

Klaipėda 2015 The City of White Sales!

Asian Marshall Plan or Silk Road symphony?
亚洲马歇尔计划抑或丝绸之路交响乐?
Азиатский план Маршалла или симфония Шелкового пути?
Azijos Maršalo planas ar Šilko kelio simfonija?

Logistics under the saturation of transport-logistics market
需求下降条件下的物流以及运输物流市场的饱和
Логистика в условиях перенасыщения транспортно-логистического рынка
Transporto logistika rinkos perpildymo sąlygomis

Open letter to EU transport ministers
欧盟交通部长公开信
Открытое письмо министрам транспорта ЕС
Atviras laiškas ES transporto ministrams

Stable, solvent and perspective Kazakhstan market – is interesting to Lithuanian business
稳定、和谐和透明的哈萨克斯坦市场——让立陶宛商业产生兴趣
Стабильный, платежеспособный и перспективный рынок Казахстана интересен бизнесу Литвы
Stabili, moki ir perspektyvi Kazachstano rinka – įdomi Lietuvos verslui

克 白
莱 色
佩 营
达 销
2015 之
城

Klaipėda 2015 Baltų burių miestas!

Клайпеда 2015
Город белых парусов!



Global AirRail TORONTO 2015

20-22 May, Fairmont Royal York Hotel

Hosted By:



www.globalairrail.com

2 PUBLISHER'S WORD

Asian Marshall Plan or Silk Road symphony?

编者寄语

亚洲马歇尔计划抑或丝绸之路交响乐?

4 EXCLUSIVE INTERVIEW

Stable, solvent and perspective Kazakhstan market – is interesting to Lithuanian business

独家专访

稳定、和谐和透明的哈萨克斯坦市场——让立陶宛商业产生兴趣



8 MARKET ANALYSIS PROGNOSIS

Logistics under the conditions of falling demand and the saturation of transport-logistics market

市场分析预后
需求下降条件下的物流以及运输物流市场的饱和



12 MARKET ANALYSIS PROGNOSIS

Associations warn against risks of shifting CEF money to EFSI

Open letter to EU transport ministers

市场分析预后
协会警惕CEF转移资金到EFSI的风险

16 LOGISTICS

Hong Kong – leading Integrated Logistics Hub serving Global Supply Chain Ecosystems

物流

香港——服务于全球供应链生态系统的领先综合物流枢纽

22 PORTS

Aspiration of Klaipėda port – new land areas and bigger water depth

港口

克莱佩达港的愿望——新的土地面积和更深的水港



24 STEVEDORING

KLASCO is looking for new directions

装卸

KLASCO正在寻找新方向



30 BUSINESS PRACTICE

People in the Swapbody World

商业实践

在交换体世界的人民



34 DIARY

Personally with China (4)

日记

我个人与中国之间的故事 (4)



42 INTERNATIONAL EVENTS

Eurasia Rail (Istanbul, Turkey)

The future of European transport: implementing new regulations, trend updates and new opportunities

46 国际活动

欧亚铁路 (土耳其 伊斯坦布尔) 立陶宛铁路期望从土耳其获得积极货运

欧洲运输的未来: 实施新法规、趋势更新和新机遇

48 SEA FESTIVAL 2015

SEA FESTIVAL INVITES TO THE FIESTA OF WHITE SALES AND HAPPY PEOPLE
2015年海洋节
海洋节邀您参与到白色商业和幸福人群的狂欢节





ASIAN MARSHALL PLAN OR SILK ROAD SYMPHONY?

The term of Silk Road is very well known to the participants of transport market, which, depending on the time, geopolitical situation and other circumstances, is constantly transforming and changing.

The idea of common trade routes from Asia to Europe was born more than two thousand years ago when China emperor Wu sent diplomatic missions to the western countries to negotiate for the opening of the friendship route from East to West which might create comfortable conditions for China to cooperate with Middle Asia and today this is not less relevant than it was during the times of Han dynasty. To the mind of the emperor such a road was not only to help in developing trade but also inducing friendship among the nations, and implementing civilization and humanity in the world. German geographer and traveller Ferdinand von Richthofen, whose research works provide a structured information about European and Asian trade roads and cross-roads that reach the second century BC, gave the name to this road as Romantic Great Silk Road or Silk Road in 1877.

States and cities via which the trade routes passed flourished and evolved. When emperors and dynasties changed, there changed the foreign policy of China, balancing from openness to the world to complete closure from any influence existing behind the Great China Wall. Depending on those changes there were opened and closed the trade routes called as the Great Silk Road.

In one case or the other, the world was closely observing those processes and continues doing so up till now and China unceasingly amazes.

In autumn 2013 the President of China Xi Jinping, at the meeting with the President of Kazakhstan Nursultan Nazarbayev in Astana declared about China initiative to create the New Silk Road which as if economic belt, via the land territory and seas, girded the Asian states and stretched up to Europe. Unlike the emperor Wu, the present President of China Xi does not send diplomatic missions to present the idea, but personally visits a lot of countries, meets their presidents, discusses and invites to join the initiatives "Silk Road Economic Belt" and "21st century maritime Silk Road" that being combined into one project "One Belt and One Road" might become a unique example of regional and global cooperation having no analogues.

Presenting his concept, the leader of China formed a program that all the countries might join irrespective of their state system or financial position. He stressed that China was ready to establish USD 40 billion Silk Road foundation, dedicated to investments into the infrastructure of all the countries participating in this project.

In the beginning of this year at the annual meeting of China parliament it was stressed that this ambitious project was a top priority of China diplomatic activities and great attention and energy would be paid to it.

The world does not spare attention to this China plan. There are also heard rather different and contradictory assessments. Soon this China initiative is christened as Asian Marshall Plan and it might be associated with the idea of USA politician, General George Marshall to revive Europe devastated by the World War II and stop the spread of communism in the Old continent. G. Marshall induced USA to do everything in order to revive global economics, restore political stability and lasting peace. In 1948 USA congress approved G. Marshall's proposal and the President Harry Truman signed the plan for the allocation of powerful support to sixteen countries.

What has the plan, announced in the years of cold war to do with the initiative of China?

In the experts assessments it is identified as fierce competition for leadership in the world.

As contrast to China initiative they remind the USA strategy "Pivot to Asia". Two super-states China and the USA aspire for the role of global leader. Other countries have got the possibility to observe, analyse and choose which strategy to support or to join. They evidently demonstrate the chosen position by joining the Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB) which is being created by the initiative of China. In March 31, when the deadline of applications for joining AIIB expires, there was approved a group of 30 countries-founders and 16 countries-candidates, and the number is still growing. Their participation in the creation of AIIB should be clear in the end of April. In June the founders of the new bank will certify their willingness by signatures and by the end of the year the new international credit organization will start operations. This suggests that the concept of "One Belt and One Road" will undoubtedly have a firm financial background.

The initiative "One Belt and One Road" – is not a Marshall's plan but more ambitious project, and it will be implemented, confirms China.

China, like two thousand years ago, is sending a message to the world urging to create a common road which connected East and West, Asia and Europe, might connect nations, economics, culture; urging to create the road where speed train lines might appear, durable and safe land roads, gas pipe-lines, fibre optic communications, the trade and investments became more active, currency conversion were simplified, new deepwater ports were built on maritime silk road, industrial zones, logistics centres, and art and cultural exchanges were intensified. The Great Silk Road with the history of two thousand years might rebirth in the other – globalization – era, accepting new challenges of this century.

It is – the ambitious plan of China, but we know from the history, China has got long-year traditions and good practice to implement from the first sight unimaginable and global tasks. Therefore, there are no doubts, that it will implement the world encompassing project.

Foreign Minister of China People's Republic Wang Yi assures, that China New Silk Road initiative is not a geopolitical tool for the domination in the world, but it is an open and transparent project where the winners will all the participants be, taking into consideration their needs, creating a good synergy of cooperation. As Wang Yi said, China New Silk Road initiative – is not China solo party but a symphony performed by all the countries-participants.

Can the economic and business development needs of Lithuania be connected with China's initiative of One Belt and One Road? And how? – I had to answer such a question giving interview to China "Xinhua" news agency recently.

In the beginning of June in Klaipėda, the port-city of Lithuania, there is organized international Lithuanian and Kazakhstan conference "New Silk Road – a reliable link of Europe and Asia". It means that Lithuania is also sending a message that this topic is especially important and if any role were entrusted to Lithuania in the Great Silk Road symphony, the musical transit country would play its part undoubtedly professionally, the same and the participant of Silk Road symphony – Kazakhstan which has already started the implementation of the foreseen infrastructure creation strategy.

If the world focusses its mind, knowledge and energy not for the preparation for the demolition but for creation and construction, a wonderful symphony of harmony may start to sound in the world, worth Beethoven's talent.

Sincerely Yours,
Zita Tallat-Kelpšaitė
Publisher of the magazine



亚洲马歇尔计划抑或丝绸之路交响乐？

丝绸之路这个词对于运输市场参与者知名度是很高的。其中，根据不同时间、地缘政治局势和其他情况，不断转型和变化。

从亚洲到欧洲开展共同贸易路线的想法诞生于两千多年前。当中国汉武帝向西方国家派外交使团开通从东到西的友谊航线，这可能为中国进行与中亚的合作谈判创造舒适条件。今天与在汉朝时代相比这是不是不那么重要，皇帝的心意是：这样的道路不仅要帮助发展贸易，也要引发民族之林的友谊，并在全世界推行文明和人道。

德国地理学家和旅行家Ferdinand von Richthofen的研究工作，提供了有关欧洲和亚洲的贸易道路和十字路口即到公元前二世纪的结构化信息，在1877年给这条路取了个名字叫浪漫伟大的丝绸之路，或称丝绸之路。

这条路沿线的省和城市凭借它这条贸易路线蓬勃发展和演变。当皇帝和朝代变了，中国的外交政策也变了，在开放性走向世界与完全封闭的大中国长城背后现有的任何影响力之间寻找平衡。根据这些变化，贸易路线开开关关，被称为伟大的丝绸之路。

在一种情况或其他情况下，世界正密切观察这些进程，并继续这样做直至现在，中国不断制造惊讶。

在2013年秋季中国主席习近平与哈萨克斯坦总统Nursultan Nazarbayev在阿斯塔纳总统会议宣布，对中国通过陆地领土和海洋主动创造犹如经济带的新丝绸之路，束腰的亚洲国家并伸展至欧洲。与汉武帝不同，中国目前的主席不派遣外交使团传递想法，而是个人访问了很多国家，会见他们的国家领袖，讨论并邀请他们参加“丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”活动，这两项活动被合并成一个项目，叫做“一带一路”，有可能成为区域和全球合作的一个独一无二的例子。

提出理念之时，中国领导人组成了一个所有国家可能加入、不论其国家系统或财务状况的计划。他强调，中国准备建立400亿美元的丝绸之路基金，致力于投资到所有参与该项目的国家的基础设施之中。

中国今年在十二届全国人大三次会议开始时就强调指出，这一雄心勃勃的项目是中国外交活动，国家将高度重视并投入资源。

这个世界不会错失关注这个中国计划，也有听说过不同的矛盾评估。不久，这个由中国倡导的计划被命名为亚洲马歇尔计划，并可能与美国政治家的想法类似。George Marshall将军在第二次世界大战的蹂躏之后重振欧洲，并停止在旧大陆有关的共产主义蔓延。George Marshall引荐美国来做一切，以重振全球经济，恢复政治稳定和持久和平。1948年，美国国会批准了George Marshall的提案，杜鲁门总统签署计划有力支持了这个计划蔓延到16个国家。这个多年前在冷战时期宣布的计划，跟中国当今的举措有什么关系？



按照专家们的评估，确定其为在世界上对领导地位的激烈竞争。

对比中国提出的倡议，他们想到了美国的战略“亚洲支点”。两个超级国家中国和美国渴望全球领导者的角色。其他国家也观察到了，分析和选择支持或加入该策略的可能性。他们显然证明了加入亚洲基础设施投资银行(AIIB)，这是选择由中国倡议创建的位置。在3月31日，当申请加盟AIIB最后期限到期，30个创始国家和16个候选国家的申请得到批准，而且数量还在不断增加。他们参与创造AIIB应明确在4月结束。六月新银行的创始人将签名，今年年底新的国际信贷机构将开始操作证明自己的意愿。这表明，“一带一路”的概念无疑将有一个坚定的资金背景。

倡导“一带一路”——不是一个马歇尔计划，而是更雄心勃勃的项目，并且将其付诸实施，以证实中国。

中国，像两千年前，是将消息发送到世界敦促要创建东方与西方的连接。亚洲和欧洲的共同道路，可以连接民族、经济、文化，呼吁要创造高速铁路线路可能出现的道路。耐用和安全的道路用地，燃气管道线路，光纤通信，贸易和投资变得更加积极。货币转换进行了简化，在新的深水港口建在海上丝绸之路，工业园区、物流中心和文化艺术的交流得到加强。伟大的丝绸之路有两千多年的历史可能会以另一种方式重生——全球化时代，在本世纪接受新的挑战。

这是中国的雄心勃勃的计划。但我们从历史中知道，中国已经有长期传统和良好做法，来实现这个从第一眼看到觉得难以想象的全球性任务。因此，没有任何疑问，这其中包含的项目将在世界实现。

中国外交部长王毅保证，中国新丝路计划不是实现世界统治的地缘政治工具。它是一个开放的、透明的项目，所有参与者都将是受益人，会考虑到他们的需求，营造良好的合作协同效应。正如王毅表示，中国新丝路举措——不是中国单独一方，而是由所有国家参加演出的交响乐。

立陶宛的经济和商业发展的需要会与一带一路的中国倡议进行连接吗？又如何进行？日前我必须回答这样一个采访问题，给到中国“新华日报”社。

今年六月初将在立陶宛港口城市克莱佩达举办国际性的立陶宛和哈萨克斯坦发布会“新丝绸之路——欧洲和亚洲的可靠连接”。这意味着，立陶宛也会传达信息到这个尤为重要的话题中，在伟大丝绸之路的交响乐中立陶宛愿意接受信任。这个音乐剧中的过境国将发挥其无疑是专业的作用，同样丝绸之路交响乐参与者——哈萨克斯坦已经启动的基建预见着创造战略的实施。

如果世界把目光、知识和精力不是集中在拆迁上，而是在创造和建设上，和谐美妙的交响乐可能开始在上世界上响起，以贝多芬般的才情。

你真诚的朋友
Zita Tallat-Kelpšaitė
杂志出版者



STABLE, SOLVENT AND PERSPECTIVE KAZAKHSTAN MARKET – IS INTERESTING TO LITHUANIAN BUSINESS



Vytautas Naudužas, Extraordinary and Plenipotentiary Ambassador of Lithuania in Kazakhstan, is working in this position since September 2014.

Doctor of Social Sciences Vytautas Naudužas was in the position of the ambassador in Sweden and Turkey. He has also worked as the adviser of the Prime Minister of Lithuania, the Vice Minister of Economics of Lithuania.

In 2010 when Kazakhstan was chairing in OSCE (Organization for Security and Cooperation in Europe), which is uniting 56 states of the world, Kazakhstan Government invited the Ambassador of the Republic of Lithuania for special assignments Vytautas Naudužas as its special representative in OSCE.

In 2011, when Lithuania undertook the chairmanship in OSCE from Kazakhstan, the ambassador for special assignments of Economic security policy department of the Ministry of Foreign Affairs of Lithuania Vytautas Naudužas was appointed as a special representative of OSCE chairman for transport issues.

The guest of our magazine is – H. E. Ambassador Vytautas NAUDUŽAS.

– Honourable Ambassador, when the government of Kazakhstan, getting ready for the chairmanship in OSCE, invited you to be a special representative for transport and transit issues; what problems did you have to solve, what projects did you present, represent, consult or advise? What knowledge did you ac-

quire about that country? Does this knowledge help you now when you are representing Lithuania in Kazakhstan?

– OSCE unites 56 states – members and 12 states – partners. It was especially important to find common interests in infrastructure development and security issues in transport field. After

all, transport brings the whole world straight to our homes, the modern *Modus Vivendi*. Transport may import or export economics or financial crises. The contribution of transport into the economics, for example, of our country exceeds 10 % GDP.

Being obliged by the Government of Kazakhstan in OSCE, EU, Central Asia, Korea and other coun-





稳定、和谐 和透明的哈 萨克斯坦市 场——让立 陶宛商业产 生兴趣

tries I had to present a lot of transport projects – EWTC, West China – Europe, New Silk Road and etc. By the way, when presenting topical issues of transport I based on the experiences and insights of our specialists A. Šakalys, S. Dailydka, V. Varasimavičius, A. Šimėnas, R. Sinkevičius, S. Gudvalis, S. Stasiūnas, Ž. Žilinskas, G. Kunickas, D. Beinortas, A. Ponomariovas, and B. Petrauskas. It would be hard to imagine the representation of Kazakhstan transport interests in international arena without the support of the Ministry of Foreign Affairs of the Republic of Lithuania. Especially targeted assistance was given by G. Grigaitytė, D. Tamošiūnienė, J. Steponėnas, J. Matukas, A. Tumkevič, and E. Pakalnis.

The above-mentioned OSCE experience is particularly helpful for me in Astana. I get a lot of invitations to visit Kazakhstan regions, give lectures at the universities and meet transport giants in Astana.

– During last several years You were engaged in energy and transport policy issues in the Ministry of Foreign Affairs of Lithuania. So, you are well aware of the logistics chain or the situation in the main transport corridors between Europe and Asia. What processes are going on and what tendencies might be forecasted in this historical transit route? What impact can Kazakhstan and Lithuania make on the activities of this transport corridor and the development of it among other countries?

– The main trend of transit between Europe and Asia remains the same. Among transportations there ,reigns’ the maritime transport with more than 95 %. Besides, “TransSiberian” line is a gnome comparing to transcontinental communications. It has less than 1 % of all Asian-European cargo.

According to the prognosis of China President the trade between China – EU will reach astronomic level by 2020 – about 1000 billion US dollars. The New Silk Road may become a small but attractive alternative for the transit of goods. For this it is necessary to induce simplified customs and border-crossing procedures. Kazakhstan invests huge funds to the construction of new railways and auto-roads.

Kazakhstan railway company starts to invest in Klaipeda. Lithuanian companies, in their turn, will get more possibilities to transport cargo from Europe to Kazakhstan. We shall talk about it during the conference “New Silk Road – a reliable link between Europe and Asia” in June 5–6 this year in Klaipeda.

– What further cooperation tendencies between Lithuania and Kazakhstan do you see? Can you see any new turns and circumstances for the strengthening of cooperation?

– I should like to note that the trade between Kazakhstan and Lithuania in 2014 exceeded 1 billion US dollars (EUR 956 million) for the first time. It is by several times more than the trade of Kazakhstan with the nearest neighbours – Turkmenistan, Tajikistan or Kyrgyzstan in Central Asia.

– Lithuanian business aims to cooperate with East and West maybe focusing attention to Kazakhstan, China and other Asian countries. In the beginning of June Klaipeda State Seaport Authority together with the Ministry of Transport and Communications of Lithuania and AB “Lithuanian railways” are organizing an international Lithuanian and Kazakhstan transport-logistics forum “New Silk Road – a reliable link between Europe and Asia”. What common activity plans can Lithuanian business relate with the New Silk Road, or the so-called China initiative, which in autumn 2013 was announced at the meeting of the Presidents of China and Kazakhstan in Astana?

– It is not only comfortable but also quick cargo transit via the territory of Lithuania. Lithuanian companies will be able to render more logistics services. We cannot forget Klaipeda Free Economic Zone which will be able to create additional value added in the sphere of services and production. Undoubtedly, stable, solvent and perspective Kazakhstan market is interesting to Lithuanian business.

– Your positions and duties were often related to security and cooperation. Such are the main priorities of OSCE, existing since 1973. But lately the people in different parts of the Earth do not feel safe and begin to doubt the power of cooperation. What actions in Your opinion should the diplomats, politicians, the representatives of business and science, culture and arts, public figures and each of us take in order to feel safe, grow up children, foster traditions and culture, create the future and leave the unbroken planet after us?

– Security – is not free of charge. It is an expensive process. One dollar lost in transport gives the loss of two lost dollars in economics.

– Thank You for the answers.

Interviewed Zita Tallat-Kelpšaitė



Vytautas Naudužas, 立陶宛驻哈萨克斯坦特命全权大使, 自2014年9月起在这个位置上工作。

社会科学博士Vytautas Naudužas是驻瑞典和土耳其大使。他还担任了立陶宛总理和经济部副部长的顾问。在2010年,当哈萨克斯坦担任欧安组织(欧洲安全与合作组织)主席,这是团结全世界56个国家的组织,哈萨克斯坦政府邀请立陶宛共和国特别任命大使Vytautas Naudužas作为其欧安组织特别代表。

在2011年,当立陶宛从哈萨克斯坦接过欧安组织主席职位,立陶宛外交部经济安全政策部门任命Vytautas Naudužas大使为欧安组织轮值主席的运输问题特殊任务的特别代表。我们杂志的嘉宾是—— Vytautas NAUDUŽAS大使阁下。

– 尊敬的大使先生,在哈萨克斯坦政府担任欧安组织主席期间,邀请您成为交通运输和过境问题的特别代表。你有什么问题要解决?你目前有什么项目要展示、咨询或建议?你获得有关国家的哪些知识?请问当你在哈萨克斯坦展示立陶宛时,这些方面的知识是否对你有所帮助?

– 欧安组织联合56个国家作为成员和12

个州作为合作伙伴,在基础设施建设和运输领域的安全问题找到共同利益特别重要。毕竟,运输把整个世界径直带到我们的家园,是现代的权宜之计。交通可以导入或导出经济或金融危机。运输对经济学做出的贡献,例如,我国GDP超过10%。

哈萨克斯坦正在面对欧安组织、欧盟、中亚、韩国等国家的政府,我不得不提出了很多交通项目 - EWTC,中国西部 - 欧洲,新丝路等,并随便呈现热点问题。运输基于我和我们的专家 A. Šakalyš, S. Dailydka, V. Varasimavičius, A. Šimėnas, R. Sinkevičius, S. Gudvalis, S. Stasiūnas, Ž. Žilinskas, G. Kunickas, D. Beinortas, A. Ponomariovas, 和 B. Petrauskas 的经验。很难想象在国际舞台,未经立陶宛共和国外交部的支持,哈萨克斯坦如何实现其运输利益。特别是由 G. Grigaitytė, D. Tamošiūnienė, J. Steponėnas, J. Matukas, A. Tumkevič 和 E. Pakalnis 给出的有针对性的帮助。

上面提到的欧安组织的经验对我来说是在阿斯塔纳特别地有帮助。我得到了很多邀请,访问哈萨克斯坦地区,在大学进行讲学,以及满足在阿斯塔纳的运输巨头。

- 在过去的几年里,你从事立陶宛外交政策能源和运输政策问题。所以,你也知道的物流链,或在欧洲和亚洲之间的主要交通走廊的情况。正在进行的那些进程是怎么回事?什么趋势可能会在这一历史运输路线进行预测?

哈萨克斯坦和立陶宛对这一交通走廊和其他国家之间的发展活动能产生什么样的影响?

- 欧洲和亚洲之间的运输主要趋势依然不变。其中交通那里,普遍存在有超过95%的海上运输。此外,“西伯利亚”线是比较小的洲际运输路线。它拥有所有的亚欧货运不到1%。

据中国主席的预见,中国 - 欧盟之间的贸易将达到天文数字水平,到2020年——约1万亿美元。新丝路可能成为一个小而有吸引力的货物替代运输途径。对于此,有必要引起海关简化和过境手续。哈萨克斯坦投入巨额资金,以建设新的铁路和汽车公路。

哈萨克斯坦铁路公司开始投资于克莱佩达。立陶宛的公司,在轮到自已时,会从欧洲运送货物到哈萨克斯坦得到更多的机会。在今年克莱佩达6月5日至6日——我们将在“新丝绸之路——欧亚之间的可靠联系”会议上再谈论这个话题。

- 您怎么看立陶宛和哈萨克斯坦之间有什么样的进一步合作趋势?你可以看到什么样的转机,以及加强合作的情况?

- 我想指出,在2014年哈萨克斯坦和立陶宛之间的贸易第一次突破十亿美元(9.56亿欧元)。这是哈萨克斯坦与中亚近邻土库曼斯坦、塔吉克斯坦和吉尔吉斯斯坦贸易的若干倍以上。

- 立陶宛与东西方商业合作的目的,也许是将注意力集中到哈萨克斯坦、中国和其他亚洲

国家的合作。在六月初,克莱佩达海港国家管理局与立陶宛交通运输部,以及AB“立陶宛铁路”正在一起,组织一个立陶宛和哈萨克斯坦国际运输物流论坛,“新丝绸之路——欧亚之间的可靠联系”。立陶宛哪些常见的业务活动可以与新丝绸之路相关,或所谓的中国倡议,将于2015年秋季中国和哈萨克斯坦在阿斯塔纳的首脑会议上宣布?

- 通过立陶宛境内中转运输货物不仅舒适,而且快速。立陶宛的公司将能够提供更多的物流服务。我们不能忘记克莱佩达自由经济区,将能够在服务和生产领域创建额外的附加值。毫无疑问,稳定,和谐和透明的哈萨克斯坦市场,让立陶宛商业产生兴趣。

- 您职位的主要职责是:安全与合作。这是自1973年成立以来的欧安组织的主要优先事项。但是最近人们在地球上不同的地方产生不安全感,并开始怀疑合作的力量。按照您的意见,外交官、政治家、商业和科学、文化和艺术、公众人物和我们每个人的代表,应该采取以什么行动,让还没有长大的孩子感到安全。培养传统和文化,创造未来,并使我们离开之后的星球依然完整?

- 安全 - 不是毫无代价的,这是一个昂贵的过程,一美元的运输损失会造成两美元的经济损失。

- 感谢您接受我们的采访。
Zita Tallat-Kelpšaitė



DESIGN



INTERIOR



Furniture for hotels, offices
conference centres,
and for homes
Summer outdoor furniture
for terraces and gardens
VADASIGA - a reliable partner



EXTERIOR



www.vadasiga.lt • Klaipėda • Vilnius • Kaunas • www.akmeja.lt

TRANSIT KAZAKHSTAN

19th KAZAKHSTAN
INTERNATIONAL
TRANSPORT AND LOGISTICS
EXHIBITION

TRANSITKAZAKHSTAN

16-18 September 2015
Almaty, Kazakhstan

www.transitkazakhstan.kz



ORGANISERS:

ITE Group PLC
Tel: +44 207 596 5199
E-mail: AnastasiaEmelenova@ite-exhibitions.com
Project Manager: Anastasia Emelenova

Ireca (IS and International companies)
Tel: +7 (727) 258 34 47
E-mail: gulzara@irecakz
Project Manager: Gulzara Abdusharipova

EC Atakent-Expo (Kazakhstan companies)
Tel: +7 (727) 275 09 11
E-mail: manager@atakentexpokz
Project Manager: Arina Kaldynova

OFFICIAL SUPPORT:



Ministry of Investment
and Development of
the Republic of Kazakhstan



KazATTO





Miroslav Zolotarev

Chairman of the board of Russia's first international logistics Alliance Associated Cargo Experts (ACEX)

The year 2014 was rather complicated for all branches of Russian economics. The growth of geopolitical tension, decline in consumer and investment demand, more expensive financial resources – are the factors that influenced the market of transport-logistics services as well. Though the Russian companies were most affected during the crisis period, deterioration of services can be traced throughout the whole Eurasian environment.

Decrease in the solvency of clients

Presently, several main tendencies formed in the Russian logistics market which is noted both by the experts and the participants of the market.

We have pointed out the most important of them and proposed to the members of Russian – international logistics alliance “Associated Cargo Experts” (ACEX), based on our business experience and practical solutions, asking to share the main problems they faced in 2014 and in the beginning of 2015, and identify the ways of solution they are using.

One of serious difficulties the transport companies are facing more often in the present market conditions is the decrease in the solvency of clients.

“I would divide the problem of non-payment into two types: postponement of payments and gross fraud” – Alexandr Lisin, executive director of ANO “Russian intermodal logistics association” comments. – Small companies – carriers suffer most of all from fraud as they have little legal experience or due to the deficit of clients take up the clearance of

LOGISTICS UNDER THE CONDITIONS OF FALLING DEMAND AND THE SATURATION OF TRANSPORT-LOGISTICS MARKET

goods for the transportation of which the clients is not even going to pay. The problem of postponement of payment is also important as the bargaining power of the client is fully manifested during the crisis. The clients, postponing payment deadlines for transport-forwarding services and introducing the preconceived requirements, for example in conducting documents, put forwarders in difficult situation. Banks also offer exorbitant rates on short-term loans for working capital, about 25–35 %, and this for small or middle business may be ruinous”.

Mikhail Yemeliyanov, commercial director of “Forward-Trans NN” (Nizhniy Novgorod), member of ACEX alliance, also noted the high percentage of debtors among the client companies. “The main problem occurs with the clients located on budget financing presently. In order to solve such type of problems different measures are taken, from the meetings with clients to litigation, but it is taken in exclusive cases”.

However, not all the partners of the alliance ACEX are so categorical in assessing the increase of the risks of non-payment, a number of branches is not affected because of their features.

“The specifics of maritime transportations propose no debts in payments for services, therefore, we more often work on partial prepayment and have no serious debtors”, – Vitaliy Apalikov, head of maritime transportations department of ACEX Group. (Saint-Petersburg) shared his experience.

When joining the alliance, the companies – participants get certain bonuses, facilitating operational activities and optimizing system of settlements. All financial transactions among the members of Alliance and its foreign partners are conducted in a mode of “one window” through the clearing centre of the alliance. It means that there is a financial counterparty, regardless of the country and the partner company, which is providing or ordering services. Such a system allows saving on bank commissions and commissions for exchange operations that in Russia may reach up to 4–5 % from the sum of payment, minimum EUR 50–100 for transaction, making inefficient payment of each account separately.

Besides, clearing centre is a face of European jurisdiction and it means that it has great credibility on the part of foreign agents and has the possibility to provide the members of the Alliance credit settlement period up to 30–60 days and it increases competitive rates for the end transportation and gives additional time lag in turnover of funds between receiving payment from the customer and settlements with partner.

Pursuit to optimize logistics processes, decline of volume of regional logistics

The second distinctive feature of the recent logistics market is the pursuit of participants to optimize

logistics processes and associated costs.

The heads and directors of the companies – members of the Alliance ACEX – shared their actions aimed at reducing costs. Among them: careful selection of contractors and creation of qualitative base of carriers, transition to outsourcing of some activity (for example, accounting), preparation of the so-called “anti-crisis” commercial proposals, rendering of complex “door-to-door” services, and pursuit to form a full cycle of 3PL services for the client.

Understanding the modern market realities, the representatives of small and middle business find a way out of the current situation in cooperation. The companies – members of the alliance, using each other resources, have a unique possibility to render full cycle services.

For example, a company “Optima Freight”, Finland and company “Streloy”, and Saint-Petersburg have a well-established scheme to provide customers through freight service using “door-to-door” technology. Knowing the intricacies of various modes of transport, peculiarities of warehousing services in Finland, “Optima Freight” provides transportation for its part from the door of the consignor, further transfers the freight not to the third-party forwarder, but to the partner in the Alliance, the company “Streloy” for customs clearance in Saint-Petersburg, where the safety of cargo, with the help of modern bar coding technology, can be traced along the whole route to the door of the recipient. The same scheme is possible among other participants of the association, if it is necessary to deliver cargo to other cities and countries.

Presently, according to the participants of the alliance, there is a tendency of growth of demand in complex logistics, in recessive conditions of the industry, when the companies – carriers can hardly find funds for payback. Small and middle business is more vulnerable in current situation; therefore, cooperation is a more efficient way of the development of transport companies.

One more significant change in logistics market, according to the comments of the heads of transport companies, is a tendency of re-orientation of transport routes.

There is a certain transformation in transport – logistics schemes, their re-orientation to the southern regions of Russia, Far East. So, according to the data of the Ministry of Transport of Russia, during 9 months of 2014 cargo transportations, executed by big and middle logistics operators increased only in three federal regions – Central (almost by 4% comparing to January – September 2013), Far East (by 15%), Siberia (by 0,5%). In all the rest regions the transportation volumes decreased. According to the data of Russian Railways, by the end of last year the cargo flows to the Far East, where there are located the main seaports of the Russian Federation, increased by 12 % comparing to 2013.



“The air-transport routes did not change, - commented Alexandra Chagina, head of air transportation department of “ACEX Group”, (Khimki). – In terms of percentage the following picture is seen: 50 % Asia (export/import), 5 % (CIS, Baltic States), 15–20 % Europe and 20 % Asia. The other tendency is that air-companies change their types of planes to smaller ones, as there decreased the number of passengers, especially tourist destinations. It is not profitable to use big planes. And it made impact on air cargo transportation volumes of air companies. Accordingly, if we have traffic in those directions, we are to look for other possibilities and routes”.

One more tendency of geographical redistribution of transport-logistics market is the decrease in volumes of regional logistics. Vadim Mardanov, head of the company “VST Logistic”, (Yekaterinburg), describing the latest phenomena in transport sphere, speaks about re-orientation of a number of flows to the capital: “Big producers with the heads from the capital, more often give preference to Moscow and Saint-Petersburg transport companies”.

Formation of economic mega-blocks, and change of configuration of global supply chains

According to the investigations of the development of global economics in 2015 will take place under the background of geopolitical changes. Among such tendencies it is worth mentioning the formation of economic mega-blocks, change of configuration of the global trade and global supply chains. 70 % of global production and global trade fall on emerging mega-blocks.

In practice, Russian local regional companies are not always happy with such global consolidation. In the beginning of 2015 in Euroasian economic union EAEU there appeared a new member – Armenia, and it was a real blow to the profit of the company “Transportation bureau” (Rostov), the member of ASEK alliance.

“Rostov region is in close trade relations with Armenia historically and the main import of goods are foodstuffs, – says Mariya Moskvichiova, head of the company “Transportation bureau”. – When Armenia joined EAEU on the 1st of January, the customers won due to the reduce in costs for customs clearance, but the brokers, getting revenue from working under contracts with Armenia, suffered losses”.

Under conditions of constant changes in exchange rates and devaluation of the rouble, the companies oriented towards the transportation of goods of exporters gain benefit.

“In association with the devaluation of the rouble the volumes of transportation of our foreign partners increased. The companies began to beneficially buy equipment in Russia and as all payments are in dollars, the company gets profit and has no loss”, - said Airat Bilalov, head of the company “Parcel Service”, (Kazan).

Transport logistics market faced the necessity to re-orient to internal markets. Never-the-less, there exist problems in the process of formation supply chains, and also in the development of logistics standards in Russia. The process of stable logistics system formation is to be built from the inside; therefore, the experience of transport companies is priceless, as they are ready to create the system of rendering high quality



services. The Alliance is ready to propose the ready schemes based on its successful experience of work coordination among independent transport companies within a single network.

Under the conditions of unstable market the specialists of the alliance notice stable fluctuations in the rates of service providers depending on the exchange rates jump. And it makes a direct impact on the operational activities of the company and on the profit too. Transportation costs directly depend on the rates of air-companies, shipping lines, railway tariffs or the owner of the truck.

“Taking into consideration the exchange rates, the cost increased twice, but the companies give a discount of about 10 %. In the result, the cost in currency became less, but due to the exchange rate of rouble equivalent is bigger”, – shared his opinion Alexey Lipatov, head of multimodal department of “Cargo-Express”, (Moscow).

“Transportation costs consist of air-tariff, fuel and safety dues. Fuel due is reduced due to the level of oil prices in the world market (but not to the level as the percentage of oil), safety due – is a constant component. Air tariffs remain in the former level”, – noted Alexandra Chagina.

Is the client always right?

The client is always right. And this statement is especially relevant in crisis period. Therefore, despite the problems in relations with the customers, the main component of successful work of the company is the availability of customers. What are the ways and tricks of the specialists of transport companies in retaining the customers?

Answering this question the majority of alliance partners were unanimous – everything is important: service, price, fast processing of applications, monitoring, and flow of documents without delays.

“We go towards our clients,- shares his experience Alexey Lipatov. –Under the circumstances of floating currency rates we are ready to bill at the lower

rate on the day of payment if it is possible. Our task is – to render service and get a certain sum for that and not to play on currency rates. The customers appreciate such attitude and stay with us in hard times”.

Marya Moskvicheva is ready to argue with her colleagues: “Under such a situation “significant values” in the form of friendly long-term relations lose their topicality. Service has the meaning, undoubtedly, but presently, the decisive word is for price”.

“Unfortunately, having in mind our specific work, more popular methods are the lowest possible rates and a long period of crediting and it makes a negative impact on the general condition of the company, – commented Edward Kyasnappy, ACEK Estonia. – Margin is reduced and the repayment period of funds increases which affects the working capital of the company”.

Mikhail Strekozov, ACEK Kazakhstan, speaks about the peculiarities of transport-logistics market in Kazakhstan: “The volumes of railway transportations of our company from China decreased as our clients were lured by Chinese companies offering underestimated rates. The so-called Chinese underbidding is a widespread phenomenon for Kazakh forwarders presently and it is impossible to fight with it. Our rates become non-competitive comparing to the ones proposed by Chinese logisticians”.

Withdrawal of weak players from the market under the circumstances of falling demand and supersaturating of transport-logistics market with service proposals – is a new tendency in the coming years.

Experts call the complex 3–4PL logistics outsourcing as a strategy of the company in recession conditions that would help the service providers to stay afloat. Under such strategy it is meant as orientation towards the customer, cooperation based on partnership, complex logistics solutions, and maximum coverage of risks when the costs of services are reducing with the outspread of modern technologies and practices in logistics. ■

需求下降条件下的物流以及运输物流市场的饱和



Miroslav Zolotarev
俄罗斯第一国际物流联盟相关货物专家委员会 (ACEX) 主席

2014年对于俄罗斯所有的经济部门都是相当复杂的一年。地缘政治局势紧张，下降的消费、投资的需求、更昂贵的资金增长——都是影响运输物流服务市场的因素。虽然在危机期间俄罗斯公司受到的影响最大，但服务恶化的原因来自于整个欧亚环境。

客户的偿付能力在降低

目前，专家和市场参与者两方面指出俄罗斯物流市场形成的几种主要倾向。

我们已经指出了其中最重要的部分，并在基于俄罗斯的成员——国际物流联盟“联合货运专家” (ACEX) 提出了我们的业务经验和切实可行的解决方案，要求分享他们在2014年和2015年初面对和存在的主要问题，并确定他们所使用的解决方案的方式。

运输公司都面临着的一个更重要的问题，是在目前市场情况严重困难的情况下客户的偿付能力下降。

“我会将不付款的问题分为两类：支付延期和巨大欺诈”，Alexandr Lisin, ANO“俄罗斯联运物流协会”的执行董事给出这样的意见：“小企业 - 运营商遭受最重大的打击是欺诈，因为他们很少有法律经验，或由于客户赤字导致他们甚至不打算支付在清仓的通关货物。支付延期的问题也很重要，因为客户的议价能力在危机中得到充分体现。客户推迟运输代理服务的付款期限，并引入了先入为主的要求，例如在起草文件时，把代理置于困难的局面。银行还对短期贷款营运资金设置过高的利率，约25%-35%，这对于小型或中型企业的打击可能是毁灭性的。”

ACEX联盟的成员，“转运NN” (Nizhniy Novgorod) 的商务总监 Mikhail Yemeliyanov, 还指出客户公司之间的债务人比例很高。“与客户方面之间发生的主要问题目前存在于预算融资方面。为了解决这种类型的问题，需要采取不同措施，进行与客户的诉讼会议，但这是采取的特殊方式”。

然而，并不是所有的ACEX联盟合作伙伴都在评估不付款的风险增加的方面被评级，一些公司不受影响是因为他们的特点。

“海上运输建议具体支付服务没有债务，因此，我们更经常进行部分预付工作，并没有严重的债务人”，ACEX集团 (圣彼得堡) 海洋运输部门的负责人 Vitaliy Apalikov 分享了他的经验。

当这两家公司加入联盟，参与者获得一定的奖金，促进业务活动，优化结算系统。联盟及其外国合作伙伴的成员之间的所有金融交易都在“一个窗口”的模式，通过联盟的结算中心进行。这意味着无论国家和合作伙伴公司之间都有一个金融交易第三方，这是提供或订购服务。这样的系统允许在银行保存佣金和佣金的汇兑业务，在俄罗斯可能达到4-5%，支付的金额最低50-100欧元的交易，使得效率低下的支付在每个帐户单独进行。

此外，结算中心面对欧洲管辖权，这意味着它面对外地代理时具有很高信

誉，有可能给联盟成员提供信用结算期间达30-60天，这增加了终端运输的价格竞争力，并给出额外时间滞后用于从客户那里收到货款以及合作伙伴之间的资金周转。

追求优化物流流程，区域物流量下降

近期物流市场的第二个显著特点是参与者追求物流流程和相关成本的优化。

该公司的负责人及董事 - 联盟ACEX成员 - 分享了他们旨在降低成本的行动。其中有：精心挑选承包商运营商的定性基地，转型和创造一些活动外包 (例如：会计)，准备在所谓的“反危机”商业建议，宣传复杂的“门到门”服务，追求为客户创造一个完整的第三方物流服务周期。了解现代市场的现实，小型和中型企业代表就现状寻找合作出路。该公司作为该联盟的成员，利用对方的资源，有独特机会来宣传整个周期的服务。

例如：芬兰公司“Optima货运”和圣彼得堡公司“Streloy”有一个行之有效的方案来使用“门到门”技术，通过货运服务，为客户提供了解各种运输方式的复杂性，在芬兰仓储服务的特殊性，“Optima货运”提供的运输就其本身而言，从发货人那里出发，不再向第三方代理转运货物，而是在联盟的圣彼得堡公司“Streloy”这个合作伙伴这里办理通关手续。在那里货物安全，在现代化的条形码技术的帮助下，可以沿着整条路线追踪一直到运输至收件人处。相同的方案可能关联其他参与者，如果有必要，可以递送货物到其他城市和国家。

目前，根据联盟的参与者，在复杂的物流区有需求增长的趋势，在行业内隐性条件下，企业 - 运营商很难找到资金回报，中小型企业当前形势下更加脆弱。因此，合作是运输公司的发展更有效的方式。

在物流市场上多了一个显著变化，根据运输公司的负责人的意见，是运输路线重新定位的趋势。

一定的转型使得运输 - 物流方案重新定位到俄罗斯及远东南部地区。因此，根据俄罗斯交通运输部在2014年9个月的货物运输数据中显示，仅在三个联邦区由大中型物流运营商表现出的提高执行数据为 - 中心 (与2013年1月至9月相比基本是4%)，远东 (15%)，西伯利亚 (0.5%)。所有其他地区的交通量减少。根据俄罗斯铁路公司的数据，截至去年年底，物流流向远东，那里位于俄罗斯联邦的主要海港，增加通过比较是2013年的12%。

“空运路线没有改变，“ACEX集团” (希姆基) 航空运输部门的负责人

Alexandra Chagina这样评论。在如下图条款所示百分比为：50%亚洲（出口/进口）；5%（CIS，波罗的海国家）；15-20%欧洲以及20%亚洲，其他趋势是航空公司改变他们的机种到较小的类型，因为缺乏乘客，尤其是到旅游目的地的数量减少，用大飞机不赚钱，而且影响航空公司货物运输量。因此，如果我们在这些方向有航线，我们要寻找其他的可能性和途径”。

运输物流市场地域再分配的另一个倾向是在区域物流量的减少。“VST物流”（叶卡捷琳堡）负责人Vadim Mardanov描述在运输领域的最新现象，负责人谈到一些流动资本的重新定位：“大生产与资本更多的时候头优先于莫斯科和圣彼得堡运输公司”。

经济超级块形成，全球供应链配置变化

据调查，全球经济在2015年的发展将采取在地缘政治变化背景下发生。在这样的趋势下值得一提的是经济超级块，全球贸易和全球供应链配置的变化形成。70%的全球生产和全球贸易落在新兴的大型块上。

在实践中，俄罗斯当地区域公司并不总是乐意参与这样的全球整合。2015年欧亚经济联盟EAEU出现了一个新成员——亚美尼亚，这对ASEX联盟成员公司“交通局”（罗斯托夫）利润是一个真正的打击。

“在历史上罗斯托夫地区与亚美尼亚的贸易关系处于关闭状态，主要进口货物是食品”。该交通局公司负责人MariyaMoskvichiova这样说。“亚美尼亚于1月1日加入欧亚经济联盟，客户因在降低通关成本盈利，但货代在合同条款下与亚美尼亚合作收入遭受损失”。

在汇率和卢布贬值不断变化的条件下，公司面向出口的货物运输得到好处。

“与卢布贬值相关，我们的外国合作伙伴运输量增加，企业开始有益地在俄罗斯购买设备，所有款项都以美元计价，该公司获得利润，并没有损失”，“包裹服务公司”（喀山）公司的负责人AiratBilalov这样说。

运输物流市场上面对的必要性是到国内市场重定向。但那里依然在形成供应链的过程中，以及在俄罗斯物流标准的制定上存在问题。稳定物流系统的形成过程，是从里面开始建立。因此，运输公司的经验是无价的，因为他们已经准备好创建呈现高品质的服务体系。该联盟在工作已准备就绪的基础上，在同一个网络中依靠成功经验在独立运输公司之间进行协调，提出准备方案。

在不稳定的市场条件下，联盟专家指

出，服务提供商的稳定程度与汇率波动的利率有关。这使该公司的经营活动对利润有直接的影响。运输成本直接取决于空运公司、航运公司、铁路运价或卡车主人的速度。

“考虑到汇率，成本增加了一倍，但公司给出约10%的折扣，结果成本货币变少，但考虑到卢布汇率因素结果就是所得越大。”“货运快车”（莫斯科）多式联运部门的负责人Alexey Lipatov这样说。

“运输成本包括空运关税，燃油费和安全费，燃料费减少是由于在世界市场上油价水平下降（而不是石油百分比下降），安全费——没有变化。空气关税停留在原来的水平”，Alexandra Chagina这样说。

客户永远是对的吗？

客户永远是对的。这一说法在危机时期尤为重要。因此，尽管在与客户关系上总是会存在问题，但公司工作的成功主要体现在客户的存在。什么是运输公司专业留住客户的方式和技巧？

在回答这个问题上广大联盟伙伴是一致的——一切都是很重要的：服务、价格、应用、监控快速处理和流程文档，无需延迟。

“我们去对待我们的客户”，Alexey Lipatov分享着他的经验：“我们都准备好面对，如果付款日有可能出现较低的浮动汇率，以此情况下完成服务，我们的任务是突出服务，并得到一笔回报，

而不是靠汇率致富。顾客欣赏我们这样的态度，在困难时期也和我们待在一起”。

MaryaMoskvicheva准备好与她的同事们进行争论：“在这样的情况下长期友好关系的‘显著价值’形式，失去了时效性服务的含义，毫无疑问，但目前，决定性的词是价格。”

“不幸的是，铭记我们的具体工作中，比较流行的方法是尽可能低的利率，并计入长时间，这对该公司的一般状况产生负面影响”，ACEX爱沙尼亚的Edward Kyasnappy这样说，“保证金减少而资金还款期限增加，影响了公司的营运资金”。

ACEX哈萨克斯坦的MikhailStrekozov说，谈到在哈萨克斯坦运输物流市场的特殊性：“我们公司从中国铁路运输的数量减少，是因为我们的客户受到中国企业提供低估价率的影响，所谓中国的出低价是普遍的现象，哈代理公司目前不可能采用争取方法。我们的价格与中国物流公司相比就没有了竞争性”。

在服务需求从市场中减少，运输物流市场过于饱和的情况下，弱势公司被驱逐——这是未来几年市场的新趋势。

专家呼吁综合3-4PL物流外包作为该公司在经济衰退时期的条件，这个策略将有助于服务提供商以维持运营。这样的战略意味着在以客户为导向的基础上建立伙伴关系，提出综合物流解决方案，凭借智能物流现代化技术和实践的延伸减少服务成本，最大范围内降低了风险。





Associations warn against risks of shifting CEF money to EFSI

Open letter to EU transport ministers

In view of 11 March 2015 Transport Council and the debate it will hold on the 2015 Annual Growth Survey and transport policy's contribution to EU Competitiveness, growth and jobs, the undersigned associations wish to address the EU Transport Ministers to voice their concerns on the way the Union is tackling transport infrastructure financing and development.

