



INTERNATIONAL BUSINESS MAGAZINE



МЕЖДУНАРОДНЫЙ БИЗНЕС-ЖУРНАЛ



TARPTAUTINIS VERSLO ŽURNALAS



The dialogue of Asian and European ministers of transport will start in Lithuania

Диалог министров
транспорта Азии и Европы
начнется в Литве

Questions
to be answered
Вопросы,
ожидающие ответов

To unite in
the fight against
the piracy
Объединиться
в борьбе
с пиратством



2009

www.transkazakhstan.kz

ТРАНЗИТ
ТРАНСКАЗАХСТАН

Казахстанская международная выставка
ПО ТРАНСПОРТУ И ЛОГИСТИКЕ

16-18 сентября 2009

Алматы, Казахстан

Организаторы:



МВК "Азакент-Экспо" (лучшие казахстанские компании)
Тел: +7 (727) 258 25 35; Факс: +7 (727) 258 29 59
E-mail: office@exhibitions.kz

Itasca (страны СНГ и международные компании)
Тел: +7 (727) 258 34 34; Факс: +7 (727) 258 34 44;
E-mail: industrial@itascakz.kz
Менеджер проекта Юлия Панагутина

ОФИЦИАЛЬНАЯ ПОДДЕРЖКА:



Министерство транспорта
и коммуникаций Республики Казахстан

ВАША ДОРОГА К УСПЕХУ!

JURA MOPE SEA
International Business Magazine
ISSN 1392-7825

The magazine Jura
is issued since 1935

Issued by:
Private company
Juru Informacijos Centras
(Marine Information Centre)

Director and Editor-in-chief
Zita Tallat-Kelpsaite
Mob. tel. +370 610 11399
Tel. +370 46 365753
E-mail: editor@jura.lt

Financier-in-chief
Danute Grazeliene
Mob. tel. +370 699 31295
E-mail: grazeliene@jura.lt

Designer
Ingrida Ramanauskienė
E-mail: uzminga@gmail.com

Translators
Felicija Smitiene
Margarita Ignackova

Proof-readers
Regina Tutiniene
Jelena Listopad

Representative of the magazine
in Vilnius
Director Justinas Grazelis
Mob. +370 616 35698
E-mail: justas@jura.lt

in London:
Milda Manomaityte
Mob. +44 (0) 782594581
E-mail: milda@jura.lt

In China, Dalian
Betty Chen
Address: Room 1501, 50 You Hao
Road, Dalian, China.
Tel. 86-411-82649832
E-mail: bettys@coscc88.com

In Kazakhstan, Almaty
Svetlana Maslenikova
E-mail: sales@tlnika.kz

The issue illustrated by:
Andrius Pelakauskas
Nerijus Jankauskas
Vida Borteliene
Milda Manomaityte

Cover by
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 Klaipeda, Lithuania
Tel./fax. +370 46 365602
E-mail: info@jura.lt
www.jura.lt

CONTENTS • СОДЕРЖАНИЕ

3 Publisher's word

Questions to be
answered
Слово издателя
Вопросы, ожидающие
ответов



4 ASEM

The dialogue of Asian
and European ministers
of transport will start in
Lithuania

ASEM

Диалог министров
транспорта Азии и
Европы начнется в
Литве



8 Exclusive interview

Abelgazi Kusainov:
The complex transport
is a growth point of
Kazakhstan economy

ЭКСКЛЮЗИВНОЕ ИНТЕРВЬЮ

Абелгази Кусаинов:
«Транспортный
комплекс – точка
роста экономики
Казахстана»



14 ASEM

Responsibility for the
future

ASEM

Ответственность за
будущее

16 News

airail NEWS presented
in India

Новости

В Индии представлен
«airail News»

20 Open discussion

Differences among the
countries should not
interfere with cooperation

Открытая дискуссия

Различия между странами
не должны мешать
сотрудничеству

24 Maritime safety

Lithuania proposes to unite
in fighting the piracy

Безопасность на море

Литва предлагает
объединиться в борьбе
с пиратством

28 In the Port Authority

Klaipeda port expands its
container handling business

В дирекции порта

Клайпедский порт
расширяет бизнес по
перевалке контейнеров

30 In stevedoring companies

Slowdown is an incentive
to increase speed

В стивидорных компаниях

Замедлившийся ход –
стимул для увеличения
скорости

33 Stevedoring

Cargo turnover of the
Baltic ports
Грузооборот
Балтийских портов

34 Shipbuilding

Music of metal sounds
in WS without the
rhythm of a march

Судостроение

Музыка металла в VLG
звучит не в ритмах марша

38 Logistics

Kazakhstan market
acknowledged *TL NIKA*
logistics

Логистика

Казахстанский рынок
признал логистику
компании *TL NIKA*

42 Windrose 2009

Science and business
innovations for the
Baltic Sea

Nominates and laureates

Роза ветров 2009

Иновации науки и
бизнеса для Балтийского
моря

Номинанты и лауреаты

50 Marine culture

Lithuanian Maritime
Museum celebrates its
30th anniversary

Морская культура

Литовский морской
музей отмечает 30-летие

51 Maritime law

International Maritime Law
– a book dedicated to
maritime community

Морское право

«Международное
судоходное право» -
книга, предназначенная
для морской
общественности

52 The Tall Ships' Races

Baltic 2009

Klaipeda – in the league of
prestigious ports of
The Tall Ships' Races regatta
Клайпеда – в престижной
лиге портов регаты *The
Tall Ships' Races*

56 Borderless Word

The road of Love: Vietnam,
USA, Thailand, Lithuania

Мир без границ

Путь любви: Вьетнам,
США, Таиланд, Литва

**Перевалка и хранение
грузов**

Экспедиторские услуги

Буксировка судов

Услуги логистики



**АО «КЛАЙПЕДСКАЯ СТИВИДОРНАЯ КОМПАНИЯ»
(KLASCO)**

■
Ул. Зауэрвейно 18, LT-92122 Клайпеда, Литва
Тел. +370 46 399101
Факс +370 46 399066
www.klasco.lt
info@klasco.lt

■
Представительство KLASCO в Республике Беларусь
4-ый Загородный переулок, д. 58-Б, офис 10,
220073 г. Минск, Республика Беларусь
Тел./ факс +375 17 2524643
minsk@klasco.lt



Questions to be answered

In the end of October in Vilnius, the capital of Lithuania, transport ministers of Asia and Europe will discuss how to enliven economic partnership of ASEM countries, covering more effective cooperation in transport field as well.

