, Qatar

4th BLACK SEA PORTS & SHIPPING 2015

Thursday 28 and Friday 29 May 2015
Istanbul Marriott Hotel Asia, Istanbul, Turkey

13th ASEAN PORTS & SHIPPING

Wednesday 24 and Thursday 25 June 2015
Hosted by Indonesia Port Corporation I,II,III and IV
JW Marriott, Jakarta, Indonesia

10th Southern Asia Ports, Economics and Shipping 2015 India

Thursday 17 and Friday 18 September 2015
The Leela Kempinski Hotel Mumbai, India

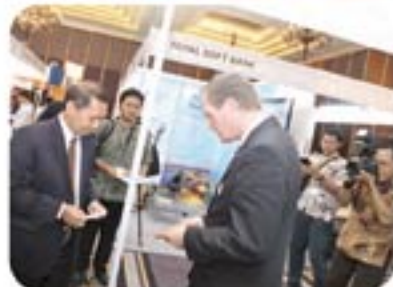
13th Intermodal AFRICA

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

3rd MED PORTS 2015

Wednesday 25 and Thursday 26 November 2015
Sheraton Casablanca Hotel and Towers, Morocco

www.transportevents.com





Be part of Asia's No. 1
for logistics

Book your stand now!

www.transportlogistic-china.com



transport
logisticChina

including



connecting business

June 17-19, 2014

Shanghai New International Expo Centre

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

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

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

Logistics without stress



The TL Nika group of companies specialize in the consolidated shipping of small shipments, as well as full, part and non-standart cargo loads from Europe to Kazakhstan, Kirghizia, Uzbekistan and other countries of Central Asia. We are also engaged in the transport of loads from South and North Americas and Asia to Central Asia and Europe.



LITHUANIA
KAZAKHSTAN
GERMANY

Vilnius, tel.: +370 5 2159940, +370 685 50800, e-mail: info@sturvalas.lt
Almaty, tel.: +7 7272 584145, +7 747 6717911, e-mail: tlnika@tlnika.kz
Munich, tel.: +49 8105 7300043, e-mail: info@tlnika.de
www.tlnika.com www.sturvalas.lt www.tlnika.kz www.tlnika.de

Make some time for yourself. Let us solve your logistic problems.