Our associations would like to underline the importance of the Connecting Europe Facility (CEF) to fund projects along the Trans-European Transport Networks (TEN-T). CEF and TEN-T are the tools of an ambitious and at the same time realistic infrastructure policy, which will contribute to achieving a better-connected Union, fostering the development of the solid transport network European industry needs in order to thrive.

We welcome the Commission's ambition to attract more private investment to the transport sector, but are concerned that an over-optimistic attitude towards the deliverables of the soon-to-be-established European Fund for Strategic Investments (EFSI) can be to the detriment of many infrastructure projects which are currently eligible for CEF funding but which would probably not be able to attract investment under EFSI.

The reallocation of a huge portion of the CEF budget (18.1 % of the CEF transport grants budget in non-cohesion countries) as EFSI credit guarantee will put at risk many projects that have been identified as priorities of the TEN-T network.

As explained in the Interim Report by Mr. Christophersen and Professors Bodewig and Secchi, the opportunities offered by the Investment Plan have a clear potential to benefit transport infrastructure projects where traffic is dense, on a relatively short segment, and highly predictable.

However, many port, rail and inland waterway projects present very different features. And yet they are necessary to build an efficient and interconnected, sustainable EU-wide transport network. Public grants will therefore remain of vital importance.

In order to make transport infrastructure projects more attractive to private investors, the Christophersen-Bodewig-Secchi report in many cases suggests blending financial instruments and grants, i.e. funding the riskier or non-revenue generating parts of a project through grants to make the rest of the project more profitable for private investors.

The European transport sector requires indeed to use such blending of financial instruments and sufficiently attractive CEF grants. But this kind of construction is obviously only possible if the CEF grants budget still has sufficient means. Of the EUR 26.4bn originally foreseen for transport in the 2014-2020 financial period, EUR 12bn has already been spent through the 2014 CEF call.

For the sound development of the European transport sector, we hereby call upon all Transport Ministries to reflect on ways to avoid cuts to the CEF budget, as well as to formulate and submit to the attention of the Spring European Council alternative solutions for providing EFSI with an adequate credit guarantee.

The signatories:

CER: The Community of European Railway and Infrastructure Companies brings together more than 70 European railway undertakings and infrastructure companies. CER represents the interests of its members towards the European institutions as well as other policy makers and transport actors. CER's main focus is promoting the strengthening of rail as essential to the creation of a sustainable transport system which is efficient, effective and environmentally sound.

EBU: The European Barge Union represents the majority of the inland navigation freight and passenger carrying industry in Europe. Its members are the national associations of barge owners and barge operators as well as international associations in the field of inland navigation and related areas.

EBU's main objective is to represent the interests of the inland shipping industry and Rivers-See shipping industry at a Pan-European level and to contribute to the development of a sustainable and efficient Pan-European transport system.

ECSCA: The European Community Shipowners' Associations is the trade association representing the national shipowners' associations of the EU and Norway (close to 99 % of the EEA fleet or about 20% of the world fleet). Our aim is to promote the interests of European shipping so that the industry can best serve European and international trade and commerce in a competitive free enterprise environment to the benefit of shippers and consumers and help formulate EU policy on critical maritime transport-related issues.

EFIP: The European Federation of Inland Ports brings together more than 200 inland ports and port authorities in 18 countries of the European Union, Switzerland and Ukraine. Since 1994, EFIP has been the voice of the inland ports in Europe. EFIP highlights and promotes the role of inland ports as multi-modal hubs.

EIM: The association of European Rail Infrastructure Managers, was established in 2002 to promote the interests and views of the independent infrastructure managers in Europe, following liberalisation of the railway market. It also provides technical expertise to the appropriate



European bodies such as the European Railway Agency. EIM's primary goal is promoting growth of rail traffic and the development of an open sustainable, efficient, customer orientated rail network in Europe.

ERFA: European Rail Freight Association - represents new entrants, i.e. all those operators who want open access and fair market conditions, and sustains their role of pushing forward the development of a competitive and innovative railway market. In 2015, ERFA represents 34 members from 16 countries across Europe.

ESC: The European Shippers' Council represents the freight transport interests (by all modes of transport) of business in Europe (manufacturers, retailers or wholesalers).

ESO: The European Shippers' Organisation looks after the interests of the private inland shipping entrepreneurs on European level. The Council of ESO is composed of representatives and entrepreneurs of Belgian, Dutch, French, German and Polish IWT branch organisations.

Over the years, ESO has occupied itself in the interest of the independent entrepreneurs on various matters, such as market observation and regulation, fleet renewal, waterway bottlenecks, promotion, crew regulation, training and certification, accommodation, environment and emissions, River Information Services, etc.

ESO – since 1975 – participates in many work-

ing and advisory groups of CCNR and EC.

ESPO: Since 1993, the European Sea Ports Organisation represents the port authorities, port associations and port administrations of the seaports of the Member States of the European Union and Norway. ESPO has also observer members in several neighbouring countries to the EU. ESPO ensures that seaports have a clear voice in the European Union. The organisation promotes the common interests of its members throughout Europe and is also engaged in dialogue with European stakeholders in the Port and Maritime sector

FEPOR : Founded in 1993, FEPOR represents the interests of large, multinational terminal operators and stevedoring companies performing operations and carrying out activities in the seaports of the European Union. FEPOR's aim is to promote the interests of its members and to maintain constant dialogue with all EU institutional and non-institutional stakeholders.

INE: Inland Navigation Europe is the European platform of national & regional waterway managers and promotion bureaux. Neutral and without commercial interests, INE sees major opportunities to contribute to sustainable transportation by moving more goods by water in EU regions and cities with accessible and navigable rivers and canals.

UIP: Founded in 1950, the International Union of Wagon Keepers, with its seat in Brussels, is the umbrella association of national associations

from fourteen European countries, thus representing more than 250 keepers with approximately 180.000 freight wagons, performing 50 % of the rail freight tonne-Kilometres throughout Europe. The UIP represents the members' concerns at international level. By means of research, lobbying and focused cooperation with all stakeholders and organisations interested in rail freight transportation, the UIP wants to secure on the long term the future of rail freight transport.

UIRR: Founded in 1970, the International Union for Road-Rail Combined Transport represents the interests of European road-rail Combined Transport Operators and Transshipment Terminal Managers. Road-Rail Combined Transport (CT) is a system of freight forwarding which is based on efficiently and economically inserting electric rail into long-distance (road) transport-chains through the use of intermodal loading units (ILU).

UNIFE: UNIFE is the association representing the European rail manufacturing and supply industry at the EU and international level and gathers 80 member companies involved in the engineering, design, manufacture, and maintenance of rail transport systems, subsystems and related equipment. UNIFE also brings together 15 national rail industry associations of European countries.

ESPO Information, Brussels



DISCOVER A BUSINESS LITHUANIA THROUGH VILNIUS CHAMBER OF COMMERCE, INDUSTRY AND CRAFTS (VILNIUS CCIC)

We will help you to start a business!

If you decided to start new business in Lithuania Vilnius CCIC can offer:

- general information on economic situation and business opportunities in Lithuania
- basic information on tax system, business registration procedures, business environment information
- details on available assets land and spaces to let.

We will prepare the ground for you!

If you come with the trade mission Vilnius CCIC will:

- organize the individual meetings with the Lithuanian companies
- provide with the premises for negotiations
- provide with interpreters services
- arrange a comprehensive program for the participants of the mission (accommodation, transport, cultural program and other services upon request)
- provide with general information on economic situation and business opportunities in Lithuania.

We will be your partner in organization of training!

For the seminars, courses, conferences Vilnius CCIC offers:

- attendance of Lithuanian participants
- premises including the necessary equipment, interpreting, refreshments etc
- advertising, invitations and media publicity
- accommodation, transport.

We can be your partner in the international projects!

Our contacts:

Vilnius Chamber of Commerce, Industry and Crafts
Algirdo str. 31, LT – 03219 Vilnius
Tel. + 370 5 213 5550
Fax + 370 5 213 5542
E-mail: vilnius@cci.lt

www.cci.lt

协会警惕CEF转移资金到EFSI的风险

欧盟交通部长的公开信

在2015年3月11日交通运输局及其辩论会上，将举行2015年年度增长和欧盟竞争力、经济增长和就业的交通政策贡献调查，相关协会希望就联盟解决交通基础设施融资和发展问题，向欧盟交通部长们表达他们的关切。

“我们协会想强调连接欧洲基金(CEF)的重要性，为沿全欧交通网络(TEN-T)项目提供资金。CEF和TEN-T雄心勃勃，并在同一时间实现基础设施建设的政策，这将更好的有助于实现连接联盟，培育了坚实的交通网络工具，以满足欧洲工业蓬勃发展的需要。

我们欢迎委员会有雄心吸引更多的私人投资到运输部门，但关注的是，对即将要建立的欧洲基金战略投资(EFSI)的完成持过于乐观的态度，会对目前CEF融资造成损害，使得其中许多基础设施项目将可能无法吸引EFSI的投资。

巨大CEF预算(在非凝聚力国家的CEF交通补助预算的18.1%)作为EFSI信用担保部分，将会把已经确定为TEN-T网络的许多优先项目的重新分配处于危险之中。

由Christophersen先生、Secchi教授和Bodewig教授做出的中期报告解释说，由投资计划所提供的机会会有明确的潜在受益对象，即比较密集、在相对较短时段具有很强的可预测性的交通基础设施项目。

然而，许多港口、铁路和内河航道项目呈现非常不同的特点。他们需要建立一个高效和相互关联的、可持续的欧盟范围内的运输网络。因此，公共拨款仍将至关重要。

为了使交通基础设施项目对私人投资者更具吸引力，Christophersen-Bodewig-Secchi报告建议在很多情况下混合金融工具和补助金，即通过补助金资助风险较高项目和或不产生收益的部分资金，以使其他地区该项目让私人投资者更有利可图。

欧洲交通部门确实需要使用金融工具，以及足够的CEF吸引力补助等混合。但是，这种结构显然只能在CEF拨款预算仍然有足够的手段时才可能实现。在2014-2020财政期最初运输预计的264亿欧元，120亿欧元已应2014年CEF呼吁使用。

欧洲运输行业的健康发展，我们在此呼吁所有交通运输部要思考如何避免减少CEF预算，以及制定和向欧洲理事会提交春季会议替代解决方案，注意已为EFSI提供足够的信用担保。

签署：

CER：欧洲铁路和基础设施公司社团带来了70多家欧洲铁路事业和基础设施公司。CER代表其对欧洲机构成员以及其他政策制定者和运输者的利益。CER的主要重点是推进铁路，将其创造成为一个可持续发展的交通运输系统，加强高效、有效和无害环境。

EBU：欧洲驳船联盟代表了欧洲内河航运货运和客运产业承载的大多数人。其成员都是驳船国家协会和国际协会的内河航运及相关领域的驳船所有者和经营者。EBU的主要目标是代表内河航运业利益，泛欧航运业层面河流观察，并促进泛欧交通运输系统可持续发展和有效的发展。

ECSCA：欧洲共同体船东协会是欧盟和挪威(接近99%的EEA舰队或约20%的世界船队)代表国家的船东行业协会。我们的宗旨是促进欧洲航运的利益，使行业能够更好地服务于欧洲和国际贸易和商业自由竞争的企业环境，促进货主和消费者的利益，并就关键的海上运输相关的问题帮助其制定欧盟政策。

EFIP：内陆港口欧洲联盟汇集了200多个内河港口和在欧盟、瑞士和乌克兰18个国家的港口当局。自1994年以来，EFIP已经在欧洲发出内河港口声音。EFIP加强并促进了内河港口作为多式联运枢纽的作用。

EIM：欧洲铁路基础设施经理协会于2002年成立，致力于推广欧洲独立基础设施经理的利益与事业，随着铁路市场的自由化

而兴起。该协会也提供技术专家给欧洲机构，如欧洲的铁路局。EIM的首要目标是促进轨道交通的增长，以及为欧洲铁路网络提供开放、持久、有效、顾客至上的发展。

ERFA：欧洲铁路货运协会——代表新进入者，即所有想要开放式访问和公平市场条件的经营者，并维持其推进具有竞争力和创新的铁路市场发展的作用。在2015年，ERFA代表来自欧洲各地的16个国家的34名成员。

ESC：欧洲付货人委员会代表在欧洲发展货运(由各种运输方式)业务团体(制造商，零售商或批发商)利益。

ESO：欧洲航运组织关注欧洲私人内陆企业家利益。ESO理事会由来自比利时、荷兰、法国、德国和波兰内河运输的分支组织的企业家和代表组成。多年来，ESO已经为独立企业家利益维护各项事宜方面占据了地位。如市场观察和调节、机队更新、航道瓶颈、推广、船员监管、培训和认证、住宿、环境和排放、流域信息服务等等。ESO - 自1975年以来 - 参与CCNR和EC咨询小组的许多工作。

ESPO：自1993年以来，欧洲海港组织代表港务局、港口协会和欧洲联盟和挪威成员国的港口口岸管理部门。ESPO也是欧盟一些周边国家的观察员成员。ESPO确保海港在欧盟有清晰声音。该组织促进其成员在整个欧洲的共同利益，也参与在港口及航运业欧洲利益相关方的对话。

FEPOR：成立于1993年，FEPOR代表大型跨国港口商和装卸公司进行运作和开展活动，维护欧盟港口利益，FEPOR的目的是为了促进其成员的利益，并保持与所有欧盟机构和非机构利益相关者不断进行对话。

国家统计局：欧洲国家内河航运和地区水路经理推广局欧洲平台，中性机构，没有商业利益。国家统计局认为主要机遇将存在于更多货物通过航运流动于欧盟地区和城市通航河流和运河，以促进可持续交通。

UIP：成立于1950年，旅行车守护者国际联盟，设立在布鲁塞尔，是14个欧洲国家的国家协会保护伞，从而代表250多个单位有大约180000货车，执行整个欧洲铁路货运吨公里数的50%。该UIP代表委员们在国际上引起关注。通过研究，游说手段，促进所有利益攸关方和感兴趣的铁路货物运输组织的重点合作。UIP希望长期固定地维护铁路货运的未来。

UIRR：成立于1970年，国际公路 - 铁路联运联盟，代表欧洲铁路联合运输运营商和码头转运经理人的利益。公路铁路联运(CT)是货运系统，基于通过使用装载联运单元(ILU)高效、经济地安插电动轨道进入长途(公路)运输链。

UNIFE：UNIFE是代表在欧盟和国际层面欧洲铁路生产和供应业的关联，并收集涉及工程、设计、制造和维护铁路运输系统、子系统和相关设备的80家会员企业。UNIFE还汇集了欧洲15个国家的铁路行业协会。

ESPO信息，布鲁塞尔。



investeurasia

Antalya

The International Trade Fair for Property,
Project and Investment

4 - 7 November 2015

Antalya Expo Center / Turkey

www.investeurasia.com



[/investeurasia](https://www.linkedin.com/company/investeurasia) [/investeurasia](https://www.facebook.com/investeurasia) [/investeurasia](https://twitter.com/investeurasia)
investeurasia.com

K.Bakkalköy Mh. Koca Sinan Cd. Gümrükçü Sk. N:8 Ataşehir, İstanbul
T: 0 216 575 28 28(pbx) F: 0 216 575 11 01 - 02
investeurasia@investeurasia.com


PYRAMIDSGROUP
www.pyramidsfair.com



HONG KONG – leading Integrated Logistics Hub serving Global Supply Chain Ecosystems



Mark Millar

Mark Millar MBA, FCILT, FCIM, FHKLA, GAICD, SCOR-P
 Mark Millar leverages 30 years global business experience to provide independent and informed perspectives on supply chain strategies in Asia.
 Renowned for delivering a knowledgeable, professional and memorable impact, Mark has completed over 375 speaking engagements at corporate events, client functions and industry conferences across 23 countries.
 Author of “Global Supply Chain Ecosystems” from Kogan Page, Mark is a Visiting Lecturer at Hong Kong Polytechnic University and is named in the 2014 USA Listing of “Top Pros-to-Know in Supply Chain”.
mark@markmillar.com

Global Supply Chain Ecosystems simply could not function if the various logistics networks that connect the system’s infrastructure and business partners were not fully integrated. From containerised deep sea traffic and ports to inland dry docks and trans-shipment zones, in the air, on the road or via the railways- every stage from component sourcing through to final consumer delivery depends on integrating the physical movement of goods and related information exchange.

Hong Kong has taken full advantage of its geographical position, its long standing role as a global trading centre and its unparalleled international access to China to become one of the world’s leading integrated logistics hubs.

With its strategic location and time-zone linking Asia and Europe, Hong

Kong is a global centre for trade, finance, business and communications. It remains an important regional hub for international companies – more than 7,500 externally owned businesses are based there, and of these, nearly 1,400 operate as regional headquarters and some 2,400 as regional offices; it has also become

the super-connector between China and the rest of the world.

As an integrated logistics hub, Hong Kong enjoys an unassailable leadership position amongst its peers in Asia, uniquely fulfilling all the essential roles to efficiently and effectively serve global supply chain ecosystems:

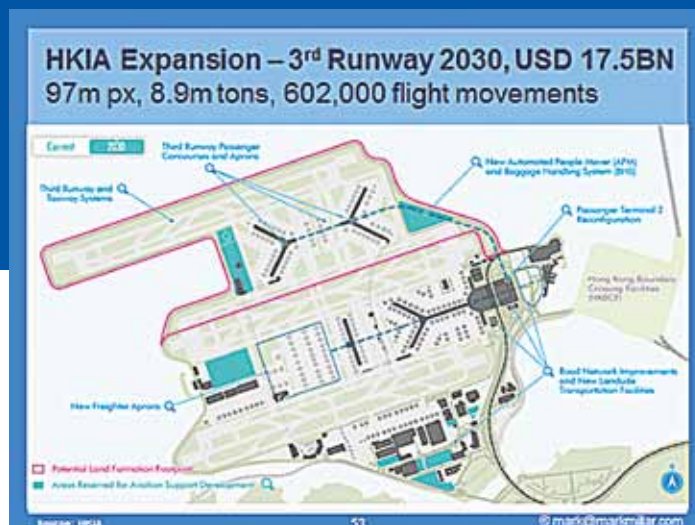
In container shipping, Hong Kong processed throughput volumes of 22.3 million TEUs during 2014, making it number four in the world. Its nine container terminals are privately owned and operated, with a total 24 berths. Served by 80 international shipping lines, providing 380 weekly sailings to more than 500 destinations worldwide, Hong Kong is well established as both a leading trans-shipment hub and the international gateway for southern China.

Hong Kong’s maritime development also enjoys the staunch support of the Central Government. China’s 12th Five-Year Plan expressly supports Hong Kong’s position as an international maritime centre. The Hong Kong Shipping Register is the world’s fourth-largest, with gross tonnage at 91 million and Hong Kong companies own or manage 9 per cent of the world’s merchant fleet in deadweight tonnage. The city’s 700 shipping-related companies offer a flotilla of maritime services, including ship agency and management, broking and chartering, finance, marine insurance, and maritime legal and arbitration services.

In the global air freight sector, which accounts for one third of the value of international trade in goods, Hong Kong International Airport (HKIA) is the world’s largest air cargo hub with 2014 throughput of 4.36 million tons, an increase of six per cent over the previous year. Serving almost 100 airlines, HKIA manages 7,000 flights per week, connecting freight and passengers to over 180 destinations, including 40 cities in mainland China. To meet air traffic demand in the long run, planning is underway for the construction of a third runway, which will more than double the cargo handling capacity to over 9 million tons per annum by the 2020’s.

To better service the substantial volumes of international trans-shipments and enable seamless multi-modal connectivity, Hong Kong’s logistics service providers have adopted e-logistics solutions that provide integrated technology platforms

Serving Global Supply Chain Ecosystems?	Gateway into and out of mainland China	Asia Regional Distribution Centre	International Trans-shipment Centre	Global Multi Modal Logistics Hub
Hong Kong	Yes	Yes	Yes	Yes
Singapore		Yes	Yes	Yes
Shanghai	Yes			Yes
Shenzhen	Yes			



to submit road cargo information electronically, speeding up customs clearance and facilitating efficient cross-border trucking.

Regional Logistics Leadership serving the Asia Pacific Region

Being strategically located in-between Singapore in south-east Asia and Shanghai in north-east Asia, geographically blessed Hong Kong is uniquely positioned to be the Logistics Mega Hub serving the whole Asia-Pacific region. Leveraging Hong Kong’s extensive connectivity and privileged free-port status, provides companies with an ideal Regional Distribution Centre (RDC) platform from which to serve all the markets in Asia with efficient and competitive warehousing and distribution services, coupled with cost effective multi-modal transportation options. Over 600 international transport and transport-related companies have established regional office infrastructure in Hong Kong.

Tradeport – perfectly located integrated logistics hub and regional distribution centre

With its unique location adjacent to Hong Kong International Airport, Tradeport is a purpose-built 30,000 square metre logistics hub and regional distribution centre, providing modern warehousing and logistics services

The only facility of its kind on Lantau Island, the Tradeport facility is literally two minutes from the world’s largest cargo airport, twenty minutes from the world’s fourth largest container port and just forty-five minutes from the border to mainland China.

The Tradeport logistics hub provides solutions for a wide range of customers needing cost effective logistics solutions and multi-modal connectivity to serve the whole of the Asia region. With both ambient and air-conditioned processing and storage areas, and the latest in-

ternational accreditations including AEO, C-TPAT and TAPA certifications, Tradeport is considered to be a world-class regional distribution centre facility.

CEO Kenneth Bell reinforced Hong Kong’s leadership role in serving global supply chain ecosystems “in today’s world, connectivity is of paramount importance to facilitate safe, secure and efficient movement of goods between buyers and sellers. Regional Distribution Centres are key hubs for the storage and processing aspects within the supply chain. Hong Kong’s logistics industry has long been a significant geographical cluster, underpinning its world-leading air cargo and sea port throughput as a logistics centre for not only the city itself, but its immediate hinterland in Mainland China and beyond throughout the rest of Asia.”

Connectivity through the Pearl River Delta into mainland China

The Tradeport integrated logistics hub is perfectly positioned at the eastern end of the new Hong Kong-

Zhuhai-Macau Bridge, due to open in 2017. The 29.6 km bridge will further enhance connectivity with South China and enable more efficient cargo flows between Hong Kong and the western Pearl River Delta – in the heart of Guangdong province’s manufacturing base, which generates around one third of China’s total exports. The mega-bridge links up the three cities across three jurisdictions and when completed, will reduce travelling time between Zhuhai and the Hong Kong International Airport from the present four hours to just 45 minutes.

Conclusion

Hong Kong is uniquely positioned as the “The Super-Connector” for the whole Asia-Pacific region. Its critical mass of cargo throughput and far-reaching air-and-ocean connectivity enable the network-effect that empowers Hong Kong’s enviable position as the pre-eminent Integrated Logistics Hub servicing Global Supply Chain Ecosystems. ■





TRANSPORT EVENTS
www.transportevents.com

3rd MED PORTS
2015

Wednesday 25 and Thursday 26 March 2015
Fully Supported by Marsa Maroc
Sheraton Casablanca Hotel and Towers, Morocco

11th TRANSMiddle East
DOHA 2015

Wednesday 6 and Thursday 7 May 2015
Hosted by Qatar Ports Management Company (Mwani Qatar) and Hamad Port
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
JW Marriott, Jakarta, Indonesia

10th Southern Asia
Ports, Logistics and Shipping 2015
India

Thursday 17 and Friday 18 September 2015
Supported by Jawaharlal Nehru Port Trust
The Leela Kempinski Hotel Mumbai, India

13th Intermodal
AFRICA
2015

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

14th Intermodal
AFRICA
2015

Wednesday 25 and Thursday 26 November 2015
Hosted by Nigerian Ports Authority
Lagos Oriental Hotel, Nigeria

10th INDIAN OCEAN
PORTS & LOGISTICS
2016

Thursday 28 and Friday 29 January 2016
Hosted by Port Reunion
SEM Nordex, Reunion Island

7th INTERMODAL ASIA
2016

Thursday 25 and Friday 26 February 2016
Intercontinental Melbourne The Rialto, Australia

15th Intermodal
AFRICA
2016

Wednesday 30 and Thursday 31 March 2016
Hosted by Ghana Ports and Harbours Authority
Accra, Ghana

4th MED PORTS
2016

Wednesday 27 and Thursday 28 April 2016
Hosted by Tanger Med Port Authority
Tanger Med Port Center, Tanger, Morocco

5th BLACK SEA PORTS & SHIPPING
2016

Thursday 26 and Friday 27 May 2016
Hosted by Compania Nationala Administratia Porturilor Maritime SA Constanta
Constanta Exhibition Center, Constanta, Romania

14th ASEAN
PORTS & SHIPPING

Wednesday 29 and Thursday 30 June 2016
The Landmark Bangkok, Thailand

11th Southern Asia
Ports, Logistics and Shipping 2016
Sri Lanka

Thursday 8 and Friday 9 September 2016
Hosted by Sri Lanka Ports Authority
Colombo, Sri Lanka

12th TRANSMiddle East
JEDDAH 2016

Wednesday 26 and Thursday 27 October 2016
Jeddah, Saudi Arabia

16th Intermodal
AFRICA
2016

Thursday 24 and Friday 25 November 2016
Hosted by Kenya Ports Authority
Sai Rock Hotel Mombasa, Kenya

www.transportevents.com





香港 —— 服务于全球供应链生态系统的领先综合物流枢纽



Mark Millar 马克 MBA, FCILT, FCIM, FHKL, GAICD, SCOR-P
 Mark Millar 凭借30年全球业务经验，在亚洲为供应链战略提供独立知情观点。一向以知识渊博、专业和令人难忘的形象出现。Mark 已经在23个国家的375次多项企业活动、客户聚会和行业会议中完成演讲。
 作为高根页“全球供应链生态系统”的作者，Mark 是香港理工大学的客座讲师，并且列于2014年美国“顶级供应链知名人士”排名之中。联系方式：
mark@markmillar.com

Mark Millar

全球供应链生态系统，在连接系统的基础架构和业务合作伙伴的各种物流网络并没有完全整合的情况下根本无法发挥作用。集装箱深海运输、内陆无水码头港口运输、物流区域转运、空运、陆地运输或铁路运输，每一阶段从组合采购到最终客户发货都取决于商品整合的物理运动和相关信息的交换。

香港充分利用其地理位置优势发挥其长期作用，作为全球贸易中心以及其在连接中国大陆方面无与伦比的国际接入，成为全球领先的综合物流枢纽之一。



凭借其优越的地理位置和连接亚洲和欧洲的时区，香港成为全球贸易、金融、商业和交流中心。这里是国际公司的一个重要区域枢纽 —— 超过7500家外资企业在这里设立商业基地，其中，近1400家公司将区域总部，2400家公司将

区域办事处设在香港，这里也成为中国与世界其他地区之间的超级连接地点。

为一体的综合物流枢纽，香港在亚洲与其同批城市间享有至高无上的领导地位，唯一完成所有重要作用，以有效地服务于全球供应链生态系统：

是否服务于全球供应链生态系统?	服务全球客户	进出中国大陆的门户	亚洲区集散中心	国际转运中心	全球多式联运物流中心
香港	是	是	是	是	是
新加坡			是	是	是
上海	是				是
深圳	是				



在集装箱航运方面，2014年期间香港处理吞吐量能力为2230万标箱，排名世界第四。它的九个货柜码头属私人拥有及经营，拥有总泊位24个。80条国际航线为此服务，每周提供380班次为全球超过500个目的地提供服务，香港很好地成为了领先的转运枢纽和通向中国南方国际大门。

香港航运发展也得到中央政府的坚定支持。中国的十二五规划明确支持香港作为国际航运中心。香港拥有总吨位为9100万的全球第四大的船舶注册量，香港公司拥有或管理世界商船队9%的载重。全市有700多家航运相关公司提供海运服务，包括船舶代理及管理、经纪及租赁、融资、海上保险、海运及法律和仲裁服务。

全球空运业占国际货物贸易额的三分之一，香港国际机场（HKIA）是世界上最大的航空货运枢纽，2014年吞吐量436万吨，同比增长6%。服务近100家航空公司，香港国际机场每周管理飞往180多个目的地的7000个航班，来运输货物和乘客，其中包括在中国大陆的40个城市。从长远来看，

为了满足航空交通需求，正在进行第三条跑道的规划建设，到2020年将超过一倍，货物吞吐能力超过每年900万吨。

为了更好地服务于巨大运量的国际转运，并实现无缝多模连接，香港物流服务供应商都采用了电子物流解决方案，提供综合技术平台，以电子方式提交道路货物资料，加快通关和提高交叉边境卡车运输效率。

服务亚太地区，领导区域物流

由于策略性地位，香港位于新加坡和东南亚之间，其亚洲区域东北处有上海，地理位置保佑了香港的独特优势，使之成为全亚太地区物流服务的枢纽。香港利用广泛的连通性和自由港特权地位，为企业提供一个理想的区域配送中心（RDC）平台，再加上成本效益的多式联运选择，可以服务于亚洲所有市场，提供有效率和竞争力的仓储和配送服务。600多家国际运输和运输相关企业已经在香港开始建造设立地区办事处。

贸易港——完美座落于综合物流枢纽和区域配送中

凭借其临近香港国际机场的独特地理位置，贸易港的目的是专门建立一家30000平方米的物流枢纽和区域配送中心，提供现代化的仓储和物流服务。

同类的唯一工厂坐落在大屿山上，该贸易港距离世界上最大的货运机场两分钟车程，到世界第四大集装箱港口20分钟车程，到中国大陆边境仅仅45分钟。

贸易港物流枢纽提供解决方案，适应广泛的客户需要，高性价比的物流解决方案多模连接服务到整个亚洲地区。随着环境温度和空调处理和存储领域的出现，以及最新的国际认证包括AEO、C-TPAT和TAPA认证，贸易港被认为拥有世界级的区域配送中心设施。

CEO Kenneth Bell 认为增强香港“在当今世界服务全球供应链生态系统的领导作用，连接至关重要，以方便买家和卖家之间的货物安全、可靠、高效运输。区域配送中心是供应链内存储和处理的关键枢纽。香港物流业一直具有显著的地域集群，不仅城市本身完

运和海运港口吞吐量支撑其世界领先地位，还有中国内地及亚洲各地其他地区的直接腹地物流中心的支持。”

是通过珠三角进入中国大陆的门户

该综合贸易港物流中心完全定位在于2017年开放的新港珠澳大桥东端，这条29.6公里的大桥将进一步与中国南方连接，实现香港和珠江三角洲西部之间更高效的货物流动。中国出口总额的大约三分之一在广东省的制造业基地生产。大桥连接了三个司法管辖区之间的三个城市枢纽，建成后，珠海和香港国际机场之间的行程时间将从目前的四小时减少到只需45分钟。

结论

香港独特的地理位置成为整个亚太地区的“超级连接”。其关键的货物吞吐量和深远的航空和海洋连接的质量增强了其网络效应，使香港处于令人羡慕的地位，成为服务于全球供应链生态系统的卓越的综合物流枢纽。

- 完 - (1005字)

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



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

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

Prolific opportunities

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

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

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

Significant challenges

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

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

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

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

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

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

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

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

Vital insights

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

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



Mark Millar, Head of M Power

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

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

Contact

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

Informed is Empowered.





Aspiration of Klaipėda port – new land areas and bigger water depth

Huge investments that were recently implemented in Klaipėda port give tangible results. Last year was a record one not only due to the income received – it increased by 9 percent, the same increase was in cargo turnover – up to 36,41 million tonnes. Impressive results were fixed in handling fertilizers, containers, grain, and ores. Ships record-holders were received in the port – the longest ship during the history of the port – 317 m long “Celebrity Eclipse”.

“According to the income the year was a record one. We shouldn’t have reached such results without investments. Port authority has repeatedly proved that qualitative and timely investments determine all conditions for creation and implementation of plans. We are happy that Port authority and port operators work as partners and can trust each other. Only with the investments Klaipėda port is starting as a distribution hub of bulk cargo and containers”, – says the director general of Klaipėda State Seaport Authority Arvydas Vaitkus.

During the last 2,5 years Port authority invested into port infrastructure almost EUR 145 million. In 2013 there were invested more than EUR 87 million, even two times more than the previous year – it is a record in the history of the port. But, according to A. Vaitkus, there is no intention to stop.

“One of the essential tasks for the next year – is to take care of the necessary water depths at the quays, especially in the southern part of the port, where the companies located there were undeservedly forgotten. We are following the provision that we are to develop the port uniformly. It is not enough to dredge the channel, it is necessary to reach a certain water depth at the quays as well where great volumes of cargo are generated and big vessels are needed”, – stated A. Vaitkus.

It is intended to allot EUR 7,1 million in 2015 for the dredging works and deepening at the quays. In the future plans – 17 m water depth up to the southern part of the port is anticipated. In this case it would be necessary to dredge not only the navigation channel but also to improve the Harbour Entrance by turning the external part of the navigation channel and making it

straighter.

“Those works are especially important as the changes in infrastructure would allow accommodating big vessels even in worse weather conditions. We have no choice, as “Baltmax” ships are our greatest aspiration. The Belt strait water depth is 17 m, and the dominating draught of such vessels is about 15 m. So, one of the essential tasks is the dredging program”, – A. Vaitkus is sure.

Up to 2018 it is foreseen to invest into port infrastructure about EUR 350 million. Half of this money should be allotted for port dredging. Still one of the aspirations of the Port authority in 2015 – is to solve port railway infrastructure issues. It is planned to allot EUR 4,4 million in 2015 for the construction and repairs of railways. We intend to invest into the reconstruction of access roads and streets about EUR 3,3 million.



It is intended to form new land areas in Klaipėda port.

Klaipėda port records in 2014

HISTORICAL RECORDS			
INCOME	EUR 50 mln.	Comparing to 2013, income increased by EUR 4 mln.	Previous record was reached in 2011 (EUR 48,5 mln.)
FERTILIZER HANDLING	11,94 mln. t	Comparing to 2013, increased by more than one third (+39,2 percent or +3,36 mln. t).	Previous record was reached in 2011 (11,61 mln. t).
CONTAINER HANDLING	5,61 mln. t 450 428 TEU	Comparing to 2013, increased by almost one fourth (+23,0 percent or +1,05 mln. t).	Previous record was reached in 2013 (402 728 TEU)
GRAIN HANDLING	2,89 mln. t	Comparing to 2013, increased by almost one third (+27,9 percent or + 629,7 thous. t).	Previous record was reached in 2013 (2,26 mln. t)
ORES HANDLING	1,06 mln. t	Comparing to 2013, increased by 5,2 percent (+ 52,5 thous. t).	Previous record was reached in 2013 (1,0 mln. t)
NUMBER OF PASSENGERS	344 837	Comparing to 2013, increased by more than one fifth (+23,0 percent or +64 571).	Previous record was reached in 2012 (340 067)
NUMBER OF CRUISE PASSENGERS	57 797	Comparing to 2013, increased by 76,4 percent (25 thous. passengers more).	Previous record was reached in 2013 (32 757)
ABSOLUTE MONTH RECORD OCTOBER	3,65 mln. t	Comparing to October 2013, cargo turnover increased by 24,3 percent (713,6 thous. t more than during October 2013).	Previous record was fixed in October 2011 (3 298,2 thous. t.)

“In order to be competitive, we are to be far-sighted. We think that next year it is expedient to initiate procedures for additional land areas for the needs of the port. At Kiaulės Nugara (Pig’s back) it is planned to form additional land area with the connecting part to the overland by filling up some part of water area. We should need investments that are not included into our plans but the appearance of such peninsula might help to develop LNG terminal as a regional one and increase the competitiveness of the port”, – the head of Klaipėda port Arvydas Vaitkus presented the future plans. ■



克莱佩达港的愿望——新的土地面积和更深的水港



最近在克莱佩达港实施的巨额投资收到实效。去年是值得纪念的一年,不仅是因为获得的收入——这方面增加了9%,同样也因为增加了货物吞吐量——高达3641万吨。这令人印象深刻的结果来自于固定处理化肥、集装箱、粮食和矿石。317米长“名人月食”——港口历史中最长的船——是在港船舶记录的保持者。

“根据收入来看这一年是创纪录的。没有投资我们不可能达到这样的效果。港口当局已反复证明,定性和及时的投资是决定建立和实施计划的所有条件。我们很高兴的是,港务局及港口运营商作为合作伙伴,可以相互信任。只有投资之后克莱佩达港才开始成为一个散货和集装箱分销中心。”克莱佩达海港国家管理局总监Arvydas Vaitkus这样说。

在过去的两年半中,港口当局投入到港口基础设施几乎为1.45亿欧元。在2013年投资超过8700万欧元,甚至是上一年的2倍以上——这在港口是历史纪

录。但A. Vaitkus说投资并没打算停止。

“明年的基本任务之一——就是要在码头必要照顾水深,特别是在港口的南部,在那里设立的公司不应被遗忘。我们遵循以下规定,统一发展港口。仅仅疏通通道是不够,码头需要达到一定水深,才可以运输大体积货物,通行大型船舶。”A. Vaitkus表示。

其目的是在2015年为码头疏浚工程和深化工作配发710万欧元。未来的计划是——17米水深按预期可达码头南部。在这种情况下将是必要的,不仅可以疏通导航信道,而且通过转动导航通道的外部部分使其更直,

以改进海港入口。

“这些工作特别重要,因为变化的基础设施将允许即使在糟糕的天气条件下,港口也能容纳大型船只。我们别无选择,因为Baltmax型船舶是我们最大的心愿。带峡水深为17米,这些船只的主导吃水深度是15米左右。因此,疏浚方案是基本任务之一。”A. Vaitkus对此表示肯定。

截至到2018年可以预见投资于港口基础设施约3.5亿欧元,这笔钱有一半应分配给港口疏浚。尽管如此港务局在2015年的愿望之一——是解决疏港铁路基础设施问题。按计划于2015年配发440万欧元的资金用于建设和铁路维修,我们打算投入到重建进出道路和街道约330万欧元。

“为了保持竞争力,我们要有远见。我们认为,启动额外土地面积来满足港口需求的过程在明年是有利的事。在Kiaulės Nugara(金属锭背面)区域计划通过填满水区某些部分额外的土地面积建造连接到陆上的部分。我们应该需要纳入我们的计划,但这样的半岛外观可能有助于开发LNG码头作为投资区域之一,来增加码头的竞争力。”克莱佩达港Arvydas Vaitkus的领导提出未来计划。

其目的是在克莱佩达港形成新的土地面积。

克莱佩达港口2014年记录

历史记录			
收入	EUR 50 百万	同比2013年,收入增加 4 百万欧元mIn.	之前在2011年达到的记录(4850万欧元)
操作处理的化肥	11.94 百万吨	同比2013年,增幅超过三分之一(增加39.2 %或者说336吨).	之前在2011年达到的记录(1161万吨).
操作处理的集装箱	5.61 百万吨 450 428 TEU	同比2013年,增幅超过四分之一(增加23.0 %或者说105吨).	之前在2013年达到的记录(402728 TEU)
操作处理的谷物	2.89 百万吨	同比2013年,增幅超过三分之一(增加27.9 %或者说62.97万吨).	之前在2013年达到的记录(226万吨)
操作处理的矿石	1.06 百万吨	同比2013年,增幅5.2 % (增加 52500 吨).	之前在2013年达到的记录(100万吨)
乘客数量	344837	同比2013年,增幅超过五分之一(增加23.0 %或者说64571人次).	之前在2012年达到的记录(340067)
邮轮乘客数量	57797	同比2013年,增幅76.4 % (25000 乘客人次).	之前在2013年达到的记录(32757)
仅十月份记录	3.65百万吨	同比2013年,货物吞吐量增幅24.3 % (比2013年10月期间增加71.36万).	之前在2011年10月确定的记录(3.2982 百万吨.)



KLASCO is looking for new directions

Vida Bortelienė

When draft arises in East-West trade corridor and business competition pokes in the back forcing to more firmly keep on one's legs, changes in the market help to bolder look at business perspectives and look for new activities.

Trade from East to West has not stopped

Klaipėda Stevedoring Company KLASCO is famous for the richest work experience, implemented investment projects and production rate. You can seldom find a company in the Baltic region that manages to maintain cargo turnover of more than 12 million tonnes when it does not tranship coal and oil products. In recent years when the Harbour Entrance was dredged and KLASCO is able to accommodate more and more "Panamax" vessels, it became clear that maximum benefit can be achieved when infrastructure possibilities, stevedoring techniques and business solutions tune to each other and decrease costs, and the client gets high quality services.

"When you compare KLASCO result with similar companies in neighbouring commercial ports, you understand that the year 2014 was excellent. Of course we wanted our production were execut-

ed according to the plan, cargo flows were without recession, but when you are one small link in transportation chain it would be funny to resent when trade rates in Europe are slowing down. We are cordially thankful to our clients that they are following their commitments as much as possible. The nomenclature of cargo has become more diverse, but the types of cargo that are firmly keeping at the top of the list reflect steady specialization of KLASCO – we have fertilizer, grain, ro-ro and general cargo terminals and the turnover of them is increasing or decreasing only by several percent. There is nothing to hide; the crisis has affected us but not dramatically. Last year Lithuania had a record grain harvest and what it will be this year, the same or lower yield – it depends on nature's will. We get stability guarantee from the fact that the trade from East to West has not stopped – we load to the ships transit metallurgical raw material and metal products as well as other types of cargo."



State and Port Authority plans are encouraging for the future

"When there is no need to increase production rates, we use the current period for the search of new partners and purely new ideas. Such difficult time – is a good stimulus to consider directions that allowed our oldest department – cargo terminal to reach a higher level: we plan infrastructure, new storage areas, we renew techniques in order we might assure smooth cargo handling from the bigger ships when the trade in the market starts to grow.

Klaipėda State Seaport Authority is presently investigating the reconstruction of the breakwaters and Harbour Entrance issues that seem to be relevant to us due to the perspectives of the northern part terminals. The state plans in the southern part of the port, between Smeltė peninsula and operating LNG terminal to form new territories by filling up lagoon water duct with sand at KLASCO ferry terminal, would open a space for our ambitious projects for the selection of which we are running the consultations with the clients. As due to LNG terminal the internal port channel was dredged and at Smelte peninsula there are less restrictions than in the northern part of the port which is located next to the dwelling houses, and we are ready to hear the most different ideas from the consignors," – KLASCO director general Audrius Pauža speaks optimistically about the future of the business.

Good time for the development of infrastructure

KLASCO technical and technological development is a natural process lasting for the whole decade, and the competition – is its engine. Therefore, the company, having completed one job takes the next one immediately, nevertheless,





that two territories being at a distance of some tens of kilometres require different organization of operations and different techniques.

During the last three years KLASCO modernized 8 old cranes, and according to this and next year technical renewal plans it is foreseen to acquire 4 new portal cranes. They will be dedicated to general cargo.

The development project of the historical part of the city, Vitė quarter, and presently – part of the port – is the priority infrastructure project that has long been waiting for its turn. The narrowest Klaipėda port territory is being expanded by 40 thousand cubic meters of warehousing areas and open storage areas when old buildings are demolished and railway network is re-designed. During two years there will be constructed engineering networks and following EU regulation on rain drainage, new rain water treatment equipment will be installed, increasing the quantity of sewer water and durable coating will be laid. At the same time the railway siding will be constructed. This time we expect to avoid stevedoring problems that troubled us many times when after the finishing of big works, the completion of object was delayed due to details.

A. Pauža reminds us about the case due to which he had to say rough words to the former administration of the port for its sluggishness and slow public procurement tenders. As only last autumn, five years later, when the quay No 144 was constructed at Smeltė peninsula, the railway line was built up to it and only this year KLASCO begins active cargo handling operations. Such example of earlier uncoordinated actions raises resentment for the present port administration too, because there is no private or state return of investments. It induces to more carefully observe the infrastructure construction process and first of all invest into the places where the benefit is felt immediately.