If this dialogue is fruitful, its results might activate trade between Europe and Asia, help in creating well-balanced and sustainable inter-continental transport system which should maybe make impact on the solution of global economic problems as according to the initiators of this event, the time has come for transport and logistics to utter out-loud, in order their goals and tasks were heard in the discussions solving global economic problems.

Undoubtedly, it is an honour for Lithuania – a small state in the big Eurasian continent – that on its initiative the meeting of the transport ministers of Europe and Asia ASEM countries takes place in Lithuania for the first time. It is, to some extent, the recognition of Lithuania as a serious participant in Eurasian transport system and it anticipates hearing the answers to the questions worrying it. What is the significance of Eurasia, which consists of 101 country and 32 other political units, for the global economics and politics? What role in this union is allotted to Russia which covers the biggest territory?

What should Asia and Europe transport structures' cooperation directions be? In what mode of transport might they be most efficiently developed?

What are the development perspectives of international transport corridors between Asia and Europe, for example TRACECA? Did the test route started in the autumn of 2008 West China-West Europe justify the anticipations of the countries?

For the countries, via which territory the international corridors pass, the desired partner is China, which is the biggest producer in the world. Its cargo is expected in Asia and Europe. According to which principles and criteria does China itself choose transit partners?

What is China transport policy and strategy?

What are China interests in European market? How are these interests reflected in China transport strategy?

What significance of the route China-Europe-China falls to the Baltic ports?

What problems do interfere with more effective cooperation of Europe and Asia transport sectors? How is it possible to eliminate them?

What actions should be taken by the governments of Eurasian countries, what priorities should they seek in order to decrease the impact of the global economic recession on the economics and transport sector of the countries of Europe and Asia quicker and the with least loss?

How could ASEM structure and the meeting of Eurasian transport ministers serve for this goal?

In spring this year in Munich there took place the world transport and logistics exhibition and the motto of the conference, which was organised by Russia, declared: 'Eurasia – is a territory which will be replaced by logistics'. What importance in modern transport politics does logistics play? What will come to Eurasia first: infrastructure or logistics?

We anticipated publishing the answers of transport ministers of Europe and Asia to these and other questions in the present edition of the magazine. Unfortunately, not all the answers managed to reach us on time, before the publication of the magazine.

There remains hope that the constructive answers, opinions, considerations, new thoughts and ideas how to form and develop Eurasian transport environment using joint efforts we will get in October 19-20 in Vilnius, as they will discuss on those topics not only the transport ministers of Europe and Asia but also transport business leaders of those countries who are going to come to this economic forum.

Вопросы, ожидающие ответов

В конце октября в столице Литвы Вильнюсе министры транспорта стран Азии и Европы (ASEM) будут дискутировать о том, как оживить экономическое партнерство стран ASEM, всеобъемлющее и более эффективное сотрудничество в сфере транспорта.

Если этот диалог окажется плодотворным, его результаты смогут активизировать торговлю между Европой и Азией, помочь созданию сбалансированной и прочной межконтинентальной транспортной системы, которая, возможно, окажет влияние и на решение проблем мировой экономики. Ведь, по утверждению инициаторов этого мероприятия, настало время для транспорта и логистики заговорить в полный голос, чтобы их цели и задачи были услышаны в дискуссии по решению проблем мировой экономики.

Несомненно, для Литвы – маленького государства на огромном Евроазиатском континенте – является честью, что первая встреча министров транспорта стран Европы и Азии ASEM проходит в Литве по ее инициативе. Это определенное признание Литвы серьезной участницей евроазиатской транспортной системы, которая надеется услышать ответы на волнующие ее вопросы.

Каково для мировой экономики и политики значение объединения Евразии, которую составляют 101 государство и 32 другие политические единицы? Какая роль здесь отводится России, занимающей в этом объединении крупнейшую территорию?

Какими должны быть направления сотрудничества транспортных структур Азии и Европы? В какой транспортной сфере они могут развиваться наиболее эффективно?

Каковы перспективы международных транспортных коридоров между Азией и Европой, например, таких, как TRACECA? Оправдал ли надежды пробный транспортный маршрут Западный Китай – Западная Европа, проложенный осенью 2008 года?

Для стран, через которые проходят международные транспортные коридоры, Китай, крупнейший производитель в мире, является желанным партнером. Его грузы ждут в Азии и Европе. По каким принципам и критериям сам Китай выбирает транзитных партнеров?

Какова транспортная политика и стратегия Китая?

Каковы интересы Китая на европейском рынке? Как эти интересы отражаются в транспортной стратегии Китая?

Какое значение на маршруте Китай – Европа – Китай придается портам Балтийских стран?

Какие проблемы мешают более эффективному сотрудничеству транспортных секторов Европы и Азии? Как их устраниить?

Какие действия следует предпринять правительствами евроазиатских стран, к каким приоритетам стремиться, чтобы как можно скорее и с наименьшими убытками удалось сократить воздействие мирового экономического спада на экономику и транспортный сектор стран Европы и Азии?

