



Silk Road Without Borders
The Risky Business of Port Operations
Fighting Windmills by Building Them

丝绸之路无边界
港口运营的风险业务
通过创建团队与这些风车作战

У Шелкового
пути нет границ
Рискованная деятельность портов
Воевать с ветряными мельницами
лучше, строя их

Šilko kelias
neturi sienų
Rizikinga uostų veikla
Kovoti su vėjo malūnais
geriausia juos statant





GATE TO LOGISTICS



November 18-20, 2015
Istanbul

www.logitrans.com.tr

logi 
trans

**International
Transport Logistics Exhibition**

Issued by:

Private company
Jūry informacijos centras
(Marine Information Centre)

Director and Editor-in-chief

Zita Tallat-Kelpšaitė
Tel: + 370 610 11399
E-mail: editor@jura.lt

Financier-in-chief

Danutė Graželiene
Tel: + 370 699 31295
E-mail: grazeliene@jura.lt

Designer

Ingrida Ramanauskienė

Translators:

Audronė Paulauskienė, Betty Chen
Margarita Ignackova, Elena Trečiokaitė

Proof-readers:

Rita Maksimavičienė, Jelena Listopad,
Elena Trečiokaitė

Representatives of the magazine

in UK, London

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

in China, Dalian

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

in Kazakhstan, Almaty

Yevgeniy Rozenblat
E-mail: yevgeniy@rozenblat.kz

in Kazakhstan, Karaganda

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

in Turkmenistan, Ashkhabad

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

In Germany, Munich

Diana Wittstock
Tel: + 49 176 10342609
E-mail: diana.wittstock@lnika.de
TL NIKA GmbH, Cecina Str. 76, 82205
Gilching bei München

in Canada, Vancouver

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

In Turkey, Istanbul

Kristina Liutkutė
Tel: + 90 507 0480130
E-mail: kristina.liutkute@gmail.com

The issue illustrated by:

V. Karaciejus, A. Stanevičius, N. Sartison,
A. Džežulskaitė.

We are thankful for the photos to
organizers of the events and Xinhua News
Agency.

Cover: Ingrida Ramanauskienė

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

Address:

Minijos str. 93
LT-93234 Klaipėda, Lithuania
E-mail: news@jura.lt
www.jura.lt

Edition of 4 000 copies

CONTENTS • 內容

2 PUBLISHER'S WORD

Roads and Borders

编者寄语
道路和边界

4 DISCUSSIONS. IDEAS.

VISIONS.

Silk Road Without Borders

讨论 思想 愿景
丝绸之路无边



12 PORTS

The Risky Business of Port
Operations

港口
港口运营的风险业务



14 MARKET. ANALYSIS. PROGNOSES.

Cargo Growth in the Port
of Klaipėda Boosted with
Fertilisers

市场分析预后
在克莱佩达港的货运
随着化肥而增长



16 RAILWAYS

Combining Space and Time

铁路
时空结合



20 BUSINESS PRACTICE

Fighting Windmills by
Building Them

商业实践
通过创建团队与这些
风车作战



23 VIEWPOINT

Flexing Up the Workplace:
the Potential Positives
and the Pitfalls of
Telecommuting

视点
创造自由的工作环
境：潜在积极性以及
远程办公陷阱

27 INTERNATIONAL EVENTS

Presenting the
Worldwide Transport
Logistic Events
Cluster

国际活动
呈现全球交通运输物
流活动集群

28 INTERNATIONAL EVENTS

BPO Conference Focuses
on Russia

国际活动
BPO大会聚焦
俄罗斯



30 INTERNATIONAL EVENTS

Transit Kazakhstan 2015
(Almaty, Kazakhstan)

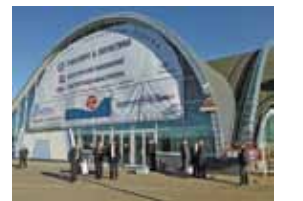
国际活动
2015年过境哈萨克
斯坦展会，哈萨克斯
坦，阿拉木图



32 INTERNATIONAL EVENTS

IX Belarusian Transport
Week – Transport and
Logistics 2015
(Minsk, Belarus)

国际活动
第九届白俄罗斯交通
周 ---- 2015年运输及
物流，明斯克，白俄
罗斯



34 DIARY

In Person with China (5)

日记
我个人与中国之间的
故事 (5)





ROADS AND BORDERS

"All countries have borders, while the Silk Road – none!" – says the Diplomat Vytautas Naudužas, the guest of our magazine, adding that if this level is reached, nobody will be able to doubt the renaissance of the Silk Road.

In the beginning of the 2nd century B.C. China built the Great Wall of China in order to defend from external enemies. The largest human-made construction, where people put their ideas, expectations and lives, became an exceptional symbol of China and one of the greatest wonders of the world.

Now China invites the world to build a road or return to the idea of the Great Silk Road and, having connected all the trade routes, as if encircle the Earth with one belt. China invites to open the gates not only for goods, investments and technologies and not only to the integration of national economies into one global economy, but also to culture, art, mind and wisdom. This requires efforts from not only China, but all of the countries as well.

The Diplomat Kęstutis Kudzmanas reassures that the countries have evaluated the scope and essence of the concept of the New Silk Road. The concept of the Silk Road is reinforced by ambitious financial instruments – the foundation of the Asian Infrastructure Investment Bank, which has been joined by 57 countries. New transport junctions, logistics centres and ports are already under construction. Each country located on the economic belt of the Silk Road aims to improve transport infrastructure, increase efficiency and attract not only cargo, but also technologies and investments. The countries implement important infrastructure projects that took many years to prepare. Turkey opened a railway tunnel via Bosphorus Strait, Kazakhstan – a railway to Turkmenistan, while Azerbaijan has almost completed a new railway siding Baku–Tbilisi–Kars. Lithuania has opened the first Rail Baltica railway siding Kaunas–Białystok. Sweden expressed their wish to join the container train *Viking* route and the authorities of the Chinese Xinjiang province supported Lithuania's initiative to extend the route of the container train *Saulė (Sun Train)*, going from Kazakhstan up to the Chinese town of Urumchi. Belarus, together with the largest Chinese companies, is constructing a huge industrial park the *Great Stone*.

It is impossible to name all the integration changes, events, dates and anniversaries in other countries that joined the Silk Road. But one modestly commemorated anniversary cannot be forgotten.

On the 6 August Russia commemorated the first anniversary since the ban on the majority of imported agricultural products from the Western countries. On this occasion a decree was published ordering to burn or otherwise destroy all the food, the import of which violates import embargo on the Western goods that was announced a year ago. Later on it was reported that more than 700 tons of food products were destroyed from 6 August to 29 September. Bulldozers crushed ripe peaches, nectarines, tomatoes, matured and gourmet cheese made from the highest quality milk in EU countries, meat and other products. In order to prevent those food products from being taken and eaten, they were soaked in chemicals or burnt in military training grounds. The Ukrainian ducklings crossing the border were the most unlucky – they were burnt alive.

That is only a part of the statistics. And here is some more.

During those fifty five days when 700 tons of food was destroyed, about 1 685 090 people in the world died of hunger. According to the data of the World Health Organization, one child dies of hunger every ten or fifteen seconds. More than 20 000 children up to five years old die of hunger every day. One billion out of more than 7 billion people of the Earth are starving.

Considering the present growth of the global population, it is predicted that by 2050 there will be about nine billion people. Therefore, if the situation in agriculture changes too slowly, we will have two more billion people starving. We already can guess what turbulent times are ahead of us in the future. Such fears were expressed at the meetings of the representatives of the Group of Twenty (G-20) of the UN organization.

If you think that this is only some unrealistic reasoning and insentient numbers, I suggest looking at the information of the *stopthefunger.com* portal. The figures of the global statistics are ticking like clocks or perhaps delayed-action bombs. While I wrote these words on 2 November 2015, 30 638 people died of hunger. 9 375 056 people starved to death since the beginning of the year.

Is this statistics and food destruction in Orenburg, Belgorod and Smolensk regions unrelated?

The citizens of Russia do not think so. Protests begun as soon as the food destruction started. Already during the first days of the food destruction thousands of Russians signed a petition urging to confiscate food products and hand them out to those who really need them. They suggested giving the food to impoverished families, orphanages and homes for elderly people. More than 500 000 people signed against food destruction. It was stated that the destroyed food could have been used to feed 160 000 orphans in Russia for four days.

The editorial column of the *Vedomosti* Business daily referred to the food destruction as the demonstration of barbarity or a challenge to the society. Alexey Yablokov, the president of Moscow's Animal Protection Service, publicly declared that the authorities are acting against morality and that the destruction of living beings with the pretext of political purposes was not even equal to stepping over the threshold, it was more like falling into the abyss.

The UN Secretary General Ban Ki Moon has already expressed his concern about the deepening global food crisis and its influence on the increasing global poverty. At the summit of the UN Food and Agriculture Organization Ban Ki Moon emphasized that in order to meet the increased demand, it is necessary to increase the global food production volumes by 50 percent by 2030.

Not only international organizations are fighting with global poverty and food shortage. World-famous artists, politicians, scientists and businessmen are taking an active part too.

For the first time in its history, the Logitrans transport and logistics exhibition, taking place every November in Istanbul, introduces a conference, which focuses on the food supply chain and logistics solutions in providing fresh food for Eurasian region. This is also the first time when a similar conference on the matters of fresh food logistics will be introduced at Shanghai's traditional exhibition Transport logistic China, which takes place in June. Food logistics market is rapidly growing not only in China but also in the entire Asia. It is predicted that during the upcoming years the cold supply chain in Asia will grow by 50 percent. Currently about 30 percent of all products in China that require special temperature get spoiled due to unsuitable infrastructure and have to be destroyed.

Logistics specialists have prepared the best solutions for those challenges. They can solve the issues of food delivery to the most distant and most problematic countries of the world. Logistics chains can run without interruption. The Great Silk Road and all other roads are waiting for caravans, each rapid step of which can save starving lives if only those caravans are not stopped by the borders of insanity.

Sincerely Yours,
Zita Tallat-Kelpšaitė
Publisher of the magazine

道路和边界

“所有国家都有边界，而丝绸之路 ---- 没有！”我们杂志的客人，外交官Vytautas Naudužas这样说，并补充到，如果达到这个水平，没有人可以怀疑丝绸之路的复兴。

公元前二世纪初，中国开始建成长城，以便从外部对敌人进行防守。这是人类所建造过的最大工程，人们把自己的想法、期望和生活寄托在这里，使之成为了中国的一个特殊符号，以及世界上最伟大的奇迹之一。

现在，中国邀请全世界来共同建造一条路，这还是回到了伟大的丝绸之路的想法，并且连接所有已经存在的贸易路线，好像是用一条带子围绕着地球。中国敞开大门，邀请的不仅仅是商品、投资和技术，不仅仅是把国家经济融合成一体的全球经济，也融合着文化、艺术、思想和智慧。这不仅需要来自中国的，也需要来自世界所有国家的努力。

外交官Kęstutis Kudzmanas再保证了国家评估的新丝绸之路的概念范围和本质。

丝绸之路的概念通过雄心勃勃的金融工具得以加强 ---- 亚洲基础设施投资银行，已经得到了57多个国家参与的基础。新的交通枢纽、物流中心和港口都已经在建设中。位于丝绸之路经济带的每个国家的目的是改善交通基础设施，提高效率，不仅吸引货物，而且也吸引技术和投资。这些国家实施了花费很多年时间做准备的重要的基础设施项目。土耳其通过哈萨克斯坦的博斯普鲁斯海峡，开通了铁路隧道 - 一条到土库曼斯坦的铁路，阿塞拜疆则同时几乎已经完成了一个新的铁路专用线，巴库 - 第比利斯 - 卡尔斯。立陶宛开设了第一家波罗的海铁路专用线考纳斯-比亚韦斯托克。瑞典表示希望加盟集装箱专列维京航线，中国新疆的主管部门支持立陶宛的倡议延长集装箱专列太阳列车路线，从哈萨克斯坦到中国城镇乌鲁木齐。白俄罗斯，与中国最大之一的企业，正在建设一个庞大的名叫大石头的产业园区。

这是不可能说出一件件的各个国家加入丝绸之路时的整合变化、活动、日期、纪念日。但有一个小纪念日却不能忘怀。

在8月6日，俄罗斯纪念禁止从多数西方国家进口农产品法令颁布一周年。在此法令公布之际的一年以前，违反法令而从西方进口来的货物以焚烧或以其他方式摧毁。后来据报道，超过700吨的食品从8月6日一直被销毁到9月29号。推土机粉碎成熟的桃子、油桃、西红柿，来自欧盟国家的肉类和其他产品的由最高品质牛奶制成的美味奶酪。为了防止这些食品被取而食之，他们被用化学物质浸泡或在军事训练场地焚毁。乌克兰过境运输的小鸭是最为不幸 ---- 它们是被活活烧死。

这只是数据的一部分。这里还有更多。

在那些烧毁700吨食物的55天时间里，在世界上约有1 685.090人死于饥饿。根据世界卫生组织的数据，每十或十五秒钟就有一



名儿童死于饥饿。每天有超过2万名五岁以下的儿童死于饥饿。世界上70亿人口中，10亿人在忍受饥饿。考虑到目前全球人口的增长，据预测，到2050年将有大约90亿人。因此，如果农业形势进步太慢，我们将再增加会挨饿的20亿人。我们已经可以猜出动荡的未来时代摆在我们面前。这样的担心在联合国组织二十国集团(G-20)的代表会晤上表达出来。

如果你认为这只是一些不切实际的推理和无知觉的数字，我建议看看stopthehunger.com门户网站的信息。全球统计的数字像时钟一样滴答作响，或像延迟行动的炸弹。当我在2015年11月2日写下这些话，30.638人死于饥饿。9.375.056人自今年年初饿死。

在奥伦堡、别尔哥罗德和斯摩棱斯克地区的本次统计和粮食破坏无关？

俄罗斯的公民不这么认为。食品销毁启动，抗议活动就开始了。早在数以万计食品

销毁的第一天，俄罗斯人就签署了一份请愿书，敦促没收食品的机构把那些食品拿出来，给那些真正需要他们的人。他们建议，派发食品到贫困家庭、孤儿院和敬老院。超过50万人签名反对销毁食品。据说被销毁的食物可以在俄罗斯用来在四天里养活160.000名孤儿。

Vedomosti商务日报的专栏报道每天提及销毁食品的野蛮行为，是一种公然的挑战社会。莫斯科动物保护局主席Alexey Yablokov公开宣称，当局的行为违反道德，以政治目的为借口来破坏人类生活不仅是越位，简直是更像是坠入深渊。

联合国秘书长潘基文已经表达了他对日益加深的全球粮食危机及贫困的影响表示关切。在联合国粮食和农业组织首脑会议上，潘基文强调，为了满足日益增长的需求，到2030年全球粮食产量有必要提高50%。

正在与全球贫困和粮食短缺作斗争的不仅只有国际组织。世界著名的艺术家、政治家、科学家和商人都积极参加。

每年十一月于伊斯坦布尔举办的Logitrans运输与物流展览会，第一次引入了一个目的为食品供应链提供物流解决方案的会议，以便为欧亚地区提供新鲜的食物。这也是类似的生鲜食品物流会议将第一次在上海六月传统展览Transport logistic China上举办。粮物流市场不仅是在中国，而且在整个亚洲正迅速增长。据预测，在未来几年亚洲冷链供应将增加50%。目前，在中国所有的产品中约30%适应特殊温度需要的产品，由于不适当的基础设施必须销毁。

物流专家们准备了应对这些挑战的最佳解决方案。他们可以解决送外卖的问题到世界上最遥远最容易出问题的国家。物流链可以无间断运行。伟大的丝绸之路和其他所有的道路都在等待着大篷车，其中每一步快速前进都可拯救饥饿的生命，当然在这些商队不被疯狂的边界喊停的情况下。

你真诚的朋友
Zita Tallat-Kelpšaitė
杂志出版者



SILK ROAD WITHOUT BORDERS

The participants of a number of international events sign cooperation memorandums, shake hands, anticipate and hope that business can stabilize the fragile balance of the world and create new multi-modal and multi-cultural projects. One of such names expressing hope on the speakers' lips and echoing from tribunes in various events is the project of the *New Silk Road: One Belt, One Road*.

Although the origins of the Silk Road reach back to the 2nd century B.C., not so long ago the concept of the Silk Road and its essence was either not so very well-known, or related to a romantic story which was put down by a prosaist Rustichell in the jail of Genoa in 1298, based on the stories told by the Venecian traveller Marco Polo. While in 1877 the German geographer Ferdinand von Richtofen referred to the entirety of roads connecting the East and West as the Silk Road. In autumn of 2013 the President of China Xi Jinping, who had celebrated his 60th birthday in the same year, met with the President of Kazakhstan Nursultan Nazarbayev in Astana, presented the Chinese initiative and both presidents agreed to create the New Silk Road. The project, which was supposed to become as if an economic belt uniting Asian countries via land territory and the seas, as well as connect Asia to Europe, attracted attention and resulted in more and more countries expressing their wish to join it and even refer to themselves as initiators. Meanwhile, different business structures try to find links with the Silk Road and join it in one way or another at the same time competing with each other for branches of the Silk Road passing through their territories.

The international business magazine JŪRA MOPE SEA invited two Lithuanian diplomats, who worked in different countries and were the ambassadors for special international matters for a discussion. Recognized as business ambassadors by the representatives of Lithuanian business and taking an active part in the development and implementation of new transport strategies, they agreed to engage in a discussion and share their insights.

The guests of the magazine:

Vytautas NAUDUŽAS, Ambassador of the Republic of Lithuania in Kazakhstan, Tajikistan and Kyrgyzstan

Kęstutis KUDZMANAS, Ambassador at-large of the Republic of Lithuania in transport development policy



– Two years ago, the idea of the strategy of the New Silk Road received different and rather controversial opinions. Keeping in mind the Chinese aspiration for global leadership, it was referred to as the Asian Marshall Plan. China declared that the initiative *One Belt, One Road* was not a Marshall Plan but a much more ambitious project, which will be implemented; also, that the initiative of the Silk Road was not the Chinese solo part, but rather a symphony performed by all the participating countries. Who takes part in this orchestra today and what, in your opinion, does this symphony sound like?

VYTAUTAS NAUDUŽAS: Gold opens all doors... Goethe wrote so in his work about doctor Faust. And what does this silk and the Silk Road open? Why do we keep hearing about the revival of the majestic Silk Road, which

is probably the most famous road throughout the history of mankind? Why did China and Kazakhstan adopt such an expensive solution?

Come to any trade centre in Astana, for example, Khan Shatyr, the highest 170 m-high tent, included into the Book of Guinness World Records – you will be astonished not only by the height of the above-mentioned trade centre, but also by the expensiveness of the imported Lithuanian cheese, Vičiūnai Group fish, beer and other food products. What is the explanation? The transportation distance? But the distances in the EU are not smaller, and in the USA and Canada – even larger. Perhaps the taxes and tariffs then? Most probably, but logistics costs play the major role. In Kazakhstan logistics costs constitute approximately one third of the prices of goods, while that in the EU make only one tenth of the price.



Kazakhstan (as well as other Central Asian countries) – is particularly rich not only in oil, gas, iron ore, non-ferrous and rare metals, but also grain and other agricultural products. On the other hand, the entire Central Asia is particularly dependent on the import of machinery, equipment and technology from the West. All this needs to be imported. Not from time to time, but every day.

In what ways? The Great Silk Road is more than a great Design. It is an ambitious concept, reinforced with necessary Ammunition. Is it more ambitious than the Marshall Plan? They can hardly be compared. Let's not forget that the Marshall Plan is 70 years old. Speaking in economic terms, at that time China was a poorly developed country. While today it is a powerful country able to finance multi-billion projects.

KĘSTUTIS KUDZMANAS: In truth, the Great Silk Road, which supposedly developed in the 2nd century B.C., connected the East and the West not only by the flows of goods – it was also a connection between different civilizations. The Great Eastern inventions – compass, paper, gunpowder and others – reached Europe namely by the Silk Road.

In the beginning of the 21st century the concept of globalisation established in politics, economics and science and the world became integral. The global economic processes, increasing competition, climate change and globalization challenges force to increase efficiency in developing, producing and transporting goods. The concept of the New Silk Road first of all serves for the increasing economic efficiency. It is not only a quicker and cheaper way to transport goods, a new logistics concept, deeper integration of national economics into the global economics, but also an environmental-friendly concept, which will reduce CO₂ emissions in the transport sector.

The concept of the Silk Road is reinforced with ambitious financial instruments: China initiated the foundation of the Asian Infrastructure Investment Bank, which was joined by 40 countries and is regarded as a competitor for the World Bank.

New transport junctions, logistics centres and ports are under construction not only in China and Kazakhstan. Each country participating in the economic belt of the Silk Road aims to improve their transport infrastructure, increase ef-

iciency and attract not only cargo, but also technology and investments. Different countries implemented important regional infrastructure projects almost at the same time. Turkey – Marmaray tunnel via Bosphorus, Kazakhstan – the railway line to Turkmenistan and a new ferry junction Aktau – Baku, while Azerbaijan has almost completed the railway line Baku-Tbilisi-Kars. It allows connecting the TRACECA and *Viking* routes.

Lithuania embraced the new concept of the Silk Road by doing the “homework”: modernising Klaipėda State Seaport, which is now able to accept Post-Panamax type vessels, building new multi-modal centres in Vilnius and Kaunas, completing the first railway branch of Rail Baltica Kaunas–Balstogė, coordinating efficient container transportation routes of the *Viking* and *Saulė (Sun Train)* and we also have several free economic zones. All this makes Lithuania an attractive link in the new Silk Road.

– Kazakhstan, Tajikistan, Kyrgyzstan, Azerbaijan, Turkmenistan, Turkey, Uzbekistan and Iran are the countries where you performed your diplomatic duties. They are also the countries of intensive trade routes between the East and the West. What is the role of these countries in the concept of the New Silk Road? How will the implementation of this global-scale project influence the economics and politics of those countries?

VYTAUTAS NAUDUŽAS: Chinese state reserves and strong foreign currency reaches about four trillions US dollars, which equals to almost two years of the Russian GDP. China's decision to make 62 billion US dollar investments into three state banks, which in their turn will finance the construction of the Silk Road, surprised even experts.

The Silk Road is a concept connecting two continents. The world meets on the Silk Road again.

Deja vu? No, more like *Deja lu*, i.e. read, calculated and recalculated.

Last year China's goods turnover with the EU made 615 billion US dollars. According to the President of China Xi Jinping, it is expected that by 2020 this trade should grow up to 1 trillion US dollars. All Asian-European flows of goods will be impressive – 1 trillion and 200 billion US dollars.

The world turns around transportation. So, the Silk Road is creating the future.



What part of cargo will be transferred from marine to land transport? 5–7%? Is it real or a *mission impossible*?

All countries have borders, while the Silk Road – none! If this level is reached, nobody will be able to doubt the renaissance of the Silk Road. But the efforts are to be made not only by China, but by many countries. Meanwhile, for example, the Trans-Siberian line is used for transporting less than 1 percent of the Asian-European cargo.

It is difficult to overestimate the role of Asia in the concept of the Silk Road and the implementation of the projects. China and Kazakhstan are investing billions into the infrastructure of the Silk Road already today. New arteries from Uzbekistan and Kyrgyzstan to China are also under construction. Nevertheless, the success depends on how Central Asian countries will be able to manage

state border crossings, customs, corruption and decision-making. Inevitably this will have a huge impact on the economy of the entire region.

KĘSTUTIS KUDZMANAS: The New Silk Road will undoubtedly give a new impulse not only for the economics of the above-mentioned countries, but also will induce cooperation in the fields of science, education, and culture, as well as make a positive impact on the social processes in those countries. It is likely that these countries will aim to open up, reduce barriers and seek to increase the efficiency of economic processes with deeper integration.

All the countries met the new initiative favourably and each of them is an important participant of the economic belt of the New Silk Road. New challenges induced competition too. Each country wishes to brace up, attract new cargo flows ▶



and prove that it is worth of billion-size investments. Competition becomes fiercer in the countries of the Baltic region too.

– Belarus, making its first steps in the field of logistics, also draws new routes connected to the New Silk Road and is constructing the Great Stone industrial park, worth of 500 million US dollars, together with the Chinese giant – state corporation China Merchants Group – and other Chinese companies. What is the place of this important project in the logistics chain and how will it influence the transport systems of the neighbouring countries?

VYTAUTAS NAUDUŽAS: Chinese investments into Belarusian logistics are not accidental, so are the visits of the China Merchants Group to Klaipėda. The Silk Road will reach Europe by different routes including Belarus, Poland, Lithuania and Latvia. Chinese investments in Belarus will induce cargo flows via Klaipėda too.

KĘSTUTIS KUDZMANAS: I communicated a lot with the heads of the China Merchants Group (CMG), we visited multi-modal centres in Vilnius and Kaunas, Kaunas FEZ and Klaipėda FEZ, as well as the Port of Klaipėda. According to CMG experts, Lithuanian transport infrastructure is one of the most modern and efficient in the region, while the junction of the Port of Klaipėda and Lithuanian Railways is the most attractive in the region for planning cargo transportations from the currently-developed Great Stone industrial park in Belarus.

– Evidently, the Chinese corporation China Merchants Group coming to Belarus will play a great role in the strategy of Lithuanian transport as well. Can this be anticipated after signing the agreements between China Merchants Group, Lithuanian Railways and Klaipėda State Seaport at the beginning of October?

VYTAUTAS NAUDUŽAS: Why Klaipėda Seaport? Because Klaipėda Seaport is distinguished by its sustainable and smart activity. Cargo dynamics in the port derives from the work efficiency, global economic tendencies, commercial profit, time requirements and partners.

KĘSTUTIS KUDZMANAS: Calculations show that cargo transportations from the currently-developed Great Stone industrial park in Belarus would be the quickest and the cheapest through Klaipėda port. Lithuania's competitive advantage in the Baltic region may determine additional Chinese investments into Lithuanian free economic zones and the Port of Klaipėda. Large investments into Lithuanian logistics sector are also planned by another Silk Road country – Kazakhstan.

– During the recent years Lithuanian Railways and Lithuanian logistics companies focus their activity on putting Lithuania on the logistics maps of China, Kazakhstan, Turkey and perhaps other countries. Diplomatic practice plays a great role in those aspirations. How are you doing in implementing those goals?

VYTAUTAS NAUDUŽAS: Lithuanian Business experience with Kazakhstan is crowned by 1.1 billion US dollar trade volumes in 2014, which is several times more than Kazakhstan's trade with such neighbouring countries as Azerbaijan, Tajikistan or Kyrgyzstan. This year's visit of the Prime Minister of the Republic of Lithuania Algirdas Butkevičius to Kazakhstan was a great support for strengthening this cooperation. The Prime Minister was accompanied to Almaty by the largest Lithuanian business delegation since the beginning of Lithuania's independence.

KĘSTUTIS KUDZMANAS: When working with Eastern countries one needs to follow not only the logics of economic and traditional market opening tools (participation in exhibitions, business missions): political background of bilateral relations and communication of the top leaders of the state play a particularly important role too.

The visit of the President of Lithuania Dalia Grybauskaitė to Turkey in December 2014, also accompanied by a business delegation, gave a strong impulse for the development of bilateral economic relations and activated the trade. Turkey joined the project of the Viking container train.

The personal work of the Prime Minister of Lithuania Algirdas Butkevičius was especially important during the negotiations with the global player – the Chinese corpo-

ration China Merchants Group. The task of diplomats is to identify the right contacts for Lithuanian businessmen, which would eventually turn into contracts.

– Is it possible to come to essential changes in further development of the successful international projects Sun Train and Viking commenced by Lithuanian Railways?

VYTAUTAS NAUDUŽAS: Kazakhstan is a country of contracts, not contrasts. We can see the same in cooperation with China, which is interested in Lithuanian Railways and Klaipėda State Seaport. Undoubtedly, such projects as the *Sun Train*, *Viking*, *Baltic Wind*, West Gate (Klaipėda) – East Gate (Chargos), and also Mockava (Lithuania) – Dostyk (Kazakhstan) and Dostyk–Mockava will be of service.

KĘSTUTIS KUDZMANAS: The international projects the *Sun Train* and *Viking* of the Lithuanian Railways not only increased Lithuania's competitive advantage, but also partially determined Kazakhstan's and China's decision to invest into Lithuanian logistics sector. Evidently, the investments of those countries will attract additional cargo flows and increase the attractiveness of those projects. As I have already mentioned, the *Viking* route is becoming especially attractive for the implementation of the concept of the New Silk Road by combining the routes of *Viking* and TRACECA. Sweden, Germany and Denmark are particularly interested in the concept of the *Silk Road Economic Belt*. It gives additional opportunities to use Lithuanian input, the possibilities of the Port of Klaipėda and intermodal junctions of Lithuania. During the visit of the King of Sweden Carl XVI Gustaf to Lithuania the possibilities of the *Viking* and the advantages of the Port of Klaipėda were discussed as well.

– What actions and trends are still possible for Lithuania in joining the project of the New Silk Road One Belt, One Road?

VYTAUTAS NAUDUŽAS: Lithuania's success in the project of the New Silk Road will be determined by a number of factors, such as our employees, competitive advantages and abilities to use the free economic zones by integrating transit with local manufacturing capacities.

KĘSTUTIS KUDZMANAS: The fact that Lithuania has been chosen as one of the chains in the concept of the New Silk Road *One Belt, One Road*, was determined by the efficient cooperation and coordinated efforts of the Lithuanian Embassy in China, the Government of Lithuania, the Ministry of Foreign Affairs and the Ministry of Transport and Communications, AB Lithuanian Railways, Klaipėda State Seaport Authority, heads of administrations of Kaunas and Klaipėda free economic zones and other Lithuanian institutions. It is important to keep coordinating the efforts of the Government and diplomats in order to reach favourable solutions for Lithuania in all the countries constituting the chain of the Silk Road.

– Let's finish this pleasant talk with a topic about life, as it is the best time and opportunity to wish the H. E. Ambassador Vytautas Naudužas, whose birthday was on 14 September, the longest and best of years. Your Excellency, you spent your jubilee intensively working in Astana, receiving a Lithuanian business delegation, attending meetings with Kazakhstani partners and participating in the opening ceremony of the representative office of the Lithuanian Railways. What made that day memorable?

VYTAUTAS NAUDUŽAS: Both on the day of my birthday and during the weekend we were intensively preparing to receive the Lithuanian business delegation. In the morning of the jubilee my dear colleagues E. Mažul, G. Jundzila, A. Davalga, A. Burba, A. Ospanova, B. Korlusbajev and the members of their families made a surprise gathering for me similar to something you can see in movies: when I came to work on time I was surprised to see that no one was there, and when I opened the door I was met by the entire staff... On the same day we opened the representative office of the Lithuanian Railways in Astana. On this occasion the President of the Kazakhstani railway company A. Mamin honoured S. Dailydka, the Director General of the Lithuanian Railways, and me with the highest awards of Kazakhstan Temir Zholy. It was also pleasant to receive the award of Lithuanian Railways



from the hands of S. Dailydka.

The events were also attended by colleagues, with whom we have been working for many years, also prominent Lithuanian transport people, the Vice Minister S. Girduškas, the head of Klaipėda State Seaport Authority A. Vaitkus, Mrs. D. Gun, the Deputy Director General of the Lithuanian Railways S. Gudvalis, the Ambassador R. Kozyrovičius, the Director of the department of Lithuanian Railways S. Stasiūnas and the representative in Astana R. Komar.

It was also very pleasant to receive the Letter of Greetings from R. Sinkevičius, the Minister of Transport and Communications of Lithuania, and also attention from the Vice Ministers S. Girduškas and A. Šliūpas, as well as the chancellor T. Karpavičius. I am thankful to Mr. V. Varasimavičius, G. Kunicas, D. Beinortas, A. Panomariovas, A. Petrauskas and G. Sinkevičius for excellent cooperation.

Regarding the matters of transport, I also worked together with the Di-

rector of the Department G. Grigaitytė of the Ministry of Foreign Affairs of Lithuania, the diplomats D. Tamošiūnienė, R. Jasilionytė, A. Tumkevič, R. Šatrovaitė, Mr. A. Rimkevičius and other wonderful people.

KĘSTUTIS KUDZMANAS: I was pleased to not only participate in the opening ceremony of the representative office of AB Lithuanian Railways in Astana and in the negotiations with Kazakhstaniaan transport people, but also to congratulate my colleague H. E. Ambassador Vytautas Naudužas. The professional work of the Ambassador, his catching energy and enthusiasm is the example to be followed by the young diplomats. I congratulate you once again!

– Although almost a decade apart, both of you belong to the same generation of Boomers II or Generation Jones, which, according to the sociologists, is the first generation after Watergate scan-

dal – the generation that lost confidence in the authorities, governments and the optimism of the earlier generation and relies only on its own abilities, with sceptical attitude towards opinions formed by the press and other institutions. Do you share these features with the generation of 49 million people? What would you like to say and what message would you like to send to your generation which presently develops essential strategies and holds the wheel of the world’s survival?

VYTAUTAS NAUDUŽAS: I would like to wish my generation, that has survived the soviet times and took an active part in the restoration of the independence, to choose the right port instead of wandering in the open seas... I do not know if it is Murphy’s or Parkinson’s Law: I want to say so much, but it seems that I am short of words... I wish success to you all!

KĘSTUTIS KUDZMANAS: Soon we shall commemorate the 25th anniversary of the events of January 13 – the events that showed the nation’s determination and unity in defending freedom. For our generation the concept of freedom is extremely dear and I am happy that the new generation understands the price of freedom too. Defending the nation’s right to freedom, creating a mature society, strengthening the security of Lithuania, its economic and energetic independence, as well as integrating Lithuania into the Western democratic community – these are the challenges that we had to overcome. It provided us with unique experience and hardened our generation. I hope that the young generation growing in the independent Lithuania will use the opportunities given by free democratic community for strengthening and building a prosperous Lithuania. ■

– Thank you for the interview. Interviewed Zita Tallat-Kelpšaitė

FCL / LCL rail container service from China to Europe and backwards – door-to-door in 20 days!



UAB Rytų eksporto grupė
Konstitucijos ave. 23
LT-08105 Vilnius, Lithuania

Tel.: + 370 5 205 1616
Fax: + 370 5 205 1615

E-mail: info@eeg.lt
www.eeg.lt

筑绸之路无边

一些国际活动的参与者签署合作备忘录，握手，预测并希望企业能够稳定世界脆弱的平衡，并创造新的多模式、多文化的项目。这样的名字表示通过发言者的嘴唇传达出希望，回响在各种活动的共同呼应的丝绸之路的项目：“一带一路”。

虽然丝绸之路的起源可追溯到公元前2世纪，丝绸之路，其实质在不久前的概念还不是那么出名，与之相关的是在1298年热那亚监狱里一位散文家 Rustichell，书写的一个由威尼斯旅行家马可波罗演绎的浪漫故事。而在1877年，德国地理学家费Ferdinand von Richtofen简称连接东西方的全部公路为丝绸之路。

在2013年秋季中国主席习近平，在庆祝他60岁生日的同一年，在阿斯塔纳会见了哈萨克斯坦总统Nursultan Nazarbayev，习近平主席介绍了中国的倡议和两国元首一致同意建立新的丝绸之路。这个项目，是应该成为一个通过陆地领土和海洋凝聚的亚洲国家的经济带，并连接亚洲到欧洲，引起人们的关注，并引来越来越多的国家表达了加入它的愿望，甚至自荐作为发起人。同时，不同的业务结构，试图找到与丝绸之路的联系并参与进来，或以另一种方式通过其领土在同一时间在丝绸之路的分支上互相竞争。

国际商业杂志《海》邀请了两位立陶宛外交官，他们曾在不同的国家，以大使的特殊身份对国际问题进行了讨论。作为公认的商业大使、立陶宛业务和采取新交通战略制定和实施积极参与代表，他们同意参与讨论并分享他们的见解。



杂志嘉宾：

Vytautas NAUDUŽAS，立陶宛共和国大使，曾驻哈萨克斯坦、塔吉克斯坦和吉尔吉斯斯坦

Kęstutis KUDZMANAS，立陶宛共和国交通发展政策特殊事项大使

- 两年前，新丝绸之路战略的想法收到不同且针锋相对的意见。存在于人们观念的是，中国渴望全球领导地位，其被称为亚洲马歇尔计划。而中国宣称，开启一带一路项目，并不是马歇尔计划，而是一个更加雄心勃勃的项目将被实施。同时，该丝绸之路的举措不是中国的独奏部分，而是由所有参与国进行的交响乐。在您看来，今天都有谁在参与这个乐团，又在演奏什么样的交响乐呢？

VYTAUTAS NAUDUŽAS：黄金将打开所有的门……歌德在他的作品浮士德中这样写道。而丝绸与丝绸之路打开的是什么呢？为什么我们不断听到的雄伟的丝绸之路的复兴，这可能是整个人类历史上最有名的事件之一？为什么中国和哈萨克斯坦要采取这种昂贵的解决方案？

来到阿斯塔纳任何一个交易中心，如Chan Satyre交易中心，最高170米高的帐篷纳入吉尼斯世界纪录。你会惊讶不仅是上述贸易中心的高度，也能感受到立陶宛进口奶酪、维其奈群鱼、啤酒等食品的价格昂贵。这种情况怎么解释？运输距离是多少？但在欧盟的距离不小，并且在美国和加拿大——甚至更大。也许还有税收和关税？最有可能的是，物流成本占了大部分。在哈萨克斯坦物流成本占商品价格的约三分之一，而在欧盟仅为售价的十分之一。

哈萨克斯坦（以及其他中亚国家）——不仅在石油、天然气、铁矿石、有色金属和稀有金属方面资源特别丰富，而且还盛产粮食等农产品。而另一方面，整个中亚地区特别依赖于从西方进口机械、设备和技术。所有这一切都需要进口。不是一时一事，而是每一天。

在哪些方面？伟大的丝绸之路不仅仅是伟大的设计。这是一个雄心勃勃的概念，通过必

要的弹药得以增强。它比马歇尔计划更具雄心？他们也很难进行比较。让我们不要忘了，马歇尔计划已经70岁。谈到在经济方面，在当时中国是一个不发达的国家。虽然今天它是一个强大的国家能够资助数十亿的项目。

KĘSTUTIS KUDZMANAS：事实上，伟大的丝绸之路，这理应发展于公元前2世纪，连接东方和西方，不仅按产品的流量——这也是不同文明之间的连接。大东方的发明——指南针、造纸、火药以及其他——即通过这个丝路达到欧洲。

在21世纪初建立了政治、经济、科学，世界全球化的概念变得不可或缺。根据全球经济进程，竞争日趋激烈，气候变化和全球化的挑战，迫使加大开发，生产和运输货物的效率。新丝绸之路的概念，首先的目的是为了提高经济效益。它不仅是一个更快、更便宜的出运货物方式，一个崭新的物流理念，更深层次的整合国家经济进入全球经济，也是一个环保的概念，这将减少运输部门二氧化碳排放量。

丝绸之路的概念通过雄心勃勃的金融工具得以加强：中国发起的亚洲基础设施投资银行，它也有57多个国家的加入，被认为是世界银行的竞争对手。

新的交通枢纽、物流中心和港口不仅在中国，也在哈萨克斯坦建设。每个国家参加的丝绸之路经济带的目的是提高他们的交通基础设施，提高效率，不仅吸引货物，而且吸引技术和投资。不同的国家实施重要的区域基础设施项目几乎在同一时间。土耳其——通过博斯普鲁斯海峡，哈萨克斯坦马尔马雷隧道——铁路线，以土库曼斯坦和新渡轮路口阿克套——巴库，阿塞拜疆的同时，几乎已经完成了铁路线巴库——第比利斯——卡尔斯。它允许连接崔斯克和维京航线。

现代化克莱佩达国家海港，这是现在能够接受后巴拿马型船，建筑在维尔纽斯与考纳斯新的多模态中心，完成了第一个铁路分局：立陶宛做的“功课”拥抱丝路新概念铁路波罗考纳斯——波斯塔杰，协调维京和太阳列车高效的集装箱运输航线，我们也有一些自由经济区。这一



切都使得立陶宛在新丝路上成为一个有吸引力的环节。

- 您曾在哈萨克斯坦、塔吉克斯坦、吉尔吉斯斯坦、阿塞拜疆、土库曼斯坦、土耳其、乌兹别克斯坦和伊朗这些国家完成你的外交任务。他们也是东方和西方之间密集贸易路线国家。在这些国家中，新丝路概念的作用是什么？这一全球规模项目的实施将如何影响这些国家的经济和政治？

VYTAUTAS NAUDUŽAS:

中国国家强大的外汇储备已达到约四万亿美元，这相当于两年来俄罗斯国内生产总值。中国决定把620亿美元的投资分布到三个国有银行，反过来将资助他们的丝绸之路建设，这甚至令专家感到惊讶。

丝绸之路是连接两个大洲的概念。世界在丝绸之路之上又聚首。

似曾相识的感觉？不，更像是德雅路，即阅读、计算和重新计算。

去年中国货物周转欧盟为6150亿美元。据中国习近平主席所述，预计到2020年，这个行业应该增长至1万亿美元。所有商品亚欧流动将是令人印象深刻 - 12.000亿美元。

世界围绕着交通设施。因此，丝绸之路开创未来。

有多少货物将来会自海洋转移到陆路运输？5-7%？这是真的还是一个不可能完成的任务？

所有国家都有边界，而丝绸之路 - 没有！如果达到这个水平，没有人可以怀疑丝绸之路的复兴。但是所有的努力都必须不仅是中国，而是由许多国一同在作出。同时，例如，西伯利亚线用于输送亚欧货物小于1%。

丝绸之路的概念和项目地区的作用这是难以估量的。中国和哈萨克斯坦今天已经投资数十亿到丝绸之路的基础设施了。从乌兹别克斯坦和吉尔吉斯斯坦到中国的新动脉也正在建设中。然而，成功取决于中亚国家将能否管理国家边境口岸、海关、腐败和决策。这不可避免地会对整个地区的经济产生巨大的影响。

KĘSTUTIS KUDZMANAS: 新丝绸之路无疑不仅给对上述国家的经济注入新的动力，同

时也将引导科学、教育和文化等领域的合作，以及作出的一个积极影响这些国家社会的进程。很可能，这些国家将致力于开拓，减少障碍并寻求提高效率过程，进行深度整合。

所有国家都得到了有利的新举措，他们每个人是新丝绸之路经济带的重要参与者。新的挑战引起竞争。每个国家都希望振奋精神，吸引新货流，并证明它是值得十亿规模的投资。波罗的海地区国家之间的比赛也更加激烈。

- 白俄罗斯，迈出在物流领域的第一步，借鉴连接到新丝路新航线，并与中国巨人国有企业中国招商局集团，以及其他中国企业一起构建大石头工业园，价值5亿美元。这一重要的物流链项目有何地位，将如何影响到周边国家的交通系统？

VYTAUTAS NAUDUŽAS:

中国投资进入白俄罗斯物流都不是偶然的，所以中国招商局集团在克莱佩达访问。丝绸之路将通过不同的途径，包括白俄罗斯、波兰、立陶宛和拉脱维亚到达欧洲。中国投资在白俄罗斯将导致货流通过克莱佩达。

KĘSTUTIS KUDZMANAS:

我与中国招商局集团 (CMG) 的负责人交流了很多，我们参观了在维尔纽斯与考纳斯，考纳斯自由经济区和克莱佩达 FEZ 多式联运中心，以及港口克莱佩达。据重庆市政府专家表示，立陶宛交通基础设施是最现代化和高效率的地区之一，而港口克莱佩达和立陶宛铁路的交界处，是该地区对于目前开发的大石头产业规划货物的运输车停在白俄罗斯最有吸引力的地方。

- 显然，中国企业中国招商局集团来到白俄罗斯，将对在立陶宛运输的战略有很大的影响。可以这样预计，在十月开始后签约中国招商局集团、立陶宛铁路和克莱佩达海港国家之间的协议？

VYTAUTAS NAUDUŽAS:

为什么是克莱佩达海港？由于克莱佩达海港是由它可持续和智能活动区别开来。在港口货物动力来源于工作效率、全球经济趋势、商业利润、时间要求和合作伙伴。



KĘSTUTIS KUDZMANAS: 计算表明，从白俄罗斯目前开发的大石材工业园区的货物运输将是最快和最便宜的。立陶宛在波罗的海地区的竞争优势所决定的其他中国投资进入立陶宛自由经济区和港口克莱佩达。大量投资进入立陶宛的物流业的计划还涉及其他丝绸之路国家 --- 哈萨克斯坦。

- 在最近几年立陶宛铁路和立陶宛的物流公司集中他们的活动，把立陶宛融入中国、哈萨克斯坦、土耳其、也许还有其他国家的物流地图。外交实践在这些愿望中起着巨大作用。你是如何落实这些目标的？

VYTAUTAS NAUDUŽAS:

立陶宛与哈萨克斯坦的业务经验在2014年加冕11亿美元的贸易额，这是比哈萨克斯坦与其邻国阿塞拜疆、塔吉克斯坦和吉尔吉斯斯坦贸易的数倍。今年立陶宛共和国总理 Algirdas Butkevičius 参观哈萨克斯坦是为加强对这一合作的大力支持。总理在阿拉木

图由立陶宛独立以来最大的立陶宛商务代表团陪同。

KĘSTUTIS KUDZMANAS: 当与东方国家工作需要遵循经济和传统的市场开放工具 (参加展览，商务代表团) 不仅是逻辑：双边关系和国家最高领导人交流政治背景发挥了特别重大的作用。

立陶宛总统 Dalia Grybauskaitė 在2014年12月访问土耳其，也由一个商业代表团陪同，给予了双边经济关系的开发利用策略和激活交易强大动力。土耳其加入维京集装箱专列项目。

立陶宛总理 Algirdas Butkevičius 的个人工作在与全球参与者 --- 中国企业中国招商局集团的谈判期间特别重要。外交官的任务是确定立陶宛的商人，这将最终变成合同的权利接触。

- 立陶宛铁路是否有可能在成功的国际项目，太阳火车和维京动工的进一步发展中做出必不可少的变化？



的解决方案，政府和外交官的努力是很重要的。

Šatrovaitė, A.Rimkevičius以及其他了不起的人一起工作。

- 让我们完成用一个关于生活的谈话来结束这个愉快的话题，因为这是最好的时间和机会，为Vytautas Naudužas大使寄予祝愿，他的生日是9月14日，多年的时间最长最好的。阁下，您花贵禧集中，在阿斯塔纳工作，接收立陶宛商务代表团，出席与Kazakhstanian合作伙伴会议，并参加在立陶宛铁路的代表处的开幕仪式。是什么让这一天令人难忘的？

KĘSTUTIS KUDZMANAS:
我很高兴，不仅因为参加AB立陶宛铁路在阿斯塔纳代表处的开幕仪式，并与哈萨克斯坦运输人员谈判，而且要祝贺我的同事Vytautas Naudužas，他追赶的活力和热情就是年轻外交官学习的楷模。我再次向您表示祝贺！

- 虽然已经是多年以前的事，但你们俩都属于同一代的二代婴儿潮，或称琼斯婴儿潮，根据社会学家的理论，这一代是水门事件后的第一代，他们对政府失去了信心，政府和乐观上一代只依赖于自身的能力，与对新闻界和其他机构形成持怀疑意见的态度。你们与同时代的4900万人有这样的特点吗？面对正在世界上发展重要战略，推动世界前进车轮的你的同一代人，您想传达什么样的话？

VYTAUTAS NAUDUŽAS:

我生日以及整个周末，我们都在集中准备迎接立陶宛企业家代表团。在生日的早上我亲爱的同事们E.Mažul, G.Jundzila, A.Davalga, A.Burba, A.Ospanova, B.Korlusbajev和他们的家庭成员，组织了一个类似你可以在电影中看到的那种惊喜聚会：当我来上班的时候，我很惊讶地看到，没有人在那里，而当我打开我看见了全体员工.....就在同一天，我们在阿斯塔纳设立了立陶宛铁路代表处。在现场，哈萨克斯坦铁路公司总裁A. Mamin授予哈萨克斯坦Kazakhstan Temir Zholy最高荣誉奖，给立陶宛铁路总监S. Dailidka和我。同时从立陶宛铁路的S. Dailidka手中收到奖项也是非常愉快的。

VYTAUTAS NAUDUŽAS:

我想祝贺我这一代人，已经从苏联时代幸存下来并积极参加恢复独立的活动，要选择正确港口，而不是在公海徘徊...我不知道这是否是Murphy's或Parkinson's法则：这就是我想说的，似乎我想简言之.....我祝愿你们所有人都成功！

KĘSTUTIS KUDZMANAS:

不久后我们于1月13日进行25周年纪念活动 ---- 这表明了国家决心，以及捍卫自由的团结。对于我们这一代人来说，自由的概念是非常宝贵的，我很高兴的是，下一代人也理解为自由付出的代价有多大。保卫国家的自由权利，建立一个成熟的社会，强大的立陶宛，其充满经济的活力和独立的安全性，以及整合到立陶宛到西方民主社会 ---- 这是我们必须克服的挑战。这为我们提供了独特的经验，强化了我们这一代人。我希望在独立了的立陶宛成长起来的年轻一代人，能运用好这个自由民主的社会所给予的发展机会，建设一个更加强大与繁荣的立陶宛。 ■

VYTAUTAS NAUDUŽAS:

哈萨克斯坦 ---- 是一个重视合同，没有对比的国家。我们可以看到与中国进行同样合作的前景，这是立陶宛铁路和克莱佩达国家海港也感兴趣的。毫无疑问，这样的项目为阳光列车、维京、波罗的海风、克莱佩达 - 西华门、咯戈斯 - 东门、还有莫卡瓦（立陶宛） - 多斯特克（哈萨克斯坦）和多斯特克 - 莫卡瓦将负责提供服务。

陶宛联运路口。瑞典卡尔十六世古斯塔夫国王访问立陶宛期间，对北欧维京和港口克莱佩达的优势可能性进行了讨论。

仍有可能在立陶宛参加新丝路一带一路项目的行动和趋势是什么？

VYTAUTAS NAUDUŽAS:

立陶宛在新丝绸之路项目的成功将取决于多种因素，比如我们的员工，竞争优势和能力与本土制造能力，整合过渡到确定使用自由经济区。

KĘSTUTIS KUDZMANAS:

立陶宛已被选作新丝绸之路一带概念的连锁点之一已是事实，一路，是由和立陶宛驻华使馆在中国的协调努力确定有效合作，包括立陶宛政府、立陶宛外交部和交通部、AB立陶宛铁道部、国家克莱佩达海港管理局的考纳斯和克莱佩达自由经济区和其他立陶宛行政机构。重要的是要保持协调，以便在所有构成丝绸之路链中的国家实现对立陶宛有利

KĘSTUTIS KUDZMANAS:

立陶宛铁路的国际项目太阳火车和北欧维京，不仅增加了立陶宛的竞争优势，同时也部分决定哈萨克斯坦和中国对陶宛物流业的投资。显然，这些国家的投资将吸引更多的货流和提高这些项目的吸引力。正如我已经提到的，维京路线正在成为新丝绸之路的概念，由北欧维京和欧高路线相结合实施特别有吸引力。瑞典、德国和丹麦都对丝绸之路经济带的概念特别感兴趣。它提供了更多的机会，利用立陶宛的投入，港口克莱佩达的可能性和立

- 谢谢你们接受采访。

此次采访由
Zita Tallat-Kelpšaitė完成

eurasia rail

www.eurasiarail.eu

Turkey

ufi
Approved
Event

2016



6th INTERNATIONAL ROLLING STOCK, INFRASTRUCTURE & LOGISTICS EXHIBITION

In conjunction with conferences & seminars...