KLASCO staff is focused to withstand the challenges

Seeing the efforts of the shareholders and the administration to flexibly respond to changes and give jobs to people, paying attention to professional qualification and social needs, the employees also take care of the reputation of the company as for the majority of employees KLASCO has become a second home.

KLASCO annually organizes a veterans' holiday which is one of the oldest traditions among industrial companies of the port-city, and the director general of Klaipėda State Seaport Authority Arvydas Vaitkus wandered that the career in one working place might continue for 40 years. When handing the Letters of Gratitude to KLASCO specialists executing production operations for forty years he stresses that the company shows the exceptional respect to a person and it is – a part of motivation. According to him, a challenging situation has appeared, but KLASCO is dealing well and assures the stability of cargo flows. Such effort is the greatest treasure of the port, bringing the most significant contribution to the basket of port revenues. ■





Vida Bortelienė

KLASCO正在寻找新方向

当东西方起草贸易走廊草案，背后进行商业竞争，这迫使企业更坚定地保持继续迈开自己的脚步，市场变化有助于企业更大胆寻找新活动。

贸易从东到西一直没停止

著名的克莱佩达港务公司KLASCO有着最丰富的业务经验，以便落实投资项目和提高生产速度。你在波罗的海地区很少能找到一个公司，管理维护货物吞吐量超过1200万吨，还是当它不转运煤炭和石油产品的时候。近年来，当海港入口疏浚产生，KLASCO能够容纳越来越多的“巴拿马型”船只，很显然，最大的好处是可以实现基础设施、装卸技术和业务解决方案彼此调整，降低成本，客户得到优质服务。

“当你在邻近的商业港口比较KLASCO与其同类公司时，你会明白，2014年其表现是优秀的。当然，我们希望我们的生产是按照计划执行，货流没有衰退，但是当你只是在运输链中的一个小环节时，对欧洲当前交易率放缓表示怨恨将是很难笑的。我们诚挚地感谢我们的客户，他们都尽可能的遵守他们的承诺。货物的命名已经变得更加多样化，但被牢牢地保持在列表顶部的货物类型稳步反映KLASCO的专业化——我们拥有化肥、粮食、滚装、杂货码头及他们的营业额增加或降低仅百分之几。有没有什么要隐瞒？金融危机已经影响到我们，但不显著。去年，立陶宛有破纪录的粮食丰收，今年也将是这样，拥有相同或低一点的收益率——这取决于大自然的意愿。我们得到的事实，从东方和西方的交易一直没有停止，有这样的稳定性作为保证——我们加载船舶，运输冶金原材料和金属制品以及其他类型的货物。

国家和港口管理局计划对未来说来是鼓舞人心的

当没有必要提高生产率时，我们使用了当期搜索新的合作伙伴和单纯的新思路。这样艰难的时刻——是刺激要考虑的方向的良机，以便让我们的大部门——货运站，达到更高的水平：我们计划新存储领域的基础设施建设，我们以技术重申，可以保证从更大的船只流畅装卸货物，交易市场开始增长。

克莱佩达国家海港管理局目前正在研究我们防波堤和港湾入口的重建问题，似乎是有关北部码头的角度。在港口南部的国家计划，Smeltė半岛和运营LNG港口之间填充了泻湖的水管道和KLASCO摆渡码头，形成新的领地，将开辟一个空间来实现我们雄心勃勃的项目，其中我们选择与客户进行协商运行。至于由于LNG港口的内置码头通道疏浚，以及Smelte半岛与北部港口相比限制较少，毗邻在民居建筑中，我们已经准备好从货主处听到最不同的想法。” - KLASCO总监Audrius Pauža对企业的未来发表乐观阐述。

发展基础设施的好时机

KLASCO技术和工艺的发展是一个整整持续了十年的自然过程，竞争是它的发动机。因此，该公司在已经完成了一个任务之时，就立即进行下一个任务，然而有几十公里的距离，以及不同的组织运营和不同的技术在这两个区域运营。

在过去三年，KLASCO改进了8个老起重机，根据这一点可以预见明年的技术更新计划，将有4个新的传送起重机。他们将竭诚为普通货物服务。

城市目前的历史部分开发项目Vitė区，作为港口的一部分——是重点基础设施项目，长期以来一直在等待轮到它的机

会。最窄的克莱佩达港区域被扩展为4万立方米的仓储区和开放式存储，老建筑被拆除，铁路网重新设计。在两年里将建设工程网络和下面的雨水排水系统，雨水新型水处理设备将按照欧规安装，提高下水道质量并涂上耐用涂层。同时将建造铁路壁板。这一次，我们希望这些大型工作之后，能避免困扰我们很多次的卸货问题，完成情况由于细节原因延误。

A. Pauža提醒我们，根据他的大致说法，港口存在低迷和公共采购招标缓慢的前期情况。这样说是由于去年秋天，也就是当码头144号在Smeltė半岛修建的五年后，铁路线才被建立起来，只有今年KLASCO开始进行货物装卸作业。早期不协调行动中这样的例子展示出本港口管理的不足也是如此，因为投资没有给私人或国家的回报。这导致更仔细地观察基础设施建设进程，首先投入到其中的好处是立刻能感觉到。

KLASCO人员聚焦于承受挑战

眼看股东和管理人员的努力，以灵活应对变化，给人们提供工作。关注专业资格和社会需要，员工也注意公司的声誉，KLASCO已成为广大员工的第二个家。

KLASCO每年举办veterans'假期是港口城市的工业企业中最古老的传统之一，克莱佩达海港国管理局总监Arvydas Vaitkus在一个工作地方徘徊的职业生生涯可能会持续40年。当把感恩的信交给生产经营四十年的KLASCO执行专家时，他强调，该公司展示了对每一个人的特殊尊重，这是动机的一部分。据他介绍，一个具有挑战性的局面已经出现，但KLASCO能处理好，保证货流的稳定。这样的努力是港口最大的财富，是对港口收入最显著的贡献。





The Posidonia SEA TOURISM FORUM

International Conference & Exhibition

The Cruising & Yachting Event of the East Med The Future of Sea Tourism in the Spotlight

26-27 May 2015

Megaron Athens International
Conference Centre, Greece

MEET

- Cruise Lines that bring over 2.5 million passengers to the East Med
- Destinations
- Cruise Ports
- Port & Marina Investors and Operators
- Yacht Chartering and Management Companies

DO BUSINESS

- Book a Stand
- Engage with Cruise & Yachting Executives and Decision Makers

NETWORK

- Participate in the incisive 2-Day Conference
- Share views with major players of the Sea Tourism Industry

LINK UP WITH THE CRUIESHIP SUPPLY CHAIN

- Sign up for the F&B Supply Workshop and learn how to access the European Cruise Procurement Sector

Join this premium event for Destinations, Ports, Municipalities, Chambers of Commerce, Shipping Agents and Ship Suppliers, Shore Excursion & Ground Handling Operators, Yacht & Marina Operators.

To participate:

www.PosidoniaSeaTourism.com

seatourism@posidonia-events.com

Member of



Μέλος • Member



Gold Sponsor



Silver Sponsors



Bronze Sponsor



Kalimeri Vassiliou & Co. Ltd



ARARAT
AllSuitesHotel
★★★★

WWW.ARARAT.LT



ARARAT
AllSuitesHotel
★★★★

- Comfortable, well-equipped, modern and functional rooms
- Conference hall
- Restaurants
- Lounge bar
- Mini SPA

Liepu str. 48 A, Klaipėda, Tel.: +370 46 4008800
www.ararat.lt



People in the Swapbody World



Gintare van der Zee

After spending 10 years with DFDS shipping line, and being responsible for sales in the Lithuanian office, Gintare (which is Lithuanian for Amber) decided in Summer 2014 to bring another product into the Eastern market, and thus contribute to the rapid development of the transport and logistics sector in the Baltics and other CIS countries.

When Gintare started at SEACO International Leasing GmbH* in Germany, she chose a much more interesting and specific product, compared with standard 20' or 40' containers. Gintare has been amazed by the sophisticated steel boxes with legs and roller-shutter doors, used for the high frequency turnover of goods, called swapbodies.

Even though swapbodies are considered a purely German product, they've been widely used in France, Holland, Norway, Italy and Poland due to multiple features.

The Seaco swapbody has been built according to the specifications of a sea container, and so has a solid floor and stable corrugated sidewalls. Such equipment is used not only for express parcel deliveries, being the main use of a swapbody, but also for bulk cargoes and other secondary purposes.

Swapbodies can be stacked up to 6-storays high, which enables the usage of this equipment for building structures. Gintare says that "many customers have already identified the vast opportunities of this equipment. One customer has even built a noise-protection wall by loading 2-3 swapbodies onto each other and filling the bodies with metal scrap. Solid walls enable the usage of swapbody for scrap transportation. Due to floor load capacity (over 5400kg/m²) it can be used for storing huge variety of goods: tires, furniture, personal belongings, equipment etc."

With a length of 7,45m and a width of 2,37m, it can also serve as a garage for cars. In addition to that, everybody remembers the 2013 flood in Germany, where swapbodies were used as a storage "on feet", enabling saving goods from flood water damage.

In the Baltics modified swapbodies are being used for grain transportation as silo-trailers.

All swapbodies are equipped with key-hole bars, which help to make better cargo lashing inside the unit. Lashing holes have already been used whilst modifying the swapbody into a mobile workshop – with cupboards for screws, tools and electric appliances. Such mobile workshops find popularity among technical service providers and motor-sport teams.

Gintare admits that these are only several of the ways to give a second life to a swapbody. People in the Baltics and CIS countries are much more creative with this popular equipment, which will grow constantly in these new markets.

With activities in Lithuania, Poland and CIS,

Seaco is supporting many emerging markets. One of strongest is the Online-Shopping World, driven by DPD, Hermes, DHL and GLS. And in Germany, it's possible only because of swapbody equipment to order a spare-part for a drilling machine in the evening, and to get it the next morning by 10 a.m. Overnight transportation is the key to timely deliveries!

Compared to goods delivered by standard containers (which usually takes weeks), a swapbody is a very dynamic product, enabling express parcel deliveries and subsequent utilization of the equipment close to maximum. There is a special truck requirement for swapbody delivery (2 units are always being transported); nevertheless, the cargo capacity of 2 swapbodies is higher than the capacity of one semi-trailer at equal or even lower costs. Not forgetting the savings of time and driver-working regime.

Gintare is convinced that entering Seaco and abandoning her shipping past has brought her to the solid ground of versatile road transportation equipment – to solid boxes with unlimited deployment options and an exciting growth potential. ■



seaco

For enquiries about used swapbodies or any questions related to this versatile and dynamic equipment, please contact us at:

Gintare van der Zee
 Seaco International Leasing GmbH
 Am Sandtorpark 2
 20457 Hamburg
 Tel.: +49 40 80803144
 Mob.: +49 172 587 4481
 Email: Gintare.vanderzee@seacoglobal.com
 Web: www.seacoglobal.com

*Part of Seaco Concern – world's biggest container lessor, operating 3,7mio TEU, supplying main shipping lines, such as Hapag Lloyd, MSC, CMA CGM etc. with various shipping equipment Seaco was formed in 1998 as a 50/50 joint venture between General Electric Capital Corporation and Sea Containers Ltd. Seaco is a wholly owned subsidiary of Global Sea Containers Ltd (GSCL), a Bermuda company. HNA Group Co Ltd., headquartered in the PRC, is a conglomerate with subsidiaries engaged in air transportation, logistics, shipping, hotel investments, financial services, tourism and other related businesses. HNA has more than 100,000 employees and is one of the largest non-government owned companies in the PRC. Bohai Leasing indirectly owns 100% of the equity interests of GSCL. HNA indirectly owns the majority of the shares of Bohai Leasing. The shares of Bohai Leasing are publicly traded on the Shenzhen Stock Exchange. Equipment provided to customers in over 80 countries.

<http://www.seacoglobal.com/services/domestic-leasing/>



在交换体世界的人民



Gintare van der Zee

在DFDS航运线工作10年，负责立陶宛营业点的销售工作，Gintare（在立陶宛语中是琥珀的意思）在2014年夏天决定让其他产品进入东部市场，从而促进交通运输物流业在波罗的海和其他独联体国家的快速发展。

当Gintare在德国开始在SEACO国际租赁有限公司的工作，与标准20'或40'货柜进行比较她选择了一个更有趣的和具体的产品。Gintare一直惊讶于先进的带腿钢箱和辊卷帘门，用于货物的高频成交，被称为交换体。

尽管交换体被认为纯粹是一个德国产品，并由于多个功能已经同时在法国、荷兰、挪威、意大利和波兰得到了广泛使用。

SEACO 交换体已根据海运集装箱的规格建成，因此具有坚实的平面和稳定的波纹挡边。这种设备不仅用于快递包裹交付，还是主要使用在交换体上，同时也应用在散装货物和其它次要目的上。

交换体可堆叠多达6层楼的高度，从而使该设备用于结构建筑。Gintare说：“许多客户已经确定了该设备的巨大商机。一个客户甚至通过交互加载2-3个交换体，以及使用金属废料填充内部，来建立报警保护墙。坚固的城墙使交换体可以进行废料运输。由于地板负载能力（超过5400公斤/平方米），可以用于存储各种各样的商品：轮胎、家具、个人物品、设备等。”

长7.45m,宽2.37m，它也可以作为一个汽车的车库。除此之外，大家还记得2013年在德国的洪水，交换体被用作“步行”存储工具，节约货物以及避免货物被洪水损坏。

在波罗的海交换体被改装用于粮食运输的拖车筒仓。

所有交换体都配有钥匙孔把，这有助于更好地在内部绑扎货物。绑扎孔已使用到把交换体移动到车间——带有柜子放置螺丝、工具和电器。这样的流动车间在技术服务提供商和电机运动队中的知名度很高。

Gintare承认，这些只是给予交换体第二次生命的几个途径。波罗的海国家和独联体国家的人更具有这种流行设备创意，这将在这些新兴市场不断增长。

在立陶宛、波兰和独联体，SEACO

支持许多新兴市场活动。其中最强大的是在线购物世界，在DPD、爱马仕、DHL和GLS驱动下进行。在德国这有可能仅仅是因为交换体设备在晚上订购一个钻孔机的备件，经过隔夜运输在第二天上午10点就能及时交货！

比起用标准集装箱（通常需要数周）交付货物，交换体是一个非常活力的产品，使快递包裹运送和设备接近最大的后续利用。卡车对用交换体进行交付有特殊要求（通常运输2个单元）；然而，2个交换体的货物容量比一半挂车相等，甚至具有更低的成本和更高的能力。更不要忘记它还储存了时间和驱动程序工作机制。

Gintare确信，进入SEACO，放弃她过去的航运时代而进入了她收益丰厚的具有坚实基础的道路运输设备——固定的箱子与无限的部署选项将带来令人兴奋的增长潜力。 ■



查询交换体的相关使用,或与此相关通用性和动态设备有任何疑问,请与我们联系:

Gintare van der Zee
SEACO国际租赁有限公司
地址: Am Sandtorpark 2
20457 Hamburg
电话: +49 40 80803144
手机: +49 172 587 4481
电子邮件:
Gintare.vanderzee@seacoglobal.com
网址: www.seacoglobal.com

* SEACO关注的部分是一—世界上最大的集装箱出租人,经营3.7mio TEU,为主要航线提供服务,如赫伯罗特、地中海、达飞轮船等。SEACO成立于1998年,50/50的合资企业,通用电气资本公司和海运集装箱有限公司各占一半。SEACO是全球海运集装箱有限公司(GSCL),百慕大公司的全资子公司。海航集团有限公司,总部设在中国,从事航空运输、物流、航运、酒店投资、金融服务、旅游及其他相关业务子公司集团。海航拥有超过100,000名员是在中国最大的全球非政府拥有的公司之一。渤海租赁间接拥有GSCL100%股权。海航间接拥有很大渤海租赁的股权。渤海租赁股权在深圳股票交易所上市,向80多个国家的客户提供设备服务。

<http://www.seacoglobal.com/services/domestic-leasing/>





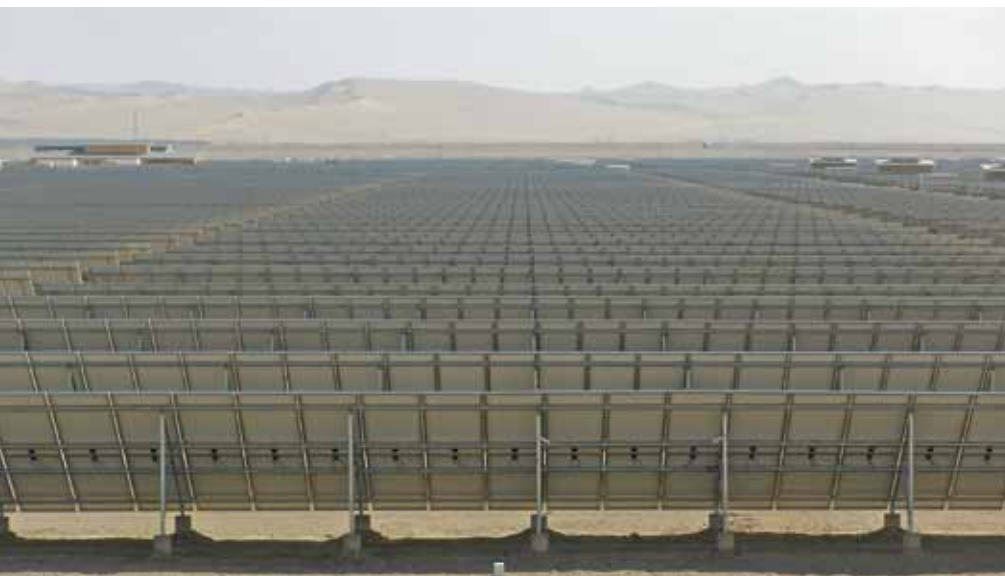
PERSONALLY WITH CHINA (4)

Zita Tallat-Kelpšaitė

Treasures of Gansu province (2)

In the previous pages of the diary we talked about the treasures of Gansu province dedicated to the human soul, but Dunhuang appeared first of all as one of the biggest and most significant stopping points on the Silk Road. The facts fixed in ancient manuscripts speak about the importance of the Silk Road, which passed via Dunhuang, to the development of the world economics and culture. It is seen from the documents that Dunhuang city was not only as the distribution centre of goods on the Silk Road but also an active producer of its own goods.

Presently, Gansu province is an important environment of agriculture, new industry technologies and innovations.



Energy is produced by the sun and wind

Generous land of the oasis is perfectly suitable for agriculture, and the inhabitants of Gansu province have ingeniously adapted the limitless expanses of desert to the production of alternative energy.

The best way to make sure how it happens is to see it. We drive passing green fields, blooming flowers and it seems that several steps aside there are sandy mountains without any signs of life. The contrast is further enhanced by the areas of lush vineyards. They are meticulously maintained and cherished. The berries being ripen naturally on the branches by the torrid sun are kindly caressing the palate. Due to suitable composition of the soil, and lots of sun not only the grapes are famous for its great taste, but also other kinds of fruit grown in Dunhuang surroundings.

In the soil of Gansu province there thrive not only excellent fruit and different vegetables but also high quality cotton, flowers, medicinal plants, raw material for the production of beer and food for livestock. The land is of generous variety of minerals. Only in Jiuquan region there are five big zones of minerals where there are 487 ore fields. 49 kinds of minerals are found there, such as gold, tungsten, manganese, chromium, asbestos and etc. The minerals are processed in six big industrial companies.

The sun gets straight to the top of the head – not in vain the guide warned us to cover the heads. They work better when they are not overheated. Then the sun is made to work for man's sake. The region has no shortage of solar resources. The inhabitants of Gansu province have calculated that the yearly average of shining hours there are more than 3000 and that is just a little lower than in Tibet. In 2015 the grid-connected PV installation capacity is going to reach 2 M kW in the whole Jiuquan area, planning to reach 10 M kW by 2020. The capacities are permanently developed and in the future the figures should greatly increase. It is anticipated that it would be possible to use about 50 000 square km areas for the production of solar energy and produce the energy of about 20 M kW.

The wind is also successfully used for the production of alternative energy together with the sun. The rotating windmills that can hardly be outreached with one's eyes in the expanse of the desert – creates an amazing spectacle. According to the data of information publication of Jiuquan technological development, the wind power amounts have reached 45 M kW. It is anticipated that in one seventh of the country there could be developed wind fields, including arable land without any demolition or disaster to the climate and ecology as the wind is not dangerous or destroying. The annual utilization hours of full load may be up to 2300 hours.

The local government plans to construct six big types of projects such as Jiuquan wind power Equipment Manufacture Zone, focusing on deploying wind turbines final assembly, fan blades manufacture, tower shelves, cast iron parts and flange manufacture, electrical and control equipment, R&D and hi-tech service as well.

The wind power equipment manufacture in



Gansu province started in 2009, and only within two years 32 enterprises of wind power and PV equipment industry were founded. The majority of them are well-known not only in China but also all over the world. Only in 2012 the sales income was 12,8 billion RMB (Chinese renminbi).

One of the enterprises producing equipment for wind power industry is located in Jiuquan national industry park. Here the longest fan blades are manufactured.

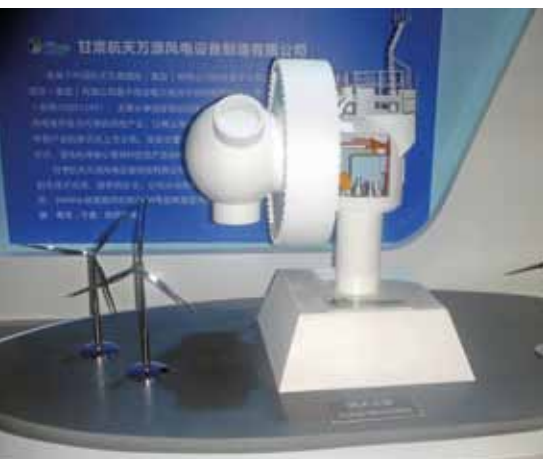
Elixir of youth – in the desert

Jiuquan national industry park is famous for different production, beginning with the equipment of wind and solar energy industry and ending with different food products and fruit, made of the magic Chinese plant – suoyang, (in Latin *Herba Cynomorii*). Literally translated from the Chinese language it means “to lock jan” or “to lock energy”. This legendary plant – is called as desert ginseng, white ginseng, golden root and it is considered as the elixir of youth and it is especially valued and revered in China. Suoyang – a desert flower – grows at high altitude, mainly found in China, between internal Mongolia and Tibet. Experts say that suoyang with the best healing properties is the one that grows namely in Gansu province, Guazhou district.

According to the legend, during one of a lot of wars the soldiers, emaciated by cold, hunger and illnesses, stopped to rest in a small settlement of Dunhuang. The majority of them did not expect to live till the morning. The local inhabitants fed them and the soldiers fell into a deep sleep and slept for three days. When they opened their eyes after three days, they felt rested and strong. And most importantly – their soul was strong and combative. The soldiers were affected by the feast because the hosts flavored them with a magic desert plant suoyang which was known to them for a long time. The fame about the plant spread quickly and the soldiers of Tang dynasty used to strengthen their bodies and souls with it before the battle. The Emperor Li Shi Min, seeing the impact suoyang makes on the soldiers and how it saves and strengthens their health, named the city Suo Yang to the honour of the plant, the inhabitants of which saved the dying soldiers. During the reign of Qin and Han dynasties suoyang plant was used as a drug, and the famous doctors of a lot of dynasties appreciated it as an effective medicine.

In traditional Chinese medicine suoyang is used for thousands of years. Suoyang root is considered as an excellent present for wedding, birthday or jubilee wishing health and longevity. The suoyang roots are deeply entrenched and it is to be dug up before the snow melts, and the best period is on the third day out of nine coldest days after the midwinter, when the snow is melting from its blossom and jan energy is being spread...

Modern Chinese medicine which is based on traditional teaching has scientifically proved the advantages of suoyang. The preparations made out of it are used to treat impotence, infertility, liver, kidney, spine, joints, heart and other illnesses. It is believed that these preparations slow down the aging process. The latter statement is proved by reality – the age of population in those places





reaches 80–90 years. The life of herbalist Li Ching-Yun from Sichuan province continues to amaze the world, as it lasted for 256 years. This herbalist and martial artist had been officially married fourteen times, had 23 wives and a great number of posterity. As Chinese press writes, he used wild ginseng and other plants growing in this district.

The complex of the Great Silk Road – world cultural heritage

The city Suo Yang, named after the curative plant, was founded during the reign of the Han dynasty (202 BC–220 AD) and was one of the stopping points and a military post on the Great Silk Road. This border town especially flourished during the reign of Tang dynasty (608–907). Later its glory vanished and the functions of border post were undertaken by Jiayuguan fort the construction of which was commenced in 1372. It was one of the biggest and most significant border posts of the Great China Wall, covering the area of more than 33500 square meters. The perimeter of the walls surrounding the fort was 733 m, wall height – 11 m. It is said that before the commencement of the construction the official person asked the architect how many bricks he would need for this construction. The architect answered that 99999. The official person expressed his doubts if it would be enough. Then the architect added one more brick. When the construction was completed one brick remained unused and it was put at one of the gates and it is there up till now.

Jiayuguan fort – is the most distant Western border post, founded 6 km away from Jiayuguan city, near the oasis, between two hills in the natural valley, called Hexi corridor by which the Great Silk Road passed. This fort had important economic and military significance as well as impressive construction causing admiration and attracting world travellers.

Jiayuguan fort and the ruins of the old Suo Yang city are valued as historical and cultural heritage and lots of tourists visit them. In June 2014 the ruins of Suo Yang city were joined to other 32 historical places including Jiayuguan fort, the Great Silk Road and Eurasian trade and culture communication road – a complex which is included into the list of UNESCO world cultural heritage.

The Yellow River – the cradle of civilization on Earth?

The trip in Gansu province was finished by the acquaintance with Lanzhou, the capital of this province. We fly from Jiayuguan to Lanzhou by local air lines and it takes a little more than two hours, and almost the same time we need to reach the destination by bus. Though, due to different transport interference we are late to a gala dinner organized by the foreign relations department of the government of Gansu province to the honour of our group, our eyes experience amazing feast of images, enjoying the symphony of picturesque mountains and valleys.

Lanzhou is divided into two parts by the Yellow River which is called the mother of rivers and its water is coloured in deep yellow colour by the minerals in the soil. A matter of honour of tourists is to take photo at the sculpture of “Yellow River Mother” at a distance and nearby. We



also do the same, having spent some time in a queue until lots of groups of Chinese take photos at 6 m of length, 2,6 m of height and more than 40 t weight piece of art of Gansu sculptor He E. This sculpture "Yellow River Mother" was created and built in 1986 and it symbolizes the honour to the river which according to the scientists basing archeological investigations was not only the cradle of China nation but also the cradle of civilization on the Earth. According to data of the latest investigations namely in the valleys of the Yellow River there were found the remains of the settlements of the primitive people on the Earth. Those assumptions are convincingly demonstrated in Gansu province museum.

The legend about king Gesar

We start the last morning of our stay in Gansu province at the Northwest University for nationalities and Tibetan cultural protection (NWUN). This university was founded in 1950. It was the first university for ethnic minorities in China People's Republic. There are 26 faculties. Out of 12 scientific research institutes there are such ones as Information and technologies for China minorities, Gesarology, National documents located abroad, Islamic culture, Tibetan culture, West Mongolian culture and other scientific research institutes. The university suggests a wide spectrum of three level education in different fields – bachelor's, master's and Ph. D. – for getting degree when studying in the Chinese, Tibetan and Mongolian languages.

There study 26 thousand students of more than 50 nationalities from China and foreign countries

at the university. Six thousand students learn the Tibetan language including some tens of foreigners. The students can use about 1,5 million books accumulated at the library, both paper ones and digital. Famous professors who have defended their scientific works in China and in well-known world universities and who have published a lot of historical, scientific books, sets of documents, manuals and dictionaries, give lectures for students' community.

Dynasties of scientists are born at the university. A famous Tibetologist and Gesarologist, professor Wang Yinuan continues the work in Gesarology that was commenced by his father. He investigates and systematizes endangered Tibetan and other nations' languages that have only a verbal form but have no writing. Priceless works of cultural heritage created in verbal form have survived. The most significant of them is "The Epic of King Gesar". The term gesarology is derived from the title of this legend. The verbal epos of the XII century has reached us and it tells about a fearless warrior, the King Gesar of Lin kingdom. This epos is composed from different versions and variations and is considered as the world longest verbal creation which combines more than one million poems that were passed from generation to generation without any writing. Now this epos is in written form and more than 120 books make this epos. Tibetan epos "The Epic of King Gesar" by its significance to the world culture equals to Greek "Iliad", British legend about the King Arthur or German "Nibelung Song".

Professor Wang Yinuan states that his aim and task was to fix the existing situation of the verbal heritage, preserve it, put down the unwritten fragments and leave it to the future.

The happiness shawls from Tibetan Buddhist hands

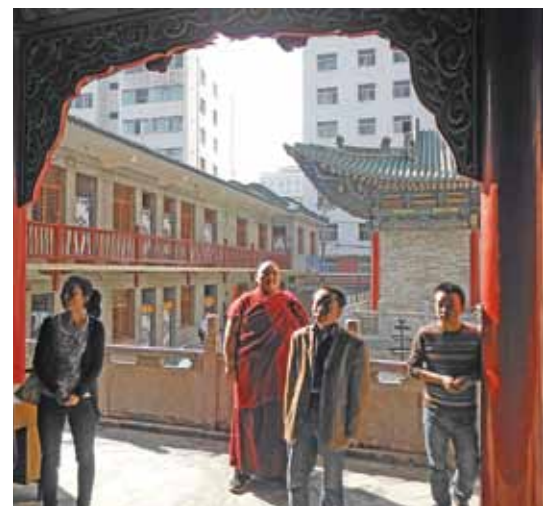
We meet the heads of Gansu Buddhist association in Tibetan Buddhist monastery in the centre of Lanzhou city. Kindly smiling monks put white silk shawls on our necks and wish us good luck. Monastery doors and Buddha statue in the temple are decorated with the same colourful shawls where we are invited to pay our respect to deity. Then we talk to each other and dine at a long table. The monks respectfully submit the meals prepared by them. They assure that they treat the guests with the same meals that they have every day: cheese, rise with dried fruits and yak milk yogurt. It is

true, that the latter is made especially for us – not from the milk bought in the city, but brought from the mountains where the yaks graze immaculately clean mountain grass and drink clear mountain water at the altitude of three kilometres. The news that somebody from the monks went to the mountains to bring fresh yak milk deeply moved us as they wanted to treat other faith guests from far away countries traditionally – real, natural and especially tasty Tibetan yogurt.

Though our agenda that was wisely prepared by the information department of China Foreign Ministry and the official person of this department Du Huanhuan accompanied us during the trip, it was rather intensive, but sitting and calmly talking at the table in Tibetan Buddhist monastery seemed that the time stopped. Nobody is in a hurry here. There are no signs of concern or stress in the faces. Smile and peace is seen in their faces and in their everyday life, which consists of prayers, meditations, housework and the study of scripture. It seems that innovations and different technologies have not dropped in. The monks say that they re-write the sacred sutra by hand like it was done thousands of years ago.

Do we miss such state? Maybe, for a while.

We leave this oasis of peace and again dive into our own pace of everyday life. Ahead there is a trip to the airport and the flight to the place where peace cannot be found even in a dream – to the biggest mega-city of China, the centre of business and finances Shanghai. We shall walk there flipping through the next edition of the magazine. ■





我个人与中国之间的故事 (4)

Zita Tallat-Kelpšaitė

甘肃省的珍宝 (2)

在之前的数页日记中，我们谈到了甘肃省献给人类灵魂的瑰宝，以及敦煌成为丝绸之路上出现的最大和最显著的驿站之一。在古代手稿中记叙的事实诉说着有关丝绸之路的重要性，它通过敦煌向世界传递着经济和文化的发展。从文档中可以看出，敦煌市不仅是丝绸之路上的商品集散地，它自己也是自产商品的制造者。

目前，甘肃省拥有农业、新兴产业技术和创新的重要环境。



能量是产自太阳和风力

大片绿洲土地完全适用于农业，甘肃省的居民都巧妙地适应沙漠的无限广阔，用替代能源进行生产。

确定这一切如何发生的最好的办法就是亲自实地观察。我们开车路过绿色的田野，盛开的鲜花，似乎进过几站除了预留的沙山之外，没有任何生命迹象。郁郁葱葱的葡萄园地区进一步增强了这种对比度。在人们的精心维护和珍惜下，满树枝的浆果在炎热太阳的照耀下自然成熟变得美味。由于土壤和大量阳光的适宜组合，在敦煌的环境里生长的著名美味水果不仅有葡萄，也有其他种类。

在甘肃省土壤中有茁壮成长的、不仅有美味水果和多种蔬菜，还有高品质的棉花、花卉、药用植物、生产啤酒的原料和牲畜的饲料。地下也多产各种矿物质。在酒泉地区有矿物质五大区，那里有487处矿床，被开采出的矿物质有49种。例如金、钨、锰、铬、石棉等矿物，都在六个大工业公司进行处理。

太阳逐渐直奔头顶——向导告诫我们要覆盖住头的话没有白费。人们不觉得过热时才能更好地工作。然后就是太阳能为人们所用了。该地区并不缺乏太阳能资源。据甘肃省居民统计，年均阳光照射超过3000小时，这比西藏略低。2015年在整个酒泉地区，电网光伏安装能力将达到2M千瓦，规划是到2020年达到10M千瓦，并在未来这数字还要大大增加。可以预料的是，这将可以使用约50000平方公里的领域用于生产太阳能，产生约20M千瓦的能量。

风力也与太阳一起成功地用于生产可替代能源。旋转的风车在辽阔的沙漠上甚至难以用肉眼看清——却创建着一个惊人的奇观。据酒泉技术发展信息发布的的数据显示，风力发电额已经达到45M千瓦。可以预料，全国七分之一有可能的是开发风场，其中包括耕地，这不会对气候和生态产生任何破坏或灾难，因为风力本身不具危险或破坏性。满载年利用小时数可能会高达2300小时。



当地政府计划兴建六大类型项目，如酒泉风电装备制造园区，重点部署风力发电机总装，风机叶片制造，铁塔架，铸铁件和法兰制造，电气设备和控制设备，以及研发与高生物技术服务。

甘肃省在2009年开始制造风电设备，仅在两年内就有32家风电和光伏设备行业企业分别成立。他们中的绝大多数都不仅在中国，而且在世界各地是知名的。仅在2012年的销售收入就达到128亿RMB(人民币)。

其中一家生产风电产业设备的企业位于酒泉民族工业园。最长的风扇叶片在这里被制造出来。



青春的灵药——在沙漠中

酒泉民族工业园以制造不同产品而闻名，一开始是风能和太阳能产业设备，后来是不同的食品和水果，这创造了中国的奇迹植物——锁阳，(在拉丁语里面称为锁阳草)。从汉语中直译，锁阳的意思是锁住阳光，或者说锁住能源。这个传说中的工厂被称为沙漠藜芦、白藜芦、金根，被认为是青春的灵药，特别受到中国的重视和尊敬。锁阳是一朵生长在高海拔地区沙漠之花，主要分布在中国的内蒙古和西藏之间。专家说，锁阳具有最好的治疗作用，生长在甘肃省瓜州县。

据传说，在诸多战争中，有一次，瘦弱的士兵又冷又饿又病，在敦煌停下来稍作休息。他们中的绝大多数，没想到能活到第二天早晨。在得到当地居民的喂食之后他们陷入了深睡，睡了三天。当他们三天后再次睁开眼睛，他们觉得得到了充分休息，身体坚强。而最重要的是——他们的灵魂强大而善战。士兵们之所以受到食物的影响，是因为主人们为他们喂食了他们很长一段时间以来所知道的一种神奇的沙漠植物锁阳。该植物的名声迅速蔓延，唐朝的士兵战斗前都要服食以强大自己的身体和灵魂。皇帝李世民眼看着锁阳对士兵产生的作用，以及它如何保障和加强自己的健康，并拯救垂死的士兵，于是赐予锁阳这样一种植物以美誉。在秦汉统治期间锁阳被用作药物，很多朝代的名医都对这种有效药物赞不绝口。

在古代中国锁阳作为药物用了几千年。锁阳根被认为是在婚庆、生日或周年纪念上希望健康长寿的很好的礼物。该锁阳根根基深厚，是在雪融化之前被挖出，最好挖掘时期是冬至以后九个最冷天的第三天，此时雪开始融化能量开始蔓延.....

在中国的现代医疗中，锁阳的优势基于古代中医已经得到科学证实。从锁阳中提炼出来的制剂用于治疗阳痿、不孕不育、肝、肾、脊柱、关节、心脏等疾病。据认为，这些制剂减慢衰老过程。后者这

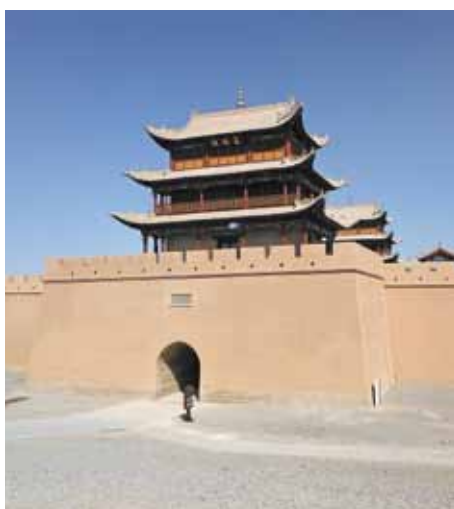




种声明得到了现实的证明——人口年龄在那些地方达到80-90岁。四川中医李清云的长寿继续震惊着世界，因为他的生命持续了256年。这个中医和武术家已经正式结婚14次，有23位妻子和大量后代。中国媒体写道，他使用在这一地区不断生长的野山参和其他植物。

伟大丝绸之路的复杂性—— 世界文化遗产

城市锁阳因具有疗效的植物而得名，在汉代(公元前202年 - 公元220年)期间建立，是在伟大的丝绸之路上的又一个驿站。这个边境小镇在唐王朝(608- 907)时期作为一个军事哨所尤为兴盛。后来它的荣耀消失，原因是其边防哨所的职能是由嘉峪关城楼代替。嘉峪关的建设始于1372年，是伟大的中国长城最大和最显著边防哨所之一，占地面积超过33500平方米。炮台周围墙壁周长是733米，墙高11米。传说，施工开始前，官方的人问建筑师按这种机构计算需要多少块砖。建筑师回答说，99999块。官方人士对这是否足够表达了他的怀疑。于是设计师增加了一块砖。当建设完成后，这一块砖经证明依然未被使用，于是它被置于其中一个大门口，至今依然在那里。



嘉峪关堡——是最遥远的西部边境哨所，目前距嘉峪关市6公里，在绿洲附近，两山自然峡谷之间，这里被称为河西走廊，丝绸之路由此通过。这个堡垒具有重要的经济和军事意义，建筑令人印象深刻吸引世界游客产生敬佩之情。

嘉峪关堡和锁阳城的遗址具有历史文化价值，吸引了大量游客的光临。2014年6月锁阳城遗址被加入到其他32处包括嘉峪关堡在内的历史名胜中，伟大的丝绸之路和欧亚贸易和文化交流之路——这一系列被列入联合国教科文组织的世界文化遗产名单。

黄河—— 地球上文明的摇篮？

在甘肃省的行程以到达这个省的省会兰州完成。我们从嘉峪关飞往兰州当地飞机需要两个多小时，几乎在同一时间，我们需要到达公交目的地。不过，由于不同运输的干扰，我们赶到盛大晚宴时迟到了。甘肃省对外关系部门尊敬地接待了我们的团队，我们的眼睛体验着盛宴举办的惊人的影像，享受风景如画的山脉和交响乐般的峡谷。

兰州由被称为母亲河的黄河分成两部分，其水被土壤中的矿物质着色为深黄色。令游客深感荣幸的事，就是与“黄河母亲”近距离拍照了。我们也是一样，花一些时间排队，与好多中国人一起拍摄6米





长, 2.6米高且超过40吨重的这件甘肃雕塑家艺术品。这个雕塑“黄河母亲”创建于1986年, 它象征着荣誉, 根据科学家立足考古调查黄河不仅是中华民族的摇篮也是世界文明的摇篮。根据最新的调查, 即在黄河谷地的数据有发现原始人在地球上定居点的遗迹。这些假设都在甘肃省博物馆得到了令人信服的证明。

有关格萨尔王的传说

我们停留在甘肃省的最后一个早晨来到了西北民族大学藏文化保护处(NWUN)。这所大学成立于1950年, 是中华人民共和国基于少数民族的第一所大学。有26个院系。在12个科研院所中, 有中国少数民族信息和技术, 格萨尔学, 位于国外的国家文件、伊斯兰文化、藏族文化、西蒙古文化等科研院所。这所大学提出了一个广泛的领域的三级教育谱——学士、硕士和博士学位——是可以汉语、藏语和蒙古语学习时取得。

在这里有来自于中国50多个民族和国外的总共26000名学生在大学学习。六千名学生学习藏文, 其中包括几十名外国学生。学生们可以使用图书馆所藏的约150万册图书, 这些图书有纸制版也有数字版。知名教授捍卫了自己在和中国和世界知名大学的学术研究, 发表了大量的历史、科学著作、系列文献、手册和字典, 为学生社区讲学。

大学诞生了科学家时代。著名的藏学家和格萨尔学家, 教授汪一暖继续着他的父亲开始研究的格萨尔学工作。他只调查濒危藏语和其他语言系统中只有口头但没有书写系统那部分。口头形式创造的文化遗产珍贵作品幸存下来。其中最显著的“格萨尔王史诗”。术语格萨尔学从这个传奇的称号派生。十二世纪的口头史诗已经展现在我们面前, 它讲述了一个无畏的勇士, 林国的格萨尔王。这篇史诗是由不同的版本和变化组成, 里面有一百万多首诗歌, 被认为是世界上代代相传的最长的口头创作。现在, 这首史诗以书面形式、超过120本书呈现。藏族



史诗“格萨尔王史诗”其在世界文化上的意义等于希腊的“伊利亚特”, 英国传奇亚瑟王和德国“尼伯龙根之歌”。

汪一暖教授指出, 他的目标和任务是修复口头传承文化的现状, 保护它, 记载没有写成文的片断, 并留给未来。

从藏传僧人手中传递过来的信物幸运披肩

我们在兰州市中心的藏传佛教寺院遇见了甘肃省佛教协会的负责人。僧人微笑着把白色的丝绸披肩披在我们的脖子上, 并希望我们好运。修道院的门与佛像在寺庙中装饰着同样的五颜六色的披肩, 我们被邀请向神灵敬香。然后我们彼此交谈并在一张长条桌上用餐。僧人恭敬地提交一份他们的饭菜。他们确保款待客人的食物与他们每天食用的都一样: 奶酪、干果米饭以及牦牛奶酸奶, 这是真的。最后一项还是由特别为我们准备的——不是从城市里购买的那种牛奶, 而是产自于在那里吃一尘不染山草的牦牛奶, 并喝着从三公里高的山上带来

的清澈的山泉水。有僧侣到山上带来新鲜的牦牛奶的消息深深地感动了我们, 因为他们想以古老传承的方式款待从遥远国家具有其他信仰的客人——用真实、自然、尤其是美味的藏酸奶。

虽然我们的日程由中国外交部和本部门做了明智安排, 在旅途中陪伴我们的信息部官方人士杜欢欢的议事日程也是相当密集, 但在藏传佛教寺院坐着并平静地交谈似乎使时间停止, 没有人在这里赶时间。在他们的脸上没有压力的迹象, 微笑与和平出现在他们的脸上, 并在他们的日常生活中, 由祈祷、冥想、做家务和研究经文实现。看来创新和不同技术并没有融入其中。僧侣说他们重复手工书写神圣的经文, 就像是几千年前做的那样。

我们是否错过了这样的状态? 也许, 有一段时间了。

我们离开和平的绿洲, 再次进入我们自己日常生活的节奏。前面是前往机场和飞到及时在做梦时都不能发现平和的地方——中国最大的超级城市, 商业和金融的中心, 上海。我们会在下期杂志中走到那里转转。



Eurasia Rail (Istanbul, Turkey)



director general of Lithuanian railways Albertas Šimėnas presented the activities of the company. The reports at this session were made by Jean-Pierre Loubinoux, director general of the International Union of Railways – UIC (France), Libor Lochman, executive director CER (Belgium), Benoit Schmitt, executive director For Europe & Africa, Deutsche Bahn (Germany), Ludvík Urban, vice-chairman, Czech railway (Czech Republic), Alberto Mazzola, senior vice president of International Affairs, Italian State Railways (Italy), Zoltán Kóthy, head of cabinet, MAV-START Co. (Hungary).

The delegation of AB "Lietuvos geležinkeliai" (Lithuanian railways) met the representatives of Turkish railway company TCDD, logistics organization BALO, logistics companies GEFCO, "Arkas Lojistik" and "Arkas Line". During the meetings they negotiated on cargo transportation from Turkey to Lithuania, discussed the results of a pilot container transported from Turkey to Lithuania in February. The distance between the two countries was covered in less than 4 days. According to the deputy director of Cargo transportation authority of Lithuanian railways Saulius Stasiūnas, cargo transportation between Turkey and Scandinavian countries – is one of the most important development tasks of container train "Viking".

New edition of the magazine JŪRA MOPE SEA was presented in "Eurasia rail" exhibition and conference in Istanbul. The magazine JŪRA MOPE SEA is cooperating with the organizers of international exhibition and conference "Eurasia rail" for the third year. The magazine is a media partner of the event. ■

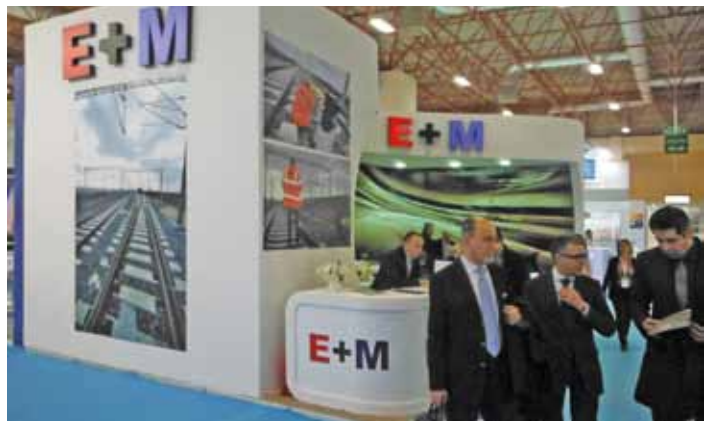
Lithuanian railways expect active cargo flows from Turkey

The exhibition "International Rolling Stock, Infrastructure & Logistics Exhibition", celebrating its 5th anniversary, according to the organizers of the event "Türkel Fair Organizations Inc." is the third world biggest event among the events in this field.