Как этой цели могут послужить структура ASEM и предстоящая встреча министров транспорта Евразии в Вильнюсе?

На всемирной выставке транспорта и логистики, прошедшей весной этого года в Мюнхене, девиз организованной Россией конференции гласил: «Евразия – территория, которую изменят логистика». Какое значение в современной транспортной политике имеет логистика? Что раньше придет в Евразию: инфраструктура или логистика?

Ответы министров транспорта Европы и Азии на эти и другие вопросы мы рассчитывали поместить в этом номере журнала. К сожалению, не все ответы успели прийти к нам до его выхода.

Будем надеяться, что конструктивные ответы, мнения, рассуждения, новые мысли и идеи, как общими усилиями формировать и развивать транспортное пространство Евразии, мы получим 19-20 октября в Вильнюсе, где на эти темы будут дискутировать не только министры транспорта Европы и Азии, но и лидеры транспортного бизнеса этих стран, собравшиеся на экономический форум.

Sincerely Yours,
Zita Tallat-Kelpsaite
Publisher of the magazine

Искренне ваша –
Зита Таллат-Кялпшаите,
издатель журнала



The dialogue of Asian and European ministers of Transport will start in LITHUANIA



Eligijus Masiulis
Lithuanian Minister of Transport

On 19-20 October 2009, Vilnius will welcome 43 Ministers of Transport from the European and Asian countries to open the transport cooperation framework under the Asia-Europe Meeting (ASEM) format. The aim of the Ministers is to create a single vision on the future of Euro-Asian transport system. Stronger transport policy coordination will play the key role in improving the competitiveness of transportation between the two regions. ASEM dialogue on transport will start in close cooperation with transport business sector, through the Asia-Europe Transport Development Forum, taking place on the same day.

Vision begins in Vilnius

In 2004, ASEM countries have adopted the Hanoi declaration, which foresees closer ASEM cooperation in the field of transport in order to stimulate economic relations between Europe and Asia. Following this aim, Lithuania has proposed to host the First Asia-Europe Ministerial Meeting on Cooperation in Transport. The Meeting will shape a common vision on the future development of the Euro-Asian transport policy and identify priority areas for cooperation.

Lithuanian initiative was actively supported by the European Commiss-



sion and China, as well as Germany, Poland, Singapore, Sweden and Vietnam. Working together as partners, they have contributed very much to the realization of this event. Given the wide support to the Meeting, this dialogue will bring solid outcomes in facilitating trade between the two regions and contribute to global economic relations.

Exploring the fields for cooperation

Identification of key areas for cooperation will be the main challenge for ASEM Transport Ministers. International coordination in the field of transport infrastructure development is a challenging task, especially given the context of current global economic situation. However, bottlenecks and missing links should be removed and private investments into the development of transport infrastructure must be encouraged.

Intensification of traffic usually means negative impact on the environment and our living conditions. Yet economic growth and the need for greater mobility can go in harmony with the protection of nature. So what is the possible way towards a sustainable Euro-Asian transport system? Can we include the development of sustainable transport into our policy agendas?

Efficiency and effectiveness are the most important characteristics of any transportation system. Policy-makers can play the key role in promoting intermodality and encouraging the usage of different modes of transport. To this task, stronger cooperation between public and private sectors is also essential. Given the importance of international cooperation, what should be done to encourage the formation of international transport and logistics chains?

These are only some of the themes of the ASEM Transport Minister's Meeting. Special sessions will be also dedicated to cooperation in maritime transportation as well as civil aviation.

To make the difference

European and Asian Ministers of Transport will adopt the Vilnius Declaration, which will constitute the basis for a common vision on the development of the Euro-Asian transport system. The Declaration will establish the mechanism for further cooperation in concrete areas, thus ensuring the continuity of ASEM Transport initiative.

Based on the provisions of the Vilnius Declaration, Ministers will agree to prepare an Action Plan, which would identify concrete policy measures to foster sustainable transport, support the formation of intermodal logistics chains and facilitate the transport services. The Action Plan will be approved during the Second Meeting of the ASEM Ministers of Transport and will form the backbone for Euro-Asian transport policy agenda in the future.

ASEM Transport initiative will follow the cooperation experience in other ASEM formats, which is based on the Senior Officials Meetings (SOM) in order to facilitate the preparations of the further Ministerial meetings. The SOM will also be assigned the task of preparation of the Action Plan to be approved on the Second Meeting of the ASEM Ministers of Transport.

Business involved

The First ASEM Transport Ministers' Meeting will be organized in a close interaction with the Euro-Asian transport and logistics business community. The Asia-Europe Transport Development Forum will take place in Vilnius on 19 October 2009, in parallel with the Ministerial meeting, gathering the key players of the Euro-Asian transport business community.

Discussions during the Asia-Europe Transport Development Forum will focus on the current uncertainty in global markets and its impli-



cations to the Euro-Asian transport business. Main topics include the development of transport infrastructure, improvement of the transport services and the formation of international transport and logistics chains.

Our initiative to organize a special business forum was received with great interest. Among the speakers and panelists of the forum, you will see such decision-makers of the industry as Mr. Antonio Tajani, Vice President of the European Commission, Mr. Philippe Le Houerou, Vice President of the World Bank, Dr. Johannes Ludewig, Director of the Community of European Railway and Infrastructure Companies, Mr. Janusz Lacny, President of the International Road Transport Union, Mr. Alfons Guinier, Secretary General of the European Community Shipowners' Association, and others.

The final outcome of the Asia-Europe Transport Development Forum will be delivered to the first ASEM Transport Ministers' Meeting and contribute directly to the outcome documents. Participants of the Forum will have the opportunity to hold bilateral meetings with the Ministers. Providing the interaction between business and policy-makers, we are aiming at informality, which facilitates decision-making and is one of the key characteristics of the ASEM framework.