3-5 MARCH 2016

ifm Istanbul Expo Center, Istanbul / TURKEY



Republic of Turkey
Ministry of Transport, Maritime Affairs
and Communications



REPUBLIC OF TURKEY
MINISTRY OF ECONOMY



TCDD
Turkish State Railways



The Union of
Chambers and Commodity
Exchanges of Turkey



KOSGEB

Organiser



EUF International Trade Fairs / TF Trade Fairs & Organisations

19 Mayıs Caddesi Golden Plaza Kat.7 Şişli 34360 İstanbul / Turkey
Tel. +90 212 291 83 10 Fax. +90 212 240 43 81
www.eurasiarail.eu

THIS FAIR IS ORGANIZED UNDER SUPERVISION OF TOBB (THE UNION OF CHAMBERS AND COMMODITY EXCHANGES OF TURKEY)
IN ACCORDANCE WITH THE LAW NO.5174



The Risky Business of Port Operations

On 19 October a ship sailing under the flag of Comoro Islands has been attacked near the Port of the Nigerian Port Harkcourt. The majority of the crew consists of Lithuanian and Ukrainian citizens. Two Lithuanian and two Ukrainian members of the crew, including the Ukrainian captain of the ship and his Lithuanian chief assistant, have been kidnapped.



Hans Tino Hansen

CEO Hans Tino Hansen of Risk Intelligence, suppliers of the popular MaRisk security threat monitoring service, offers his take on the current state of port risk: "We closely follow the development of risk in ports and see a clear trend towards an increasingly critical and complex picture of global port risk.

Our customers operate more than 12 % of the world fleet. They see the same picture, and, in their turn, have told us that they need a one-stop port risk advisory service. Right now getting port risk information requires accessing many channels and they often find the information they receive unreliable.

The industry has a pressing need for a single, easily-accessible channel for comprehensive and reliable intelligence on risk in ports. Providing that solution will be our major priority in going forward."

The horrific explosions in the Chinese port of Tianjin vividly illustrated just how volatile port operations can be. But safety issues are only one facet of risk in the complex world of shipping ports.

From piracy on the high seas to data thievery in ports – players all along the shipping value chain need to be on constant alert for the dangers that the nature and human actions can present.

Political unrest, theft, smuggling and corruption all figure into the risk picture that ship owners, brokers, and cargo owners have to consider when planning and executing port calls. "The security picture at ports can change quickly," says an Oslo-based global cruise operator. "We call around the world, sometimes accessing ports that are not the largest or most modern, so we have to be aware of the entire risk picture in order to guarantee our passengers' safety."

Another shipowner, a leading global tanker owner operating from Copenhagen, confers: "We had an armed robbery just the other day," he reports. "Knowing the risk picture in advance allows us to take preventative measures, like putting more guards on watch. If we don't know anything

beforehand, we become vulnerable."

Port operations are often exposed when the stability of a country is compromised. Ports are the choke points for transportation of energy, food and materials, and the normal functioning of a country can depend on safe operations in the major ports.

For cruise operators, ports could be attractive targets for kidnapping, smuggling, theft or even terrorism. "We plan our routes as much as two years in advance," admits the cruise owner, "so things can change dramatically from planning to sailing. We basically have to monitor the situation in every port of call on a day-to-day basis."

The tanker operator points out that the master is not capable of assessing risk on his own. "We have to call an agent, and they generally give us a copy-paste reply that is of little or no help." In addition to that, an agent generally has no possibilities to provide a security assessment, including standards at the gate, or the state of

the local police.

While cruise lines play it as safely as possible, tanker operators call on some of the riskiest ports in the business in West Africa, Indonesia and South America. "There are some clauses in the contract that allow us to avoid the most dangerous situations, like armed conflict, but we still have to deal with stowaways, theft, and more in many of our ports of call."

As if physical threats were not enough to put grey hair on shipowners' heads, a new risk has emerged in the cyber space. Information technology has become an integral part of port and ship operations, but ICT systems in the shipping world are not always designed with cyber safety in mind. Hackers can alter or jam the Automatic Identification System (AIS), which tracks ships at sea, and the ISPS code that ensures physical port safety only marginally addresses the threat of cyber-attack.

Matt Haworth, a Cyber and Information Assurance Specialist with cy-

ber advice service provider Templar Executives believes that cyber security is now one of the most complex threats faced by the maritime industry and its critical infrastructure. "Ports and terminals are under attack from cyber criminals, organised crime and terrorist groups looking to disrupt national infrastructure and hostile governments," he says.

So how dangerous does it have to get before shipowners just say no? Most shipowners would agree that it depends on the risk profile they carry. Cruise operators have a very low risk threshold because they can take no chances with their human cargo. For others, certain risk factors are acceptable, but everyone has a limit.

In any case, it is up to the ship and cargo owners to decide how much risk they are willing to take. The one thing they can do is be as informed as possible. No one can guarantee safety, but knowing the risk is the key to making the decisions that are right for shipowners, their crew, and their cargo. ■





港口运营的风险业务

在中国天津港口的恐怖爆炸真实地展现了港口业务运营进行得是多么地不稳定。但是，安全问题也只是航运港口的复杂世界的风险中的一个方面。

10月19日科摩罗群岛船旗的船舶航行时，在靠近尼日利亚的港口Harcourt时受到攻击。大部分船员由立陶宛和乌克兰公民组成。两名陶宛和两名乌克兰成员，包括其中的乌克兰船长和他的立陶宛大副被绑架。



Hans Tino Hansen

风险智能的首席执行官Hans Tino Hansen，流行MaRisk安全威胁监测服务供应商，对港口风险的当前状态陈述了他的看法：“我们密切关注港口危险的发展，看到全球港口危险出现一种日益关键和复杂明显趋势画面。

我们的客户经营世界12%以上船队。他们看到同样的画面，并在轮到自己经历，这也告诉我们，他们需要一个一站式的港口风险咨询服务。现在越来越多的港口风险信息需要访问多种渠道，他们经常发现越来越得不到可靠的信息。

该行业有一个单一的、易于访问的渠道，来满足对港口风险全面和可靠的情报迫切的需要。提供的解决方案将是我们向前发展的主要任务。”

从出现在公海的海盗到存在于港口的数据窃贼——一直以来的航运价值链的参与者必须时刻对自然界和人类行为可能导致的危险保持警惕。

政治动荡、盗窃、走私和腐败的所有人物都进入画面，这是风险规划和执行停靠港口时，船东、经纪人和货主必须要考虑的问题。“口岸安全图片可以迅速改变。”一家基于奥斯陆的全球邮轮运营商这样说。“我们在世界各地打电话，有时访问港口不是最大或最现代化的，所以我们必须考虑到整个风险的画面，以保证我们乘客的安全。”

另一位船东，全球领先的运营于哥本哈根的油轮船东说：“突然有一天我们遇见一桩持枪抢劫事件，”他报道。“知道了风险图片提前让我们能够采取的预防措施，如设置更多的警卫值班。如果不事先知道任何事情，我们会不堪一击。”

一个国家的稳定受到威胁时，港口作业经常暴露在外。港口是能源、食品和物资运输的瓶颈，一个国家的正常运作依靠在各主要港口的安全运行。

对于邮轮公司，港口可能是有吸引力的目标。绑架、走私、盗窃、甚至恐怖主义。“我们计划尽可能两年来，把我们的路线提前，”邮轮船东这样承认，“这样的事情可以从规划到实施产生巨大的变化。我们基本上要监视在某一天到一天的基础上调用的每个港口的情况。”

油轮运营商指出，主要是不能够自己对风险做出评估。“我们打电话给代理商，他们通常给我们一个复制粘贴的答复，是很少或根本没有帮助。”除此之外，代理人通常没有可能提供一个安全评估，其中包括在大门口的

标准，或当地警察的状态。

虽然邮轮运营尽可能安全，油轮运营商呼吁一些风险最大的港口公司在中西非，印尼和南美洲经营生意。“有合同，使我们避免了最危险的情况，如武装冲突中的一些条款，但我们在停靠许多港口的时候仍然必须处理偷渡者、盗窃等。”

仿佛人身威胁把船东头发变花白这还不够，一种新的风险已经出现在网络空间。信息技术已经成为港口和船舶营运的一个组成部分，但是在航运界ICT系统设计并不总是充分考虑了网络的安全性。黑客可以修改或干扰自动识别系统(AIS)，追踪海上船只和ISPS规则，确保在到达码头时刻的安全只能勉强解决了网络攻击的威胁。

网络与信息安全保障专家Matt Haworth，连同网络咨询服务提供商Templar Executives认为，网络安全是现在海运业面临的关键基础设施中最复杂的威胁之一。“网络犯罪分子正在港口和码头，有组织地犯罪，恐怖组织寻求破坏国家基础设施以及对敌对政府进行攻击。”他说。

那么，如何在危险到来之前向它说不？多数船东都会同意，这取决于它们承载的风险。邮轮公司有一个非常低风险的门槛，因为他们的运输内容主要是人，没有太大可以利用的价值。对于其他类型的船东，某些风险因素是可以接受的，但每个人都有个限度。

在任何情况下，都是由船东和货主来决定他们愿意承担多少风险。他们所能做的一件事就是尽可能多地来通知。没有人能保证安全，但关键是对风险的认知能在处理问题时对船东、船员以及他们的货物做出正确决定。■



CARGO GROWTH IN THE PORT OF KLAIPĖDA BOOSTED WITH FERTILISERS



Tadas Povilauskas
Chief analyst at SEB bank

Belaruskalij motivation – shares in the terminal of the Port of Klaipėda

During the past several years the growth of cargo volumes in the port is closely related to Belaruskalij, the Belarusian producer of potash fertilizers: this year this company is going to exceed 10 million tons of cargo handled via Bulk Cargo Terminal and Klaipėda Stevedoring Company (KLASCO). It will make 25 percent of the total cargo turnover in Klaipėda State Seaport. In any business such dependence on one client would be regarded as rather risky. Nevertheless, compared to other Baltic ports, this situation is not exceptional. Advantage lies in the fact that as of 2013 Belaruskalij acquired 30 percent of the Bulk Cargo Terminal shares, therefore, the motivation to move to Latvian ports is rather weak; the company has more favourable railway tariffs here than in Latvia and gets direct dividends from the stevedoring company's profit due to increased cargo flows. The export volumes of Belaruskalij directly depend on the global prices of fertilizers and their demand in Asian and South American countries, while the situation, considering the depreciation of Belarusian rouble, is currently favourable for increasing export.

The handling of oil products will depend on the competitiveness of Mažeikiai company

Orlen Lietuva is the second most important client of the port companies, planning to export more than 4 million tons of oil products this year. This will make a little more than 10 percent of the total turnover of the port. The handling of the products of this company directly depends on the global oil

The stevedoring works at the quays of Klaipėda State Seaport are at full speed – even as you read this article there should be three large *Panamax* type vessels, a tanker with oil products and a dozen of other ships. The Port Authority anticipates that this year the port will achieve a stevedoring record with 38 million tons of cargo. It is most likely that the volumes of fertilizers, oil products and grain will show the most intensive growth. These figures seem to be optimistic, but it is worth remembering that the port is the intersection of global raw materials market, geopolitical factors and the realities of internal economics. Therefore, the situation is constantly changing and it is very important to assess possible risk factors and their consequences. Especially because the Port of Klaipėda has an undisputable impact on the region and the entire Lithuania, while the GDP share per person in Klaipėda region remains in the second place only after the capital of Vilnius.

market tendencies – before September the tendencies in the market were positive and this reflected on the growth of cargo handling volumes. Nevertheless, it seems that in several months oil refining margins will become normal and thus reduce the profitability of Orlen Lietuva exports. In the long term Orlen Lietuva has no economically useful alternatives for handling oil products in Latvian ports, therefore, the cargo handling in the port will depend on the fact whether Mažeikiai company will be able to remain competitive in the global market where the competition will keep growing to the detriment of the company. Besides, recent quarters show a revived export of Belarusian oil products refined by Mozyr plant and it is likely that the export via the Port of Klaipėda will exceed 2.5 million tons. However, in this case the competition with Latvian ports is rather fierce, resulting in rather large fluctuations in volumes handled in the Port of Klaipėda.

Record-breaking grain harvest increases stevedoring volumes in the Port of Klaipėda

During the last several years the companies of Klaipėda port showed a proper reaction to the growing volumes of grain harvest in Lithuania by investing into cargo handling capacities, and now can confidently reap their investments. In 2015 the grain harvest in Lithuania was a record-breaker, reaching 6 million tons, so it is very likely that cargo handling volumes of this year's harvest will increase by 20 percent, which makes up to 3.5 million tons. Obviously, grain harvest will not keep breaking records in the future due to changing weather conditions, but it is evident that due to structural changes in crop production implemented in several recent years and with normal weather conditions the harvest in Lithuania will not return to the level of 3–3.5 million tons, as it used to be several years ago and there is still some potential for growth.

Economic downturn resulted in the decrease of container handling

The most painful aspect for the Port of Klaipėda this year is container handling, which dropped by 11.5 percent during recent nine months and it is evidently related to the economic downturn in Russia and Belarus, as well as the geopolitical situation. Of course, this problem is relevant not only in Lithuania – the decrease in container handling is evident in all Baltic ports. Although not so fast, the trade volumes with CIS countries will begin to recover again and the port companies must do their best to maintain business relations with Eastern neighbours as the Latvian ports are also competing for this cargo. Besides, the impact of Russian cargo to the Port of Klaipėda is not large – the cargo volumes of this country do not even make 10 percent of the total turnover, so this makes a relative advantage against other ports. It is enough to look at the Port of Riga, which constantly receives unofficial threats from Russian politicians and business representatives regarding termination of coal handling which makes more than one third of the total turnover of the port.

Promising visits of the Chinese representatives

The promising visits of the Chinese state corporation China Merchants Group remind that works at the port take place not only at the quays but also during meetings. This company might become one of the largest clients of the port companies, sending cargo to/from Belarus for the construction of the future huge industrial park. A client like the China Merchants Group would greatly contribute to the diversification of the types of cargo in the port and such aspirations should be included into the priority list of any port. ■

在克莱佩达港的货运随着化肥而增长



Tadas Povilauskas
SEB银行首席分析师

克莱佩达国家海港码头的装卸工作在全速进行——甚至在你阅读这篇文章的时候应该有三艘大型巴拿马型船舶、石油产品油轮和一大批其他船只。港务局预计，今年该码头将达到创纪录的装卸3800万吨货物。这里最有可能的是化肥，成品油和粮食的数量将呈现最密集的增长。这些数字似乎是乐观的，但它值得记住的是港口是全球性的原料市场，地缘政治因素和内部经济的现实的交汇点。因此，情况是不断变化的，这是非常重要的，以评估可能的危险因素和它们的后果。特别是，当克莱佩达港口对整个立陶宛地区具有一个不争的影响，克莱佩达地区的人均国内生产总值的份额只排在首都维尔纽斯之后的第二位。

Belaruskalij的动机——分享克莱佩达港口的码头

在过去的几年中，码头货运量的增长与Belaruskalij密切相关，这是钾肥的白俄罗斯生产商：今年该公司将超过1000万吨货物通过散货码头和克莱佩达港务公司处理(KLASCO)。这将占在国家克莱佩达海港总货物周转量的25%。任何业务产生这种过分依赖在一个客户上的情况会被视为相当的危险。尽管如此，相对于其他波罗的海港口，这种情况也不例外。优势在于，由于2013年Belaruskalij收购散货码头股份的30%，因此，转向拉脱维亚港口的动力也是相当弱。在这里公司拥有比在拉脱维亚更有利的铁路运价和能够直接获取分红的装卸公司利润，基于对货流的增加。Belaruskalij的出口量直接依赖于化肥及其在亚洲和南美洲国家的需求的全球价格，而这种情况，考虑到白俄罗斯卢布的贬值，目前有利于增加出口。

石油产品的处理将取决于马热伊基艾公司的竞争力

OrlenLietuva公司是港口企业的第二个最重要的客户，计划于今年出口超过400万吨成品油。这将使该码头的总营业额略高出10%。该公司的产品的处理直接取决于全球石油市场趋势 - 九月前的市场趋势是积极的，这体现在货物处理量的增长。然而，似乎在几个月以来炼油毛利将趋于正常，从而减少OrlenLietuva公司的出口盈利能力。从长远来看OrlenLietuva公司没有在拉脱维亚港口用于处理石油产品的经济实用的替代品，因此，货物装卸在港口将取决于马热伊基艾公司，是否能够保持竞争力这一事实，在全球市场中的竞争将继续越来越多的对公司造成损害。此外，最近几个季度呈现白俄罗斯石油产品由莫济里的植物精制而成复兴的出口，很可能通过克莱佩达港口的出口量将超过250万吨。然而，在这种情况下

下，与拉脱维亚港口的竞争是相当激烈，导致在克莱佩达港口吞吐量出现大的波动。

粮食产量的增加导致在克莱佩达港口装卸量破纪录

在过去的几年里，克莱佩达港公司表现出适当的反应，面对在立陶宛粮食丰收的数量不断增长的情况，通过投资货物处理能力，现在可以自信地收获他们的投资。2015年的粮食产量在立陶宛是破纪录的，达到600万吨，因此很可能今年收成货物的处理量将增长20%，这使得增加到350万吨。显然，由于在将来变化的天气条件下谷物产量将不会保持打破记录这种状态，但显而易见的是，由于在最近数年，在正常的天气条件下，农作物生产中的结构变化导致在立陶宛的粮食收获将不会返回到几年前那种曾经是300-350万吨的水平，仍有一定的增长潜力。

经济不景气导致了集装箱装卸下降

对于克莱佩达港口来说今年最痛苦的方面是集装箱装卸，这在最近9个月下降了11.5%，这显然是关系到俄罗斯和白俄罗斯的经济衰退，以及地缘政治局势。当然，这个问题显然不仅仅是相关立陶宛——所有的波罗的海港口集装箱装卸的下降是显而易见。虽然没有那么快，贸易量与独联体国家将开始再度回升，港口企业必须尽最大努力与东部邻国保持业务关系，因为拉脱维亚港口也竞争着这批货物。此外，俄罗斯货物到克莱佩达港口的影响并不大——这个国家的货运量甚至到不了总吞吐量的10%，因此这使得与其他港口存在比较优势。看看里加港就够了，它不断地收到来自俄罗斯政府官员和商界代表的非官方的关于终

止输煤的威胁，而这占港口总吞吐量的三分之一多。

中国代表团有前途的访问

中国国有企业中国招商局集团的到访是有前途的，不仅提醒着在港口中码头上的工作，而且还有在会议期间。这家公司有可能成为港口公司的最大客户之一，他从白俄罗斯发货，也发货到白俄罗斯，以便进行未来庞大的产业园区建设。像中国招商局集团这样的客户将大大推动货物在港口的类型多样化，这种强烈愿望是任何港口都必须拥有的。■



Combining Space and Time

155 years have passed since the first train arrived at Vilnius railway station

The beginning of railways in the Baltic region dates back to 1851, when the Tzarist Russian Government adopted a resolution regarding the construction of the railway Saint-Petersburg–Warsaw. The entire 1 250 km-long railway route Saint-Petersburg–Warsaw was built remarkably quickly. The construction works of the railway line Daugavpils–Vilnius–Kaunas–Kybartai was commenced in 1858. The first rails were laid in 1859 and 1860 marked the arrival of the first train to Vilnius. These events were the beginning of the history of Lithuanian railways. And it was only 35 years after the world's first public railway which was built in 1825 between Stockton and Darlington in England. An even smaller gap of time parts Lithuanian railways from the US railways built in 1830 and Indian railways built in 1853. At almost the same time, in the period of 1850–1870 the first railways were built in other Asian, African, South American countries and Australia. Cargo transportation by the first railways was already several times cheaper than by rivers or harnessed transport. Up till now cargo transportation by railway is considered as the cheapest, safest and most environmental-friendly.

European Rail Baltica gauge connected Poland and Lithuania

155 years later the chroniclers will write that the 16 October 2015 went down in history as the day of integrating Lithuanian railways into the modern Rail Baltica railway system with European gauge. The official opening of the Trans-European railway line from Poland to worth of 300 million euros took place at Kaunas railway station. The ceremony was attended by the EC member Violeta Bulc and the Prime Minister of Lithuania

Algirdas Butkevičius.

“Rail Baltica is the largest infrastructure project implemented after the restoration of the independence of Lithuania and one of the greatest challenges to the executor of the project – AB Lietuvos geležinkeliai (Lithuanian Railways). Integrating this railway line into the global transport system will give preconditions for new logistics chains and create additional opportunities for business development. Rail Baltica railway is a part of the international North Sea-Baltic transport corridor, which will connect Benelux countries, Germany, Poland and Lithuania, and later on – Latvia, Estonia and

Finland.” said Rimantas Sinkevičius, the Minister of Transport and Communications of Lithuania.

The logistics sector is particularly optimistic about the opening of the Rail Baltica line between Lithuania and Poland, stating that this project will increase the attractiveness of Lithuanian logistics. Meanwhile Lithuanian Railways calculate that shifting at least a part of the 20 million tons of cargo transported by road carriers between Lithuania and Poland would not only improve the results of the railways, but also contribute to the environmental situation and road safety. Road carriers and the Port of Klaipėda with port companies think different but this is already a different topic.

Lithuanian Railways hope to attract cargo for this route by active cooperation with the Polish railway company PKP Cargo, they also analyse possibilities of transporting half-trailers and liquid cargo, such as diesel fuel or technical oils for biofuel production, using tank containers. These cargoes come to Lithuania by railway from Belarus, Ukraine and Russia and later on are carried by roads to Poland. This process could be moved on railway.

According to Mindaugas Butnorius, Head of Multimodal Transport and Development Unit of the LG Expedition Freight Forwarding Department under the Lithuanian Railways' Freight Transportation Directorate, there is one more option – to launch a train between Germany and Lithuania (Kaunas in particular).

The cargoes coming from Europe to Lithuania will easily find their way to the East.

Together with their partners Lithuanian Railways have created a number of international projects such as the *Viking*, *Saulė (Sun Train)*, *Mercury* and *Baltic Wind* and already have accumulated experience in working in this field.

Turkey, Finland and Sweden are joining the Viking

The *Viking* train, the common project between Lithuania, Belarus, Ukraine, Bulgaria and Moldova, connects the Baltic and the Black sea. The *Viking* carries universal and specialized containers. The route between Lithuania and Turkey via Belarus and Ukraine railways and by ferry lines of the Black Sea may be covered in 5-6 days, using only railways via Belarus, Ukraine, Moldova, Bulgaria and Romania – in 8–10 days.

In 2008 the European intermodal cargo transportation corridor PROMIT recognized the *Viking* project as an example of good practice. In 2009 the European intermodal transport association (EIA) awarded the *Viking* as “The best practice of an intermodal project”. In 2014 EU scientific research program BESTFACT recognized the *Viking* as the best transportation project of green logistics and different types of cargo.

During the first half of this year the *Viking* transported almost 19 500 TEU, which is 2% more than during the same period in 2014. Scandinavian and the Black Sea countries have been interested in this project for some time now. Back in spring Lithuanian Railways, the Turkish company GEFCO Turkey and the Finish company Stevedco have signed a resolution regarding the development of the *Viking* railway infrastructure and strengthening its market positions. It was agreed that cargoes in Turkey will



be covered by the Turkish company GEFCO Turkey, which belongs to GEFCO, one of the world's leading transport and logistics groups, operating in more than 100 countries of the world, cargoes in Finland – by Steveco seaport operator, while the Containership company will ensure cargo transportation by sea to the Port of Klaipėda.

LG expedition, the cargo transportation subsidiary of the Lithuanian Railways, together with Steveco, the operator of the *Viking* in Finland, visited local companies working in timber, paper roll and cellulose exports. A part of these exports consists of transportations to Turkey by sea and land. The companies were offered to transport their cargoes to Turkey using the *Viking*.

Finland is sending more and more production to the western part of China, which makes transportation by railways an attractive alternative.

The number of the *Viking* project partners is constantly increasing. Recently Green Cargo, the Swedish national cargo carrier by railways, expressed their wish to submit a formal request to all of the participants of the *Viking* to join the project.

The representatives of Lithuanian Railways in Sweden discussed the cooperation possibilities with business companies interested in transporting paper cellulose from factories in Belarus, which are almost completed. The transportation of the construction materials for these factories from China via Klaipėda was also organised by the LG Expedition.

The Sun Train will carry cargoes from China to Europe in 16 days

“The Republic of Kazakhstan is Lithuanian Railways’ most important partner in Central Asia. We have been observing constantly growing international trade volumes between our countries for already six years. I am sure that the representative office of Lithuanian Railways opened in Kazakhstan will allow us to develop cargo transportations, logistics centres and container train projects more actively.” In October Stasys Dailydka, the Director General of AB Lietuvos geležinkeliai, opened the representative office of Lithuanian Railways in Astana, the capital of Kazakhstan. The office was established in the premises of Kazakhstani Railways (Kazakhstan Temir Zholy) and received cordial support from the President of Kazakhstani Railways Askar Mamin.

According to S. Dailydka, the decision to open the representative office was predetermined by general economic and geopolitical tendencies of the world. It is anticipated that the activities of the representative office will help Lithuanian Railways to engage in more active work in the huge Asian and European transportation market, create new and develop already-existing products of the companies, such as the *Sun Train* and the *Baltic Wind* container trains. If well-coordinated, the *Sun Train* can carry cargoes from China to Europe in 16 days, which is one month faster than transporting by sea. According to the head of the Lithuanian Railways, the international *Sun Train* project is created by Lithuanian and Kazakhstani railways, and the impulse was given by the Presidents Dalia Grybauskaitė of Lithuania



Сеть интермодальные поездов



and Nursultan Nazarbayev of Kazakhstan. In 2011 they expressed their political intentions of more active cooperation in the fields of transport and logistics. The project is successfully continued by the ministries responsible for transport issues, as well as railway, port and logistics companies. The volumes of cargo transported between Lithuania and Kazakhstan in 2014 was about 803 000 tons, which is 25.5% more than in 2013.

Lithuanian Railways will work together with the Chinese business giant

AB Lietuvos geležinkeliai and the Chinese business giant China Merchants Group with total assets of 5.35 trillion Yuan (about 745 billion EUR), signed an agreement regarding the foundation of a common forwarding company. This company will take care of freight forwarding between Lithuania, Belarus and China, as well as render all logistics services. Currently the CMG is executing a 500 million USD investment in Belarus – building a huge industrial park named the *Great Stone* next to Minsk airport.

China Merchants Group is mostly interested in possibilities of cargo transportation between Klaipėda and Minsk. Their second priority is cargo transportation to Europe from China via

Kazakhstan and Lithuania. According to Albertas Šimėnas, the deputy director general of AB Lietuvos geležinkeliai, they provided China Merchants Group corporation with several different cooperation options. “During the last several years we were purposefully aiming to put Lithuania on Chinese and Kazakhstani logistics maps. We offered the Chinese giant to transport cargo from Klaipėda to Belarus and back with the possibility of transporting it by the *Viking* and the *Sun Train* container trains. We also invited them to invest into our logistics centres in Vilnius and Kaunas, which are currently under development.” said A. Šimėnas. According to him, having such big Chinese companies in Lithuania is the result of cooperation of our state institutions, Klaipėda State Seaport Authority and the Lithuanian Railways, as well as their representative office in China.

In autumn this year a Lithuanian delegation led by the Minister of Transport and Communications R. Sinkevičius, participated at the 2nd International Silk Road Logistics exhibition-forum, which took place in the Chinese city of Lianyungang. R. Sinkevičius, together with Hasim Mutelif, the vice-governor of Xinjiang, discussed the possibility of exporting goods from Xinjiang to Europe via Lithuania and develop the *Sun Train* project, in this way contributing to the implementation of the strategy of the New Silk Road. ■



时空结合

自首次列车抵达维尔纽斯火车站以来，
155年已经过去了

在波罗的海地区铁路的开始可以追溯到1851年，当时Tzarist俄罗斯政府就圣彼得堡 - 华沙的铁路的建设通过了一项决议。整个1250公里长的圣彼得堡 - 华沙铁路路线的建设显著很快。陶格夫匹尔斯-维尔纽斯-考纳斯-基巴尔泰铁路路线建设在1858年开始，第一条轨道铺建于1859年至1860年的建设工程，标志着第一次可以坐火车到维尔纽斯的到来。这些事件是立陶宛铁路历史的开始。这距离世界上第一条始建于1825年英国斯托克顿和达灵顿之间公开铁路之后，只有35年。一个更小的间隙时间将立陶宛铁路与建于1830年的美国铁路以及建于1853年几乎在同一时间印度铁路区分开来，在1850-1870期间亚洲、非洲、南美国家和澳大利亚也开始了第一条铁路的建设。

货物运输的第一条铁路已经是比河运便宜好几倍。截至目前货运铁路依然被认为最便宜、最安全、最环保。

欧洲铁路波罗的海标准连接 波兰和立陶宛

155年后的编年史，将载入2015年10月16日已经发生在历史上的按照欧洲标准整合立陶宛铁路，融入了现代波罗的海铁路系统的日子。来自波兰的泛欧铁路线，以3亿欧元的价值在考纳斯火车站正式运营。出席仪式的有欧盟成员Violeta Bulc和立陶宛总理Algirdas Butkevičius。

波罗的海铁路是立陶宛恢复独立后执行的规模最大的基础设施项目，也是对执行者具有最大挑战之一的项目 - AB Lietuvos geležinkeliai (立陶宛铁路)。整合这条铁路线进入全球运输系统将给出物流链新的前提条件，为企业创造更多的发展机遇。波罗的海铁路国际北海 - 波罗的海运输走廊，将连接比荷卢三国，德国，波兰和立陶宛，以及后来的一部分 - 拉脱维亚，爱沙尼亚和芬兰。立陶宛交通部长Rimantas Sinkevičius说。

物流业特别看好立陶宛和波兰之间波罗的海铁路线的开通，指出该项目将增加立陶宛的物流吸引力。与此同时立陶宛铁路计算，在通过立陶宛和波兰之间公路运输承运的2000万吨的货物中，至少一部分被转移。这不仅提高了铁路成果，也有助于环境状况和道路安全。公路运输和克莱佩达港口与港口公司在这个问题上观点不一，但这已经是另一个不同的主题。

立陶宛铁路希望能够通过这条路线吸





引波兰铁路公司PKP货物,在货运上积极配合,他们还分析了使用运输半拖车和液货车的可能性,如柴油或工业油用于生产生物燃料,使用罐式集装箱的可能性。这些货物由铁路运输,从白俄罗斯、乌克兰和俄罗斯来到立陶宛,之后由陆运送到波兰,这个程序可以转由火车进行。

据立陶宛铁路“货运局多式联运的LG远征货运部和发展部的负责人Mindaugas Butnorius说,还有一个选择——推出德国和立陶宛(尤其是考纳斯)之间的火车。从欧洲到立陶宛的货物将很容易地找到自己的方式运输到东方。

与他们的合作伙伴一道,立陶宛铁路创造了许多国际项目,如维京、太阳火车、水星和波罗的海风,并已经在这一领域积累了很多工作经验。

土耳其、芬兰和瑞典也加入了维京

维京火车是立陶宛、白俄罗斯、乌克兰、保加利亚和摩尔多瓦之间的公共工程,连接波罗的海和黑海。维京使用普通的以及特定的集装箱。这条在立陶宛和土耳其之间的线路通过白俄罗斯和乌克兰铁路,搭乘黑海轮渡线路,行程5-6天,仅仅使用铁路的路线经由白俄罗斯、乌克兰、摩尔多瓦、保加利亚和罗马尼亚--在8-10天。

在2008年欧洲联运货物运输走廊PROMIT,认可维京项目是一个做法良好的范例。在2009年欧洲多式联运协会(EIA)颁发的奖项中,维京获得“多式联运项目的最佳实践”奖。2014年欧盟科研计划BESTFACT认可维京为绿色物流,以及不同类型货物运输项目。

在今年上半年的维京运了近19500万TEU,比2014年同期增长2%。斯堪的纳维亚和黑海国家,已经对这个项目感兴趣有一段时间了。早在春季,立陶宛铁路,土耳其公司GEFCO和芬兰公司Steveco,已经签署了一项关于维京铁路基础设施的发展,和加强其市场地位的决议。与会者一致认为,在土耳其的货物将由土耳其公司GEFCO负责,属于世界领先的运输和物流集团GEFCO,在全球100多个国家开展业务,芬兰的货物由Steveco港口运营商操作,而集装箱船公司将确保货物通过海运港口克莱佩达运输。

LG远征,立陶宛铁路的货物运输子公司,以及Steveco,维京在芬兰的运营商,参观当地企业在木材、纸辊和纤维素方面的出口工作。这些出口的部分由土耳其通过海上和陆地进行运输。该公司使用维京运输货物到土耳其。

芬兰在把越来越多的生产转移到中国的西部,在此铁路是更具有吸引力的替代运输方式。

维京项目的合作伙伴数量不断增加。近



日瑞典国家货物铁路承运公司绿色货运表示,希望向所有维京参与者提交一份正式申请,参与到该项目当中。

立陶宛铁路在瑞典的代表,讨论了有意从白俄罗斯工厂完成基本运送纸张纤维素的商业企业合作可能性。从中国经克莱佩达到这些工厂的施工材料运输由LG远征组织。

太阳火车将在16天内携带来自中国的货物到欧洲

“哈萨克斯坦共和国是立陶宛铁路在中亚地区最重要的合作伙伴。我们一直在观察两国之间不断增长的国际贸易量已经六年。我相信,在哈萨克斯坦开设立陶宛铁路的代表办事处将使我们能够更积极地发展货物运输、物流中心和集装箱专列项目。”在十月份,AB Lietuvos geležinkeliai公司总监Stasys Dailydka,在哈萨克斯坦的首都阿斯塔纳开设了立陶宛铁路代表处。该办事处的成立得益于Kazakhstanian铁路(Kazakhstan Temir Zholy),并得到Kazakhstanian铁路总裁Askar Mamin的亲切支持。

据S. Dailydka说,开设代表处的决定是由世界总体经济和地缘政治的倾向预定。据预计,该代表处的活动将有助于立陶宛铁路从事更积极的工作,在庞大的亚洲和欧洲运输市场,创造公司已有的产品新的发展,如太阳火车和波罗的海风集装箱班列。如果非常协调,太阳火车可以用16天携来自中国的货物到欧洲,这比海上运输为一个月速度更快。据立陶宛铁路的负责人说,国际太阳列车项目是由立陶宛和Kazakhstanian铁路创建,动机是由立陶宛总统Dalia Grybauskaitė和哈萨克斯坦总统Nursultan Nazarbayev给出。2011年,他们表达了更加积极地进行交通和物流方面合作的政治愿望。该项目成功继续,由各部委负责相关运输、铁

路、港口和物流公司领域。2014年于立陶宛和哈萨克斯坦之间传输的货物约为80.3万吨,比2013年多25.5%。

立陶宛铁路将携手中国的商业巨头

AB 立陶宛与中国的企业巨头,拥有5.35万亿元(相当于7450亿欧元)总资产的中国招商局集团,签署了关于共同代理企业的基础协议。本公司会照顾立陶宛、白俄罗斯和中国之间的货运代理,以及使所有的物流服务。目前,重庆市政府正在执行在白俄罗斯5亿美元的投资——建设一个在明斯克机场旁边,名为大石头的巨大的工业园区。

中国招商局集团最感兴趣的是克莱佩达和明斯克之间货物运输的可能性。他们的第二个货物运输到欧洲的重点,是从中国经哈萨克斯坦和立陶宛。据立陶宛铁路公司副总监Albertas Šimėnas所述,他们提供给中国招商局集团股份有限公司几个不同的合作方案。“在过去的几年里,我们是有意把立陶宛物流地图瞄准中国和哈萨克斯坦。我们所提供的可能性是,中国运送巨额货物,从克莱佩达到白俄罗斯,再通过维京和太阳集装箱列车返回运输。我们还邀请他们到我们目前正在开发中的维尔纽斯与考纳斯物流中心投资。”A.Šimėnas说。据他介绍,在立陶宛有这样大的中国企业是我们的国家制度,克莱佩达国家海港管理局和立陶宛铁路,以及他们在中国的代表处合作的结果。

在今年秋季,由交通部长R.Sinkevičius带领的立陶宛代表团,参加了在中国连云港市举行的第二届国际丝绸之路物流论坛。R.Sinkevičius与新疆维吾尔自治区副主席Hasim Mutelif亲切会面,共同讨论从新疆通过立陶宛的出口货物到欧洲,发展太阳列车项目的可能性,以这种方式促进新丝绸之路战略的实施。 ■



FIGHTING WINDMILLS BY BUILDING THEM

Antonina Džežulskaitė

During Trans Kazakhstan International Transport Exhibition the Consulate of the Republic of Lithuania in Almaty, with recently appointed consul Regimantas Jablonskas, organized a meeting of Lithuanian businessmen working in Kazakhstan. Sitting to a cup of coffee the compatriots shared their experience, talked about their ways to success, as well as difficulties and disappointments related to being in a foreign country. Not everybody is ready to open up or express their complaints - many have already learned from the oriental wisdom that you should speak only when speaking is better than being silent. Nevertheless, it seems that the major difficulties are related to bureaucracy and corruption.



The meeting was attended by Vytautas Varasimavičius, a businessman with almost twenty years of experience of working in Kazakhstan, the chairman of the board of transport and logistics companies' network TL Nika Group, engaged in transportation of consolidated small shipments, as well as partial, full and non-standard cargo from Europe to Kazakhstan, Kyrgyzstan, Uzbekistan and other countries in Central Asia.

Father and sons together in business

V. Varasimavičius made his first business steps in Kazakhstan together with his friends from the times of sports training and competitions – he knew that he could trust them as well as himself. Step by step, without any rush but confidently moving towards his goal, this Lithuanian man adapted to oriental traditions, pace and rituals of conducting affairs and practice. Local businessmen sometimes joke that he has become more of a Kazakh than they are themselves.

During those years the activities of the TL Nika Group in Kazakhstan expanded as well as in Lithuania, where the company Šturvalas, which belongs to the Group and controls cargo flows, warehousing, transportations and other logistics actions, is led by V. Varasimavičius' older son Povilas. His son Jonas also works in this company. Vytautas resides in Kazakhstan and leads several subsidiaries of the company founded in Almaty, Karaganda and the German city of Munich. Very often he ends up working between those bureaus and small representative offices in Astana, Bishkek (Kyrgyzstan) in cars, airports, and planes. Nevertheless, the subsidiaries operate successfully as each of them is led by local men – professionals in this field who know the market and are excellent in their work.

Reliable people are necessary in a foreign country

Dmitry Fedulov, an experienced logistics specialist has been leading the office in Almaty for many

years with his Deputy Director Olga Fedulova. These people have trained a number of young specialists who came to work at the company. Such people as Dmitry, able to feel all shades and nuances of the market, are indispensable, particularly recently, when indecent price dumping changes force logistics market competition and, according to Vytautas, it sometimes looks like the consignor wants you to not only transport his cargo but even pay him for giving you work.

The new Don Quixote

Not long ago Transport Nika, a company of the TL Nika Group, opened a new vehicle service division in Almaty. It services not only trailers, but also other types of motor vehicles. The company is led by Andrej Karmazin, who is also responsible for the construction works of Lithuanian and Kazakhstani Business and Culture Centre in Karaganda which is almost completed.

There he often has to face the above-mentioned bureaucracy and

corruption. For example, one of the cases reminds of a novel about India, where a permission to connect to the power line required a large monetary present.

Fighting these difficulties is like fighting windmills and businessmen unable to adapt to the unwritten laws of the local market often lose the battle. Several Lithuanian businessmen recently subjected to considerable fines have encountered a similar situation.

V. Varasimavičius decided to take a different approach. He did not follow the path of Don Quixote trying to fight windmills, but has built one





通过创建团队与这些风车作战

Antonina Džežulskaitė

在横贯哈萨克斯坦的国际运输展上，在阿拉木图的立陶宛共和国领事馆，与最近任命的领事 Regimantas Jablonskas，组织了一场在哈萨克斯坦工作的立陶宛商人们的会面。坐下饮一杯咖啡，同胞们分享经验，谈了自己取得成功的方式，以及在国外面对的困难和失望。并不是每个人都准备好敞开心扉，或者开始抱怨——许多人已经从东方的智慧了解到，当讲话比沉默更好时，你应该谈谈。不过，似乎主要困难是关于官僚主义和腐败。

on the construction site – his very own small wind power plant. There is plenty of wind in Karaganda. The businessman intends to increase the wind power park and produce electricity not only for the complex of Business and Culture Centre but also for the surrounding objects wishing to buy it as well. If the unwritten laws do not come into force again.

According to optimistic predictions the Business and Culture Centre should be opened next spring if local builders manage to avoid obvious defects and various remakes, which seems to be rather difficult to them. Realistic predictions may differ from optimistic ones as the businessman recently accidentally found out that he was sued for not having some permissions, although the construction began in 2011 with all necessary documentation according to the Laws of the Republic of Kazakhstan.

V. Varasimavičius wishes this centre to bring together people working in different areas, help to integrate science into business, induce transparent and socially-responsible business, as well as create the synergy of business, science, culture and art. Those ideas propagated and implemented by the company TL Nika Group are sincerely supported by the international business magazine JŪRA MOPE SEA.

Women in logistics

TL Nika Group logistics subsidiary in Karaganda is younger than the subsidiary in Almaty. Karaganda subsidiary has been operating for five years and from the perspective of logistics, they started operations in an empty field. Vitalijus Tvarijonas, a businessman, the honorary consul of Lithuania in Kazakhstan, the chairman of the Lithuanian community in Karaganda *Lituanika*, and a friend of Vytautas helped him to strengthen his market positions and does not leave him without attention today either.

The subsidiary of Karaganda, the entire staff of which currently consists of only women led by Elena Prokopec and Rima Konkakova, is intensively looking for new partners and business opportunities in the former city of miners, which, situated only 200 from Astana, is now quickly expanding as a Kazakhstani-an centre of industry. Logistic routes from Karaganda go to Astana, Kostanay or Kargos. The vast space of Kazakhstan is open for intelligent and purposeful activities.

A look from Munich to Istanbul

The smallest but certainly not the weakest subsidiary of TL Nika Group is founded in the German city of Munich and led by Diana Wittstock. The aim of this subsidiary is to look for and form cargo flows from Europe to Kazakhstan and other countries of the world.

Munich may be regarded as the strategic European logistics centre solely for the fact that every second year the city hosts the largest transport and logistics event in Europe – Transport logistic, organised by Munich Messe. This event attracts the major market participants, including cargo owners, representatives of different modes of transport, ports, customs, insurance and other players of the market. The employees of the TL Nika Group subsidiary do not miss this excellent chance to look for contractors and business partners.