This year exhibition occupied three exhibition halls – the area of 21.680 sq. m. The first one that took place in 2011 fit in the area of 18.000 sq.m. This year 300 exhibitors presented their activities. In addition, huge stands have been opened by large companies such as Siemens, Alstom, Ulaşım A.Ş., Skoda, ABB, Vossloh, Knorr Bremse, Bombardier, Aselsan, Hisarlar, Durmazlar, Savronik, Schneider Electric, Huawei, Ansaldo, Talgo, CAF. And also Bozankaya Company exhibited its electric bus for the first time in this exhibition this year. About 25 thousand visitors came to the exhibition.

Mr. Korhan Yazgan, Chairman of The Board of the Türkel Fair Organization, stated that "Eurasia Rail" exhibition also became prominent with the conference and seminar programs and said: "This exhibition is the most serious meeting platform of the sector in Eurasia. This exhibition offers innovation and services in the world relating to the railway, light rail systems, infrastructure and railway logistic issues to the sector, and conferences and seminars conducted simultaneously with the exhibition provide an insight to the companies in the sector for the position that they will get in the future. One of the conference topics of this year is "Vehicle technology of High Speed Rail and problems encountered" with "Regional cooperation opportunities in infrastructure".

In the event "Eurasia rail" the delegation of Lithuanian railways took active part. At the conference session "Developments in World Railways" deputy





XVIII INTERNATIONAL
FESTIVAL

"MUSICAL AUGUST AT THE SEASIDE"

25th July – 16th August
2015

Klaipėda, Neringa,
Palanga, Kretinga
Lithuania

25 July, Klaipėda
By the monument "Arch"

IN THE AIR

Dance concert of Klaipėda State
Music Theatre ballet troupe

30, 31 July, Klaipėda, Palanga

DIVISION PREMIERE

Dance performance based on
the novel „Divizija” by A. Daugėla

1 August, Klaipėda

ALCHEMY OF LOVE

Festive concert with the soloists
from Lithuania, Poland, Germany,
Georgia / Czeck Republic, Ukraine

6 August, Klaipėda

Liepaja Drama Theatre's movement
performance

J. Rainis **INDULIS UN ĀRIJA**

7 August, Klaipėda

Backyard of the Klaipėda Clock Museum
OPERA NIGHT

G. Bizet **CARMEN**

8 August, Klaipėda

Klaipėda Castle
W. Shakespeare's tragedy

ROMEO AND JULIET

5, 14 August, Neringa, Nida

G. B. Pergolesi comic opera

LA SERVA PADRONA

D. Goggin musical comedy

NUNSENSE

11, 12 August, Klaipėda, Kretinga

SCALDED HEARTS

Music and poetry project,
Lithuania–France

And other events

More information:

www.klaipedosmuzikinis.lt

 [klaipedosvalstybinis.muzikinisteatras](https://www.facebook.com/klaipedosvalstybinis.muzikinisteatras)



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



The future of European transport: implementing new regulations, trend updates and new opportunities

Małgorzata Stankowska

The 5th edition of Transport Week, one of the most important transport events in Central and Eastern Europe, took place on March 17-19th 2015 in Gdańsk, Poland. This year's event brought many compelling questions from the audience and vivid debates followed by individual conversations between invited experts and guests.

"Transport Week is an essential update for the European transport industry which allows representatives from key institutions associated with the transport sector to network and discuss the opportunities. I hope this event will once again contribute to a fruitful exchange of thoughts and experiences!" said Monika Niemiec-Butryn, Deputy Director of the Department of Maritime Transport and Shipping Safety at the Polish Ministry of Infrastructure, who together with Julian Skelnik (Chairman at the Baltic Ports Organization) and Bogdan Ołdakowski (CEO at Actia Forum – organizing body of the Transport Week), opened the conference.

European container market, advances in transport infrastructure and environmental challenges in shipping were the three main issues brought up at Transport Week 2015. This year's thematic scope has been broadened by topics referring to the current situation in Russia which has had indeed a real impact on European ports turnover not only due to the war in Ukraine, but also the depreciation of rouble and increase of freight costs resulting in the overall decrease of Russian imports.

Emerging European containers

"In sense of the economy, our times are better. The crisis is over" – a dynamic introduction, including a general overview of the current economic situation in the Baltic Sea region, given by Julian Skelnik has started the first day of agenda.

Dr. Lauri Opala, with his speech on Logistic sector's contribution to the economy, introduced the prospects for freight transport demand and situation of EU countries within the global top logistic performance according to the Logistic Performance Index which showed income level rather helps little without aligned policies.

Presentation on Safety & security in container terminals (vulnerability factors, security regimes & risk management, preventing accidents, IT-based theft & tank contamination) given by Andrew Huxley from TT Club, presented real threats and solutions for terminals (spyware, tracking container movements, creating release codes, altering stock levels and locations). With his over 30 years of observation, the Secretary General at Global Shippers Forum, Christian Welsh introduced us to the topic of establishing alliances in container shipping and their implications for seaports, shippers and consumers indicating the market leaders should now focus on bringing an increase of quality of provided services and a decrease of the end users' real costs.

Transport Week means also workshops and discussion panels. A vivid discussion between Bjarne Mathiesen (Ports, Rambøll) and conference participants involved the emerging hub- and gate-ports in Europe and the perspectives for the market as the above all driver. The how well is the European port, shipping and intermodal container market established? panel gathered following representatives from European transport industry: GeorgeVişan (Constanta Port Authority), Paul Ilau (EY Romania), Nils Heine (CPL Competence in Ports and Logistics) and MichałLitwin (Federation of Independent Rail Operators).



Changing dynamics of European transportation and trade

Second day of the Transport Week concentrated on changing dynamics of European transportation and trade. An overall market dynamics analysis was presented by Dr. MaciejMatczak (Head of Consulting Department at Actia Forum), who pointed out that the gap between developed and developing countries is to decrease. The growth tempo of CEE countries is about to boost by 2019, while maritime sector does not seem to grow or decline dramatically. An overview on climate change impact on European trade and transport was given by Konstantinos Alexopoulos from UNECE (United Nations Economic Commission for Europe), who indicated the need of adjusting modern infrastructure to answer needs resulting from indeed changing climate.

SECA is real now

The SECA is real now - first implications of sulphur limit BPO meeting included the shipowners compliance strategies – recent status and development, as well as an overview of introduced monitoring, sanctions and penalties systems, first market reaction and freight price effect after introducing the Sulphur Directive on 1st January, 2015. Since the current low fuel prices, coming into force of the new law was way less problematic and that it would be the previous year and the mostly affected shipowners and terminal operators have now some time to make the right investment decisions. The panelists that submitted first outcomes after introducing the new regulation were: NarinéSvensson (Swedish Transport Agency, Civil Aviation and Maritime Department), Sergio Alda (Marine Environment & Port State Control, EMSA) and Henning Mohn(DNV GL) during a discussion panel moderated by Bogdan Ołdakowski (Secretary General at Baltic Ports Organization), who then on behalf of the BPO invited conference participants for a study tour to Remontowa Holding.

Opportunities for transport development

Within the Changing dynamics of European transportation and trade conference, the new TEN-T policy was presented by Dr. Wiktor Szydarowski from the Institute for Development and a discussion panel on Polish ports' growth strategies on the European background was conducted by Julian Skelnik (Port of Gdańsk Authority), WaleryTankiewicz (Port of Gdynia Authority) and Witold Ratajczak (Szczecin-Świnoujście Seaports Authority).

During evening Transport Week 2015 cocktail party, the team of the Baltic Transport Journal has presented for the third time the Baltic Trendsetters Club Certificates, awarded to those who drive the Baltic Sea region in the constructive way by undertaking daring and bold actions which have long-standing effects on the transport & logistics industry. Lithuania's LNG terminal Independence, Rail Baltica joint venture, Umeå and Vaasa ports united into Kvarken Ports, Port of Gdynia Authority and DFDS Seaways and Finnlines were among awarded.

Next edition of the Transport Week will be held on March 8-10th 2016 in AmerExpo, Gdańsk, Poland. ■

欧亚铁路 (土耳其 伊斯坦布尔)

立陶宛铁路期望从土耳其获得积极货流

本次展会“国际轨道车辆、基建与物流展览会”，庆祝其举办五周年，据活动组织者“Türkel博览会组织公司”所述本次展会是这一领域活动中第三世界最大活动。

今年的展览占三个展厅——面积达21680平方米。2011年举办的第一届展会展馆面积达18000平方米，今年有300家参展商参与了这次的展会。此外，大公司也在看台上摆起了巨大展位。如西门子、阿尔斯通、Ulaşım A.Ş.，斯柯达、ABB、福斯罗、克诺尔制动系统公司、庞巴迪、ASELSAN、Hisarlar, Durmazlar, Savronik、施耐德电气、华为、安萨尔多、列Talgo、CAF, Bozankaya公司也在今年以来首次在本次展会展示了其电动公交车。约2.5万游客前来参观。

Türkel博览会组织委员会主席Korhan Yazgan先生指出，“欧亚铁路”展通过会议和研讨会项目彰显其卓越性，他说：“这个展览是在欧亚大陆该部门最严肃的一次会议平台，这次展览提供了有关铁路、轻轨系统、基础设施和铁路物流问题，在展会上同期举办的该部门会议和研讨会，对该行业全球创新和服务在未来所处的位置为公司有识之士来提供了洞察机会，今年的会议主题之一是“高速铁路车辆技术和遇到的问题”与“基础设施区域合作的机遇”。



在“欧亚铁路”活动中立陶宛铁路代表团积极参加。在这次世界铁路发展会议上，立陶宛铁路副局长Albertas Šimėnas，介绍了公司的活动。本场会议的发言人有：UIC（法国）国际联合铁路总监 Jean-Pierre Loubinoux，伦敦银行同业拆借利率Lochman，CER（比利时）执行董事Libor Lochman，德国铁路（德国）欧洲和非洲执行董事Benoit Schmitt，捷克铁路（捷克共和国）副主席Ludvík Urban，意大利国家铁路公司（意大利）国际事务的高级副总裁Alberto Mazzola，MAV-START有限公司（匈牙利）内阁首领Zoltán Kóthy。

代表团AB "Lietuvos geležinkeliai"（立陶宛铁路）会见了土耳其铁路公司TCDD，物流组织BALO，物流公司GEFCO，“Arkas 物流”和“Arkas运输”的代表。在会议上他们谈判了从土耳其到立陶宛的货物运输，讨论了二月份首度从土耳其航行运输到立陶宛的状况。这两国之间的距离运输时间不到4天。据立陶宛铁路货物运输的权威副总监Saulius Stasiūnas说，土耳其和北欧国家之间的货物运输是集装箱专列“维京”最重要的发展任务之一。

新一期的杂志《海》在伊斯坦布尔的“欧亚铁路”展览和会议上展出。杂志《海》与第三届国际展览及会议“欧亚铁路”组织者进行合作，是活动的媒体合作伙伴。



欧洲运输的未来：实施新法规、趋势更新和新机遇

Małgorzata Stankowska

第五届交通周，在中欧和东欧地区是最重要的交通活动之一，于2015年3月17日-19日在波兰格但斯克举行。今年的活动带来了诸多由观众提出的引人注目的问题，并邀请专家和嘉宾之间发表个人观点进行生动辩论。

“交通周是欧洲运输行业的重要更新，允许运输部门关键机构的代表组织及讨论相关机会。我希望这一活动将能再次为想法和经验进行卓有成效的交流作出贡献！”波兰基础设施部海上运输和船舶安全部门副总监Monika Niemiec-Butryn这样说。与Julian Skelnik（波罗的海港口组织主席），还有Bogdan Ołdakowski（交通周的组织机构ACTIA论坛首席执行官），一起揭开了大会帷幕。

Aq欧洲集装箱市场，先进的交通基础设施和航运环境的挑战，作为三个主要问题在2015年交通周提出。今年的主题范围按目前情况有所扩大，涉及到目前在俄罗斯的局势，这已经确实对欧洲港口吞吐量产生真正影响。不仅是因为在乌克兰的战争，还有卢布贬值和运输成本增加导致俄罗斯总体进口量下降。

新兴欧洲的集装箱

“在经济意义上说，我们处于更好的时段，这场危机已经结束”。Julian Skelnik在议程开始的第一天做了动态介绍，其中包括在波罗的海地区当前的经济形势总体概述。

Lauri Opala博士，在他的物流行业对经济产生的影响的演讲当中，根据全球顶级物流表现，介绍了在欧盟国家货运需求形势发展前景，物流绩效指数显示收入水平，但没有均衡的政策而帮助微小。

集装箱码头的安全与保安（脆弱性因素、安全制度和风险管理、预防事故、IT为基础的盗窃和水箱污染），由TT俱乐部Andrew Huxley就这一话题做了演讲，提出了真正的威胁和码头解决方案（间谍软件、跟踪集装箱、创建发布代码、改变库存水平和地点）。全球货主论坛秘书长Christian Welsh随着他超过30年的观察，向我们介绍了在集装箱航运建立联盟及其对港口的影响，货主和消费者指出市场领导者现在应该着眼于增加所提供服务的数量，并减少最终用户的实际成本。

交通周也进行研讨会和小组讨论。Bjarne Mathiesen（码头，Rambøll公司）和与会者之间进行热烈讨论，涉及到新兴中心以及在欧洲的港口门户，还有市场前景，和所有的驱动器。欧洲大港口、航运和联运集装箱市场建立得有多好？讨论小组聚集了欧洲运输行业代表：Goerge Vişan（Constanta港口管理局）、Paul Ilau（EY罗马尼亚）、Nils Heine（CPL港口和物流竞争）和Michał Litwin（独立铁路运营商联合会）。



欧洲运输和贸易的动态变化

交通周的第二天集中在欧洲不断变化的运输和贸易动力。整体市场动态分析，Maciej Matczak博士（ACTIA论坛咨询处负责人）提出，发达国家和发展中国家之间的差距减小。中东欧国家的增长速度大约是在2019年提高，而海事部门似乎不增长或大幅下降。对欧洲贸易和运输气候变化影响是由来自UNECE（联合国欧洲经济委员会）Konstantinos Alexopoulos做出概述，指示调整现代化的基础设施，回答需要考虑的确实是气候变化导致的需求。

SECA现在是真实的

该SECA现在是真实的——硫含量限制BPO会议首先影响包括船东在内来履约战略——近期现状和发展，以及介绍监管、制裁和惩罚制度的概述。介绍了在2015年1月1日引进硫磺指令后的第一次的市场反应，以及货运价格由于目前低油价所造成的影响，进入新的法律的力量不足，方式有问题，这将是上一年大部分受影响的船东和码头运营商现在有一些时间来做出正确的投资决策。引入新规后，提交出第一次结果的演讲人有：Nariné Svensson（瑞典交通管理局，民航和海运部）、Sergio Alda（国家海洋环境与港口监督，EMSA）和Henning Mohn（DNV GL）。讨论小组由Bogdan Ołdakowski（波罗的海港口组织秘书长）主持，他代表BPO邀请与会者到Remontowa控股进行考察。

交通发展的机遇

随着欧洲运输和贸易会议的动态变化，新的TEN-T政策由开发研究所的Wiktor Szydarowski博士提出，关于欧洲背景下波兰港口发展战略小组讨论由Julian Skelnik（格但斯克港口管理局）、Walery Tankiewicz（格丁尼亚港口管理局）和Witold Ratajczak（什切青希维诺乌伊希切港口管理局）组织进行。

在2015交通周年傍晚的鸡尾酒派对上，波罗的海运输杂志团队第三次颁发波罗的海潮流俱乐部证书，给那些为推动波罗的海地区的建设性发展做出贡献的单位，他们通过长期勇敢和大胆地开展行动，对运输及物流业产生影响。立陶宛液化天然气码头独立，波罗的海铁路合资企业，合并成瓦尔肯码头的于默奥码头和瓦萨码头，格丁尼亚港口管理局和丹麦联合汽船航道和芬兰轮船公司都是获奖单位。

下一届交通周将在波兰格但斯克的艾美展馆于2016年3月8日-10日举行。



SEA FESTIVAL INVITES TO THE FIESTA OF WHITE SALES AND HAPPY PEOPLE

Tradition of the Sea Festival – is the worth and historical present of Klaipėda, representing the city and its maritime nature. Full of innovative and courageous ideas, Sea Festival is opening a new page of its history. The hottest summer event this time will invite in July 24-26 to the FIESTA IN THE CITY OF WHITE SALES! Maritime, artistic, entertainment, sports events dedicated to children and families will spread around the old city. The Sea Festival will also lure to the seaside, to the international regatta Baltic Sail.



The wave of events will flood Klaipėda, decorated with white sails and restless wind during the last weekend of July. Upholding the most wonderful traditions of the holiday, the solemn maritime parade will start the Sea Festival on Friday, the 24th of July, which will announce the beginning of the biggest summer fiesta. Lithuanian Armed Forces Orchestra, heads of the city and port, maritime organizations and clubs will march in front of the parade. Behind them there will march Klaipėda companies, enterprises and organizations. Theatrical part of the parade will be combined by the WHITE waves of the Sea Festival where will fit – siesta and fiesta, peace and spree.

Every year maritime traditions, dating back to the first Sea Festival, occupy an honourable place alongside the glamor of the festivity. On Saturday, the 25th of July morning, in Smiltynė graveyard there will be honoured the first sea captain of Lith-

uania Liudvikas Stulpinas, and in the Sculpture Park, the crew of the sunken ship “Linkuva” will also be honoured. At midday the seafarers who did not return to the shore will be honoured by the lowering of wraths to the waves of the Baltic Sea.

Those who will be looking for authentic souvenirs, articles and original taste will be invited to the biggest summer fair since Friday morning. And those who lack adrenaline will be lured to the most abundant amusement park in Lithuania.

The great concerts will sound in two areas – in Atgimimo square and Cruise vessel terminal. The guests of the Sea Festival will be met by the most famous Lithuanian performers and groups, unexpected duets and musical projects. The listeners will be invited not only by the beloved melodies to Atgimimo square but also by modern hip-hop and Latin dance rhythms. The theatre square will become a new and unexpected place where

we shall be able to get acquainted with different Klaipėda and different mood of the Sea Festival. At Friday and Saturday nights the playing, dancing and special history promising to tell fountains will lure to Jonas' hill.

The White Sea Festival will bring special presents to children. During the whole Sea Festival period the children will be met by a new, maritime personage of the festival – Burinukas (sail-boy), and his adventures will be put down in the book of stories. The square at Meridianas will become the oasis of children's amusements, educational games and tasks.

The enthusiasts of healthy lifestyle will be delighted by the abundance of sports events. There will be a lot of basketball, rugby, volleyball and other kinds of sports events during the Sea Festival.

So see you in the fiesta of the white sales city! ■



海洋节邀您参与到白色商业和幸福人群的狂欢节

活动的浪潮将淹没克莱佩达，在七月的最后一个周末装饰着白色的帆和不安之风。坚持节日中最精彩的传统，庄重的海滨大道将在周五7月24日启动海洋节。周五上将公布夏天最大节日的开始。立陶宛武装部队乐团，城市和港口的负责人，海事机构和俱乐部将走在游行队伍的前面。在他们身后就有进军克莱佩达的公司、企业和组织。午睡和节日，和平和狂魔——游行的戏剧部分将伴着海洋节的白色波浪在那里合适地进行组合。

每年航海传统，可以追溯到第一届海洋节，占据了光荣旁边的有喜气和魅力的地方。上周六上午，在Smiltynė墓地会缅怀立陶宛的第一船长Liudvikas Stulpinas，并在雕塑公园给予沉船“林库瓦”船员荣誉。中午没回到岸边的船员将

得到波罗的海波涛平静的嘉奖。

那些寻找正宗的纪念品、文章和原始味道的人会被邀请到这里参加周五上午最大的夏季展。那些缺乏活力的人会被吸引到在立陶宛最丰富的游乐园。

伟大的音乐会将在两个区域响起——阿吉米莫广场和巡航船码头。海洋节的嘉宾将是最有名的立陶宛表演和团体，意想不到的二重奏和音乐项目将让人得到满足。听众将不仅能在阿吉米莫广场听到心爱的旋律，也能感受到现代街舞和拉丁舞的节奏。该剧院广场将成为一个新的意想不到的地方，我们将能够认识一个不同的克莱佩达并拥有不同的海洋节心情。在周五和周六晚上的演奏、舞蹈和特殊的历史承诺，将喷泉引到周纳斯山上。

海洋节的传统——是价值和克莱佩达历史的现在展现，展示着这个城市和它的海洋性质。充满创新和勇敢的思路，海洋节掀开历史新的一页。这次活动是夏季最热的事件，这一次将在7月24日至26日举办，海洋节邀您参加城市白色商业狂欢节！海事、艺术、娱乐、体育赛事，这些致力于为儿童和家庭举办的活动会影响到周围的老城区。海洋节也对海边有吸引力，国际帆船赛在波罗的海启航。

白色海洋节将给孩子们带来特别的礼物。在整个海洋节期间，孩子们将通过一个新的海上人士艺术节得到满足——Burinukas（帆男孩），他在故事书中的冒险将被放在活动中。在Meridianas广场将成为孩子们的娱乐场所，进行益智游戏和任务的绿洲。

健康的生活方式爱好者将通过丰富体育赛事体会很高兴的感觉。海洋节期间将有大量篮球、橄榄球、排球等各类体育赛事。

那么在城市海洋节白色商业狂欢节见！ ■ ▶



www.jurossvente.lt

BIRŽELIO / JUNE / 5-8

Baltic Tall Ships Regatta



ORGANIZATORIAI



JŪRA-MOPE-SEA
MORINIAI, TURISTAI, MOKYTOJAI

Klaipėda



rytas

Sahara ekspresas

REGATŲ PRIMAČIO DOSTO RĖMĖJAI

KLASCO
KLAIPĖDOS UNIVERSITETAS

KR
KLAIPĖDOS LAIVŲ REMONTAS

LIMARKO GRUPĖ

SVYTURYS
DRA

UAB Lietuvos laivai
Telmis 1-800-000000

UKIO MINISTERIJA

Regatą globoja Lietuvos Respublikos
Ministras Pirmininkas
Algirdas Butkevičius



The 10th China (Shenzhen) International Logistics and Transportation Fair



С-ФОРУМ «СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПАРТНЕРСТВО 1520: АЗИАТСКИЙ ПАСАФИК»
物流与交通运输博览会 战略合作1520·亚太地区

中德物流发展合作论坛
Logistics Solutions - Made in Germany
德国制造-物流解决方案



Leading Logistics & Transport
Expo in Asia

Oct. 14-16, 2015
Shenzhen Convention & Exhibition Center

HIGH-END CONFERENCES & FORUMS

- 2nd Cross-border E-commerce Development Forum
- Logistics Solutions - Made in Germany
- World Port Strategy Forum -21st Century Maritime Silk Route
- Express Industry Development Forum
- Conference on One Belt One Road, Land and Maritime Silk Road
- CILF Networking Days One2One Meetings

Contact us

Tel: +86 755 83581250/83581353

E-mail: scm002@scmfair.com/scm028@scmfair.com

www.scmfair.com/en





2015 Guangzhou International Intelligence
Logistics Equipment Exhibition

**The 6th China International Logistics Equipment
& Technology Exhibition (Guangzhou)**

**The 11th China International Brand Forklift
& Accessory Exhibition (Guangzhou)**



2015.6.16-18
16-18 June 2015

Area B, China Import & Export Fair Complex, Guangzhou

www.chinalet.cn www.84t.cn/cc
Contact person: Evelyn Wong
E-mail: evelyn84t@126.com
Tel: 0086-20-89617103
Fax: 0086-20-89617161



850

Brand Exhibitors

55000

Square Meters

100000

Visitors

Intelligence Manufacturing Efficient Logistics



巴斯特新展
Best Exhibition

Forum Sessions:

- China Asia-Pacific Logistics Development and Cooperation Summit Forum
- 2015 China (Guangzhou) International Intelligent Logistics Exchange and Cooperation Summit Forum
- 2015 China (Guangzhou) International Networking Technology Application Development Summit
- 2015 China (Guangzhou) International E-commerce logistic Development Summit
- 2015 China (Guangzhou) International Logistics of Manufacturing Industry Development Summit
- 2015 China (Guangzhou) International Logistics Robot Technology Innovation & Market Application Forum
- 2015 China (Guangzhou) International Pharma Logistics Development Summit
- 2015 China Forklift Aftermarket Summit Forum



Walking Holidays

*Discover the unknown
Greece*

www.walkingholidays.gr

ОДЕССА 2015 - ODESSA 2015



20-22 ОКТЯБРЯ **2015**
OCTOBER

ОДЕССА, МОРСКОЙ ВОКЗАЛ
ODESSA, MARINE TERMINAL

12-я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА-СИМПОЗИУМ ПО СУДОХОДСТВУ, СУДОСТРОЕНИЮ
И РАЗВИТИЮ ПОРТОВ

THE 12th INTERNATIONAL EXHIBITION-SYMPOSIUM ON SHIPPING, SHIPBUILDING
AND PORTS DEVELOPMENT



www.smc.odessa.ua

РПА «МедиаКомплас Украина»
«MediaCompress Ukraine»
15, ул. Жуковского, Одесса, Украина, 65026
15, Zhukovskogo str., Odessa, Ukraine, 65026
tel./fax: +38 (0482) 355-999
e-mail: odessa@mediacompress.com.ua



Klaipėda 2015 The City of White Sales!

Asian Marshall Plan or Silk Road symphony?
亚洲马歇尔计划抑或丝绸之路交响乐?
Азиатский план Маршалла или симфония Шелкового пути?
Azijos Maršalo planas ar Šilko kelio simfonija?

Logistics under the saturation of transport-logistics market
需求下降条件下的物流以及运输物流市场的饱和
Логистика в условиях перенасыщения транспортно-логистического рынка
Transporto logistika rinkos perpildymo sąlygomis

Open letter to EU transport ministers
欧盟交通部长公开信
Открытое письмо министрам транспорта ЕС
Atviras laiškas ES transporto ministrams

Stable, solvent and perspective Kazakhstan market – is interesting to Lithuanian business
稳定、和谐和透明的哈萨克斯坦市场——让立陶宛商业产生兴趣
Стабильный, платежеспособный и перспективный рынок Казахстана интересен бизнесу Литвы
Stabili, moki ir perspektyvi Kazachstano rinka – įdomi Lietuvos verslui

克 白
莱 色
佩 营
达 销
2015 之
城

Klaipėda 2015 Baltų burių miestas!

Клайпеда 2015
Город белых парусов!



Gera muzika geriems žmonėms!



Good music for Good people!

2015 Birželio 5-6-7

XXI KLAIPĖDOS PILIES DŽIAZO FESTIVALIS

Kruizinių laivų terminalas

5-6-7th of June, 2015

XXI Klaipėda Castle Jazz Festival
Cruise ships terminal

Šių metų festivalio programoje / Performing at this years festival

The Original Blues Brothers Band,
Sharrie Williams, Nino Katamadze,
Saskia Laroo, Frank McComb

#KlaipedaJazz2015



Designed by GorgeousBergman

www.jazz.lt

Tarptautinis verslo žurnalas
JŪRA MOPE SEA
ISSN 1392-7825

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

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

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

Dizainerė
Ingrida Ramanauskienė

Vertėjai:
Audronė Paulauskienė,
Margarita Ignackova,
Betty Chen

Korektorės-stilistės:
Rita Maksimavičienė,
Jelena Listopad

Žurnalo atstovybės:

Lietuvoje, Vilniuje
Jekaterina Kormakova
Tel. + 370 633 50800
El. paštas Jekaterina@jura.lt

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

Kinijoje, Daliane
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

Turkmenistane, Ašchabade
Ishankuli Faizulajev
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
Aleksandr Galunenko
450-1050 Alberni St., Vancouver, BC,
V6E 1A3, Canada
El. paštas alex.galunenko@canadiancollege.com

Baltarusijoje, Minske
Zinaida Solomiskaja
Tel. + 90 507 0480130
El. paštas zinashol@yahoo.com

Turkijoje, Stambule
Kristina Liutkutė
Tel. + 90 50704 80130
El. paštas kristina.liutkute@gmail.com

Šį numerį iliustravo
V. Karaciejus, A. Stanevičius,
V. Bortelienė, V. Kuklierius.
Žurnale panaudotos parodų organizatorių ir
JŪRA MOPE SEA nuotraukos.

Viršelis Ingridos Ramanauskienės

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

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

Tiražas 4 000 egz.

54 СЛОВО ИЗДАТЕЛЯ

Азиатский план
Маршалла или
симфония Шелкового
пути?

LEIDĖJOS ŽODIS

Azijos Maršalo planas ar
Šilko kelio simfonija?

56 ЭКСКЛЮЗИВНОЕ ИНТЕРВЬЮ

Стабильный,
платежеспособный и
перспективный рынок
Казachстана интересен
бизнесу Литвы

IŠSKIRTINIS INTERVIU

Stabili, moki ir perspektyvi
Kazachstano rinka –
įdomi Lietuvos verslui



60 РЫНОК АНАЛИЗ ПРОГНОЗЫ

Логистика в условиях
падения спроса и
перенасыщения
транспортно-
логистического рынка
**RINKA, ANALIZĖ,
PROGNOZĖS**
Transporto logistika
paklausos sumažėjimo
ir rinkos perpildymo
sąlygomis



64 РЫНОК АНАЛИЗ ПРОГНОЗЫ

Ассоциации
предупреждают о риске,
связанном с переносом
денег CEF в EFSI
Открытое письмо
министрам транспорта
ЕС

RINKA ANALIZĖ PROGNOZĖS

Asociacijos įspėja dėl
rizikos, susijusios su CEF
pinigų perkėlimu į EFSI
Atviras laiškas ES
transporto ministrams

68 ЛОГИСТИКА

Гонконг – лидирующий
центр интегрированной
логистики,
обслуживающий
экосистемы цепочек
поставок глобального
масштаба
ЛОГИСТИКА
Honkongas – pirmaujantis
integrutos logistikos
centras, aptarnaujantis
globalaus masto tiekimo
grandinių ekosistemas



72 ПОРТЫ

Цели Клайпедского
порта – новые земельные
площади и большие
глубины
UOSTAI
Klaipėdos uosto
siekiamybė – nauji žemės
plotai ir didesni gyliai



74 ГРУЗОБОРОТ

KLASCO ищет новые
направления
KROVA
KLASCO ieško naujų
krypčių



78 ПРАКТИКА БИЗНЕСА

Люди, работающие с БДФ
контейнерами
VERSLO PRAKTIKA
Žmonės SWAPBODY
konteinerių pasaulyje

82 ДНЕВНИК

Лично с Китаем (4)
DIENORAŠTIS
Asmeniškai su Kinija (4)

90 МЕЖДУНАРОДНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ

«Eurasia Rail»
(Стамбул, Турция)

Будущее европейского
транспорта: внедрение
новых норм, обновление
тенденций и новые
возможности

92 TARPTAUTINIAI RENGINIAI

„Eurasia Rail“
(Stambulas, Turkija)

Europos transporto
ateitis: naujų taisyklių
įgyvendinimas, tendencijų
atnaujinimas ir naujos
galimybės

94 ПРАЗДНИК МОРЯ 2015

Клайпеда приглашает на
фиесту белых парусов и
счастливых людей
JŪROS ŠVENTĖ 2015
Jūros šventė kviečia į baltų
burių ir laimingų žmonių
fiestą



АЗИАТСКИЙ ПЛАН МАРШАЛЛА ИЛИ СИМФОНИЯ ШЕЛКОВОГО ПУТИ?

Участникам транспортного рынка хорошо знаком термин «Шелковый путь», который в зависимости от времени, геополитической ситуации и других обстоятельств постоянно трансформируется и меняется.

Идея общих торговых путей из Азии в Европу, родившаяся более двух тысяч лет тому назад, когда китайский император У-Ди направлял дипломатические миссии в страны Запада для переговоров об открытии дружественного пути с Востока на Запад, который создаст для Китая благоприятные условия сотрудничества со Средней Азией, сегодня не менее актуальна, чем во времена династии Хань. Как считал император, такой путь должен был помочь не только развивать торговлю, но и поощрять дружбу между народами, нести в мир цивилизацию и гуманность. Романтическое название Великий шелковый путь, или Шелковый путь ему в 1877 году дал немецкий географ и путешественник Фердинанд фон Рихтгофен, научные труды которого представляют систематизированную информацию о торговых путях и перекрестках Европы и Азии, начавшихся во втором веке до нашей эры.

Государства и города, через которые проходили торговые пути, процветали и развивались. Со сменой императоров и династий менялась внешняя политика Китая, балансируя от открытости миру до полной закрытости от любого влияния, находящегося за Великой китайской стеной. В зависимости от этих перемен открывались и закрывались торговые маршруты, называемые Великим шелковым путем.

И в том, и в другом случае мир внимательно следил за этими процессами и не перестает делать это до сих пор, а Китай не перестает удивлять.

Осенью 2013 года президент Китая Си Цзиньпин на встрече с президентом Казахстана Нурсултаном Назарбаевым в Астане объявил об инициативе Китая создать Новый шелковый путь, который, подобно экономическому поясу, через сушу и моря опояшет государства Азии и протянется до Европы. В отличие от императора У-Ди, сегодняшний президент Китая Си для презентации идеи не отправляет дипломатические миссии, а сам лично посещает множество стран, встречается с их президентами, дискутирует и призывает подключиться к инициативам «Экономический пояс Шелкового пути» и «Морской Шелковый путь XXI века», которые после объединения в проект «Один пояс, одна дорога» станут уникальным, не имеющим аналогов примером регионального и международного сотрудничества.

Представляя свою концепцию, лидер Китая сформулировал программу, к которой могут присоединиться все желающие принять в ней участие страны независимо от их государственного строя и финансовой ситуации. Он подчеркнул, что Китай готов учредить фонд Шелкового пути в размере 40 миллиардов долларов США, предназначенный для инвестиций в инфраструктуру стран, участвующих в проекте.

В начале этого года на ежегодном собрании парламента Китая было отмечено, что этот амбициозный план занимает вершину приоритетов дипломатической деятельности Китая и ему будут уделяться большое внимание и энергия.

На внимание к плану Китая не скупится и мир. Раздаются разные, довольно противоречивые оценки. Вскоре эту инициативу Китая окрестили азиатским планом Маршалла, что должно ассоциироваться с идеей американского политика генерала Джорджа Маршалла оживить разоренную Второй мировой войной Европу и остановить распространение коммунизма в Старом Свете. Дж.Маршалл призывал Соединенные Штаты сделать все для возрождения мировой экономики, восстановления политической стабильности и прочного мира. В 1948 году Конгресс США поддержал предложение Дж.Маршалла, и президент Гарри Трумэн подписал план о предоставлении масштабной помощи шестнадцати странам.

Что общего этот план, провозглашенный в годы холодной войны, имеет с инициативой Китая?

В оценках экспертов сходство объясняется острой конкуренцией за мировое лидерство.

В качестве контраста инициативе Китая упоминают стратегию Соединенных Штатов «Поворот к Азии» («Pivot to Asia»). Две супердержавы, Китай и США, стремятся к роли мирового лидера. У остальных стран есть возможность наблюдать, анализировать и выбирать, какую стратегию поддержать и к какой присоединиться. Выбранную позицию они достаточно наглядно демонстрируют, подключаясь к создаваемому по инициативе Китая Азиатскому банку инфраструктурных инвестиций (АБИИ). 31 марта, когда завершился прием заявок от стран, желающих участвовать в создании АБИИ, была утверждена группа из 30 стран-учредителей и приняты заявки 16 стран-кандидатов, число которых постоянно растет. Их участие в создании АБИИ должно выясниться в конце апреля. В июне учредители нового банка подтвердят свое решение подписями, а в конце года новая международная кредитная организация приступит к работе. Это позволяет считать, что у концепции «Один пояс, одна дорога» будет прочная финансовая основа.

Инициатива «Один пояс, одна дорога» – это не план Маршалла, а гораздо более амбициозный проект, и он, как утверждает Китай, будет осуществлен.

Как и две тысячи лет назад, Китай посылает всемирную весть, призывая создавать общий путь, который соединит Восток и Запад, Азию и Европу, соединит народы, экономику, культуру, создавая путь, на котором появятся скоростные железнодорожные линии, надежные и безопасные автомобильные дороги, газопроводы, оптоволоконная связь. Активизируются торговля, инвестиции, упростится конвертирование валют, на Морском шелковом пути будут построены новые глубоководные порты, промышленные зоны, центры логистики, будет развиваться культурный обмен. Обладая двухтысячелетней историей Великий шелковый путь возродится в другой эре – эре глобализации, преодолевая новые испытания, которые ставит век нынешний. Это амбициозный для Китая план, однако из истории нам известно, что у этой страны имеются вековые традиции и хороший опыт по претворению в жизнь, на первый взгляд, трудновообразимых, глобальных задач. Поэтому не возникает сомнений, что осуществится и этот проект, охватывающий весь мир.

Министр иностранных дел КНР Ван И уверяет, что китайская инициатива создания Нового шелкового пути является не геополитическим инструментом доминирования в мире, а открытым и прозрачным проектом, учитывающим потребности всех стран, создающим хорошую синергию сотрудничества, победителем в котором станут все его участники. Как выразился Ван И, китайская инициатива Шелкового пути – это не сольная партия Китая, а симфония в исполнении всех участвующих в нем стран.

Может ли развитие экономики и бизнеса Литвы быть связано с инициативой Китая «Один пояс, одна дорога» и как это может произойти – на эти вопросы мне недавно пришлось отвечать, давая интервью китайскому агентству новостей «Xinhua».

В начале июня в портовом городе Литвы Клайпеде организуется международная литовско-казахстанская конференция «Новый шелковый путь – надежное соединение между Европой и Азией». Это означает, что Литва также посылает весть, что эта тема для нее важна, и если в этой симфонии Великого шелкового пути Литве будет доверена какая-нибудь партия, музыкальная страна транзита исполнит ее, вне всяких сомнений, профессионально, как, скорее всего, и участник симфонии Шелкового пути – Казахстан, уже начавший интенсивное осуществление намеченной стратегии по созданию инфраструктуры.

Если мир сплотит свой разум, знания и энергию на подготовке не к разрушению, а к созиданию и строительству, на нашей планете может зазвучать удивительная, достойная таланта Бетховена симфония согласия.

Искренне ваша -
Зита Таллат-Кялпшайте,
издатель журнала



AZIJOS MARŠALO PLANAS AR ŠILKO KELIO SIMFONIJA?

Transporto rinkos dalyviams gerai žinomas Šilko kelio terminas, kuris, priklausomai nuo laiko, geopolitinės situacijos ir kitų aplinkybių, nuolat transformuojasi ir kinta.

Bendrų prekybos kelių iš Azijos į Europą idėja, gimusi daugiau nei prieš du tūkstančius metų, kai Kinijos imperatorius Wu siuntė diplomatinės misijas į Vakarų šalis tartis, kad būtų atvertas draugystės kelias iš Rytų į Vakarus, kuris sukurtų patogias sąlygas Kinijai bendradarbiauti su Vidurio Azija, šiandien ne mažiau aktuali nei Hanų dinastijos laikais. Imperatoriaus manymu, toks kelias turėjo ne tik padėti vystyti prekybą, bet ir skatinti draugystę tarp tautų, diegti civilizaciją bei humaniškumą pasaulyje. Romantišku Didžiojo šilko kelio, arba Šilko kelių, vardu jį 1877 m. pavadino vokiečių geografas ir keliautojas Ferdinand von Richthofen, kurio moksliniai veikalai pateikia susistemintą informaciją apie Europos ir Azijos prekybos kelius ir kryžkelius, prasidėjusius antrajame šimtmečiu prieš Kristų.

Valstybės bei miestai, per kuriuos ėjo prekybos keliai, klestėjo ir vystėsi. Keičiantis imperatoriams ir dinastijoms, keitėsi Kinijos užsienio politika, balansuodama nuo atvirumo pasauliui iki visiško atsivėrimo nuo bet kokios įtakos, esančios už Didžiosios kinų sienos. Priklausomai nuo tų pokyčių atsivėrdavo ir užsivėrdavo Didžiuoju šilko keliu vadinami prekybos maršrutai. Ir vienu, ir kitu atveju pasaulis atidžiai stebėjo tuos procesus ir nepaliauja to daryti iki šiol, o Kinija nepaliauja stebinti.

2013 m. rudenį Kinijos Prezidentas Xi Jinping susitikime su Kazachstano Prezidentu Nursultanu Nazarbajevu Astanoje paskelbia apie Kinijos iniciatyvą kurti Naująjį šilko kelią, kuris tarsi ekonominė juosta per sausumą ir jūras apjuostų Azijos valstybes ir nusitęstų iki Europos. Skirtingai nei imperatorius Wu, dabartinis Kinijos Prezidentas Xi Jinping pristatyti idėjai nesiuočia diplomatinėmis misijomis, o pats asmeniškai aplanko daugybę šalių, susitinka su jų prezidentais, diskutuoja ir kviečia prisijungti prie iniciatyvų „Šilko kelio ekonominė juosta“ ir „XXI amžiaus jūrų šilko kelias“, kurios apjungtos į projektą „Viena juosta, vienas kelias“ taptų unikaliu, analogų neturintiu regioninio ir pasaulinio bendradarbiavimo pavyzdžiu.

Pristatydamas savo koncepciją, Kinijos lyderis suformulavo programą, prie kurios gali prisijungti visos norinčios dalyvauti šalys, nepriklausomai nuo jų valstybinės santvarkos ir finansinės būklės. Jis pabrėžė, kad Kinija pasirėngs įsteigti 40 mlrd. JAV dolerių Šilko kelio fondą, skirtą investicijoms į projekte dalyvaujančių šalių infrastruktūrą.

Šių metų pradžioje metiniame Kinijos parlamento susirinkime pabrėžta, kad šis ambicingas planas yra Kinijos diplomatinės veiklos prioritetų viršūnėje ir jam bus skiriamas didelis dėmesys bei energija.

Dėmesio Kinijos planui negaili ir pasaulis. Pasigirsta įvairių, gana prieštaringų vertinimų. Netrukus ši Kinijos iniciatyva pakrikštijama Azijos Maršalo planu, kas turėtų asocijuotis su JAV politiko, generolo George Marshall idėja atgaivinti Antrojo pasaulinio karo nusiaubtą Europą ir sustabdyti komunizmo plitimą senajame kontinente. G. Marshall ragino JAV padaryti viską, kad būtų atkurta pasaulio ekonomika, atstatytas politinis stabilumas ir tvirta taika. 1948 m. JAV kongresas pritarė jo siūlymui ir Prezidentas Harry Truman pasirašė planą dėl galingos pagalbos suteikimo šešiolikai šalių.



Ką bendro šis Šaltojo karo metais paskelbtas planas turi su Kinijos iniciatyva?

Ekspertų vertinimuose tai įvardijama kaip aštri konkurencija dėl lyderystės pasaulyje.

Kaip kontrastas Kinijos iniciatyvai primenama JAV strategija „Ašis į Aziją“ („Pivot to Asia“). Dvi supervalstybės Kinija ir JAV siekia pasaulio lyderio vaidmens. Kitos šalys turi galimybę stebėti, analizuoti ir rinktis, kurią strategiją palaikyti ir prie kurios prisidėti. Pasirinktą poziciją jos gana akivaizdžiai demonstruoja prisidedamos prie Kinijos iniciatyva kuriamo Azijos infrastruktūros investicijų banko (AIIB). Kovo 31 d., kuomet baigėsi šalių, norinčių dalyvauti kuriant AIIB, paraiškų priėmimas, buvo patvirtinta 30 šalių steigėjų grupė ir 16 šalių kandidačių, kurių skaičius vis auga, pareiškimai. Jų dalyvavimas AIIB kūrimo turėtų paaiškėti balandžio pabaigoje. Birželį naujojo banko steigėjos savo pasiryžimą patvirtins parašais, o metų pabaigoje naujoji tarptautinė kredito organizacija ims veikti. Tai leidžia manyti, kad „Vienos juostos, vieno kelio“ koncepcija neabejotinai turės tvirtą finansinį pagrindą.

Iniciatyva „Viena juosta, vienas kelias“ – tai ne Maršalo planas, o kur kas ambicingesnis projektas, ir jis bus įgyvendintas, – tvirtina Kinija.

Kaip ir prieš du tūkstančius metų, Kinija siunčia pasauliui žinią, ragindama kurti bendrą kelią, kuris sujungtų Rytus ir Vakarus, Aziją ir Europą, sujungtų tautas, ekonomiką, kultūrą, kurti kelią, kuriame atsirastų greitųjų traukinių geležinkelio linijos, patvarūs ir saugūs automobilių keliai, dujotiekiai, šviesolaidžio ryšiai, suaktyvėtų prekyba, investicijos, paprastėtų valiutų konvertavimas, Jūrų šilko kelyje būtų pastatyti nauji giliau vandens uostai, pramonės zonos, logistikos centrai, klestėtų meno ir kultūros mainai. Dviejų tūkstančių metų istoriją turintis Didysis šilko kelias atgimtų kitoje – globalizacijos – eroje, priimdamas naujus šio amžiaus keliamus iššūkius. Tai – ambicingas Kinijos planas, tačiau iš istorijos žinome, kad ši šalis turi ilgametės tradicijas ir gerą patirtį įgyvendinti iš pirmo žvilgsnio sunkiai įsivaizduojamus, globalius uždavinius. Todėl nekyla abejonių, kad ir šį pasaulį aprėpiantį projektą ji įgyvendins.