Regional opportunities

The Baltic Sea Region is very well known for its well developed transit transportation services. ASEM Transport initiative starting in Vilnius is a good opportunity for all regional transport industry stakeholders not only to strengthen their positions in the Euro-Asian transport system, but also to play an active role in the framing of this system in the future. For several days, Vilnius will be the centre of the Euro-Asian transport and logistics decision-making, and you are all welcome to be part of it.

We invite to participate in

Asia and Europe Transport development Forum which is going to take place on the eve of the first meeting of Asia and Europe Ministers of Transport in hotel Crowne Plaza in Vilnius on the 19th of October this year.

Today wins the one who thinks and acts globally. The distances and state borders is not a determining factor for transport and logistics business. The main representatives of Asia and Europe transport and logistics business who optimize and re-structure supply and logistics chains and look for more competitive places and routes for their business under the world crisis conditions, will come to the forum.

Lithuania is a suitable place for it and it has got worth suggesting for the partners.

Remain waiting for you.

More information you will find in a website www.asemtransport.org

Диалог министров транспорта Азии и Европы начнется в ЛИТВЕ

19-20 октября 2009 г. столица Литвы Вильнюс примет 43 министров транспорта из стран Европы и Азии.

Предстоящая впервые встреча министров транспорта Европы и Азии должна стать хорошим началом сотрудничества. Она проводится в соответствии с вехами сотрудничества в верхах Азии и Европы (ASEM). Встреча министров транспорта – это составная часть процесса ASEM. Цель министров транспорта – создать единое видение транспортной системы Европы и Азии.

Хорошо организованная транспортная политика сыграет главную роль в совершенствовании конкурентоспособности грузоперевозок между Европой и Азией.

Диалог ASEM по транспортным вопросам начнется в тесном сотрудничестве с сектором транспортного бизнеса на Евроазиатском форуме по развитию транспорта, который пройдет в те же дни.

Элигиюс Масюлис,
министр сообщений ЛР

инициатив по поощрению бизнеса и инвестиций ASEM предоставляет платформу для дискуссий о проблемах и возможностях развития транспорта.

Диалог начинается в Вильнюсе

В 2004 году на 5-м заседании Евроазиатских стран (ASEM) в столице Вьетнама Ханое была принята декларация «О более тесном экономическом партнерстве ASEM», страны-партнеры обязались поощрять более тесное экономическое партнерство ASEM, охватывающее и более тесное сотрудничество в сфере транспорта. Результаты этого диалога оживят торговлю между Европой и Азией и внесут вклад в общее решение проблем мировой экономики.

Инициатива организации встречи министров транспорта ASEM возникла из потребности иметь сбалансированную и разнообразную межконтинентальную транспортную систему, которая будет создана на уровне министров.

Инициативу по организации первой встречи министров транспорта ASEM Литва выразила в 2007 году на 8-й встрече министров иностранных дел в Гамбурге (Германия) и в 2008 году на 7-м саммите ASEM в Пекине (Китай).

Инициативу Литвы активно поддержали Европейская комиссия, а также Китай, Германия, Польша, Сингапур, Швеция и Вьетнам.

Такая новая форма сотрудничества раскрывает новые перспективы, которые помогут увеличить торговые потоки на глобальных рынках, создать эффективные, безопасные и надежные транспортные системы.

Обмен опытом и установление общих интересов Европы и Азии в сфере транспорта является очень важным компонентом экономического сотрудничества стран-членов ASEM. Для гарантирования успешного сотрудничества в решении экономических вопросов, осуществления установок Ханойской декларации, дальнейшего развития новых

Установление сфер сотрудничества

Идентификация основных сфер сотрудничества будет основным вызовом для министров транспорта ASEM. Международное координирование развития транспортной инфраструктуры является интересной задачей, особенно в контексте сегодняшнего мирового экономического кризиса. Однако слабые места должны быть устранены, а частные инвестиции должны поощряться за счет расширения транспортной инфраструктуры.

Интенсификация автомобильного движения обычно имеет отрицательное влияние на окружающую среду и условия нашей жизни. Но экономический рост и потребность в большей мобильности могут гармонично сосуществовать вместе с охраной окружающей среды.

Итак, каков же возможный путь к устойчивой евроазиатской транспортной системе?

Можем ли мы включить в повестку дня своей политики устойчивое развитие транспорта?

Производительность и эффективность являются основными характеристиками любой транспортной системы. Политики могут сыграть главную роль в повышении интермодальности и стимулировании использования разных типов транспорта. Существенным фактором для осуществления этой задачи является более крепкое сотрудничество между общественным и частным секторами.

Говоря о важности международного сотрудничества, какими должны быть меры по поощрению формирование цепочек международного транспорта и логистики?

Это лишь некоторые темы встречи министров транспорта ASEM.

Специальные сессии будут посвящены со-



трудничеству в сфере морского транспорта и гражданской авиации.

Какие различия

Министры транспорта Европы и Азии примут Вильнюсскую декларацию, в которой заложен фундамент для общего видения развития транспортной системы Европы и Азии. Декларация послужит основой для создания механизма дальнейшего сотрудничества в конкретных областях, тем самым обеспечивая преемственность транспортных инициатив ASEM.

Опираясь на установки Вильнюсской декларации, министры договорятся подготовить план действий, который идентифицирует конкретные политические меры по устойчивому развитию транспорта, поддержит формирование интермодальных логистических цепочек и облегчит оказание транспортных услуг. План действий министры транспорта утвердят на второй встрече министров транспорта ASEM и сформируют основу Евроазиатской транспортной политики в будущем.