A similar Logitrans exhibition, which takes place in Istanbul, is also no less important to the Munich subsidiary. TL Nika Group closely observes the Turkish market and looks for possibilities to work there. So, getting ready for this exhibition, D. Wittstock has analysed the market conjuncture and planned meetings with potential clients beforehand – the only thing left to do is hope that the trip to Istanbul will be successful. ■

参加会议的有 Vytautas Varasimavičius，他是一位在哈萨克斯坦有近二十年商业经验的人，TL尼卡集团运输和物流公司网络的董事会主席，从事运输和整合小量出货，以及从欧洲到哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、乌兹别克斯坦等中亚国家局部的、全部的、及非标船货。

父亲和儿子一起经营

V. Varasimavičius 在哈萨克斯坦做第一笔生意是与他的朋友在一起，从运动训练和比赛中寻找时间——他知道他可以信任他们，以及他自己。一步一个脚印，没有任何仓促而自信地朝着自己的目标前进，这个立陶宛人适应了东





方的传统、节奏、进行事务和实践的方式。当地商人有时开玩笑说，他已经比他自己更像哈萨克人。

TL尼卡集团在哈萨克斯坦以及在立陶宛扩展业务的那些年里，隶属于该集团的Šturvalas公司负责控制货流、仓储、运输等物流操作，这些是由V.Varasimavičius的长子Povilas在操作。他的儿子乔纳斯也在这家公司工作。Vytautas位于哈萨克斯坦和数家子公司之间，这些子公司成立于阿拉木图、卡拉干达和德国城市慕尼黑。很多时候，他是在汽车、机场和飞机上结束与这些当地之间的工作，在阿斯塔纳，比什凯克（吉尔吉斯斯坦）。尽管如此，每家子公司都在一位当地人的领导下成功运营——那是些了解这个领域知道这个市场，并在他们的工作中表现出色的专业人士。

在国外寻找可靠的人是非常必要的

Dmitry Fedulov, 这位有经验的物流专家在阿拉木图办事处一直领导工作已经多年，与他的副总监Olga Fedulova一起。这些人已经培养了一批

年轻的专家来公司上班。像Dmitry这样的人，能够感受到市场的所有色调，细微之处是必不可少的。特别是最近，当不雅的价格倾销引起物流市场竞争的激烈变动，Vytautas描述道，有时看起来发货人不仅要你给他运货，还得为他找你运货而支付给他费用呢。

新堂吉诃德

不久前TL尼卡集团下属的尼卡运输公司，在阿拉木图开设了一个新的汽车服务部。该服务不仅服务于拖车，还包括其他类型的机动车辆。该公司由Andrej Karmazin领导，他也负责在卡拉干达几乎完工的立陶宛和哈萨克斯坦商业和文化中心工程建设。

在那里，他经常要面对上面提到的官僚主义和腐败。例如，其中有一次事件让人想起了一本印度小说，其中一个连接电源线的权限都需要大量的货币疏通。

打击这些困难就像是在跟风车格斗，商人无法适应当地市场中不成文的规律，往往在战斗中失败。最近受到相当大的罚款几个立陶宛商人也遇到了类似的情况。

V. Varasimavičius决定采取不同的方法。他没有跟随堂吉

诃德之流想争取‘风车’，但已在一个施工现场建成了他自己的小型风力发电站。有大量的卡拉干达风。该商人有意加大风电园来发电，不仅为商业和文化中心的复杂，同时也为希望购买它，以及周围事物。

如果那些不成文的法律不再生效

根据乐观预测，如果当地建筑商管理以避免明显的缺陷和各种重拍，商业和文化中心应明年春天开业，当然这对他们来说似乎也是相当困难。现实的预测可能与商人的乐观不大一致，最近无意中他发现被起诉，由于不是有一些权限，虽然于2011年开始建设之时就准备好了根据哈萨克斯坦共和国法律的所有必要文件。

V. Varasimavičius希望这个中心能汇集在不同领域工作的人，有利于把科学整合到业务中去，引导企业的透明和社会责任感，以及创建商业、科学、文化和艺术的协同作用。由TL尼卡集团公司传播和实施这些想法都得到国际商业杂志《海》的衷心支持。

物流行业中的女性

TL尼卡集团在卡拉干达物流子公司年头短于在阿

拉木图的子公司。卡拉干达的子公司已经经营五年，从物流的角度看，他们在一个空白领域开始运营。

Vitalijus Tvarijonas, 商人，立陶宛驻哈萨克斯坦名誉领事，立陶宛社群在卡拉干达Lituanika的主席，也是Vytautas的朋友，帮他加强自己的市场地位，并没有多注意也并没有在现在离开他。

卡拉干达的子公司，其全部人员目前只包含以Elena Prokopec和 Rima Konkakova为首的女性，在这之前是矿业的城市集中地寻找新的合作伙伴和商机，位于这里只有200公里的阿斯塔纳，现在迅速扩大为哈萨克斯坦的行业中心。从卡拉干达物流路线前往阿斯塔纳，科斯塔奈或卡格斯。哈萨克斯坦广阔空间向着智能和目的鲜明的活动开放。

从慕尼黑看伊斯坦布尔

TL尼卡集团中最小的，但肯定不是最薄弱的子公司成立于德国慕尼黑市，由Diana Wittstock负责领导。这家子公司的目的是寻找，并形成从欧洲向哈萨克斯坦和世界其他国家的货流。

慕尼黑会被战略上视为欧洲物流中心，实际上可能仅仅是因为每隔两年，城市就会举办欧洲规模最大的运输和物流活动——由慕尼黑展览集团举办的物流运输展览。这场展览吸引了主要的市场参与者，包括货主、各种运输形式的公司代表、港口、海关、保险和市场的其他方面的参与者。TL尼卡集团下属的员工当然绝不会错过这个极好的机会，寻找承包商和商业伙伴。

类似的这样物流展览，在伊斯坦布尔举办的另一场活动重要性也不低于慕尼黑展览。TL尼卡集团密切观察土耳其市场，并寻找在那里工作的机会。因此，为了给这次展览做准备，D. Wittstock 提前分析了具有潜在客户的市场结构并计划会议事项——唯一剩下要做的，就是祝愿伊斯坦布尔此行成功。 ■



Flexing Up the Workplace: the Potential Positives and the Pitfalls of Telecommuting

Carmel Perales, Southeast Asia Logistics Executive

With more than 12 years of executive leadership experience, Carmel is responsible for Logistics Executive Group's business operations throughout Southeast Asia and works closely with established MNC clients and organisations looking to enter the Asian marketplace with specialization in Supply Chain and Logistics. With a university degree in Behavioural Science and as a graduated Cum Laude, Carmel is recognized as a specialist in Executive Search, Talent Management and Learning & Development. She is regularly called upon to deliver sound strategic and operational execution advice across Recruitment Leadership and Talent Management from Executive Search, Career Transition and Corporate HR in Supply Chain and Logistics, Manufacturing, FMCG, Education and Healthcare industries.

Darryl Judd, COO, Logistics Executive

With more than 20 years of executive experience in Aviation, Supply Chain and Logistics Transport Industry, Darryl has held executive positions within the airline & aircraft leasing/charter industry and major logistics organizations. He is regularly called upon to manage key human resources consulting projects and supporting business to drive changes, particularly around M&A activity and international executive management.

“Flexible Work Practices”, “Working from Home” or “Telecommuting”, whatever you call it, the concept of working remotely from home, a coffee shop down the road, basically anywhere outside of a traditional office environment still garners a lot of bluster and controversy. Yet the concept, which was first introduced in the workforce over 30 years ago seems to have been largely embraced – “one in five workers around the globe, particularly employees in the Middle East, Latin America and Asia, telecommute frequently and nearly 10 percent work from home every day”, says a Reuters poll.¹

Freedom and balance, pros and cons

It is fairly easy to see how this success has come about. On one hand, telecommuting has enabled employers to overcome many challenges which have enabled them to employ a more diverse workforce such as the challenges of geographical distances and working mothers. Of course many employees have embraced the freedom and balance, engendered by the concept.

On the other hand, there seems to be a new wave of thinking led by Marissa Mayer who caused quite a stir when, as one of her first gestures as the new CEO at Yahoo in 2013, she axed the company's telecommuting policy for most of its employees.² Mayer, along with many other executives since argue that eliminating telecommuting aids

creativity and cohesiveness amongst staff. There was a huge media flap at the time with many articles written about how she was setting work practices backwards and that Yahoo staff would be leaving left, right and centre. Yet Yahoo still remains one of the most sought-after employers on the global scale.

So what are the pros and cons? It is worth kicking around the concept to see how different companies have fared with their treatment of this controversial policy.

Firstly, let's look at some examples of the benefits:

A recent article, written by Megan Lavey-Heaton for *The Guardian* in the USA, said that “on a nationwide scale, increasing the number of telecommuters could save nearly 289m barrels of oil and 52.8m metric tons of greenhouse gases every year. That, according to a study from

the Telework Research Network in 2010, is the equivalent of \$23.1bn in oil savings and the equivalent of taking 10m cars off the road. When Sun Microsystems took a look at its telecommuting program, the company found that they avoided \$64m per year in real estate costs, \$2.5m on electricity bills and employees saved an average of \$2,335 per year in telecommuting costs”³

Flexible work arrangements

On a research conducted by Towers Perrin (now Towers Watson), on behalf of Singapore's Ministry of Manpower, a publication about Work Life Harmony titled “Flexible Work Arrangements” reveals both local and international MNCs who are engaged in flexible work arrangements. Examples include Im-

munex Corporation, a biotechnology company; NTUC Income Insurance Co-operative Limited; Uni-gard Insurance Group; Matsushita Kotobuki Electronics Industries of America, Inc; and some companies engaged in telecommuting such as IBM Canada, Nortel, Norsk Hydro, and Procter and Gamble.⁴

The “Flexible Work Arrangements”, a publication by the Ministry of Manpower of Singapore, presents a case study conducted at Norsk Hydro, a multi-billion company and one of Norway's largest companies specialising in oil production, worldwide supply of fertilizers, and the provision of gas and electrical power. In this study, “the need to attract and retain talents was the key motivating factor which led to the decision to introduce flexible work practices”. Competition for talents in Norway is increasing because of a small population base. The company is vying with traditional competitors as well as Internet start-ups and management consultancy firms. The company introduced flexi-work under the auspices of a project called Hydroflex in 1998. According to the program, employees have the choice of working at the office or from home. The company provided each employee with computer equipment, an ISDN line and US \$2,000 for purchasing furniture and creating a home office. The working hours remain full-time, approximately 37.5 hours per week, but flexible. Employees work when and where they want to, depending on the nature of their work, deadlines and productivity goals, etc. They have the option to work at home two days a week. Although some employees were initially doubtful about the scheme, most of them now are supportive. Many feel that they are more productive as the focus falls on their results and output, rather than where and when they are working. They are also able to take advantage of the flexibility to fulfil their family responsibilities”⁵

“Work from Home” program

In a similar publication, Procter and Gamble, one of the global giants in consumer products “has been the driving force behind the introduc-



tion of flexible work arrangements to nurture a motivated and engaged workforce, and at the same time improve cost efficiency". Under the "Work from Home" program, employees are allowed to opt for this scheme if the nature of their work allows it. The company actively encourages their employees to take up this scheme for a better work-life balance. In fact, its office is designed in a way that there are no fixed seats for the employees, with 60 %-70 % of the seats occupied daily. Procter and Gamble drew up a clear work-plan and communicated their expectations to their employees. Besides providing a phone line meant for office work, they also installed chat software in their employees' laptops in order to enable them to stay in touch with each other. The employees are also reimbursed for the purchase of ergonomically-designed chairs. Procter and Gamble reported an increase in productivity as a result of a more satisfied and motivated workforce. Savings from reduction of office space were passed on to their customers without lowering the quality standards of the products. To make the implementation of flexi-work successful, the company emphasized the importance of communicating the policies clearly and explaining their rationale in a clear and transparent manner. Secondly, it is useful to pilot the scheme on a group of employees to showcase the success of the programs. Generating employee support is easier if they can see tangible evidence of success.⁶

One of the dumber ideas...

Based on these examples there are considerable gains to be made in adopting a policy that was tailored for your company needs.

This brings us back to our Yahoo example and Marissa Mayer's decision which, although deemed outrageous to many, actually garnered a lot of support in some executive circles. In a radio interview, Michael Bloomberg commented that "telecommuting is one of the dumber ideas I've ever heard."⁷ Mayer has since elaborated that her idea was to get people start talking to each other and collaborate more so they could foster creativity, and the best way to do this is to get people together and to have face to face discussions.

Another issue of note is that, while working from home has been embraced by C-level executives and the

lower ranks, it is still thought of with some suspicion amongst middle managers. They argued that whilst flexible work arrangements provide benefits, there are some key issues arising such as trust and supervision, as well as communication between staff working at different times, achieving fairness for all staff etc.

Though we have the technology to make telecommuting a success, what Mayer is pointing out is that we still require the right team of people or individuals to make it work. It could also be argued that her lack of communication at the time also exacerbated the issue.

Perhaps you need to have more than just a good telecommuting policy. Perhaps it is about how that policy is put into practice. A recent study by Stanford University⁸ found that even though working from home (WFH) has clear benefits, it is very important to implement the policy in a way that allows employees to make the most of it.

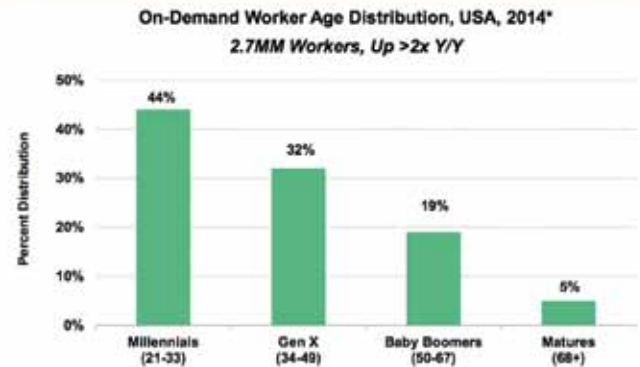
It has benefits, if used wisely

"The results of a WFH experiment at Ctrip, a 16,000-employee, NASDAQ-listed Chinese travel agency. Call center employees who volunteered to WFH were randomly assigned either to work from home or in the office for 9 months. Home working led to a 13 % performance increase, of which 9 % was from working more minutes per shift (fewer breaks and sick days) and 4 % from more calls per minute (attributed to a quieter and more convenient working environment). Home workers also reported improved work satisfaction and their attrition rate halved, but their promotion rate conditional on performance fell. Due to the success of the experiment, Ctrip rolled out the option to WFH to the entire firm and allowed the experimental employees to re-select between the home and office. Interestingly, over half of them switched, which led to the gains from WFH almost doubling to 22 %. This highlights the benefits of learning and selection effects when adopting modern management practices like WFH".

So ultimately, everyone would have to agree that this is quite a complex subject. It has vast benefits if used wisely. It is ultimately an extremely useful tool in the competitive arsenal of most companies if used with consultation and precision tailoring. Particularly in Supply



Millennials = Largest Cohort of 'On-Demand' Workers...
@ 1.2MM or 44% of Total



Chain and Logistics where time is of the essence and availability of individuals at a prescribed schedule is necessary, especially for projects requiring team synergy and flexibility within a globally expanding market, where staff is limited and the dynamics are forever changing.

In order to assess the individual and company value some companies ask for employee inputs. Cornell University's HR website *Your Life at Cornell*,⁹ which supports flexible work arrangements, came up with some considerations when contemplating flexible work arrangements. Employees need to detail their goals, work assignments, metrics and other issues that may require consideration or change in the future. Employees need to know the requirements of the department

manager or director and the impact of such flexible work arrangement to colleagues and customer needs.

Ultimately, the key to making this endeavour is to set clear guidelines and policies which are communicated effectively to employees. A reliable tracker of hours worked is one of the tools of effective management of employees on flexible work schedule. Visibility and transparency of activities and outcomes are critical and should be measurable.

Given the pros and cons on flexible work arrangements provided above, my question is, are we prepared to lose our high performing people or should we begin working on setting structures and guidelines and slowly embrace the benefits on increased productivity and retaining valuable employees? ■

1 Patricia Reaney (January 24, 2012) <http://www.reuters.com/article/2012/01/24/us-telecommuting-idUSTRE80N11L20120124>

2 Doug Guthrie (January 3 2013) <http://www.forbes.com/sites/dougthuthrie/2013/03/08/marissa-mayer-choosing-corporate-culture-over-worker-independence/>

3 Megan Lavey-Heaton (March 2014) <http://www.theguardian.com/sustainable-business/working-from-home-yahoo-best-buy-hp-moves>

4 [mom.gov.sg/statistics and publications/others/work-life harmony/flexible work arrangements](http://mom.gov.sg/statistics-and-publications/others/work-life-harmony/flexible-work-arrangements)

5 [mom.gov.sg/statistics and publications/others/work-life harmony/flexible work arrangements](http://mom.gov.sg/statistics-and-publications/others/work-life-harmony/flexible-work-arrangements)

6 [mom.gov.sg/statistics and publications/others/work-life harmony/flexible work arrangements](http://mom.gov.sg/statistics-and-publications/others/work-life-harmony/flexible-work-arrangements)

7 <http://www.dailymail.co.uk/news/article-2286900/Michael-Bloomberg-backs-Marissa-Mayers-ban-saying-hes-thought-working-home-dumber-ideas-Ive-heard.html>

8 <https://web.stanford.edu/~nbloom/WFH.pdf>

9 www.hr.cornell.edu

创造自由的工作环境：潜在积极性以及远程办公陷阱

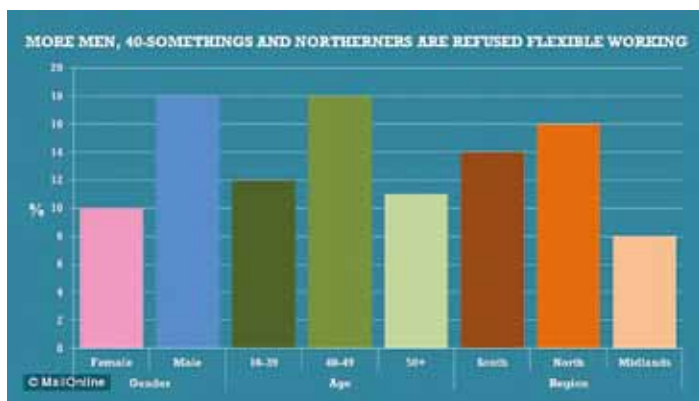
Carmel Perales, 东南亚总经理

拥有超过12年的行政领导经验，Carmel 负责后勤行政集团东南亚的业务运营，并与跨国公司客户和寻求进入亚洲市场专业化的机构之间，建立供应链与物流密切合作。拥有行为学专业大学学历，Carmel以优异成绩大学毕业，是公认的猎头、人才管理以及学习和发展的专家。她经常提供招聘领导力与人才管理方面的合理战略和运营执行意见，内容涉及猎头、职业转型、供应链和物流行业的人力资源、制造业、快速消费品、教育和医疗保健等行业。

Darryl Judd, COO, 物流经理

拥有超过20年的航空、供应链和物流运输行业管理经验，Darryl先后在航空公司和飞机租赁/包机业和大型物流企业内部担任经理。他经常接手关键的人力资源管理咨询项目，支持企业实现变化，特别是围绕并购活动和国际执行管理。

“灵活的工作实践”，或“远程办公”，“在家工作”，无论你怎么称呼它，在家远程工作的概念，在一家咖啡馆，基本上任何传统办公环境以外办公的地方，还是聚集着大量的咆哮和争议。然而这个概念，30多年前首次推出似乎已在很大程度上得到了工作者的接受——“全球各地有五分之一劳动者，在中东、拉丁美洲尤其是亚洲员工，远程办公频繁，每天近10%的工作是在家里完成。”据路透调查表示。



自由与平衡，利与弊

很容易看到这种成功随之诞生。一方面远程办公使雇主可以克服很多挑战，如克服地域方面的挑战，能够采用更多样化的劳动力，还有在工作的母亲。当然，由此概念常表现为许多员工已经接受了自由和平衡。

在另一方面，似乎有一种以Marissa Mayer为首的新思维引起了不小的轰动。因为她在2013年在雅虎担任新CEO的第一批政策之一，就是削减了该公司远程办公政策的大部分员工。Marissa Mayer及许多其他高管自认为，消除远程办公有助于增加工作人员的创造力和凝聚力。媒体曾大量发表文章，描述她的做法如何引起工作进程的退步和雅虎员工将左右摇摆不定全方位离开。然而雅虎仍然是在全球范围内最抢手的雇主之一。

那么什么是利弊？看看各地企业按照此概念下他们的流程有何不同，可以处理这个有争议的政策。

首先，让我们来看看一些有好处的例子：

在Megan Lavey-Heaton最近为美国《卫报》写的一篇文章中说，“在全国范围内，增加远程办公人员的数量可每年节省近2.89亿桶石油和5280万吨的温室气体。根据远程工作研究网络在2010年的一项研究，上述节约就相当于节省了\$ 231亿元的石油，减少1千万辆车运行在道路上。当微系统查看远程办公方案时，该公司发现，他们避免了每年在房地产方面的成本6400万美金，250万美金的电费，在远程办公员工费用上每年人均节省了2335美金。”

际跨国公司。例子包括了从事生物技术方面的ImmuneX公司；职总英康保险合作社有限公司；UNIGARD保险集团；美国公司松下寿电子工业。还有一些从事远程办公的，如IBM加拿大公司；北电；挪威海德鲁公司和宝洁部分企业。

“灵活的工作安排”由新加坡人力资源部出版，展示了在挪威海德鲁公司的研究案例，这是一家数十亿的挪威最大的专业石油生产公司，是全球化肥供应量最大的公司之一，提供气体和电力。在这项研究中，“需要吸引和留住人才是导致引进灵活的工作实践决定的关键推动因素。”由于人口基数小，挪威吸引人才之间的竞争越来越多。该公司正在争先恐后与传统的竞争对手以及互联网创业公司和管理咨询公司争夺人才。在1998年该公司推出了一个名为HYDROFLEX的项目，根据该计划项目的支持下，该公司推出了弹性工作，员工具有在办公室或在家工作的选择。该公司为每个员工提供电脑设备，ISDN线路以及\$ 2,000来购买家具，创造一个家庭办公室。工作时间仍然全职，约37.5小时每星期，但灵活。员工可以自己选择他们想要的工作时间和他们想去的地方，这取决于他们的工作，期限和生产目标等性质，他们可以选择每周两个阴雨天工作日在家。虽然有些员工最初怀疑该计划，其中大多数现在支持。许多人认为更重要的是他们是更有效率地做出工作成果和业绩，而不是何时何地，他们都在工作。他们还能够利用灵活的优势，履行自己的家庭责任。

“在家工作”计划

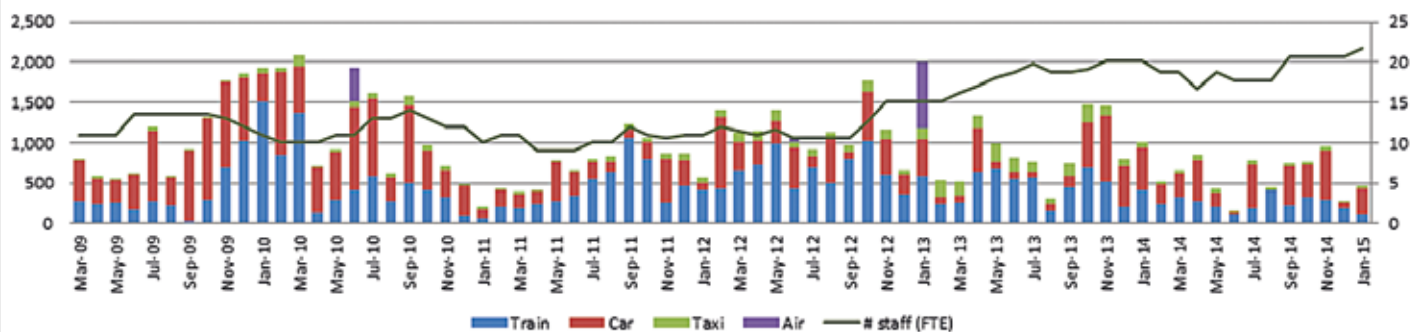
灵活的工作安排

在由韬睿咨询公司（现韬睿惠悦）代表新加坡人力资源部出版的有关工作与生活和发展的驱动力是培养积极主动参与型的劳动力，并在同一时间提高成本效益。“在家工作”的一项研究中，展示了从事灵活工作安排的本地和国

类似研究结果还在宝洁，这家消费产品的全球巨头之一的公司得到发表，“一直采用灵活的工作安排，背后的驱动力是培养积极主动参与型的劳动力，并在同一时间提高成本效益。”“在家工作”计划，允许员工选择这个



2020 Delivery Carbon Footprint (travel)
(kg CO2 per month)



方案，如果他们的工作性质允许的话。公司积极鼓励员工接受这一方案以便更好地维持工作与生活的平衡。事实上，办公室被设计的方式为没有固定的座位，员工每天可以使用60%-70%的座位来工作。宝洁公司制定了明确的工作计划，并将公司的希望传达给自己的员工。除了提供电话线，旨在为办公室工作，公司也在员工的笔记本上安装电脑聊天软件，以使公司能够保持与对方联系。该员工还可以报销购买符合人体工程学设计的座椅。宝洁公司的做法创建了一支更加满意和积极进取的队伍，提高了生产率。把降低办公空间节约下来的经费传递给了客户，而产品质量标准并没有降低。为了使弹性工作的顺利实施，该公司强调，清晰的交流政策需要解释清楚和透明的方式及其理由的重要性。其次，采用一组员工作为方案试点，以展示计划的成功是非常有用。得到员工的支持是比较容易，如果让他们能看到成功的确凿证据。

其中一个更愚蠢的想法...

基于这些例子，都是采用这是专为贵公司的需求的政策作出可观的收益。

这把我们带回到雅虎的例子，Marissa Mayer的决定，它们虽然被很多人视为大逆不道，实际上赢得了很多支持。一些高管人士，在接受电台采访时，Michael Bloomberg说，“远程办公是我听过的蠢想法之一。”Mayer后来阐述了她的想法，让人们开始谈论彼此合作更使他们能培养创造力，要做到这一点的最好办法是让人们在一起，并进行面对面的讨论。

另一个值得注意的问题是，虽然在家工作已由C级管理人员和下层接受，但当中层管理人员仍然有一些怀疑。他们认为，虽然灵活的工作安排提供的好处，也有一些关键问题得不到保障。比如信任和监督，以及在不同时间的工作人员之间的沟通，实现所有工作人员的公平等。

虽然我们有技术，使远程办公成功，Mayer指出的是，我们仍然需要面对人群或个人，在适当的团队中使其工作。也可以说她有时缺乏沟通时候加剧了对这个问题的关注。

也许你需要有更多的不仅仅是一个好的远程办公的政策。还有如何将政策付诸实施。最近的一项由美国斯坦福大学进行的研究发现，尽管从家里(WFH)工作具有明显的好处，但它的实现方

式，让员工如何充分发挥这一政策是非常重要的。

如果使用得当带来的好处

在纳斯达克上市的中国旅行社，拥有16000名员工的携程，也有WFH项目试验结果。自愿参与WFH项目的呼叫中心员工被随机分配，在家还是在办公室做9个月的工作。在家工作带来了13%的业绩增长，其中9%来自每班工作更多的上场时间(更少的休息和病假)，并从每分钟电话(归因于一个更安静，更方便的工作环境)中增加了4%。在家工作还报告出提高了工作的满意度并将员工流失率减半，但他们在在工作表现方面的晋升率有条件下降。由于实验成功，携程推广WFH项目到整个公司，并允许实验员工重新选择在家庭或办公室之间工作。有趣的是，超过半数的人选择了更换，致使WFH项目带来的收益几乎增加一倍，达到22%。这种采用类似WFH现代管理实践时强调了学习和选择效应带来的好处。

所以，最后，每个人都不得不承认，这是一个相当复杂的问题。如果使用得当，它有巨大的好处。如果使用咨询和精密的衡量，它最终

是大多数公司实现各种竞争力的一个非常有用的工具。特别是在供应链和物流，时间是最重要的，个人在规定的日程安排的可用性是必要的，特别是对于需要在全世界拓展市场的团队协作和灵活性的项目，工作人员是有限的，状态永远在改变。

为了评估个人和公司价值，一些公司要求员工输入。考虑灵活的工作安排时，美国康乃尔大学的人力资源网站你在康奈尔大学的生活，支持灵活的工作安排，提出了一些注意事项。员工需要详细说明其目标、工作任务、指标等，可能需要考虑或改变未来的问题。员工需要知道部门经理或主管的要求，以及这种灵活的工作安排对同事和客户需求的影响。

最后，做这种努力的关键是设定明确的指导方针和政策，有效地传达给员工。可靠的工作小时跟踪器是对员工灵活工作安排有效的管理工具。知名度和活动结果的透明度是至关重要的，是应该可以衡量的。

鉴于以上所提供的灵活的工作安排的优点和缺点，我的问题是，我们是否准备好失去了高性能的人，或者我们应该开始致力于制定结构和准则，慢慢地拥抱这些利好，以便提高生产力并留住有价值的员工？



Presenting the Worldwide Transport Logistic Events Cluster

呈现全球交通运输物流活动集群

Jutta Seitz

Messe München GmbH PR Manager

Jutta Seitz

慕尼黑展览公司公关经理

- **Istanbul 2015: logitrans 2015, International Transport Logistics Exhibition**
- **Chengdu 2015: Cooperation with CITLE in Chengdu**
- **Mumbai 2016: CTL in co-operation with transport logistic**
- **Shanghai 2016: transport logistic China with Air Cargo China**
- **Munich 2017: transport logistic with Air Cargo Europe**

- **2015年伊斯坦布尔: logitrans 2015年, 国际运输物流展**
- **2015年成都: 在成都与CITLE合作**
- **2016年孟买: CTL中的合作与运输物流**
- **2016年上海: 中国运输物流, 中国航空货运博览会**
- **2017年慕尼黑: 欧洲运输物流与航空货运**

The next event coming up in this cluster is **logitrans 2015**, the International Transport Logistics Exhibition. This exhibition, now in its ninth edition, takes place at the Istanbul Expo Centre from November 18 to 20, 2015. Showcased at this event is a broad range of products and services all along the value chain in logistics, telematics and transport. Located in Turkey, logitrans is the ideal bridge between the markets of Europe, Asia and Russia.

Taking place in 2015 for the first time, as part of logitrans, is the new conference *PeriLog*. This conference focuses on the topics of transport and storage of perishable goods, as well as cool-chain logistics. In particular, it looks at logistics solutions for fresh produce for the Eurasian region.

Above all the *PeriLog* conference at logitrans concentrates on the importance of food logistics for the Eurasian market. Last year Turkey exported over 3.5 million tons of fresh produce, around 17 percent of which went to the Middle East. Thanks to its geographical location, Turkey is the ideal market place and trade-fair location for these regions.

China International Transportation and Logistics Expo (CITLE) follows logitrans just a week after, taking place from November 26 to 28, 2015 in Chengdu. Messe München is expanding its international portfolio as part of the cooperation with CCTA, one of China's most important logistics associations. This strengthens both CITLE and transport logistic China in Shanghai. These two fairs will now be held in alternate years.

Transport logistic is expanding to India. As a part of the cooperation agreement, Messe München for the first time will be involved in **CTL - Cargo Transport Logistics 2016**, the 9th international congress with accompanying exhibition for the logistics sector. CTL in co-operation with transport logistic takes place on February 18 and 19, 2016 in Mumbai.

India is one of the fastest growing economies in the world. The Indian logistics market, however, is only at the beginning of its development. With a population of over 1.3 billion in India, the transport and logistics sector is facing huge demands. There is an urgent need for stable logistics chains.

The most potential can be seen in the pharmaceuticals industry, mining and the electrical and automobile industries, all of which will show increasing demand for logistics services. For the European customers of transport logistic, CTL in co-operation with transport logistic is paving the way for an early entry into this growing market.

Between 14 and 16 June 2016, decision-makers in Asia will be meeting up at **transport logistic China** in Shanghai. It will showcase the entire spectrum of products, technologies and services for the logistics sector. For the first time transport logistic China will also be accompanied by *PeriLog - fresh logistics Asia*. As a continuation of the conference in Istanbul, there will also be a dedicated exhibition section. The logistics market for fresh, frozen and perishable goods and foodstuffs is growing fast, not only in China, but in the entire Asia. In the upcoming years the cool-chain market in Asia is expected to expand by up to 50 percent. The demand is rising both in the supply of own markets and in the growing export market for perishable goods. It is estimated that currently around 30 percent of all temperature-sensitive goods in China have to be destroyed because of lack of appropriate infrastructure. transport logistic China offers top-quality solutions for these challenges.

Air Cargo China will be held as a "fair within a fair". Specifically targeting the needs of the air freight market in the dynamic Asian region, it is also flanked by a conference focusing on international and regional aspects.

In 2017 the wheel comes full circle. This is when **transport logistic and Air Cargo Europe** take place again in Munich - from May 9 to 12. ■

接下来的活动即将聚集于2015年logitrans, 国际运输物流展。本次展会, 目前已进入第九届, 2015年11月18日至20日在伊斯坦布尔博览中心举行, 本次活动一直以来在物流、远程信息处理和运输价值链方面展示范围广泛的产品和服务。位于土耳其的logitrans是欧洲、亚洲和俄罗斯市场之间的理想桥梁。

作为logitrans的一部分, 2015年第一次举办了新会议PeriLog。本次会议的重点主题是易腐货物的交通运输和存储, 以及冷却链物流。特别着眼于为欧亚地区新鲜农产品提供物流解决方案。

首先, PeriLog会议聚焦于欧亚市场的食品物流。去年, 土耳其出口了350万吨新鲜蔬菜, 17%左右前往中东地区。由于其地理位置, 土耳其是这些地区理想的市场和贸易展览地。

中国国际运输与物流博览会(CITLE)的日期仅在logitrans开始短短一周后, 于2015年11月26日至28日在成都举办。慕尼黑国际博览集团正在扩大其国际投资, 与CCTA合作, 这是中国最重要的物流协会的一个组成部分。双方加强CITLE和在中国上海运输物流展。这两个展会目前将隔年举行。

运输物流的业务扩展到印度。作为合作协议的一部分, 慕尼黑国际博览集团首次将参与到CTL ---- 2016年货物运输物流活动中, 随同展会召开第九届物流业国际会议。CTL与在2016年2月18日和19日在孟买举办的运输物流展会进行合作。

印度是世界上增长最快的经济体之一。但是印度物流市场还只是处于其发展的开始。由于超过13亿的人口, 印度交通和物流行业正面临着巨大的需求。目前迫切需要有稳定的物流链。

最具潜力可以看出是在制药业、采矿业和电力、汽车等行业, 所有这些都表现出对物流服务的需求日益增加。对于运输物流业的欧洲客户, CTL的合作为早日进入运输物流这个不断增长的市场铺平了道路。

2016年6月14日至16日, 亚洲的决策者将在中国上海的运输物流展会中见面。这将展示物流业的产品、技术和服务的整个范围。中国的运输物流展会也将第一次迎来PeriLog --- 亚洲新鲜物流会议。作为一个延续在伊斯坦布尔的会议, 也将有一个专门的展区。新鲜、冷冻和易腐货物和食品的物流市场正在迅速成长, 不仅在中国, 而且在整个亚洲。在未来几年亚洲凉爽链市场有望扩大达50%。无论是在本国市场的供应, 还是不断增长的出口市场易腐货物, 需求都正在上升。据估计, 目前约30%对温度敏感的产品在中国都有因缺乏适当的基础设施被摧毁。中国运输物流展为这些挑战提供了最优质的解决方案。

中国航空货运博览会将举办成为一个“显示公平的展会”。专门针对充满活力的亚洲地区航空货运市场的需求, 它也会将会议重点聚焦于国际和地区问题。

在2017年将周而复始。这是当运输物流展会和航空货运展会再次在欧洲, 即慕尼黑举办 ---- 时间为5月9日到12日。 ■



BPO Conference Focuses on Russia

More than 100 delegates from the Baltic ports and the governments of the Baltic countries, as well as EU representatives, scientists, consultants and large numbers of media participated at the annual BPO (Baltic Ports Organization) conference in September, which took place in Riga, the capital of Latvia.

The Baltic ports and the entire market of this industry are going through a complicated period, caused by the unfavourable context of macro-economic and geopolitical situation.

The hosts of the conference – the representatives of Riga port did not need to say a word: the participants of the conference witnessed the empty and stiff port of Riga during a sightseeing tour on the harbour waters. The entire area of the port and its quays was shrouded by unshakable peace and silence as if in the fairy tale about the sleeping beauty. The cranes and port equipment were stiff and empty and the quays showed no signs of life with only two ships mooring along the entire port perimeter and one of them was a cruise vessel.

In truth, the image was joyless and creepy. Even the competitors of the port of Riga were not happy to see it, but rather distressed and worried, as the symptoms of peace epidemic, which struck Riga port so distinctly and were caused by the restrictions of trade between Russia and the EU, the decline of trade in the USA and other countries, as well as devaluation of influential currencies such as Chinese yuan, Russian rouble and Kazakhstani tenge, may spread rapidly.

Therefore, it is not surprising that these issues were intensively discussed at the conference, with the first reports dedicated to the Russian market and the analysis of economic relations between the EU and Russia.

The analyst Torbjörn Becker, the Director of Stockholm Institute of Transition Economics (SITE) emphasized the fact that as of 2014 Russia is experiencing an economic decline. During the 3rd quarter of 2015 the decline reached 4%, while compared to the same period in 2014 imports decreased by 8%.

The situation in the markets of Russia and other CIS countries is well-illustrated by several curves demonstrated by T. Becker.

The professors Sergei Sutyryn and Yelena Jefimova from the Department of Global Economics at the Faculty of Economics of Saint-Petersburg State University, provided a rather optimistic position of the Russian foreign trade,



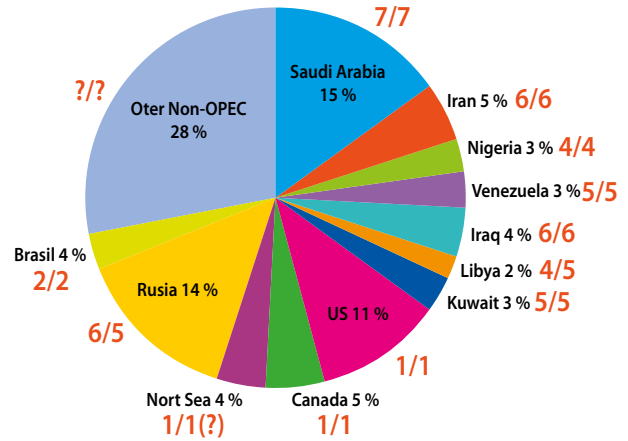
newest trends, perspectives and challenges, stating that the Russian trade and budget were largely influenced by reduced oil prices (see some of the figures provided by the speakers).

Peter Eltsov, the research associate on the matters of international security at the US National Defence University, touched the same topic in another context: his opinion about Russia's participation in the Syrian civil war, expressed in the *Politico* portal, was rather sarcastic. He stated that the decade of high oil prices has ended and was unlikely to return. And, aside from oil, Russia has no competitive goods to offer to the international market, except for weapons and vodka. Since the beginning of the economic recess in 2008 the value of the Russian rouble fell almost twice, and the political isolation of the Russian economy is not helping either.

BPO conference discussed many other important issues as well, such as environmental problems, the concept of TEN-T land transport corridors, MoS program and others. You can read more about it on the website of the magazine at <http://www.jura.lt/ivyke-renginiai> and the BPO portal at <http://www.bpoports.com/baltic-ports-conference/>

The 25th BPO conference will take place on 8–9 September 2016 at the Finnish ports of Helsinki and Hamina-Kotka.

Oil reserves vs political freedom



Commodity structure of Russian exports

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Mineral products	69.8	67.4	68.8	70.3	70.1	70.6	70.2
Metal & precious stones	13.2	12.8	13.0	11.1	8.6	7.8	8.1
Wood & pulp products	2.5	2.8	2.5	2.1	2.0	2.1	2.3
Machines & Transport units	4.9	5.9	5.7	4.5	4.9	5.3	5.0



BPO大会聚焦俄罗斯

来自波罗的海国家的政府和港口的100多名代表，以及欧盟代表、科学家、咨询顾问和大量媒体，参加了9月份在拉脱维亚首都里加举办的一年一度的BPO(波罗的海港口组织)大会。

波罗的海港口和这个行业的整个市场正在经历一个复杂的时期，这是由宏观经济和地缘政治局势不利情况造成的。

本次会议的东道主——里加港的代表就此没必要做任何阐述：本次会议的与会者在港区水域的团队观光中见证了里加港的空荡与僵硬。港口和码头的整个区域被不可动摇的和平与沉默笼罩，仿佛童话中的睡美人。起重机和港口设备空闲而僵硬，码头也没显示活力迹象，只有两艘船沿着整个港口周围停泊，其中之一是游轮。

事实上，这是一幅郁郁寡欢且进展缓慢的景象，连里加港的对手都不会乐意见到，而只有心疼和担心。清晰袭击里加港的和平‘疫情’症状来源于俄罗斯和欧盟之间的限制，在美国和其他国家贸易的衰落，以及有影响力的货币如人民币、俄罗斯卢布和哈萨克斯坦坚戈贬值，可能会迅速蔓延。

因此，这些问题都在会议上集中讨论并不奇怪，第一份报告专门针对俄罗斯市场，并分析欧盟和俄罗斯之间的经济关系。

斯德哥尔摩研究所(SITE)转型经济学的主任，分析师Torbjörn Becker强调指出，2014年俄罗斯正在经历经济衰退。在2015年第三季度的跌幅达到了4%，与2014年同期相比，进口量减少了8%。

俄罗斯和其他独联体国家市场的情况良好，这一点通过T. Becker展示了几款曲线得到说明。

圣彼得堡国立大学全球经济系教授Sergei Sutyryn和Yelena Jefimova所提供的对俄外贸的最新趋势，对前景和挑战处于相

俄罗斯美元石油出口价格(美元/吨)

Actual export prices for Russian oil (USD per ton)			
July 2008	887.4	Dec. 2011	752.3
Dec. 2008	325.2	July 2012	681.6
Jan. 2009	291.6	Dec. 2012	735.7
Aug. 2009	467.0	July 2013	748.2
Dec. 2009	508.7	Dec. 2013	739.9
July 2010	530.2	July 2014	743.3
Dec. 2010	610.1	Dec. 2014	493.4
July 2011	776.1	March 2015	383.1



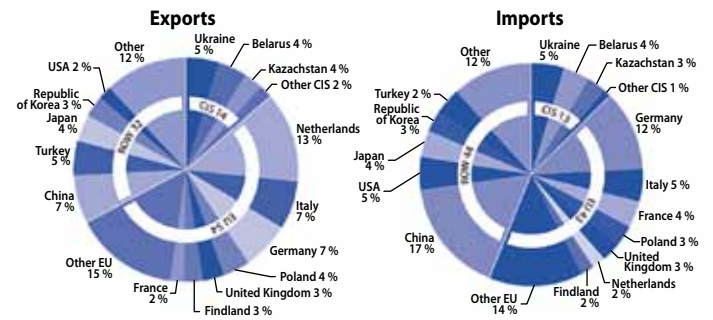
当乐观的立场，并指出，俄罗斯的贸易和预算在很大程度上被石油价格影响而减少(看到一些由演讲者提供的数字)。

美国国防大学国际安全事务的助理研究员Peter Eltsov，触动了同一主题的另一个方面：他发表在门户网站Politico上对俄罗斯参与叙利亚内战的意见，是相当讽刺。他说，高油价的年代已经结束，是不可能返回。而且，除了石油，俄罗斯已经没有竞争力的商品可以提供给国际市场，也只有武器和伏特加了。由于经济凹槽，2008年年初俄罗斯卢布的价值下跌了近两倍，而俄罗斯政治上与经济孤立，对其没有帮助。

BPO大会还讨论了其他许多重要问题，如环境问题，TEN-T陆路交通走廊理念，MoS项目等。更多信息请参阅杂志网站<http://www.jura.lt/lt/ivyke-renginiai>，以及BPO门户网站<http://www.bpoports.com/baltic-ports-conference/>

第25届BPO大会将于2016年9月8-9日在赫尔辛基和哈密纳-科特卡港口举办。

2014年中俄贸易伙伴





Transit Kazakhstan 2015 (Almaty, Kazakhstan) ASIAN AND EUROPEAN COUNTRIES FOCUS ON THE PROJECT OF THE NEW SILK ROAD

On 16–18 September many countries of Asian, European and American continent were focused on Almaty, the business capital of Kazakhstan, which hosted the 19th Kazakhstani international transport and logistics exhibition. In addition to this traditional event there were also different presentations, meetings, discussions and seminars. Many events concentrated on the countries' aspiration to join the project of the New Silk Road One Belt, One Road, and discuss the possibilities and perspectives of participation in it.

Kazakhstan is one of the main points on the Great Silk Road between Asia and Europe. This is why this global project initiated by China, receives so much attention.

The international business magazine JŪRA MOPE SEA is interested in the topic of the Silk Road, has been comprehensively analysing it for almost 16 years – even long before the project *One Belt, One Road* was announced – and it could be said that presently it is in the epicentre of this project. The magazine is actively cooperating with global business experts, one of the largest Chinese news agencies Xinhua and other information sources, and thus presents a broad picture of the strategy and perspectives of the project *One Belt, One Road*, as well as its importance to the development of the global transport system. This was repeatedly emphasized by the participants of Transit Kazakhstan exhibition, visiting the stand of the magazine JŪRA MOPE SEA.

One of the most important transport events in Central Asia – the exhibition Transit Kazakhstan 2015 – was participated by 130 companies with the Baltic States (Lithuania, Latvia and Estonia) being the most active among the EU countries. They made a complex presentation of the potential of their transport services.

The companies of the countries seeking to work with Kazakhstan were encouraged by the words of Aset Asavbayev, the Chairman of the Transport Committee of the Ministry of Investments and Development of the Republic of Kazakhstan, said during the opening ceremony of the exhibition, reassuring that Kazakhstani Parliament and Government pay special attention to transport issues. According to him, in the upcoming ten years Kazakhstan intends to invest about 3 trillion tenge (311 3 325 031.13 EUR) to the development and modernization of the transport sector. In his turn Saulius Gir-

dauskas, the Vice-Minister of the Ministry of Transport and Communications of the Republic of Lithuania, said that Kazakhstan is becoming one of the priority partners of Lithuania in transport area, and over the last decade the trade volumes between Lithuania and Kazakhstan increased 12.5 times.

During bilateral meetings of Kazakhstani and Lithuanian representatives great attention was focused on carriers' issues under presently complicated market conditions.

Erlandas Mikėnas, the new President of the Lithuanian National Road Carriers' Association LINAFA, and Valdas Kazlauskas, the Head of the Freight Transport Department, discussed the issues of carriers and further perspectives in Kazakhstani market with Vytautas Naudužas, the Ambassador of the Republic of Lithuania in Kazakhstan, Kęstutis Kudzmanas, the Ambassador-at-large on the matters regarding economic safety policy of the Ministry of Foreign Affairs, Regimantas Jablonskas the Consul General of the Republic of Lithuania in Almaty, as well as Andrius Burba and Aneta Kacėnaitė, the Attaché for Commercial Affairs of the Republic of Lithuania in Kazakhstan. The representatives of Lithuania communicated the carriers' problems to Aset Asavbayev, the Chairman of the Transport Committee of the Ministry of Investments and Development of the Republic of Kazakhstan

The eve of the exhibition marked the opening of the representative office of Lithuanian Railways in Astana, the capital of Kazakhstan. The office of the Lithuanian Railways is established in the premises of Kazakhstani railways Kazakhstan Temir Zholy. The main purpose of opening the representative office is to increase cargo transportations from China via Kazakhstan and Lithuania to Europe and back. The task of the representative office is to develop relations with existing clients and look for new ones, attract new cargoes, develop new projects together with Kazakhstani Railways and negotiate for better tariffs for the clients.