Kinijos Liaudies Respublikos užsienio reikalų ministras Wang Yi tikina, kad Naujojo šilko kelio iniciatyva nėra geopolitinis dominavimo pasaulyje įrankis, bet atviras ir skaidrus projektas, kur nugalėtojais bus visi jo dalyviai, atsižvelgiantis į visų šalių poreikius, kuriantis gerą bendradarbiavimo sinergiją. Pasak Wang Yi, Šilko kelio iniciatyva – tai ne Kinijos solo partija, o visų joje dalyvaujančių šalių atliekama simfonija.

Ar Lietuvos ekonomikos ir verslo plėtra gali būti sietina su Kinijos iniciatyva „Viena juosta, vienas kelias“ ir kaip tai galėtų vykti – neseniai teko atsakyti į tokį klausimą duodant interviu Kinijos „Xinhua“ naujienų agentūrai.

Birželio pradžioje Lietuvos uostamiestyje Klaipėdoje rengiama tarptautinė Lietuvos ir Kazachstano konferencija „Naujas šilko kelias – patikimas Europos ir Azijos ryšys“. Tai reiškia, kad Lietuva taip pat siunčia žinią, jog ši tema jai yra svarbi, ir jeigu šioje Didžiojo šilko kelio simfonijoje Lietuvai bus patikėta kokia nors partija, muzikali tranzito šalis ją sugros neabejotinai profesionaliai, kaip turbūt ir Šilko kelio simfonijos dalyvis – Kazachstanas, jau pradėjęs intensyviai įgyvendinti numatytą infrastruktūros kūrimo strategiją.

Jeigu pasaulis sutelks savo protą, žinias ir energiją ne ruošimuisi griauti, o ruošimuisi kurti ir statyti, jame gali suskambėti nuostabi, Ludwig van Beethoven talento verta darnos simfonija.

Nuoširdžiai Jūsų
Zita Tallat-Kelpšaitė
Žurnalo leidėja



СТАБИЛЬНЫЙ, ПЛАТЕЖЕСПОСОБНЫЙ И ПЕРСПЕКТИВНЫЙ РЫНОК КАЗАХСТАНА ИНТЕРЕСЕН БИЗНЕСУ ЛИТВЫ



Витаутас Науджас является Чрезвычайным и Полномочным послом Литвы в Республике Казахстан с сентября 2014 года.

Доктор социальных наук Витаутас Науджас исполнял обязанности посла в Швеции и Турции. Он также работал советником премьер-министра Литовской Республики, вице-министром экономики ЛР.

В 2010 году, во время председательства Казахстана в Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ), объединяющей 56 государств мира, правительство Казахстана пригласило посла Литовской Республики по особым поручениям Витаутаса Науджаса на пост своего специального представителя по вопросам транспорта и транзита в ОБСЕ. В 2011 году, когда председательство в ОБСЕ перешло от Казахстана к Литве, посол по особым поручениям департамента МИД по политике экономической безопасности Витаутас Науджас был назначен специальным представителем председателя ОБСЕ по вопросам транспорта.

Гость нашего журнала – Его Превосходительство посол Витаутас НАУДУЖАС.

– Уважаемый господин посол, когда правительство Казахстана, готовясь к председательству в Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе, пригласило вас быть специальным представителем этой страны по вопросам транспорта и транзита в ОБСЕ, какие проблемы вам пришлось решать, какие проекты представлять, консультировать, советовать? Какой опыт вы приобрели в этой стране? Помогает ли этот опыт сегодня, когда вы представляете в Казахстане Литву?

– ОБСЕ объединяет 56 государств-членов и 12 государств-партнеров. В сфере транспорта было очень важно найти общие интересы в вопросах развития и безопасности инфраструктуры. Ведь транспорт, современный Modus Vivendi, ежедневно доставляет нам домой весь мир. Транспорт может привезти или увезти экономические, финансовые кризисы. Вклад транспорта, к примеру, в экономику нашей страны значительно превышает 10 % ВВП.

По поручению правительства Казахстана мне довелось представлять в ОБСЕ, ЕС, Центральной Азии, Корею, других странах множество транспортных проектов – EWTC, Западный Китай–Европа, Новый шелковый путь и др. Кстати, представляя транспортные актуальности, я опирался на идеи и опыт и наших специалистов – А. Шакалеса, С. Дайлидки, В. Варасимавичюса, А. Шименаса, Р. Синкявичюса, С. Гудвалиса, С. Стасюнаса, Ж. Жилинскаса, Г. Куницкаса,

Д. Бейнортаса, А. Пономарева, Б. Пятраускаса. Представлять интересы казахстанского транспорта на международной арене было бы трудно без помощи МИД ЛР. Особенно целенаправленную помощь оказали Г. Григайтите, Д. Тамошюнене, Ю. Стяпоненас, Ю. Матукас, А. Тумкевич, Э. Пакальнис.

Упомянутый опыт работы в ОБСЕ особенно пригодился в настоящее время, во время работы в Астане. Я получаю много приглашений на посещение казахстанских регионов, выступления с лекциями в университетах, на встречи с транспортными грандами в Астане.

– В течение нескольких последних лет в

Министерстве иностранных дел Литвы вы занимались вопросами энергетической транспортной политики. Таким образом, вам хорошо известна ситуация с логистической цепочкой или основными транспортными коридорами между Европой и Азией. Какие процессы здесь происходят, какие тенденции можно прогнозировать на этом историческом транзитном пути? Какое влияние на деятельность и развитие этого транспортного коридора среди прочих стран могут оказывать Казахстан и Литва?

– Основной тренд транзита между Азией и Европой остается прежним. В перевозках более чем на 95 % господствует морской транспорт.





STABILI, MOKI IR PERSPEKTYVI KAZACHSTANO RINKA – ĮDOMI LIETUVOS VERSLUI

Кстати, Транссибирская магистраль в трансконтинентальном сообщении – карлик. На нее приходится менее 1 % всех грузов, следующих в направлении Азия–Европа.

По прогнозам президента Китая, в 2020 г. торговля между Китаем и ЕС достигнет астрономического уровня – примерно 1000 миллиардов долларов США. Новый шелковый путь может стать пусть и небольшой, но привлекательной альтернативой транзиту товаров. Для этого необходимо поощрять упрощенные процедуры пересечения таможен и границ. Казахстан инвестирует огромные средства в строительство новых железнодорожных и автомобильных дорог.

Казахстанская железнодорожная компания начинает свои инвестиции в Клайпеду. Литовские предприятия, в свою очередь, получают больше возможностей перевозить грузы из Европы в Казахстан. Об этом пойдет речь и на конференции «Новый шелковый путь – надежное соединение между Европой и Азией» 5–6 июня с.г. в Клайпеду.

– Какие вы видите тенденции дальнейшего литовско-казахстанского сотрудничества? Замечаете ли какие-либо новые повороты и обстоятельства для усиления этого сотрудничества?

– Без долгих слов отмечу, что в 2014 г. казахстанско-литовская торговля впервые превысила уровень 1 млрд долларов США (956 млн евро). Это в несколько раз больше, чем торговля Казахстана с ближайшими соседями – Туркменистаном, Таджикистаном или Киргизией в Центральной Азии.

– Литовский бизнес стремится к сотрудничеству с Востоком и Западом, фокусируя свое внимание на Казахстане, Китае и других странах Азии. В начале июня дирекция Клайпедского государственного морского порта вместе с Министерством транспорта и коммуникаций Литовской Республики и АО «Lietuvos geležinkeliai» организует литовско-казахстан-

ский транспортно-логистический форум «Новый шелковый путь – надежное соединение между Европой и Азией». Какие планы своей деятельности литовский бизнес может связывать с Новым шелковым путем, или так называемой китайской инициативой, которая осенью 2013 года была объявлена на встрече президентов Китая и Казахстана в Астане?

– Это не только удобный, но и быстрый транзит грузов через территорию Литвы. Литовские компании смогут оказывать больше логистических услуг. Не следует забывать и о Клайпедской свободной экономической зоне, которая сможет создать дополнительную добавленную стоимость в сфере услуг и производства. В свою очередь, и для литовского бизнеса, вне всяких сомнений, интересен стабильный, платежеспособный и перспективный казахстанский рынок.

– Ваши посты и должности нередко были связаны с безопасностью и сотрудничеством. Таковы и основные принципы деятельности ОБСЕ, существующей с 1973 года. Однако в последнее время люди в разных местах Земного шара не чувствуют себя в безопасности и начинают сомневаться в силе сотрудничества. Какие, по вашему мнению, действия должны предпринять дипломаты, политики, представители бизнеса и науки, деятели культуры и искусства, наконец, каждый из нас, чтобы мы чувствовали себя в безопасности, чтобы жить, растить детей, пестовать свои традиции и культуру, создавать будущее и оставить для тех, кто придет после нас, не разбитую планету?

– Безопасность – не «free of charge» (бесплатная). Это дорогостоящий процесс.

На транспорте один потерянный доллар оборачивается в среднем в два потерянных доллара в экономике.

– Благодарим за ваши ответы.

Беседовала Зита Таллат-Кялпшайте



Socialinių mokslų daktaras Vytautas Naudužas Lietuvos nepaprastuoju ir įgaliojotuoju ambasadoriumi Kazachstano Respublikoje dirba nuo 2014 m. rugsėjo.

V. Naudužas ambasadoriaus pareigas ėjo Švedijoje ir Turkijoje. Taip pat yra dirbęs Lietuvos Respublikos ministro pirmininko patarėju bei LR ūkio viceministru.

2010 m. Kazachstanui pirmininkaujant 56 pasaulio valstybes vienijančiai Europos saugumo ir bendradarbiavimo organizacijai (ESBO), Kazachstano Vyriausybė savo specialiuoju atstovu ESBO transporto ir tranzito klausimais pakvietė LR ambasadorių ypatingiems pavedimams V. Naudužą.

2011 m., iš Kazachstano pirmininkavimą ESBO perėmus Lietuvai, Užsienio reikalų ministerijos Ekonominio saugumo politikos departamento ambasadorius ypatingiems pavedimams V. Naudužas buvo paskirtas ESBO pirmininko specialiuoju atstovu transportui.

Mūsų žurnalo svečias – J. E. ambasadorius V. NAUDUŽAS.



– Gerbiamas ambasadoriau, kai Kazachstano Vyriausybė, rengdamasi pirmininkavimui ESBO, Jus pakviėtė būti šios šalies specialiuoju atstovu transporto ir tranzito klausimais ESBO, kokias problemas Jums teko spręsti, kokius projektus pristatyti, atstovauti, konsultuoti, patarti? Kokios patirties įgijote apie šią šalį? Ar ši patirtis padeda dabar, kai Kazachstane atstovaujate Lietuvą?

– ESBO vienija 56 valstybes nares ir 12 valstybių partnerių. Transporto srityje buvo labai svarbu atrasti bendrus interesus infrastruktūros plėtros ir saugumo klausimais. Juk transportas kasdien tiesiai į mūsų namus atveža visą pasaulį, šiuolaikinį *Modus Vivendi*. Transportas gali atvežti arba išvežti ekonomines, finansines krizes. Transporto indėlis į, pavyzdžiui, mūsų šalies ekonomiką gerokai viršija 10 proc. BVP.

Kazachstano Vyriausybės įpareigotas ESBO, ES, Centrinėje Azijoje, Korėjoje, kitose šalyse teko pristatyti daugybę transporto projektų: EWTC, Vakarų Kinija–Europa, Naujasis šilko kelias ir kt. Beje, pristatydamas transporto aktualijas rėmiausi ir mūsų specialistų: A. Šakalio, S. Dailydikos, V. Varasimavičiaus, A. Šimėno, R. Sinkevičiaus, S. Gudvalio, S. Stasiūno, Ž. Žilinsko, G. Kuniciko, D. Beinorto, A. Ponomariovo, B. Petrausko, įžvalgomis bei patirtimi. Atstovauti Kazachstano transporto interesus tarptautinėje arenoje būtų sunkiai įsivaizduojama be LR užsienio reikalų ministerijos paramos. Ypač tikslingą pagalbą suteikė G. Grigaitytė, D. Tamošiūnienė, J. Steponėnas, J. Matukas, A. Tumkevič, E. Pakalnis.

Minėta patirtis ESBO itin pasitarnavo šiuo metu dirbant Astanoje. Gaunu daug kvietimų apsilankyti Kazachstano regionuose, skaityti paskaitas universitetuose, susitikti su transporto grandais Astanoje.

– Pastaruosius kelerius metus LR užsienio reikalų ministerijoje Jūs užsiėmėte energetikos ir transporto politikos klausimais. Taigi Jums gerai žinoma logistikos grandinės arba pagrindinių transporto koridorių tarp Europos ir Azijos situacija. Kokie procesai vyksta ir kokias tendencijas galima prognozuoti šiame istoriniame tranzito kelyje? Kokią įtaką šio transporto koridoriaus veiklai bei plėtrai tarp kitų šalių gali daryti Kazachstanas ir Lietuva?

– Pagrindinė tranzito tarp Azijos ir Europos tendencija išlieka ta pati. Pervėžimuose su daugiau nei 95 proc. karaliauja jūrų transportas. Beje, „TransSibiro“ magistralė transkontinentiniuose ryšiuose – nykštukas. Jai tenka mažiau nei 1 proc. visų Azijos–Europos krovinių.

Pagal Kinijos Prezidento prognozes, 2020 m. Kinijos ir ES prekyba pasieks astronominių lygį – apie 1 000 mlrd. JAV dolerių. Naujasis šilko kelias gali tapti nors ir nedidele, bet patrauklia alternatyva prekių tranzitui. Todėl būtina skatinti supaprastintas muitinių ir sienos kirtimo procedūras. Kazachstanas investuoja milžiniškas lėšas į naujų geležinkelių ir automobilių kelių statybas.

Kazachstano geležinkelių kompanija pradeda savo investicijas Klaipėdoje. Lietuvos įmonės, savo ruožtu, gaus daugiau galimybių pervežti krovinius iš Europos į Kazachstaną. Apie tai bus kalbama ir per konferenciją „Naujas šilko kelias – patikimas ryšys tarp Europos ir Azijos“, kuri vyks šių metų birželio 5–6 d. Klaipėdoje.



– Kokias Jūs matote Lietuvos ir Kazachstano tolesnio bendradarbiavimo tendencijas? Ar įžvelgiate naujų posūkių ir aplinkybių bendradarbiavimui stiprėti?

– Nedaugžodžiaudamas pastebėsiu, kad 2014 m. Kazachstano ir Lietuvos prekyba pirmą kartą perkopė 1 mlrd. JAV dolerių lygį (956 mln. eurų). Tai kelis kartus daugiau nei Kazachstano prekyba su artimiausiomis kaimynėmis – Turkmenija, Tadžikija ar Kirgizija Centrinėje Azijoje.

– Lietuvos verslas siekia bendradarbiavimo su Rytais ir Vakalais, galbūt fokusuodamas savo dėmesį į Kazachstaną, Kiniją bei kitas Azijos šalis. Birželio pradžioje Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija kartu su LR susisiekimo ministerija ir AB „Lietuvos geležinkeliai“ rengia tarptautinį Lietuvos ir Kazachstano transporto logistikos forumą „Naujas šilko kelias – patikimas Europos ir Azijos ryšys“. Kokius savo veiklos planus Lietuvos verslas gali sieti su Naujuoju šilko keliu, arba vadinamąja Kinijos iniciatyva, kuri 2013 m. rudenį buvo paskelbta Kinijos ir Kazachstano prezidentų susitikime Astanoje?

– Tai ne tik patogus, bet ir greitas krovinių tranzitas per Lietuvos teritoriją. Lietuvos įmonės galės daugiau suteikti logistikos paslaugų. Nega-

lima pamišti ir Klaipėdos laisvosios ekonominės zonos, kuri paslaugų ir gamybos sferoje galės sukurti papildomą pridėdamąją vertę. Lietuvos verslui, be abejonės, stabili, moki ir perspektyvi Kazachstano rinka yra įdomi.

– Jūsų postai ir pareigos neretai buvo susiję su saugumu ir bendradarbiavimu. Tokie yra ir pagrindiniai ESBO, gyvuojančios nuo 1973 m., veiklos prioritetai. Tačiau pastaruoju metu žmonės įvairiose Žemės rutulio vietose jaučiasi nesaugiai ir ima abejoti bendradarbiavimo galia. Kokių, Jūsų manymu, veiksmų turėtų imtis pasaulio diplomatai, politikai, verslo ir mokslo, kultūros ir meno atstovai, visuomenės veikėjai, galų gale, kiekvienas mūsų, kad jaustumėmės saugūs gyventi, auginti vaikus, puoselėti savo tradicijas bei kultūrą, kurti ateitį ir ateisiantiems po mūsų palikti nesudaužytą planetą?

– Saugumas nėra free of charge (nemokamas). Tai brangiai kainuojantis procesas. Transporte vienas prarastas doleris išsilieja į vidutiniškai du prarastus dolerius ekonomikoje.

– Dėkojame už Jūsų atsakymus.
Kalbėjosi Zita Tallat-Kelpšaitė

21-24 АПРЕЛЯ 2015

МОСКВА, МВЦ «КРОКУС ЭКСПО»

Получите бесплатный билет

www.TRANSRUSSIA.ru



ТРАНСРОССИЯ

20-я международная выставка транспортно-логистических услуг и технологий



При поддержке:



Министерство
Транспорта
Российской
Федерации



Логистика в условиях падения спроса и перенасыщения транспортно-логистического рынка



Мирослав Золотарев,
председатель правления первого
русского международного логистического
Альянса Associated Cargo Experts (ACEX)

2014 год стал непростым для всех отраслей российской экономики. Рост геополитической напряженности, снижение потребительского и инвестиционного спроса, удорожание финансовых ресурсов – те факторы, которые повлияли в том числе и на рынок транспортно-логистических услуг. Несмотря на то, что российские компании пострадали больше всего в кризисный период, ухудшение состояния отрасли транспортно-логистических услуг прослеживается на всем евразийском пространстве.

Снижение платежеспособности клиентов

В настоящее время на российском рынке логистики сформировалось несколько основных тенденций, которые отмечают как эксперты, так и сами участники рынка.

Мы выделили основные из них и предложили членам российского международного логистического альянса «Associated Cargo Experts» (ACEX) поделить их, основываясь на своем опыте ведения бизнеса и практических решений, основными проблемами, с которыми они столкнулись в 2014 году и в начале 2015, и назвать пути решения, которые они используют.

Одной из серьезных сложностей, с которыми все чаще встречаются транспортные компании в нынешних условиях рынка, является снижение платежеспособности клиентов.

«Проблему неуплаты я бы разделил на два вида: отсрочка расчетов и грубое мошенничество, – комментирует Александр Лисин, исполнительный директор АНО «Русская интермодальная логистическая ассоциация». – От мошенничества больше всего страдают малые компании-перевозчики, которые в силу слабого юридического опыта или от дефицита клиентов берутся за оформление груза, за перевозку которого клиент не собирался платить. Проблема отсрочки платежа стоит так же остро, в кризис рыночная власть заказчика проявляется в полной мере. Заказчики, отодвигая сроки оплаты за транспортно-экспедиторские услуги и вводя предвзятые требования, например, по ведению документооборота, ставят экспедиторов в сложное положение. Банки же предлагают за предельные ставки на короткие кредиты на оборотные средства – около 25–35 %, что для малого и среднего бизнеса может быть губительно».

Михаил Емельянов, коммерческий директор «Форвард-Транс НН» (Нижний Новгород), член ACEX альянса, также отмечает высокий процент должников среди клиентов компании.

«Основная проблема сейчас возникает с заказчиками, находящимися на бюджетном финансировании. Для решения такого рода проблем принимаются различные меры, от выезда на встречи с клиентами до судебных разбирательств, что бывает в исключительных случаях».

Однако не все партнеры альянса ACEX так категоричны в оценке повышения рисков неплатежей, ряд отраслей это не коснулось в силу их особенностей.

«Специфика морских перевозок предполагает отсутствие задолженности по оплате услуг, поэтому чаще всего мы работаем по частичной предплате и не имеем серьезных должников», – делится опытом Виталий Апаликов, руководитель отдела морских перевозок ACEX Group (Санкт-Петербург).

Вступая в альянс, компании-участники получают определенные бонусы, облегчающие операционную деятельность и оптимизирующие систему взаиморасчетов. Все финансовые операции между членами альянса и его зарубежными партнерами проводятся в режиме «одного окна» через клиринговый центр альянса. Это означает наличие одного финансового контрагента вне зависимости от страны и компании-партнера, фактически оказывающего или заказывающего услуги. Такая схема позволяет значительно экономить на банковских комиссиях и комиссиях за обменные операции, которые в России могут достигать 4–5 % от суммы платежа, минимум 50–100 евро за транзакцию, делая неэффективной оплату каждого счета отдельно.

Кроме того, клиринговый центр является лицом европейской юрисдикции, а значит, имеет большой кредит доверия со стороны зарубежных агентов, имеет возможность предоставлять членам альянса кредитный период расчетов до 30–60 дней, что повышает конкурентоспособность ставки для конечного заказчика перевозки и дает дополнительный временной лаг в обороте средств между получением оплаты от клиента и расчетом с партнером.

Стремление оптимизировать логистические процессы, спад объема региональной логистики

Второй отличительной чертой логистического рынка последнего времени является стремление его участников оптимизировать логистические процессы и связанные с ними расходы.

Руководители и директора компаний, входящие в альянс ACEX, поделились своими действиями, направленными на сокращение издержек. Среди них: тщательный выбор подрядчиков и создание качественной базы перевозчиков, переход на аутсорсинг некоторых работ (например, бухгалтерии), подготовка так называемых «антикризисных» коммерческих предложений, предоставление комплексных услуг «от двери до двери», стремление сформировать для клиента услугу полного цикла 3PL.

Понимая современные реалии рынка, представители малого и среднего бизнеса находят выход из сложившейся ситуации в кооперации. Компании-члены альянса, пользуясь ресурсами друг друга, имеют уникальную возможность оказывать услуги полного цикла.

Например, финская компания «Optima Freight» и компания «Streloy» из Санкт-Петербурга имеют налаженную схему предоставления клиентам сквозного сервиса перевозки грузов по технологии «от двери до двери». Зная тонкости различных видов перевозок, особенности складских услуг в Финляндии, «Optima Freight» обеспечивает перевозку со своей стороны от двери отправителя, далее передает груз не стороннему экспедитору, а партнеру по альянсу – компании «Streloy» для таможенного оформления в Санкт-Петербурге, где сохранность груза с помощью современных технологий штрих-кодирования можно отследить на всем пути следования до двери получателя. Такая же схема возможна и между другими участниками ассоциации при необходи-



мости доставки груза в другие города и страны.

Сейчас, по утверждению участников альянса, в условиях рецессии отрасли есть тенденция роста востребованности комплексной логистики, когда компаниями-перевозчиками с трудом находят средства для самоокупаемости. Малый и средний бизнес наиболее уязвим в сложившейся ситуации, поэтому кооперация является наиболее эффективным способом развития транспортных компаний.

Еще одним существенным изменением на логистическом рынке, согласно комментариям руководителей транспортных компаний, является тенденция переориентации транспортных маршрутов.

Происходит определенная трансформация транспортно-логистических схем, их переориентация на регионы юга России, Дальнего Востока. Так, по данным Минтранса РФ, за 9 месяцев 2014 года грузоперевозки, осуществляемые крупными и средними логистическими операторами, выросли только в трех федеральных округах – Центральном (почти на 4 % относительно января-сентября 2013 года), Дальневосточном (на 15 %), Сибирском (на 0,5 %). Во всех остальных округах объем перевозок сократился. Согласно данным РЖД, к концу прошлого года грузопоток на Дальний Восток, где сосредоточены основные морские порты РФ, вырос относительно 2013 года примерно на 12 %.

«Для авиаперевозок маршруты почти не изменились, – комментирует Александра Чагина, начальник авиаотдела «АСЕХ Group» (Химки). – В процентном отношении вырисовывается следующая картина: 50 % Азия (экспорт/импорт), 5 % и Балтийские страны, 15–20 % Европа и 20 % Азия. Другой тенденцией явилось то, что авиакомпании меняют тип самолетов на более маленькие, так как пассажиров стало мало, особенно на туристических направлениях. Использовать большой борт не представляется рентабельным. Это влияет на грузовые провозные мощности авиакомпаний. Соответственно, если у нас по этим направлениям идет трафик, мы вынуждены искать другие возможности и маршруты».

Еще одной тенденцией географического перераспределения рынка ТЛУ является спад объема региональной логистики. Вадим Марданов, руководитель компании «VST Logistic» (Екатеринбург), описывая последние явления в транспортной сфере, говорит о переориентации большинства потоков на столицу: «Крупные производители, имея руководителей из столицы, все чаще отдают предпочтение транспортным компаниям Москвы и Санкт-Петербурга».

Формирование экономических мегаблоков, изменение конфигурации глобальных цепей поставок

Согласно исследованиям РБК, развитие мировой экономики в 2015 году будет проходить на фоне геополитических изменений. Среди прочих тенденций стоит отметить формирование экономических мегаблоков, изменение

конфигурации мировой торговли и глобальных цепей поставок. 70% мирового производства и глобальной торговли приходится на формирующиеся мегаблоки.

На практике не всегда локальные региональные компании в России рады такой глобальной консолидации. В начале 2015 года в ЕАЭС появился новый член – Армения, что для компании «Бюро перевозок» (Ростов), члена альянса АСЕХ, стало заметным ударом по прибыли.

«Ростовская область исторически имеет тесные торговые отношения с Арменией, основные ввозимые товары – продукты питания, – рассказывает Мария Москвичева, руководитель компании «Бюро перевозок». – С вступлением Армении с 1 января в ЕАЭС выиграли покупатели за счет снижения расходов на таможенную очистку, но брокеры, имеющие доход от составления деклараций по контрактам с Арменией, понесли убытки».

В условиях постоянного изменения курсов валют и обесценивания рубля выигрывают компании, ориентированные на перевозку товаров для экспортеров.

«В связи с девальвацией рубля объем перевозок для наших зарубежных партнеров увеличился. Компаниям стало выгодно покупать оборудование в России, а так как все расчеты производятся в долларах, компания получает прибыль и не несет убытков», – комментирует Айрат Билалов, руководитель компании «Parcel Service» (Казань).

Рынок ТЛУ встретился с необходимостью переориентации на внутренние рынки. Тем не менее, существует ряд проблем в процессе становления цепочек поставок, а также в разработке логистических стандартов в России. Процесс становления стабильной логистической системы необходимо выстраивать изнутри, поэтому бесценен опыт работы транспортных компаний, готовых создавать систему оказания услуг высокого качества. Альянс готов предложить готовые схемы для формирования глобальной системы, основываясь на собственном успешном опыте координирования работы между независимыми транспортными компаниями внутри единой сети.

В условиях нестабильности рынка специалисты альянса отмечают постоянные колебания ставок поставщиков услуг в зависимости от скачков курса валюты. Это напрямую влияет как на операционную деятельность компаний, так и на прибыль. Стоимость перевозки зависит непосредственно от ставки авиакомпании, морской линии, железной дороги или владельца автомобиля.

«С учетом курса валюты ставка выросла в два раза, но компании дают скидку в размере 10%. А в результате ставка в валюте стала меньше, но из-за курса рублевый эквивалент повышается», – делится своим опытом Алексей Липатов, руководитель мультимодального отдела «Карго-Экспресс» (Москва).

«Стоимость перевозки состоит из авиатарифа, сбора за топливо и сбора за безопасность. Сбор за топливо снижается из-за уровня цен на нефть на мировом рынке (но не в том процентном соотношении, как нефть), сбор за безопас-

ность – неизменная составляющая. Авиатарифы пока остаются на прежнем уровне», – отмечает Александра Чагина.

Клиент всегда прав?

Клиент всегда прав. И это утверждение особенно актуально в кризисный период. Поэтому, невзирая на проблемы в отношениях с заказчиками, главной составляющей успешной работы компании является их наличие. Какие же существуют приемы и хитрости у специалистов транспортных компаний по удержанию своих клиентов?

В данном вопросе многие партнеры альянса были единодушны: важно все – сервис, цена, быстрая обработка заявки, мониторинг, документооборот без задержек.

«Мы идем навстречу своим клиентам, – делится опытом Алексей Липатов. – В сложившихся условиях плавающего курса валюты мы при наличии такой возможности готовы выставить счет по меньшему курсу на день оплаты. Наша задача – оказать сервис и получить за него определенную сумму, а не играть на курсах валюты. Заказчики ценят такой подход и остаются с нами в нелегкое время».

Мария Москвичева готова поспорить со своими коллегами: «В сложившейся ситуации «весомые ценности» в виде дружеских многолетних отношений теряют актуальность. Сервис имеет значение, не поспоришь, но сейчас решающее слово за ценой».

«К сожалению, при нашей специфике работы наиболее популярными приемами являются максимально низкие ставки и длительный период кредитования, что негативно сказывается на общем состоянии компании, – комментирует Эдуард Кяснапуу, АСЕХ Эстония. – Маржа сокращается, а срок возврата денежных средств увеличивается, что сказывается на оборотных средствах компании».

Михаил Стрекозов, АСЕХ Казахстан, делится особенностями рынка ТЛУ в Казахстане: «Объемы железнодорожных перевозок нашей компании из Китая сократились, так как наших клиентов переманили китайские компании, предлагающие заниженные ставки. Так называемый китайский демпинг сейчас достаточно распространенное явление для казахских экспедиторов, с которым невозможно бороться. Наши ставки становятся неконкурентными по сравнению с предложениями китайских логистов».

Уход с рынка слабых игроков в условиях падения спроса и перенасыщения транспортно-логистического рынка предложениями услуг является основной тенденцией ближайших лет.

Эксперты называют комплексный 3-4PL логистический аутсорсинг той стратегией компании в условиях рецессии, которая поможет поставщикам услуг остаться на плаву. Под такой стратегией подразумеваются клиентоориентированность, взаимодействие на основе партнерства, комплексные логистические решения, максимальное покрытие рисков при снижении стоимости услуг, распространение современных технологий и практик в логистике. ■



Transporto logistika paklausos sumažėjimo ir rinkos perpildymo sąlygomis

2014 m. buvo nelengvi visoms Rusijos ekonomikos šakoms. Stiprėjanti geopolitinė įtampa, mažėjanti vartojimo ir investicijų paklausa, brangstantys finansiniai ištekliai – tai veiksniai, turėję įtakos transporto logistikos paslaugų rinkai. Nors Rusijos kompanijos krizės laikotarpiu nukentėjo labiausiai, transporto logistikos paslaugų būklė pablogėjo visoje Eurazijos erdvėje.



Miroslav Zolotariov

Rusijos pirmojo tarptautinio logistikos aljanso ACEX valdybos pirmininkas

Sumažėjo klientų mokumas

Šiuo metu Rusijos logistikos rinkoje susiformavo kelios pagrindinės tendencijos, kurias pažymi ir ekspertai, ir patys rinkos dalyviai. Išskyrę šias tendencijas, Rusijos ir tarptautinio logistikos aljanso „Associated Cargo Experts“ (ACEX) nariams pasiūlėme, pasitelkus savo verslumo patirtį bei praktinius sprendimus, pasidalinti esminėmis problemomis, su kuriomis jie susidūrė 2014 m. ir 2015 m. pradžioje, bei nurodyti jų taikomus sprendimų būdus.

Viena rimčiausių problemų, su kuria vis dažniau susiduria transporto kompanijos dabartinėmis rinkos sąlygomis, yra sumažėjęs klientų mokumas.

„Nemokumo problema yra dviejų rūšių: atsiskaitymų vilkinimas ir grubus sukčiavimas, – teigia bendrovės „Russkaja intermodalnaja logističeskaja asociacija“ vykdytysis direktorius Aleksandr Lisin. – Nuo sukčiavimo labiausiai kenčia mažosios kompanijos vežėjos, dėl menkos juridinės patirties ir klientų deficito apsiimančios įforminti krovinius, už kurių pervežimą klientas neketina mokėti. Mokėjimų vilkinimo problema taip pat labai rimta. Užsakovai, atidėiodami mokėjimus už transportavimo ir ekspedijavimo paslaugas bei pateikdami papildomus reikalavimus, tarkim, dėl dokumentų tvarkymo, labai komplikuoja ekspeditorių veiksmus. O bankai didina trumpalaikių kreditų palūkanas iki 25–35 proc. Tai mažam ir vidutiniam verslui gali būti pražūtinga.“

Kompanijos „Forward Trans NN“ (Nižnij Novgorod), aljanso ACEX narys Michail Jemeljanov taip pat kalba apie didelį skolininkų procentą tarp kompanijos klientų. „Dabar didžiausia problema užsakovams, kuriuos finansuoja biudžetas. Šiai problemai spręsti pasitelkiamos įvairios priemonės – nuo susitikimų su klientais iki ginčų teismuose išimtiniais atvejais.“

Tačiau ne visi aljanso ACEX partneriai yra tokie kategoriški, vertindami padidėjusią nemokumo riziką. Kai kurios šakos to nejučia dėl savo veiklos ypatumų. „Jūrinių pervežimų specifika neleidžia didelių įsiskolinimų už suteiktas paslaugas, todėl dažniausiai mes dirbame pagal dalinį išankstinį apmokėjimą, taigi rimtų skolininkų neturime“, – savo patirtį atskleidžia „ACEX Group“ Sankt Peterburgo jūrinių pervežimų skyriaus vadovas Vitalij Apalikov.

Stodamos į aljansą, kompanijos įgyja tam tikrą pasitikėjimą, kuris palengvina operacinę veiklą ir tarpusavio atsiskaitymus. Visos finansinės operacijos tarp aljanso narių ir jo partnerių užsienyje atliekamos „vieno langelio“ režimu, per aljanso kliringo centrą. Tai vieno finansinio kontragento turėjimas, nepriklausomai nuo šalies ir kompanijos partnerės, faktiškai teikiančios ar užsakančios paslaugas. Tokia schema padeda gerokai sutaupti bankų komisinius ir komisinius už mainų operacijas, kurie Rusijoje gali siekti iki 4–5 proc. nuo mokėjimo sumos, mažiausiai 50–100 eurų už transakciją, paverčiant neefektyviu kiekvienos atskiros sąskaitos apmokėjimą.

Be to, kliringo centras yra Europos jurisdikcijos subjektas, vadinasi, turi didelį užsienio agentų pasitikėjimo kreditą. Taip pat turi galimybę suteikti aljanso nariams atsiskaitymo laikotarpį iki 30–60 dienų, o tai didina jų konkurencingumą bei suteikia papildomo laiko lėšų apyvartai tarp iš kliento gaunamo mokėjimo ir atsiskaitymo su partneriu.

Pastangos optimizuoti logistikos procesus ir didinti regionų logistikos apimtį

Antrasis pastarojo meto logistikos rinkos skiriamasis bruožas – pastangos optimizuoti logistikos procesus ir su jais susijusias išlaidas. ACEX

aljanso kompanijų vadovai ir direktoriai pasidalijo savo patirtimi mažinant kaštus. Kaip antai: atidžiai pasirinkti rangovus, sukurti gerą vežėjų bazę, pervesti į autsorsingą kai kuriuos darbus, pavyzdžiui, buhalteriją, parengti vadinamuosius „antikrizinius“ komercinius siūlymus, teikti kompleksines paslaugas „nuo durų iki durų“ ir kt.

Suprasdami dabartines rinkos realijas ir ieškodami išeities, mažo bei vidutinio verslo atstovai kooperuojasi. Aljanso narės, pasinaudodamos viena kitos resursais, turi unikalią galimybę teikti vientiso ciklo paslaugas. Pavyzdžiui, Suomijos kompanija „Optima Freight“ ir Sankt Peterburgo kompanija „Streloy“ turi gerai organizuotą išsienę schemą, pagal kurią klientų kroviniai pervežami naudojantis technologija „nuo durų iki durų“. Žinodama įvairių pervežimų ir krovininių sandėliavimo Suomijoje niuansus, kompanija „Optima Freight“ užtikrina krovininių gabenimą iš savo pusės nuo siuntėjo durų, paskui perduoda krovinį ne pašaliniam ekspeditoriui, o aljanso partneriui, kompanijai „Streloy“, kad ši įformintų muitą Sankt Peterburge, kur krovinio saugumas, pasinaudojus moderniomis technologijomis, stabilus visame kelyje iki gavėjo durų. Tokia schema galima ir tarp kitų asociacijos dalyvių, kai krovinys gabenamas į kitus miestus bei šalis.

Dabar, anot aljanso dalyvių, pastebimas padidėjęs kompleksinės logistikos poreikis, kadangi dėl recesijos kompanijos vežėjos vargiai randa lėšų atsiperkamumui užtikrinti. Mažas ir vidutinis verslas yra pažeidžiamesnis, todėl kooperavimasis – geriausias būdas plėtoti nedideles transporto kompanijas.

Dar vienas esminis pokytis logistikos rinkoje, pasak transporto kompanijų vadovų, yra transportavimo maršrutų perorientavimas. Šiuo metu vyksta tam tikra transporto ir logistikos schemų transformacija. Jos perorientuojamos į Rusijos pietų ir Tolimųjų Rytų regionus. Rusijos Fede-



racijos transporto ministerijos duomenimis, per 2014 m. devynis mėnesius krovininių pervežimų, kuriuos vykdo didieji ir vidutiniai logistikos operatoriai, padidėjo tik trijose apygardose: Centrinėje (beveik 4 proc., palyginus su 2013 m. sausio-rugsėjo mėn.), Tolumųjų Rytų (15 proc.), Sibiro (0,5 proc.). Visose kitose apygardose pervežimų sumažėjo. Rusijos geležinkelių duomenimis, praėjusių metų pabaigoje krovininių srautas į Tolumuosius Rytus, kur yra pagrindiniai Rusijos Federacijos jūrų uostai, palyginti su 2013 m., padidėjo 12 proc.

„Oro pervežimų maršrutai beveik nepakito, – sako „ACEX Group“ aviacijos skyriaus (Chimki, Maskvos sritis) viršininkė Aleksandra Čagina. – Ryškėja toks vaizdas: 50 proc. Azija (eksportas ir importas), 5 proc. NVS ir Baltijos šalys, 15–20 proc. Europa bei 20 proc. Azija. Kita tendencija: sumažėjus keleivių skaičiui, ypač turizmo kryptimis, aviakompanijos keičia lėktuvų tipą į mažesnius. Naudotis didžiais lėktuvais nerentabilu. Tai turi įtakos ir krovininių gabenimui oro linijomis.“

Dar viena transporto ir logistikos rinkos geografinio pokyčio tendencija – regioninės logistikos nuosmukis. „VST Logistic“ (Jekaterinburgas) vadovas Vadim Mardanov, kalbėdamas apie pastarųjų metų reiškinį transporto sistemoje, akcentavo daugumos krovininių srautų perorientavimą į sostinę: „Stambieji gamintojai, turintys vadovus iš sostinės, vis dažniau pirmenybę teikia Maskvos ir Sankt Peterburgo transporto kompanijoms.“

Ekonomikos megablokų formavimas, globalių tiekimų konfigūracijos pokyčiai

Tyrimais nustatyta, kad pasaulio ekonomika 2015 m. patirs geopolitinių pokyčių. Be kitų tendencijų, verta paminėti ekonomikos megablokų formavimą, pasaulio prekybos ir globalių tiekimų

konfigūracijos pokyčius. 70 proc. pasaulio gamybos ir globalios prekybos tenka besiformuojantiems megablokams.

Praktikoje Rusijos lokalių regionų kompanijos ne visada džiaugiasi globalia konsolidacija. 2015 m. pradžioje EAES organizacijoje atsirado nauja narė – Armėnija, o tai ACEX aljanso narei, kompanijai „Biuro perezovok“ (Rostovas) buvo nemenkas smūgis pelno atžvilgiu.

„Rostovo sritis turi istoriškai susiklosčiusius prekybos ryšius su Armėnija. Pagrindinės įvežamos prekės – maisto produktai, – sako „Biuro perezovok“ vadovė Marija Moskvičiova. – Armėnijai nuo sausio 1 d. įstojus į EAES, laimėjo pirkėjai, nes sumažėjo maitos mokesčiai, bet tarpininkai, turintys pajamų iš kontrakto su Armėnija deklaracijų įforminimo, patyrė nuostolių.“

Nuolat kintant valiutų kursui ir nuvertėjant rubliui, laimi kompanijos, kurių orientacija – gabenti prekes eksportuotojams. „Dėl rublio devalvacijos padidėjo mūsų užsienio partnerių pervežimai. Kompanijoms tapo naudinga pirkti įrengimus Rusijoje, o kadangi visi atsiskaitymai atliekami doleriais, kompanijos iš to pelnosi“, – komentuoja „Parcel Service“ (Kazanė) vadovas Airat Bilalov.

TLY rinkai iškilio būtinybė persiorientuoti į vidaus rinkas. Tačiau atsirado problemų dėl tiekimo organizavimo ir logistikos standartų įvedimo Rusijoje. Stabilios logistikos sistemos procesą būtina organizuoti viduje, todėl labai vertinga transporto kompanijų, pasirengusių sukurti geros kokybės paslaugų teikimo sistemą, patirtis. Aljansas, sukaupęs gerą nepriklausomų transporto kompanijų veiklos koordinavimo patirtį, yra pasirengęs siūlyti jau paruoštas globalios sistemos formavimo schemas.

Rinkos nestabilumo sąlygomis aljanso specialistai pažymi nuolatinius paslaugų teikėjų tarifų svyravimus, kurie priklauso nuo valiutos kurso

svyravimų. Tai turi tiesioginės įtakos ir kompanijų veiklai, ir pelnui. Pervežimų kaina tiesiogiai priklauso nuo oro bendrovių, jūrų linijų, geležinkelių ar automobilių savininkų nustatytų tarifų.

„Pagal valiutos kursą tarifai išaugo dvigubai, bet kompanijos taiko 10 proc. nuolaidą. Dėl to valiutos tarifas sumažėjo, bet dėl rublio kurso ekvivalento jis didėja“, – patirtimi dalinasi „Kargo-Ekspress“ (Maskva) multimodalinio skyriaus vadovas Aleksej Lipatov.

„Pervežimų kainą sudaro oro transporto tarifas bei rinkliava už kurą ir saugumą. Rinkliava už kurą mažėja dėl naftos kainų svyravimo pasaulio rinkoje (bet ne tokiu procentu, kaip nafta), rinkliava už saugumą – nekintantis dydis. Oro transporto tarifas kol kas lieka ankstesnio lygio“, – pažymi A. Čagina.

Klientas visada teisis?

Klientas visada teisis. Šis teiginys ypač aktualus krizės sąlygomis. Nepaisant problemų santykiuose su užsakovais, sėkmingai kompanijos veiklai svarbiausia jų turėti kuo daugiau. Kokiais būdais ir gudrybėmis transporto kompanijų specialistai stengiasi išsaugoti savo klientus?

Šiuo klausimu daugelis aljanso partnerių vieningi: servisas, kaina, greitas reagavimas į paraišką, monitoringas, spartus dokumentų tvarkymas. „Stengiamės įtikinti savo klientams, – dalinasi patirtimi A. Lipatov. – Dabartinėmis valiutos kurso svyravimo sąlygomis stengiamės pateikti tos dienos mažesnio kurso sąskaitą. Mūsų užduotis – suteikti paslaugą ir gauti už ją atitinkamą sumą, o ne „žaisti“ valiutos kursais. Užsakovai tai vertina ir lieka su mumis šiuo nelengvu laikotarpiu.“

M. Moskvičiova nesutinka su kolegomis: „Dabartinėmis sąlygomis „svarios vertybės“, t. y. draugiški ilgalaikiai santykiai, nebėra aktualūs. Nesiginčysiu, servisas turi reikšmę, bet dabar lemiamas žodis priklauso kainai.“

„Deja, mūsų darbo specifika tokia, kad populiariausios priemonės yra maksimaliai maži tarifai ir ilgalaikiai kreditai, nors tai turi neigiamos įtakos bendrai kompanijos būklei, – komentuoja Eduard Kšnapuu (ACEX, Estija). – Marža mažėja, o pinigų grąžinimo terminai ilgėja, dėl to nukentčia kompanijos apyvartinės lėšos.“

Michail Strekozov (ACEX, Kazachstanas) pasakoja apie rinkos padėtį Kazachstane: „Kompanijos pervežimai geležinkeliu iš Kinijos sumažėjo, nes mūsų klientus perviliojo Kinijos kompanijos, siūlančios mažesnius įkainius. Vadinamasis kinų dempingas dabar gana paplitęs reiškinys tarp Kazachstano ekspeditorių, su kuriuo kovoti neįmanoma. Mūsų įkainiai tampa nekonkurencingi, lyginant su Kinijos logistų siūlymais.“

Artimiausių metų pagrindinė tendencija: iš rinkos pasitrauks silpni žaidėjai, nepajėgūs konkuruoti sumažėjus paklausai ir pasiūlomis perpildytoje rinkoje. Ekspertai teigia, kad kompleksinis 3-4PL logistikos outsorsingas yra ta kompanijos strategija recesijos sąlygomis, kuri padės išlikti paslaugų teikėjams. Tokia strategija numato klientų orientavimą glaudžios partnerystės pagrindais, kompleksinius logistikos sprendimus, maksimaliai sumažintą riziką, taikant paslaugų įkainius, modernių technologijų ir praktišką taikymą logistikoje. ■



Ассоциации предупреждают о риске, связанном с переносом денег CEF в EFSI

Открытое письмо министрам транспорта ЕС

Ведутся дебаты о вкладе транспортной политики 2015 г. в конкурентоспособность ЕС. Нижеподписавшиеся ассоциации обратились к министрам транспорта ЕС, чтобы выразить свое беспокойство по поводу решений ЕС в сфере финансирования и развития транспортной инфраструктуры.

Члены нашей ассоциации хотят подчеркнуть важность Европейских сетей инфраструктур (CEF) в финансировании всех трансъевропейских транспортных сетей (TEN-T). CEF и TEN-T являются амбициозными и при этом реальными инструментами инфраструктурной политики, которые внесут вклад в долговечность Союза, поощрение развития надежных транспортных сетей, необходимого для процветания европейской индустрии.

Мы приветствуем стремление Еврокомиссии привлечь больше частных инвестиций в транспортный сектор, но обеспокоены тем, что слишком оптимистический взгляд на сообщение о скором учреждении Европейского фонда стратегических инвестиций (EFSI) может нанести ущерб большинству инфраструктурных проектов, которые сегодня финансируются из CEF, но которые, быть может, не смогут получить финансирование из EFSI.