Инициатива транспортного ASEM будет руководствоваться опытом сотрудничества в других форматах ASEM, таких как встречи высокопоставленных официальных лиц (SOM), это облегчит работу по подготовке к последующим встречам министров. SOM будет дано задание подготовить план действий, который будет утвержден на второй встрече министров транспорта ASEM.

Привлечение бизнеса

Первая встреча министров транспорта ASEM будет организована в тесном сотрудничестве с евроазиатской общественностью транспортного и логистического бизнеса. Евроазиатский

форум по развитию транспорта состоится в Вильнюсе 19 октября 2009 г. вместе со встречей министров, и туда будут приглашены основные действующие лица общественности транспортного бизнеса Евразии.

Дискуссии Евроазиатского форума по развитию транспорта будут направлены на нынешние неясности на мировых рынках и их вовлечение в транспортный бизнес Евразии. Развитие транспортной инфраструктуры, совершенствование транспортных услуг и формирование международных транспортных и логистических цепочек будут основными темами повестки работы.

Наша инициатива по организации специального бизнес-форума была встречена с большим интересом. Среди докладчиков и участников форума мы увидим таких лиц, принимающих решения в этой сфере, как вице-президент Европейской комиссии Антонио Тайани (Antonio Tajani), вице-президент Всемирного банка Филипп Лу Ру (Philippe Le Houerou), директор железнодорожных и инфраструктурных компаний Европейского сообщества д-р Джон Людвиг (Johannes Ludewig), президент Международного союза автомобильного транспорта Януш Лачни (Janusz Lacny), генеральный секретарь Ассоциации судовладельцев Европейского сообщества Алфонс Гиньер (Alfons Guinier) и другие.

Окончательные выводы Евроазиатского форума по развитию транспорта будут представлены на первой встрече министров транспорта ASEM и непосредственно подключатся к окончательным документам. У участников форума будет возможность вести двухсторонние встречи с министрами. Говоря о взаимодействии между представителями бизнеса и лицами, принимающими политические решения, мы надеемся, что это будет неформально,

но облегчит принятие решений и станет одной из основных черт вех ASEM.

Региональные возможности

Регион Балтийского моря известен хорошо развитыми услугами транзитного транспорта. Инициатива транспортного ASEM, начинаясь в Вильнюсе, является прекрасной возможностью для всех участников региональной транспортной индустрии не только укрепить свои позиции в Евроазиатской транспортной системе, но и сыграть активную роль в моделировании этой системы в будущем. На несколько дней Вильнюс станет центром принятия решений в области транспорта и логистики Евразии, и мы приглашаем вас быть его частью.

Приглашаем принять участие

В Евроазиатском форуме по развитию транспорта, который пройдет в канун встречи министров транспорта в Вильнюсе, в гостинице «Crowne Plaza», 19 октября.

Сегодня выигрывают те, кто мыслит и действует глобально. Для бизнеса транспорта и логистики расстояния и государственные границы не являются решающим фактором. На бизнес-форум соберутся основные представители бизнеса транспорта и логистики Азии и Европы, оптимизирующие и реструктуризирующие цепочки поставок и логистики, в условиях мирового кризиса ищащие более конкурентоспособные места и маршруты для своего бизнеса.

Литва является подходящим местом для этого, и ей есть что предложить партнерам. Ждем вас.

Более подробная информация – на веб-сайте www.asemtransport.org



**Europe
Asia
Transit**
Logistics & Transport

**We are pleased to offer you the full set of
freight forwarding services**

Organization of cargo transportation

- *railway transportation*
- *air transportation*
- *maritime transportation*
- *truck transportation*
- *Door-to-Door Delivery*

Forwarding

Customs Clearance

- *export*
- *import*
- *transit*

Organization of charter flights

Warehousing

Postal services

Other services

- *consulting*
- *insurance*
- *packaging*

Организация грузовых перевозок

- железнодорожные перевозки
- авиаперевозки
- морские перевозки
- автомобильные перевозки
- доставка грузов «от двери до двери»

Экспедирование грузов

Таможенное оформление

- экспорт
- импорт
- транзит

Организация чартерных рейсов

**Услуги хранения
на таможенных складах и СВХ**

**Экспресс-доставка
корреспонденции**

Прочие услуги

- консалтинг
- страхование грузов
- упаковка



Address: 51 Akhmetov str., Almaty, 50039, Kazakhstan
Адрес: г. Алматы, ул. Ахметова, 51,
+ 7 (727) 388-89-91/88
e-mail: ogp@eat.kz, marketing@eat.kz
www.eat.kz



Abelgazi KUSAINOV: The complex transport is a growth point of Kazakhstan economy



Prudent policy of the country

- The present-day crisis has even become useful to extending the transport networks.

Firstly - construction of plants that are going to make production necessary for transport and communication complex. Let's speak for example, about road branch. Presently we produce practically 90% of goods and services using our own sources. When Aktau bitumen plant starts working, Kazakhstan input into this sector will reach almost one hundred percent.

Secondly - transport corridors. In post-crisis world it is necessary to increase their potential. Four years ago the head of the country stressed the importance of the construction of the corridor West Europe – West China. And now the implementation of the mega-project has started. Its total value is 825 billion Kazakh tenge including 422 billion loans from the world financial institutions. Loan contracts are already signed with four banks. Tender procedures are under way and when the contractors are selected the works will be started in full scale.

Third direction is railways and projects that will help to increase the growth of transit potential. For example, in August this year we started the construction of the railroad Khorgos – Zetygen of 298 kilometres in length. The new route will enable to open the second border crossing to China and will significantly increase the cargo flows as well as shorten the transportation time of cargo.