One of the most important tasks is to take care of the common Lithuanian and Kazakhstani railway project – container train *Saulė (Sun Train)*. Cargoes from China are crucial for increasing its competitiveness. The delegation of Lithuanian transport representatives met Hasim Mutelif, the Vice-Governor of the Chinese Xinjiang province, and the authorities of Xinjiang province expressed their support for the Lithuanian initiative to extend the Viking route up to the Chinese city of Urumchi, which seeks to achieve the status of a multimodal transport centre. ■



2015年过境哈萨克斯坦展会，哈萨克斯坦，阿拉木图 亚欧国家聚焦于发展新丝绸之路项目

在9月16-18日，亚洲、欧洲和美洲的许多国家都汇集在阿拉木图，哈萨克斯坦的商业首都，这里在举办第19届哈萨克斯坦国际运输与物流展览会。除了这种传统的活动，也有不同的演示、会议、讨论和研讨会。许多事件聚焦于国家希望加入的新丝绸之路，‘一带一路’项目，并讨论参与的可能性和前景。

哈萨克斯坦是亚洲和欧洲之间的丝绸之路要点之一。这就是为什么由中国启动的这一全球性项目，受到这么多的关注。

国际商业杂志《海》对丝绸之路的话题感兴趣，已经全面分析了它16年 ---- 甚至长到在‘一带一路’项目宣布之前就开始了，可以这样说，现在完全是处于该项目的中心。该杂志正积极开展与全球业务专家的合作，如中国最大的新闻机构新华社以及其他信息来源机构，并由此展示了一幅围绕着‘一带一路’而展开的宽广战略蓝图，以及发展全球交通体系的重要性。这些观点已经由杂志《海》在其过境哈萨克斯坦展会上，和与会者多次重点谈过了。

中亚地区的一个最重要的交通活动 ---- 2015年过境哈萨克斯坦展会 ---- 其中参与的130家波罗的海国家（立陶宛，拉脱维亚和爱沙尼亚）企业在欧盟国家中最为活跃。他们对于其运输服务潜力做了深度介绍。

寻求与哈萨克斯坦合作的国家的公司，被哈萨克斯坦共和国发展和投资部门的运输委员会主席Aset Asavbayev的话深深鼓舞，他在展览开幕式上说，令人欣慰的是哈萨克斯坦议会和政府特别重视运输问题。据他介绍，未来10年哈萨克斯坦打算投资约3万亿坚戈来实现交通运输部门的发展和现代化。轮到立陶宛共和国交通部副部长Saulius Girdauskas发言，他说

哈萨克斯坦正在成为立陶宛在运输领域的优先合作伙伴之一，而且在过去十年立陶宛和哈萨克斯坦之间的贸易额增加了12.5倍。

在哈萨克斯坦和立陶宛的代表举行的双边会议上，高度重视存在于目前复杂的市场条件下的承运人议题。

立陶宛全国公路承运人协会LINAVA新一届主席Erlandas Mikėnas，货运部的负责人Valdas Kazlauskas，讨论了哈萨克斯坦的承运人问题，并就进一步视角问题与立陶宛共和国驻哈萨克斯坦大使Vytautas Naudužas和Kęstutis Kudzmanas就有关经济的外交事务进行了讨论，立陶宛共和国驻阿拉木图总领事Regimantas Jablonskas，立陶宛共和国驻哈萨克斯坦商业事务部政策事务随员Andrius Burba 和 Aneta Kacėnaitė，这些立陶宛代表向哈萨克斯坦运输委员会主席Aset Asavbayev就发展和投资的相关问题提问。

展会前夕标志性事件是立陶宛铁路的新办事处，在哈萨克斯坦首都阿斯塔纳举办的开幕式。立陶宛铁路办事处成立于是源于对哈萨克斯坦铁路的承诺。开设代表处的主要目的是增加从中国经哈萨克斯坦和立陶宛到达欧洲，以及回城的货物运输。该代表处的任务是开发并维持与现有客户的关系，同时寻找新的货源，吸引新的货源，与哈萨克斯坦铁路一起为开发新项目进行谈判，以便为客户提供更低廉的关税。

其中最重要的任务就是要照顾好立陶宛和哈萨克斯坦共同的铁路项目---- 名为Säule的集装箱专列火车。来自中国的货物是提高专列竞争力的关键。立陶宛运输代表团会见了中国新疆维吾尔自治区副主席Hasim Mutelif，新疆当局表示支持立陶宛延长维京路线到达中国城市乌鲁木齐，这可以寻求实现多式联运的中心地位。

KNOWLEDGE SHARING FORUM

COMPLEX, CONNECTED AND CHANGING FAST!
- WHAT'S NEXT FOR GLOBAL SUPPLY CHAINS?



Explore **future directions for global supply chains** with **Mark Hillar** – author of the ground-breaking new book ‘Global Supply Chain Ecosystems’ – through a unique **Knowledge Sharing Forum** that is ideal for corporate briefings, regional management meetings, sales conferences and client events.

MARK HILLAR

GLOBAL SUPPLY CHAIN ECOSYSTEMS

STRATEGIES FOR COMPETITIVE ADVANTAGE
IN A COMPLEX, CONNECTED WORLD



UNIQUE KNOWLEDGE SHARING FORUM EXPLORING FUTURE DIRECTIONS FOR GLOBAL SUPPLY CHAINS

Enlightening and thought-provoking exchange that will engage your customers and empower your employees.

Exploring the key dynamics and mega forces shaping the supply chains of tomorrow, this interactive briefing is perfect for your organisation's regional management meetings, sales conferences and client hospitality functions.

Each Knowledge Sharing Forum includes multiple copies of Global Supply Chain Ecosystems and features a keynote presentation encapsulating key themes from the book – tailored to your priority topics – through which Mark explores the complexities, challenges and opportunities facing companies in the rapidly evolving supply chain environment.

WHAT'S INCLUDED?

Explore future directions for global supply chains by hosting this unique Knowledge Sharing Forum comprising the following elements:

- **Keynote presentation** – Mark will develop and deliver an engaging, informative presentation – for your choice of audience, venue, location and date
- **Global Supply Chain Ecosystems** – signed copies of Mark's book
- **Branded book covers** – customised book sleeves featuring your logo and company description
- **Roundtable dialogue** – an interactive information exchange, supplementing the keynote, sharing and exploring “Asia Supply Chain Insights”, providing your guests the opportunity to discuss with Mark their most pertinent and pressing supply chain issues
- **Book signing session** – customised book sleeves featuring your logo and company description

YOUR PREFERRED TOPICS

Mark's keynote presentation will be tailored to cover your choice of key topics explored in his book, for example:

- **Supply Chain strategies for the Asian Century** – seizing opportunities and overcoming challenges across Asia's emerging and developing markets
- **Sustainable supply chains** – why ‘green’ ecosystems matter more than ever
- **Risk and supply chain resilience** – anticipating the threats and planning your response
- **Omni-channel supply chains** – navigating the complex challenges of e-commerce logistics in a multi-channel world
- **Supply chain innovation** – exploring the latest developments that could change the game and revolutionise global supply chains



IX Belarusian Transport Week – Transport and Logistics 2015 (Minsk, Belarus)



Lithuanian-Belarusian forum opened the Belarusian Transport Week

The delegations of Lithuanian transport representatives, having just returned from the international events in Lianyungang in China and Almaty, the business capital of Kazakhstan, where the dominant issues were the perspectives of the New Silk Road, turned to the neighbouring Belarus, where they took part at the traditional IX Belarusian Transport Week in Minsk, opened by the Lithuanian-Belarusian transport forum just before the presidential elections.

Rimantas Sinkevičius, the Minister of Transport and Communications of the Republic of Lithuania noted that the transport sector was one of the major bilateral economic and commercial development factors. "The only modern and efficiently operating ice-free port of Klaipėda allows to transport cargo from Belarus to the Western Europe and Scandinavia by transit via Lithuania safely, quickly and at the lowest cost", said the Minister R. Sinkevičius.

The investments into the infrastructure of the port of Klaipėda, made during the recent three years, significantly increased its stevedoring and warehousing capacities. The current oil product handling and storage capacities in the port amount to 12 million tons, grain and other agricultural products – up to 6.5 million tons, mineral fertilizers – 14 million tons, containerized cargo – up to 1.5 million TEU. During the first half of this year transportation of transit cargo from Belarus via Klaipėda port increased by 8.6 percent and reached 6.9 million tons.

During the entire period the Belarusian cargoes transported to Lithuania constituted 10.33 million tonnes or 12 percent more than during the same period last year.

It is anticipated that the container trains such as the *Saulė (Sun Train)*, *Baltic Wind*, *Mercury* and *Viking* will help to develop the freight transport corridors, especially in the context of European and Asian economic relations.

Consultations about cargo flows and enjoying adrenaline

The Small Belarusian transport and logistics exhibition made everyone busy – even those that were well-prepared for the exhibition beforehand. This could be said about the Lithuanian transport sector too. Port companies participating in the joint exposition of the Port of Klaipėda met with their current and potential partners, Belarusian exporters and importers.

AB Lithuanian Railways extended the cooperation contracts with their clients and partners – the companies Grodno Azot and Avantreil from Belarus – which remain the most important cargo transportation market for Lithuanian Railways for several years in a row. Last year the amount of cargo transported between Lithuania and Belarus constituted 15.5 million tons, or 32.3 percent of the total cargo flow, while in the eight months of this year – 11.3 million tons of cargo, or 36.3 percent of the total volume of cargo.

"We are planning to transport about 2.5 million tons of Grodno Azot and Avantreil cargoes this year. The extended contracts will allow us to keep similar cargo volumes with those clients next year, as well as maintain the income," said Saulius Stasiūnas, the Deputy Director for Development of Freight Transportation of the Lithuanian Railways.

Bunasta Customs Brokerage Company decided to surprise its clients with special entertainment related to the topic of the exhibition. They brought a sports car to the autodrome of their partners in Minsk and the staff of the company held sport driving lessons with an instructor. The participants of the exhibition seeking for a dose of adrenaline and wishing to fly on the route, taking part in the tricks seen in action films, could do that sitting next to a professional racer.

Chinese giant CMG – a desired partner

The exhibition stand of one of the largest companies – Chinese state corporation China Merchants Group (CMG) – was very small and modest, but attracted the largest numbers of visitors and was the most desired partner.

China Merchants Group, founded in 1872 is one of the largest Chinese state companies and a leader among Chinese state port operators. The company also renders banking, securities, insurance and brokerage, fund management services, issue of securities, online securities trading services, and it is also a platform of direct investment management services. China Merchants Group is presently implementing a 500 million USD project in Belarus by developing the Great Stone – a huge industrial park next to Minsk airport. They intend to complete the first stage of the works until the end of 2016.

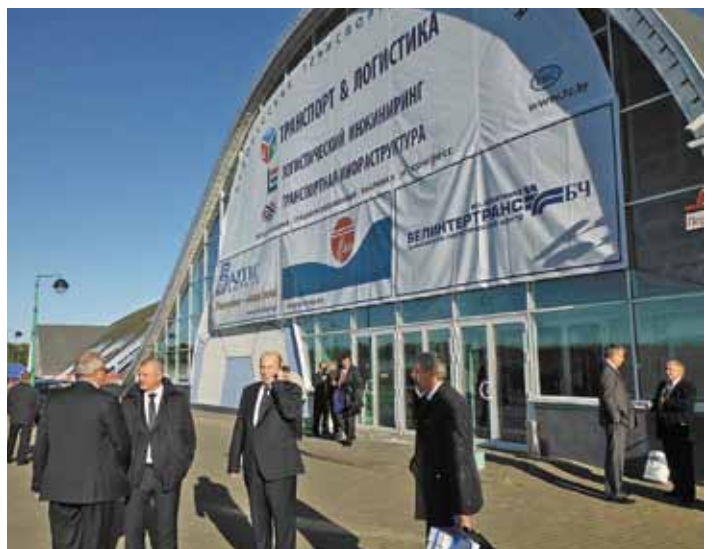
CMG delegation, led by the President Li Xiaopeng, came to Lithuania on the 6 October, met the Prime Minister of Lithuania Algirdas Butkevičius, visited AB Lithuanian Railways and Klaipėda State Seaport.

During the visit at the Government of Lithuania, Klaipėda State Seaport Authority and China Merchants Group signed a Memorandum.

During the construction of the Great Stone industrial park they intend to use the port of Klaipėda for transporting building materials, installations, constructions and, when the plants start operating, raw materials.

Lithuanian Railways and China Merchants Group signed an agreement regarding the establishment of a common forwarding company. This company will take care of freight forwarding between Lithuania, Belarus and China and provide all logistics services.

China Merchants Group discussed cooperation perspectives with the magazine JŪRA MOPE SEA as well. ■



第九届白俄罗斯交通周 ---- 2015年运输及物流，明斯克， 白俄罗斯

立陶宛，白俄罗斯论坛拉开了白俄罗斯交通周的帷幕

立陶宛运输代表团，刚刚从中国连云港和哈萨克斯坦阿拉木图的国际活动中归来。活动中主要探讨的议题是新丝绸之路，之后转向了邻国白俄罗斯。在那里的明斯克正在举行传统的第九届白俄罗斯交通周----白俄罗斯交通论坛，本次活动正在立陶宛总统大选之前展开。

立陶宛共和国交通部部长Rimantas Sinkevičius指出，交通运输部门是重要的双边经济和商业发展的因素之一。“克莱佩达唯一的现代化和高效运转的不冻港，可通过立陶宛将货物从白俄罗斯运输到西欧和北欧，过境安全、迅速、成本低”，R.Sinkevičius部长说。

该投资进入克莱佩达港近三年期间的基建设施，显著提高了装卸和仓储能力。目前在港口成品油的处理和存储容量为1200万吨，粮食等农产品 - 高达650万吨，矿物肥料 - 1400万吨，集装箱货物 - 高达150万TEU。在今年从白俄罗斯经克莱佩达港的过境货物上半年增长了8.6%，达到690万吨。

在整个白俄罗斯货物运输到立陶宛的过程中，货物达1033万吨，比去年同期增长12%。

据预计，该集装箱班列，如Säule，波罗的海风，水星和维京将有助于发展货运走廊，特别是在欧洲和亚洲的经济关系中。

有关货物的流动以及获益于相互间磋商

这个小型的白俄罗斯运输与物流展览会让每个人都忙 ---- 即使是在展览事前已做过精心准备。对立陶宛交通部门来说也是一样。港口公司参与克莱佩达港的联合展团，会见他们目前和潜在的合作伙伴，以及白俄罗斯的进出口商。

AB立陶宛铁路扩展与他们客户之间的关系，扩展和合作伙伴的合作合同 ---- 来自白俄罗斯的Grodno Azot 和Avantreil公司---- 他们占据立陶宛铁路最重要的货物运输市场已经有几个年头了。去年立陶宛和白俄罗斯之间的货物运输量构成了1550万吨，占货流的32.3%，而在今年8月份 ---- 1130万吨的货物占货物总量的36.3%。

“我们计划今年运送Grodno Azot 和Avantreil的货物约250万吨。扩展的合同将允许我们明年与客户保持类似的货运量，以及维持收入。”立陶宛铁路副主任Saulius Stasiūnas谈到货运发展时这样说。



Bunasta报关公司决定给客户一个惊喜，提供与展览相关的特别娱乐活动。他们给在明斯克的伙伴带来了跑车，以及赛车场公司的工作人员与教员，举行了运动驾驶课程。展会寻找让人兴奋的活动，希望空中沿着航道翱翔，参与观看动作片的制作技巧，可以坐在一位专业赛车手身边来做这些事情。

中国巨人CMG ---- 雄心勃勃的合作伙伴

该展台最大的公司之一 ---- 中国国有企业中国招商局集团 (CMG) - 非常小，不起眼，但吸引的游客人数最多，是最需要的合作伙伴。

中国招商局成立于1872年，中国招商局集团目前是中国最大的国有企业和中国国有港口运营商中的佼佼者。该公司还从事银行、证券、保险、券商、基金管理业务、发行证券，网上证券交易服务，而且它也是直接的投资管理服务平台。

中国招商局集团目前正在实施白俄罗斯的5亿美元的大石头开发项目--- 一个明斯克机场旁巨大的工业园区。他们打算在2016年年底完成工程的第一阶段。

CMG代表团由总经理李晓鹏带领， 10月6日抵达立陶宛，会见了立陶宛总理Algirdas Butkevičius，走访了AB立陶宛铁路和克莱佩达国家海港。

在访问立陶宛政府和国家克莱佩达海港管理局期间，中国招商局集团签署了谅解备忘录。

在大石材工业园的建设中，他们打算使用克莱佩达港运送建筑材料、设备，以及当工厂开始运营时的建筑原材料。

立陶宛铁路和中国招商局集团签署了关于建立共同代理公司的协议。本公司会照顾立陶宛、白俄罗斯和中国之间的货运代理，并提供所有的物流服务。

中国招商局集团也同国际商业杂志《海》就合作前景进行了讨论。





IN PERSON WITH CHINA (5)

Zita Tallat-Kelpšaitė

Shanghai – the city of white magnolia

In the last edition of the magazine we parted with Gansu province, the cradle of the civilization on Earth – the Yellow river, stories about the legendary king Gesar as well as Tibetan Buddhist monks spreading reconciliation and peace.

The last point of this trip was Shanghai - the megapolis of China and the world, the pot of nations, as well as the centre of business and finances.

I happened to visit this city, where the magazine usually participates at international transport and logistics exhibitions, several times. However, during this trip, with the help of Shanghai Municipality, I managed to see Shanghai the way China wants to show it to the world.

In Chinese the name of Shanghai literally means a city located near the sea or a city on the sea-shore. Before the city was built on the eastern estuary of Yangtze, which is the longest river in China, there was only water and viscous swamps. The western part of the present city dried up about six thousand years ago, and the eastern part became a plot of land two thousand years later.

The present river and sea port Shanghai occupies the area of 6 340.5 square meters, extending about 120 km north and almost 100 km east and west. The city has the status equal to province and is directly accountable to central authorities. Shanghai is one of the most densely populated

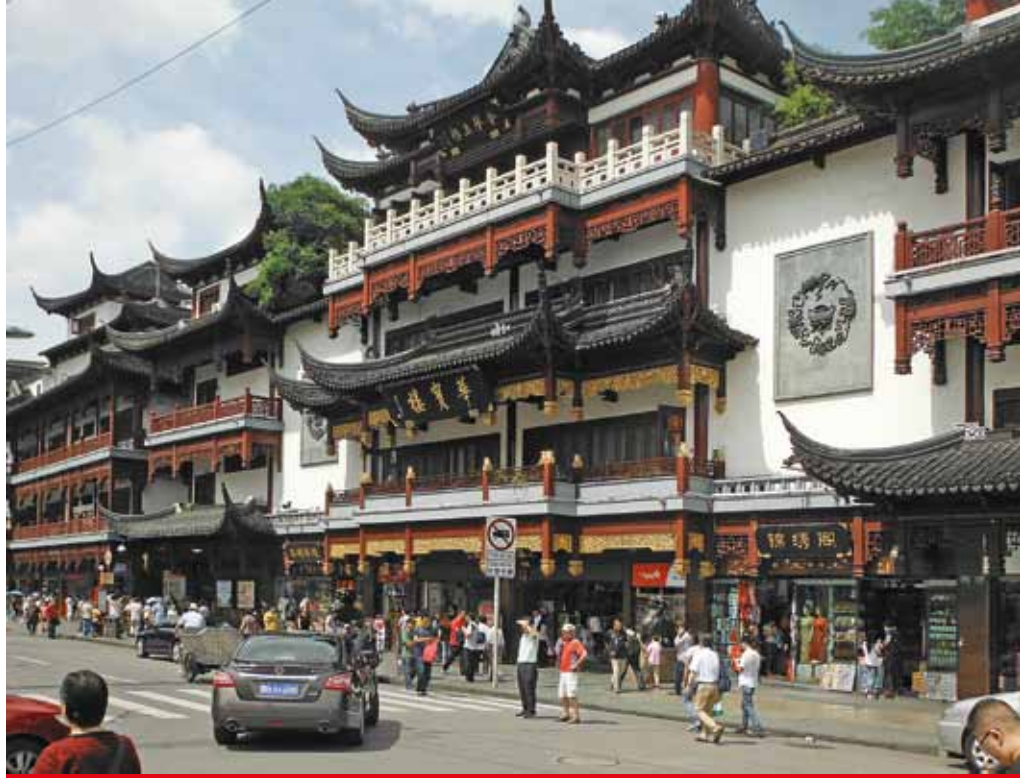


cities of China. In 1949 there lived 5.2 million inhabitants. Lately it is the permanent place of residence for 25 million people. According to unofficial data and keeping in mind migrating workers, the number is much larger. The permanent inhabitants of Shanghai belong to 44 ethnic groups. Shanghai is divided into 3 regions and 16 districts.

In 1986 the municipality of Shanghai declared magnolia the flower of the city, with its blossoms in spring reaching for the sky. According to Chinese symbolism and traditions this flower symbolizes the innovative and entrepreneurial spirit of the city. The blossoms of magnolia also adorn the coat of arms of the city of Shanghai.

Shanghai is not only the city of industry and finances but also a huge centre of tourism, culture and science with its wonderful gardens and parks, universities, temples, theatres, museums, tea-houses and original buildings.

The presentation at Shanghai Urban Planning Exhibition Centre leaves an indelible impression: with the help of technology you as if fly above the



city, shooting between its highest towers, entering them, sailing by along the river and at the same time remain standing at the same place – the Urban Planning Exhibition Centre.

At the Museum of Shanghai, where the greater part of exponents have come from the 2nd or 3rd century B.C., one can only marvel at the artworks as if they had not been touched by the speedy hand of time. And visiting the amazing Huawei technology R&D Centre in the very same city will leave you awed by the power of the 21st century human mind.

Standing at the highest point of this wonderful trip and looking at Shanghai from the 259-metre windy heights of the “pearl of the East” - Shanghai TV tower – I say “See you again, China!” ■





我个人与中国之间的故事 (5)

Zita Tallat-Kelpšaitė

上海 - 白玉兰城市

在上一期杂志中,我们离开了甘肃省,地球上文明的摇篮——黄河,了解了有关格萨尔王的传说以及藏传佛教僧人传播和解与和平的故事。

此行的最后一站是——中国的大城市和世界各国的熔炉,商业与金融的中心——上海。

这座城市是我们杂志经常参与国际运输和物流展览会的地方,我碰巧来过几次。但是,在后来一些行程里面,在上海的直辖市身份的帮助下,我看到了中国希望通过上海向世界做出展示。

如果我们字对字地用中文解释上海这个名字,意思是一座位于海边附近的或在海边的城市。这座城市位于中国最长的河流,中国长江口东岸的地方,很久以前那里只有水和粘性沼泽。目前城市的西部部分大约在六千年前干涸,东部地区两千年后成为一块土地。

目前,充满河流和港口的上海面积6340.5平方公里,其中向北延伸大约120公里,向东和向西延伸近100公里。该市已取得与省同等级别,直接由中央政府负责领导。





上海是中国人口最稠密的城市之一。在1949年这里住着520万居民。之后这里有2500万常住人口。继非官方数据，并考虑到迁移工作的非常住人口，有更多的人居住在这里。上海永久居民包含44个民族。上海分为16个区。

1986年上海市宣布白玉兰为市花，在春天开花的时候，它们一直在抬起头朝向天空。按照中国的传统寓意，这种花象征着城市的创新和进取精神。在上海城市的周边也有白玉兰开花。

上海不仅是一座商业和金融城市，而且还汇集了旅游、文化和科学及其美妙的花园和公园、大学、寺庙、剧院、博物馆、茶馆和历史建筑。

在上海城市规划展示中心呈现出让人不可磨灭的印象，在那里在有技术的帮助下，你仿佛飞翔在城市上空，通过其最高塔拍摄，进入它们，在同一时间沿河航行而又离开站在同一个地方——这是城市规划展览中心所呈现的。

在上海博物馆，展品大部分都来自公元前2或3世纪，你看到作品感到惊讶，它们仿佛从未经历过时间之手。与此同时，华为的技术研发中心也存在于同一个城市，并以惊人速度走向未来，你会欣赏到21世纪人类心灵的力量。

而在这个美好而又非常丰富的行程的巅峰，在那里与强风一起，我从被称为“东方明珠”的中国259米高的上海电视塔上观看这一切，并说期待下次见到你，中国！





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



Silk Road Without Borders
The Risky Business of Port Operations
Fighting Windmills by Building Them

丝绸之路无边界
港口运营的风险业务
通过创建团队与这些风车作战

У Шелкового
пути нет границ
Рискованная деятельность портов
Воевать с ветряными мельницами
лучше, строя их

Šilko kelias
neturi sienų
Rizikinga uostų veikla
Kovoti su vėjo malūnais
geriausia juos statant



19-22 APRIL 2016

CROCUS EXPO IEC, MOSCOW



Get your complimentary ticket
www.TRANSRUSSIA.ru

TRANSRUSSIA

21st International Exhibition for Transport and Logistics Services and Technologies



Organised by



Supported by



MINISTRY
OF TRANSPORT
OF THE RUSSIAN
FEDERATION

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

Dizainerė
Ingrida Ramanauskienė

Vertėjai:
Audronė Paulauskienė,
Margarita Ignačkova,
Betty Chen, Elena Trečiokaite

Korektorės-stilistės:
Rita Maksimavičienė,
Jelena Listopad, Elena Trečiokaite

Žurnalo atstovybės:

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
Yevgeniy Rozenblat
El. paštas yevgeniy@rozenblat.kz

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

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

Vokietijoje, Miunchene
Diana Wittstock
Tel. + 49 176 10342609
El. paštas diana.wittstock@tlnika.de
TL NIKA GmbH, Cecina Str. 76, 82205 Gilching
bei München

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

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

Šį numerį iliustravo
V. Karaciejus, A. Stanevičius,
N. Sartison, A. Džežulskaitė.
Žurnale panaudotos parodų organizatorių,
Xinhua News Agency ir JŪRA MOPE SEA
nuotraukos.

Viršelis Ingridos Ramanauskienės

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

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

Tiražas 4 000 egz.

42 СЛОВО ИЗДАТЕЛЯ

Дороги и границы
LEIDĖJOS ŽODIS
Keliai ir sienos

44 ДИСКУССИИ. МЫСЛИ. ПРОГНОЗЫ

У Шелкового пути нет
границ

DISKUSIJOS. MINTYS. ĮŽVALGOS

Šilko kelias neturi sienų



52 ПОРТЫ

Рискованная
деятельность портов

UOSTAI

Rizikinga uostų veikla



54 РЫНОК. АНАЛИЗ. ПРОГНОЗЫ

Сдобренный удобрениями
рост грузооборота в
Клайпедском порту

RINKA. ANALIZĖ. PROGNOZĖS

Trąšomis pabarstytas krovos
augimas Klaipėdos uoste



56 ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ

Соединяющие время и
пространство

GELEŽINKELIAI

Jungiantys laiką ir erdvę



60 БИЗНЕС-ПРАКТИКА

Воевать с ветряными
мельницами лучше,
строя их

VERSLO PRAKTIKA

Kovoti su vėjo malūnais
geriausia juos statant



64 ТОЧКА ЗРЕНИЯ

Гибкие условия труда:
плюсы и минусы
дистанционной работы

POŽIŪRIS

Lanksčios darbo sąlygos:
galimybės ir trukdžiai
dirbant namuose

68 МЕЖДУНАРОДНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ

Презентация группы
всемирных мероприятий
«Transport logistic»

TARPTAUTINIAI RENGINIAI

Pasaulinių „Transport
logistic“ renginių grupės
pristatymas

70 МЕЖДУНАРОДНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ

На конференции
Балтийских портов – тема
России

TARPTAUTINIAI RENGINIAI

Baltijos uostų
konferencijoje – Rusijos
tema

72 МЕЖДУНАРОДНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ

«Transit Kazakhstan 2015»
(Алматы, Казахстан)

TARPTAUTINIAI RENGINIAI

„Transit Kazakhstan 2015“
(Almata, Kazachstanas)



74 МЕЖДУНАРОДНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ

IX Белорусская
транспортная неделя
«Транспорт и логистика»
(Минск, Беларусь)

TARPTAUTINIAI RENGINIAI

IX Baltarusijos transporto
savaitė „Transportas ir
logistika 2015“
(Minskas, Baltarusija)



76 ДНЕВНИК

Лично с Китаем (5)

DIENORAŠTIS

Asmeniškai su Kinija (5)





ДОРОГИ И ГРАНИЦЫ

«У всех стран есть границы, у Шелкового пути их нет», – говорит гость нашего журнала дипломат Витаутас Науджас. И добавляет, что если такой уровень будет достигнут, в ренессансе Шелкового пути можно не сомневаться.

Во II в. до н.э. Китай для защиты от внешних врагов строил Великую китайскую стену. Это грандиозное творение человеческих рук, в которое были вложены идеи, надежды и людские жизни, стало эксклюзивным символом Китая, одним из величайших чудес света. Сегодня Китай приглашает мир прокладывать дорогу, иначе говоря, вернуться к идее Великого шелкового пути и, соединив все торговые пути, опоясать землю одной дорогой, словно поясом. Открыть ворота не только для товаров, инвестиций и технологий, не только для интеграции национальных экономик в глобальную экономику, но и для культуры, искусства, разума и мудрости.

Однако для этого требуются усилия не только Китая, но и многих других государств.

Дипломат Кястутис Кудзманас заверяет, что страны оценили масштаб и смысл концепции Нового шелкового пути. Концепция Шелкового пути подкреплена и амбициозными финансовыми инструментами – основан Азиатский банк инфраструктурных инвестиций, к которому присоединились 57 стран. Строятся новые транспортные связи, центры логистики, порты. Каждая страна, состоящая в экономическом поясе Шелкового пути, стремится улучшить транспортную инфраструктуру, повышать эффективность и привлекать не только грузы, но и технологии и инвестиции. Страны претворяют в жизнь важные инфраструктурные проекты, над которыми работали многие годы. Турция открыла железнодорожный туннель через пролив Босфор, Казахстан – железную дорогу в Туркменистан, Азербайджан завершает прокладку новой железнодорожной ветки Баку–Тбилиси–Кавказ. Литва открыла первую железнодорожную ветку «Rail Baltica» Каунас–Белосток. Швеция изъявила желание присоединиться к маршруту контейнерного поезда «Викинг», а власти китайской провинции Синьцзян поддержали инициативу Литвы о продлении маршрута контейнерного поезда «Сауле» из Казахстана до китайского города Урумчи. Беларусь вместе с крупнейшими китайскими компаниями строит мощный индустриальный парк «Великий камень».

Невозможно перечислить все интеграционные подвижки, события, даты и юбилеи, произошедшие и в других странах, присоединившихся к Шелковому пути. Однако об одной, скромно отмеченной годовщине умолчать нельзя.

6 августа Россия отметила первую годовщину с момента своего запрета на ввоз многих сельскохозяйственных продуктов из стран Запада. По этому случаю был объявлен указ, предписывающий сжигать или иначе уничтожать все продовольственные товары, ввоз которых нарушает объявленное годом ранее эмбарго на импорт с Запада. Позднее было отпозволено, что с 6 августа по 29 сентября с.г. уничтожено более 700 тонн пищевых продуктов. Бульдозеры давили созревшие в Турции и Греции персики, нектарины, помидоры, изготовленные в странах Европы из высококачественного молока и вызревшие гурманские сыры, мясные и прочие продукты. Дабы эти блага никто не пытался присвоить и съесть, отличные продукты облиты химикатами или сожжены на военных полигонах. Больше всего не повезло пытавшимся пересечь границу украинским утятам – они были сожжены заживо.

Это лишь часть статистики. И еще немного ее же.

За эти пятьдесят пять дней, когда было уничтожено более 700 тонн продуктов, в мире от голода умерло приблизительно 1 685 090 человек. По данным Всемирной организации здравоохранения, на планете каждые десять-пятнадцать секунд умирает один ребенок. Ежедневно от голода умирает более 20 тыс. детей в возрасте до 5 лет. Из более чем семи миллиардов жителей Земли один миллиард голодает. С учетом нынешнего роста популяции мира делаются прогнозы, что в 2050 г. на нашей планете будет

жить около девяти миллиардов человек. Так что если ситуация в сельском хозяйстве будет меняться слишком медленно, у нас в мире будет еще два миллиарда голодающих. Можно предположить, какие тревожные времена следует ожидать в будущем. Такие опасения не раз высказывали представители Организации Объединенных Наций (ООН) на саммитах лидеров Большой двадцатки (G-20).

Если покажется, что это лишь какие-то нереальные измышления и мертвые цифры, предлагаю посмотреть информацию на сайте stopthefunger.com. Там словно часы, а скорее бомбы замедленного действия тикают и вращаются цифры мировой статистики. Пока я писала эти слова 2 ноября 2015 года, от голода умерло 30 638 человек. С начала года голод унес 9 375 056 человеческих жизней.

Возможно, эта статистика и уничтожение продовольствия в Оренбургской, Белгородской, Смоленской областях не связаны?

Граждане России так не считают. С самого начала акции по уничтожению продуктов посыпались протесты жителей РФ. Уже в самые первые дни акции по уничтожению продуктов питания тысячи россиян подписали петицию, в которой призывают раздать конфискованное наиболее нуждающимся. Продукты предлагалось отдавать малоимущим семьям, детским домам, домам престарелых. В России собрано более 500 000 подписей против уничтожения еды. Подсчитано, что уничтоженных продуктов хватило бы для того, чтобы в течение четырех дней кормить 160 000 растущих в России сирот.

Ежедневная деловая газета «Ведомости» в своей редакционной статье назвала факт уничтожения еды демонстративным варварством, вызовом обществу. Почетный председатель Московского общества защиты животных Алексей Яблоков публично заявил, что власти замахнулись на моральные устои, что уничтожение живого, прикрываясь политическими целями, это уже не просто переиженная грань, это пропасть.

Генеральный секретарь ООН Пан Ги Мун уже ранее изъявлял беспокойство по поводу углубления мирового продовольственного кризиса и его влияния на усиление нищеты в мире. На саммите Продовольственной и сельскохозяйственной организации ООН Пан Ги Мун подчеркнул, что для удовлетворения возросшего спроса необходимо до 2030 г. нарастить объемы производства продовольствия на 50 %.

С мировой нищетой и нехваткой продовольствия борются не только международные организации. В этой деятельности активно участвуют деятели искусства, политики, ученые, бизнесмены мирового уровня.

На транспортно-логистической выставке «Logitrans», которая ежегодно в ноябре проходит в Стамбуле, в этом году впервые одним из мероприятий станет конференция, тема которой – цепь поставок продовольственных товаров, логистические решения в поставках свежих продуктов питания Евразийскому региону. Подобная конференция по вопросам логистики свежего продовольствия впервые пройдет и в июне будущего года в Шанхае на традиционной выставке «Transport logistic China». Рынок продовольственной логистики ускоренными темпами растет не только в Китае, но и во всей Азии. Планируется, что в течение будущего года «холодные» цепи поставок в Азии возрастут на 50 %. В настоящее время в Китае около 30 % всех продуктов, требующих определенной температуры хранения, из-за отсутствия соответствующей инфраструктуры портятся и должны быть уничтожены.

Специалисты в сфере логистики предлагают высококачественные решения для этих проблем. Они в состоянии решить вопросы доставки продовольствия в самые отдаленные и проблематичные страны мира. Логистические цепи могут действовать непрерывно. Великий шелковый путь и все другие дороги ждут караванов, быстрый шаг которых может спасти от голода затаптывающую жизнь, если путь этим караванам не перекроют границы безумия.

Искренне ваша -
Зита Таллат-Кялпшайте,
издатель журнала



KELIAI IR SIENOS

„Visos šalys turi sienas, Šilko kelias – ne!“ – sako mūsų žurnalo svečias, diplomatas Vytautas Nau-dužas, ir prideda, kad jei toks lygis bus pasiektas, galima neabejoti dėl Šilko kelio renesanso.

II a. pr. Kr. Kinija, siekdama apsiginti nuo išorės priešų, statė Didžiąją kinų sieną. Šis, didžiausias žmogaus rankų tvarinys, į kurį buvo sudėtos idėjos, viltys ir žmonių gyvenimai, tapo išskirtiniu Kinijos simboliu, vienu didžiųjų pasaulio stebuklų. Dabar Kinija kviečia pasaulį tiesti kelią, kitaip sakant, grįžti prie Didžiojo šilko kelio idėjos ir, apjungus visus prekybos kelius, apjuosti žemę, tarsi juosta vienu keliu. Atverti vartus ne tik prekėms, investicijoms ir technologijoms, ne tik nacionalinių ekonomikų integracijai į globalią ekonomiką, bet ir kultūrai, menui, protui bei išminčiai.

Tačiau tam reikia ne vienos Kinijos, o daugelio valstybių pastangų.

Diplomatas Kęstutis Kudzmanas tikina, kad šalis įvertino Naujojo šilko kelio koncepcijos mastą ir prasmę. Šilko kelio koncepcija sutvirtinta ir ambicingais finansiniais instrumentais – įkurtas Azijos infrastruktūros investicijų bankas, prie kurio prisijungė 57 šalys. Statomos naujos transporto jungtys, logistikos centrai, uostai. Kiekviena Šilko kelio ekonominėje juostoje esanti šalis siekia gerinti transporto infrastruktūrą, didinti efektyvumą ir pritraukti ne tik krovinius, bet ir technologijas bei investicijas. Šalys įgyvendina svarbius infrastruktūros projektus, kuriems buvo ruošiami ir dirbta daugelį metų. Turkija atidarė geležinkelio tunelį per Bosforo sąsiaurį, Kazachstanas – geležinkelį į Turkmėnistaną, Azerbaidžanas baigia naują geležinkelio atšaką Baku–Tbilis–Kars. Lietuva atidarė pirmąją geležinkelio „Rail Baltica“ atšaką Kaunas–Balstogė. Švedija pareiškė norą prisijungti prie konteinerinio traukinio „Vikings“ maršruto, o Kinijos Sindžiano provincijos valdžia palaikė Lietuvos iniciatyvą konteinerinio traukinio „Saulė“ maršrutą iš Kazachstano pratęsti iki Kinijos Urumči miesto. Baltarusija kartu su stambiausiomis Kinijos kompanijomis stato galingą industrinį parką „Didysis akmuo“.

Neįmanoma išvardinti visų integracijos poslinkių, įvykių, datų bei sukakčių, įvykusių ir kitose prie Šilko kelio prisijungusiose šalyse. Tačiau apie vieną, kukliai paminėtą sukaktį nutilėti negalima.

Rugpjūčio 6-ąją Rusija paminėjo pirmąsias metines nuo savo paskelbto draudimo įvežti daugelį žemės ūkio produktų iš Vakarų valstybių. Ta proga paskelbtas įsakas, nurodantis sudeginti ar kitaip sunaikinti visus maisto produktus, kurių įvežimas pažeidžia prieš metus paskelbtą importo iš Vakarų embargą. Vėliau raportuota, kad nuo šių metų rugpjūčio 6 d. iki rugsėjo 29 d. sunaikinta daugiau kaip 700 tonų maisto produktų. Buldozeriai traukė Turkijoje ir Graikijoje prinokusius persikus, nektarinus, pomidorus, iš aukščiausios kokybės pieno Europos šalyse pagamintus bei subrandintus gurmaniškus sūrius, mėsos ir kitus produktus. Įdant tų gėrybių niekas nebandytų pasisavinti ir suvalgyti, puikiai maisto produktai apipilti cheminiu skysčiu ar sudeginti kariniuose poligonuose. Labiausiai nepasisekė sieną bandžiusiems kirsti Ukrainos ančiukams – jie buvo sudeginti gyvi.

Tai tik dalis statistikos. Ir dar šiek tiek jos.

Per tas penkiasdešimt penkias dienas, per kurias buvo sunaikinta daugiau nei 700 tonų maisto, pasaulyje iš bado mirė apytiksliai 1 685 090 žmonių. Pasaulio sveikatos organizacijos (PSO) duomenimis, planetoje kas dešimt penkiolika sekundžių iš bado miršta vaikas. Kasdien iš bado miršta daugiau nei 20 tūkst. vaikų iki 5 metų amžiaus. Iš daugiau nei septynių milijardų Žemės žmonių vienas milijardas badauja. Atsižvelgiant į dabartinį pasaulio populiacijos didėjimą, prognozuojama, kad 2050 m. Žemėje gy-



vens apie devynis milijardus žmonių. Tad jei padėtis žemės ūkyje keisis pernelyg lėtai, pasaulyje turėsime dar du milijardus badaujančiųjų. Galime numanyti, kokių neramių laikų reikia tikėtis ateityje. Tokius nuogaštavimus ne kartą išsakė Jungtinių Tautų Organizacijos atstovai Didžiojo dvidešimtuko (G-20) lyderių susitikimuose.

Jei pasirodytų, kad tai tik kažkokie nerealūs samprotavimai ir negyvi skaičiai, siūlau pažvelgti stopthehunger.com portalo informaciją. Ten tarsi laikrodžiai, o gal uždelsto veikimo bombos tiksai ir sukasi pasaulio statistikos skaičiai. Man rašant šiuos žodžius, 2015 m. lapkričio 2 d., iš bado mirė 30 638 žmonės. Nuo metų pradžios badas buvo pasiglemžęs 9 375 056 žmones.

Ar ši statistika ir maisto produktų naikinimas Orenburgo, Belgorodo, Smolensko srityse yra nesujiję?

Rusijos piliečiai taip nemano. Tik prasidėjus maisto naikinimo akcijai, pasipylė Rusijos gyventojų protestai. Jau pačiomis pirmosiomis naikinimo akcijos dienomis tūkstančiai rusų pasirašė peticiją, kurioje raginama konfiskuotus maisto produktus išdalyti tiems, kam jų labiausiai reikia.

Maistą buvo siūloma atiduoti skurstančioms šeimoms, vaikų ir senelių namams. Rusijoje surinkta daugiau nei 500 000 parašų prieš maisto naikinimą. Teigiama, kad sunaikinto maisto galėjo pakakti keturias dienas nemokamai pamaitinti 160 000 Rusijoje augančių našlaičių.

Verslo dienraštis „Vedomosti“ savo redakcinėje skiltyje maisto naikinimo faktą pavadino barbarybės demonstravimu, iššūkiu visuomenei. Maskvos gyvūnų apsaugos tarnybos prezidentas Aleksejus Jablokovas viešai pareiškė, kad valdžia užsimojo ir prieš moralinius dalykus, kad naikinimas to, kas gyva, prisidengiant politiniais tikslais, yra net ne ribos peržengimas, tai – bedugnė.

Jungtinių Tautų (JT) generalinis sekretorius Ban Ki Moon jau anksčiau yra pareiškęs susirūpinimą dėl pasaulinės maisto krizės gilėjimo ir jos įtakos pasaulinio skurdo didėjimui. JT Maisto ir žemės ūkio organizacijos viršūnių susitikime Ban Ki Moon pabrėžė, kad, siekiant patenkinti išaugusią paklausą, iki 2030 m. pasaulines maisto produkcijos apimtis būtina padidinti 50 proc.

Su pasauliniu skurdu ir maisto trūkumu kovoja ne tik tarptautinės organizacijos. Šioje veikloje aktyviai dalyvauja pasaulinio garso menininkai, politikai, mokslininkai, verslininkai.

Transporto ir logistikos parodoje „Logitrans“, kuri kasmet lapkričio mėnesį vyksta Stambule, šiemet pirmą kartą vienu iš renginių taps konferencija, kurios tema – maisto produktų tiekimo grandinė, logistikos sprendimai tiekiant šviežius maisto produktus Eurazijos regionui. Panaši konferencija šviežio maisto logistikos klausimais pirmą kartą vyks ir kitų metų birželio mėnesį Šanchajuje rengiamoje tradicinėje „Transport logistic China“ parodoje. Maisto logistikos rinka labai greitai auga ne tik Kinijoje, bet ir visoje Azijoje. Planuojama, kad per ateinančius metus šaltojo tiekimo grandinė Azijoje išaugs 50 proc. Šiuo metu Kinijoje apie 30 proc. visų produktų, kuriems reikalinga tam tikra laikymo temperatūra, dėl netinkamos infrastruktūros sugenda ir turi būti sunaikinti.

Logistikos specialistai šiems iššūkiams yra paruošę geriausius sprendimus. Jie pajėgūs išspręsti maisto pristatymo klausimus į pačias atokiausias ir problematiškiausias pasaulio šalis. Logistikos grandinės gali veikti nenutrūkstamai. Didysis šilko kelias ir visi kiti keliai laukia karavanų, kurių kiekvienas spartus žingsnis gali išgelbėti iš bado gėstančią gyvybę, jeigu tiems karavanams kelio neužtvėrs bėprotybės sienos.

Nuoširdžiai Jūsų
Zita Tallat-Kelpšaitė
Žurnalo leidėja



У ШЕЛКОВОГО ПУТИ НЕТ ГРАНИЦ

Участники многочисленных международных мероприятий подписывают меморандумы о сотрудничестве, пожимают друг другу руки, надеются и верят, что бизнес в силах стабилизировать хрупкое равновесие в мире и создавать новые мультимодальные и мультикультурные объекты. Таким, не сходящим с трибун и обнадеживающе звучащим из уст докладчиков названием проекта, сегодня является «Новый шелковый путь: один пояс, один путь».

Хотя истоки Шелкового пути уходят во II в. до н.э., еще совсем недавно понятие и суть Шелкового пути многим было мало известно или напоминало романтическую историю, которую по рассказам венецианского путешественника Марко Поло в 1298 г. в Генуэзской тюрьме записал прозаик Рустичелли, а в 1877 г. немецкий географ Фердинанд фон Рихтгофен назвал эту совокупность торговых путей, соединяющих Восток и Запад, Великим шелковым путем.

Отметивший осенью 2013 года 60-летие президент Китая Си Цзиньпин тогда же на встрече с президентом Казахстана Нурсултаном Назарбаевым в Астане объявил об инициативе Китая, и оба президента договорились о создании Нового шелкового пути, который, словно экономический пояс, по суше и морям опояшет азиатские государства и протянется до Европы. После этой встречи желание присоединиться к этому проекту и даже называться его инициаторами изъявляют все больше стран, а разные деловые структуры пытаются найти взаимосвязи с Шелковым путем и так или иначе примкнуть к нему, конкурируя между собой ради того, через чей двор повернет какая-либо ветка маршрута Шелкового пути.

Международный бизнес-журнал JŪRA MOPE SEA пригласил поделиться своими прогнозами на эту тему и подискутировать двух литовских дипломатов - послов, выполняющих особые международные поручения, признанных представителями бизнеса Литвы послами предпринимательства, принимающих активное участие в формировании и претворении в жизнь новых транспортных стратегий.