Огромное перераспределение части бюджета CEF (18,1 % транспортных субсидий CEF выделяется не странам-смычки) как гарантия кредита EFSI будет представлять угрозу многим проектам, которые были признаны приоритетными проектами сети TEN-T.

Как в своем промежуточном докладе отметили мистер Кристоферсен и профессор Бодеви и Секки, предлагаемые инвестиционным планом возможности обладают четким потенциалом, приносящим выгоду проектам транспортной инфраструктуры, где движение на относительно коротких маршрутах интенсивное и вполне предсказуемое. Однако большинство портовых, железнодорожных проектов и проектов внутренних вод обладают очень разными чертами. И все они необходимы для создания действенной и взаимосвязанной всеевропейской долговечной транспортной сети. Поэтому государственные дотации останутся жизненно важными.

Для того, чтобы проекты развития транспортной инфраструктуры были привлекательнее для частных инвесторов, отчет Кристоферсена, Бодеви и Секки в большинстве случаев предлагает слияние финансовых инструментов и дотаций, т.н. финансирование более рискованных или неприбыльных частей проектов через дотации, чтобы остальные проекты были более прибыльными для частных инвесторов.

Европейский транспортный сектор действительно стремится использовать такое слияние финансовых инструментов и достаточно привлекательные дотации CEF. Но это применимо лишь в том случае, если в бюджете CEF имеется достаточное количество средств. Из 26,4 млрд евро, намеченных для финансирования транспорта на период 2014–2020 гг., 12 млрд уже израсходовано через призывы CEF 2014 г.

Для достижения надежного развития Европейского транспортного сектора мы хотим призвать всех министров транспорта обсудить способы, как избежать сокращения бюджета CEF, а также сформулировать и подготовить к обсуждению на весенней сессии Совета Европы альтернативные решения по поводу соответствующих гарантий кредитования, представленных EFSI.

Обращение подписали:

CER: Сообщество Европейских железных дорог и инфраструктурных компаний, объединяющее свыше 70 железнодорожных предприятий и инфраструктурных компаний Европы. CER представляет интересы своих членов в европейских инстанциях. Основное внимание уделяется развитию железных дорог как эффективному и дружелюбному к окружающей среде транспорту.

EBU: Европейский союз речного судоходства,

представляющий индустрию перевозки грузов и пассажиров во внутренних водах Европы. Члены: национальные ассоциации владельцев и операторов барж, а также международные ассоциации, работающие в сфере судоходства во внутренних водах и связанных с ней областях. Главная цель – представлять индустрию внутреннего водного, речного и морского судоходства, а также внести вклад в развитие долговечной и эффективной транспортной системы Европы.

ECSCA: Ассоциация судовладельцев Европейского сообщества, представляющая национальные ассоциации судовладельцев Евросоюза и Норвегии (почти 99 % флота Европейской экономической зоны или около 20 % мирового флота). Цель – представлять интересы европейского судоходства таким образом, чтобы эта отрасль промышленности лучше всего служила Европе и торговле на конкурентоспособном международном рынке, помочь в формировании морской транспортной политики ЕС.

EFIP: Европейская федерация внутренних портов, объединяющая более 200 внутренних водных портов и порты 18 стран ЕС, а также Швейцарии и Украины. С 1994 г. EFIP служила голосом внутренних портов Европы. EFIP подчеркивает и стимулирует роль портов во внутренних водах как мультимодальных центров.

EIM: Организация руководителей европейской инфраструктуры железнодорожного транспорта, основанная в 2002 г. для защиты интересов и точек зрения руководителей независимой инфраструктуры в Европе, руководствуясь либерализацией железнодорожного рынка. EIM предоставляет услуги технической экспертизы соответствующим европейским организациям, таким как Европейское железнодорожное агентство. Основная цель – стимулировать рост железнодорожного движения и развитие долговечной, эффективной, ориентированной на кли-



Asociacijos įspėja dėl rizikos, susijusios su CEF pinigų perkėlimu į EFSI

Atviras laiškas
ES transporto
ministrams

ентов сети железных дорог в Европе.

ERFA: Европейская ассоциация железнодорожных грузоперевозчиков, представляющая вновь вступивших участников, т.е. всех операторов, которые хотят иметь открытый доступ, честные рыночные условия и которые поощряют развитие конкурентоспособного и инновационного рынка железных дорог. В 2015 г. ERFA представляет 35 членов из 16 стран Европы.

ESC: Европейский совет грузоотправителей, представляющий интересы бизнеса всех видов грузового транспорта в Европе (изготовители, розничники и оптовики).

ESO: Европейская организация судоводителей, которая занимается частными интересами бизнеса судоходства во внутренних водах Европы. Совет ESO состоит из представителей отраслевых организаций и предпринимателей Бельгии, Нидерландов, Франции, Германии и Польши.

За многие годы ESO расширила деятельность и начала заниматься интересами независимых предпринимателей, такими как мониторинг и регулирование рынка, обновление флота, реклама, обучение и сертификация экипажей, охрана окружающей среды и др.

ESPO: Европейская организация морских портов, с 1993 года представляющая дирекции портов, ассоциации портов, администрации морских портов стран-членов Евросоюза и Норвегии. У ESPO есть члены-наблюдатели в нескольких соседних странах. ESPO обеспечивает, чтобы у морских портов был четкий голос в ЕС, поощряет общие интересы своих членов во всей Европе и поддерживает диалог с заинтересованными странами в Европе в портовом и морском секторе.

FEPOR: Основанная в 1993 г. организация, представляющая интересы операторов крупных мультимодальных терминалов и стивидор-

ных компаний, работающих в портах ЕС. Цель FEPOR – поощрять интересы своих членов и поддерживать постоянный диалог со всеми инстанциями ЕС и неинституциональными заинтересованными сторонами.

INE: Организация навигации по внутренним водным путям Европы не имеет коммерческих интересов., INE видит большие возможности для содействия устойчивой перевозки товаров по воде в регионах ЕС и городов с доступными для судоходства реками и каналами.

UIP: основанный в 1950 г. Международный союз частных грузовых вагонов (штаб-квартира в Брюсселе) является ассоциацией, охватывающей все национальные ассоциации из 14 стран Европы, одновременно представляющей более 250 управляющих, владеющих приблизительно 180 000 грузовых вагонов, перевозящей 50 % железнодорожных грузов по всей Европе. UIP представляет своих членов на международном уровне.

UIRR: основанный в 1970 г. Международный союз компаний комбинированного автомобильного и железнодорожного транспорта представляет интересы европейских операторов автомобильных и железнодорожных комбинированных перевозок и руководителей перевалочных терминалов.

UNIFE: Ассоциация европейской железнодорожной индустрии, представляющая европейскую индустрию железнодорожного производства и поставок в ЕС и на международном уровне, объединяющая 80 компаний-членов, которые занимаются инженерией, проектированием, изготовлением, эксплуатацией систем железнодорожного транспорта, подсистемами и т.п. UNIFE также объединяет 15 национальных ассоциаций железнодорожной индустрии в странах Европы.

Информация ESPO, Брюссель

Vyksta debatai dėl 2015 m. transporto politikos indėlio į ES konkurencingumą. Žemiau pasirašiusios asociacijos kreipiasi į ES transporto ministrus, norėdamos išreikšti savo susirūpinimą dėl ES sprendimų transporto infrastruktūros finansavimo bei plėtros srityje. ▶



Mūsų asociacijos nori pabrėžti Europos infrastruktūros tinklų priemonių (CEF) svarbą finansuojant visus transeuropinius transporto tinklus (TEN-T). CEF ir TEN-T yra ambicingi ir tuo pačiu metu realūs infrastruktūros politikos įrankiai, kurie prisidės siekiant tvaresnės Sąjungos, skatinant tvirtų transporto tinklų plėtrą, reikalingą Europos industrijos klestėjimui.

Mes sveikiname Europos Komisijos siekį pritraukti daugiau privačių investicijų į transporto sektorių, bet esame susirūpinę, kad pernelyg optimistiškas požiūris į pranešimus apie greitą Europos strateginių investicijų fondo (EFIS) įkūrimą gali padaryti žalos daugeliui infrastruktūros projektų, kurie dabar finansuojami iš CEF, bet kurie galbūt nebegalės gauti finansavimo iš EFIS.

Didžiulis CEF biudžeto dalies perskirstymas (18,1 proc. CEF transporto subsidijų skiriama ne sanglaudos šalims), kaip EFIS kredito garantija, kels pavojų daugeliui projektų, kurie buvo pripažinti prioritetiniais TEN-T tinklo projektais.

Kaip savo tarpinėje ataskaitoje pabrėžė ponas Christophersen ir profesorai Bodewig bei Secchi, investicijų plano siūlomos galimybės turi aiškų potencialą, duodantį naudos transporto infrastruktūros projektams, kur eismas santykinai trumpuose maršrutuose yra intensyvus ir labai aiškiai nuspėjamas. Tačiau daugelis uostų, geležinkelio ir vidaus vandenų projektų turi labai įvairių bei skirtingų bruožų. Ir jie visi yra būtini siekiant sukurti veiksmingą bei tarpusavyje susijusį visos Europos tvarų transporto tinklą. Todėl valstybės dotacijos išliks gyvybiškai svarbios.

Tam, kad transporto infrastruktūros vystymo projektai būtų patrauklesni privatiems investuotojams, Christophersen, Bodewig ir Secchi ataskaita daugeliu atvejų siūlo finansinių instrumentų bei dotacijų susiliejimą, t. y. rizikingesnių arba nepelningų projekto dalių finansavimą per dotacijas, kad likusieji projektai būtų pelningesni privatiems investuotojams.

Europos transporto sektorius iš tiesų siekia naudoti tokį finansinių instrumentų susiliejimą ir pakankamai patrauklias CEF dotacijas. Bet tai taikytina tik tada, jei CEF biudžetas turi pakankamai lėšų. Iš 26,4 mlrd. eurų, numatytų transportui 2014–2020 m. finansiniam laikotarpiui, 12 mlrd. jau išleista per 2014 m. CEF kvietimus.

Siekdami patikimos Europos transporto sektoriaus plėtros, norime paraginti visus transporto ministrus apsarstyti būdus, kaip išvengti CEF biudžeto mažinimo, o taip pat suformuluoti ir paruošti Europos Tarybos pavasario sesijos svarstymui alternatyvius sprendimus dėl atitinkamų EFIS teiktų kreditavimo garantijų.

Kreipimasi pasirašė:

CER: Europos geležinkelių ir infrastruktūros kompanijų bendrija, jungianti daugiau nei 70 Europos geležinkelių įmonių ir infrastruktūros kompanijų. CER atstovauja savo narių interesus Europos institucijose. Pagrindinis dėmesys skiriamas geležinkelių plėtrai, kaip efektyviam ir aplinkai draugiškam transportui.

EBU: Europos upių laivybos sąjunga, atstovaujanti vidaus vandenų laivybos krovinių ir keleivių pervežimo industriją Europoje. Nariai: nacionalinės baržų savininkų ir operatorių asociacijos bei tarptautinės asociacijos, dirbančios vidaus vandenų laivyboje bei su ja susijusiose srityse. Pagrindinis tikslas – atstovauti vidaus vandenų bei upių ir jūros laivybos industriją Europoje bei prisidėti prie tvarios ir efektyvios Europos transporto sistemos plėtros.

ECSA: Europos Bendrijos laivų savininkų asociacija, atstovaujanti nacionalines Europos Sąjungos ir Norvegijos laivų savininkų asociacijas (beveik 99 proc. EEA laivyno, arba apie 20 proc. pasaulinio laivyno). Tikslas – atstovauti Europos laivybos interesus taip, kad ši pramonės šaka geriausiai tarnautų Europos ir prekybai konkurencingoje tarptautinėje rinkoje, padėti formuoti ES jūrinio transporto politiką.

EFIP: Europos vidaus vandenų uostų federacija, jungianti daugiau nei 200 vidaus vandenų uostų ir aštuoniolikos ES šalių, taip pat Šveicarijos ir Ukrainos uostus. Nuo 1994 m. EFIP buvo tarsi vidaus vandenų uostų balsas Europoje. EFIP pabrėžia ir skatina vidaus vandenų uostų, kaip multimodalinių centrų, vaidmenį.

EIM: Europos geležinkelių infrastruktūros vadovų asociacija, įkurta 2002 m., siekiant ginti nepriklausomos infrastruktūros vadovų Europoje interesus ir požiūrius, vadovaujantis geležinkelio rinkos liberalizavimu. EIM teikia techninę ekspertizę atitinkamoms Europos organizacijoms, tokioms kaip Europos geležinkelių agentūra. Pagrindinis tikslas – skatinti geležinkelių eismo augimą ir tvaraus, efektyvaus, į klientus orientuoto geležinkelių tinklo plėtrą Europoje.

ERFA: Europos geležinkelių krovinių asociacija, atstovaujanti naujai įstojusius dalyvius, t. y. visus operatorius, kurie nori atviro priėjimo, sąžiningos rinkos sąlygų ir kurie skatina konkurencingos bei inovatyvios geležinkelių rinkos plėtrą. 2015 m. ERFA atstovauja 34 narius iš šešiolikos Europos šalių.

ESC: Europos krovinių siuntėjų taryba, atstovaujanti visų rūšių krovinių transporto verslo interesus Europoje (gamintojai, mažmenininkai ar didmenininkai).

ESO: Europos laivavedžių organizacija, kuri rūpinasi privataus vidaus vandenų laivybos verslo interesais Europoje. ESO taryba susideda iš Belgijos, Olandijos, Prancūzijos, Vokietijos ir Lenkijos šakinių organizacijų atstovų bei verslininkų.

Per daugelį metų ESO išplėtė veiklą ir pradėjo užsiimti nepriklausomų verslininkų interesais, tokiais kaip rinkos stebėjimas ir reguliavimas, laivyno atnaujinimas, reklama, įgulų mokymas ir sertifikavimas, aplinkos apsauga ir kt.

ESPO: Europos jūrų uostų organizacija, nuo 1993 m. atstovaujanti uostų direktcijas, uostų asociacijas, Europos Sąjungos šalių narių ir Norvegijos jūrų uostų administracijas. ESPO turi nares stebėtojas keliose kaimyninėse šalyse. ESPO užtikrina, kad jūrų uostai turėtų aiškų balsą ES, skatina savo narių bendrus interesus visoje Europoje ir palaiko dialogą su suinteresuotomis šalimis Europoje uostų ir jūriniame sektoriuje.

FEPOR: 1993 m. įkurta organizacija, atstovaujanti didelių, multinacionalinių terminalų operatorių ir stividorinių kompanijų, dirbančių ES uostuose, interesus. FEPOR tikslas – skatinti savo narių interesus ir palaikyti nuolatinį dialogą su visomis ES institucijomis bei neinstitucinėmis suinteresuotomis šalimis.

INE: Europos vidaus vandenų laivybos organizacija yra neutrali komercinių interesų neturinti organizacija. INE mato didesnes galimybes prisidėti prie tvaresnio transportavimo, pervežant prekes vandeniu ES regionuose bei miestuose su tinkamais laivybai kanalais ir upėmis.

UIP: 1950 m. įkurta Tarptautinė vagonų valdytojų sąjunga (būstinė Briuselyje) yra asociacija, apimanti visas nacionalines asociacijas iš keturiolikos Europos šalių, tuo pačiu atstovaujanti daugiau nei 250 valdytojų, turinčių apie 180 000 krovinių vagonų, pervežanti 50 proc. geležinkelių krovinių visoje Europoje. UIP atstovauja narius tarptautiniame lygmenyje.

UIRR: 1970 m. įkurta Tarptautinė kelių ir geležinkelių kombinuoto pervežimo sąjunga atstovauja Europos kelių ir geležinkelių kombinuotų pervežimų operatorių bei perkrovimo terminalų vadovų interesus.

UNIFE: asociacija, atstovaujanti Europos geležinkelių gamybos ir tiekimo industriją ES ir tarptautiniame lygmenyje, turinti 80 kompanijų narių, kurios užsiima inžinerija, projektavimu, gamyba, geležinkelių transporto sistemų eksploatacija, subsistemomis ir pan. UNIFE taip pat jungia 15 nacionalinių geležinkelių industrijos asociacijų Europos šalyse.

ESPO informacija, Briuselis ■



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



Гонконг – лидирующий центр интегрированной логистики, обслуживающий экосистемы цепочек поставок глобального масштаба

Марк Миллар накопил 30-летний опыт предпринимательства мирового масштаба. Он предоставляет независимые информативные консультации, связанные со стратегиями цепочек поставок в Азии. Марк Миллар, прославившийся профессиональными и запоминающимися презентациями, участвовал и читал доклады более чем на 375 бизнес-мероприятиях, на конференциях, проходивших в 23 странах мира. Автор книги «Экосистемы мировой цепочки поставок», выпущенной в издательстве «Kogan Page», является визитирующим лектором Гонконгского политехнического университета. Он также включен в список «Профессионалы высшего уровня, которых надо знать в цепочке поставок», обнародованный в 2014 г. в США. Связаться с ним можно: mark@markmillar.com



Марк Миллар

Экосистемы мировой цепочки поставок просто-напросто не могли бы функционировать, если бы разные логистические сети, соединяющие инфраструктуры и бизнес-партнеров систем, не были полностью интегрированы от контейнерного глубоководного морского транспорта и портов до сухопутных портов и перевалочных зон, авиационного, автомобильного и железнодорожного транспорта. Каждый этап, начиная с компонента поставок и заканчивая конечным потребителем, зависит от физической интеграции передвижения товаров и обмена связанной с этим информацией.

Гонконг, воспользовавшись своим географическим положением, приобрел роль всемирного торгового центра, а его исключительный международный выход на Китай позволил стать одним из лидирующих интегрированных центров логистики в мире. Гонконг, обладающий стратегическим положением

и часовым поясом, объединяющим Азию и Европу, является всемирным центром торговли, бизнеса и коммуникаций. Он остается важным региональным центром для международных компаний: здесь работает свыше 7500 офшорных компаний, из них у 1400 имеются региональные штаб-квартиры, а

у 2400 – региональные бюро. Он также стал связкой между Китаем и остальным миром.

Гонконг занимает неоспоримые позиции лидера. В Азии это интегрированный логистический центр, уникально исполняющий все основные роли в экосистеме глобальных цепочек поставок.

В контейнерных перевозках в 2014 г. Гонконг обработал 22,3 млн TEU, заняв четвертое место в мире. Его 9 контейнерных терминалов с 24 причалами являются частными. Гонконг как лидирующий перегрузочный центр и международные ворота Южного Китая обслуживает 80 международных судоходных линий – 380 судов в неделю и более 500 мест назначения в мире.

Здесь морское развитие получает постоянную поддержку со стороны центральных властей. В плане 12-й пятилетки Китая четко заявлена поддержка Гонконга как международного морского центра. Судовой регистр Гонконга – чет-

Обслуживает ли экосистемы цепочек поставок?	Ворота в (из) Китай	Региональный дистрибуционный центр Азии	Международный перегрузочный центр	Всемирный мультимодальный центр логистики
Гонконг	Да	Да	Да	Да
Сингапур		Да	Да	Да
Шанхай	Да			Да
Шэньчжэнь	Да			





вертый по размеру в мире с общим тоннажем 91 млн т. Его компаниям принадлежит 9 % девейта мирового торгового флота. 700 компаний города предлагают множество морских услуг, включая агентирование судов и оперирование ими, посредников и фрахтователей, финансы, морское страхование, а также морские право и арбитраж.

В секторе авиационных грузоперевозок, составляющем треть мировой торговли, международный аэропорт Гонконга (HKIA) является крупнейшим в мире центром авиационных грузов, оборот которого в 2014 г. составил 4,36 млн тонн, и это было на 6 % больше, чем годом ранее. Обслуживая почти 100 авиалиний, HKIA управляет 7000 полетов в неделю, соединяет более 180 мест назначения, включая 40 городов в материковом Китае. Для удовлетворения растущего спроса на авиасообщение планируется третья взлетная полоса, которая к 2020 году удвоит объемы грузоперевозок - до 9 млн тонн в год.

Для лучшего обслуживания больших объемов грузоперевозок и обеспечения непрерывного мультимодального сообщения поставщики логистических услуг Гонконга перешли к решениям электронной логистики, позволяющим предоставлять интегрированные технологические платформы с информа-

цией грузоперевозчикам о грузе, таким образом ускоряя таможенное оформление и облегчая пересечение границ для грузового транспорта.

Региональное лидерство логистики для азиатского и тихоокеанского региона

Находясь в стратегически выгодном месте между Сингапуром, Юго-Восточной Азией, Шанхаем и северо-востоком, географически благословенный Гонконг занимает уникальную позицию как логистический мегацентр, обслуживающий весь азиатский и тихоокеанский регион. Сообщение Гонконга, обладающее эффектом финансового рычага и привилегированным статусом свободного порта, позволяет компаниям с идеальной платформой Регионального дистрибуционного центра (RDC) обслуживать все рынки в Азии с оказанием услуг эффективного конкурентоспособного складирования и дистрибуционных услуг наряду с экономически эффективными возможностями мультимодального транспортирования. Свыше 600 международных транспортных и связанных с ними компаний основали инфраструктуру региональных бюро в Гонконге.

Торговый порт – великолепно интегрированный центр логистики и региональной дистрибуции

Торговый порт, занимающий 30 000 кв. м, целенаправленно построен в уникальном месте, недалеко от международного аэропорта Гонконга, и оказывает современные услуги складирования и логистики. Единственный порт такого рода на острове Лантау расположен в 2 минутах пути от крупнейшего в мире грузового аэропорта, в 20 минутах пути от четвертого по величине в мире контейнерного порта и всего в 45 минутах пути от границы материкового Китая.

Логистический центр торгового порта предлагает решения широкому кругу потребителей, которым требуются экономически эффективные логистические решения и мультимодальное сообщение, чтобы обслуживать весь азиатский регион. Торговый порт считается региональным сооружением дистрибуционного центра мирового класса как с точки зрения экологических технологий, так и кондиционирования воздуха, мест обработки и складирования грузов и новейших международных аккредитаций, включая АЕО, С-ТРАТ и ТАРА.

Исполнительный директор Кеннет Белл акцентировал лидерскую роль Гонконга в обслуживании глобальных систем цепочек поставок: «В сегодняшнем мире сообщение особенно важно для облегчения безопасного и эффективного передвижения товаров между покупателями и продавцами. Региональные дистрибуционные центры являются основными узлами аспектов складирования и обработки в цепочке поставок. Логистическая индустрия Гонконга на протяжении

долгого времени была значимым географическим кластером, опирающимся на мировое лидерство оборота авиационных и морских грузов, и важна как логистический центр не только для самого города, но и для расположенного поблизости материкового Китая и оставшейся в отдалении Азии».

Сообщение через дельту реки Чжуцзян с материковым Китаем

Логистический центр торгового порта удобно расположился на восточном окончании нового моста Гонконг-Чжухай-Макао, который должен быть открыт в 2017 г. Мост длиной 29,6 км и далее будет стимулировать сообщение с Южным Китаем и обеспечит эффективные грузопотоки между Гонконгом и западной дельтой Жемчужной реки (Чжуцзян) – сердцем производственной базы провинции Гуандун, которая генерирует около трети всего экспорта Китая. Этот мост соединит три города с тремя юрисдикциями – после завершения его строительства время в пути между Чжухаем и международным аэропортом Гонконга сократится с 4 часов до 45 минут.

Вывод

Гонконг – уникальная «супер-вязка» для всего азиатского и тихоокеанского региона. Его критическая масса грузооборота и широкомасштабное воздушное и океанское сообщение обладают сетевым влиянием, благодаря которому Гонконг может занять завидное положение как главенствующий интегрированный логистический центр, обслуживающий экосистемы цепочек поставок глобального масштаба. ■





HONKONGAS – pirmaujantis integruotos logistikos centras, aptarnaujantis globalaus masto tiekimo grandinių ekosistemas



Mark Millar

Mark Millar yra sukaupęs 30 metų pasaulinio masto verslo patirtį. Jis teikia nepriklausomas informatyvias konsultacijas, susijusias su tiekimo grandinių strategijomis Azijoje. Pagarsėjęs profesionaliais ir įsimintiniais pristatymais, Mark Millar dalyvavo ir skaitė pranešimus daugiau nei 375 verslo renginiuose, 23 šalyse vykusiose konferencijose.

„Kogan Page“ leidykloje išleistos knygos „Pasaulinių tiekimo grandinių ekosistemas“ autorius M. Millar yra vizituojantis lektorius Honkongo politechnikos universitete. Jis taip pat įtrauktas į 2014 m. JAV paskelbtą sąrašą „Aukščiausio lygio profesionalai, kuriuos reikia žinoti tiekimo grandinėje“. Susisiekti su juo galima: mark@markmillar.com

Pasaulinių tiekimo grandinių ekosistemas paprasčiausiai negalėtų funkcionuoti, jei įvairūs logistikos tinklai, sujungiantys sistemų infrastruktūras ir verslo partnerius, nebūtų pilnai integruoti. Nuo konteinerinio giliavandens jūrinio transporto ir uostų iki sausumos uostų bei perkrovimo zonų, oro, kelių ir geležinkelių transporto – kiekvienas etapas, pradedant tiekimo komponentu ir baigiant galutiniu vartotoju, priklauso nuo fizinio prekių judėjimo integravimo ir su tuo susijusios informacijos pasikeitimo.

Honkongas, pasinaudojęs savo geografine padėtimi, įgijo pasaulinio prekybos centro vaidmenį, o jo išskirtinis tarptautinis priėjimas prie Kinijos leido tapti vienu iš pirmaujančių integruotų logistikos centrų pasaulyje. Honkongas, turintis strateginę padėtį ir laiko zo-

na, jungiančią Aziją bei Europą, yra pasaulinis prekybos, finansų, verslo ir komunikacijų centras. Jis išlieka svarbiu regioniniu centru tarptautinėms kompanijoms: dirba daugiau nei 7 500 išorinio verslo kompanijų, iš jų 1 400 čia turi regionines būstines, o 2 400 – regioninius biurus. Jis

taip pat tapo jungtimi tarp Kinijos ir likusio pasaulio.

Honkongas užima neįveikiamą lyderio poziciją Azijoje kaip integruotas logistikos centras, unikaliai atliekantis visus pagrindinius vaidmenis globalių tiekimo grandinių ekosistemose:

Konteineriniuose pervežimuose 2014 m. Honkongas perkrovė 22,3 mln. TEU, užimdamas ketvirtą vietą pasaulyje. Jo 9 konteinerių terminalai su 24 prieplaukais yra privatūs. Honkongas, pirmaujantis perkrovimo centras ir tarptautiniai Pietų Kinijos vartai, aptarnauja 80 tarptautinių laivybos linijų – 380 laivų per savaitę ir daugiau nei 500 paskirties vietų pasaulyje.

Čia jūrinė plėtra turi ištikimą centrines valdžios paramą. Kinijos 12-ajame penkmečio plane yra aiškiai išreikšta parama Honkongui kaip tarptautiniam jūriniam centrui. Honkongo laivybos registras – ketvirtas pagal dydį pasaulyje su bendruoju 91 mln. tonažu. Jo kompanijoms priklauso 9 proc. pasaulio prekybos laivyno dedveito tonažo. 700 miesto kompanijų siūlo daugybę jūrinių paslaugų, įskaitant laivų agentavimą ir valdymą, tarpininkus ir frachtavimą, finansus, jūrinį draudimą ir jūrų teisę bei arbitražą.

Oro krovinių sektoriuje, sudarančiame trečdalį tarptautinės prekybos vertės, Honkongo tarptautinis oro uostas (HKIA) yra didžiausias pasaulyje oro krovinių centras, kurio apyvarta 2014 m. sudarė 4,36 mln. tonų, ir tai buvo 6 proc.

Ar aptarnauja tiekimo grandinių ekosistemas?	Vartai į (iš) Kinijos	Azijos regioninis distribucinis centras	Tarptautinis perkrovimo centras	Pasaulinis multimodalinis logistikos centras
Honkongas	Taip	Taip	Taip	Taip
Singapūras		Taip	Taip	Taip
Šanchajus	Taip			Taip
Šendženas	Taip			





daugiau nei ankstesniais metais. Aptarnaudamas beveik 100 oro linijų, HKIA valdo 7 000 skrydžių per savaitę, jungia daugiau nei 180 paskirties vietų, įskaitant 40 miestų žemyninėje Kinijoje. Siekiant patenkinti oro eismo paklausą ateityje, planuojamas trečias pakilimo takas, kuris padvigubintų krovinų perkrovimo apimtį iki 9 mln. tonų per metus iki 2020 m.

Siekdami geriau aptarnauti didelės tarptautinių pervežimų apimtį ir užtikrinti nenutrūkstantį multimodalinį ryšį, Honkongo logistikos paslaugų tiekėjai perėjo prie elektroninių logistikos sprendimų, leidžiančių teikti integruotas technologijų platformas su informacija kelių vežėjams apie krovinį, taip pagreitinant muitinės įforminimą ir palengvinant sunkvežimiams sienų kirtimą.

Regioninė logistikos lyderystė Azijos ir Ramiojo vandenyno regionui

Būdamas strategiškai geroje vietoje tarp Singapūro, Pietryčių Azijos, Šanchajaus ir šiaurės rytų, geografiškai palaimintas Honkongas yra unikaliaje pozicijoje kaip logistikos megacentras, aptarnaujantis visą Azijos ir Ramiojo vandenyno regioną. Sverto efekto Honkongo ryšys ir privilegijuotas laisvo uosto statusas leidžia kompanijoms su idealia Regioninio distribucinio centro (RDC) platforma aptarnauti visas rinkas Azijoje, teikiant efektyvaus,

konkurencingo sandėliavimo ir distribucines paslaugas kartu su ekonomiškai efektyviomis multimodalinio transportavimo galimybėmis. Daugiau nei 600 tarptautinių transporto ir su juo susijusių kompanijų yra įkūrusios regioninių biurų infrastruktūrą Honkonge.

Prekybos uostas – puikiai integruotas logistikos ir regioninis distribucijos centras

30 000 kv. metrų prekybos uostas, tikslingai pastatytas unikaliaje vietoje, netoli Honkongo tarptautinio oro uosto, teikia šiuolaikines sandėliavimo ir logistikos paslaugas. Vienintelis tokio pobūdžio uostas Lantau saloje yra už 2 min. kelio nuo pasaulio didžiausio krovininio oro uosto, 20 min. kelio nuo ketvirtą pagal dydį pasaulyje konteinerių uosto ir tik 45 min. kelio nuo žemyninės Kinijos sienos.

Prekybos uosto logistikos centras siūlo sprendimus plačiam vartotojų ratui, kuriems reikia ekonomiškai efektyvių logistikos sprendimų ir multimodalinio ryšio, kad galėtų aptarnauti visą Azijos regioną. Tiek aplinką saugančių, tiek oro kondicionavimo apdoravimo ir sandėliavimo vietų bei naujausių tarptautinių akreditacijų, įskaitant AEO, C-TPAT ir TAPA, atžvilgiu prekybos uostas yra laikomas pasaulinės klasės regioniniu distribucijos centru įrenginiu.

Vykdytysis direktorius Kenneth Bell sustiprino Honkongo lyderystę

tės vaidmenį aptarnaujant globalias tiekimo grandinės sistemas: „Šiandieniniame pasaulyje ryšys ypatingai svarbus siekiant palengvinti saugų bei efektyvų prekių judėjimą tarp pirkėjų ir pardavėjų. Regioniniai distribucijos centrai yra pagrindiniai sandėliavimo ir apdoravimo aspektų mazgai tiekimo grandinėje. Honkongo logistikos industrija ilgai buvo reikšminga geografiniu klasteriu, besiremiančiu oro krovinų ir jūrų uosto apyvartos pasauline lyderyste, kaip logistikos centras ne tik pačiam miestui, bet ir arčiausiai esančiai žemyninei Kinijai bei toliau likusiai Azijai.“

Ryšys per Perlo upės deltą į žemyninę Kiniją

Prekybos uosto logistikos centras yra puikiai išsidėstęs naujojo Honkongas–Džuhai–Macao tilto rytiniame gale, kuris turi būti atidarytas

2017 m. 29,6 km ilgio tiltas toliau skatins ryšį su Pietų Kinija ir užtikrins efektyvesnius krovinų srautus tarp Honkongo ir vakarinės Perlo upės deltas – Guangdongo provincijos gamybos bazės širdies, kuri generuoja apie trečdalį viso Kinijos eksporto. Šis tiltas sujungs tris miestus su trimis jurisdikcijomis – jį užbaigus kelionės laikas tarp Džuhai ir Honkongo tarptautinio oro uosto sutrumpės nuo 4 val. iki 45 min.

Išvada

Honkongas – unikali „superjungtis“ visam Azijos ir Ramiojo vandenyno regionui. Jo kritinė krovinų apyvartos masė bei plataus masto oro ir okeaninis ryšys turi tinklinį poveikį, dėl kurio Honkongas gali užimti pavydėtiną padėtį kaip pranašus integruotas logistikos centras, aptarnaujantis pasaulines tiekimo grandinės ekosistemas. ■



Цели Клайпедского порта – новые земельные площади и большие глубины

Осуществляемые в последние годы огромные инвестиции в Клайпедском порту дают ощутимые результаты. Прошедший год был рекордным для порта не только из-за полученных доходов – они выросли на 9%. На столько же процентов вырос и грузооборот – до 36,41 млн тонн. Зафиксированы впечатляющие результаты перевалки удобрений, контейнеров, зерна, руды. Были и суда-рекордсмены – в порт заходило самое длинное за всю историю порта судно – круизный лайнер «Celebrity Eclipse» длиной 317 м.

«По доходам год – рекордный. Добиться таких результатов без инвестиций не удалось бы. Дирекция порта уже не раз доказывала, что качественные и своевременные инвестиции – непереносимое условие для создания планов и их осуществления. Радует, что дирекция порта и портовые операторы работают как партнеры и могут доверять друг другу. Только инвестируя, Клайпедский порт стартует как центр распределения насыпных грузов и контейнеров (хаб)», – говорит генеральный директор дирекции Клайпедского государственного морского порта Арвидас Вайткус.

За последние 2,5 года дирекция порта инвестировала в инфраструктуру почти 145 млн евро. В 2013-м

инвестировано свыше 87 млн евро, что вдвое больше, чем годом ранее – это рекорд в истории порта. Однако, по словам А.Вайткуса, останавливаться на достигнутом портовики не собираются.

«Одна из важнейших задач будущего года – позаботиться о необходимых глубинах возле причалов, особенно в южной части порта, расположенные в которой компании были незаслуженно забыты. Мы руководствуемся установкой, что порт следует развивать равномерно. Недостаточно углубить канал, надо достичь определенных глубин и возле причалов, где генерируется большое количество грузов и где имеется потребность в приемке крупнотоннажных су-

дов», – утверждает А.Вайткус.

В 2015 г. на работы по углублению акватории и углублению возле причалов планируется выделить 7,1 млн евро. В дальнейших планах – 17-метровая глубина до самой южной части порта. В таком случае придется не только углублять сам судоходный канал, но и модернизировать ворота порта, для чего следует повернуть внешнюю часть судоходного канала и слегка выпрямить сам канал.

«Это чрезвычайно важные работы, поскольку такие изменения инфраструктуры позволят принимать крупнотоннажные суда и при более плохих погодных условиях. У нас нет иного выбора, поскольку прием судов типа Baltmax – наша первоочередная цель. В проливе Большой Бельт глубина 17 метров, доминирующая максимальная осадка таких судов составляет около 15 м. Таким образом, дноуглубительная программа входит в число первостепенных задач», – убежден А.Вайткус.

До 2018 г. запланировано около 350 млн евро инвестиций в портовую инфраструктуру. Больше половины этой суммы придется на углубление порта. Еще одна из задач дирекции порта в 2015-м – решение вопроса инфраструктуры портовых железных дорог. В 2015 г. на строительство и ремонт железнодорожных веток планируется выделить около 4,4 млн евро. В реконструкцию подъездных путей и прилегающих улиц планируется вложить около 3,3 млн евро.

«Чтобы оставаться конкурентоспособными, мы должны быть



В Клайпедском порту планируется сформировать новые земельные площади.

Рекорды Клайпедского порта 2014 года

ИСТОРИЧЕСКИЕ РЕКОРДЫ			
ДОХОДЫ	50 млн евро	По сравнению с 2013 г., доходы выросли на 4 млн евро.	Предыдущий рекорд достигнут в 2011 году (48,5 млн евро.)
ПЕРЕВАЛКА УДОБРЕНИЙ	11,94 млн т	По сравнению с 2013 г., выросла более чем на треть (+39,2% или +3,36 млн т).	Предыдущий рекорд достигнут в 2011 году (11,61 млн т).
ПЕРЕВАЛКА КОНТЕЙНЕРОВ	5,61 млн т 450 428 TEU	По сравнению с 2013 г., выросла почти на четверть (+23,0% или +1,05 млн т).	Предыдущий рекорд достигнут в 2013 году (402 728 TEU)
ПЕРЕВАЛКА ЗЕРНА	2,89 млн т	По сравнению с 2013 г., выросла почти на треть (+27,9% или 629,7 тыс.т).	Предыдущий рекорд достигнут в 2013 году (2,26 млн т)
ПЕРЕВАЛКА РУДЫ	1,06 млн т	По сравнению с 2013 г., выросла на 5,2% (+ 52,5 тыс.т).	Предыдущий рекорд достигнут в 2013 году (1,0 млн т)
ЧИСЛО ПАССАЖИРОВ	344 837	По сравнению с 2013 г., выросло более чем на одну пятую (+23,0% или +64 571).	Предыдущий рекорд достигнут в 2012 году (340 067)
ЧИСЛО ПАССАЖИРОВ КРУИЗНЫХ СУДОВ	57 797	По сравнению с 2013 г. выросло на 76,4% (на 25 тыс. больше).	Предыдущий рекорд достигнут в 2013 году (32 757)
АБСОЛЮТНЫЙ МЕСЯЦ РЕКОРДСМЕН ОКТЯБРЬ	3,65 млн т	По сравнению с октябрём 2013 года грузооборот вырос на 24,3% (на 713,6 тыс. т больше, чем в октябре 2013 г.).	Предыдущий рекорд зафиксирован в октябре 2011 г. (3 298,2 тыс.т.)

дальновидными. Мы считаем, что в будущем году целесообразно начать процедуры по поводу дополнительных площадей, предназначенных для нужд порта. Напротив Свиного горба планируется сформировать дополнительный земельный участок с соединением с сушей, для чего нужно засыпать часть акватории. Для этого нужны еще не включенные в планы инвестиции, зато появление такого полуострова поможет развить терминал СПГ как региональный, повысить конкурентоспособность порта», – представляет планы на будущее глава Клайпедского порта Арвидас Вайткус. ■





Klaipėdos uosto siekiamybė – nauji žemės plotai ir didesni gyliai



Pastaraisiais metais įgyvendintos milžiniškos investicijos Klaipėdos uoste duoda apčiuopiamų rezultatų. Praėjusieji metai uoste buvo rekordiniai ne tik dėl gautų pajamų – jos augo 9 proc., tiek pat procentų augo ir krova – iki 36,41 mln. tonų. Užfiksuoti įspūdingi trąšų, konteinerių, grūdų ir rūdų krovos rezultatai. Sulaukta ir laivų rekordininkų – atplaukė ilgiausias uosto istorijoje laivas – 317 metrų ilgio „Celebrity Eclipse“.

„Pagal pajamas metai rekordiniai. Tokių rezultatų nebūtų pavykę pasiekti be investicijų. Uosto direkcija jau ne kartą įrodė, kad kokybiškos ir laiku padarytos investicijos lemia visas sąlygas kurti planus ir juos įgyvendinti. Džiaugiamės, kad Uosto direkcija bei uosto operatoriai dirba kaip partneriai ir vieni kitais gali pasitikėti. Tik investuodamas Klaipėdos uostas startuoja kaip birių krovinių bei konteinerių paskirstymo centras“, – sako Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos generalinis direktorius Arvydas Vaitkus.

Per pastaruosius 2,5 metų Uosto direkcija į infrastruktūrą investavo beveik 145 mln. eurų. 2013 m. investuota per 87 mln. eurų, net du kartus daugiau nei ankstesniais metais – tai

rekordas uosto istorijoje. Tačiau, pasak A. Vaitkaus, sustoti neketinama.

„Vienas esminių kitų metų uždavinių – pasirūpinti reikiamais gyliais prie krantinių, ypač pietinėje uosto dalyje, kur įsikūrusios bendrovės buvo nepelnytai pamirštos. Vadovaujames nuostata, kad uostą turime vystyti tolygiai. Neužtenka išgilinti kanalo, reikia tam tikrą gylį pasiekti ir prie krantinių, kur generuojamas didelis krovinių kiekis ir kuriose yra didžiųjų laivų poreikis“, – teigia A. Vaitkus.

2015 m. akvatorijos gilinimo ir gilinimo prie krantinių darbams planuojama skirti 7,1 mln. eurų. Ateities planuose – 17 metrų gylis iki pat pietinės uosto dalies. Tokiu atveju reikėtų ne tik gilinti patį laivybos

kanalą, bet ir tobulinti uosto vartus, pasukant išorinę laivybos kanalo dalį ir padarant kanalą tiesesnę.

„Tai ypač svarbūs darbai, nes toks infrastruktūros pokytis leistų priimti didžiuosius laivus net esant blogesniai orui. Neturime kito pasirinkimo, kadangi „Baltmax“ laivai yra didžiausia mūsų siekiamybė. Bėlo sąsiauryje gylis yra 17 metrų, dominuojanti tokių laivų maksimali grimzlė yra apie 15 metrų. Taigi gilinimo programa yra vienas esminių uždavinių“, – įsitikinęs A. Vaitkus.

Iki 2018 m. numatyta apie 350 mln. eurų investicijų į uosto infrastruktūrą. Daugiau kaip pusė tos sumos tektų uosto gilinimui. Dar viena iš Uosto direkcijos siekiamybių 2015 m. – spręsti uosto geležinkelio infrastruktūros klausimus. 2015 m. geležinkelių statybai ir remontui planuojama skirti apie 4,4 mln. eurų. Į privažiavimo kelių ir gatvių rekonstravimą ketinama investuoti apie 3,3 mln. eurų.

„Norėdami būti konkurencingi, privalome būti toliaregiški. Manome, kad kitais metais tikslinga pradėti procedūras dėl papildomų plotų, skirtų uosto reikmėms. Ties Kiaulės Nugara planuojama suformuoti papildomą žemės plotą su jungiamąja sausumos dalimi, užpilant akvatorijos plotą. Tam reikėtų į planus dar neįtraukti investicijų, bet tokio pusiasalio atsiradimas padėtų SGD terminalą išplėtoti kaip regioninį, padidintų uosto konkurencingumą“, – ateičiai planus pristato Klaipėdos uosto vadovas A. Vaitkus. ■

Klaipėdos uoste ketinama suformuoti naujus žemės plotus.

Klaipėdos uosto 2014 m. rekordai

ISTORINIAI REKORDAI			
PAJAMOS	50 mln. Eur	Palyginti su 2013 m., pajamos padidėjo 4 mln. Eur	Ankstesnis rekordas pasiektas 2011 m. (48,5 mln. Eur)
TRĄŠŲ KROVA	11,94 mln. t	Palyginti su 2013 m., išaugo daugiau kaip trečdaliu (+ 39,2 proc., arba + 3,36 mln. t)	Ankstesnis rekordas pasiektas 2011 m. (11,61 mln. t)
KONTEINERIŲ KROVA	5,61 mln. t 450 428 TEU	Palyginti su 2013 m., išaugo kone ketvirtadaliu (+ 23,0 proc., arba + 1,05 mln. t)	Ankstesnis rekordas pasiektas 2013 m. (402 728 TEU)
GRŪDŲ KROVA	2,89 mln. t	Palyginti su 2013 m., išaugo kone trečdaliu (+ 27,9 proc., arba 629,7 tūkst. t)	Ankstesnis rekordas pasiektas 2013 m. (2,26 mln. t)
RŪDŲ KROVA	1,06 mln. t	Palyginti su 2013 m., išaugo 5,2 proc. (+ 52,5 tūkst. t)	Ankstesnis rekordas pasiektas 2013 m. (1,0 mln. t)
KELEIVIŲ SKAIČIUS	344 837	Palyginti su 2013 m., išaugo daugiau kaip penktadaliu (+ 23,0 proc., arba + 64 571)	Ankstesnis rekordas pasiektas 2012 m. (340 067)
KRUIZINIŲ LAIVŲ KELEIVIŲ SKAIČIUS	57 797	Palyginti su 2013 m., išaugo 76,4 proc. (25 tūkst. daugiau)	Ankstesnis rekordas pasiektas 2013 m. (32 757)
ABSOLIUTUS MĖNUO REKORDININKAS – SPALIS	3,65 mln. t	Palyginti su 2013 m. spalio mėn., krovos apyvarta augo 24,3 proc. (713,6 tūkst. t daugiau nei 2013 m. spalio mėn.)	Ankstesnis rekordas fiksuotas 2011 m. spalio mėn. (3 298,2 tūkst. t.)



KLASCO ищет новые направления

Вида Бортелене

Когда в восточно-западном торговом коридоре образуются сквозняки, а предпринимательская конкуренция дышит в спину, заставляя тверже стоять на ногах, перемены на рынке помогают смелее заглядывать в будущее, искать новые виды деятельности.