In October 2007 three presidents of Kazakhstan, Turkmenistan and Muslim Iran Republic signed the Common Declaration on cooperation to construct the railway line Uzen (Kazakhstan) – Kyzylkaya – Bereket – Etrek (Turkmenistan)

Witnessing the incredible growth of the new Kazakhstan capital Astana and observing the impetuous development of oil, gas, mining industry and transit one can think that the global economy crisis and its consequences have passed by Kazakhstan.

The Kazakhstan economy with its stable financial analysis attracts the attention of world markets. Is Kazakhstan really the country where the decline of global economy helped the country to show itself to some extent?

This and other questions will be tackled in the exclusive interview with the Minister of Transport and Communications of Kazakhstan ABELGAZI KUSAINOV for the magazine JURA MOPE SEA.

- Goran (Iran). This railway route will become a part of the corridor North – South connecting three countries and increase cargo flows to the direction of the Persian Gulf.

Development of transport infrastructure

- What are the priorities and directions of Kazakhstan economy and transport?

- Dynamic transport infrastructure development and improvement is one of the most important factors of the country's economic growth and the 2015 Transport strategy of Kazakhstan overseas those tasks.

Some of which are the integration of Kazakhstan transport network into Eurasian transport system, creation of modern and perspective national transport infrastructure, development and effective use of transit potential of the country. Important aspect is the increase of competitiveness due to innovation technologies and development of cluster infrastructure.

The construction of new and electrification of the existing railroads, reconstruction of five key airports (Astana, Almaty, Aktobe, Atyrai, Aktau), introduction of modern materials and technologies and improvement of the technical state of automobile roads.

The big auto transport project is the construction of transit highway corridor West Europe – West China. The roads Astana - Karaganda, Almaty - Kapsagai, Almaty - Khorgos, and a Big Almaty ring road will be repaired and constructed on the concession basis.

In the field of civil aviation we are implementing the modernization of airports infrastructure. Presently out of 21 Kazakhstan airports, 9 airports, due to the reconstruction and modernization, comply with requirements of ICAO, 15 airports are able to execute international flights. This year we are still continuing the reconstruction of take-off and boarding zones of the Kyzylorda airport.

Great front of works is waiting for us in the renewal of the airpark. Presently this work is being



done using private and attracted funds from air companies. This year company AO Skat bought air liners Boeing-757-204, Boeing-737-322, Boeing-737-522. Stock company AO Euro-Asia Air has ordered a plane Challenger with the capacity of 70 passengers. It is anticipated to receive it from the plant in September 2009.

The maritime transport plays a special role in the transport field of the Republic of Kazakhstan.

Kazakhstan is one of the main cargo owners at the Caspian Sea with 200 ships sailing the state flag.

We are now working creating a competitive port and service infrastructure, fleet of big tonnage tankers, bulk-carriers and port fleet.

The future maritime and port infrastructure will allow handling a wide spectrum of cargo flows both export and transit ones. Development of Aktau port to the northern direction is under implementation in order to increase the turning capacity up to 20 million tons per year of oil and up to 3 million tons of bulk cargo.

To increase the national merchant fleet we are constructing and acquiring new ships.

4 tankers already formed the tanker fleet. In the nearest future we plan to build three more tankers with the deadweight of 13 thousand tons.

In forming bulk cargo fleet we plan to build/acquire two bulk cargo ships with the deadweight of 5000 -7000 tons.

If everything goes according to the plan and we have stable financing, the projects will create 11 thousand new jobs and attract up to 30 thousand workers for the construction period.

Therefore, the peak of the implementation of infrastructure projects will be in the years 2010-2012, and according to the plans we are going to create up to 90 thousand new jobs, 265 thousand people will be engaged in parallel fields.

The share of Kazakhstan in the total investments will make 76%. In the nearest 3 years we plan to increase this index to 88%.

'Road to Europe'

- Tell us about one of the state program, approved by the President of Kazakhstan Nursultan Nazarbayev, the 'Road to Europe'?

- The 2009 - 2011 state programme 'Road to Europe' is created according to the Address of the President to the people of Kazakhstan in 6 February 2008 'The growth of the welfare of the people of Kazakhstan - the main goal of state policy'.

The aim of the programme is to reach the level of strategic partnership with the leading European countries.

In order to do that, we need to solve a number of strategic tasks. First is to strengthen the cooperation with Kazakhstan and Europe under the sphere of new technologies, energy, transport and trade, in the field of technical regulation and metrology and the development of small and middle business. Other important task is the improvement of Kazakhstan institutional-legal base using positive European knowledge and creation of conditions for the chairmanship of the Republic of Kazakhstan in OBSE in 2010.

Some memorandums are presently signed for the development of transport infrastructure:

- Memorandum of Mutual Understanding in the field of the development of transport networks between European Commission and the Ministry of Transport and Communications of the Republic of Kazakhstan during the 5th Eurasian conference MCAT (11-12 July 2009 in Almaty).

thousand kilometres shorter than the way via the Suez round Africa. How is the implementation of this project going on?

- The transit corridor West Europe – West China is the shortest way from China to Europe with minimal number of countries-participants, ergo the border-crossings. This will al-



• Memorandum of Understanding between the Ministry of Transport and Communications of Kazakhstan and the Ministry of Transport of the Russian Federation about the cooperation and development of automobile roads on the route Saint Petersburg – Kazan – Orenburg – Aktobe – Almaty (the project West Europe – West China) (22 September 2008 in Aktobe).

• Memorandum between the Ministry of Transport and Communications of Kazakhstan and the Ministry of Transport of China about the creation of auto-transport corridor West Europe – West China (16 April 2009 in Beijing).

• Besides, we are planning to sign a Memorandum of Understanding between the Government of the Republic of Kazakhstan and the International Union of automobile transport about the development of cargo transportsations between Asia and Europe and between the main world markets via the territory of the Republic of Kazakhstan.