Гости журнала:

Витаутас НАУДУЖАС, посол Литовской Республики в Республике Казахстан, а также Таджикистане и Киргизии

Кястутис КУДЗМАНАС, посол Литовской Республики по особым поручениям, ответственный за развитие транспорта

– Пару лет назад идея Нового шелкового пути в мире получала разные и порой противоречивые оценки. Ее еще называли «азиатским планом Маршалла», имея в виду стремление Китая к мировому лидерству. Китай заявил, что инициатива «Один пояс, один путь» – это не план Маршалла, а гораздо более амбициозный проект, и он будет осуществлен, что инициатива Шелкового пути – не сольная партия Китая, а симфония в исполнении всех участвующих в ней стран. Кто сегодня игра-

ет в этом оркестре и как, по вашему мнению, звучит эта симфония?

ВИТАУТАС НАУДУЖАС: Золото все двери открывает... Так писал Гете в трагедии о докторе Фаусте. Ну, а что открывает шелк, Шелковый путь? Почему мы все чаще слышим о возрождении величественного Шелкового пути, пожалуй, самого знаменитого за всю историю человечества? Почему Китай и Казахстан приняли столь дорогостоящее решение?

Зайдите в любой торговый центр



в Астане, например, в самый большой в мире 150-метровый шатер «Хан Шатыр». Там вас поразят не только высота этого торгово-развлекательного комплекса, но и дороговизна импортированных из Литвы сыров, рыбы производства «Viciūnų gūrė», пива и других продуктов питания. Чем это можно объяснить? Расстоянием перевозки товаров? Но ведь в ЕС расстояния могут быть не меньше, а в США, Канаде – и больше. Может, здесь подставляют ножку налоги, тарифы? Видимо, да, однако основное – расходы на логистику. В Казахстане в среднем треть цены товаров составляют расходы на логистику, а в ЕС логистика составляет лишь десять процентов от цены.

Казахстан (кстати, и другие государства Центральной Азии) – государство, чрезвычайно богатое не только нефтью, газом, железной рудой, но и цветными и редкими металлами, зерном, другой сельхозпродукцией. С другой стороны, вся Центральная Азия находится в большой зависимости от импорта западной техники, оборудования, технологий. Не раз от разу, а ежедневно.

Какими путями?

Великий шелковый путь – это больше чем великий Дизайн. Это – амбициозная Концепция, скрепленная необходимой Амуницией. Амбициознее ли этот проект, чем план Маршалла? Вряд ли их можно сопоставлять. Не забывайте, что плану Маршалла 70 лет. Китай в то время в экономическом смысле был слаборазвитой страной. Сегодня он – сильная страна, способная финансировать многомиллиардные проекты.

КЯСТУТИС КУДЗМАНАС: Действительно, Великий шелковый путь, который, как полагают, сформировался во втором тысячелетии до нашей эры, соединил Восток и Запад не только потоками товаров, это была связка между разными цивилизациями. По Шелковому пути до Европы дошли великие изобретения Востока – компас, бумага, порох и др.

В начале XXI в. в политике, экономике, науке закрепилось понятие глобализации, мир становится единым. Мировые экономические процессы, обостряющаяся конкуренция, изменения климата и вызовы глобализации вынуждают повышать эффективность при создании, производстве и перевозке товаров. Концепция Нового шелкового пути в первую очередь служит для повышения эффективно-

сти глобальной экономики. Это не только более быстрый и дешевый способ перевозки товаров, новая концепция логистики, более глубокая интеграция национальных экономик в глобальную экономику, но и благоприятная окружающей среде концепция, уменьшающая выбросы CO₂ в транспортном секторе.

Концепция Шелкового пути подкреплена и амбициозными финансовыми инструментами, по инициативе Китая основан Азиатский банк инфраструктурных инвестиций, к которому присоединились 57 стран и который уже считается своеобразным соперником Всемирного банка.

Ускоренными темпами ведется строительство транспортных связей, центров логистики, портов не только в Китае и Казахстане. Каждая страна, составляющая экономический пояс Шелкового пути, стремится улучшить транспортную инфраструктуру, повысить эффективность и привлекать не только грузы, но и технологии и инвестиции. Слово договорившись, разные страны едва ли не одновременно претворили в жизнь важные региональные инфраструктурные проекты: Турция – туннель «Marmaray» через Босфор, Казахстан – железную дорогу в Туркменистан. Открыта новая паромная связка Актау–Баку, Азербайджан завершает новую железнодорожную ветку Баку–Тбилиси–Карс. Это позволяет объединить маршруты ТРАСЕКА и «Викинг».

Литва также встретила концепцию Шелкового пути, вовремя выполнив «домашнюю работу»: модернизированный Клайпедский государственный морской порт теперь уже может принимать суда типа «Post-Panamax», действуют новые мультимодальные центры в Вильнюсе и Каунасе, а также СЭЗ, открыта первая ветка «Rail Baltica» Каунас–Белосток, согласованы эффективные маршруты поездов контейнерных перевозок «Викинг» и «Саул». Все это делает Литву особо привлекательным звеном в Новом шелковом пути.

– Казахстан, Таджикистан, Киргизия, Азербайджан, Туркменистан, Турция, Узбекистан, Иран, где вам довелось исполнять дипломатические обязанности, – это страны, через которые всегда пролегли интенсивные торговые маршруты между Вос-



током и Западом. Какова роль этих стран в концепции Нового шелкового пути? Какое влияние осуществление проекта мирового масштаба окажет на их экономику и политику?

ВИТАУТАС НАУДУЖАС: Государственные резервы Китая, твердая иностранная валюта составляют около 4 трлн долларов, т.е. почти суммарный размер ВВП России. Решение Китая сделать инъекцию в размере 62 млрд долларов в три государственных банка, которые, в свою очередь, будут финансировать строительство Шелкового пути, удивило своим размахом даже экспертов.

Шелковый путь – это концепция, соединяющая два континента. Мир снова встречается на Шелковом пути.

Deja vu? Нет, скорее *Deja lu*, т.е. прочитано, подсчитано и пересчитано.

В прошлом году торговый оборот Китая с ЕС составил 615 млрд долларов. В 2020 г., по прогнозам президента Китая Си Цзиньпина,

этот оборот должен возрасти до 1 трлн долларов. Все евразийские потоки товаров будут чрезвычайно впечатляющими – 1 трлн 200 млрд долларов.

Где вращается транспорт, там вращается весь мир. Таким образом, Шелковый путь создает будущее.

Какая часть грузов перейдет с морского на сухопутный транспорт? 5–7%? Реально ли это, или все-таки это – *mission impossible*?

У всех стран есть границы, у Шелкового пути – нет! Если такой уровень будет достигнут, в ренессанс Шелкового пути можно не сомневаться. Однако это усилия не только Китая, а многих государств. Между тем сегодня, скажем, по Транссибирской магистрали перевозится менее 1% всех евразийских грузов.

Роль Центральной Азии в концепции Шелкового пути и осуществлении проектов трудно переоценить. Китай, Казахстан уже сегодня инвестируют в инфраструктуру Шелкового пути миллиардные суммы. Ведется прокладка и новых транспортных артерий от Узбекистана, ▶



Киргизии до Китая. Все-таки успех будет зависеть от того, как страны Центральной Азии сумеют справиться с проблемами пересечения государственных границ, таможен, с принятием решений. Это неизбежно окажет огромное влияние и на всю экономику региона.

КЯСТУТИС КУДЗМАНАС: Новый шелковый путь, вне всяких сомнений, придаст новый импульс не только экономикам упомянутых стран, но и послужит стимулом для сотрудничества в сфере науки, образования, культуры, окажет положительное влияние на общественные процессы в этих странах. Возможно, страны будут стремиться открыться, уменьшить барьеры, путем более глубокой интеграции будут добиваться повышения эффективности экономических процессов.

Все эти страны благоприятно встретили новую инициативу, каждая страна является важным участником экономического пояса Нового шелкового пути. Новые испытания пробудили и конкуренцию. Каждая страна стремится подтянуться, привлечь новые грузопотоки и доказать, что она до-

стойна миллиардных инвестиций. Конкуренция обостряется и в регионе стран Балтийского моря.

– Беларусь, которая в сфере логистики делает, можно сказать, первые шаги, также прокладывает новые маршруты, связанные с Новым шелковым путем, и совместно с китайским гигантом – государственной корпорацией «China Merchants Group» и другими компаниями Китая строит индустриальный парк «Великий камень» стоимостью 500 млн долларов. В какой логистической цепочке окажется этот важный объект, и как он повлияет на транспортные системы соседних стран?

ВИТАУТАС НАУДУЖАС: Инвестиции Китая в логистику Беларуси не случайны, как не случайны и визиты представителей «China Merchants Group» в Клайпеду. Шелковый путь протянется в Европу по разным маршрутам, в том числе и через Беларусь, Польшу, Литву и Латвию. Инвестиции Китая в Беларусь послужат стимулом для товаропотоков и через Клайпеду.

тому что Клайпедский порт отличается устойчивой и разумной деятельностью. Динамика грузов нашего порта является производной от эффективности труда, глобальных экономических тенденций, коммерческой выгоды, требований времени и от партнеров.

КЯСТУТИС КУДЗМАНАС: Подсчеты показывают, что перевозка грузов из строящегося в Беларуси индустриального парка «Великий камень» будет самой быстрой и дешевой. Конкурентное преимущество Литвы в Балтийском регионе, соответственно, может обусловить и дополнительные инвестиции Китая в свободные экономические зоны Литвы и Клайпедский порт. Крупные инвестиции в сектор логистики Литвы планирует и другая страна Шелкового пути – Казахстан.

– Предприятие «Lietuvos geležinkeliai» и логистические компании Литвы в течение последних нескольких лет целенаправленно добиваются, чтобы Литва появилась на логистических картах Китая, Казахстана, Турции и других стран, и в этом стремлении не последнюю роль играет дипломатическая практика. Как идет осуществление этих намерений?

ВИТАУТАС НАУДУЖАС: Опыт делового сотрудничества Литвы с Казахстаном венчает объем торговли в размере 1,1 млрд долларов в 2010 г., а это в несколько раз больше, чем объем торговли Казахстана с такими соседними с ним странами, как Азербайджан, Таджикистан или Киргизия. Большое подспорье в укреплении сотрудничества оказал визит премьер-министра Литовской Республики Альгирдаса Буткявичюса в Казахстан в этом году. Премьера в Астану и Алматы сопровождала крупнейшая с восстановления независимости делегация литовских предпринимателей.

КЯСТУТИС КУДЗМАНАС: Довелось немало общаться с руководителями «China Merchants Group» (CMG), вместе мы посетили мультимодальные центры в Вильнюсе и Каунасе, Каунасскую и Клайпедскую СЭЗ, Клайпедский порт. По мнению экспертов CMG, транспортная инфраструктура Литвы – одна из самых современных и эффективных в регионе, а связка Клайпедского порта и АО «Lietuvos geležinkeliai» является наиболее привлекательной в регионе при планировании перевозок грузов из строящегося в Беларуси индустриального парка «Великий камень».

– Очевидно, приход китайской корпорации «China Merchants Group» в Беларусь сыграет немалую роль и в транспортной стратегии Литвы. Позволяют ли на это рассчитывать подписанные в начале октября соглашения между «China Merchants Group», АО «Lietuvos geležinkeliai» и Клайпедским государственным морским портом?

ВИТАУТАС НАУДУЖАС: Почему Клайпедский морской порт? По-



Визит Президента Литвы Дали Грибаускайте и сопровождавшей ее бизнес-делегации в Турцию в декабре 2014 г. придал сильный импульс развитию двусторонних экономических отношений, активизации торговли. Турция присоединилась к проекту контейнерного поезда «Викинг».

Личный задел премьер-министра Литовской Республики Альгирдаса Буткявичюса был особенно важен при ведении переговоров с глобальным игроком – китайской корпорацией «China Merchants Group». Задача дипломатов – идентифицировать правильные контакты, через которые литовские предприниматели смогут прийти до контрактов.

– Можно ли рассчитывать на коренные изменения за счет дальнейшего развития международных проектов «Сауле» и «Викинг», успешно начатых компанией «Lietuvos geležinkeliai»?

ВИТАУТАС НАУДУЖАС: Казахстан – страна не контрастов, а контрактов. Этого же мы можем ждать и в ходе сотрудничества с Китаем, живо интересующимся компанией «Lietuvos geležinkeliai» и Клайпедским морским портом. Несомненно, немаловажную роль в этом сыграют многие проекты – такие, как «Сауле», «Викинг», «Балтийский ветер», «Клайпеда West Gate – Хоргоc East Gate», а также «Моцкава (Литва) – Достык (Казахстан)» и «Достык–Моцкава».

КЯСТУТИС КУДЗМАНАС: Международные проекты АО «Lietuvos geležinkeliai», как «Викинг», не только повышают конкурентное преимущество Литвы, но и отчасти обусловили решение Казахстана и Китая инвестировать в сектор логистики Литвы. Очевидно, что инвестиции этих стран привлекут и дополнительные грузопотоки, повысят привлекательность этих проектов. Как я уже упоминал, маршрут «Викинга» становится чрезвычайно привлекательным при осуществлении концепции Нового шелкового пути, соединении маршрутов «Викинга» и ТРАСЕКА. Концепцией экономического пояса Шелкового пути особенно интересуются Швеция, Германия, Дания. Это предоставляет дополнительные возможности для использования задела Литвы, возможностей Клайпедского порта и интермодальных связей Литвы. Дискуссия о положительных воз-

можностях «Викинга» и преимуществах Клайпедского порта прошла и с королем Швеции Карлом XVI Густавом во время его визита в Литву.

– Какие еще действия и направления деятельности возможны, чтобы Литва продуктивно подключилась к проекту Нового шелкового пути «Один пояс, один путь»?

ВИТАУТАС НАУДУЖАС: Успех Литвы в проекте Нового шелкового пути будет обусловлен многими факторами, такими как наши работники, а также конкурентные преимущества, способность воспользоваться свободными экономическими зонами, интегрируя транзит с местными производственными мощностями.

КЯСТУТИС КУДЗМАНАС: То, что Литва выбрана в качестве одного из звеньев в концепции Нового шелкового пути «Один пояс, один путь», было обусловлено совместной работой и координацией усилий посольства Литвы в Китае, правительства Литовской Республики, министерств иностранных дел, транспорта и коммуникаций, АО «Lietuvos geležinkeliai», дирекции Клайпедского государственного морского порта, руководителей администраций Каунасской и Клайпедской СЭЗ и других инстанций Литвы. Очень важно и впредь координировать усилия правительства и дипломатов для получения благоприятных для Литвы решений во всех странах, составляющих цепочку Шелкового пути.

– Давайте завершим этот приятный разговор жизненной темой, поскольку это подходящее время и повод поздравить и пожелать долгих лет Его превосходительству послу Витаутасу Наууджасу, 14 сентября отметившему юбилей. Ваше превосходительство, в свой праздничный день вы интенсивно работали в Астане, принимая деловую делегацию Литвы, участвуя в ее встречах с казахстанскими партнерами и в открытии представительства АО «Lietuvos geležinkeliai». Чем для вас памятен этот день?

ВИТАУТАС НАУДУЖАС: И в мой праздничный день, и в уик-энд мы интенсивно готовились к приему делегации литовских предпринимателей. Утром в день юбилея

мои коллеги Э.Мажул, Г. Юндзила, А. Давалга, А. Бурба, А. Оспанова, Б. Корлусбаев и члены их семей преподнесли сюрприз, какой можно увидеть в кино: вовремя придя на работу, я обомлел, не увидев ни одного дипломата, а когда открыл свою дверь, меня неожиданно тепло встретил весь коллектив... В тот же день мы открыли представительство АО «Lietuvos geležinkeliai» в Астане. По этому случаю президент Казахстанских железных дорог А. Мамин вручил генеральному директору АО «Lietuvos geležinkeliai» С. Дайлидке и мне высшие награды компании «Kazakhstan Temir Zholy». Мне приятно было получить и награждение АО «Lietuvos geležinkeliai» из рук С. Дайлидки.

В мероприятиях также приняли участие мои давние коллеги, известные транспортники Литвы – вице-министр С. Гирдаускас, глава Клайпедского государственного морского порта А. Вайткус, госпожа Д. Гун, заместитель гендиректора АО «Lietuvos geležinkeliai» С. Гудвалис, посол Р. Козыровичюс, директор департамента АО «Lietuvos geležinkeliai» С. Стасюнас и представитель в Астане Р. Комар.

Во время юбилея на приятный лад настроило и поздравление министра транспорта и коммуникаций ЛР Р. Синкявичюса, а также внимание вице-министров С. Гирдаускаса, А. Шлюпаса, канцлера Т. Крапавичюса. Я благодарен за отличное сотрудничество господам В. Варасимавичюсу, Г. Куницкасу, Д. Бейнортасу, А. Пономареву, А. Пятраускасу и Г. Синкявичюсу.

На транспортную тематику довелось много работать и с директором департамента Министерства иностранных дел ЛР Г. Григайтите, дипломатами Д. Тамошюне, Р. Ясилените, А. Тумкевич, Р. Шагровайте, господином А. Римкявичюсом и другими прекрасными людьми.

КЯСТУТИС КУДЗМАНАС: Мне было очень приятно участвовать в открытии представительства АО «Lietuvos geležinkeliai» в Астане и переговорах с казахстанскими транспортниками, а также поздравить моего коллегу Его превосходительство посла Витаутаса Наууджаса. Профессиональная деятельность посла, его заражающая энергия являются достойным примером для молодых дипломатов. Еще раз поздравляю!

– Хотя вас обоих разделяет почти десятилетие, вы являетесь представителями одного поколения – детьми 2-го демографического бума, или поколения Джонс (*Boomers II or Generation Jones*). Как считают социологи, это первое поколение после скандала «Уотергейт», поколение, утратившее доверие к власти, правительствам и оптимизму предыдущего поколения, полагающееся только на собственные силы, скептически оценивающее взгляды, формируемые прессой и другими инстанциями. Свойственны ли вам черты поколения, к которому относятся 49 млн человек? Что бы вы хотели сказать, какую весть послали бы своему поколению, которое в последнее время создает основополагающие стратегии и держит в своих руках штурвал корабля выживания мира?

ВИТАУТАС НАУДУЖАС: Своему поколению, пережившему и советские времена, и активно участвовавшему в возрождении независимости стран, я бы пожелал выбирать правильный порт и не метаться в открытом море... Не знаю, чей это закон – Мерфи или Паркинсона: хочу сказать очень много, но, кажется, уже кончили слова... Удачи всем вам!

КЯСТУТИС КУДЗМАНАС: Вскоре мы отметим 25-летие событий 13 Января в Литве. Событий, которые показали решимость и единство нации в защите свободы. Для нашего поколения понятие свободы особенно важно, и я рад, что и новое поколение понимает цену свободы. Защитить право нации на свободу, создать зрелое общество, укрепить безопасность Литвы, экономическую и энергетическую независимость, интегрировать Литву в западное демократическое сообщество – это испытание, которое довелось выдержать нашему поколению. Я верю, что юное поколение, растущее в независимой Литве, использует возможности, предоставляемые свободным демократическим обществом, и продолжит укреплять и развивать процветающую Литву. ■

– Благодарю за беседу.

**Беседу вела
Зита Таллат-Кялпшайте**



ŠILKO KELIAS NETURI SIENŲ

Gausiai vykstančių tarptautinių renginių dalyviai pasirašo bendradarbiavimo memorandumus, spaudžia vieni kitiems rankas, tikisi ir tiki, kad verslas yra pajėgus stabilizuoti trapią pasaulio pusiausvyrą bei kurti naujus multimodalinius ir multikultūrinius projektus. Toks, iš renginių tribūnų nepasitraukiantis, iš kalbėtojų lūpų viltingai skambantis projekto vardas dabar yra „Naujasis šilko kelias: viena juosta, vienas kelias“.

Nors Šilko kelio ištakos siekia II a. prieš Kristų, dar visai neseniai Šilko kelio sąvoka ir jo esmė daugeliui buvo ne itin žinoma arba tik kažkur girdėta romantiška istorija, kurią iš venecijiečio keliautojo Marco Polo pasakojimų 1298 m. Genujos kalėjime užrašė prozininkas Rustičelis, o 1877 m. vokiečių geografas Ferdinandas von Richthofenas šią Rytus ir Vakarus jungiančių prekybos kelių visumą pavadino Šilko keliu.

Po to, kai 2013 m. rudenį tais metais 60-metį atšventęs Kinijos Prezidentas Xi Jinping susitikime su Kazachstano Prezidentu Nursultanu Nazarbajevu Astanoje paskelbė apie Kinijos iniciatyvą ir abu prezidentai susitarė kurti Naujajį šilko kelią, kuris tarsi ekonominė juosta per sausumą bei jūras apjuostų Azijos valstybes ir nusetęstų iki Europos, norą prisijungti prie šio projekto ir net vadintis jo iniciatorėmis pareiškia vis daugiau šalių, o įvairios verslo struktūros bando atrasti sąsają su Šilko keliu ir vienaip ar kitaip prie jo prisiliesti, tarpusavyje konkuruodamos, per kieno kiemą pasuks kuri nors Šilko kelio maršruto atšaka.

Šia tema pasidalinti savo įžvalgomis ir padiskutuoti tarpusavyje tarptautinis verslo žurnalas JŪRA MOPE SEA pakvietė du Lietuvos diplomatus, įvairiose šalyse dirbusius, ypatingus tarptautinius pavedimus atliekančius ambasadorius, Lietuvos verslo atstovų pripažintus verslo ambasadoriais, aktyviai dalyvaujančius naujų transporto strategijų formavime ir įgyvendinime.



Žurnalo svečiai:

Vytautas NAUDUŽAS, Lietuvos Respublikos ambasadorius Kazachstano Respublikoje bei Tadžikistano ir Kirgizijos Respublikoms
Kęstutis KUDZMANAS, Lietuvos Respublikos ambasadorius ypatingiems pavedimams transporto vystymo politikoje

– Prieš porą metų Naujojo šilko kelio strategijos idėja pasaulyje sulaukė įvairių ir gana prieštaringų vertinimų. Ji vadinta Azijos Maršalo planu, turint galvoje Kinijos lyderystės pasaulyje siekimą. Kinija pareiškė, kad iniciatyva „Viena juosta, vienas kelias“ – tai ne Maršalo planas, o kur kas ambicingesnis projektas, ir jis bus įgyvendintas, kad Šilko kelio iniciatyva – tai ne Kinijos solo partija, o visų joje dalyvaujančių šalių atliekama simfonija. Kas šiandien groja šiame orkestre ir kaip, Jūsų manymu, skamba ši simfonija?

VYTAUTAS NAUDUŽAS: Auksas atveria visas duris... Taip rašė Gėtė savo kūrinyje apie daktarą Faustą.

Na, o ką atveria šilkas, Šilko kelias? Kodėl vis dažniau girdime apie didingo, bene garsiausio per visą žmonijos istoriją Šilko kelio atgavimą? Kodėl Kinija ir Kazachstanas priėmė tokį itin brangiai kainuojantį sprendimą?

Užsikite į bet kokį prekybos centrą Astanoje, pvz., į aukščiausią pasaulyje, užfiksuotą Gineso rekordų knygoje, 170 metrų pailginę „Chan Šatyr“. Jūs būsite nustebinti ne tik minėto prekybos centro aukščio, bet ir iš Lietuvos importuotų sūrių, „Vičiūnų grupės“ žuvies, alaus ir kitų maisto produktų brangumu. Kuo tai galima paaiškinti? Prekių pervežimo atstumu? Bet juk ES atstumai gali būti ne mažesni, o JAV, Kanadoje – ir didesni. Gal čia pakiša koją mo-



kesčiai, tarifai? Matyt, taip, tačiau svarbiausia – išlaidos logistikai. Kazachstane vidutiniškai trečdalis prekių kainų sudaro išlaidos logistikai, o ES logistika kainuoja tik dešimtadalį nuo kainų sumos.

Kazachstanas (beje, ir kitos Centrinės Azijos valstybės) – itin turtinga šalis ne tik nafta, dujomis, geležies rūda, spalvotaisiais ir retaisiais metalais, grūdais, kita žemės ūkio produkcija. Kita vertus, visa Centrinė Azija – itin priklausoma nuo Vakarų technikos, įrengimų, technologijų importo. Ir visa tai būtina įsivežti. Ne kartas nuo karto, bet kasdien.

Kokiais keliais? Didysis šilko kelias – tai daugiau nei didysis Dizainas. Tai – ambicinga Konceptcija, sutvirtinta reikiama Amonicija. Ar tai ambicingesnis projektas nei Maršalo planas? Vargu ar galima tai sugretinti. Nepamirškime, kad Maršalo planui – 70 metų. Kinija tuo metu ekonomine prasme buvo menkai išvystyta šalis. Šiandien ji – galiūnė, gebanti finansuoti daugiamilijardinius projektus.

KĘSTUTIS KUDZMANAS: Iš tiesų, Didysis šilko kelias, kuris, manoma, susiformavo antrajame tūkstantmetyje prieš Kristų, sujungė Rytus ir Vakarus ne tik prekių srautais, tai buvo jungtis tarp skirtingų civilizacijų. Šilko keliu Europą pasiekė ir didieji Rytų išradimai – kompasas, popierius, parakas ir kiti.

XXI a. pradžioje politikoje, ekonomikoje, moksle įsitvirtino globalizacijos samprata, pasaulis tampa vientisu. Pasauliniai ekonominiai procesai, aštrėjanti konkurencija, klimato kaita ir globalizacijos iššūkiai verčia didinti efektyvumą, kuriant, gaminant ir pervežant prekes. Naujojo Šilko kelio koncepcija visų pirma tarnauja globalios ekonomikos efektyvumo didinimui. Tai ne tik greitesnis ir pigesnis prekių pervežimo būdas, nauja logistikos koncepcija, gilesnė nacionalinių ekonomikų integracija į globalią ekonomiką, bet ir palanki aplinkai koncepcija, sumažinanti CO₂ išmetimus transporto sektoriuje.

Šilko kelio koncepcija sutvirtinta ir ambicingais finansiniais instrumentais, Kinijos iniciatyva įkurtas Azijos infrastruktūros investicijų bankas, prie kurio prisijungė 40 šalių ir kuris jau laikomas savotišku varžovu Pasaulio bankui.

Sparčiai statomos naujos transporto jungtys, logistikos centrai, uostai ne tik Kinijoje ir Kazachstane. Kiekviena Šilko kelio ekonomikoje

minėje juostoje esanti šalis siekia gerinti transporto infrastruktūrą, didinti efektyvumą ir pritraukti ne tik krovinius, bet ir technologijas bei investicijas. Tarsi susitarusios skirtingos šalys vos ne tuo pačiu metu įgyvendino svarbius regioninius infrastruktūrinius projektus. Turkija – tunelį „Marmaray“ per Bosforą, Kazachstanas – geležinkelį į Turkmėnistaną, atidaryta nauja keltų jungtis Aktau–Baku, Azerbaidžanas baigia naują geležinkelio atšaką Baku–Tbilisis–Kars. Tai leidžia apjungti TRACECA ir „Vikingo“ maršrutus.

Lietuva taip pat pasitiko naują Šilko kelio koncepciją, laiku atlikusi „namų darbus“ – modernizuotas Klaipėdos valstybinis jūrų uostas, galintis priimti „Post-Panamax“ tipo laivus, nauji multimodaliniai centrai Vilniuje ir Kaune, Lietuvoje veikiančios LEZ, atidaryta „Rail Baltica“ pirma atšaka Kauras–Balstogė, suderinti efektyvūs konteinerinių pervežimų maršrutai „Vikingas“ bei „Saulė“. Visa tai daro Lietuvą ypač patrauklia grandimi naujajame Šilko kelyje.

– Kazachstanas, Tadžikistanas, Kirgizija, Azerbaidžanas, Turkmėnistanas, Turkija, Uzbekistanas, Iranas, kur Jums tenka atlikti diplomatinės pareigas, – tai šalys, per kurias visuomet driekėsi intensyvūs prekybos maršrutai tarp Rytų ir Vakarų. Koks tų šalių vaidmuo Naujojo šilko kelio koncepcijoje? Kokios įtakos pasaulinio masto projekto įgyvendinimas turės jų ekonomikai ir politikai?

VYTAUTAS NAUDUŽAS: Kinijos valstybiniai rezervai, tvirta užsienio valiuta siekia apie 4 trln. dolerių, t. y. beveik suminį dvejų metų Rusijos BVP dydį. Kinijos sprendimas – padaryti 62 mlrd. dolerių injekciją į tris valstybinius bankus, kurie, savo ruožtu, finansuos Šilko kelio statybą – nustebino savo užmojais net ekspertus.

Šilko kelias – tai koncepcija, sujungianti du kontinentus. Pasaulis vėl susitinka Šilko kelyje.

Deja vu? Ne, greičiau *Deja lu*, t. y. perskaityta, paskaičiuota ir perskaičiuota.

Praėjusiais metais Kinijos prekių apyvarta su ES sudarė 615 mlrd. dolerių. 2020 m. ši prekyba turėtų išaugti iki 1 trln. dolerių, anot Kinijos Prezidento Xi Jinping paskelbtos prognozės. Visi Azijos–Europos prekių srautai bus itin įspūdingi – 1 trln. 200 mlrd. dolerių.

Kur sukasi transportas, ten sukasi



si visas pasaulis. Taigi, Šilko kelias kuria ateitį.

Kokia krovinių dalis pereis nuo jūrinio į sausumos transportą? 5–7%? Ar tai realu, ar vis dėlto tai – *mission impossible*?

Visos šalys turi sienas, Šilko kelias – ne! Jei toks lygis bus pasiektas, galima neabejoti dėl Šilko kelio renesanso. Tačiau tai ne vienos Kinijos, o daugelio valstybių pastangos. Tuo tarpu šiandien, pvz., Trans-Sibiro magistrale pervežama mažiau nei 1 % visų Azijos–Europos krovinių.

Centrinės Azijos vaidmenį Šilko kelio koncepcijoje ir projektų įgyvendinime sunku pervertinti. Kinija, Kazachstanas jau šiandien investuoja milijardines sumas Šilko kelio infrastruktūrai. Tiesiamos ir naujos arterijos nuo Uzbekijos, Kirgizijos iki Kinijos. Vis dėlto sėkmė priklausys nuo to, kaip Centrinės Azijos šalys gebės susitvarkyti su valstybinių sienų kirtimu, muitinėmis,

korupcija, sprendimų priėmimais. Neišvengiamai tai turės milžinišką įtaką ir visai regiono ekonomikai.

KĘSTUTIS KUDZMANAS: Naujasis Šilko kelias be jokios abejonės suteiks naują impulsą ne tik minėtų šalių ekonomikoms, tai skatins ir bendradarbiavimą mokslo, švietimo, kultūros srityse, darys pozityvią įtaką šių šalių visuomeniniams procesams. Tikėtina, kad šalys sieks atsiverti, mažinti barjerus, per gilesnę integraciją sieks ekonominių procesų efektyvumo didinimo.

Visos šios šalys palankiai sutiko naują iniciatyvą, kiekviena šalis yra svarbi naujos Šilko kelio ekonominės juostos dalyvė. Nauji iššūkiai paskatino ir konkurenciją. Kiekviena šalis siekia pasitempti, pritraukti naują krovinių srautą ir įrodyti, kad ji verta milijardinių investicijų. Konkurencija aštrėja ir Baltijos jūros šalių regione. ▶



– Baltarusija, kuri logistikos srityje, galima sakyti, žengia pirmuosius žingsnius, taip pat brėžia naujus su Naujuoju šilko keliu susijusius maršrutus ir kartu su Kinijos milžine – valstybine korporacija „China Merchants Group“ bei kitomis Kinijos įmonėmis stato 500 mln. dolerių vertės pramonės parką „Didysis akmuo“. Kokioje logistikos grandinėje atsiras šis svarbus objektas ir kaip jis paveiks kaimyninių šalių transporto sistemas?

VYTAUTAS NAUDUŽAS: Kinijos investicijos į Baltarusijos logistiką – neatsitiktinės, kaip ir neatsitiktiniai „China Merchants Group“ vizitai į Klaipėdą. Šilko kelias į Europą drieksis įvairiais maršrutais, tame tarpe ir per Baltarusiją, Lenkiją, Lietuvą ir Latviją. Kinijos investicijos Baltarusijoje paskatins prekių srautus ir per Klaipėdą.

KĘSTUTIS KUDZMANAS: Teko nemažai bendrauti su „China Merchants Group“ (CMG) vadovais, kartu aplankėme multimodalinius centrus Vilniuje ir Kaune, Kauno ir Klaipėdos LEZ, Klaipėdos uostą. CMG ekspertų nuomone, Lietuvos transporto infrastruktūra yra viena moderniausių ir efektyviausių regione, o Klaipėdos uosto bei „Lietuvos geležinkelių“ jungtis yra patraukliausia regione, planuojant krovinių pervežimus iš Baltarusijoje kuriamo pramoninio parko „Didysis akmuo“.

– Akivaizdu, kad Kinijos korporacijos „China Merchants Group“ atėjimas į Baltarusiją suvaidins nemažą vaidmenį ir Lietuvos transporto strategijoje. Ar to leidžia tikėtis spalio pradžioje pasirašyti susitarimai tarp „China Merchants Group“, „Lietuvos geležinkelių“ ir Klaipėdos valstybinio jūrų uosto?

VYTAUTAS NAUDUŽAS: Kodėl Klaipėdos jūrų uostas? Todėl, kad Klaipėdos jūrų uostas pasižymi tvaria ir išmania veikla. Mūsų uosto krovinių dinamika yra išvestinė nuo darbo efektyvumo, globalių ekonominių tendencijų, komercinės naudos, laiko reikalavimų ir partnerių.

KĘSTUTIS KUDZMANAS: Skaičiamai rodo, kad krovinių pervežimas iš Baltarusijoje kuriamo pra-

moninio parko „Didysis akmuo“ būtų greičiausias ir pigiausias. Lietuvos konkurencinis pranašumas Baltijos regione atitinkamai gali lemti ir papildomas Kinijos investicijas į Lietuvos laisvasias ekonomines zonas, Klaipėdos uostą. Stambias investicijas į Lietuvos logistikos sektorių planuoja ir kita Šilko kelio šalis – Kazachstanas.

– „Lietuvos geležinkeliai“ ir Lietuvos logistikos kompanijos pastaruosius kelerius metus kryptingai siekia, kad Lietuva atsirastų Kinijos, Kazachstano, Turkijos ir galbūt kitų šalių logistikos žemėlapiuose, ir šiuose siekiuose ne paskutinį vaidmenį vaidina diplomatinė praktika. Kaip sekasi tuos siekius įgyvendinti?

VYTAUTAS NAUDUŽAS: Lietuvos verslo patirtį su Kazachstanu vainikuoja 1,1 mlrd. dolerių prekybos apimtys 2014 m., o tai yra keletą kartų daugiau nei Kazachstanas prekiauja su tokiomis savo kaimynėmis kaip Azerbaidžanas, Tadžikistanas ar Kirgizija. Didelę paspirtį bendradarbiavimo sustiprinimui suteikė Lietuvos Respublikos Ministro Pirmininko Algirdo Butkevičiaus vizitas šiais metais į Kazachstaną. Premjerą į Astaną ir Almatą lydėjo didžiausia nuo nepriklausomybės laikų Lietuvos verslininkų delegacija.

KĘSTUTIS KUDZMANAS: Dirbant su Rytų šalimis, tenka vadovautis ne vien ekonomine logika ir tradiciniais rinkų atvėrimo instrumentais (dalyvavimu parodose, verslo misijose), labai svarbų vaidmenį vaidina dvišalių santykių politinis fonas ir aukščiausių valstybės vadovų bendravimas.

Lietuvos Prezidentės Dalios Grybauskaitės ir ją lydėjusios verslo delegacijos vizitas į Turkiją 2014 m. gruodžio mėn. suteikė stiprų impulsą dvišalių ekonominių santykių plėtrai, prekybos suaktyvėjimui. Turkija prisijungė prie konteinerinio traukinio „Vikingas“ projekto.

Lietuvos Respublikos Ministro Pirmininko Algirdo Butkevičiaus asmeninis įdirbis buvo ypatingai svarbus vedant derybas su globaliu žaidėju – Kinijos korporacija „China Merchants Group“. Diplomatus uždavinyms – identifikuoti teisingus kontaktus, per kuriuos Lietuvos verslininkai prieitų iki kontraktų.

– Ar galima laukti esminių pokyčių toliau vystant „Lietuvos geležinkelių“ sėkmingai pradėtus tarptautinius projektus „Saulė“ ir „Vikingas“?

VYTAUTAS NAUDUŽAS: Kazachstanas – ne kontrastų, o kontraktų šalis. To paties galime sulaukti ir bendradarbiaudami su Kinija, gyvai besidominčia „Lietuvos geležinkeliais“ bei Klaipėdos jūrų uostu. Neabejotina, tam pasitarinaus daugelis projektų, tokių kaip „Saulė“, „Vikingas“, „Baltijos vėjas“, „Klaipėda – West Gate, Chorgos – East Gate“, o taip pat „Mockava (Lietuva) – Dostyk (Kazachstanas)“ ir „Dostyk–Mockava“.

KĘSTUTIS KUDZMANAS: Tarptautiniai AB „Lietuvos geležinkeliai“ projektai „Saulė“ ir „Vikingas“ ne tik didina Lietuvos konkurencinį pranašumą, bet ir dalinai lėmė Kazachstano ir Kinijos apsisprendimą investuoti į Lietuvos logistikos sektorių. Akivaizdu, kad šių šalių investicijos pritrauks ir papildomus krovinių srautus, didins šių projektų patrauklumą. Kaip jau minėjau, „Vikingo“ maršrutas tampa ypatingai patrauklus įgyvendinant naująją Šilko kelio koncepciją, apjungiant „Vikingo“ ir TRACECA maršrutus. Šilko kelio ekonominės juostos koncepcija ypatingai domisi Švedija, Vokietija, Danija. Tai suteikia papildomas galimybes išnaudoti Lietuvos įdirbį, Klaipėdos uosto galimybes ir Lietuvos intermodalines jungtis. Apie „Vikingo“ teigiamas galimybes ir Klaipėdos uosto privalumus buvo diskutuota ir su Švedijos karaliumi Karlu XVI Gustavu jo vizito į Lietuvą metu.

– Kokie dar galimi veiksmai ir veiklos kryptys, kad Lietuva produktyviai įsijungtų į Naujojo šilko kelio „Viena juosta, vienas kelias“ projektą?

VYTAUTAS NAUDUŽAS: Lietuvos sėkmę Naujojo šilko kelio projekte apspręs daug faktorių, tokių kaip mūsų darbuotojai, taip pat konkurenciniai pranašumai, gebėjimai pasinaudoti laisvosiomis ekonominėmis zonomis, integruojant tranzitą su vietiniais gamybiniais pajėgumais.

KĘSTUTIS KUDZMANAS: Tai, kad Lietuva pasirinkta kaip viena

iš grandžių Naujojo šilko kelio „Viena juosta, vienas kelias“ koncepcijoje, lėmė Lietuvos ambasados Kinijoje, Lietuvos Respublikos Vyriausybės, Užsienio reikalų ir Susisiekimo ministerijų, AB „Lietuvos geležinkeliai“, Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos, Kauno ir Klaipėdos LEZ administracijų vadovų ir kitų Lietuvos institucijų efektyvus bendras darbas bei pastangų koordinavimas. Labai svarbu ir toliau koordinuoti Vyriausybės ir diplomatų pastangas siekiant Lietuvai palankių sprendimų visose Šilko kelio grandinėse sudarančiose šalyse.

– Šį malonų pokalbį užbaikime tema apie gyvenimą, nes tai tinkamas laikas ir proga pasveikinti bei palinkėti ilgiausių metų J. E. ambasadoriui Vytautui Naudužui, rugsėjo 14-ąją atšventusiam jubiliejų. Jūsų Ekscelencija, savo šventės dieną intensyviai dirbote Astanoje priimdamas Lietuvos verslo delegaciją, dalyvaudamas jos susitikimuose su Kazachstano partneriais ir „Lietuvos geležinkelių“ atstovybės atidaryme. Kuo Jums buvo įsimintina ši diena?

VYTAUTAS NAUDUŽAS: Ir savo šventės dieną, ir savaitgalio metu intensyviai ruošėmės priimti Lietuvos verslo delegaciją. Jubiliejaus rytą mano mieli kolegos E. Mažul, G. Jundzila, A. Davalga, A. Burba, A. Ospanova, B. Korlusbajev ir jų šeimų nariai pateikė staigmeną, kokią galima matyti meniniuose filmuose: laiku įėjęs į darbovietę, nustebau neišsvydyęs nė vieno diplomato, o pravėrus duris, staiga šiltai pasitiko visas kolektyvas... Tą pačią dieną atidarėme „Lietuvos geležinkelių“ atstovybę Astanoje. Ta proga Kazachstano geležinkelių kompanijos prezidentas A. Mamin pagerbė „Lietuvos geležinkelių“ generalinį direktorių S. Dailydką ir mane „Kazakhstan Temir Zholy“ aukščiausiasia apdovanojimais. Malonu buvo gauti ir „Lietuvos geležinkelių“ apdovanojimą iš S. Dailydkos rankų.

Renginiuose taip pat dalyvavo ilgamečiai kolegos, iškilūs Lietuvos transportininkai viceministras S. Girdauskas, Klaipėdos valstybinio jūrų uosto vadovas A. Vaitkus, ponis D. Gun, „Lietuvos geležinkelių“ generalinio direktoriaus pava-



duotojas S. Gudvalis, ambasadorius R. Kozyrovičius, „Lietuvos geležinkelių“ departamento direktorius S. Stasiūnas ir atstovas Astanoje R. Komar.

Jubiliejaus metu maloniai nuveikė ir LR susisiekimo ministro R. Sinkevičiaus sveikinimo raštas, o taip pat viceministrų S. Girduosko, A. Šliūpo, kanclerio T. Karpačičiaus dėmesys. Esu dėkingas už puikų bendradarbiavimą ponams V. Varasimavičiui, G. Kunickui, D. Beinortui, A. Panomarioviui, A. Petrauskui ir G. Sinkevičiui.

Transporto tematika teko daug dirbti drauge ir su LR užsienio reikalų ministerijos departamento direktore G. Grigaityte, diplomateėmis D. Tamošiūniene, R. Jasilionyte, A. Tumkevič, R. Šatrovaite, ponu A. Rimkevičiumi ir kitais nuostabiais žmonėmis.

KĘSTUTIS KUDZMANAS: Man buvo labai malonu ne tik dalyvauti AB „Lietuvos geležinkeliai“ atstovybės atidaryme Astanoje ir derybose su Kazachstano transportininkais, bet ir pasveikinti savo kolegą J. E. ambasadorių Vytautą Naudužą. Ambasadoriaus profesionali veikla, užkrečianti energija ir entuziazmas yra sektinas pavyzdys jauniems diplomatomams. Dar kartą sveikinu!

– Nors judu skiria beveik dešimtmetis, abu esate vienos kartos – II demografinio bumo, arba Džons kartos (*Boomers II or Generation Jones*) vaikai, anot sociologų, pirmoji karta po „Watergate“ skandalo, karta praradusi pasitikėjimą valdžia, vyriausybėmis ir ankstesnės kartos optimizmu, pasitikinti tik savo jėgomis, skeptiškai vertinanti

spaudos bei kitų institucijų formuojamas pažiūras. Ar Jums būdingi kartos, kuriai priklauso 49 mln. gyventojų, bruožai? Ką norėtumėte pasakyti, kokią žinią siųstumėte savo kartai, kuri pastaruoju metu kuria esmines strategijas ir savo rankose laiko pasaulio išlikimo laivo vairą?

VYTAUTAS NAUDUŽAS: Savo kartai, pergyvenusiai ir sovietų laikus, ir aktyviai dalyvavusiai šalių Nepriklausomybės atgavime, palinkėčiau rinktis teisingą uostą ir nesiblaškyti atviroje jūroje... Nežinau, ar tai Merfio, ar Parkinsono dėsnis: norisi pasakyti labai daug, bet atrodo jau baigėsi žodžiai... Sėkmės Jums visiems!

KĘSTUTIS KUDZMANAS: Netrukus minėsime Sausio 13-osios įvy-

kių Lietuvoje 25-metį. Įvykių, kurie parodė tautos ryžtą ir vienybę ginant laisvę. Mūsų kartai laisvės sąvoka yra ypatingai brangi ir aš džiaugiuosi, kad ir naujoji karta supranta laisvės kainą. Apginti tautos teisę į laisvę, sukurti brandžią visuomenę, įtvirtinti Lietuvos saugumą, ekonominę ir energetinę nepriklausomybę, integruoti Lietuvą į Vakarų demokratinę bendriją – tai iššūkiai, kuriuos teko įgyvendinti mūsų kartai. Tai suteikė unikalią patirtį ir užgrūdino mūsų kartą. Tikiu, kad jaunoji karta, auganti nepriklausomoje Lietuvoje, išnaudos laisvos demokratinės visuomenės teikiamas galimybes toliau stiprinant ir kuriant klestinčią Lietuvą. ■

– Dėkoju už pokalbį.

Kalbėjosi Zita Tallat-Kelpšaitė

BALTMARE
Maritime & Offshore Career Event
11 May 2016 Riga | Latvia

Book your stand www.baltmare.com

Stay in touch baltmare@nscclt

+370 46 300161

Connecting Maritime Professionals



Рискованная деятельность портов

19 октября на подходе к нигерийскому порту Порт-Харкорт было совершено нападение на судно под флагом Коморских островов, большую часть экипажа которого составляют граждане Литвы и Украины. Похищены два литовских и два украинских моряка, в том числе капитан-украинец и старпом-литовец.



Ганс Тино Хансен (Hans Tino Hansen), генеральный директор компании «Risk Intelligence», поставляющей системы охранного оповещения «MaRisk», высказал свое мнение о сегодняшней ситуации, касающейся риска для портов: «Мы внимательно следим за риском для портов и видим четкие тенденции, создающие комплексную картину глобальных рисков для портов. Наши клиенты владеют более чем 12 % всего мирового флота. Они тоже видят эту картину и, в свою очередь, заявили нам о своей потребности в услугах оценки риска для портов по принципу «одного окна». В настоящее время для получения информации об уровне рискованности порта надо проверить несколько источников, но их информация зачастую бывает ненадежной. Отрасли действительно необходимо иметь один легкодоступный канал для получения полной и достоверной информации о риске для портов. Это и есть наш главный приоритет в будущем».

Ганс Тино Хансен

Взрывы во время техногенной катастрофы в китайском порту Тяньцзинь ярко продемонстрировали, насколько быстро может измениться работа порта. Но безопасность в морских портах является лишь одним из аспектов риска.

Все участники цепи судоходного бизнеса должны постоянно быть начеку и остерегаться угроз, зависящих от природных и человеческих факторов (от пиратских нападений на море до кражи информации в порту). Политические беспорядки, кражи, контрабанда и коррупция – все эти аспекты рисков должны учитывать судовладельцы, судовые брокеры и грузовладельцы при планировании и выполнении заходов в порты.

«Картина безопасности в портах может быстро измениться, – говорит оператор круизов мирового масштаба, базирующийся в Осло. – Мы звоним по всему миру, иногда приходится работать с портами не самыми крупными и современными, поэтому для обеспечения безопасности пассажиров мы вынуждены постоянно быть в курсе всей картины рисков».