Торговля с Востока на Запад не остановилась

Клайпедская морская стивидорная компания KLASCO славится и самым богатым опытом портовой работы, и осуществленными инвестиционными проектами, и темпами производства. Редкой компании в Балтийском регионе удаётся в одиночку, без перегрузки угля и нефтепродуктов, достичь и удержать грузообо-

рот, превышающий 12 млн тонн. В последние годы, когда после углубления входного канала у причалах KLASCO стали принимать всё больше судов типа «Panamax», пришло убеждение, что максимальной выгоды можно добиться, когда возможности инфраструктуры, погрузочная техника и деловые решения сочетаются друг с другом и сокращают расходы, а клиенту предоставляется самое высокое качество услуг. «Когда сравниваешь результат KLASCO с де-

ятельностью подобных компаний в соседних торговых портах, то понимаешь, что 2014 год был для нас удачным. Конечно, хотелось бы, чтобы наша деятельность осуществлялась в соответствии с планом и грузопотоки шли непрерывно, но когда ты являешься лишь одним звеном транспортной цепочки, возмущаться, что торговля в Европе замедляется, было бы смешно. Мы от всей души благодарны своим клиентам за то, что они, насколько это возможно, соблюдают обязательства. Номенклатура грузов стала более пестрой, однако закрепившиеся на вершине списка их виды отражают устоявшуюся специализацию KLASCO – у нас есть терминалы по перевалке удобрений, зерна, ролкерных и генеральных грузов, обороты которых постоянно растут или снижаются лишь на несколько процентов. Нечего скрывать, кризис повлиял, но не драматично. В прошлом году в Литве собран рекордный урожай зерна, а каким он будет в этом году, больше или меньше – уже в воле природы. Но гарантии стабильности нам дает тот факт, что торговля с Востока на Запад не остановилась – мы грузим на суда транзитное сырье металлургической промышленности и продукцию литейных заводов, другие грузы.

Планы дирекции порта и государства вселяют надежды на будущее

Нынешний период, когда нет потребности в наращивании темпов производства, мы использовали на поиски новых партнеров и абсолютно новые замыслы. Такое сложное время – хороший стимул для обдумывания направлений, которые позволят старейшему нашему подразделению, грузовому терминалу, подняться на более высокий уровень: мы планируем инфра-





структуру, новые складские площади, обновляем технику, чтобы во время подъема торговли на рынке гарантировать слаженную погрузку судов постоянно растущего дефвейта.

Дирекция Клайпедского государственного морского порта в настоящее время рассматривает вопросы реконструкции входного канала порта и молвов, что актуально для нас в связи с перспективами терминалов в северной части порта. А планы государства сформировать в южной части порта, между полуостровом Смяльте и действующим терминалом СПГ, новые территории, засыпав песком протоку из залива к морскому паромному терминалу KLASCO, также откроют перед нами простор для амбициозных проектов. Их отбор в настоящее время начат в ходе переговоров с клиентами. Поскольку для терминала СПГ был углублен внутренний канал порта и на полуострове Смяльте намного меньше ограничений в деятельности, чем в северной части порта, которая примыкает к жилым кварталам, мы готовы услышать от грузоотправителей самые разные идеи», – с оптимизмом говорит о будущем генеральный директор KLASCO Аудриус Паужа.

Хорошее время для развития инфраструктуры

Техническое и технологическое развитие KLASCO является натуральным и продолжающимся целое десятилетие процессом, а конкуренция – его движитель. Поэтому по завершении одних работ компания тут же принимается за другие, тем более что две территории, отдаленные одна от другой на десять с небольшим километров, требуют разной организации работ и разной техники.

За три последних года KLASCO модернизировала 8 старых кранов, а согласно программе обновления техники текущего и будущего годов планируется приобрести 4 новых портальных крана. Они будут предназначены для генеральных грузов.

В приоритетах инфраструктуры на первую позицию в настоящее время выходит долго ожидавший своего срока проект развития бывшего исторического городского квартала Вите, а ныне – части порта. Самая узкая территория Клайпедского порта после сноса старых строений и перепланировки железнодорожной сети расширится примерно на 40 тыс. кубометров (???) складских площадей и открытых площадок. За два года здесь будут проложены инженерные сети, в процессе выполнения регламента ливневых стоков ЕС будут оборудованы новые очистные сооружения дождевых сточных вод, увеличивающие объемы канализируемой воды, уложено прочное покрытие. Одновременно будет вестись прокладка железнодорожной ветки. На сей раз мы надеемся избежать утомительных, как в предыдущие годы, организационных неполадок, когда по завершении основных работ сдача объекта задерживалась из-за мелочей.

А. Паужа теперь уже с улыбкой вспоминает случай, из-за которого пришлось высказать горькие слова в адрес бывшей администрации порта за медлительность и затяжные конкурсы открытых торгов. Так, только осенью прошлого года, спустя пять лет после постройки 144-го причала на полуострове Смяльте, к нему была проложена железнодорожная ветка, и лишь в этом году KLASCO приступила к активным грузовым работам. Такой пример прежних несогласованных действий у сегодняшнего руководства порта вызывает досаду,

поскольку не идет возврат ни частных, ни государственных инвестиций. Это побуждает внимательнее следить за ходом строительства инфраструктуры и в первую очередь инвестировать в те места, где затраты меньше, а выгода ощущается сразу.

Коллектив KLASCO настроен выдержать испытания

Видя усилия акционеров и администрации гибче реагировать на перемены и обеспечивать людей работой, уделять внимание их профессиональной квалификации и социальным потребностям, работники также заботятся о репутации KLASCO, поскольку для многих сотрудников компания стала вторым домом.

На ежегодном празднике ветеранов труда KLASCO, что является одной из старейших традиций среди промышленных предприятий города, генеральный директор дирекции Клайпедского государственного морского порта Арвидас Вайткус искренне удивился, что карьера на одном предприятии может длиться 40 лет. Вручая благодарственные грамоты специалистам KLASCO, четыре десятилетия осуществляющим производственные операции, он отметил, что исключительное внимание этой компании к человеку – одна из составных частей мотивации. По его словам, хотя на торговом рынке сложилась нелегкая ситуация, KLASCO справляется с делами превосходно и обеспечивает стабильность грузопотока. Работники KLASCO являются величайшим богатством компании, вносящей самый весомый вклад в копилку поступлений Клайпедского порта. ■



KLASCO ieško naujų krypčių

Vida Bortelienė

Kai Rytų ir Vakarų prekybos koridoriuje susidaro skersvėjai, o verslo konkurencija baksnoja į nugarą versdama tvirčiau laikytis ant kojų, permainos rinkoje padeda drąsiau žvelgti į verslo perspektyvas ir dairytis naujų veiklų.

Prekyba iš Rytų į Vakarus nesustojo

Klaipėdos jūrų krovinių kompanija KLASCO garsėja ir turtingiausia uosto darbo patirtimi, ir įgyvendintais investiciniais projektais, ir gamybos tempais. Baltijos regione retai kuriai vienai įmonei pavyksta pasiekti ir išlaikyti daugiau kaip 12 mln. tonų apyvartą, nekraunant anglių ir naftos produktų. Pastaraisiais metais, kai išgildinus uosto įplauką ir akvatoriją prie KLASCO krantinių priimama vis daugiau „Panamax“ laivų, įsitikinta, kad didžiausios naudos galima pasiekti, kai infrastruktūros galimybės, krovos technika bei verslo sprendimai dera vienas prie kito ir mažina sąnaudas, o klientui suteikiama aukšta paslaugų kokybė.

„Kai palygini KLASCO rezultatą su kitų panašių įmonių veikla kaimyniniuose prekybos uostuose, supranti, kad 2014 m. mums buvo geri. Aišku, norėjosi, kad gamyba vyktų pagal planą, srautas tekėtų be nuosmukio, bet, esant tik vienu transporto grandinės nareliu, piktintis, kai Europoje prekyba lėtėja, būtų juokinga. Mes nuoširdžiai dėkingi savo klientams, kad jie, kiek tik įmanoma, išpareigojimų laikosi. Krovinių nomenklatūra tapo magesnė, tačiau sąrašo viršuje įsitvirtinusios rūšys atspindi nusistovėjusią KLASCO specializaciją – turime trąšų, grūdų, ro-ro ir generalinių krovinių terminalus, kurių apyvartos nuolat didėja arba mažėja tik po kelis procentus. Nėra ko slėpti, krizė paveikė, bet ne dramatiškai. Pernai Lietuvoje užderėjo rekordinis grūdų derlius, o ar toks pat, ar mažesnis bus šiemet – gamtos valioje. Bet stabilumo garantijų mums teikia tai, kad prekyba iš Rytų į Vakarus





nesustojo – į laivus krauname tranzitu gabenamą metalurgijos žaliavą ir metalo gamyklų produkciją, kitus krovinius.“

Uosto direkcijos ir valstybės planai teikia vilčių ateičiai

„Dabartinį laikotarpį, kai nėra poreikio didinti gamybos tempą, mes išnaudojame naujų partnerių paieškoms ir visiškai naujiems sumanymams. Toks sunkus laikas – geras stimulus apsvarstyti kryptis, kurios leistų seniausiam mūsų padaliniiui krovos terminalui pakilti į aukštesnį lygį: planuojame infrastruktūrą, naujus sandėlių plotus, atnaujiname techniką, kad rinkoje vykstant prekybos kilimui galėtume užtikrinti sklandžią vis didėjančių laivų krovą.

Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija šiuo metu nagrinėja uosto įplaukos ir molų rekonstrukcijos klausimus, kurie mums aktualūs dėl šiaurinės dalies terminalų perspektyvų. O valstybės planai pietinėje uosto dalyje, tarp Smeltės pusiasalio ir veikiančio SGD terminalo, formuoti naujas teritorijas, marių vandens protaką prie KLASCO jūrų perkėlos terminalo užpilant smėliu, mums taip pat atvertę erdvę ambicingiems projektams, kurių atranka šiuo metu pradėta tariantis su klientais. Kadangi dėl SGD terminalo buvo išgilintas vidinis uosto kanalas ir Smeltės pusiasalyje daug mažiau veiklos apribojimų nei šiaurinėje uosto dalyje, kuri glaudžiasi prie gyvenamųjų kvartalų, mes pasirėngę iš krovinių siuntėjų išgirsti pačių įvairiausių idėjų“, – optimistiškai apie verslo ateitį kalba KLASCO generalinis direktorius Audrius Pauža.

Geras laikas infrastruktūros plėtrai

KLASCO techninė ir technologinė raida yra natūralus ir visą dešimtmetį besitęsiantis procesas, o konkurencija – jo variklis. Todėl vienus darbus pabaigusi kompanija iškart imasi kitų, juo labiau kad keliolikos kilometrų atstumu nutolusios dvi teritorijos reikalauja skirtingo gamybos organizavimo ir skirtingos technikos.

Per praėjusius trejus metus KLASCO modernizavo aštuonis senus kranus, o pagal šių ir ateinančių metų technikos atnaujinimo programą numatoma įsigyti keturis naujus portalinius kranus. Jie bus skirti generaliniams kroviniams.

Infrastruktūros prioritetuose pirmą poziciją šiuo metu užima ilgai savo termino laukęs buvusio istorinio Vitės kvartalo, o dabar – uosto dalies, plėtros projektas. Siauriausia Klaipėdos uosto teritorija, nugriovus senus statinius ir perplanavus geležinkelio tinklą, plečiama maždaug 40 tūkst. kubinių metrų sandėlių ir atvirų aikštelių plotais. Per dvejus metus čia bus nutiesti inžineriniai tinklai, vykdant ES lietaus nuotekų reglamentą įrengti nauji lietaus nuotekų valymo įrenginiai, didinantys kanalizuojamo vandens kiekį, klojamos patvarios dangos. Tuo pat metu bus tiesiama geležinkelio atšaka. Šįkart tikimasi išvengti anksčiau ne kartą varginusių krovos organizavimo nesklandumų, kai užbaigus didelius darbus objekto pabaiga vėluoja dėl smulkmenų.

A. Pauža dabar jau su šypsena prisimena atvejį, dėl kurio teko išsakyti karčių žodžių buvsiai uosto administracijai už vangumą ir lėtus viešųjų pirkimų konkursus. Nes tik pernai rudenį, po penkerių metų, kai buvo pastatyta 144 krantinė

Smeltės pusiasalyje, iki jos buvo nutiesta geležinkelio atkarpa ir tik šiemet KLASCO aktyviai pradeda krovos darbus. Toks ankstesnių nesuderintų veiksmų pavyzdys dabartinei uosto vadovybei taip pat kelia apmaudą, kad nevyksta nei privačių, nei valstybės investicijų graža. Tai skatina atidžiau stebėti infrastruktūros statybų eigą ir pirmiausia investuoti į tas vietas, kur sąnaudų mažai, o nauda juntama iš karto.

KLASCO kolektyvas susitelkęs atlaikyti iššūkius

Matydami akcininkų ir administracijos pastangas lanksčiai reaguoti į permainas ir žmones ap rūpinti darbu, dėmesį profesinei kvalifikacijai ir socialiniams poreikiams, darbuotojai taip pat rūpinasi įmonės reputacija, nes daugumai darbuotojų KLASCO tapo antraisiais namais.

Kasmet rengiamoje KLASCO darbo veteranų šventėje, kuri yra viena seniausių tradicijų uostamiesčio pramonės įmonėse, Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos generalinis direktorius Arvydas Vaitkus nuosirdžiai stebėjosi, kad karjera vienoje darbovietėje gali tęstis net 40 metų. Įteikęs padėkos raštus uosto gamybines operacijas keturis dešimtmečius atliekantiems KLASCO specialistams jis akcentavo, kad šios kompanijos išskirtinė pagarba žmogui – viena iš motyvacijos dalių. Jo teigimu, prekybos rinkoje susiklostė nelengva situacija, bet KLASCO tvarkosi puikiai ir užtikrina krovinių srauto stabilumą. Tokios pastangos yra didžiausias uosto turtas, nešantis svariausių indėlių į Klaipėdos uosto pajamų krautę. ■

Люди, работающие с БДФ контейнерами



Гинтаре ван дер Зее

После 10 лет работы в судоходной компании DFDS, где Гинтаре ван дер Зее являлась ответственной за продажи в литовском офисе, Гинтаре (что в переводе с литовского означает «янтарь») с лета 2014 г. решила поставлять на восточный рынок специальное оборудование, внося таким образом свой вклад в стремительное развитие транспортного и логистического секторов в Балтии и странах СНГ.

Когда Гинтаре начала работать в немецкой компании «Seaco International Leasing GmbH*», она выбрала более интересное, специфическое оборудование по сравнению со стандартными 20-футовыми и 40-футовыми контейнерами. Ее поразила сложность конструкции стальных боксов на телескопически настраиваемых ногах и с роликовыми задвижными воротами, которые используются для товаров с большим оборотом и называются БДФ контейнерами для смешанных автомобильно-железнодорожных перевозок.





Хоть БДФ контейнера считаются чисто немецкой продукцией, они широко используются во Франции, Нидерландах, Норвегии, Италии и Польше из-за своей многофункциональности.

БДФ контейнер был разработан в соответствии со всеми характеристиками морских контейнеров и таким образом имеет сплошной настил из стабильной прессованной плиты и прочные рифлённые боковые стенки. Такое оборудование используется не только для быстрой доставки посылок, но также и для перевозки сыпучих грузов и других товаров.

БДФ контейнер можно складировать до 6-и единиц высотой, что позволяет использовать это оборудование для постройки сооружений. Гинтаре говорит, что многие клиенты уже нашли для себя множество возможностей использования этого оборудования. Один клиент даже построил шумо-изолирующую стену, поставив 2-3 таких контейнеров друг на друга и заполнив их металлоломом. Благодаря допустимой нагрузке на настил (более 5400 кг/м²), это оборудование может быть использовано для хранения огромного количества разнообразных товаров: шин, мебели, личных вещей, оборудования и т.д.»

БДФ контейнера длиной 7,45 м и шириной 2,37 м могут также служить в качестве гаража для автомобилей. Более того, каждый помнит о наводнении в Германии в 2013 году, когда эти контейнера были использованы в качестве переносного склада, что позволило спасти множество товаров.

В Балтийских странах модифицированные БДФ контейнера используются как силосные полуприцепы для транспортировки зерна.

Все БДФ контейнера имеют отверстия для крепления, что позволяет крепить грузы внутри. Эти отверстия использовались также для преобразования контейнера в мобильную мастерскую, оснатив его ящиками для шурупов, инструментов и электроприборов. Такие мобильные мастерские стали популярны среди поставщиков технических услуг и в мотоспортивных командах.

По словам Гинтаре, это только несколько примеров того, как можно использовать контейнера, дав им вторую жизнь. Жители Балтийских стран и СНГ еще более изобретательны, благодаря чему это популярное оборудование становится всё более распространённым на новых рынках.

Начав с Литвы, Польши и СНГ, SEACO предлагает БДФ контейнеры на многие новые рынки. Один из крупнейших – это мир ин-

тернет-покупок, который приводят в движение фирмы DPD, Hermes, DHL и GLS. А в Германии сделать заказ на запасные детали для буровой машины вечером и получить их следующим утром в 10 часов стало возможным только благодаря этому оборудованию. Ночная транспортировка – это ключ к своевременным поставкам!

По сравнению с товарами, которые доставляются в стандартных контейнерах (что обычно занимает несколько недель), БДФ контейнера для смешанных автомобильно-железнодорожных перевозок – это очень динамичная транспортировка, позволяющая доставлять посылки быстро и максимально использовать оборудование. Для доставки БДФ контейнерами (обычно транспортируются 2 единицы) используется специальный тягач. Кстати, грузоподъемность двух таких контейнеров гораздо больше, чем вместимость одного полуприцепа, хотя их цена примерно одинакова. Экономия времени и удобный режим работы водителя являются дополнительными преимуществами.

Гинтаре убеждена, что эти прочные контейнера с безграничным количеством вариантов размещения грузов стали началом новой эры в деятельности компании «Seaco». Это универсальное оборудование для дорожных перевозок предопределило впечатляюще растущий потенциал «Seaco». ■

seaco

По вопросам о б/у контейнера для смешанных автомобильно-железнодорожных перевозок или любым другим вопросам, связанным с этим универсальным и динамичным оборудованием, пожалуйста, свяжитесь с нами: Гинтаре ван дер Зее «Seaco International Leasing» GmbH Am Sandtorpark 2 20457 Гамбург Тел.: +49 40 80803144 Моб.: +49 172 587 4481 Эл. п.: Gintare.vanderzee@seacoglobal.com Веб-страница: www.seacoglobal.com

*Часть концерна «Seaco» – это самый крупный в мире арендодатель контейнеров, оперирующий 3,7 млн ДФЭ, обеспечивающий главные судоходные линии, такие как Harap Lloyd, MSC, CMA CGM и др. различным грузовым оборудованием. Компания «Seaco» была учреждена в 1998 г. как 50/50 совместное предприятие «General Electric Capital Corporation» и «Sea Containers» Ltd. «Seaco» является дочерней компанией «Global Sea Containers» Ltd (GSCL), Бермудская компания «HNA Group Co» Ltd., расположенная в Китайской Народной Республике, является конгломератом дочерних компаний, вовлечённых в

воздушные перевозки, логистику, судоходство, инвестиции в отели, финансовые услуги, туризм и другой связанный с этим бизнес. HNA насчитывает более 100 000 сотрудников и является одним из крупнейших негосударственных предприятий в Китайской Народной Республике. «Bohai Leasing» косвенно принадлежит 100% доли уставного капитала GSCL. HNA косвенно владеет большинством акций «Bohai Leasing». Акции «Bohai Leasing» продаются на бирже - Шеньчжэньская фондовая биржа. Оборудование предоставляется клиентам более чем 80 стран.

<http://www.seacoglobal.com/services/domestic-leasing/>



Žmonės SWAPBODY konteinerių pasaulyje



Gintarė van der Zee

Praleidusi dešimt metų DFDS laivybos linijų kompanijoje ir buvusi atsakinga už pardavimus Lietuvos biure, Gintarė nusprendė 2014 m. vasarą atgabenti dar vieną produktą į Rytų rinką ir taip prisidėti prie greitos transporto bei logistikos sektoriaus plėtros Baltijos ir NVS šalyse.

Kai Gintarė pradėjo dirbti „Seaco International Leasing GmbH“* kompanijoje Vokietijoje, ji pasirinko daug įdomesnę ir specifinę produktą, lyginant su 20 ir 40 pėdų konteineriais. Gintarę sužavėjo įranga, vadinama „swapbody“ – tai konteineriai su atlenkiamomis kojomis ir pakeliamomis ruloninėmis durimis, naudojami pervežimuose, kur prekių preistatymo greitis labai svarbus.

Nors *swapbody* konteineriai yra laikomi išskirtinai vokišku produktu, dėl savo daugiafunkciškumo jie plačiai naudojami Prancūzijoje, Olandijoje, Norvegijoje, Italijoje ir Lenkijoje.

Kompanijoje „Seaco International Leasing GmbH“ *swapbody* konteineriai buvo pagaminti pagal jūrinio konteinerio specifikacijas – jie turi tvirtas grindis bei stabilias gofruotas sienas. Jie naudojami ne tik skubių siuntų pristatymui, bet ir birių krovinių pervežimui ar kitiems tikslams.

Swapbody konteineriai gali būti sandėliuojami iki šešių aukštų, o tai leidžia juos panaudoti įvairioms konstrukcijoms statyti. Gintarė sako, kad daugelis klientų jau suprato plačias tokio konteinerio panaudojimo galimybes. Viena įmonė netgi sukonstravo garso-izoliacinę sieną: pastatė 2–3 tokius konteinerius vieną ant kito ir vidų užpildė metalo laužu. Tvirtos *swapbody* sienos leidžia panaudoti šį konteinerį metalo laužo transportavimui. Dėl geros grindų keliamosios galios (daugiau nei 5 400 kg/m²) jie gali būti naudojami įvairių daiktų sandėliavimui: padangoms, baldams, asmeniniams daiktams, įrangai ir t. t.

Dėl 7,45 m ilgio ir 2,37 m pločio šie konteineriai gali tarnauti ir kaip garažas lengvosios mašinoms. Be to, visi prisimena 2013 m. potvynį Vokietijoje, kai *swapbody* konteineriai buvo panaudoti kaip sandėliai „ant kojų“ ir taip apsaugojo prekes nuo vandens poveikio. Baltijos šalyse konteineriai yra modifikuojami ir naudojami grūdų transportavimui.

Šie konteineriai turi metalines raktaskylių juostas, leidžiančias geriau pritvirtinti krovinių viduje. Tvirtinimo juostos ypač patogios modifikuojant konteinerius į mobilias dirbtuves su spintomis varžtams, įrankiams bei elektros prietaisams. Tokios mobilios dirbtuvės yra populiarios tarp techninių paslaugų tiekėjų ir motosporto komandų.

Gintarė pripažįsta, kad tai tik keletas būdų suteikti „antrą gyvenimą“ *swapbody* konteineriams. Žmonės Baltijos ir NVS šalyse su šiuo populiariu įrenginiu elgiasi daug kūrybiškiau – jo panaudojimas šiose naujose rinkose nuolat auga.

Savo veikla Lietuvoje, Lenkijoje ir NVS šalyse „Seaco International Leasing GmbH“ skatina besivystančias rinkas. Vienas iš stipriausiai au-

gančių verslų – internetinės prekybos pasaulis (DPD, „Hermes“, DHL ir GLS). Tik dėl *swapbody* plataus pritaikymo Vokietijoje galima užsisakyti reikiamą atsarginę dalį mašinai vakare, o jau kitą dieną 10 val. ryto ją gauti. Transportavimas naktį su *swapbody* įranga leidžia itin punktualiai pristatyti užsakytas prekes!

Lyginant su krovinių pervežimu standartiniais konteineriais (o tai kartais trunka savaites), *swapbody* konteineriai yra labai dinamiškas produktas, leidžiantis pristatyti skubius krovinius ar kitaip maksimaliai panaudoti įrangą. *Swapbody* konteineriams transportuoti (jie visada pakraunami ir vežami poromis) reikalingas specialus vilkikas su hidraulika, vadinamas BDF. Toks BDF sąstatas daug efektyvesnis nei standartinė puspriekabė, nes jame telpa keliomis paletėmis daugiau. Naudojant *swapbody* konteinerius sutaupoma daug laiko bei išsprendžiama vairuotojų darbo laiko problema. Gintarė yra įsitikinusi, kad atėjimas į „Seaco International Leasing GmbH“ atvedė ją prie universalios kelių transporto įrangos – *swapbody* konteinerių su neribotomis panaudojimo galimybėmis ir jaudinančiu augimo potencialu. ■



seaco

Jei norite pasiteirauti dėl *swapbody* konteinerių panaudojimo arba turite kitų klausimų, susijusių su šia universalia dinamiška įranga, kreipkitės į mus:

Gintarė van der Zee
 „Seaco International Leasing GmbH“
 Am Sandtorpark 2
 20457 Hamburg
 Tel. +49 40 80803144
 Mob. +49 172 587 4481
 El. p. Gintare.vanderzee@
 seacoglobal.com
 www.seacoglobal.com

* Dalis „Seaco“ koncerno, kuris yra didžiausias pasaulyje konteinerių nuomotojas, dirbantis su 3,7 mln. TEU, aprūpinantis pagrindines laivybos linijas, tokias kaip „Hapag Lloyd“, MSC, CMA CGM ir t. t., įvairia laivybos įranga. „Seaco“ buvo suformuota 1998 m. kaip bendra „General Electric Capital Corporation“ ir „Sea Containers Ltd.“ įmonė. Ji priklauso Bermudų kompanijai „Global Sea Containers Ltd.“ (GSCL) ir yra jos dukterinė kompanija. „HNA Group Co Ltd.“, įsikūrusi PRC, yra konglomeratas su dukterinėmis kompanijomis, dirbančiomis oro

transporto, logistikos, laivybos, viešbučių investavimo, finansinių paslaugų, turizmo ir kt. srityse. HNA turi daugiau nei 100 000 darbuotojų ir yra viena iš nevyriausybinų PRC kompanijų. „Bohai Leasing“ netiesiogiai valdo 100 proc. GSLC nuosavo kapitalo akcijų. HNA netiesiogiai valdo didžiąją dalį „Bohai Leasing“ akcijų. „Bohai Leasing“ akcijomis viešai prekiaujama „Shenzen Stock Exchange“ biržoje, turinčioje klientų iš daugiau nei 80 šalių.

<http://www.seacoglobal.com/services/domestic-leasing/>



ЛИЧНО С КИТАЕМ (4)

Зита Таллат-Кялпшайте

Сокровища провинции Ганьсу (2)

На предыдущих страницах дневника мы рассказывали о сокровищах провинции Ганьсу, предназначенных для души. Однако Дуньхуан вырос в первую очередь как один из крупнейших и наиболее значимых пунктов остановки на Шелковом пути. Зафиксированные в древних манускриптах факты свидетельствуют о значении Дуньхуана и проходившего через него Шелкового пути для развития мировой экономики и культуры. Из документов видно, что город Дуньхуан был не только центром распределения товаров на Шелковом пути, но и активным производителем собственной продукции. Провинция Ганьсу и сегодня является важным пунктом новых технологий и инноваций в области сельского хозяйства, промышленности.



Энергию производят солнце и ветер

Щедрая земля оазиса великолепно подходит для земледелия, а бескрайние широты пустыни жители провинции Ганьсу изобретательно приспособили для производства альтернативной энергии. В том, как это происходит, лучше убедиться воочию.

Едем по зеленеющим полям, мимо цветущих садов, а совсем рядом, кажется, всего в нескольких шагах, возвышаются песчаные горы. Контраст только усиливает пышно разросшиеся, тщательно ухоженные виноградники. Вкус ягод, налившихся соком в гроздьях прямо на ветках, под лучами палящего солнца, приятно ласкает нёбо. Благодаря подходящему составу почвы, обилию солнца превосходным вкусом славится не только виноград, но и другие плоды, выращенные в окрестностях Дуньхуана.

На землях провинции Ганьсу произрастают не только превосходные фрукты и разные овощи, но и высококачественный хлопок, цветы, лекарственные травы, растения, служащие сырьем для изготовления пива, кормом для скота. Земля богата минералами. Только в округе Цзюцюаня располагается пять крупных зон залежей минералов, где простирается 487 рудных полей. Здесь обнаружены минералы 49 видов, такие как золото, вольфрам, магний, хром, асбест и др. Обработка полезных ископаемых ведется на шести гигантских промышленных предприятиях.

Солнце привлекает макушку – недаром гид настоятельно советовала прикрывать голову. Она работает лучше, когда не перегрета, и солнце тогда заставляет работать на благо человека. А уж на нехватку солнечных ресурсов регион не может пожаловаться. Жители провинции Ганьсу подсчитали, что за год здесь бывает более 3000 солнечных часов. Это немногим меньше, чем на Тибете. Заставив работать эти солнечные часы, можно получить вполне недорогую энергию. За год солнечные установки во всем округе Цзюцюань вырабатывают около 2 млн киловатт энергии, в 2020 г. планируется произвести около 10 млн киловатт. Мощности постоянно расширяются, и в будущем эти цифры должны значительно увеличиться. По подсчетам, для производства солнечной энергии в этом округе можно использовать площадь около 50 000 кв. километров, где можно будет выработать около 20 млн киловатт энергии.

В производстве альтернативной энергии наряду с солнцем успешно трудится и ветер. Крутящиеся ветряки в бескрайней пустыне – изумительное зрелище. По данным информационного издания экономико-технологического развития Цзюцюаня, ветряные установки вырабатывают около 45 млн киловатт. Резервы энергии ветра намного больше. Предположительно, ветряные силовые установки могут быть оборудованы в одной седьмой части страны, включая и возделываемые площади, без угрозы для климата и экологии, поскольку это неопасный, неразрушительный ветер. Загруженность таких силовых установок может составлять до 2 300 часов в год.

Местные власти планируют осуществить шесть крупных проектов, таких как, например, производство оборудования для ветряных силовых установок Цзюцюаня с концентрацией внимания на окончательной сборке ветряных турбин, производстве винтовых лопастей, изготовлении башенного оборудования, электрического и кон-



трольного оборудования и других соединительных частей с применением высоких технологий.

Промышленное производство оборудования для ветряных установок в провинции Ганьсу начато в 2009 году. Всего за два года деятельности основано 32 предприятия, занимающихся производством оборудования для ветроэнергетики. Большинство этих изделий известно не только в Китае, но и во всем мире. Только в 2012 г. этого оборудования продано на 12,8 млрд юаней.

Одно из предприятий, изготавливающих оборудование для ветроэнергетики, расположено в национальном индустриальном парке Цзюцюаня. Здесь производятся самые длинные крылья для ветряков.

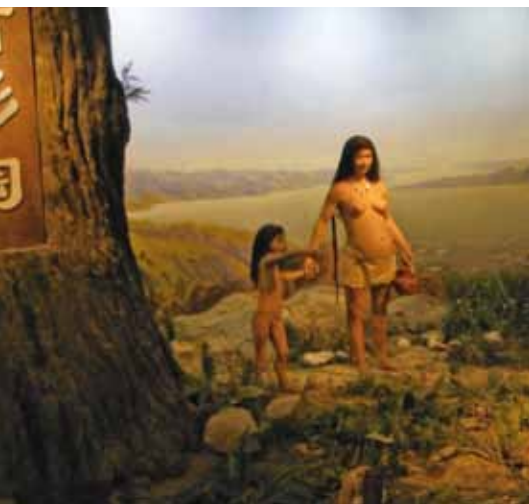
Эликсир молодости – в пустыне

Национальный индустриальный парк Цзюцюаня славится разнообразием продукции, начиная с оборудования для производства ветряной и солнечной энергии и заканчивая различными продуктами питания и лекарствами, изготовленными из чудодейственного китайского растения – suo yang (циноморий, лат. *Herba Cynomorium*). В дословном переводе с китайского это означает «замкнуть ян», или замкнуть энергию. Это легендарное растение, называемое пустынным женьшенем, белым женьшенем, золотым корнем, в Китае считается эликсиром молодости и высоко ценится. Суо янг – пустынный цветок – растет высоко, больше всего его находят в Китае, между Центральной Монголией и Тибетом. Знайки уверяют, что обладающий наилучшими целебными качествами цинорморий произрастает именно в уезде Гуачжоу провинции Ганьсу.

Как гласит легенда, во время одной из многочисленных войн изнуренные холодом, голодом и болезнями воины, направлявшиеся в Дуньхуан, остановились на отдых в небольшом селении. Многие из них даже не надеялись проснуться утром. Подкрепившись припасами местных жителей, воины уснули глубоким сном и проспали беспробудно трое суток. А когда проснулись, почувствовали себя отдохнувшими и окрепшими, а главное – дух их был боевитым и крепким. Так на воинов подействовало угощение, которое хозяева приправили издавна известным им пустынным растением суо янг. Слух о растении распространился быстро, и воины династии Тан перед битвой укрепляли с его помощью свои тело и дух. Император Ли Шиминь, видя, какое воздействие суо янг оказывает на воинов, как он поддерживает и укрепляет их здоровье, назвал именем этого растения город, жители которого спасли умирающих воинов. В период правления династий Хань и Цинь цинорморий использовался в качестве наркотика, а знаменитые врачи многих династий ценили его как очень эффективное лекарство. В традиционной китайской медицине суо янг используется тысячами лет. Корень растения считается отличным подарком по случаю свадьбы, юбилея как пожелание здоровья и долголетия. Глубоко укоренившийся, внушительный корень цинормория полагается выкопать еще до таяния снега, лучше всего на третий из девяти самых холодных дней после зимнего солнцеворота, когда от исходящей от его цветка энергии ян тает снег.

Современная китайская медицина, которая, по сути, опирается на традиционное учение, обо-





сновала достоинства суо янг научными исследованиями. Изготавливаемые из него препараты применяются для лечения импотенции, бесплодия, заболеваний печени, почек, кишечника, позвоночника, суставов, сердца и др. Считается, что эти препараты приостанавливают процесс старения. Последнее утверждение подтверждается реальностью – продолжительность жизни в этих местах составляет 80–90 лет. Мир не устаёт удивляться долгожительству уроженца провинции Сычуань травника Ли Шинг-Йенга, которое продлилось 256 лет. Этот человек, на протяжении своей долгой жизни практиковавший травничество и боевое искусство, официально был женат 14 раз, у него было 23 жены и более 200 детей. Как пишет китайская пресса, он употреблял дикий женьшень и другие растения, произрастающие в этой местности.

Комплекс Великого шелкового пути – наследие мировой культуры

Названный именем целебного растения город Суо Янг, основанный в годы правления династии Хань (202 г до н.э. – 220 г. н.э), был одним из пунктов остановки и военным постом на Великом шелковом пути. Этот пограничный пункт процветал в годы правления династии Тань (608–907 гг.). Позднее слава его померкла, а функции пограничного поста перешли к форту Цзяюгуань, строительство которого было начато в 1372 г. Это была крупнейшая и одна из самых значимых застав Великой китайской стены, занимающая площадь свыше 33 500 кв. метров. Периметр окружающих форт стен – 733 метра, высота стен – 11 метров. Рассказывают, что перед началом строительства официальный чиновник спросил архитектора, сколько кирпичей потребуется на это сооружение. Архитектор ответил, что 99 999. Чиновник усомнился, хватит ли этого количества. Тогда архитектор приплюсовал еще один кирпич. Когда строительство было завершено, один кирпич остался неиспользованным, его просто так положили за карниз арки одних ворот, где он и находится до сих пор.

Форт Цзяюгуань – самый западный пограничный пост, основанный в 6 километрах от города Цзяюгуань, недалеко от оазиса, между двумя горами, в естественной долине, так называемом коридоре Хэси, по которому проходил Великий шелковый путь. Этот форт, имевший важное экономическое и военное значение, - на редкость впечатляющее, восхитительное сооружение, притягивающее туристов со всего мира.

Форт Цзяюгуань и руины древнего города Суо Янг ценятся как историческое и культурное наследие и привлекают многочисленных туристов. В июне 2014 г. руины города Суо Янг были присоединены к другим 32 историческим местам, к которым относится и форт Цзяюгуань как комплекс Великого шелкового пути, Евразийского пути торгово-культурных отношений, который включен в Список всемирного культурного наследия ЮНЕСКО.

Желтая река – колыбель земной цивилизации?

Путешествие по провинции Ганьсу венчает знакомство с его столицей Ланьчжоу. Полет из Цзяюгуаня в Ланьчжоу на самолете местных авиалиний длится дольше двух часов, и почти



столько же приходится ехать на автобусе. Хотя из-за разных транспортных помех мы сильно опаздываем на торжественный ужин, который в честь нашей группы устраивает отдел иностранных дел правительства провинции Ганьсу, взоры улаждаются изумительным пиршеством видов, красочной симфонией гор и долин.

Ланьчжоу пополам делит Хуанхэ – Желтая река, называемая еще матерью рек, воды которой в сочный желтый цвет окрашивают содержащиеся в почве минералы. Для приезжих дело чести – сфотографироваться возле скульптуры матери-реки Хуанхэ. То же самое делаем и мы, выстояв очередь, пока многочисленные группы китайцев фотографируются возле произведения скульптора Хе Е из Ганьсу – скульптуры длиной 6 м, шириной 2,2 м, высотой 2,6 м и весом свыше 40 тонн. Эта созданная в 1986 г. скульптура символизирует колыбель китайской нации, вскормленной матерью-рекой Хуанхэ. Желтая река, по мнению ученых, опирающуюся на археологические изыскания, была колыбелью не только китайской нации, но и всей земной цивилизации. По данным новейших исследований, именно в долине Хуанхэ обнаружены следы первых стоянок первобытных людей. Подтверждения этих гипотез очень убедительно демонстрируются в музее провинции Ганьсу.

Сказание о царе Гэсэре

В последнее утро визита в провинцию Ганьсу мы начинаем в Северо-Западном университете национальностей и тибетской культурной среды. Университет основан в 1950 г. Это был первый университет национальных меньшинств в Китайской Народной Республике. В университете насчитывается 26 факультетов. Из двенадцати научно-исследовательских институтов есть и такие, как Информационно-технологический институт меньшинств Китая, Институт гэсэрологии, институты Зарубежных национальных документов, Культуры ислама, Культуры Тибета, Культуры Западной Монголии и другие НИИ. Университет предлагает широкий спектр образования для получения степеней трех уровней – бакалавра, магистра и доктора с обучением на китайском, тибетском и монгольском языках.

В университете учатся 26 000 студентов более чем пятидесяти национальностей из Китая и зарубежья. 6 000 студентов изучают тибетский язык, из них пара десятков – иностранцы. Студенты пользуются более чем 1,5 млн экземпляров бумажных и цифровых книг, накопленных в библиотеке. Многонациональной армии



студентов преподают известные профессора, защитившие свои научные труды в Китае и известнейших университетах мира, издавшие немало исторических, научных книг, сборников документов, справочников и словарей.

В университете рождаются династии ученых. Выдающийся тибетолог и гэсэролог, профессор Ван Инуань продолжает труды по гэсэрологии, начатые в этом университете его отцом. Он изучает и систематизирует исчезающие языки тибетского и других народов, которые существуют лишь в устной форме, но не имеют собственной письменности. В этом устном творчестве созданы и сохранились произведения бесценного культурного наследия. Самое яркое из них – «Сказание о царе Гэсэре». От названия этого сказания возник термин «гэсэрология». Дошедший до нас из XII века эпос рассказывает о бесстрашном полководце, властители царства Лиин Гэсэре. Этот эпос, состоящий из разных версий и вариаций, считающийся самым длинным в мире устным произведением, включает более миллиона стихов, которые передавались из поколения в поколение в отсутствие письменности. Теперь уже записанный эпос составляет свыше 120 книжных томов. Тибетское «Сказание о царе Гэсэре» по своему значению для мировой культуры приравнивается к греческой «Илиаде», британской легенде о короле Артуре или немецкой «Песне о Нибелунгах».

Профессор Ван Инуань утверждает, что его целью и задачей являются фиксация существующего положения устного творчества, сбережение сохранившегося наследия, запись незаписанных фрагментов и сохранение всего этого для будущего.

Шали счастья из рук тибетских буддистов

С руководителями ассоциации буддистов Ганьсу встречаемся в монастыре буддистов Тибета в центре города Ланьчжоу. Вежливо улыбающиеся монахи при встрече накидывают на шею белые шелковые шали и желают нам счастья. Такими же разноцветными шальями украшены двери монастыря и статуя Будды в храме, куда нас приглашают выразить почтение божееству. Затем мы все вместе беседуем и обедаем за длинным столом. Монахи уважительно подают приготовленную ими пищу. Они уверяют, что угощают гостей тем же, чем каждый день питаются сами: сыром, рисом с сухофруктами и йогуртом из молока яков. Правда, последний приготовлен специально для нас – не из продаваемого в городе молока, а из привезенного с гор, где яки пасутся на высоте около 3 километров, питаются безупречно чистой горной травой и пьют прозрачную горную воду. Вызывает глубокое волнение сообщение, что кто-то из монахов накануне специально отправился в горы, чтобы доставить свежее ячье молоко, дабы далеких гостей-иноверцев угостить традиционными яствами – натуральным и невероятно вкусным тибетским йогуртом.

Хотя график нашего гостепребывания, который весьма мудро составили работники департамента информации МИД Китая и сопровождающая нас в поездке сотрудница этого департамента Ду ХуаньХуань, очень интенсивный, пока мы сидим и спокойно беседуем за столом буддистского монастыря, время словно останавливается. Здесь никто никуда не спешит. На лицах не видно ввевшихся признаков озабоченности и стресса. Улыбками и спокой-

ствием лучатся лица монахов и их простые будни, которые состоят из молитвы, медитаций, работы по хозяйству и изучения священных писаний. Кажется, что инновации и разные технологии сюда и не заглядывали. Монахи уверяют, что священные сутры, как и тысячи лет назад, они переписывают вручную.

Тоскуем ли мы по такому состоянию? Может, лишь мгновение.

Покидаем этот оазис спокойствия и снова окунаемся в свой повседневный темп. Впереди – поездка в аэропорт и полет туда, где покой и не снится – в крупнейший мегаполис Китая, центр финансов и бизнеса Шанхай. По нему мы прогуляемся, листая следующий номер журнала. ■





ASMENIŠKAI SU KINIJA (4)

Zita Tallat-Kelpšaitė

Gansu provincijos lobiai (2)

Ankstesniuose dienoraščio puslapiuose kalbėjomės apie Gansu provincijos lobius, skirtus žmogaus sielai, tačiau Dunhuangas išaugo visų pirma kaip vienas didžiausių ir reikšmingiausių sustojimo punktų Šilko kelyje. Senuosiuose manuskriptuose užfiksuoti faktai byloja apie Dunhuango ir per jį ėjusio Šilko kelio reikšmę pasaulio ekonomikos bei kultūros raidai. Iš dokumentų matyti, kad Dunhuango miestas buvo ne tik prekių paskirstymo centras Šilko kelyje, bet ir aktyvus savos produkcijos gamintojas.

Gansu provincija ir šiandien yra svarbi žemės ūkio, pramonės naujų technologijų ir inovacijų erdvė.



Energiją gamina saulė ir vėjas

Dosni oazės žemė puikiai tinka žemdirbystei, o beribes dykumos plotybes Gansu provincijos gyventojai išmoningai pritaikė alternatyvios energijos gamybai. Kaip tai vyksta, geriausia įsitikinti savo akimis.

Važiuojame žaliuojančiais laukais, pro žydinčias gėles, o rodos, vos už keliolikos žingsnių be jokio gyvybės ženklo stūkso smėlio kalnai. Kontrastą dar labiau sustiprina vešliai bujojančių vynuogynų plotai. Kruopščiai prižiūrimi ir puoselėjami. Natūraliai, ant vynmedžių šakų kaitrios saulės prisirpintų uogų skonis maloniai glosto gomurį. Dėl tinkamos dirvožemio sudėties, daug saulės puikiu skoniu garsėja ne tik vynuogės, bet ir kiti Dunhuango apylinkėse išauginti vaisiai.

Gansu provincijos žemėse tarpsta ne tik puikūs vaisiai bei įvairios daržovės, bet ir aukštos kokybės medvilnė, gėlės, vaistiniai augalai, žaliava alaus gamybai, pašaras gyvuliams. Žemė dosni įvairių mineralų. Vien Dziučiuano srityje yra penkios didelės mineralų zonos, kuriose plyti 487 rūdos laukai. Čia randami 49 rūšių mineralai, tokie kaip auksas, volframas, magnis, chromas, asbestas ir kt. Iškasenos apdorojamos šešiose didžiulėse pramonės įmonėse.

Saulė spigina tiesiai į viršugalvį – ne veltui girdė perspėjo prisidengti galvas. Jos dirba geriau, kai yra neperkaitusios. Tuomet ir saulę priverčia dirbuotis žmonių labui. Regionui tikrai netrūksta saulės išteklių. Gansu provincijos gyventojai paskaičiavo, kad per metus čia būna daugiau nei 3 000 saulėtų valandų. Tai tik šiek tiek mažiau negu Tibete. Įdarbinus šias saulėtas valandas, galima gauti pakankamai nebrangios energijos. Per metus saulės jėgainės visoje Dziučiuano srityje pagamina apie 2 mln. kilovatų energijos, 2020 m. jos numatoma pagaminti apie 10 mln. kilovatų. Pajėgumai nuolat plečiami ir ateityje šis skaičius turėtų gerokai didėti. Manoma, kad saulės energijos gamybai šioje srityje galima panaudoti apie 50 000 kv. kilometrų plotus, kur būtų galima pagaminti apie 20 mln. kilovatų energijos.

Alternatyvios energijos gamyboje kartu su saule sėkmingai dirbuojasi ir vėjas. Bekraštėje dykumoje sunkiai akimis aprėpiami besisukantys vėjo malūnai – nuostabus reginys. Dziučiuano ekonominės technologinės plėtros informacinio leidinio duomenimis, vėjo jėgainėse išgaunama apie 45 mln. kilovatų. Vėjo energijos rezervai yra kur kas didesni. Manoma, kad vienoje septintojoje šalies dalyje gali būti įrengtos vėjo jėgainės, įskaitant ir ariamus plotus, nesukeliant grėsmės klimatui bei ekologijai, nes tai nėra pavojingas, griauančias vėjas. Tokių jėgainių apkrova gali būti iki 2 300 val. per metus.

Vietos valdžia planuoja įgyvendinti šešis didelius projektus, kaip pavyzdžiui, Dziučiuano vėjo jėgainių įrangos gamyba, sutelkiant dėmesį į galutinį vėjo turbinų surinkimą, ventiliatorių menčių gamybą, bokštų įrangos, elektros ir kontrolės įrangos bei kitų jungiamųjų dalių įrangos gamybą, taikant aukštąsias technologijas.