• We are also working to connect Kazakhstan to the international system. The green map would facilitate the information about transportation of cargo for the owners of automobile vehicles in the EU countries, CIS and the Baltic States and also in some countries of Asia as well. 48 countries are presently participating in the system.

West Europe – West China

- During the world transport-economy conference TransEurasia 2008, that took place in Astana last autumn, it was decided to form a single transport environment Eurasia – EU and implement the project West Europe – West China. The new transportation route will be by 15

low shortening cargo transportation time from China to Europe significantly. The cargo will be transported along the corridor in three main directions: China – Kazakhstan, China – Central Asia, China – Russia – West Europe. It is anticipated that the volumes of cargo will reach 33 million tons by 2020.

We have already signed loan contracts with four banks: The World Bank, European, Asian and Muslim banks.

The total value of the project is 825 billion Kazakhstan tenge, including loans from financing institutions – 422,5 billion tenge, from the budget of the country - 136 billion tenge, and 266,6 billion tenge - for the projects on concession basis.

State budget is going to allot 31,3 billion tenge for the implementation of the project in 2009. We plan to start reconstruction works with the length of 970 km in Kyzylord and Zamblysk regions, finish project designing works in the area Aktobe-Martuk and continue works in the area Karabutak – Irgiz – border of Kyzylord region.

Speaking about social aspects - about 50 thousand people are going to work on the project. After the completion many infrastructure objects (cafés, motels, etc.) will be build, which will create additional jobs for the local population living in the vicinity of the corridor.

According to TEO, transit corridor will pass via the territories of five Kazakhstan regions with 4.6 million people, or one third of the population of the republic.

The average yearly economic effect from the realization of the project will make 19.4 billion tenge.



The route Lithuania – Kazakhstan - Lithuania: should there be cargo?

- Speaking about the road to Europe, common environment of Kazakhstan and EU, it is impossible to pass Lithuania by - the favourable geographical location with direct connection to Scandinavia and West Europe via Klaipeda seaport. What do you think about the proposal of the Minister of Transport and Communications of Lithuania Eligijus Masiulis to connect the combined transportations train Viking to the international transport corridor TRACECA and start the direct container train on the route Lithuania – Kazakhstan – Lithuania?

- Kazakhstan is ready to go-ahead with the approval of the proposal and is about to start the first container train on the route Lithuania – Kazakhstan – Lithuania if there is cargo flow.

- What other possibilities of cooperation between Kazakhstan and Lithuania do you see?

- Our countries are cooperating for some years now. In 1993 the agreement between the Governments of Kazakhstan and Lithuania was signed for the cooperation in the field of railway transport.

Presently we are using container train route Zeniske – Klaipeda.

The distance of this route is 3012 km and with the speed of 612 km/day it is covered in 4 days 22 hours and 3 minutes including stops in border-crossing points at Ozinki (Kazakhstan), Zlynka (Russia), Gudogai (Belarus). In the beginning of 2008 there were four container trains on the route Zeniske – Klaipeda, and 399 twenty feet containers with alloys belonging to the Republic of Kazakhstan were transported with 7382 tons.

Because of the big cargo flows to the direction of Almaty, we think it is reasonable to extend the route to Almaty and, if it is necessary, to send containerized cargo to the countries of Middle Asia.

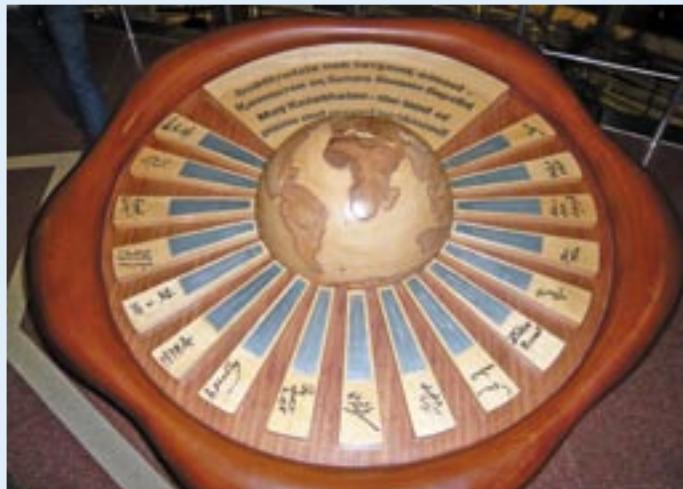
It is expedient to develop the cooperation with Lithuanian ports in exchanging the knowledge, development of cargo flows and also search of new transit possibilities of Aktau and Klaipeda ports.

The cooperation in the field of automobile transport is regulated by the Agreement between the Government of the Republic of Kazakhstan and the Government of the Republic of Lithuania about international transportation of passengers and cargo by road transport signed on the 21st of July 1993 in Vilnius which foresees a solvable system of implementation of international auto-transportations. Following the statistic data we may see the growth of cargo turnover. I think that together with the implementation of the planned infrastructure projects those figures will greatly change in the coming years.

Concerning the field of civil aviation, in spite of a great number of agreements, cooperation in this sphere is not yet realized to its full extent. Taking into consideration that Kazakhstan is planning to renew its airpark and Kazakhstan companies are ready for the extension of geography of flights, we are ready to revise the proposals in this field too.

- Thank you for your detailed answers.

Heads of different religious confessions of the world who met in the capital of Kazakhstan Astana, confirmed their common aspiration.



Абельгази Кусаинов: «Транспортный комплекс - точка роста экономики Казахстана»

Видя, как с невероятной быстротой растет новая столица Казахстана Астана, наблюдая за стремительным развитием нефтяной, газовой, горнодобывающей промышленности и транзита, складывается впечатление, что кризис мировой экономики и все его последствия прошли мимо Казахстана.