Другой участник рынка – лидирующий в мире владелец танке-

ров, работающий в Копенгагене, вторит: «На днях у нас произошло вооруженное ограбление. Если бы у нас была целостная картина рисков, мы могли бы принять превентивные меры, к примеру, нанять больше охранников. Из-за отсутствия предварительных сведений мы становимся уязвимыми».

Ситуация в порту зачастую становится опасной, когда стабильность страны находится под угрозой. Порты являются основными пунктами транспортировки энергии, продовольствия и материалов, поэтому безопасная работа основных портов оказывает влияние на привычное функционирование страны.

Как полагают операторы круизов, порты могут стать привлекательными местами для похищения людей, контрабанды, краж и даже терроризма. «Мы начинаем планировать маршруты за два года до круиза, – рассказывает владелец круизных судов. – Так что за это время многое может кардинально измениться. Мы должны практически ежедневно следить за ситуацией в разных портах».

Оператор танкеров отмечает, что одному человеку самостоятельно оценить риск невозможно. «Мы должны звонить судовому агенту, а там нам обычно дают малополезную или вообще бесполезную

информацию. Кроме того, у агента нет возможности объективно оценить уровень безопасности, включая стандарты портовых ворот или ситуацию в местной полиции».

Во время как круизные операторы принимают все меры безопасности, танкерам приходится заходить и в считающиеся рискованными порты в Западной Африке, Индонезии и Южной Америке. «Несколько пунктов контракта позволяют нам избегать самых опасных ситуаций, к примеру, вооруженного конфликта, однако нам все равно доводится сталкиваться с безбилетными пассажирами, кражами и многими другими ситуациями во многих из наших портов захода».

Словно недостаточно физических угроз, заставляющих сидеть судовладельцев, так появились угрозы и в киберпространстве. Информационные технологии стали неотъемлемой частью портовых и судовых операций, однако предназначенные для судоходства информационно-технологические системы не всегда разрабатываются с учетом кибербезопасности. Хакеры могут нанести вред автоматической идентификационной системе (AIS), которая отслеживает в море суда, а Международный кодекс по охране судов и портовых сооружений (ISPS) лишь отчасти

предохраняет от кибер-атаки.

Специалист по компьютерному и информационному обеспечению компании «Templar Executives» Мэтт Хаурт (*Matt Haworth*) считает, что в настоящее время кибербезопасность является одной из самых сложных угроз, с которыми сталкивается морская индустрия и ее инфраструктуры. «Порты и терминалы находятся под атакой кибер-злоумышленников, организованных преступных и террористических группировок, которые жаждут подорвать национальную инфраструктуру, а также враждебно настроенных правительств».

Итак, какой должна быть угроза, чтобы судовладельцы сказали «нет»? Большинство согласится с тем, что все зависит от принимаемого ими профиля риска. Круизные операторы, не желая рисковать своими пассажирами, не допускают ни малейших показателей риска. Для других определенные факторы риска приемлемы, однако все имеет предел. В любом случае, решение зависит от судовладельцев. Единственное, что они могут сделать, это собрать как можно больше информации. Никто не может гарантировать безопасность, однако знание, с каким риском придется столкнуться, является ключевым фактором при принятии правильных решений. ■



Rizikinga uostų veikla

Spalio 19 d. Nigerijos Port Harkorto uosto priegose užpultas su Komorų salų vėliava plaukęs laivas, kurio didžiąją įgulos dalį sudaro Lietuvos ir Ukrainos piliečiai. Pagrobti du Lietuvos ir du Ukrainos jūrininkai, tarp kurių ukrainietis laivo kapitonas bei lietuvis kapitono vyresnysis padėjėjas.



Hans Tino Hansen

Kompanijos „Risk Intelligence“, tiekiančios grėsmės saugumui stebėjimo sistemas „MaRisk“, generalinis direktorius Hans Tino Hansen išsakė savo nuomonę apie dabartinę uostų rizikos situaciją: „Mes atidžiai sekame uostų riziką ir matome aiškias tendencijas, sudarančias sudėtingą pasaulinės uostų rizikos vaizdą. Mūsų klientai valdo daugiau nei 12 % viso pasaulio laivyno. Jie taip pat mato šį vaizdą ir savo ruožtu išreiškė mums „vieno langelio“ uostų rizikos įvertinimo paslaugų poreikį. Šiuo metu, norint gauti informacijos apie uosto rizikingumo lygį, reikia tikrinti kelis šaltinius, o informacija juose dažnai būna nepatikima. Vienas lengvai pasiekiamas suprantamos ir patikimos informacijos apie uostų riziką kanalas būtų nepamainomas. Tai ir bus pagrindinis mūsų tikslas judant į priekį.“

Siaubingi sproginiai Kinijos Tiandzino uoste puikiai parodė, kaip greitai gali keistis uostų darbas. Tačiau sudėtingame laivybos uostų pasaulyje saugumas tėra vienas iš rizikos aspektų.

Visi laivybos grandinės dalyviai turi nuolat būti budrūs ir saugotis gamtos bei žmonių veiksmų (nuo piratų išpuolių jūroje iki informacijos vagystės uostuose) sukeltamų pavojų. Politiniai neramumai, vagystės, kontrabanda ir korupcija – visus šiuos rizikos aspektus turi apsvarstyti laivų ir krovinių savininkai bei brokeriai, planuodami ir vykdydami reisus.

„Uosto saugumo situacija gali labai greitai pasikeisti, – sako Osle įsikūręs pasaulinio masto kruizų operatorius. – Mes skambinėjame po pasaulį, kartais tenka dirbti su uostais, kurie nėra nei labai dideli, nei labai modernūs, todėl, norėdami užtikrinti keleivių saugumą, turime nuolat galvoti apie visą situaciją.“

Kita rinkos dalyvė – pasaulyje pirmaujanti tanklaivių savininkė,

veikianti iš Kopenhagos, paantrina: „Praėjusią dieną patyrėme ginkluotą apiplėšimą. Susidarę bendrą rizikos vaizdą, galime imtis prevencinių priemonių, pavyzdžiui, pasamdyti daugiau apsaugos. Nežinodami nieko iš anksto, tampame silpni.“

Situacija uoste dažnai išryškėja susvyravus šalies stabilumui. Uostai yra pagrindinė energijos, maisto ir medžiagų transportavimo arterija, todėl saugus pagrindinių uostų darbas turi įtakos įprastam šalies funkcionavimui. Žiūrint iš kruizinių laivų perspektyvos, uostai gali tapti patraukliomis vietomis pagrobimams, kontrabandai, vagystėms ar net terorizmui. „Mes pradėdami planuoti maršrutus iki kelionės likus dviems metams, – pasakoja kruizinių laivų savininkas. – Taigi per tą laiką daug kas gali pasikeisti. Praktiškai kasdien turime stebėti situaciją įvairiuose uostuose.“

Tanklaivių operatorius pastebi, kad vienam žmogui pačiam įvertinti riziką yra neįmanoma. „Turime skambinti agentūrai, o jie paprastai mums duoda mažai naudingą arba visai nenaudingą atsakymą. Be to, agentūra neturi galimybių pateikti saugos įvertinimo, įskaitant uosto vartų standartus arba situaciją vietos policijoje.“

Nors kruiziniai laivai imasi visų saugumo priemonių, tanklaiviams tenka plaukti ir į rizikingiausiais laikomus uostus Vakarų Afrikoje, Indonezijoje bei Pietų Amerikoje. „Keli sutarties punktai leidžia mums vengti pačių pavojingiausių situacijų, pavyzdžiui, ginkluoto konflikto, tačiau mums vis tiek tenka susidurti su keleiviais be bilieto, vagystėmis ir daugybe kitų atvejų daugelyje aplankomų uostų.“

Tarsi būtų negana fizinės grėsmės, verčiančios žilti laivų savininkus, kibernetinėje erdvėje pasirodė nauji pavojai. Informacinės technologijos tapo neatsiejama uostų ir laivų darbo dalimi, tačiau laivybai skirtos informacinių technologijų sistemos ne visada kuriamos galvojant apie saugumą kibernetinėje erdvėje. Programišiai gali pakenkti Automatinei identifikavimo sistemai (AIS), kuri seka jūroje esančius laivus, o Tarptautinis laivų ir uosto įrenginių (ISPS) kodas tik iš dalies apsaugo nuo kibernetinės atakos.

„Templar Executives“ kompiuterių ir informacijos užtikrinimo specialistas Matt Haworth mano, kad šiuo metu kibernetinis saugumas yra viena sudėtingiausių laivybos industrijos bei jos infrastruktūros grėsmių. „Uostus ir terminalus puldinėja kibernetiniai nusikaltėliai, organizuoto nusikalstamumo ir teroristų grupuotės, norinčios sutrikdyti nacionalinę infrastruktūrą, bei priešiška nusiteikusios vyriausybės.“

Taigi, koks turi būti pavojus, kad laivų savininkai galiausiai pasakytų „ne“? Dauguma sutiktų, kad viskas priklauso nuo jų prisiimamo rizikos profilio. Kruizinių laivų operatoriai, negalėdami rizikuoti savo keleiviais, netoleruoja net menkiausių rizikos rodiklių. Kitiems tam tikri rizikos faktoriai yra priimtini, tačiau visi turi tam tikrą ribą. Bet kokiu atveju, viskas priklauso nuo laivo ir krovinių savininkų. Viena, ką jie gali padaryti, tai susirinkti kuo daugiau informacijos. Niekas negali garantuoti saugumo, tačiau žinojimas, su kokia rizika tenka susidurti, yra pagrindinis faktorius priimant teisingus sprendimus. ■



СДОБРЕННЫЙ УДОБРЕНИЯМИ РОСТ ГРУЗОБОРОТА В КЛАЙПЕДСКОМ ПОРТУ

На причалах Клайпедского государственного морского порта кипит работа – когда вы читаете этот текст, в порту должна вестись погрузка как минимум трех чрезвычайно больших судов типа *Rapamax*, одного нефтяного танкера и более десятка других судов. Дирекция порта прогнозирует, что в этом году будет достигнут рекордный грузооборот в 38 млн тонн. Очевидно, в основном вырастет перевалка удобрений, нефтепродуктов и зерна. Такие цифры настраивают на оптимистический лад, но всегда стоит помнить, что порт является местом пересечения глобального рынка сырья, геополитических факторов и внутренних экономических реалий, поэтому ситуация здесь постоянно меняется и необходимо оценивать возможные факторы риска и вызываемые ими последствия. Тем более что влияние Клайпедского порта на регион и Литву неоспоримы, а приходящаяся на одного человека доля ВВП в Клайпедском уезде уступает только столице Вильнюсу.

Тадас Повилаускас,
главный аналитик банка SEB

Мотивация «Беларуськалия» – акции терминала Клайпедского порта

Рост грузооборота в порту нескольких последних лет в высокой степени связан с государственным производителем калийных удобрений Беларуси «Беларуськалий», чей груз уже в этом году через терминалы ЗАО «Birių krovinių terminalas» и Клайпедской морской стивидорной компании (KLASCO) превысит 10 млн тонн. Это составит свыше 25 % всего грузооборота Клайпедского морского порта. В любом бизнесе такая зависимость от одного клиента в определенной степени является рискованной. И все-таки по сравнению с другими портами Балтийских стран такая ситуация – не исключительная. Положительным фактором является то, что «Беларуськалий» с 2013 г. владеет 30 % акций ЗАО «Birių krovinių terminalas», поэтому мотивация перебежать в порты Латвии заметно снизилась. Ведь теперь, кроме наличия более благоприятных, чем в Латвии, тарифов на железнодорожные грузоперевозки, белорусская компания получает еще и выгоду от выросшей прибыли стивидорной компании в виде дивидендов. Объемы экспорта удобрений самого «Беларуськалия» напрямую зависят от мировых цен на удобрения и спроса на них в странах Азии и Южной Америки, а ситуация, особенно с учетом обесценивания белорусского рубля, ныне благоприятна для наращивания экспорта.

Перевалка нефтепродуктов зависит от конкурентоспособности Мажейкской компании

Предприятие «Orlen Lietuva» является вторым по важности клиентом портовых компаний, в этом году экспортирующим свыше 4 млн тонн нефтепродуктов. Это составит чуть больше 10 % всего грузооборота порта. Перевалка продукции этого предприятия напрямую зависит от тенденций на мировом рынке нефте-

продуктов – до сентября тенденции на рынке были очень благоприятными, и это отразилось на росте перевалки. Похоже, в ближайшие месяцы маржи переработки нефти начнут нормализовываться и экспорт «Orlen Lietuva» уже не будет настолько прибыльным. В отдаленной перспективе экономически выгодных альтернатив перевалке нефтепродуктов «Orlen Lietuva» в латвийских портах реально нет, поэтому грузооборот в порту будет зависеть от того, сумеет ли Мажейкская компания остаться конкурентоспособной на мировом рынке, где конкуренция будет только расти не в ее пользу. Кстати, в последние кварталы ожил экспорт белорусских нефтепродуктов, в основном изготовленных на Мозырском нефтеперерабатывающем заводе, через Клайпедский порт, и, вероятно, в этом году такие грузы могут превысить 2,5 млн тонн. Только в данном случае конкуренция с портами Латвии очень обостренная, поэтому в Клайпедском порту наблюдаются заметные колебания объемов таких грузов.

Грузооборот растет за счет рекордного урожая зерновых в Литве

В течение нескольких последних лет компании Клайпедского порта должным образом реагировали на урожай выращиваемых в Литве зерновых культур, инвестируя в наращивание грузовых мощностей, поэтому теперь успешно этим пользуются. В 2015 г. урожай зерновых в Литве, составивший почти 6 млн тонн, был рекордным, так что вероятно, что экспорт зерновых вырастет на 20 % – до 3,5 млн тонн. Разумеется, урожай зерна в будущем не будет ежегодно бить рекорды в связи с колебаниями погодных условий, но очевидно, что за несколько лет произошли структурные изменения в растениеводстве, и при нормальных погодных условиях в Литве в ближайшие годы урожай уже не вернется на тот уровень в 3–3,5 млн тонн, каким он был несколько лет назад, а потенциал для роста еще сохраняется.

Снижение котейнерооборота обусловлено экономическим спадом

Самой болезненной сферой для Клайпедского порта в этом году стала обработка контейнеров – за девять месяцев с.г. она снизилась на 11,5 %, и это явно связано с экономическим спадом в России и Беларуси и геополитической ситуацией. Правда, эта проблема актуальна не только для Литвы – падение грузооборота наблюдается во всех портах Балтийских стран. Хотя и нескоро, но объемы торговли со странами СНГ снова начнут оживать, поэтому порт и работающие в нем компании должны и впредь стараться поддерживать деловые отношения с восточными соседями, за грузы которых также соперничают латвийские порты. Кстати, влияние российских грузов на Клайпедский порт невелико – грузы этой страны не составляют и 10 % всего грузооборота, так что это является относительным преимуществом перед другими портами. Достаточно взглянуть на Рижский порт, где постоянно возникают неофициальные угрозы со стороны российских политиков и представителей бизнеса по поводу прекращения перевалки каменного угля, составляющего более трети всего грузооборота порта.

Многообещающие визиты представителей Китая

О том, что работа ведется не только на причалах, но и во время встреч, напоминают многообещающие визиты представителей государственной корпорации Китая «China Merchants Group». Эта компания может стать одним из крупнейших клиентов портовых компаний, направляющим грузы и на строящийся в Беларуси гигантский индустриальный парк. Такой клиент внесет значительный вклад в диверсификацию обрабатываемых в порту продуктов, а эта цель обязательна для любого порта. ■



TRAŠOMIS PABARSTYTAS KROVOS AUGIMAS KLAIPĖDOS UOSTE



Klaipėdos valstybinio jūrų uosto krantinėse verda darbai – Jums skaitant šį tekstą uoste turėtų būti kraunami bent trys itin dideli „Panamax“ tipo laivai, vienas naftos produktų tanklaivis ir keliolika kitų laivų. Uosto direkcija prognozuoja, kad šiais metais bus pasiekta rekordinė 38 mln. tonų krova. Tikėtina, kad daugiausia išaugs trąšų, naftos produktų ir grūdų krova. Tokie skaičiai nuteikia optimistiškai, bet visada verta prisiminti, kad uostas yra globalios žaliavų rinkos, geopolitinių veiksnių bei vidaus ekonomikos realijų susikirtimo vieta, todėl padėtis čia nuolat keičiasi ir būtina įvertinti galimus rizikos veiksnius bei jų sukeltą pasekmes. Juolab kad Klaipėdos uosto įtaka regionui ir Lietuvai neginčijama, o vienam žmogui tenkanti BVP dalis Klaipėdos apskrityje nusileidžia tik sostinei Vilniui.

Tadas Povilauskas

SEB banko vyriausiasis analitikas

„Belaruskalij“ motyvacija – akcijos Klaipėdos uosto terminale

Pastarųjų kelerių metų krovos apimčių uoste augimas labai stipriai susijęs su valstybine Baltarusijos kalio trąšų gamintoja „Belaruskalij“, kuri jau šiais metais per „Birių krovinių terminalo“ ir „Klaipėdos jūrų krovinių kompanijos“ (KLASCO) terminalus viršys 10 mln. tonų krovos rodiklius. Tai sudarys daugiau nei 25 proc. visos krovos Klaipėdos jūrų uoste. Bet kuriame versle tokia priklausomybė nuo vieno kliento būtų vertinama kaip pakankamai rizikinga. Vis dėlto, lyginant su kitais Baltijos šalių uostais, tokia padėtis nėra išskirtinė. Palanku tai, kad „Belaruskalij“ nuo 2013 m. pati valdo 30 proc. „Birių krovinių terminalo“ akcijų, todėl motyvacija perbėgti į Latvijos uostus yra labai sumenkusi, nes dabar, turėdama palankesnius nei Latvijoje geležinkelio pervežimo tarifus, dar ir tiesiogiai per dividendus gauna naudos iš šoktelėjusio krovos įmonės pelno. Pačios „Belaruskalij“ trąšų eksporto kiekiams tiesiogiai priklauso nuo pasaulinių trąšų kainų ir paklauso Azijoje bei Pietų Amerikos šalyse, o padėtis, ypač atsižvelgiant į nuvertėjusį Baltarusijos rublį, dabar yra palanki eksportui auginti.

Naftos produktų krova priklausys nuo Mažeikių bendrovės konkurencingumo

„Orlen Lietuva“ yra antras pagal svarbą uosto bendrovių klientas, šiais metais eksportuosiantis daugiau nei 4 mln. tonų naftos produktų. Tai sudarys truputį daugiau nei 10 proc. visos krovos uoste. Šios įmonės produktų krova tiesiogiai priklauso nuo pasaulinių naftos produktų rinkos tendencijų – iki rugsėjo mėnesio

tendencijos rinkoje buvo labai palankios ir tai atspindi augusi krova. Vis dėlto panašu, kad artimiausiais mėnesiais naftos perdirbimo sektoriuje perdirbimo maržos ims normalizuotis ir „Orlen Lietuva“ eksportas nebebus toks pelningas. Ilgesniu laikotarpiu „Orlen Lietuva“ naftos produktų krovai ekonomiškai naudingų alternatyvų Latvijos uostuose realiai nėra, tad krova uoste priklausys nuo to, ar Mažeikių bendrovė sugebės likti konkurencinga pasaulinėje rinkoje, kur konkurencija tik augs įmonės nenaudai. Beje, pastaraisiais ketvirčiais yra atsigavęs Baltarusijos naftos produktų, daugiausia pagamintų Mozyrio gamykloje, eksportas per Klaipėdos uostą ir tikėtina, kad šiais metais tokie kroviniai gali sudaryti daugiau nei 2,5 mln. tonų. Tik šiuo atveju konkurencija su Latvijos uostais yra labai arši, tad šių produktų kiekių svyravimai Klaipėdos uoste yra nemaži.

Krovą didina rekordinis grūdų derlius Lietuvoje

Per pastaruosius kelerius metus Klaipėdos uosto bendrovės sugebėjo tinkamai reaguoti į Lietuvoje augantį grūdinių kultūrų derlių, investuodamos į krovos pajėgumų didinimą, tad dabar tuo sėkmingai naudojasi. 2015 m. grūdinių kultūrų derlius Lietuvoje, siekęs beveik 6 mln. tonų, buvo rekordinis, tad tikėtina, kad šių metų derliaus krova augs 20 proc. – iki 3,5 mln. tonų. Suprantama, grūdų derlius ateityje kasmet nemuš rekordų vien dėl orų sąlygų svyravimų, bet akivaizdu, kad per kelerius metus įvyko struktūriniai pokyčiai augalininkystėje ir normaliomis oro sąlygomis derlius Lietuvoje artimiausiais metais tikrai negrįš į tą 3–3,5 mln. tonų lygį, koks būdavo prieš kelerius metus, o augimui potencialo dar yra likę.

Konteinerių krovos mažėjimą lėmė ekonomikos nuosmukis

Skandžiausia sritis Klaipėdos uostui šiais metais yra konteinerių krova, per devynis šių metų mėnesius smukusi 11,5 proc. ir akivaizdžiai susijusi su Rusijos bei Baltarusijos ekonomikų nuosmukiu ir geopolitine situacija. Tiesa, ši problema aktuali ne tik Lietuvai, konteinerių krovos sumažėjimas stebimas visuose Baltijos šalių uostuose. Nors ir negreitai, bet prekybos apimtys su NVS šalimis vėl pradės atsigauti, tad uostas bei jame dirbančios bendrovės turi ir toliau stengtis palaikyti verslo santykius su Rytų kaimynais, dėl kurių tiek pat varžosi latvių uostai. Beje, Rusijos krovinių įtaka Klaipėdos uostui nėra didelė – šios šalies kroviniai veikiausiai nesudaro ir 10 proc. visos krovos, tad tai yra santykinis pranašumas prieš kitus uostus. Užtenka pažvelgti į Rygos uostą, kur nuolat iškyla neoficialūs grasinimai iš Rusijos politikų ir verslo atstovų dėl akmens anglies krovos, sudarančios daugiau nei trečdalį visos krovos uoste, nutraukimo.

Daug žadantys Kinijos atstovų vizitai

Apie tai, kad darbai vyksta ne tik krantinėse, bet ir susitikimų metu, primena daug žadantys Kinijos valstybinės korporacijos „China Merchants Group“ atstovų vizitai. Ši kompanija galėtų tapti vienu didžiausiu uosto bendrovių klientu, siunčiančiu krovinius į ir iš Baltarusijoje būsimo milžiniško industrinio parko abiem kryptimis. Toks klientas stipriai prisidėtų didinant kraunamų produktų uoste diversifikaciją, o šis siekis yra privalomas bet kuriam uostui. ■



Соединяющие время и пространство

Исполнилось 155 лет со дня прибытия первого поезда на Вильнюсский железнодорожный вокзал

Начало железной дороги в Балтийском регионе уходит корнями в 1851 год, когда правительство царской России приняло решение о строительстве железной дороги Санкт-Петербург–Варшава. Вся трасса Санкт-Петербург–Варшава протяженностью 1250 км была проложена на удивление быстро. В 1858 г. было начато строительство участка железной дороги Даугавпилс–Вильнюс–Каунас–Кибартай. В 1859 г. были проложены первые рельсы, а в 1860 г. в Вильнюс прибыл первый поезд. Эти события – начало истории железной дороги Литвы. И она всего на 35 лет отстаёт от первой в мире железной дороги общественного пользования, которая в 1825 г. была проложена между Стоктоном и Дарлингтоном в Англии. Еще меньший период отделяет появление железной дороги в Литве от американской, основанной в 1830 г., и индийской, основанной в 1853 г. Примерно в этот же период, в 1850–1870 гг, прокладка железной дороги началась и в других странах Азии, Африки, Южной Америки, в Австралии. Уже на первой железной дороге перевозка грузов была в несколько раз дешевле, чем их перевозка по реке или на гужевом транспорте. По сей день перевозка грузов по железной дороге считается самой дешевой, безопасной и экологичной.

Польшу и Литву связала европейская колея «Rail Baltica»

Через 155 лет в своих хрониках летописцы отметят, что 16 октября 2015 г. вошло в историю как день интеграции железных дорог Литвы в систему современной железной дороги, соответствующей колее европейского стандарта «Rail Baltica». В этот день на железнодорожном вокзале Каунаса был официально открыт отрезок трансъвропейской железной дороги до Польши стоимостью свыше 300 млн евро. В церемонии приняли участие член Еврокомиссии Виолетта Булк и премьер-министр Литовской Республики Альгирдас Буткявичюс.

«Rail Baltica» – это крупнейший инфраструктурный проект после восстановления независимости Литвы и одно из самых больших испытаний для исполнителя проекта – АО «Lietuvos geležinkeliai». Интеграция этой железнодорожной линии в глобальную транспортную систему создаст предпосылки для новых логистических цепей и дополнительные возможности для развития бизнеса. Железная дорога «Rail Baltica» является составной частью международного транспортного коридора «North Sea-Baltic», ко-

торый соединит страны Бенилюкса, Германию, Польшу и Литву, а позднее и Латвию, Эстонию и Финляндию», – сказал министр транспорта и коммуникаций ЛР Римантас Синкявичюс.

Открытие участка «Rail Baltica» между Литвой и Польшей радует специалистов логистики. По их мнению, этот проект значительно повысит привлекательность логистики Литвы. А представители АО «Lietuvos geležinkeliai» считают, что если хотя бы часть из 20 млн тонн грузов, которые по автомобильным дорогам передвигаются между Литвой и Польшей, удастся перенести на железную дорогу, улучшатся не только показатели железной дороги, но также экологическая ситуация и безопасность на автодорогах. Такая перспектива не слишком восхищает автоперевозчиков и Клайпедский морской порт, работающие в нем компании (но это уже другая тема).

Привлечь грузы на этот маршрут представители АО «Lietuvos geležinkeliai» надеются при активном сотрудничестве с польским предприятием по железнодорожным перевозкам «PKP Cargo», также они рассматривают возможность перевозки полуприцепов и жидких грузов, таких как дизельное топливо, технические масла для производства биотоплива с использовани-

ем цистерновых контейнеров. Эти грузы в Литву по железной дороге поступают из Беларуси, Украины и России, затем их на автотранспорте перевозят в Польшу. Их можно перенести на железнодорожные рельсы.

По словам Миндаугаса Бутнорюса, начальника отдела мультимодального транспорта и развития департамента по экспедированию грузов «LG ekspedicija» дирекции по перевозкам грузов АО «Lietuvos geležinkeliai», анализируется еще одна возможность – пустить поезд между Германией и Литвой, конкретно – Каунасом.

Прибывшие из Европы в Литву грузы без труда найдут дорогу на Восток.

Вместе с партнерами АО «Lietuvos geležinkeliai» осуществило такие международные проекты, как поезда «Викинг», «Сауле», «Меркурий» и «Балтийский ветер», которые получили признание. У компании есть опыт работы в этой области.

К «Викингу» присоединяются Турция, Финляндия и Швеция

Совместный проект железных дорог Литвы, Беларуси, Украины, Болгарии и Молдовы – контейнерный поезд «Викинг» – соединяет Балтийское и Черное моря. На «Викинге» перевозят универсальные и специализированные контейнеры. Маршрут из Литвы в Турцию через Беларусь и Украину по железной дороге и через Черное море на пароме можно преодолеть за 5–6 дней, только по железной дороге – через Беларусь, Украину, Молдову, Болгарию и Румынию – за 8–10 дней.

В 2008 г. европейский координатор по интермодальной перевозке грузов PROMIT признал проект «Викинг» примером хорошей практики, достойным подражания. В 2009 г. Ассоциация европейского интермодальных перевозок (EIA) присудила проекту «Викинг» награду «Интермодальный проект лучшей практики». В 2014 г. программа научных исследований ЕС BESTFACT признала «Викинг» лучшим проектом «зеленой» логистики и перевозки различных грузов.

За первое полугодие с.г. на поезде «Викинг» перевезено контейнеров почти 19 500 TEU, или на 2 % больше, чем за тот же период 2014 г. Этим проектом давно интересуются Черноморские и Скандинавские страны. Еще весной «Lietuvos geležinkeliai», турецкая компания «GEFCO Turkey» и финская компания «Stevedco» подписали резолюцию о развитии железнодорожной инфраструктуры для поезда «Викинг» и укреплении позиций «Викинга» на рынке. Было решено, что грузы для «Викинга» в Турции будет искать компания «GEFCO Turkey», входящая в одну из лидирующих в мире транспортно-логистических групп GEFCO, осуществляющую свою деятельность более чем в 100 странах мира, в Финляндии – оператор морского порта «Stevedco», а морскую доставку грузов в Клайпедский порт обеспечит компания «Containership».

Подразделение «Lietuvos geležinkeliai» по перевозке грузов «LG ekspedicija» вместе с оператором «Викинга», предприятием «Stevedco» в Финляндии, побывали в местных компаниях, экспортирующих древесину, бумагу в рулонах

и целлюлозу. Часть этого экспорта составляют морские и сухопутные перевозки в Турцию. Предприятиям была предложена возможность перевозить грузы в Турцию на «Викинге».

Финляндия все больше продукции отправляет в западную часть Китая, поэтому перевозки по железной дороге для нее являются привлекательной альтернативой.

Количество членов проекта «Викинг» постоянно растет. Недавно шведский национальный перевозчик грузов по железной дороге «Green Cargo» изъявил желание вручить официальное заявление всем участникам «Викинга» о возможности стать членом проекта.

Представители «Lietuvos geležinkeliai» в Швеции обсудили возможности сотрудничества с предприятиями, интересующимися перевозкой бумаги, целлюлозы с фабрик, строительство которых заканчивается в Беларуси. Перевозку стройматериалов для этих фабрик из Китая через Клайпеду также организовало «LG ekspedicija».

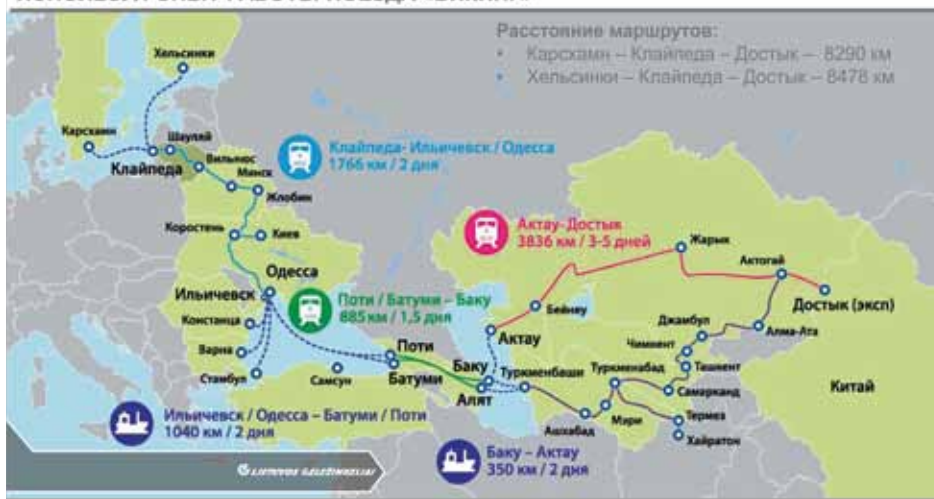
На поезде «Сауле» грузы из Китая в Европу – за 16 суток

«Республика Казахстан является главным партнером Литовских железных дорог в Средней Азии. Вот уже шесть лет мы наблюдаем за постоянно растущим объемом международной торговли между нашими государствами. Я убежден, что открытое в Казахстане представительство компании «Lietuvos geležinkeliai» позволит активизировать перевозку грузов, развивать центры логистики, проекты контейнерных поездов», – сказал генеральный директор АО «Lietuvos geležinkeliai» Стасис Дайлидка в октябре на открытии в Астане представительства АО «Lietuvos geležinkeliai». Представительство обосновалось в помещении «Казахстанских железных дорог» («Kazakhstan Temir Zholy»), и получило искреннюю поддержку президента этой компании Аскара Мамина.

По словам С.Дайлидки, решение об открытии представительства в Казахстане определили общемировые экономические и геополитические тенденции. Ожидается, что работа представительства поможет литовской компании активнее работать на огромном евразийском рынке перевозок, создавать новые и развивать существующие и действующие продукты предприятия, такие как контейнерные поезда «Сауле» и «Балтийский ветер». При хорошей организации движения поезда «Сауле» грузы из Китая в Европу на нем могут быть доставлены за 16 суток, т.е. на месяц быстрее, чем по морю. Как подчеркивает руководитель «Lietuvos geležinkeliai», международный проект «Сауле» создан Литовскими и Казахстанскими железными дорогами, а импульс дали президент Литвы Даля Грибаускайте и президент Казахстана Нурсултан Назарбаев, когда в 2011 г. выразили политическую волю активнее сотрудничать в области транспорта и логистики. Проект успешно продолжают министерства, ответственные за вопросы транспорта, а также железнодорожные, портовые и логистические компании. В 2014 г. между Литвой и Казахстаном перевезено около 803 тыс. тонн грузов, или на 25,5 % больше, чем в 2013 г.



ВОЗМОЖНОСТЬ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ПЕРЕВОЗОК КОНТЕЙНЕРОВ ИЗ КИТАЯ В ЕВРОПУ, ИСПОЛЬЗУЯ ОПЫТ РАБОТЫ ПОЕЗДА «ВИКИНГ»



«Lietuvos geležinkeliai» будет работать с гигантом китайского бизнеса

АО «Lietuvos geležinkeliai» и гигант китайско-го бизнеса компания «China Merchants Group», стоимость общего управляемого имущества которой достигает 5,35 трлн юаней (примерно 745 млрд евро), подписали договоренность об учреждении совместного экспедиторского предприятия. Такое предприятие будет заниматься экспедированием грузов между Литвой, Беларусью и Китаем, будет оказывать все логистические услуги. В настоящее время корпорация осуществляет инвестиции стоимостью около 500 млн долларов в Беларусь – рядом с Минским аэропортом создается огромный индустриальный парк «Великий камень».

Компанию «China Merchants Group» больше всего интересуют возможности перевозки грузов между Клайпедой и Минском. Второй приоритет – перевозка грузов в Европу из Китая через Казахстан и Литву. По словам заместителя генерального директора «Lietuvos geležinkeliai» Альбертаса Шименаса, корпорации «China Merchants Group» были предложены разные варианты сотрудничества. «В течение несколь-

ких последних лет мы направленно добиваемся, чтобы Литва появилась на картах логистики Китая и Казахстана. Китайскому гиганту мы предложили перевозить грузы из Клайпеды в Беларусь и обратно, а также предоставили возможность перевозить их на контейнерных поездах «Викинг» и «Сауле» и инвестировать в наши создаваемые центры логистики в Вильнюсе и Каунасе», – сказал А. Шименас. По его словам, интерес китайского предприятия такой величины к Литве и инвестициям в нашей стране является результатом совместной работы властных инстанций, дирекции Клайпедского государственного морского порта, компании «Lietuvos geležinkeliai» и ее представительства в Китае.

Осенью этого года в китайском городе Ляньюньган на второй международной выставке-форуме логистики «Шелковый путь», в которой приняла участие делегация Литвы под руководством министра транспорта и коммуникаций Р.Синкявичюса, вместе с вице-губернатором провинции Синьцзян Мутелифу Хасьму обсудили возможность экспортировать товар из Синьцзяна в Европу через территорию Литвы и расширять проект «Сауле», чтобы таким образом внести свой вклад в осуществление стратегии Нового шелкового пути. ■



Jungiantys laiką ir erdvę

Sukako 155 metai, kai į Vilniaus geležinkelio stotį atvyko pirmasis traukinys

Baltijos regiono geležinkelių pradžia siekia 1851 m., kai carinės Rusijos vyriausybė priėmė nutarimą dėl Sankt Peterburgo–Varšuvos geležinkelio tiesimo. Visa 1 250 km ilgio Sankt Peterburgo–Varšuvos trasa buvo nutiesta stebėtinais greitai. 1858 m. pradėti geležinkelio atkarpos Daugpilis–Vilnius–Kaunas–Kybartai statybos darbai. 1859 m. pakloti pirmieji bėgiai, o 1860 m. į Vilnių atvyko pirmasis traukinys. Šie įvykiai yra Lietuvos geležinkelio istorijos pradžia. Ir ji tik 35 metais atsilieka nuo pirmojo pasaulyje viešojo naudojimo geležinkelio, 1825 m. nutiesto Anglijoje tarp Stoktono ir Darlingtono. Dar mažesnis atotrūkis Lietuvos geležinkelių skiria nuo JAV geležinkelių, įkurtų 1830 m., ir Indijos geležinkelių, įkurtų 1853 m. Maždaug tuo pačiu laikotarpiu 1850–1870 m. geležinkeliai pradėti tiesti ir kitose Azijos, Afrikos, Pietų Amerikos šalyse, Australijoje. Jau pirmaisiais geležinkeliais krovinių vežimas buvo kelis kartus pigesnis už jų gabenimą upėmis ar kinkomuoju transportu. Iki pat šių dienų krovinių gabenimas geležinkeliais laikomas pigiausiu, saugiausiu ir ekologiškiausiu.

Lenkiją ir Lietuvą sujungė europinė „Rail Baltica“ vėžė

Po 155 metų savo kronikose metraštininkai pažymės, kad 2015 m. spalio 16 d. į istoriją įėjo, kaip Lietuvos geležinkelių integracija į modernaus, Europos vėžės standartus atitinkančio „Rail Baltica“ geležinkelio sistemą. Tą dieną Kauno geležinkelio stotyje oficialiai atidaryta daugiau nei 300 mln. Eur vertės transeuropinio geležinkelio atkarpa nuo Lenkijos iki Kauno. Ceremonijoje dalyvavo Europos Komisijos narė Violeta Bulc ir Lietuvos Respublikos Ministras Pirmininkas Algirdas Butkevičius.

„Rail Baltica“ yra didžiausias infrastruktūros projektas po Lietuvos nepriklausomybės atkūrimo ir vienas didžiausių iššūkių projekto vykdytojui – AB „Lietuvos geležinkeliai“. Šios geležinkelio linijos integravimas į globalią transporto sistemą sudarys prielaidas naujoms logistikos grandinėms ir sukurs papildomas galimybes verslo plėtrai. „Rail Baltica“ geležinkelis yra sudedamoji dalis tarptautinio transporto koridoriaus „North Sea-Baltic“, kuris sujungs Benilukso šalis, Vokietiją, Lenkiją ir Lietuvą, o vėliau ir Latviją, Estiją bei Suomiją, – sakė LR susisiekimo ministras Rimantas Sinkevičius.

„Rail Baltica“ atkarpos tarp Lietuvos ir Lenkijos atidarymas džiugina logistus. Jų manymu, šis projektas gerokai padidins Lietuvos logistikos patrauklumą. O „Lietuvos geležinkeliai“ skaičiuoja, kad jeigu iš 20 mln. tonų krovinių, kurie automo-

bilių keliais juda tarp Lietuvos ir Lenkijos, bent dalį pavyktų perkelti ant geležinkelio, pagerėtų ne tik geležinkelių rezultatai, bet ir ekologinė situacija bei saugumas automobilių keliuose. Tokia perspektyva ne itin žavisi automobilių vežėjai ir Klaipėdos jūrų uostas bei jame dirbančios kompanijos (tačiau tai jau kita tema).

„Lietuvos geležinkeliai“ krovinių šiam maršrutui tikisi pritraukti aktyviai bendradarbiaudami su Lenkijos gabenimo geležinkeliais bendrove „PKP Cargo“, taip pat analizuoja galimybes gabenti puspriekebes bei skystuosius krovinius, tokius kaip dyzelinas, techninis aliejus biokuro gamybai, panaudojant cisterninius konteinerius. Šie kroviniai į Lietuvą geležinkeliu atvežami iš Baltarusijos, Ukrainos ir Rusijos, vėliau autotransportu gabenami į Lenkiją. Juos galima perkelti ant geležinkelio bėgių.

Pasak Lietuvos geležinkelių krovinių vežimo direkcijos Krovinių ekspedijavimo departamento „LG ekspedicija“ multimodalinio transporto ir plėtros skyriaus viršininko Mindaugo Butnoriaus, analizuojama dar viena galimybė – paleisti traukinį tarp Vokietijos ir Lietuvos, konkrečiai Kauno.

Iš Europos į Lietuvą atvykę kroviniai nesunkiai ras kelią į Rytus.

„Lietuvos geležinkeliai“, kartu su partneriais sukūrę tokius pripažinimo sulaukusius tarptautinius projektus kaip „Vikingas“, „Saulė“, „Merkurijus“ ir Baltijos vėjas“, turi patirties dirbti šioje srityje.

Prie „Vikingo“ jungiasi Turkija, Suomija ir Švedija

Bendras Lietuvos, Baltarusijos, Ukrainos, Bulgarijos ir Moldovos geležinkelių projektas konteinerinis traukinys „Vikingas“ jungia Baltijos ir Juodąją jūras. „Vikingu“ vežami universalūs ir specializuoti konteineriai. Maršrutas tarp Lietuvos ir Turkijos per Baltarusiją ir Ukrainą geležinkeliais bei keltų linijomis per Juodąją jūrą gali būti įveikiamas per 5–6 dienas, tik geležinkeliais – per Baltarusiją, Ukrainą, Moldovą, Bulgariją ir Rumuniją – per 8–10 dienų.

2008 m. Europos intermodalinio krovinių gabenimo koordinatorių PROMIT projektą „Vikingas“ pripažino sektinu gerosios praktikos pavyzdžiu. 2009 m. Europos intermodalinio transporto asociacija (EIA) „Vikingui“ skyrė apdovanojimą „Geriausios praktikos intermodalinis projektas“. 2014 m. ES mokslinių tyrimų programa BESTFACT „Vikingą“ pripažino geriausiu žaliosios logistikos ir įvairiarūšių krovinių gabenimų projektu.

Pirmąjį šių metų pusmetį „Vikingu“ pervežta beveik 19 500 TEU konteinerių, arba 2 proc. daugiau nei per tą patį laikotarpį 2014 m. Šis projektas jau seniai domina Juodosios jūros ir Skandinavijos šalis. Dar pavasarį „Lietuvos geležinkeliai“, Turkijos kompanija „GEFCO Turkey“ ir Suomijos kompanija „Steveco“ pasirašė rezoliuciją dėl geležinkelių infrastruktūros „Vikingo“ traukiniui vystymo bei „Vikingo“ pozicijų rinkoje stiprinimo. Sutarta, kad krovinių „Vikingui“ Turkijoje ieškos „GEFCO Turkey“, priklausanti vienai iš pirmaujančių pasaulio transporto ir logistikos grupių GEFCO, veiklą vykdančiai daugiau nei 100 pasaulio šalių, Suomijoje – jūrų uosto operatorė „Steveco“, o krovinių gabenimą jūra į Klaipėdos uostą užtikrins kompanija „Containership“.

„Lietuvos geležinkelių“ krovinių vežimo padalinys „LG ekspedicija“ kartu su „Vikingo“ operatorė bendrove „Steveco“ Suomijoje aplankė vietines kompanijas, užsiimančias medienos, popieriaus rulonų ir celiuliozės eksportu. Dalį šio eksporto sudaro jūriniai bei sausumos pervežimai į Turkiją. Įmonėms pasiūlyta galimybė krovinius į Turkiją gabenti „Vikingu“.

Suomija vis daugiau produkcijos siunčia į vakarinę Kinijos dalį, tad pervežimai geležinkeliais jai yra patraukli alternatyva.

Projekto „Vikingas“ narių skaičius nuolat auga. Neseniai Švedijos nacionalinė krovinių vežėja geležinkeliais „Green Cargo“ pareiškė norą pateikti oficialų prašymą visiems „Vikingo“ dalyviams dėl galimybės tapti projekto nare.

„Lietuvos geležinkelių“ atstovai Švedijoje aptarė bendradarbiavimo galimybes su verslo įmonėmis, besidominčiomis popieriaus celiuliozės gabenimu iš Baltarusijoje baigiamų statyti fabriko. Šiems fabrikams statybinių medžiagų gabenimą iš Kinijos per Klaipėdą taip pat organizavo „LG ekspedicija“.

„Saulės“ traukinio kroviniai iš Kinijos į Europą – per 16 parų

„Kazachstano Respublika yra svarbiausia „Lietuvos geležinkelių“ partnerė Vidurio Azijoje. Jau šešerius metus stebime nuosekliai augančios

INTERMODALINIŲ TRAUKINIŲ MARŠRUTAI



„Viking train“

Maršrutai: Klaipėda–Minskas–Minskai–Kijėvas–Odesa, Klaipėda–Minskas–Baik–Bakurmet–Stambulas
Maršruto atstumas (į viena pusę): 1734/3001 km
Kalėnais traukiai: 2/10 dienų
Valdymo reguliavimas: Kursoje 2 kartus/ken
Operatoriai: Kinijos ekspedijavimo departamentas „Ji ekspedijav“, transporto-logistikos centras Belkentrans, SOTCS, LINA, ITC, ITC/Container, Ulsanof, UAB „Pakel“, Ravon, Sunco, Ulsan, BCP Cargo, Sulpis, galvotukai, LNA, LinaoCargo, SEFCO, Inwoco Logistics, AB „Pollogistik“, Translogistik sistema

„Saulė“

Maršrutai: Klaipėda–Minskas–Smolenskai–Samara–Astana–Almata–Dostykas, Antwerpenas–Berlynas–Varšuva–Sestokai–Minskas–Smolenskai–Samara–Almata–Dostykas, Urumči–Congjingas–Lianjungangas
Maršruto atstumas (į viena pusę): 5860/11063 km
Kalėnais traukiai: 3/18 dienų
Valdymo reguliavimas: Kursoje pagal poreikį

„Baltijos vėjas“

Maršrutai: Klaipėda–Minskas–Samara–Astana/Kostanajus
Maršruto atstumas (į viena pusę): 5230/5498 km
Kalėnais traukiai: 5/13 dienų
Valdymo reguliavimas: Kursoje 2 kartus/ken
Operatoriai: UAB „Kiptiana Project“

„Šeštakai Express“

Maršrutai: Vilnius–Sestokai–Smolenskai
Maršruto atstumas (į viena pusę): 1126 km
Kalėnais traukiai: 2/10 dienų
Valdymo reguliavimas: Kursoje pagal poreikį
Operatoriai: „Nasir Intermodal“, UAB „Intermodal Express“

„Merkurijus“

Maršrutai: Klaipėda/Kaliningradas–Minskas
Maršruto atstumas (į viena pusę): 1382 km
Kalėnais traukiai: 2/10 dienų
Valdymo reguliavimas: Kursoje pagal poreikį
Operatoriai: UAB „JAA Intermodal“

„Vilnius Shuttle“

Maršrutai: Klaipėda–Vilnius (Parexal)
Maršruto atstumas (į viena pusę): 1301 km
Kalėnais traukiai: 9 val.
Valdymo reguliavimas: Kursoje 2 kartus/ken
Operatoriai: Kinijos ekspedijavimo departamentas „Ji ekspedijav“, transporto-logistikos centras Belkentrans

„Nemunas“

Maršrutai: Vilnius/Klaipėda–Minskas
Maršruto atstumas (į viena pusę): 243/273/602 km
Kalėnais traukiai: 8/10/18 val.
Valdymo reguliavimas: Kursoje pagal poreikį
Operatoriai: Kinijos ekspedijavimo departamentas „Ji ekspedijav“, transporto-logistikos centras Belkentrans

„VIT ekspres“

Maršrutai: Klaipėda–Drauzvyti–Vilnius (Drauzvyti)
Maršruto atstumas (į viena pusę): 327 km
Kalėnais traukiai: 9 val.
Valdymo reguliavimas: Kursoje 2 kartus/ken
Operatoriai: Kinijos ekspedijavimo departamentas „Ji ekspedijav“, transporto-logistikos centras Belkentrans

tarptautinės prekybos tarp mūsų valstybių apimtis. Esu tikras, kad Kazachstane atidaryta „Lietuvos geležinkelių“ atstovybė leis dar aktyviau plėtoti krovinų gabenimą, vystyti logistikos centrus, konteinerinių traukinių projektus“, – sakė AB „Lietuvos geležinkeliai“ generalinis direktorius Stasys Daildyka, spalio mėnesį Kazachstano sostinėje Astanoje atidarant „Lietuvos geležinkelių“ atstovybę, kuri įsikūrė Kazachstano geležinkelių (Kazachstan Temir Zholy) patalpose, sulaukusi nuoširdaus šios kompanijos prezidento Askaro Mamino palaikymo.