Vėjo energijos įrangos gamybos pramonė Gansu provincijoje pradėta 2009 m. Vos per dvejus veiklos metus įkurtos 32 įmonės, gaminančios įrangą vėjo energijos pramonei. Daugelis šių gaminių yra gerai žinomi ne tik Kinijoje, bet ir pasaulyje. Vien 2012 m. šios įrangos parduota už 12,8 mlrd. Kinijos juanių.



Viena iš vėjo energijos pramonei įrangą gaminančių įmonių įsikūrusi Dziučiuano nacionaliniame industrijos parke. Čia gaminami ilgiausi vėjo malūnų sparnai.

Jaunystės eliksyras – dykumoje

Dziučiuano nacionalinis industrijos parkas garėja įvairių rūšių produkcija, pradedant įranga vėjo ir saulės energijos pramonei, baigiant įvairiais maisto produktais bei vaistais, pagamintais iš stebuklingojo Kinijos augalo – *suoyang* (lotyniškai *Herba Cynomorii*). Pažodžiui išvertus iš kinų kalbos, tai reikštų *užrakinti jan*, arba *užrakinti energiją*. Šis dykumos ženšenu, baltuoju ženšenu, auksine šaknimi vadinamas, jaunystės eliksyru laikomas, legendomis apipintas augalas Kinijoje ypač vertinamas ir garbinamas. *Suo-*

yang – dykumos gėlė – auga aukštai, daugiausia jo aptinkama Kinijoje, tarp vidinės Mongolijos ir Tibeto. Žinovai tikina, kad geriausių gydomųjų savybių turintis *suoyang* auga būtent Gansu provincijoje Guadžou apskrityje.

Pasak legendos, vieno iš daugybės karų metu į Dunhuangą žygiuojantys šalčio, alkio ir ligų nuolinti kariai sustojo pailsėti nedidelėje gyvenvietėje. Daugelis jų nebesitikėjo sulaukti ryto gyvi. Vietos gyventojų pamaitinti kariai užmigo giliu miegu ir miegojo neprabusdami tris paras. Kai po trijų parų pramerkė akis, jautėsi pailsėję ir stiprūs. O svarbiausia – stipri ir kovinga buvo jų dvasia. Taip karius paveikė vaisės, kurias šeiminiškai pagardino jiems seniai žinomu stebuklinguoju dykumų augalu *suoyang*. Garsas apie augalą sklido greitai, ir Tang dinastijos kariai prieš mūšį juo stiprindavo savo kūną bei dvasią. Imperatorius Li Ši Min,

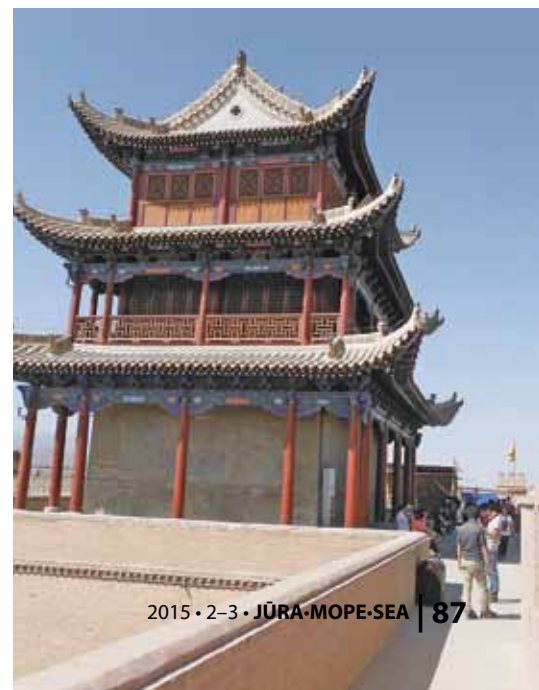
matydamas, kokią poveikį *suoyang* daro kariams, kaip tausoja ir stiprina jų sveikatą, šio augalo vardu pavadino miestą, kurio gyventojai išgelbėjo mirštančius karius. Čin ir Han dinastijų laikotarpiu *suoyang* buvo vartojamas kaip narkotikas, o garsūs daugelio dinastijų gydytojai jį brangino kaip labai efektyvų vaistą. Tradicinėje kinų medicinoje *suoyang* naudojamas tūkstančius metų. Augalo šaknis laikoma puikia dovana vestuvių, gimtadienių, jubiliejų proga, linkint sveikatos ir ilgaamžiškumo. Giliai įsitvirtinusių, išpūdingą *suoyang* šaknį reikia iškasti dar nenutirpus sniegui, geriausia trečią iš devynių šalčiausių dienų po žiemos saulėgrįžos, kai nuo jo žiedo skleidžiamos *jan* energijos tirpsta sniegas.

Šiuolaikinė Kinijos medicina, kuri iš esmės remiasi tradiciniu mokymu, moksliniais tyrimais pagrindė *suoyang* privalumus. Iš jo gaminami preparatai naudojami gydyti impotencijai, nevaisingumui, kepenų, inkstų, žarnyno, stuburo, sąnarių, širdies ir kitoms ligoms. Manoma, kad šie preparatai stabdo senėjimo procesą. Pastarąjį teiginį patvirtina realybė – šiose vietose gyventojų amžius siekia 80–90 metų. Pasaulio nepaliauja stebinti iš Sičuano provincijos kilusio žolininko Li Ching-Yun gyvenimas, kuris truko net 256 metus. Šis žolininkas ir kovų meistras oficialiai buvo vedęs keturiolika kartų, turėjo 23 žmonas ir susilaukė gausaus būrio palikuonių. Kaip rašo kinų spauda, jis vartojo laukinį ženšenį ir kitus šiose apylinkėse randamus augalus.



Didžiojo šilko kelio kompleksas – pasaulio kultūros paveldas

Gydomojo augalo vardu pavadintas Suo Jang miestas, įkurtas Han dinastijos valdymo metais (202 m. prieš Kristų – 220 mūsų eros m.), buvo vienas iš sustojimo punktų ir karinis postas Didžiajame šilko kelyje. Šis pasienio miestas ypač klestėjo Tang dinastijos (608–907 m.) valdymo metais. Vėliau jo šlovė sunyko, o pasienio posto funkcijas perėmė 1372 m. pradėtas statyti Dziajuano fortas. Tai buvo didžiausias ir vienas reikšmingiausių Didžiosios kinų sienos pasienio postų, užimantis daugiau nei 33 500 kv. metrų plotą. Fortą juosiančių sienų perimetras – 733 metrai, sienų aukštis – 11 metrų. Pasakojama, kad prieš statybos pradžią oficialus pareigūnas paklausęs ▶





architekto, kiek šiam statiniui prireiks plytų. Architektas atsakęs, kad 99 999. Pareigūnas suabejojęs, ar tiek užteks. Tuomet architektas pridėjęs vieną plytą. Kai statyba buvo baigta, viena plyta likusi nepanaudota, ji tiesiog šiaip buvo padėta vienuose iš vartų, kur tebėra iki šiol.

Dziajuguano fortas – labiausiai į Vakarų nutolęs pasienio postas, įkurtas už 6 kilometrų nuo Dziajuguano miesto, netoli oazės, tarp dviejų kalvų, natūraliame gamtos slėnyje, vadinamame Hesi koridoriuje, kuriuo ėjo Didysis šilko kelias. Šis svarbią ekonominę ir karinę reikšmę turėjęs fortas yra įspūdingas, susižavėjamą keliantis statinys, traukiantis pasaulio keliautojus.

Dziajuguano fortas ir senojo Suo Jang miesto griuvėsiai vertinami kaip istorinis bei kultūrinis paveldas ir yra gausiai lankomi turistų. 2014 m. birželio mėnesį Suo Jang miesto griuvėsiai buvo prijungti prie kitų 32 istorinių vietų, tarp kurių yra ir Dziajuguano fortas, kaip Didžiojo šilko kelio, Eurazijos prekybos ir kultūrų komunikacijos kelio, kompleksas, kuris įtrauktas į UNESCO pasaulio kultūros paveldo sąrašą.

Geltonoji upė – Žemės civilizacijos lopšys?

Kelionę Gansu provincijoje vainikuoja pažintis su jos sostine Landžou. Iš Dziajuguano į Landžou skrydis vietinių oro linijų lėktuvu trunka daugiau nei porą valandų, ir beveik tiek pat važiavimas autobusu. Nors dėl įvairių transporto trikdžių gerokai vėluojame į iškilmingą vakarienę, kurią mūsų grupės garbei rengia Gansu provincijos vyriausybės užsienio reikalų skyrius, akys patiria nuostabią vaizdų puotą, gerėdamosi spalvinga kalnų ir slėnių simfonija.

Landžou perpus dalina Geltonoji upė, dar vadinama upių motina, kurios vandenį sodriai geltona spalva dažo dirvožemyje esantys mineralai. Visiems čia atvykusiems yra garbės reikalas nufotografuoti prie Motinos Geltonosios upės skulptūros. Tą patį padarome ir mes, pastovėję eilutėje, kol gausios kinų grupės fotografuojasi prie 6 metrų ilgio, 2,2 metro pločio, 2,6 metro aukščio, daugiau nei 40 tonų sveriančio Gansu skulptoriaus He E kūrinio. Ši 1986 m. sukurta skulptūra ir 1984 m. pastatyta skulptūra „Kinijos tautos lopšys – Motina Geltonoji upė“ simbolizuoja pagarbą upei, kuri, archeologiniais tyrinėjimais pagrįsta mokslininkų nuomone, buvo ne tik Kinijos tautos, bet visos Žemės civilizacijos lopšys. Naujausių tyrimų duomenimis, būtent Geltonosios upės slėniuose aptiktos pirmųjų pirmykščių Žemės žmonių gyvenviečių liekanos. Šios prielaidos labai įtikinamai demonstruojamos Gansu provincijos muziejuje.

Sakmė apie karalių Gesarą

Paskutinės viešnagės Gansu provincijoje rytą pradėdame Šiaurės vakarų tautybių ir Tibeto kultūros apsaugos universitete. Šis universitetas įkurtas 1950 m. Tai buvo pirmasis tautinių mažumų universitetas Kinijos Liaudies Respublikoje. Universitete yra 26 fakultetai. Iš dvylikos mokslinių tyrimų institutų yra ir tokie kaip Kinijos mažumų informacijos ir technologijų, Gesarologijos, Užsienyje esančių nacionalinių dokumentų, Islamo kultūros, Tibeto kultūros, Vakarų Mongolijos kultūros ir kiti mokslinių tyrimų institu-





tai. Universitetas siūlo platų įvairių sričių išsilavinimo spektrą trijų lygių – bakalauro, magistro ir daktaro – laipsniams gauti, studijuojant kinų, tibetiečių ir mongolų kalbomis.

Universitete studijuoja daugiau nei penkiasdešimties tautybių 26 000 studentų iš Kinijos ir užsienio šalių. 6 000 studentų mokosi tibetiečių kalbos, iš jų pora dešimčių užsieniečių. Studentai naudojami maždaug 1,5 mln. bibliotekoje sukauptų popierinių ir skaitmeninių knygų. Įvairiatautei studentų bendruomenei dėsto garsūs profesoriai, savo mokslinius darbus apsigynę Kinijoje ir žinomuose pasaulio universitetuose, išleidę nemažai istorinių, mokslinių knygų, dokumentų rinkinių, žurnų bei žodynų.

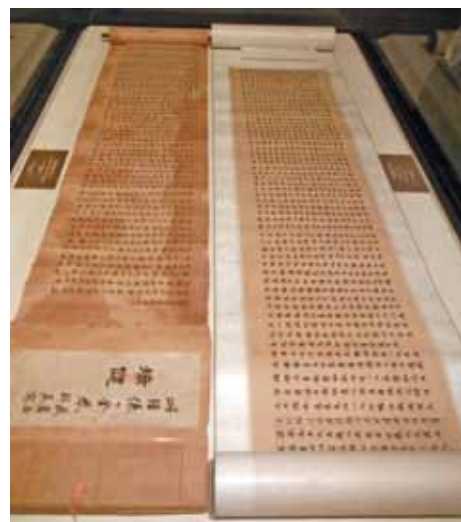
Universitete gimsta mokslininkų dinastijos. Įžymus tibetologas ir gesarologas, profesorius Wang Yinuan tęsia savo tėvo šiame universitete pradėtą gesarologijos darbą. Jis tyrinėja ir sistemina nykstančias Tibeto ir kitų tautybių kalbas, kurios turi tik žodinį pavaldalį, bet neturi savo rašto. Šia žodine kūryba yra sukurta ir išlikę neįkainojamo kultūrinio paveldo kūriniai. Pats ryškiausias iš jų – „Sakmė apie karalių Gesarą“. Nuo šios sakmės pavadinimo kilo terminas gesarologija. Iš XII a. mus pasiekęs žodinis epas pasakoja apie bebaimį karžygį, Lin karalystės karalių Gesarą. Šis epas, sudarytas iš įvairių versijų ir variacijų, laikomas ilgiausiu pasaulyje žodiniu kūriniu, apjungia daugiau nei milijoną eilėraščių, kurie iš kartos į kartą buvo perduodami be rašto. Dabar jau užrašytą epą sudaro daugiau negu 120 knygų tomų. Tibeto „Sakmė apie karalių Gesarą“ savo reikšme pasaulio kultūrai prilygsta graikų „Iliadai“, britų legendai apie karalių Artūrą ar vokiečių „Nibelungų giesmei“.

Profesorius Wang Yinuan teigia, kad jo tikslas ir uždavinys yra užfiksuoti esamą žodinio palikimo padėtį, išsaugoti išlikusį paveldą, užrašyti neužrašytus fragmentus ir palikti tai ateičiai.

Laimės šaliai iš Tibeto budistų rankų

Su Gansu budistų asociacijos vadovais susitinkame Tibeto budistų vienuolyne Landžou miesto centre. Maloniai besišypsantys vienuoliai sutikdami uždeda ant kaklo baltus šilko šalius ir linki laimės. Tokiais pat margaspalviais šaliais papuoštos vienuolyno durys ir Budos statula šventykloje, kur mus pakviečia išreikšti pagarbą dievybei. Paskui visi šnekučiuojamės ir pietaujame už ilgo stalo. Vienuoliai labai pagarbiai patiekia jų pačių pagamintą maistą. Jie patikina, kad svečius vaišina tuo pačiu, kuo kasdien maitinasi patys: sūris, ryžiai su džiovintais vaisiais ir jogurtas iš jakų pieno. Tiesa, pastarasis pagamintas specialiai mums – ne iš mieste parduodamo pieno, o atvežtas iš kalnų, kur jakai ganosi maždaug 3 kilometrų aukštyje, minta nepriekaištingai švaria kalnų žole ir geria skaidrų kalnų vandenį. Giliai sujaudina žinia, kad kažkas iš vienuolių išvakarėse specialiai vyko į kalnus pargabenti šviežio jakų pieno, idant tolimus, kitatikius svečius pavaišintų tradicinėmis vaišėmis – tikru, natūraliu ir labai skaniu Tibeto jogurtu.

Nors mūsų dienotvarkė, kurią išmintingai sudėliojo Kinijos užsienio reikalų ministerijos informacijos departamentas ir kelionėje lydinti šio departamento pareigūnė Du Huanhuan, labai intensyvi, sėdinti ir ramiai šnekučiuojantis Tibeto budistų vienuolių užstalėje, laikas rodo sustoja.



Čia niekas niekur neskuba. Veiduose nematyti įsirežusių rūpesčio ir streso ženklų. Šypsena ir ramybė dvelkia iš vienuolių veidų bei jų paprastos kasdienybės, kuri susideda iš maldos, meditacijų, ruošos darbų ir šventraščių studijavimo. Atrodo, kad inovacijos ir įvairios technologijos čia nebuvo užklydusios. Vienuoliai patikina, kad šventąsias sūtras, kaip ir prieš tūkstančius metų, jie perrašinėja ranka.

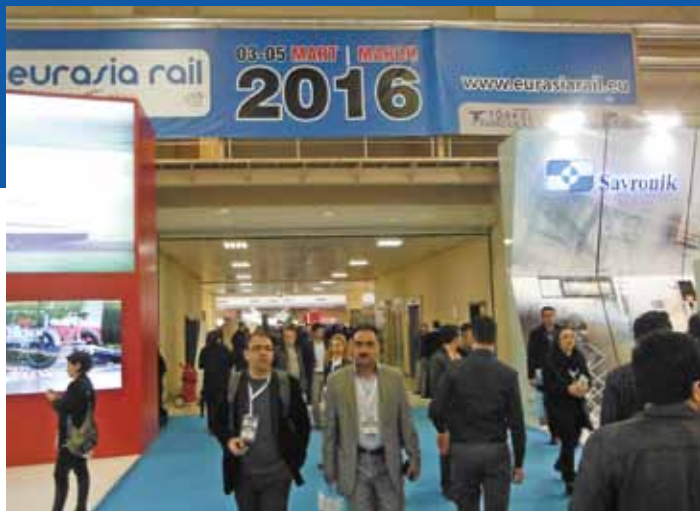
Ar ilgimės tokios būsenos? Gal tik akimirka.

Paliekame šią ramybės oazę ir vėl neriame į savąjį kasdienybės tempą. Prieš akis kelionė į oro uostą ir skrydis į ten, kur ramybė nė nesisapnuoja, – į didžiausią Kinijos megapolį, finansų ir verslo centrą Šanchajų. Po jį pasivaikščiosime vartydami kitą žurnalo numerį. ■





«Eurasia Rail» (Стамбул, Турция)



Литовские железные дороги ожидают от Турции активного грузопотока

Выставка «International Rolling Stock, Infrastructure & Logistics Exhibition», отмечающая свой пятый год рождения, по словам организаторов мероприятия, «Türkel Fair Organizations Inc.», по своему объему является третьей в мире среди мероприятий в этой области.

Выставка этого года заняла три экспозиционных зала площадью 21 680 кв. м. Первая выставка, прошедшая в 2011 году, разместилась на 18 000 кв. м. В этом году свою деятельность представили около 300 участников выставки. Среди них и такие известные компании, как «Siemens», «Alstom», «Ulaşım A.Ş.», «Škoda», ABB, «Vossloh», «Knorr Bremse», «Bombardier», «Aselsan», «Hisarlar», «Durmazlar», «Savronik», «Schneider Electric», «Huawei», «Ansaldo», «Talgo», CAF, «Bozankaya» и другие.

Выставку «Eurasia rail» посетили примерно 25 тыс. посетителей.

Как отметил Корхан Язган (Korhan Mazgan), председатель правления компании «Türkel Fair Organization», организовавшей выставку, эта выставка и проходящие во время нее конференции и семинары являются превосходным пространством для серьезных встреч и дискуссий по вопросам железнодорожного транспорта. Она предлагает новшества и услуги в железнодорожной инфраструктуре, сфере железнодорожной логистики, которые интересны не только в евразийском секторе, но и во всех других местах, где есть желез-



ные дороги. В ходе конференций и семинаров даются прогнозы на будущее, анализируются перспективы этого сектора. Основной темой этого года были транспортные технологии скоростных железнодорожных магистралей и возникающие проблемы, а также возможности регионального сотрудничества в ходе развития инфраструктуры.

Активное участие в мероприятиях «Eurasia rail» приняла делегация Литовских железных дорог (ЛЖД). На сессии конференции «Развитие железных дорог мира» деятельность ЛЖД представил заместитель генерального директора компании Альбертас Шименас. С докладами на этой сессии также выступили генеральный директор Международного союза железных дорог (UIC) Жан-Пьер Лубину (Франция), заместитель директора Сообщества европейских железных дорог (CER, Community of European Railway) Либор Лохман (Бельгия), заместитель директора компании «Deutsche Bahn» в странах Европы и Африки Бенуа Шмитт (Германия), вице-председатель Чешских железных дорог Людвик Урбан (Чехия), старший вице-президент железных дорог Италии по международным вопросам Альберто Маццола (Италия).

Делегация Литовских железных дорог провела встречи с представителями турецкой железнодорожной компании TCDD, логистической организации BALO, логистических компаний GEFCO, «Arkas Lojistik» и «Arkas Line». В ходе встреч велись переговоры о грузоперевозках из Турции в Литву, обсуждались результаты проведенной в феврале доставки из Турции в Литву пробного контейнера. Расстояние между двумя государствами преодолено чуть быстрее, чем за 4 суток. По словам замдиректора дирекции грузоперевозок АО «Lietuvos geležinkeliai» Саулюса Стасюнаса, перевозка грузов между Турцией и странами Скандинавии – одна из основных задач развития контейнерного поезда «Викинг».

На выставке и конференции «Eurasia rail» был представлен новый номер журнала JŪRA MOPE SEA. Журнал JŪRA MOPE SEA уже третий год сотрудничает с организаторами международной выставки и конференции «Eurasia rail». Журнал является медиа-партнером этих мероприятий. ■





Будущее европейского транспорта: внедрение новых норм, обновление тенденций и новые возможности

Малгожата Станковска

5-е мероприятие «Транспортная неделя», одно из наиболее важных транспортных событий в Центральной и Восточной Европе, прошло 17-19 марта в Гданьске, Польша. В этом году на мероприятии рассматривалось много интригующих вопросов от публики, а за пылкими дебатами следовали индивидуальные беседы между экспертами и гостями.

«Транспортная неделя» - это необходимое обновление для европейской транспортной индустрии, которое позволяет представителям главнейших учреждений, связанных с транспортным сектором, устанавливать рабочие связи и обсуждать возможности. Я надеюсь, что это мероприятие в очередной раз внесет свой вклад в плодотворный обмен мыслями и опытом!», – сказала заместитель директора департамента морского транспорта и безопасности перевозок министерства инфраструктуры Польши Моника Нимик-Бутрин, которая вместе с Джулианом Скельником (председатель Организации Балтийских портов) и Богданом Олдаковски (генеральный директор «Actia Forum» – учреждения, организующего «Транспортную неделю») открыла конференцию.

Европейский контейнерный рынок, достижения в транспортной инфраструктуре и экологические проблемы в области перевозок были тремя главными темами на «Транспортной неделе 2015». В этом году тематическая направленность была расширена темами, связанными с настоящей ситуацией в России, которая, безусловно, оказала большое влияние на товарооборот в европейских портах не только по причине войны на Украине, но также из-за обесценивания рубля и роста фрахтовых расходов, что привело к общему снижению российского импорта.

Появление европейских контейнеров

«Что касается экономики, то наше время является для нее наилучшим. Кризис закончился» – так динамично Джулиан Скельник начал первый день конференции, включающий общий обзор настоящей экономической ситуации в регионе Балтийского моря.

Доктор Лаури Опала в своей речи о вкладе логистического сектора в экономику представила перспективы спроса на грузовые перевозки и ситуацию стран ЕС в мировом топе эффективности логистики согласно индексу эффективности логистики, который показал, что и хороший уровень при этом без скоординированной политики мало чем помогает.

Презентация на тему сохранности и безопасности на контейнерных терминалах (коэффициент защищенности, режимы безопасности и управление рисками, предотвращение аварий, краж в области информационных технологий, загрязнений резервуаров), представленная Эндрю Хаксли из «TT Club», показала реальные угрозы и решения для терминалов (шпионские программы, отслеживание передвижения контейнеров, создание кодов освобождения, изменения уровней запасов и местонахождений). Генеральный секретарь Всемирного форума грузоотправителей Кристиан Вельш, имеющий 30-летний опыт, представил тему создания альянсов в области контейнерных перевозок и их последствия для морских портов, грузоотправителей и потребителей, указывая на то, что лидеры рынка должны сейчас сконцентрироваться на улучшении оказываемых услуг и снижении издержек конечных пользователей.

«Транспортная неделя» также означает мастер-классы и панель для дискуссий. Во время пылкой дискуссии между Бьярне Матисеном (порты, «Rambøll») и участниками конференции были затронуты вопросы появления новых транзитных терминалов и морских ворот в Европе, а также перспективы для рынка, прежде всего для перевозчиков. Насколько прочно



утвердились рынки европейских портов, услуг транспортной логистики и контейнеров для смешанных перевозок? Здесь собрались следующие представители европейской транспортной индустрии: Джордж Висан (начальник порта г. Констанца), Паул Илау («EY Romania»), Нилс Хайне («CPL Competence in Ports and Logistics») и Михаил Литвин (Федерация независимых железнодорожных операторов).

Изменяющаяся динамика европейской транспортировки и торговли

На втором дне «Транспортной недели» внимание было сконцентрировано на изменяющейся динамике европейской транспортировки и торговли. Общий анализ динамики рынка был представлен доктором Мацеєм Матцаком (глава департамента консалтинга в «Actia Forum»). Он указал на то, что разрыв между развитыми и развивающимися странами уменьшается. Ожидается, что растущий темп развития стран ЦВЕ повысится к 2019 году, в то время как роста морского сектора не предвидится, как, впрочем, и резкого снижения. Обзор влияния изменения климата на европейскую торговлю и транспорт был представлен Константиносом Алексопулосом из ЭК ООН (Европейская экономическая комиссия ООН). Он указал на необходимость регулирования современной инфраструктуры для удовлетворения потребностей, возникающих из-за действительных климатических изменений.

SECA стала реальностью

SECA стала реальностью. Ограничение по содержанию серы в первую очередь коснулось судовладельцев. Изменение их статуса и дальнейшее развитие, обзор предложенного мониторинга, санкции и системы штрафов, первая реакция рынка и влияние цены фрахта после введения 1 января 2015 г. директивы по сокращению серы – все это стало предметом обсуждения. Благодаря нынешним низким ценам на топливо вступление нового закона в силу оказалось не столь болезненно. Что будет в следующем году, как закон по большому счету затронет судовладельцев и операторов терминалов, зависит от правильных инвестиционных решений, на принятие которых осталось не слишком много времени. Нарине Свенсон (транспортное агентство Швеции, департамент гражданской авиации и судоходства), Серджио Алда (контроль морской окружающей среды и государственного порта, EMSA) и Хеннинг Мон (DNV GL) – эксперты, представившие первые итоги после введения новых правил во время дискуссии, организованной Богданом Олдаковски (генеральный секретарь Организации Балтийских портов), который затем от имени ОБП пригласил участников конференции в учебно-ознакомительную поездку в «Remontowa Holding».

Возможности для транспортного развития

На конференции, посвященной изменяющейся динамике в европейской транспортировке и торговле, новая политика TEN-T была представлена доктором Виктором Сзидаровски из Института развития. Джулиан Скельник (порт Гданьска), Валерий Танкиевич (порт Гданьска) и Витольд Ратайчак (морские порты Щецин-Свиноуйсьце) провели дискуссию на тему стратегий роста польских портов на фоне Европы.

Во время коктейльной вечеринки «Транспортной недели 2015» команда «Baltic Transport Journal» вручила в третий раз сертификаты «Baltic Trend setters Club» тем, кто ведет регион Балтийского моря по конструктивному пути, предпринимая смелые и дерзкие действия, имеющие долгосрочное влияние на индустрию транспорта и логистики. Среди награжденных были литовский терминал сжиженного газа «Independence», совместное предприятие «Rail Baltica», порты Умео и Вааса, объединенные в порты Кваркене, порт Гдыня, «DFDS Seaways» и «Finnlines».

Следующее мероприятие «Транспортная неделя» состоится 8-10 марта 2016 г. в «AmerExpro», Гданьск, Польша. ■



„Eurasia Rail“ (Stambulas, Turkija)



ateities prognozės, analizuojamos šio sektoriaus perspektyvos. Pagrindinės šių metų temos: greitųjų geležinkelių transporto technologijos ir problemos bei regioninio bendradarbiavimo galimybės vystant infrastruktūrą.

„Eurasia rail“ renginiuose aktyviai dalyvavo AB „Lietuvos geležinkeliai“ delegacija. Konferencijos sesijoje „Pasaulio geležinkelių raida“ įmonės veiklą pristatė generalinio direktoriaus pavaduotojas Albertas Šimėnas. Šioje sesijoje pranešimus taip pat skaitė tarptautinės geležinkelių sąjungos (UIC) generalinis direktorius Jean-Pierre Loubioux (Prancūzija), Europos geležinkelių bendrijos (Community of European Railway, CER) direktoriaus pavaduotojas Libor Lochman (Belgija), „Deutsche Bahn“ direktoriaus pavaduotojas Europos ir Afrikos šalyse Benoit Schmitt (Vokietija), Čekijos geležinkelių vicepirmininkas Ludvík Urban (Čekija), Italijos geležinkelių vyresnysis viceprezidentas tarptautiniams reikalams Alberto Mazzola (Italija).

„Lietuvos geležinkelių“ delegacija susitiko su Turkijos geležinkelių bendrovės TCDD, logistikos organizacijos BALO, logistikos bendrovių GEFCO, „Arkas Lojistik“ ir „Arkas Line“ atstovais. Susitikimų metu derėtasi dėl krovinių vežimo iš Turkijos į Lietuvą, aptarti vasario mėnesį iš Turkijos į Lietuvą atgabento bandomojo konteinerio rezultatai. Atstumas tarp dviejų valstybių įveiktas kiek greičiau nei per keturias paras. Pasak AB „Lietuvos geležinkeliai“ krovinių vežimo direktoriaus pavaduotojo Sauliaus Stasiūno, krovinių gabenimas tarp Turkijos ir Skandinavijos šalių – vienas svarbiausių konteinerinio traukinio „Vikingas“ plėtros uždavinių.

„Eurasia rail“ parodoje ir konferencijoje pristatytas naujas JŪRA MOPE SEA žurnalo numeris. Žurnalas JŪRA MOPE SEA jau trečius metus bendradarbiauja su tarptautinės parodos ir konferencijos „Eurasia rail“ organizatoriais. Žurnalas yra šių renginių informacinis partneris. ■

„Lietuvos geležinkeliai“ iš Turkijos tikisi aktyvaus krovinių srauto

Penktąjį gimtadienį švenčianti paroda „International Rolling Stock, Infrastructure & Logistics Exhibition“, pasak renginio organizatorių „Türkel Fair Organizations Inc.“, pagal savo apimtį yra trečioji pasaulyje šioje srityje.

Šių metų paroda užėmė tris ekspozicijas haless – 21 680 kv. metrų plotą. 2011-aisiais vykusio pirmoji paroda tilpo į 18 000 kv. metrų plotą. Šiemet savo veiklą pristatė apie 300 parodos dalyvių. Tarp jų tokios žinomos kompanijos kaip: „Siemens“, „Alstom“, „Ulaşım A.Ş.“, „Škoda“, ABB, „Vossloh“, „Knorr Bremse“, „Bombardier“, „Aselsan“, „Hisarlar“, „Durmazlar“, „Savronik“, „Schneider Electric“, „Huawei“, „Ansaldo“, „Talgo“, CAF, „Bozankaya“ ir kitos. Šią parodą aplankė maždaug 25 000 lankytojų.

Parodą organizavusios kompanijos „Türkel Fair Organization“ valdybos pirmininkas Korhan Yazgan pabrėžė, kad ši paroda ir jos metu vykstančios konferencijos bei seminarai yra puiki erdvė rimtiems susitikimams ir diskusijoms geležinkelių transporto klausimais. Ji siūlo naujoves bei paslaugas geležinkelių infrastruktūros ir logistikos srityje, įdomias ne tik Eurazijos sektoriuje, bet ir visur, kur yra geležinkeliai. Konferencijų ir seminarų metu pristatomos





Europos transporto ateitis: naujų taisyklių įgyvendinimas, tendencijų atnaujinimas ir naujos galimybės

Małgorzata Stankowska

2015 m. kovo 17–19 d. Gdanske (Lenkija) vyko vienas svarbiausių transporto renginių Centrinėje ir Rytų Europoje – 5-oji transporto savaitė. Šiomet, be aktyvių diskusijų su auditorija, vyko ir individualūs pokalbiai tarp kviestinių ekspertų bei svečių.

„Transporto savaitė yra būtina siekiant naujovių Europos transporto industrijoje. Ji leidžia atstovams iš pagrindinių transporto sektoriaus institucijų rasti kontaktus ir aptarti galimybes. Tikiuosi, šis renginys dar kartą prisidės prie produktyvaus pasikeitimo mintimis ir patirtimi!“ – sakė Lenkijos infrastruktūros ministerijos Jūrinio transporto ir laivybos saugumo departamento direktoriaus pavaduotoja Monika Niemiec-Butryn, kuri kartu su Baltijos uostų organizacijos pirmininku Julian Skelnik ir transporto savaitės organizatoriaus „Actia Forum“ vykdančiuoju direktoriumi Bogdan Oldakowski atidarė konferenciją.

Europos konteinerių rinka, transporto infrastruktūros pažanga ir aplinkosauginiai iššūkiai laivyboje buvo trys pagrindiniai šių metų renginio klausimai. Žinoma, šiomet paliesta ir tokia svarbi tema, kaip dabartinė situacija Rusijoje, padariusi realų poveikį Europos uostų apyvartai ne tik dėl karo Ukrainoje, bet ir dėl rublio nuvertėjimo bei krovinių pervežimo kaštų išaugimo, sumažėjus bendram Rusijos importui.

Europos konteinerių augimas

„Ūkio prasme, mūsų laikai yra geresni. Krizė pasibaigė“, – tokia dinamiška įžanga, įskaitant ir bendrą dabartinę situaciją Baltijos jūros regione, pirmąją renginio dieną pradėjo Julian Skelnik.

Dr. Lauri Opala, kalbėdamas apie logistikos sektoriaus indėlį į ekonomiką, pristatė krovinių transporto poreikius, perspektyvas ir situaciją ES šalyse pasauliniame logistikos kontekste pagal logistikos veiklos indeksą.

Saugumo ir apsaugos konteinerių terminaluose tema (pažeidžiamumo faktoriai, saugumo režimai bei rizikos valdymas, avarijų prevencija, IT parremtos vagystės ir bakų užteršimas) pristatė Andrew Huxley iš TT klubo. Jis aptarė realias grėsmes ir sprendimus terminalams (šnipinėjimas, konteinerių judėjimo stebėjimas, išleidimo kodų sukūrimas, atsargų lygių ir vietos keitimas). Remdamasis 30 stebėjimo metų patirtimi, „Global Shippers Forum“ generalinis sekretorius Christian Welsh supažindino su aljansų kūrimu konteinerinėje laivyboje ir jų poveikiu jūrų uostams, krovinių siuntėjams bei vartotojams, pabrėždamas, kad rinkos lyderiai pagrindinį dėmesį turėtų skirti teikiamų paslaugų kokybės gerinimui ir galutinio vartotojo realių kaštų mažinimui.

Transporto savaitės metu vyko seminarai ir viešos diskusijos. Gyva diskusija vyko tarp Bjarne Mathiesen („Rambøll“, Danija) ir konferencijos dalyvių. Ar gerai veikia Europos uostai, laivyba ir intermodalinė konteinerių rinka? – konferencijos dalyviai diskutavo su Europos transporto industrijos atstovais: Goerge Vişan, Paul Ilau, Nils Heine, Michał Litwin ir kitais.

Besikeičianti Europos transporto ir prekybos dinamika

Antroji transporto savaitės diena susitelkė aplink besikeičiančią Europos transporto ir prekybos dinamiką. Bendrą rinkos dinamikos analizę pateikė dr. Maciej Matczak („Actia Forum“ konsultavimo departamento vadovas). Jis pabrėžė, kad atskirtis tarp išsivysčiusių ir besivystančių šalių didėja. Vidurio ir Rytų Europos šalių augimo tempas iki 2019 m. turėtų spartėti, o jūriniame sektoriuje neatrodo, kad būtų didelių pokyčių. Klimato kaitos



apžvalgą ir jos poveikį Europos prekybai bei transportui aptaręs Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisijos (UNECE) atstovas Konstantinos Alexopoulos teigė, jog būtina pritaikyti šiuolaikinę infrastruktūrą klimato kaitos poveikiams.

Išmetamų teršalų kontrolė tapo reali

Nuo 2015 m. sausio 1 d. pradėjus įgyvendinti griežtas direktyvas dėl kuro sieringumo mažinimo, įvedus sankcijų ir baudų sistemą dėl į aplinką išmetamų teršalų kontrolės pirmieji pasekmes pajuto laivų savininkai. Jų statuso ir tolesnės veiklos vystymo pokyčiai atsiliepė rinkai, t. y. krovinių gabenimo kainoms.

Kol degalų kainos yra žemos, įsigaliojęs naujas įstatymas nebuvo toks problemiškas. Klausimas, ar jos išliks tokios, kaip ir praėjusiais metais, verčia laivų savininkus ir terminalų operatorius jau dabar daryti teisingus investicinius sprendimus.

Transporto plėtros galimybės

Besikeičiant Europos transporto ir prekybos dinamikai, naują TEN-T politiką pristatė dr. Wiktor Szydarowski iš Plėtros instituto, o viešai diskusijai apie Lenkijos uostų augimo strategiją Europos fone vadovavo Julian Skelnik (Gdanskos uosto direkcija), Walery Tankiewicz (Gdynios uosto direkcija) ir Witold Ratajczak (Ščecino-Švinouščės uostų direkcija).

„Baltic Transport Journal“ komanda trečią kartą pristatė „Baltic Trendsetters Club“ sertifikatus, kurie buvo įteikti tiems, kurie Baltijos jūros regione, imdamiesi drąsių veiksmų, sukuria ilgalaikę naudą transporto ir logistikos industrijai. Sertifikatais apdovanoti: Lietuvos SGD terminalas „Independence“, bendra įmonė „Rail Baltica“, Umeå ir Vaasa uostai, susijungę į „Kvarcken Ports“, Gdynios uosto direkcija, „DFDS Seaways“ ir „Finnlines“.

Kita transporto savaitė vyks 2016 m. kovo 8–10 d. Gdanske, Lenkijoje. ■





Клайпеда приглашает на фиесту белых парусов и счастливых людей

Традиция проведения Праздника моря – ценность Клайпеды и исторический подарок, представляющий город и его морской дух. Праздник моря, влекомый инновационными и смелыми идеями, переворачивает новую страницу истории. Самое жаркое мероприятие лета на сей раз пригласит 24–26 июля на ФИЕСТУ В ГОРОДЕ БЕЛЫХ ПАРУСОВ! Морские, художественные, развлекательные, спортивные мероприятия, предназначенные для детей и семей, заполняют Старый город. Во время Праздника моря на взморье будет манить и международная регата парусных судов «Baltic Sail».

В последний уик-энд лета Клайпеду, украшенную белыми парусами и неугомонными ветрами, накроет волна мероприятий. Следуя лучшим традициям праздника, 24 июля, в пятницу, Праздник моря начнется торжественным морским шествием, которое, как и ежегодно, объявит о начале величайшей летней фиесты. Шествие откроет оркестр Военно-морских сил Литвы, следом пройдут главы города и порта, морские организации и клубы. За ними выстроятся клайпедские предприятия, учреждения и организации. Театрализованную часть шествия объединят белые волны Праздника моря, в которых будут сочетаться сиеста и фиеста, покой и буйство.

Каждый год в гамме мероприятий Праздника моря почетное место занимают морские традиции, сохранившиеся со времен первого Праздника моря. В субботу утром на кладбище в Смильтине будут возданы почести первому капитану литовского порта Людвикасу Стульпинасу, у мемориала в Парке скульптур отдадут дань памяти экипажу погибшего судна «Линкува». В полдень состоится спуск венков в волны Балтики, отдавая должное не вернувшимся в порт морякам.

Тех, кто ищет аутентичные сувениры, изделия и оригинальные поделки, с утра пятницы будет звать крупнейшая летняя ярмарка. Жаждающих адреналина привлечет один из самых ин-

тересных в Литве парк аттракционов.

Большие праздничные концерты будут звучать в двух местах – на площади Атгимимо и на Круизном терминале. На концертах гостей Праздника моря встретят известнейшие в Литве исполнители и группы, неожиданные дуэты и музыкальные проекты. На площади Атгимимо прозвучат не только любимые мелодии, но и современные ритмы хип-хопа, танцев латино. Площадь Театро станет новым и неожиданным местом, где мы узнаем иную Клайпеду, почувствуем настроение иного Праздника моря. Едва стемнеет, в пятницу и субботу вечером, на горку Йонаса будут манить играющие, танцующие фонтаны, обещающие рассказать особенную историю.

Особые сюрпризы белый Праздник моря принесет детям. На протяжении всего Праздника моря малышей будет встречать новый морской персонаж праздника – Парусёнок, приключения и путешествия которого увековечатся в книге историй. Площадка возле парусника «Меридианас» на два дня станет оазисом детских забав, поучительных игр и заданий.

Энтузиастов здорового образа жизни порадует обилие спортивных мероприятий. На Празднике моря будет много игр для любителей баскетбола, регби, волейбола и других видов спорта.

Итак, до встречи на фиесте в городе белых парусов! ■



Jūros šventės tradicija – Klaipėdos vertybė ir istorinė dovana, reprezentuojanti miestą bei jo jūrinę prigimtį. Vedina inovatyvių ir drąsių idėjų, Jūros šventė verčia naują istorijos puslapį. Karščiausias vasaros renginys šį kartą kvies liepos 24–26 d. į baltų burių miesto fiestą! Jūriniai, meniniai, pramoginiai, sportiniai, vaikams ir šeimoms skirti renginiai pasklis po senamiestį. Jūros šventės metu į pajūrį vilios ir tarptautinė burlaivių regata „Baltic Sail“.

JŪROS ŠVENTĖ KVICIA Į BALTŲ BURIŲ IR LAIMINGŲ ŽMONIŲ FIESTĄ



Paskutinį liepos savaitgalį baltomis burėmis ir nerimstančiais vėjais pasipuošusią Klaipėdą užlies renginių banga. Puoselėjant gražiausias šventės tradicijas, liepos 24-ąją, penktadienį, Jūros šventę pradės iškilminga jūrinė eisena, kuri kaip ir kasmet paskelbs didžiausios vasaros fiestos pradžią. Eisenos pradžioje žygiuoja Lietuvos kariuomenės karinių jūrų pajėgų orkestras, miesto ir uosto vadovai, jūrinės organizacijos bei klubai. Už jų rikiuosis Klaipėdos įmonės, įstaigos ir organizacijos. Teatralizuotą eisenos dalį apjungs baltosios Jūros šventės bangos, kuriose derės siesta ir fiesta, ramybė ir šėlsmas.

Kasmet Jūros šventės renginių šurmulyje garbingą vietą užima jūrinės tradicijos, išlikusios nuo pirmosios Jūros šventės. Šeštadienio rytą, liepos 25 d., Smiltynės kapinaitėse bus pagerbtas pirmasis Lietuvos uosto kapitonas Liudvikas Stulpinas, Skulptūrų parke – žuvusio laivo „Lin kuva“ įgula. Vidudienį, nuleidžiant vainikus į Baltijos bangas, pagerbiami į krantą negrižę jūreiviai.

Ieškančius autentiškų suvenyrų, dirbinių bei originalių skonių nuo penktadienio ryto kvies didžiausia vasaros mugė. Pristigusius adrenalino vilios bene gausiausias Lietuvoje atrakcionų parkas.

Didieji šventiniai koncertai skambės Atgimimo aikštėje ir Kruizinių laivų terminale. Koncertuose Jūros šventės svečius pasitiks žinomiausi Lietuvos atlikėjai ir grupės, netikėti duetai ir muzikiniai projektai. Į Atgimimo aikštę kvies ne tik mylimos melodijos, bet ir šiuolaikiniai hiphopo, latino šokių ritmai. Teatro aikštė taps nauja ir netikėta erdve, kurioje pažinsime kitokią Klaipėdą, kitokias Jūros šventės nuotaiką. Sutemus, penktadienio ir šeštadienio vakarą, į Jono kalnelį vilios grojantys, šokantys ir ypatingą istoriją papasakoti žadantys fontanai.

Ypatingų dovanų baltoji Jūros šventė atneš vaikams. Visos Jūros šventės metu mažuosius pasitiks naujas, jūrinis šventės personažas – Burinukas, kurio nuotykių ir kelionės nuguls istorijų knygelėje. Aikštelė prie „Meridiano“ dviems dienoms taps vaikiškų pramogų, edukacinių žaidimų ir užduočių oaze.

Sveikos gyvenamos entuziastus džiugins sportinių renginių gausa. Jūros šventėje nestigs krepšinio, regbio, tinklinio ir kitų sporto šakų mėgėjams skirtų renginių. Tad iki pasimatymo baltų burių miesto fiestoje!



LIEPOS / JULY / 24-26

Jūros šventė, Baltic Sail / Sea Festival, Baltic Sail



Jūros šventė 2015

Fiesta baltų burių mieste!

www.jurossvente.lt

ORGANIZATORIAI



PARTNERIAI

LIETUVOS JŪRŲ
MUZIEJUS



LITHUANIAN
SEA
MUSEUM



MĖCHENATAS



INFORMACIJAI RENGĖJAI



JŪRA-MOPE-SEA

Klaipėda



rytas

Baltų ekspozicija

DIDELI RENGĖJAI



KLAIPĖDOS VANDUO

KLAIPĖDOS ENERGIJA



KLAIPĖDOS NAFTA



KLASCO

KLAIPĖDOS LAIVŲ REMONTAS



ballicum



Connecting Global Competence



Messe München
International

LOGISTICS MAKES IT HAPPEN

The right place, the right time: Over 2,000 exhibitors from 63 countries are awaiting your visit to the World's Leading International Exhibition for Logistics, Mobility, IT and Supply Chain Management. This is an event you won't want to miss!

BOOK YOUR TICKET NOW
IN JUST A FEW CLICKS:

»» [www.transportlogistic.de/
tickets/en](http://www.transportlogistic.de/tickets/en)



MAY 5–8, 2015
MESSE MÜNCHEN,
GERMANY

**transport
logistic**

THE LEADING EXHIBITION

Logistics without stress



The TL Nika group of companies specialize in the consolidated shipping of small shipments, as well as full, part and non-standart cargo loads from Europe to Kazakhstan, Kirghizia, Uzbekistan and other countries of Central Asia. We are also engaged in the transport of loads from South and North Americas and Asia to Central Asia and Europe.



LITHUANIA Vilnius, tel.: +370 5 2159940, +370 685 50800, e-mail: info@sturvalas.lt
KAZAKHSTAN Almaty, tel.: +7 7272 584145, +7 747 6717911, e-mail: tlnika@tlnika.kz
GERMANY 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.