Pasak S. Daildykos, sprendimą atidaryti atstovybę Kazachstane lėmė bendros ekonominės ir geopolitinės tendencijos pasaulyje. Tikimasi, kad atstovybės veikla padės „Lietuvos geležinkeliams“ aktyviau dirbti milžiniškoje Azijos ir Europos gabenimų rinkoje, kurti naujus bei vystyti jau egzistuojančius ir veikiančius bendrovės produktus, tokius kaip konteineriniai traukiniai „Saulė“ bei „Baltijos vėjas“. Gerai organizavus „Saulės“ traukinio judėjimą, juo iš Kinijos gabenami kroviniai Europą gali pasiekti per 16 parų, t. y. mėnesiu greičiau negu gabenami jūra. Kaip pabrėžia „Lietuvos geležinkelių“ vadovas, tarptautinis projektas „Saulė“ yra sukurtas Lietuvos ir Kazachstano geležinkelių, o impulsą davė Lietuvos ir Kazachstano prezidentai Dalia Grybauskaitė ir Nursultanas Nazarbajevs, 2011 m. išreiškę politinę valią aktyviau bendradarbiauti transporto bei logistikos srityje. Projektą sėkmingai tęsia ministerijos, atsakingos už transporto klausimus, bei geležinkelių, uosto ir logistikos kompanijos. 2014 m. tarp Lietuvos ir Kazachstano pervežta apie 803 tūkst. tonų krovinų, arba 25,5 proc. daugiau nei 2013 m.

„Lietuvos geležinkeliai“ dirbs kartu su Kinijos verslo milžine

AB „Lietuvos geležinkeliai“ ir Kinijos verslo milžinė „China Merchants Group“, kurios ben-

dro valdomo turto vertė siekia 5,35 trln. juanų (maždaug 745 mlrd. Eur), pasirašė susitarimą dėl bendros ekspedijavimo įmonės steigimo. Tokia įmonė rūpinsis krovinų ekspedijavimu tarp Lietuvos, Baltarusijos ir Kinijos, teiks visas logistikos paslaugas. Šiuo metu korporacija vykdo maždaug 500 mln. dolerių vertės investicijas Baltarusijoje – greta Minsko oro uosto kuriamas milžiniškas pramonės parkas pavadinimu „Didysis akmuo“.

„China Merchants Group“ labiausiai domina krovinų gabenimo tarp Klaipėdos ir Minsko galimybės. Antrasis prioritetas – krovinų vežimas į Europą iš Kinijos per Kazachstaną ir Lietuvą. Pasak „Lietuvos geležinkelių“ generalinio direktoriaus pavaduotojo Alberto Šimėno, „China Merchants Group“ korporacijai buvo pasiūlyti įvairūs bendradarbiavimo variantai. „Pastaruosius kelis metus kryptingai siekiame, kad Lietuva atsirastų Kinijos ir Kazachstano logistikos žemėlapiuose. Kinijos milžinei pasiūlėme krovinus

vežti iš Klaipėdos į Baltarusiją ir atgal, pristatėme galimybę juos gabenti „Vikingo“ ir „Saulės“ konteineriniais traukiniais bei investuoti į mūsų kuriamus logistikos centrus Vilniuje bei Kaune“, – sakė A. Šimėnas. Anot jo, tokio dydžio Kinijos bendrovės suinteresuotumas Lietuva bei investicijomis mūsų šalyje yra bendro mūsų šalies valdžios institucijų, Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos ir „Lietuvos geležinkelių“ bei jos atstovybės Kinijoje darbo rezultatas.

Šių metų rudenį Kinijos Lianjungango mieste 2-ojoje tarptautinėje Šilko kelio logistikos parodoje-forume, kuriame dalyvavo Lietuvos delegacija, vadovaujama susisiekimą ministro R. Sinkevičiaus, kartu su Sindziano provincijos vicegubernatoriumi Hasim Mutelif aptarė galimybę eksportuoti prekes iš Sindziano į Europą per Lietuvos teritoriją ir plėtoti projektą „Saulė“, taip prisidedant prie Naujojo šilko kelio strategijos įgyvendinimo.



Воевать с ветряными мельницами лучше, строя их

Антонина Джежюльскайте

Во время международной транспортной выставки «Transit Kazakhstan» консульство Литовской Республики в Алматы, которым руководит недавно назначенный консул Регимантас Яблонскас, организовало встречу работающих в Казахстане литовских предпринимателей. За чашкой кофе соотечественники делились опытом, беседовали о путях к успеху и испытываемых в чужой стране трудностях и разочарованиях. Не все склонны откровенничать или жаловаться, многие уже усвоили восточную мудрость, что говорить надо тогда, когда твое слово лучше молчания. Однако, похоже, многие сталкиваются с немалыми трудностями, которые носят в основном бюрократический и коррупционный характер.



На встрече присутствовал и Витаутас Варасимавичюс, предприниматель, обладающий самым долгим, почти двадцатилетним опытом работы в Казахстане, основатель и председатель правления сети транспортно-логистических компаний «TL Nika Group», занимающейся перевозкой консолидированных, полных и негабаритных грузов из Европы в Казахстан, Киргизию, Узбекистан и другие страны Центральной Азии.

В бизнесе – отец и сыновья

Первые шаги бизнеса в Казахстане В.Варасимавичюс сделал вместе с друзьями, с которыми был знаком со времен спортивных тренировок и соревнований, где

мог положиться на них как на себя. Шаг за шагом, не спеша, но уверенно следуя к намеченной цели, литовец приспособился к восточным традициям, темпу, ритуалам и практике ведения дел. Местные предприниматели иногда шутят, что он стал больше казахом, чем они сами.

За эти годы деятельность «TL Nika Group» в Казахстане расширилась не меньше, чем в Литве, где входящей в группу компанией «Šturvalas», консолидирующей потоки, складирование, перевозку грузов и другие логистические действия, руководит и прекрасно справляется с делами старший сын В.Варасимавичюса Повилас. В компании трудится и сын Йонас. Сам Витаутас работает в Казахстане, где руководит несколькими фили-

алами компании, расположенными в Алматы, Караганде и германском городе Мюнхене. Руководя ими, а также небольшими представительствами в Астане, Бишкеке (Киргизия), он зачастую работает в автомобилях, аэропортах, самолетах. Но филиалы успешно действуют, поскольку в них успешно работают местные руководители, профессионалы своего дела, хорошо знающие рынок.

В чужой стране нужны надежные люди

Алматинским бюро руководит опытный специалист в сфере логистики Дмитрий Федулов. Заместителем директора работает Ольга Федулова. Эти люди под-

готовили немало молодых специалистов, пришедших в компанию. В последнее время, когда на смену логистики приходит просто неприличный ценовой демпинг, когда, по словам Витаутаса, иногда кажется, что грузоотправитель хочет не только чтобы ты доставил его товар, но еще и заплатил ему за то, что дает тебе работу, такой человек как Дмитрий, который быстро замечает все нюансы в рыночной конъюнктуре, просто незаменим.

Новый Дон Кихот

Недавно в Алматы открылось подразделение автосервиса компании «TL Nika Group» - «Transport Nika». Здесь осуществляется ремонт не только фур, но и другого автотранспорта. Компанией «Transport Nika» руководит Андрей Кармазин, который отвечает и за строительство литовско-казахстанского Центра культуры и предпринимательства в Караганде, ныне завершаемое.

Здесь приходится напрямую сталкиваться с уже упомянутыми трудностями бюрократического и коррупционного характера. Например, один из них напоминает сюжет романа об Индии, когда за разрешение подключиться к электротрелинии попросили солидную сумму в подарок.

Борьбу с этими трудностями, как и с ветряными мельницами, предприниматели зачастую проигрывают, если не приспособятся к неписаным правилам местного рынка. Это совсем недавно почув-



ствовали бизнесмены из Литвы, которым были назначены штрафы впечатляющих размеров.

В.Варасимавичюс пытается решать эту проблему по-своему. Он не ринулся в бой с ветряными мельницами подобно Дон Кихоту, а на территории строящегося центра построил свою ветряную мельницу – ветроустановку небольшой мощности. Уж чего-чего, а ветра в Караганде хватает. Предприниматель намерен пополнить этот парк ветроустановок и производить столько электроэнергии, чтобы хватило не только на комплекс Центра культуры и предпринимательства, но и на желающие ее получать окружающие объекты. Если снова не помешают неписанные правила.

По оптимистическим прогнозам, Центр культуры и предпринимательства должен быть открыт весной будущего года, если местным строителям удастся избежать явного брака и разных переделок, что им дается достаточно сложно. Реалистичные прогнозы могут несколько отличаться от оптимистических, поскольку совсем недавно окружным путем предприниматель узнал, что на него подали в суд – якобы работы ведутся без какого-то недостающего согласования, хотя в 2011 году строительство было начато после получения всех разрешений согласно требованиям законов, действовавших в Республике Казахстан в то время.

В.Варасимавичюс мечтает о том, чтобы этот центр сплотил для достижения общей цели представителей разных сфер деятельности, помог интегрировать в бизнес науку, поощрял прозрачное, социально ответственное предпринимательство, создавал синергию бизнеса, науки, культуры и искусства. Эти идеи уже много лет пропагандиру-

ет и претворяет в жизнь и международный бизнес-журнал JŪRA MOPE SEA при искренней поддержке компании «TL Nika Group».

Логистикой занимаются женщины

Логистическое подразделение «TL Nika Group» в Караганде гораздо моложе алматинского филиала. Действующий пять лет Карагандинский филиал начал здесь свою работу на пустом месте с точки зрения логистики. Утвердился на рынке ему помог и теперь не оставляет без внимания добрый друг Витаутаса – председатель литовской общины Караганды «Lituanika», почетный консул Литвы в Казахстане, предприниматель Виталиюс Тварионас.

Коллектив Карагандинского филиала, где в настоящее время работают только женщины под руководством Елены Прокопец и Риммы Конкаковой, интенсивно ищет

новых партнеров и возможности бизнеса в бывшем городе горняков, быстро развивающемся промышленном центре Казахстана, отдаленном от столицы Астаны лишь на 200 км, и в его регионах. Из Караганды маршруты логистики могут вести до Астаны, Кустаная или Хоргоса. Для предприимчивой и целенаправленной деятельности широты Казахстана открыты.

Взгляд из Мюнхена на Стамбул

Самый маленький, но отнюдь не крошечный филиал «TL Nika Group» расположен в германском городе Мюнхене. Его возглавляет Диана Уиттшток. Цель этого филиала – искать и формировать партии частичных грузов из Европы в Казахстан и другие страны мира.

Мюнхен можно смело назвать стратегическим европейским логистическим центром уже только потому, что здесь раз в два года

проходит крупнейшее в Европе транспортно-логистическое мероприятие «Transport logistic», организуемое «Munich Messe». На него собираются основные участники этого рынка, включая грузовладельцев, представителей разных видов транспорта, портов, таможи, страховых агентств и других деятелей, связанных с этим рынком. Сотрудницы филиала не упускают возможности найти здесь заказчиков и деловых партнеров.

Для Мюнхенского филиала не менее важна и подобная выставка «Logitrans», проходящая в Стамбуле. Представители компании «TL Nika Group» внимательно следят за турецким рынком и ищут возможности работать там. Поэтому в ходе подготовки к этой выставке Д.Уиттшток тщательно проанализировала конъюнктуру рынка и заранее запланировала встречи с потенциальными клиентами. Остается надеяться, что поездка в Стамбул будет успешной. ■





Kovoti su vėjo malūnais geriausia juos statant

Antonina Džežulskaitė

Tarptautinės transporto parodos „Transit Kazakhstan“ metu Lietuvos Respublikos konsulas Almatoje, kuriam vadovauti neseniai paskirtas konsulas Regimantas Jablonskas, surengė Kazachstane dirbančių lietuvių verslininkų susitikimą. Prie puodelio kavos tautiečiai dalinasi patirtimi, kalbėjosi apie kelius į sėkmę ir svetimose šalyse patiriamus sunkumus bei nusivylimus. Ne visi linkę atvirauti ar guostis, daugelis jau išmokę rytietiškos išminties, kad kalbėti reikia tada, kai tavo kalbėjimas yra geresnis už tylėjimą, tačiau panašu, jog daugelis susiduria su nemažais sunkumais, kurie iš esmės yra biurokratinio ir korupcinio pobūdžio.



ir sūnus Jonas. Pats Vytautas reziduoja Kazachstane, iš kur vadovauja kelioms kompanijos filialams, įsikūrusiems Almatoje, Karagandoje ir Vokietijos mieste Miunchene. Tarp šių biurų bei nedidelių atstovybių Astanoje, Biškeke (Kirgizija) jo darbo vieta dažniausiai būna automobiliuose, oro uostuose, lėktuvuose. Nepaisant to, filialai sėkmingai dirba, nes kiekvienam jų vadovauja vietiniai vadovai, šios srities profesionalai, gerai žinantys rinką ir puikiai išmanantys savo darbą.

Svetimejoje šalyje reikalingi patikimi žmonės

Almatos biurui jau daug metų vadovauja prityręs logistikos specialistas Dmitrijus Fedulovas. Direktoriaus pavaduotoja dirba Olga Fedulova. Šie žmonės yra parengę nemažai į kompaniją ateinančių jaunų specialistų. Pastaruoju metu, kai logistikos rinkoje nuožmią konkurenciją keičia tiesiog nepadorus kainų dempingavimas, kai, anot Vytauto, kartais atrodo, kad krovinių siuntėjas nori ne tik, kad nuvežtum jo prekę, bet dar jam užmokėtum už tai, kad duoda tau darbo, toks rinkos konjunktūroje visus niuansus greitai pajuntantis žmogus kaip Dmitrijus yra nepaaimomas.

Naujasis Don Kichotas

Neseniai Almatoje atidarytas „TL Nika Group“ kompanijos „Transport Nika“ automobilių serviso padalinys. Čia remontuojami ne tik vilkikai, bet ir kitas autotransportas. „Transport Nika“ kompanijai vadovauja Andrejus Karmazinas, kuris yra atsakingas ir už Karagandoje baigiamo statyti Lietuvos bei Kazachstano verslo ir



Susitikime dalyvavo ir turbūt ilgiausią, jau beveik dvidešimties metų darbo Kazachstane patirtį turintis verslininkas, transporto ir logistikos kompanijų tinklo „TL Nika Group“, užsiimančio konsoliduotų smulkių siuntų, dalinių, pilnų ir nestandartinių krovinių gabenimu iš Europos į Kazachstaną, Kirgiziją, Uzbekistaną ir kitas Centrinės Azijos šalis, įkūrėjas bei valdybos pirmininkas Vytautas Varasimavičius.

Versle – tėvas ir sūnūs

Pirmuosius verslo žingsnius Kazachstane V. Varasimavičius žengė kartu su bičiuliais, su kuriais buvo pažįstamas iš sporto treniruočių ir varžybų laikų, kuriais galėjo pasikliauti taip, kaip pats savimi. Žingsnis po žingsnio, neskubiai, bet užtikrintai siekdamas tikslo lietuvis pritapo prie rytietiško tradicijų, tempo ir reikalų tvarkymo ritualų

bei praktikos. Vietiniai verslininkai kartais juokauja, kad jis tapo labiau kazachu negu jie patys.

Per tuos metus „TL Nika Group“ veikla Kazachstane išsiplėtė ne mažiau negu Lietuvoje, kur grupės bendrovei „Šturvalas“, kontroliuojančiai krovinių srautus, sandėliavimą, pervežimą ir atliekančiai kitus logistikos veiksmus, vadovauja bei puikiai tvarkosi V. Varasimavičiaus vyresnysis sūnus Povilas. Bendrovėje darbuojasi



kultūros centro statybos darbus.

Čia labai akivaizdžiai tenka susidurti su jau minėtais biurokratinio ir korupcinio pobūdžio sunkumais. Pavyzdžiui, vienas iš jų primena romano siužetą apie Indiją, kai už leidimą prisijungti prie elektros linijos buvo paprašyta dovanų solidi suma.

Kovą su šiais sunkumais, kaip ir su vėjo malūnais, verslininkai dažniausiai pralaimi, jei neprisitaiko prie nerašytų vietinės rinkos taisyklių. Tą visai neseniai patyrė keli Lietuvos verslininkai, kuriems buvo paskirtos įspūdingos baudos.

V. Varasimavičius šią problemą bando spręsti savaip. Jis, kaip koks Don Kichotas, nepuolė į kovą su vėjo malūnais, o statomo centro teritorijoje pasistatė savo vėjo malūną – nedidelio galingumo vėjo jėgainę. Ko jau ko, o vėjo Karagandoje tikrai netrūksta. Verslininkas ketina papildyti šį jėgainių parką bei pagaminti elektros tiek, kad pakaktų ne tik Verslo ir kultūros centro kompleksui, bet ir norintiems jos išgyti aplinkiniams objektams. Jeigu vėl nesuvelks nerašytos taisyklės.

Pagal optimistines prognozes Verslo ir kultūros centras turėtų būti atidarytas kitų metų pavasarį, jei vietiniams

statybininkams pavyks išvengti aki-vaizdaus broko ir įvairių perdirbimų, kas jiems ganėtinai sunkiai sekasi. Realistinės prognozės nuo optimistinių gali šiek tiek skirtis, nes visai neseniai aplinkiniais keliais verslininkas sužinojo, kad yra paduotas į teismą – esą darbai vykdomi be kažkokių trūkstamo suderinimo, nors 2011 m. statybos buvo pradėtos turint visus leidimus pagal Kazachstano Respublikoje tuo metu galiojusį įstatymų reikalavimus.

V. Varasimavičiaus svajonė yra, kad šis centras bendram tikslui suburtų įvairių sričių žmones, padėtų į verslą integruoti mokslą, skatintų skaidrų, socialiai atsakingą verslą, kurtų verslo, mokslo, kultūros ir meno sinergiją. Tai idėjos, kurias jau daug metų propaguoja bei įgyvendina ir kompanijos „TL Nika Group“ nuosirdžiai palaikomas tarptautinis verslo žurnalas JŪRA MOPE SEA.

Logistika užsiima moterys

„TL Nika Group“ logistikos padalinys Karagandoje gerokai jaunesnis nei Almatos filialas. Penkerius me-

tus veikiantis Karagandos filialas savo darbą čia pradėjo logistikos požiūriu tuščioje vietoje. Išitvirtinti rinkoje jam padėjo ir dabar be dėmesio nepalieka Vytauto bičiulis Karagandos lietuvių bendruomenės „Lituanika“ pirmininkas, Lietuvos garbės konsulas Kazachstane, verslininkas Vitalijus Tvarijonas.

Karagandos filialo kolektyvas, kuriame šiuo metu dirba vien moterys, vadovaujamas Jelenos Prokopec ir Rimos Konkakovos, intensyviai ieško naujų partnerių ir verslo galimybių buvusiam kalnakasių mieste, dabar smarkiai besiplečiančiame, nuo sostinės Astanos tik 200 km nutolusiame Kazachstano pramonės centre bei jo regionuose. Iš Karagandos logistikos maršrutai gali vesti iki Astanos, Kostanajaus ar Kargoso. Sumaniai ir kryptingai veikia Kazachstano platybės yra atviros.

Iš Miuncheno žvilgsnis į Stambulą

Pats mažiausias, bet tikrai ne menkiausias „TL Nika Group“ filialas yra įsikūręs Vokietijos mieste Miunchene. Jam vadovauja Diana

Wittstock. Šio filialo tikslas – ieškoti ir formuoti dalinių krovininių siuntas iš Europos į Kazachstaną bei kitas pasaulio šalis.

Miuncheną galima drąsiai vadinti strateginiu Europos logistikos centru jau vien dėl to, kad kas antri metai čia vyksta didžiausias Europoje „Munich Messe“ organizuojamas transporto ir logistikos renginys „Transport logistic“, kur susirenka pagrindiniai šios rinkos dalyviai, įskaitant krovininių savininkus, įvairių transporto rūšių, uostų, muitinės, draudimo atstovus bei kitus su šia rinka susijusius veikėjus. Filialo darbuotojos nepraleidžia progos čia rasti užsakovų ir verslo partnerių.

Miuncheno filialui ne mažiau svarbi yra ir Stambule vykstanti panašaus pobūdžio paroda „Logitrans“. „TL Nika Group“ atidžiai stebi Turkijos rinką ir dairosi galimybių ten dirbti. Tad ruošdamasi šiai parodai D. Wittstock atidžiai išanalizavo rinkos konjunktūrą ir iš anksto suplanavo susitikimus su potencialiais klientais – belieka tikėtis, kad žygis į Stambulą bus sėkmingas. ■



**CENTRAL KLAIPEDA
TERMINAL**

MEMBER OF THE CONCERN ACHENA GROUP

Baltijos ave. 40, LT-93239 Klaipėda
Phone: +370 46 310978, Mobile phone: +370 682 36991
E-mail: a.skuodas@ckt.lt
www.ckt.lt



- Klaipėda Central Terminal – ice-free Terminal in a convenient location
- Newly-built Ro-Pax terminal in the Port of Klaipėda with excellent facilities for passengers and ro-ro cargo
- Shortest sailing time between Klaipėda (Lithuania) and Germany or Sweden
- Well-developed land road infrastructure from Klaipėda to all the Baltic States, as well as Russia, Belarus and Ukraine
- Historical connection between Klaipėda and Germany
- Lithuania is a Schengen, EU and NATO country



Гибкие условия труда: плюсы и минусы дистанционной работы

Кармел Пералес, главный менеджер компании «Logistics Executive» по Юго-Восточной Азии

Г. Пералес обладает более чем 12-летним опытом руководящей работы. В сферу ее деятельности входят руководство бизнес-операциями компании «Logistics Executive Group» во всей Юго-Восточной Азии, тесное сотрудничество с различными международными корпорациями, ищущими нишу в области цепочек поставок и логистики на азиатском рынке. Кармел с отличием окончила университет Санто-Томас по специальности поведенческие науки, является признанным специалистом по поиску руководителей, менеджменту, обучению и развитию талантов. Ее часто приглашают в качестве консультанта по стратегическим вопросам подбора персонала и талант-менеджмента, поиска руководителей, планирования карьеры и управления человеческими ресурсами, в области цепочек поставок, логистики, производства, быстро оборачиваемых потребительских товаров, образования и здравоохранения.

Дэррил Джадд, исполнительный директор «Logistics Executive»

Д. Джадд обладает более чем 20-летним опытом работы в сфере авиации, цепочек поставок и транспортной логистики. Он занимал руководящие должности в авиакомпаниях, компаниях по лизингу самолетов и чартерных авиарейсов и в крупных логистических компаниях. Его регулярно приглашают руководить ключевыми консалтинговыми проектами по управлению человеческими ресурсами и разработкам, генерирующими предприятия, в частности, в деятельности по слиянию и поглощению и в сфере международного менеджмента.

Как бы мы это ни назвали – гибкими условиями труда, удаленной, дистанционной работой или работой на дому – возможность работать в расположенном поблизости кафе и практически где угодно за пределами традиционного офиса все еще является темой, вызывающей массу дискуссий. Однако, похоже, что такое решение, предложенное более 30 лет тому назад, принимается все с большей благосклонностью. Как свидетельствуют результаты опроса, проведенного «Reuters», один из пяти работников во всем мире, особенно среди работающих на Среднем Востоке, в Латинской Америке и Азии, чаще работает дома, а почти 10 % работают так каждый день.

Свобода и баланс, плюсы и минусы

Успех этого феномена понять трудно. С одной стороны, с появлением возможности работать на дому работодатели могут справиться с множеством проблем (большие расстояния, работающие мамы и т.п.), которые ранее не позволяли им использовать более разнообразную рабочую силу. Конечно, многим работникам понравились свобода и баланс, предоставляемые этой концепцией. С другой

стороны, похоже, что растет число сторонников противоположного мнения во главе с Мариссой Майер, которое вызвало ажиотаж. Одним из первых ее шагов на посту генерального директора компании «Yahoo» было урезание возможностей дистанционной работы. М.Майер и многие руководители других компаний считают, что работа в едином офисном пространстве способствует усилению творческих возможностей и сплоченности сотрудников. Между тем СМИ надрывались о том, что она

толкает методы работы в обратном направлении и что работники «Yahoo» разбегутся на все четыре стороны. Однако «Yahoo» все еще остается одним из самых желанных рабочих мест во всем мире.

Итак, каковы же плюсы и минусы? Следует посмотреть, как эту противоречивую методику работы применили разные компании. Сначала рассмотрим несколько положительных примеров.

В недавно вышедшей в «The Guardian» статье Меган Лави-Хитон заявила, что «если в масштабах

государства увеличить число домашних работников, то можно сэкономить около 289 млн баррелей нефти и 52,8 млн метрических тонн выбросов парниковых газов в год». Это, по данным исследования, проведенного «Telework Research Network» в 2010 году, эквивалентно 23,1 млрд долларов, сэкономленных на нефти и отказе от использования 10 млн автомобилей на дорогах. Когда экономисты компании «Sun Microsystems» рассмотрели программу дистанционной работы своих сотрудников, выяснилось, что за год им удалось сэкономить 64 млн долларов расходов на недвижимость, 2,5 млн долларов на счетах за электричество, а работающие на дому сэкономили в среднем по 2 335 долларов в год.

Гибкие условия труда

Исследование, проведенное по заказу министерства трудовых ресурсов Сингапура компанией «Towers Perrin» (ныне «Towers Watson»), в публикации о гармонии работы и жизни «Гибкие условия труда» описывает местные и международные корпорации, применяющие гибкий рабочий график. Это, к примеру, компания биотехнологий «Immunex Corporation», «NTUC Income Insurance Co-operative Limited», «Unigard Insurance Group», «Matsushita Kotobuki Electronics Industries of America, Inc» и некоторые другие компании, сотрудники которых работают дистанционно – «IBM Canada», «Nortel», «Norsk Hydro» и «Procter and Gamble».

В публикации «Гибкие условия труда», представленной министерством трудовых ресурсов Сингапура, представлено исследование, проведенное в многомиллионной компании «Norsk Hydro», являющейся одним из крупнейших норвежских предприятий, специализирующихся на добыче нефти, мировых поставках удобрений и подаче газа и электроэнергии. Как гласит это исследование, «необходимость в привлечении и удержании талантов была одним из ключевых факторов, обусловивших решение предложить гибкие условия труда». Из-за малочисленности населения в Норвегии усиливается борьба за талантливых работников. Компания соперничает с традиционными конкурентами, начинающими бизнесменами в Интернете (интернет-стартап) и консультационными фирмами по вопросам управления. Компания

представила гибкие условия труда в 1998 году в ходе осуществления проекта «Hydroflex». Суть программы – работники могут выбирать работу в офисе или дома. Компания предоставила каждому сотруднику компьютерное оборудование, интегрированный доступ к цифровой сети и 2000 долларов США на приобретение мебели и создание домашнего офиса. Количество рабочих часов не изменилось (около 37,5 часа в неделю), однако они стали гибкими. Сотрудники работают тогда, когда могут и где только хотят, в зависимости от специфики их работы, сроков выполнения заданий, целей и др. Они могут работать на дому два дня в неделю. Хотя вначале у некоторых работников эта модель вызвала сомнения, теперь большинство относятся к ней позитивно. Многие считают, что когда они концентрируются на результатах и мощно, а не на времени и рабочей обстановке, их продуктивность возросла. Благодаря гибким условиям труда они также могут выполнять свои семейные обязанности.

Программа «Работы на дому»

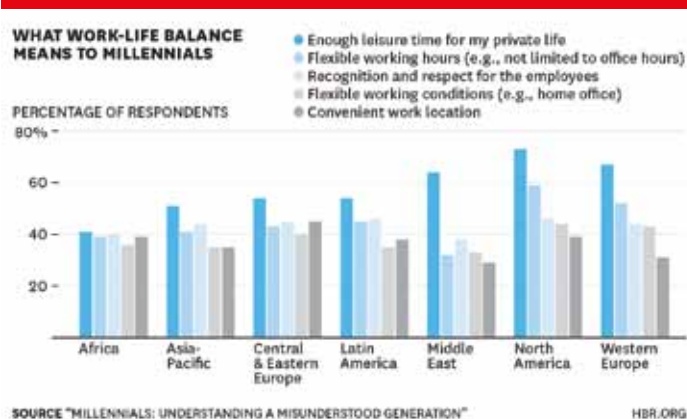
В подобной публикации «Procter and Gamble», один из крупнейших производителей товаров широкого потребления, «стал движущей силой внедрения гибких условий труда для воспитания мотивированной и ангажированной рабочей силы и одновременного повышения экономической эффективности». Преимущества программы «Работы на дому» сотрудники могут выбирать, если им позволяет это характер работы. Компания активно поощряет своих работников пользоваться этой программой для достижения лучшего баланса работы и личной жизни. Кроме того, у сотрудников этой компании нет в бюро своего рабочего места, а ежедневно бывают заняты лишь около 60–70 % мест. «Procter and Gamble» создала четкий план работы и изложила свои ожидания работникам. Помимо имеющейся телефонной линии, предназначенной только для работы, ИТ-специалисты инсталлировали в ноутбуки своих сотрудников чат-программы, с помощью которых они могут общаться друг с другом в сети. Работникам были компенсированы и расходы на приобретение эргономичных рабочих кресел. «Procter and Gamble» сообщила, что с ростом удовлетворения и мо-

тивации работников возросла и их продуктивность. Средства, полученные за счет экономии на офисных помещениях, были распределены среди клиентов без ущерба стандартам качества продукции. Представители компании отмечают, что для успешного применения гибких условий труда очень важно составить правила работы на дому и доступно разъяснить их логическое обоснование. Также следует сначала испытывать эту систему с группой сотрудников и привести их остальным в качестве успешного примера. «Добиться поддержки сотрудников легче, когда они могут увидеть осязаемые результаты».

Одна из самых глупых идей...

Основываясь на этих примерах, можно добиться многого, если применить систему, созданную для нужд именно вашей компании. Это возвращает нас к примеру «Yahoo» и решению М.Майер, которое, хотя и столкнулось с сильными возражениями, получило поддержку в некоторых руководящих слоях. В интервью для радио Майкл Блумберг отметил: «Дистанционная работа является одной из самых глупых идей, какие я только слышал». М.Майер развила свою мысль, что ее цель – силотить людей для более тесного сотрудничества, которое будет содействовать творчеству, а лучший способ это сделать – собрать людей для совместных дискуссий лицом к лицу. Также важно отметить и то, что, хотя работа на дому и получила поддержку среди руководителей высшего звена и нижних чинов, руководители среднего звена все еще относятся к ней с недоверием. Они аргументируют это тем, что, хотя у гибких условий труда и есть положительные аспекты, следует учесть и несколько основных проблем, таких как доверие и контроль, также взаимодействие между сотрудниками, работающими в разное время, обеспечение справедливости в отношении всех сотрудников и т.д. По мнению М.Майер, хотя за счет технологий и можно обеспечить успешную работу на дому, для этого все еще требуется команда людей.

Быть может, следует иметь нечто большее, чем просто хорошая система дистанционной работы. Быть может, все упирается в вопрос, как применить эту систему на практике. Недавнее исследование, проведенное Стэнфордским



университетом, показало, что хотя работа на дому и обладает четкими преимуществами, очень важно приспособить такую систему работы таким образом, чтобы сотрудники могли воспользоваться ею как можно лучше.

Преимущества разумного применения

Вот результаты эксперимента по работе на дому, проведенные в китайской турфирме «Ctrip», насчитывающей 16 000 работников и состоящей в списках биржи NASDAQ. Сотрудники операторского центра, согласившиеся принять участие в программе удаленной работы, путем жеребьевки были назначены для работы на дому или в офисе. Производительность труда работавших на дому возросла на 13 %: 9 % составило больше рабочих минут за смену (меньше перерывов и пропуска работы по болезни), а 4 % – больше звонков в минуту (за счет более спокойной и удобной рабочей обстановки). Работавшие на дому также испытали большее удовлетворение от работы, их утомляемость снизилась вдвое, однако вероятность повышения, связанная с результатами труда, уменьшилась. Благодаря успеху эксперимента руководство компании «Ctrip» разрешило работать на дому всем своим работникам, а участники эксперимента снова могли выбирать – оставаться работать дома или возвращаться в офис. Интересно, что более половины их решили работать на дому, а это почти удвоило прибыль до 22 %.

Так что в конечном итоге следует согласиться, что это довольно сложная тема. При разумном применении этот метод может принести большую выгоду. При точном использовании он также является полезным инструментом в кон-

курентной борьбе между компаниями, особенно в сфере цепочек поставок и логистики, где время – деньги и доступность сотрудников при конкретном графике чрезвычайно важна, особенно при работе с проектами, требующими командного взаимодействия и гибкости на растущем мировом рынке, где царит постоянная динамика.

Для того, чтобы оценить значимость индивидов и компании, некоторые компании требуют вклада от сотрудников. Веб-сайт человеческих ресурсов Корнельского университета «Your Life at Cornell» («Ваша жизнь в Корнеле»), который поддерживает гибкие условия труда, упоминает несколько аспектов, на которые следует обратить внимание при рассмотрении гибкого графика работы. Сотрудники должны детализировать свои цели, рабочие задания и прочие факторы, которые в будущем могут потребовать рассмотрения или изменения. Сотрудники должны знать требования начальника отдела или директора и понимать возможные последствия такого гибкого механизма работы для коллег и потребностей клиентов. Наконец, для достижения этих целей важно установить четкие руководящие принципы и правила, которые должны быть доведены до работников. Один из инструментов эффективного управления работающими на дому сотрудниками – надежный счетчик рабочих часов. Видимость и прозрачность деятельности и результатов необходимы и должны поддаться измерению без проблем.

Взвесив вышеперечисленные плюсы и минусы гибких условий труда, задаю вопрос: готовы ли мы лишиться ценных работников или должны начать создавать системы и принципы и, постепенно осваивая выгоду от возросшей продуктивности, удерживать их? ■



Lanksčios darbo sąlygos: galimybės ir trukdžiai dirbant namuose

Carmel Perales,

„Logistics Executive“ vyriausioji vadybininkė *Daugiau nei 12 metų vadovavimo patirties turinti C. Perales rūpinasi kompanijos „Logistics Executive Group“ verslo operacijomis visoje Pietryčių Azijoje bei artimai bendradarbiauja su įvairiomis tarptautinėmis korporacijomis, ieškančiomis nišos tiekimo grandinės ir logistikos srityje Azijos rinkoje. Su pagyrimu baigusi elgsenos mokslų studijas, Carmel yra pripažinta vadovų paieškos, talentų vadybos ir mokymosi bei plėtros specialistė. Ji dažnai kviečiama patarti strateginiais klausimais personalo atrankos bei talentų vadybos srityje, vadovų paieškos, karjeros pokyčių ir įmonių žmogiškųjų išteklių valdymo, tiekimo grandinių, logistikos, gamybos, greitai judančių vartojimo prekių, švietimo ir sveikatos srityje.*

Darryl Judd,

„Logistics Executive“ vykdytysis direktorius *Daugiau nei 20 metų patirtį aviacijos, tiekimo grandinių ir logistikos pramonės srityse turintis D. Judd yra ejęs vadovaujamas pareigas oro linijų, lėktuvų nuomos ir užsakomųjų skrydžių pramonėje bei didžiosiose logistikos įmonėse. Jis nuolat kviečiamas vadovauti žmogiškųjų išteklių konsultavimo projektams ir pokyčius kuriančiam verslui, ypač susiliejimų bei įsigijimų veikloje ir tarptautinio valdymo srityje.*

Kad ir kaip tai pavadintume – lanksčiomis darbo sąlygomis ar darbu namuose – galimybė dirbti netoliese esančioje kavinėje ir praktiškai bet kur už tradicinio biuro aplinkos ribų vis dar tebėra daug šurmulio kelianti tema. Tačiau panašu, kad pirmą kartą prieš daugiau nei 30 metų pasiūlytas toks sprendimas daug kur mielai priimamas. Pasak „Reuters“ apklausos, „vienas iš penkių darbuotojų visame pasaulyje, ypač dirbančių Viduriniuosiuose Rytuose, Lotynų Amerikoje ir Azijoje, dažnai dirba namuose, o beveik 10 proc. taip dirba kiekvieną dieną“.

Laisvė ir pusiausvyra, plusai ir minusai

Nesunku suprasti šio fenomeno sėkmę. Viena vertus, atsiradus darbo namuose galimybei, darbdaviai gali susidoroti su daugeliu iššūkių (geografinė padėtis, dirbančios mamos ir t. t.), kurie anksčiau trukdydavo pasitelkti įvairesnių įgūdžių darbo jėgą. Žinoma, daugeliui darbuotojų patiko laisvė ir pusiausvyra žadanti darbo koncepcija. Kita vertus, panašu, kad daugėja kitokios nuomonės šalininkų, kurių priekinėse linijose stovi Marissa Mayer, sukėlusį gana didelį nepasitenkinimą. Vienas pirmųjų jos žingsnių, tapus kompanijos „Yahoo“ generaline direktore, buvo apkarpyti darbo namuose galimybės. M. Mayer ir daugelis kitų įmonių vadovų teigia, kad dirbdami toje pačioje aplinkoje darbuotojai dirba darniau ir generuoja daugiau kūrybiškų minčių. Tuo metu žiniasklaida plyšavo apie tai, kaip ji stumia darbo metodus atgal į pradinį tašką ir kad „Yahoo“ darbuotojai pradės skirstytis į visas keturias puses. Tačiau „Yahoo“ vis dar tebėra vienas geidžiamiausių darbdavių visame pasaulyje.

Kokie yra plusai ir minusai? Pravartu pasidairyti, kaip šią prieštaringą darbo metodiką pritaikė įvairios kompanijos. Pirmiausia apžvelkime keletą teigiamų pavyzdžių.

Neseniai dienraščiui „The Guardian“ Megan Lavey-Heaton teigė, kad „šalies mastu, padidinus namuose dirbančių darbuotojų skaičių, būtų galima sutaupyti 289 mln. barelių naftos ir 52,8 mln. metrinių tonų šiltnamio efektą sukeliančių dujų per metus“. Tai, pasak „Telework Research Network“ 2010 m. vykdyto tyrimo, lygu 23,1 mlrd. naftos išlaidoms sutaupytų dolerių ir 10 mln. mažiau automobilių keliuose. Kompanija „Sun Microsystems“, panagrinęjusi savo darbo namuose programą, sužinojo, kad per metus jiems pavyko sutaupyti 64 mln. dolerių nekilnojamojo turto išlaidų, 2,5 mln. elektros sąskaitoms, o dirbantieji namuose sutaupė 2 335 dolerius per metus.

Lanksčios darbo sąlygos

Kompanijos „Towers Perrin“ (dabar „Towers Watson“) Singapūro žmogiškųjų išteklių ministerijos vardu vykdyto tyrimo publikacijoje apie darbo ir gyvenimo harmoniją „Lanksčios darbo sąlygos“ aprašomos vietinės ir tarptautinės korporacijos, taikančios lanksčias darbo

sąlygas. Tai būtų biotechnologijų įmonė „Immunex Corporation“, „NTUC Income Insurance Co-operative Limited“, „Unigard Insurance Group“, „Matsushita Kotobuki Electronics Industries of America, Inc“ ir kai kurios kompanijos, kurių darbuotojai dirba namuose naudodami telekomunikacijų priemones: „IBM Canada“, „Nortel“, „Norsk Hydro“ bei „Procter and Gamble“.

Singapūro žmogiškųjų išteklių ministerijos publikacijoje „Lanksčios darbo sąlygos“ pristatomas tyrimas, vykdytas „Norsk Hydro“, multimilijoninėje kompanijoje ir vienoje didžiausių Norvegijos įmonių, dirbančių naftos produkcijos, pasaulinio trąšų tiekimo ir dujų bei elektros energijos tiekimo srityse. Pasak šio tyrimo, „poreikis pritraukti ir išlaikyti talentus buvo vienas svarbiausių faktorių, nulėmusių sprendimą pasiūlyti lanksčias darbo sąlygas“. Dėl nedidelio gyventojų skaičiaus, kova dėl talentingų darbuotojų Norvegijoje stiprėja. Kompanija varžosi su tradiciniais konkurentais, pradedančiaisais verslininkais internete (*start-ups*) bei valdymo konsultacijos įmonėmis. Bendrovė pristatė lanksčias darbo sąlygas 1998 m. vykdydama projektą „Hydroflex“. Programos esmė – darbuotojai gali pasirinkti dirbti biure arba namuose. Įmonė kiekvienam darbuotojui suteikė kompiuterinę įrangą, integruotų paslaugų skaitmeninio tinklo (ISDN) prieigą ir 2 000 JAV dolerių baldams bei kitoms namų biuro reikmėms. Darbo valandų skaičius nepasikeitė (apie 37,5 val. per savaitę), tačiau jos pasidarė lanksčios. Darbuotojai dirba tada, kai gali ir kur tik nori, priklausomai nuo jų darbo specifikos, užduočių atlikimo terminų, tikslų ir t. t. Jie gali dirbti namuose dvi dienas per savaitę. Nors kai kuriems darbuotojams toks modelis iš pradžių kėlė abejonių, dabar dauguma jų žiūri pozityviai. Daugelis mano, kad susikonsultavus į rezultatus ir išdirbį, o ne darbo aplinką ir laiką, jų produktyvumas padidėjo. Turėdami lanksčias darbo sąlygas jie taip pat gali vykdyti savo šeimyninius įsipareigojimus.

„Darbo namuose“ programa

Panašioje publikacijoje „Procter and Gamble“, vienas didžiausių plataus vartojimo prekių gamintojų, „tapo lanksčių darbo sąlygų taikymo varomąja jėga norint sukurti motyvuotą ir angažuotą darbo jėgą bei tuo pačiu pagerinti ekonominę efektyvumą“. „Darbo namuose“

Презентация группы всемирных мероприятий «Transport logistic»

Jutta Seitz,

менеджер по связям с общественностью «Messe München GmbH»

- **Стамбул, 2015: международная транспортно-логистическая выставка «Logitrans 2015»**
- **Чанду, 2015: общее мероприятие с проходящей в Чанду международной китайской транспортно-логистической выставкой (CITLE)**
- **Мумбаи, 2016: «Cargo Transport Logistics» (CTL) - общее мероприятие с «Transport logistic»**
- **Шанхай, 2016: «Transport logistic China» совместно с «Air Cargo China»**
- **Мюнхен, 2017: «Transport logistic» совместно с «Air Cargo Europe»**

Ближайшее мероприятие этой группы – 9-я международная транспортно-логистическая выставка «**Logitrans 2015**», которая состоится в стамбульском выставочном центре «Ехро» 18–20 ноября. В ходе мероприятия будет представлен широкий спектр продукции и услуг на протяжении всей цепочки логистики, тематики и транспорта. Выставка «Logitrans» в Турции – мост, соединяющий рынки Европы, Азии и России.

В 2015 г. впервые одним из мероприятий «Logitrans» станет конференция «**PeriLog**». Эта конференция концентрируется на темах транспортировки и хранения портящихся продуктов и «холодных» цепей поставок. Наибольшее внимание уделяется поставкам свежих продуктов в Евразийский регион. На конференции «PeriLog» особо отмечается важность транспортировки продовольствия в Евразийский регион. В прошлом году Турция экспортировала 3,5 млн тонн свежих продуктов, 17% которых направлялись на Ближний Восток. Благодаря своему географическому положению Турция стала идеальным местом торговли и торговых выставок в этих регионах.

Всего через неделю после мероприятий «Logitrans», 26–28 ноября, в городе Чанду пройдет **международная китайская транспортно-логистическая выставка (CITLE)**. В сотрудничестве с одной из важнейших логистических ассоциаций Китая ССТА «Messe München» расширяет свой опыт международных мероприятий. Это поможет усилить как CITLE, так и проходящую в Шанхае «Transport logistic China». Эти две выставки отныне будут проводиться раз в два года.

Выставка «Transport logistic» расширяется до Индии. По договору о сотрудничестве «Messe München» впервые примет участие в «**Cargo Transport Logistics 2016**» (CTL) – девятом международном конгрессе и выставке, посвященной сектору логистики. Мероприятие CTL и «Transport logistic» пройдет в феврале 2016 г. в Мумбае.

Индия является одной из наиболее быстро растущих экономик в мире. Однако рынок логистики Индии делает лишь первые шаги. При населении, превышающем 1,3 млрд человек, транспортно-логистический сектор сталкивается с повышенным спросом. Стабильная логистика им просто необходима как можно скорее.

Наибольший потенциал наблюдается в сфере фармацевтической, горнодобывающей, электронной и автомобилестроительной промышленности, где потребности в логистических услугах растут непрерывно. Совместное мероприятие CTL и «Transport logistic» пробивает путь европейским клиентам «Transport logistic» на этот растущий рынок.

14–16 июня 2016 г. представители, решающие основные логистические вопросы в Азии, соберутся на выставке «**Transport logistic China**» в Шанхае. На ней будет представлен весь спектр продукции, технологий и услуг, предназначенных для сектора логистики. Во время «Transport logistic China» впервые пройдет и конференция «**PeriLog – fresh logistics Asia**». В продолжение традиции стамбульской конференции здесь состоится и выставка. Рынок логистики свежих, замороженных и скоропортящихся продуктов очень быстро растет не только в Китае, но и во всей Азии. Как ожидается, в течение ближайших лет «холодная» цепь поставок в Азии вырастет на 50%. Спрос растет как на собственных рынках, так и на рынке экспорта портящихся продуктов. Подсчитано, что в настоящее время в Китае около 30% всех продуктов, требующих определенной температуры хранения, должно быть уничтожено из-за отсутствия соответствующей инфраструктуры. «Transport logistic China» предлагает высококачественные решения для этих проблем.

«**Air Cargo China**» пройдет как «выставка в выставке». Она ориентирована на рынок авиатранспорта в динамичном азиатском регионе и также совмещается с конференцией, посвященной обсуждению международных и региональных аспектов.

В 2017 г. круг замкнется. Новый цикл начнется с выставок «**Transport logistic**» и «**Air Cargo Europe**», которые пройдут в Мюнхене 9–12 мая. ■

Pasaulinių „Transport logistic“ renginių grupės pristatymas

Jutta Seitz

„Messe München GmbH“ viešųjų ryšių vadybininkė

- **Stambulas, 2015: tarptautinė transporto ir logistikos paroda „Logitrans 2015“**
- **Čengdu, 2015: bendras renginys su Čengdu vykstančia Tarptautine Kinijos transporto ir logistikos paroda (CITLE)**
- **Mumbajus, 2016: „Cargo Transport Logistics“ (CTL) bendras renginys su „Transport logistic“**
- **Šanchajus, 2016: „Transport logistic China“ kartu su „Air Cargo China“**
- **Miunchenas, 2017: „Transport logistic“ kartu su „Air Cargo Europe“**

Artimiausias šios grupės renginys – devintoji tarptautinė transporto ir logistikos paroda „**Logitrans 2015**“, kuri vyks Stambulo „Expo“ parodų centre lapkričio 18–20 d. Renginio metu bus pristatomas platus produkcijos ir paslaugų spektras, išsidėstęs visoje logistikos, telematikos bei transporto grandinėje. Turkijoje vykstanti „Logitrans“ paroda – tiltas, jungiantis Europos, Azijos ir Rusijos rinkas.

2015 m. pirmą kartą vienu iš „Logitrans“ renginių taps „**PeriLog**“ konferencija. Ši konferencija koncentruojasi į gendančių produktų transporto ir laikymo temas bei šaltojo tiekimo grandinę. Daugiausia dėmesio skiriama logistikos sprendimams šviežių produktų tiekimui į Eurazijos regioną. „PeriLog“ konferencijoje ypač pabrėžiama maisto transportavimo Eurazijos regionui svarba. Praėjusiais metais Turkija eksportavo 3,5 mln. šviežių produktų, kurių 17 proc. iškeliavo į Viduriniuosius Rytus. Dėl savo geografinės padėties Turkija tapo idealia prekybos ir šiuose regionuose vykstančių prekybos parodų vieta.

Praėjus vos savaitei po „Logitrans“ renginių, prasidės **Tarptautinė Kinijos transporto ir logistikos paroda (CITLE)**, vyksianti Čengdu mieste lapkričio 26–28 d. Bendradarbiaudama su viena iš svarbiausių Kinijos logistikos asociacijų CCTA, „Messe München“ plečia savo tarptautinių renginių patirtį. Tai padės sustiprinti tiek CITLE, tiek Šanchajuje vykstančią „Transport logistic China“. Šios dvi mugės nuo šiol bus organizuojamos pamečiai.

„Transport logistic“ plečiasi į Indiją. Pagal bendradarbiavimo sutartį „Messe München“ pirmą kartą dalyvaus „**Cargo Transport Logistics 2016**“ (CTL) – devintajame tarptautiniame kongrese ir logistikos sektoriui skirtoje parodoje. CTL ir „Transport logistic“ renginys vyks 2016 m. vasario 18–19 d. Mumbajuje.

Indija yra viena sparčiausiai besivystančių ekonomikų visame pasaulyje. Tačiau Indijos logistikos rinka dar tik pradeda žengti pirmuosius žingsnius. Turint daugiau nei 1,3 mlrd. populiaciją, Indijos transporto ir logistikos sektorius susiduria su milžiniška paklausa. Stabili logistika jiems tiesiog būtina, ir kuo greičiau.

Daugiausiai potencialo matoma farmacijos, kalnakasybos, elektronikos ir automobilių pramonės srityse, kurių logistikos paslaugų poreikiai nepaliaujamai auga. Bendras CTL ir „Transport logistic“ renginys skina kelią Europos „Transport logistic“ klientams į šią augančią rinką.

2016 m. birželio 14–16 d. svarbiausius Azijos logistikos klausimus sprendžiantys atstovai rinksis „**Transport logistic China**“ parodoje Šanchajuje. Joje bus pristatomas visas produkcijos, technologijų ir paslaugų, skirtų logistikos sektoriui, spektras. „Transport logistic China“ metu pirmą kartą vyks ir „**PeriLog – fresh logistics Asia**“ konferencija. Tęsiant konferencijos Stambule tradiciją, čia vyks ir tam skirta paroda. Šviežio, šaldyto ir greitai gendančio maisto logistikos rinka labai greitai auga ne tik Kinijoje, bet ir visoje Azijoje. Planuojama, kad per ateinančius metus šaltojo tiekimo grandinė Azijoje išaugs iki 50 proc. Paklausa auga tiek nuosavoje, tiek greitai augančioje gendančių produktų eksporto rinkoje. Apskačiuota, kad šiuo metu Kinijoje apie 30 proc. visų produktų, kuriems reikalinga tam tikra laikymo temperatūra, turi būti sunaikinami dėl netinkamos infrastruktūros. „Transport logistic China“ šiems iššūkiams yra paruošusi geriausius sprendimus.

„**Air Cargo China**“ vyks kaip „paroda parodoje“. Orientuota į oro transporto rinką dinamiškame Azijos regione, ji taip pat derinama kartu su tarptautiniams ir regioniniams reikalams aptarti skirta konferencija.

2017 m. ratas užsidarys. Naujas ciklas prasidės „**Transport logistic**“ ir „**Air Cargo Europe**“ parodomis, vyksiančiomis Miunchene gegužės 9–12 d. ■

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

На конференции Балтийских портов – тема России

Более 100 делегатов из Балтийских портов и правительств этих стран, представители ЕС, ученые, консультанты и многочисленные журналисты приняли участие в ежегодной конференции Организации Балтийских портов (BPO – Baltic Ports Organization), в сентябре прошедшей в столице Латвии Риге.

Балтийские порты и вся отрасль этой индустрии переживают сложный период в контексте не самых благоприятных макроэкономических и геополитических условий.

Хозяева конференции – представители Рижского порта – продемонстрировали его без слов. В ходе обзорной экскурсии по акватории порта участники конференции собственными глазами увидели опустевший, замерший Рижский порт. На всей акватории и на причалах, словно в сказке о заколдованном замке и спящей красавице, царили невозмутимое спокойствие и тишина. Замершие краны и прочая портовая техника, пустые причалы без признаков жизни, а у причалов по всему периметру порта ошвартованы лишь два судна, одно из которых – круизное.

Картина, честно говоря, невеселая и даже пугающая. Даже конкуренты Рижского порта при ее виде, пожалуй, не обрадовались, а, скорее, встревожились. Ведь столь яркие симптомы постигшей Рижский порт эпидемии, обусловленные ограничениями торговли между Россией и ЕС, спад торговли в США и других странах, девальвация влиятельных валют, таких как китайский юань, российский рубль, казахстанский тенге, могут оказаться очень уж быстро распространяющимися.

Поэтому неудивительно, что по этим вопросам на конференции прошли интенсивные дискуссии, а первые доклады были посвящены анализу российского рынка и экономических отношений Евросоюза и России.

Аналитик, директор Стокгольмской школы экономики Торьборн Беккер (Torbjörn Becker) отметил, что с 2014 года Россия испытывает экономический спад. В третьем квартале 2015 г. он составил 4 %, а импорт снизился на 8 % по сравнению с тем же периодом 2014-го.

Просто посмотрим несколько кривых, продемонстрированных Т.Беккером, и сами сможем решить, в какое русло устремляется ситуация с торговлей на рынке России и других стран СНГ.

В другом докладе профессора кафедры мировой экономики Санкт-Петербургского университета Сергей Сутырин и Елена Ефимова представили довольно-таки оптимистическую внешнеторговую позицию России, новейшие изменения в ней, перспективы и вызовы. Наряду с этим они утверждали, что огромное влияние на



торговлю и бюджет России оказало падение цен на нефть (Приводим несколько схем, продемонстрированных докладчиками).

По этому вопросу уже в другом контексте, говоря об участии России в войне в Сирии, на портале «Politico» с долей сарказма высказался научный сотрудник Университета национальной безопасности США Петр Ельцов. Он заявил, что десятилетие высоких нефтяных цен уже позади и вряд ли вернется. А за вычетом нефти Россия не производит никаких конкурентоспособных на мировом рынке товаров, кроме оружия и водки. Российский рубль сейчас стоит примерно втрое меньше, чем перед финансовым кризисом 2008 года, а политическая изоляция российской экономике тоже не помогает.

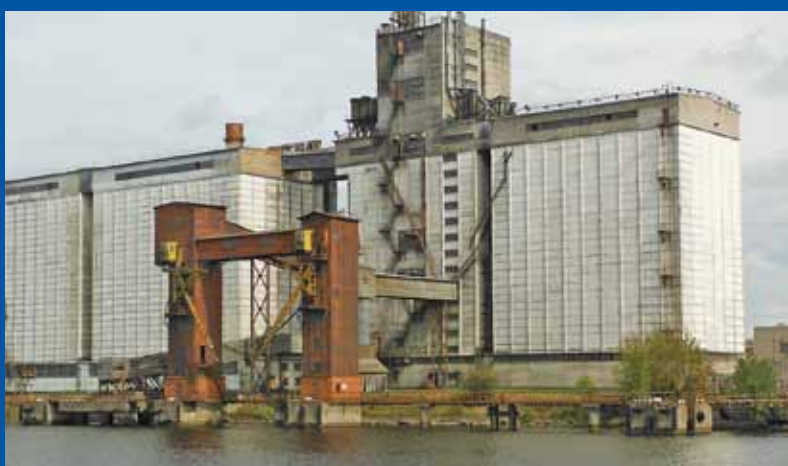
На конференции BPO были обсуждены и другие важные вопросы, такие, как экологические проблемы, концепция сухопутных коридоров TEN-T, программа морских магистралей и др. Информацию об этом можно найти на портале журнала <http://www.jura.lt/ivykenginginiai> и на портале BPO <http://www.bpoports.com/baltic-ports-conference/>

Следующая, 25-я конференция BPO состоится 8–9 сентября 2016 года в финских портах Хельсинки и Хамина-Котка.

Внешняя торговля РФ 2009–2014

RF Foreign Trade in 2009–2014*						
	2009	2010	2011	2012	2013	2014
X bln.	303.4/	400.4/	522.0/	529.3/	523.3/	496.7/
USD/annual change %	-35.7	32.0	30.3	1.4	-0.8	-5.1
M bln.	191.8/	248.7/	323.8/	335.4/	341.3/	308.1/
USD/annual change %	-34.3	29.7	30.2	3.6	1.7	-9.8
X-M bln.	111.6/	151.7/	198.2/	193.9/	181.9/	188.7/
USD/annual change %	-37.9	35.9	30.7	-2.2	-6.2	3.7

* – on the basis of BOP statistical data





Baltijos uostų konferencijoje – Rusijos tema

Daugiau nei 100 delegatų iš Baltijos uostų ir šių šalių vyriausybių, ES atstovai, mokslininkai, konsultantai bei gausus žiniasklaidos būrys rugsėjo mėnesį dalyvavo kasmetinėje Baltijos uostų organizacijos (BPO) konferencijoje, vykusioje Latvijos sostinėje Rygoje.

Baltijos uostai ir visa šios industrijos rinka išgyvena sudėtingą laikotarpį, susidariusį ne pačių palankiausių makroekonominių ir geopolitinių sąlygų kontekste. Konferencijos šeimininkai Rygos uosto atstovai tai pademonstravo be žodžių. Apžvalginės ekskursijos metu, plaukdamami uosto akvatorija, konferencijos dalyviai savo akimis matė ištuštėjusį ir apmirusį Rygos uostą. Visoje akvatorijoje ir uosto krantinėse, tarsi pasakoje apie užburtą pilį su miegančiąja gražuole, tvyrojo nepajudinama ramybė ir tylą. Sustingę kranai ir kita uosto technika, tuščios, be jokių gyvybės ženklų krantinės, o prie krantinių per visą uosto perimetrą prišvartuoti tik du laivai, iš kurių vienas – kruizinis.

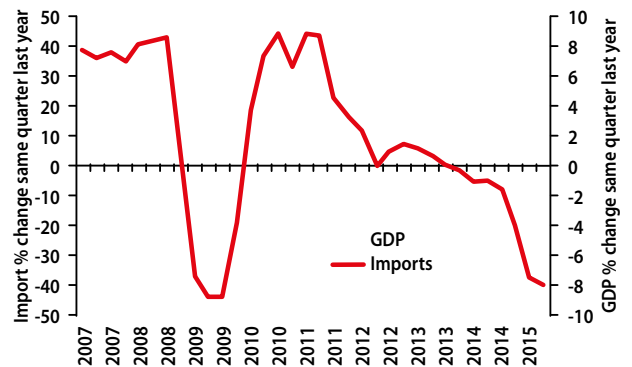
Vaidzas, tiesą sakant, bauginantis. Net Rygos uosto konkurentai, ko gero, neapsidžiaugė jį išvydę, o greičiau susirūpino ir sunerimo, nes Rygos uostą taip ryškiai išstikusias ramybės epidemijos simptomai, kuriuos nulėmė prekybos tarp Rusijos ir ES apribojimai, JAV ir kitų šalių prekybos nuosmukis, įtakingų valiutų, kaip Kinijos juanis, Rusijos rublis, Kazachstano tengė, devalvacija, gali pasirodyti labai sparčiai plintantys. Todėl nenuostabu, kad konferencijoje šiais klausimais buvo intensyviai diskutuojama, o pirmieji pranešimai skirti Rusijos rinkos bei ES ir Rusijos ekonominių santykių analizei.

Analitikas, Stokholmo ekonomikos instituto direktorius Torbjörn Becker pabrėžė, kad nuo 2014 m. Rusija patiria ekonominio augimo nuosmukį. 2015 m. III ketvirtyje jis siekė 4 %, o importas sumažėjo 8 %, palyginti su tuo pačiu laikotarpiu 2014 m. Galime patys pažvelgti į keletą T. Becker pademonstruotų kreivių ir nuspręsti, kuria linkme krypta prekybos situacija Rusijos ir kitų NVS šalių rinkose.

Kitame pranešime gana optimistinę Rusijos užsienio prekybos poziciją, naujausius pokyčius, perspektyvas ir iššūkius pristatė Rusijos Federacijos Sankt Peterburgo valstybinio universiteto Ekonomikos fakulteto Pasaulinės ekonomikos katedros profesoriai Sergei Sutyryn ir Elena Efimova teigė, kad didžiulį poveikį Rusijos prekybai ir biudžetui turėjo sumažėjusios naftos kainos (pateikiame keletą pranešėjų pademonstruotų schemų).

Šiuo klausimu, jau kitame kontekste, kalbėdamas apie Rusijos dalyvavimą Sirijos kare, portale „Politico“ gana sarkastiškai yra pasisakęs JAV nacionalinio gynybos universiteto mokslinis bendradarbis tarptautinio saugumo klausimais Piotr Jelcov. Jis pareiškė, kad aukštų naftos kainų dešimtmetis jau pasibaigė ir kažin, ar sugrįš. O be naftos, Rusija negamina jokių tarptautinėje rinkoje konkurencingų prekių, išskyrus ginklus ir degtinę. Rusijos rublis nuo finansinės krizės pradžios 2008 m. yra atpigęs beveik du kartus, o politinė Rusijos ekonomikos izoliacija tikrai nepadedą jam kilti.

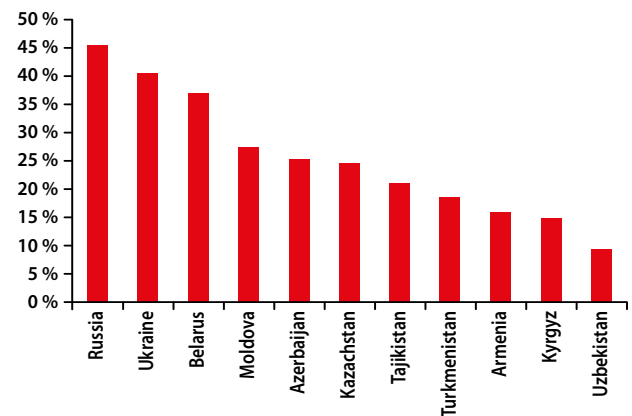
Pervedimai darbuotojams iš Rusijos į NVS šalis (% nuo BVP)



BPO konferencijoje buvo aptarta ir daug kitų svarbių klausimų, tokių kaip aplinkosaugos problemos, TEN-T sausumos koridorių koncepcija, jūros greitkelių programa bei kt. Informaciją apie tai galite rasti žurnalo interneto svetainėje <http://www.jura.lt/lt/ivyke-renginiai> ir BPO svetainėje <http://www.bpoports.com/baltic-ports-conference/>

25-oji BPO konferencija įvyks 2016 m. rugsėjo 8–9 d. Suomijos Helsinkio ir Hamina-Kotka uostuose.

Valiutų nuvertėjimas pastaruosius 12 mėn. tarp NVS šalių





«Transit Kazakhstan 2015» (Алматы, Казахстан) Проект Нового шелкового пути – в центре внимания стран Азии и Европы

16–18 сентября внимание многих стран Азии, Европы и Америки было устремлено на деловой и финансовый город Казахстана Алматы. В эти дни в Алматы прошла 19-я Казахская международная выставка транспорта и логистики. Наряду с этим традиционным мероприятием состоялись всевозможные презентации, встречи, переговоры, семинары. Темой многих из них было стремление стран подключиться к всемирному проекту Нового шелкового пути «Один пояс, один путь», обсудить возможности и перспективы участия в нем.

Казахстан – один из важных пунктов на Великом шелковом пути между Азией и Европой, потому этому проекту мирового значения, начатому по инициативе Китая, здесь уделяется особое внимание.

Международный бизнес-журнал JÜRA MOPE SEA, который интересуется темой Шелкового пути и подробно анализирует ее уже почти 16 лет – задолго до того, как был объявлен проект «Один пояс, один путь», в последнее время находится, можно сказать, в эпицентре этого проекта. Журнал активно сотрудничает с китайским агентством новостей «Синьхуа» и другими информационными источниками и всесторонне представляет стратегию и перспективы проекта «Один пояс, один путь», а также значение этого проекта для развития мировой транспортной системы. Это не раз подчеркивали и участники выставки «Transit Kazakhstan», посетив стенд журнала JÜRA MOPE SEA.

На одном из важнейших транспортных мероприятий Центральной Азии – выставке «Transit Kazakhstan 2015», в которой приняли участие свыше 130 компаний, наиболее активно из стран ЕС заявили о себе Балтийские страны Литва, Латвия и Эстония, каждая комплексно представив потенциал своих транспортных услуг.

Компании этих стран, желающие сотрудничать с казахстанскими коллегами, обнадежили слова председателя комитета транспорта министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан Асета Асавбаева, произнесенные во время открытия выставки, что правительство и парламент Казахстана уделяют транспортной индустрии особое внимание. По его словам, в течение ближайших 10 лет Казахстан намерен инвестировать в развитие и модернизацию транспортного сектора около 3 триллионов тенге (311 3 325 031,13 евро).

Вице-министр транспорта и коммуникаций Литвы Саулюс Гирдаускас в свою очередь подчеркнул, что Казахстан становится одним из главных приоритетных партнеров Литвы в транспортной индустрии, а за последние 10 лет общий объем торговли Казахстана и Литвы вырос в 12,5 раза.

В ходе двухсторонних казахстанско-литовских встреч большое внимание было уделено проблемам перевозчиков, с которыми они сталкиваются в сегодняшних сложных рыночных условиях.

Новый президент Литовской национальной ассоциации автомобильных перевозчиков «LINAVA» Эрландас Микенас и руководитель отдела грузового транспорта Валдас Казлаускас обсудили актуальные задачи перевозчиков и дальнейшие перспективы на казахстанском рынке на встрече с послом Литовской Республики в Казахстане Витаутасом Наудужасом, послом по особым поручениям департамента Министерства иностранных дел Литвы Кястутисом Кудзманасом, генеральным консулом Литвы в Алматы Регимантасом Яблонскасом и коммерческими атташе Литвы в Казахстане Андриусом Бурбой и Анетой Каценайте. Представители Литвы высказали проблемы перевозчиков председателю комитета транспорта министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан Асету Асавбаеву.

Накануне выставки в столице Казахстана Астане в здании железнодорожной компании «Казахстан Темир Жолы» было открыто представительство АО «Lietuvos geležinkeliai». Основная его цель – наращивать грузоперевозки из Китая через Казахстан и Литву в Европу и обратно. Ставящиеся перед представительством задачи – развивать отношения с нынешними и искать новых клиентов, заботиться о привлечении грузов, совместно с железнодорожной компанией Казахстана развивать новые проекты, вести переговоры о наилучших тарифах для своих клиентов.

Одна из основных его задач – заботиться о совместном проекте Литовских и Казахских железных дорог контейнерном поезде «Саул». Для повышения его конкурентоспособности нужны грузы из Китая. Власти китайской провинции Синьцзян, с вице-губернатором которой Мутелифу Хасиму во время визита в Китае встретилась делегация транспортников из Литвы, поддерживают инициативу Литвы о продлении маршрута поезда «Викинг» до китайского города Урумчи, добывающего статус мультимодального транспортного центра. ■





„Transit Kazakhstan 2015“ (Almata, Kazachstanas) NAUJOJO ŠILKO KELIO PROJEKTAS AZIJOS IR EUROPOS ŠALIŲ DĖMESIO CENTRE

Rugsėjo 16–18 d. daugelio Azijos, Europos ir Amerikos žemyno šalių dėmesys buvo nukreiptas į Kazachstano verslo sostinę Almatą. Tomis dienomis Almatoje vyko 19-oji Kazachstano tarptautinė transporto ir logistikos paroda. Greta šio tradicinio renginio vyko įvairios prezentacijos, susitikimai, pokalbiai, seminarai. Vyraujanti tema – šalių siekis įsijungti į pasaulinį Naujojo šilko kelio projektą „Viena juosta, vienas kelias“, aptarti dalyvavimo jame galimybes ir perspektyvas.

Kazachstanas yra vienas iš svarbių punktų Didžiajame šilko kelyje tarp Azijos ir Europos, todėl šiam Kinijos iniciatyva pradėtam pasauliniam projektui čia skiriama itin daug dėmesio. Tarptautinis verslo žurnalas JŪRA MOPE SEA, kuris Šilko kelio tema domisi ir išsamiai ją analizuoja jau beveik 16 metų – gerokai iki tol, kol buvo paskelbtas projektas „Viena juosta, vienas kelias“ – pastaruoju metu, galima sakyti, yra šio projekto epicentre. Aktyviai bendradarbiaudamas su pasaulinio masto verslo ekspertais, viena didžiausių pasaulyje Kinijos „Sinhua“ naujienų agentūra bei kitais informacijos šaltiniais, žurnalas visapusiškai pristato projekto „Viena juosta, vienas kelias“ strategiją, perspektyvas ir šio projekto reikšmę pasaulio transporto sistemos vystymui. Tai ne kartą pabrėžė ir parodos „Transit Kazakhstan“ dalyviai, apsilankę žurnalo JŪRA MOPE SEA stende.

Viename svarbiausių Centrinės Azijos transporto renginių – parodoje „Transit Kazakhstan 2015“, kurioje dalyvavo apie 130 kompanijų, aktyviausiai iš ES šalių pasireiškė Baltijos šalys: Lietuva, Latvija ir Estija, kompleksiskai pristačiusios savo transporto paslaugų potencialą. Su Kazachstanu siekiančias dirbti šių šalių kompanijas viltingai nuteikė Kazachstano investicijų ir plėtros ministerijos Transporto komiteto pirmininko Aseto Asavbajev parodos atidarymo metu pasakyti žodžiai, kad transporto reikalams ypatingą dėmesį skiria Kazachstano Vyriausybė ir Parlamentas. Jo teigimu, per ateinančius 10 metų Kazachstanas ketina investuoti apie 3 trln. tengių (3 113 325 031,13 Eur) transporto sektoriui plėtoti ir modernizuoti. LR susisiekimo viceministras Saulius Girdauskas savo ruožtu pabrėžė, kad Kazachstanas tampa vienu iš prioritetinių Lietuvos partnerių transporto srityje, o per pastaruosius 10 metų prekybos mastai tarp Lietuvos ir Kazachstano jau išaugo 12,5 karto.



Dvišaliuose Kazachstano ir Lietuvos susitikimuose nemažas dėmesys buvo skirtas vežėjų problemoms, su kuriomis jie susiduria dabartinėmis sudėtingomis rinkos sąlygomis. Naujasis Lietuvos nacionalinės vežėjų asociacijos LINAVA prezidentas Erlandas Mikėnas ir krovininio transporto skyriaus vadovas Valdas Kazlauskas susitiko ir vežėjų aktualijas bei tolesnes perspektyvas Kazachstano rinkoje aptarė su LR ambasadoriumi Kazachstane Vytautu Naudužu, Lietuvos užsienio reikalų ministerijos ambasadoriumi ypatingiems pavedimams ekonominio saugumo politikos klausimais Kęstučiu Kudzmanu, generaliniu konsulu Almatoje Regimantu Jablonsku ir Lietuvos komercijos atašė Kazachstane Andriumi Burba bei Aneta Kacėnaite. Lietuvos atstovai vežėjų problemas išsakė Kazachstano investicijų ir plėtros ministerijos Transporto komiteto pirmininkui A. Asavbajevui.

Parodos išvakarėse sostinėje Astanoje Kazachstano geležinkelių „Kazachstan Temir Zholy“ pastate atidaryta AB „Lietuvos geležinkeliai“ atstovybė. Pagrindinis jos įkūrimo tikslas – didinti krovinį pervežimus iš Kinijos per Kazachstaną bei Lietuvą į Europą ir atgal. Atstovybei keliami uždaviniai – plėtoti santykius su esamais ir ieškoti naujų klientų, rūpintis krovinų pritraukimu, kartu su Kazachstano geležinkelių bendrove vystyti naujus projektus, derėtis dėl geresnių tarifų savo klientams.

Vienas svarbiausių jos uždavinių – rūpintis bendru Lietuvos ir Kazachstano geležinkelių projektu – konteinerių traukiniu „Saulė“. Jo konkurencingumui padidinti reikalingi kroviniai iš Kinijos. Šios šalies Sindziano provincijos, su kurios vicegubernatoriumi Hasim Mutelif susitiko Lietuvos transportininkų delegacija, valdžia palaiko Lietuvos iniciatyvą „Vikingo“ maršrutą pratęsti iki Kinijos Urumči miesto, siekiančio multimodalaus transporto centro statuso. ■





IX Белорусская транспортная неделя «Транспорт и логистика» (Минск, Беларусь)

Транспортную неделю начал литовско-белорусский форум

Делегации транспортников Литвы, едва вернувшись с международных мероприятий в китайском городе Ляньюньгане и Алматы (Казахстан), где доминирующими вопросами были перспективы Нового шелкового пути, отправились в соседнюю Беларусь. Там перед самыми выборами президента страны проходила традиционная IX Белорусская транспортная неделя, начавшаяся в столице Минске с литовско-белорусского транспортного форума.

Министр транспорта и коммуникаций Литвы Римантас Синкявичюс отметил на форуме, что транспортный сектор является одним из основных факторов развития двухстороннего торгово-экономического сотрудничества. «Благодаря современному, эффективно действующему, единственному незамерзающему на Балтике Клайпедскому морскому порту возможно безопасно, быстро и с наименьшими затратами перевозить через Литву транзитом грузы из Беларуси в Западную Европу и Скандинавию», – сказал министр транспорта и коммуникаций Р.Синкявичюс.

Инвестиции в инфраструктуру Клайпедского порта последних трех лет значительно увеличили перегрузочные и складские мощности. В настоящее время мощности по перевалке и складированию нефтепродуктов в порту достигают 12 млн тонн, зерна и других сельхозпродуктов – 6,5 млн тонн, минеральных удобрений – 14 млн тонн, контейнерных грузов – 1,5 млн условных контейнерных единиц (TEU). Только за первое полугодие с.г. поток транзитных грузов из Беларуси через Клайпедский порт вырос на 8,6 % и составил 6,9 млн тонн. Всего за этот период ввезенные в Литву белорусские грузы составили 10,33 млн тонн, то есть на 12 % больше, чем за те же месяцы прошлого года.

Согласно ожиданиям, транспортные коридоры, особенно в контексте экономических связей Европы и Азии, и далее помогут развивать контейнерные перевозки посредством поездов «Сауле», «Балтийский вентер», «Меркурий» и «Викинг».

Переговоры о грузах и доза адреналина

На небольшой белорусской выставке транспорта и логистики работы хватало тем, кто заранее хорошо подготовился к мероприятию. Это можно сказать и о транспортном секторе Литвы. Представители компаний, участвовавших в объединенной экспозиции Клайпедского морского порта, встречались с традиционными и потенциальными партнерами, белорусскими экспортёрами и импортёрами.

АО «Lietuvos geležinkeliai» на выставке продлило договоры о сотрудничестве со своими клиентами и партнерами – компаниями «Гродно Азот» и «АвантРейл» из Беларуси, которая уже несколько лет подряд остается важнейшим рынком железнодорожных грузоперевозок Литвы. Между Литвой и Беларусью в прошлом году перевезено 15,5 млн тонн грузов, или 32,3 % всего грузопотока, за восемь месяцев этого года – 11,3 млн тонн грузов, или 36,3 % всех перевезенных грузов.

«Мы планируем в этом году перевезти около 2,5 млн тонн грузов компаний «Гродно Азот» и «АвантРейл». Продленные договоры позволят сохранить примерно такие же объемы грузов, перевозимых этими клиентами, и в будущем году, сохранив получаемые доходы», – говорит замдиректора по развитию дирекции грузовых перевозок компании «Lietuvos geležinkeliai» Саулюс Стасюнас.

Компания таможенных брокеров «Bunasta» подготовила для своих клиентов особое развлечение, связанное с тематикой выставки. Коллектив компании «Bunasta» привез спортивный автомобиль и на автодроме своих партнеров в Минске организовал мини-уроки спортивного вождения с инструктором. Участники выставки, жаждавшие большей дозы адреналина, могли промчаться по трассе и на себе почувствовать виденные в боевиках трюки, сидя с профессиональным гонщиком.



Желанный партнер – китайский гигант CMG

У гиганта китайского бизнеса – государственной корпорации «China Merchants Group» (CMG) на выставке в Минске был небольшой, скромный стенд, однако это была наиболее интенсивно посещаемая компания и самый желанный партнер.

«China Merchants Group», основанная в 1872 году, – одна из крупнейших государственных компаний Китая, лидер среди операторов государственных портов Китая. Предприятие также оказывает услуги банковского дела, управления ценными бумагами, фондами, страхования и посредничества, эмиссии ценных бумаг, услуги интернет-торговли ценными бумагами. Она также является платформой услуг по управлению прямыми инвестициями.

«China Merchants Group» в настоящее время осуществляет в Беларуси проект стоимостью 500 млн долларов – возле Минского аэропорта вместе с другими партнерами строит гигантский индустриальный парк «Великий камень». Завершить первый этап работ планируется до конца 2016 г.

Члены делегации CMG, возглавляемой президентом компании Ли Сюэпэном, встретились 6 октября в Вильнюсе с премьер-министром Литовской Республики Альгирдасом Буткявичюсом, побывали в АО «Lietuvos geležinkeliai» и Клайпедском государственном морском порту.

В ходе визита в Правительстве ЛР был подписан меморандум между дирекцией Клайпедского государственного морского порта и «China Merchants Group».

Во время строительства индустриального парка «Великий камень» через Клайпедский порт планируется перевозить стройматериалы, оборудование, конструкции, а когда заводы вступят в строй, перевозить сырье для них.

АО «Lietuvos geležinkeliai» и «China Merchants Group» подписали соглашение об учреждении совместного экспедиторского предприятия. Такое предприятие будет заниматься экспедированием грузов между Литвой, Беларусью и Китаем, оказывать все логистические услуги.

Перспективы сотрудничества с «China Merchants Group» обсудил и журнал JŪRA MOPE SEA.



IX Baltarusijos transporto savaitė „Transportas ir logistika 2015“ (Minskas, Baltarusija)

Transporto savaitė pradėjo Lietuvos ir Baltarusijos forumas

Lietuvos transportininkų delegacijos, vos tik grįžusios iš tarptautinių renginių Lianjungango mieste Kinijoje ir Kazachstano verslo sostinėje Alma-toje, kuriuose dominuojantys klausimai buvo Naujojo šilko kelio perspektyvos, pasuko į kaimyninę Baltarusiją, kur prieš pat šios šalies Prezidento rinkimus vyko tradicinė IX Baltarusijos transporto savaitė, sostinėje Minske prasidėjusi Lietuvos ir Baltarusijos transporto forumu.

LR susisiekimo ministras Rimantas Sinkevičius forume pabrėžė, kad „transporto sektorius yra vienas pagrindinių dvišalio ekonominio ir prekybinio bendradarbiavimo plėtros veiksnių. Dėl modernaus ir efektyviai veikiančio vienintelio neužšalancio Baltijos jūros uosto Klaipėdoje įmanoma saugiai, greitai ir mažiausiomis sąnaudomis tranzitu per Lietuvą pervežti krovinius iš Baltarusijos į Vakarų Europą ir Skandinaviją“.

Pastarųjų trejų metų investicijos į Klaipėdos uosto infrastruktūrą smarkiai padidino krovos ir sandėliavimo pajėgumus. Šiuo metu naftos produktų krovos ir sandėliavimo pajėgumai uoste siekia iki 12 mln. tonų, grūdų ir kitų žemės ūkio produktų – iki 6,5 mln. tonų, mineralinių trąšų – 14 mln. tonų, konteinerinių krovinių – iki 1,5 mln. sąlyginių konteinerinių vienetų (TEU). Vien tik per šių metų pirmąjį pusmetį tranzitinis krovinių srautas iš Baltarusijos per Klaipėdos uostą išaugo 8,6 proc. ir siekė 6,9 mln. tonų. Iš viso per šį laikotarpį į Lietuvą gabenti baltarusiški kroviniai sudarė 10,33 mln. tonų, arba 12 proc. daugiau nei tuo pat metu pernai. Tikimasi, kad krovinių transporto koridorius, ypač Europos ir Azijos ekonominių ryšių kontekste, toliau padės plėtoti konteineriniai traukiniai „Saulė“, „Baltijos vėjas“, „Merkurijus“ ir „Vikingas“.

Tartasi dėl krovinių ir mėgautasi adrenalinu

Nedidelėje Baltarusijos transporto ir logistikos parodoje darbo nestigo tiems, kurie renginiui buvo gerai pasiruošę iš anksto. Lietuvos transporto sektoriui taip pat. Jungtinėje Klaipėdos jūrų uosto ekspozicijoje dalyvavusios kompanijos susitiko su esamais ir potencialiais partneriais, Baltarusijos eksportuotojais bei importuotojais.

AB „Lietuvos geležinkeliai“ parodoje pratęsė bendradarbiavimo sutartis su savo klientais ir partneriais – bendrovėmis „Grodno Azot“ ir „Avantreil“ iš Baltarusijos, kuri jau kelerius metus iš eilės išlieka svarbiausia „Lietuvos geležinkelių“ krovinių vežimo rinka. Tarp Lietuvos ir Baltarusijos pernai pervežta 15,5 mln. tonų krovinių, arba net 32,3 proc. viso krovinių srauto, šiemet per aštuonis mėnesius – 11,3 mln. tonų krovinių, arba 36,3 proc. visų pervežtų krovinių.

„Planuojame, kad šiemet pervešime apie 2,5 mln. tonų bendrovių „Grodno Azot“ ir „Avantreil“ krovinių. Pratęstos sutartys leis išsaugoti panašias šių klientų pervežamų krovinių apimtis ir kitais metais bei išlaikyti gaunamas pajamas“, – sakė Lietuvos geležinkelių krovinių vežimo direkcijos direktoriaus pavaduotojas Saulius Stasiūnas.

Muitinės brokerių kompanija „Bunasta“ buvo pasiruošusi savo klientus nustebinti ypatinga, su parodos tematika susijusia pramoga. Atsigabėjęs sportinį automobilį, savo partnerių Minske autodrome „Bunasta“ kolektyvas surengė sportinio vairavimo su instruktoriumi pamokėles. Didesnės dozės adrenalino trokštantys parodos dalyviai praskrietė trasa bei patirti veiksmo filmuose matytus triukus galėjo sėdėdami šalia profesionalaus lenktynininko.

Geidžiama partnerė – Kinijos milžinė „China Merchants Group“

Nedidelį, kuklų stendą parodoje Minske turėjusi Kinijos verslo milžinė „China Merchants Group“ (CMG) buvo intensyviausiai lankoma kompanija ir labiausiai geidžiama partnerė. 1872 m. įkurta CMG – viena stambiausių Kinijos valstybinių kompanijų, lyderė tarp Kinijos valstybinių uostų operatorių. Įmonė taip pat teikia bankininkystės, vertybinių popierių, draudimo ir tarpininkavimo, fondų valdymo bei vertybinių popierių emisijų, interneto vertybinių popierių prekybos paslaugas, taip pat yra tiesioginių investicijų valdymo paslaugų platforma.

CMG šiuo metu įgyvendina 500 mln. dolerių vertės projektą Baltarusijoje – greta Minsko oro uosto kompanija kartu su kitomis partnerėmis kuria milžinišką pramonės parką „Didysis akmuo“. Pirmąjį darbų etapą planuojama baigti iki 2016 m. pabaigos.

CMG delegacija, vadovaujama Prezidento Li Siaopeng, spalio 6 d. Vilniuje susitiko su LR Ministru Pirmininku Algirdu Butkevičiumi, lankėsi AB „Lietuvos geležinkeliai“ ir Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste. Vizito metu LR Vyriausybėje pasirašytas memorandumas tarp Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos ir CMG.

Vykstant pramonės parko „Didysis akmuo“ statyboms, per Klaipėdos uostą numatoma vežti statybines medžiagas, įrangą, konstrukcijas, o pradėjus gamykloms veikti, gabenti joms žaliavas.

AB „Lietuvos geležinkeliai“ ir CMG pasirašė susitarimą dėl bendros ekspedijavimo įmonės steigimo. Tokia įmonė rūpinsis krovinių ekspedijavimu tarp Lietuvos, Baltarusijos ir Kinijos, teiks visas logistikos paslaugas. Bendradarbiavimo perspektyvas su CMG aptarė ir žurnalas JŪRA MOPE SEA. ■




ARARAT
AllSuitesHotel
 ★★★★★
 WWW.ARARAT.LT

NAUJA ŠIUOLAIKIŠKA MODERNI
 LIEPŲ G. 48A, KLAIPĖDA, TEL. +370 46 400880, INFO@ARARAT.LT



ЛИЧНО С КИТАЕМ (5)

Зита Таллат-Кялпшайте

Шанхай – город белой магнолии

В прошлом номере журнала мы простились с провинцией Ганьсу. Колыбелью цивилизации Земли – Желтой рекой (Хуанхэ), сказаниями о легендарном царе Гэсэре и с тибетскими буддистскими монастырями, вселяющими умиротворение и спокойствие.

Последний пункт этого путешествия – мегаполис Китая и всего мира, котел наций, финансово-деловой центр – Шанхай.

В этом городе, в котором журнал принимает участие в международных транспортно-логистических выставках, мне довелось побывать уже неоднократно. Однако в ходе последнего путешествия благодаря усилиям Шанхайского муниципалитета я увидела Шанхай таким, каким его хочет показать миру Китай.

В переводе с китайского название Шанхай означает «город возле моря» или «город на берегу моря». На месте города, расположенного на восточном побережье Китая, возле устья самой длинной китайской реки Янцзы, когда-то плескалась вода и простирались топкие болота. Западная часть нынешнего города высохла примерно шесть тысяч лет тому назад, а восточная часть стала земельным участком еще два тысячелетия спустя.

Сегодняшний морской и речной порт Шанхай занимает площадь в 6 340,5 квадратных километра, которая простирается примерно на 120 километров на север и юг и почти на 100 километров на восток и запад. Город обладает ста-





тусом, приравненным к провинции, и отчитывается непосредственно центральным властям.

Шанхай – один из наиболее густонаселенных городов Китая. В 1949 году его население составляло 5,2 миллиона жителей. В последнее время в Шанхае постоянно проживает почти 25 миллионов человек. По неофициальным данным, с учетом мигрирующих работников их намного больше. Постоянные жители Шанхая относятся к 44 этническим группам. Шанхай разделен на 3 уезда и 16 районов.

В 1986 году муниципалитет Шанхая объявил цветком города белую магнолию, раскрывшийся бутон которой весной всегда смотрит в небо. Согласно традициям китайской символики, этот цветок символизирует новаторский и предприимчивый дух города. Цветы магнолии есть и на городском гербе Шанхая.

Шанхай – не только промышленно-финансовый центр, но и гигантский центр туризма, культуры, науки со своими изумительными садами и парками, университетами, храмами, театрами, музеями, чайными домами и оригинальными зданиями.

Неизгладимое впечатление производит презентация города в Шанхайском выставочном центре урбанистического планирования (Shanghai Urban Planning Exhibition Center), где благодаря современным технологиям ты словно пролетаешь надо всем городом, подныривая под его высокие башни, входяшь внутрь, проплываешь по реке и все равно остаешься стоять на одном месте – в выставочном центре урбанистического планирования.

В Шанхайском музее, куда много экспонатов прибыло из 2–3 веков до н.э., поражают произведения искусства, которые выглядят так, словно их не коснулось быстротекущее время. И здесь же, в этом же городе, в компании ошеломляющих высоких технологий Хуавей (Huawei technology R&D Center), восхищаешься силой человеческого разума XXI века.

Наивысшая точка этого великолепного путешествия – Шанхайская телевизионная башня, называемая «Восточной жемчужиной». С 259-метровой высоты при сильном ветре я смотрю на Шанхай и говорю: до свидания, Китай! ■





ASMENIŠKAI SU KINIJA (5)

Zita Tallat-Kelpšaitė



Šanchajus – baltosios magnolijos miestas

Praėjusiame žurnalo numeryje atsisveikinome su Gansu provincija, Žemės civilizacijos lopšiu – Geltonąja upe, sakmėmis apie legendinį karalių Gesarą ir susitaikymą bei ramybę skleidžiančiais Tibeto budistų vienuoliais.



Paskutinis šios kelionės punktas – Kinijos ir pasaulio megapolis, tautų katilas, finansų ir verslo centras – Šanchajus. Šiame mieste, kur žurnalas dalyvauja tarptautinėse transporto ir logistikos parodose, teko lankytis ne kartą. Tačiau pastarojoje kelionėje Šanchajaus municipaliteto pastangomis pamačiau Šanchajų tokį, kokį jį nori pasauliui parodyti Kinija.

Šanchajaus vardas, pažodžiui išvertus iš kinų kalbos, reiškia miestą prie jūros arba miestą ant jūros kranto. Rytinėje Kinijos pakrantėje prie ilgiausios šalies upės Jangdzės žiočių išikūrusio miesto vietoje kažkada buvo vanduo ir klampios pelkės. Vakarinė dabartinio miesto dalis išdžiūvo maždaug prieš šešis tūkstančius metų, o rytinė dalis žemės sklypu tapo dar po dviejų tūkstantmečių.

Dabartinis jūros ir upių uostas Šanchajus užima 6 340,5 kvadratinį kilometrų plotą, kuris tęsiasi apie 120 kilometrų į šiaurę ir pietus bei beveik 100 kilometrų į rytus ir vakarus. Miestas turi provincijai prilygstantį statusą ir tiesiogiai atsiskaito centrinei valdžiai.

Šanchajus yra vienas tankiausiai apgyvendintų Kinijos miestų. 1949 m. jame gyveno 5,2 mln. gyventojų. Pastaruoju metu Šanchajuje nuolat gyvena beveik 25 mln. žmonių. Neoficialiais duomenimis ir turint galvoje migruojančius darbuotojus, jų yra gerokai daugiau. Nuolatiniai Šanchajaus gyventojai priklauso 44 etninėms grupėms. Miestas yra padalintas į tris apskritys ir šešiolika rajonų.



1986 m. Šanchajaus municipalitetas miesto gėlę paskelbė baltąją magnoliją, kurios pavasarį išsiškleidę žiedai visuomet žiūri į dangų. Pagal kinų simbolikos tradicijas ši gėlė simbolizuoja novatorišką ir verslią miesto dvasią. Baltosios magnolijos žiedų yra ir Šanchajaus miesto herbe.

Šanchajus – ne tik pramonės bei finansų, bet ir didžiulis turizmo, kultūros, mokslo centras su nuostabiais sodais bei parkais, universitetais, šventyklomis, teatrais, muziejais, arbatos namais ir originaliais pastatais.

Neišdildomą įspūdį palieka miesto pristatymas Šanchajaus urbanistinio planavimo centre (*Shanghai Urban Planning Exhibition Center*), kur naudojant technologijas tarsi praskrendi virš viso miesto, praneri pro jo aukštuosius bokštus, įeini į jų vidų, praplauki upe ir vis dėlto lieki stovėti toje pačioje vietoje – Urbanistinio planavimo parodos centre.

Šanchajaus muziejuje, kuriame didžioji dalis eksponatų atkeliavę iš II–III a. prieš Kristų, stebiesi meno kūriniais, tarsi jų nė nebūtų palietusi greitai bėgančio laiko ranka. Ir čia pat tame pačiame mieste stulbinančių ateities aukštųjų technologijų *Huawei* bendrovėje (*Huawei technology R&D Center*) žaviesi XXI a. žmogaus proto galia.

Aukščiausiam šios kelionės taške, kur į Šanchajų, pučiant smarkiame vėjui, žvelgiu iš 259 metrų aukščio, „Rytų perlu“ vadinamame Šanchajaus televizijos bokšte, sakau: „Iki pasimatymo, Kinija!“ ■





ARARAT

AllSuitesHotel



WWW.ARARAT.LT



IŠSAMENĖ INFORMACIJA BUTELYJE! WWW.GADARA.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



TRANSPORT EVENTS
www.transportevents.com

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
Lagos Oriental Hotel, Nigeria



10th INDIAN OCEAN PORTS & LOGISTICS 2016

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



7th INTERMODAL ASIA 2016

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



15th Intermodal AFRICA 2016

Thursday 7 and Friday 8 April 2016
Hosted by Ghana Ports and Harbours Authority
Labadi Beach Hotel, 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 2016

Thursday 14 and Friday 15 July 2016
Hosted by Port Authority of Thailand
The Landmark Bangkok, Thailand

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

Thursday 22 and Friday 23 September 2016
Hosted by Sri Lanka Ports Authority
Hilton Colombo, Sri Lanka

12th TRANS Middle East JEDDAH 2016

Wednesday 26 and Thursday 27 October 2016
Park Hyatt Jeddah – Marina, Club & Spa, Jeddah, Saudi Arabia

16th Intermodal AFRICA 2016

Thursday 17 and Friday 18 November 2016
Hosted by Kenya Ports Authority
Sarova Whitesands Beach Resort & Spa, Mombasa, Kenya

15th ASEAN PORTS & SHIPPING 2017

Thursday 6 and Friday 7 July 2017
Sule Shangri-La, Yangon, Myanmar



(AV17)GALLERY

EXCLUSIVE AND UNIQUE
BALTIC AMBER JEWELLERY
AND BUSINESS GIFTS

CONTEMPORARY
ART EXHIBITIONS



Messe München
International

Connecting Global Competence

ALL WAYS.
THE RIGHT PLACE.

BOOK YOUR STAND NOW!



JUNE 14–16, 2016

International Exhibition for Logistics, Mobility,
IT and Supply Chain Management

SHANGHAI NEW INTERNATIONAL EXPO CENTRE

»» www.transportlogistic-china.com



transport
logistic_{china}

CONNECTING BUSINESS

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.