Об этом свидетельствуют и утверждения финансовых аналитиков о том, что стабильность экономики Казахстана все сильнее притягивает внимание мирового рынка. Действительно ли Казахстан – та страна, которой спад мировой экономики в определенном смысле помог показать себя?

Эти и другие вопросы – в эксклюзивном интервью министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан АБЕЛЬГАЗИ КУСАИНОВА журналу JŪRA MOPE SEA.

Мудрая политика государства

- В какой-то мере это так. Но прежде всего надо отметить, что все это благодаря мудрой политике главы государства. Ведь выход из кризиса это не просто оперативное решение проблемы, а поэтапная программа, рассчитанная на перспективу. И значимое место в ней отведено именно транспортной отрасли, которую характеризуют как точку роста экономики.

Надо сказать, что сегодняшний кризис транспортному комплексу даже пошел на пользу. Мы сохранили высокие темпы реализации инфраструктурных проектов. Дополнительным подспорьем послужила нам «Дорожная карта», согласно которой Правительство выделило значительные средства на ремонт дорог местного значения и городских улиц. При этом министерство осуществляет свою деятельность в нескольких направлениях. Первая составляющая, если говорить об индустриализации, - строительство собственных заводов, которые будут выпускать необходимую продукцию для транспортно-коммуникационного комплекса. Возьмем, к примеру, автодорожную отрасль. В настоящее время мы производим практически девяносто процентов товаров и услуг собственными силами. После введения в эксплуатацию Актауского битумного завода казахстанское содержание в данном секторе приблизится к ста процентам.

Вторая составляющая – транзитные коридоры. В посткризисном мире необходимо увеличить их потенциал. Четыре года назад глава государства подчеркнул важность строительства коридора «Западная Европа – Западный Китай». В дальнейшем эта мысль звучала в посланиях президента народу, на XII съезде партии «Нур Отан». И вот сейчас нача-



Участники конференции «ТрансЕвразия 2008» в Астане.

лась фактическая реализация мегапроекта. Его общая стоимость составляет 825 миллиардов тенге, из них 422 миллиарда – займы международных финансовых институтов. С четырьмя банками уже подписаны соглашения. Сейчас проводятся конкурсные процедуры, и после определения подрядчиков начнутся полномасштабные работы.

Третье направление – железные дороги, точнее, проекты, которые будут способствовать росту транзитного потенциала. К примеру, в августе этого года мы начали строительство дороги Хоргос – Жетыген, а это 298 километров. Новый «железный» маршрут даст возможность открыть второй пограничный переход через Китай, значительно увеличит грузопоток и сократит сроки транспортировки грузов.

В октябре 2007 года между президентами трех стран – Казахстана, Туркменистана и Исламской Республики Иран – была подписана Совместная декларация о сотрудничестве в строительстве железнодорожной линии Узень (Казахстан) – Кызылкая – Берекет – Этрек (Туркменистан) – Горган (Иран). Эта дорога, став частью коридора «Север – Юг», соединит три страны и увеличит грузопоток в сторону Персидского залива. Это для нас очень важно.

Кроме того, мы взяли курс на возведение собственных заводов, производящих железнодорожную технику. Накануне Дня столицы глава государства принимал локомотивосборочный завод в Астане. В следующем году будет сдаваться целый ряд подобных предприятий – грузовые вагоны начнут производить в Экибастузе и Петропавловске, электровозы – в Атбасаре, пассажирские вагоны – в Алматы. У нас появляется уникальная возможность развивать собственное производство, которое в дальнейшем станет настоящим локомотивом всей экономики страны.

Развитие транспортной инфраструктуры

- Каковы приоритеты и устремления экономики, транспорта Казахстана?

- Одним из важнейших факторов экономического роста страны является динамичное развитие и совершенствование транспортной инфраструктуры. Развитие транспортно-коммуникационного комплекса страны осуществляется в соответствии с Транспортной стратегией Республики Казахстан до 2015 года. Ее миссия – создание максимально усовершенствованной транспортной системы, способствующей эффективной реализации задач государства, транзитных возможностей страны и минимизации транспортных издержек.

Определены и стратегические задачи и принципы дальнейшего развития транспортной отрасли. В их числе интеграция транспортного комплекса Казахстана в Евразийскую транспортную систему, создание современной перспективной национальной транспортной инфраструктуры, развитие и эффективное использование транзитного потенциала страны. Важным аспектом является повышение конкурентоспособности транспортной системы Казахстана за счет инновационных технологий и кластерного развития инфраструктуры.

От реализации стратегии мы ожидаем общего позитивного социально-экономического эффекта в развитии экономики Казахстана, обеспечении потребностей отраслей экономики и населения в надежных и безопасных транспортных услугах и современной транспортной инфраструктуре и повышении конкурентоспособности, переходе на качественно новый уровень функционирования транспортной системы страны и ее интеграции с мировой, снижении транспортной составляю-

щей себестоимости продукции и услуг.

В рамках реализации Транспортной стратегии в настоящее время осуществляется реализация инфраструктурных проектов, о которых я уже упоминал. Это строительство новых и электрификация существующих железных дорог, реконструкция пяти ключевых аэропортов (Астана, Алматы, Актобе, Атырау, Актау), внедрение современных материалов и технологий, работа по улучшению технического состояния автомобильных дорог.

Мегапроектом автодорожной отрасли является строительство транзитного автодорожного коридора «Западная Европа – Западный Китай». На концессионной основе будут реконструированы и отремонтированы дороги Астана – Караганда, Алматы – Капшагай, Алматы – Хоргос, а также построена Большая Алматинская кольцевая автомобильная дорога. Метод концессии эффективен тем, что снижает единовременную нагрузку на бюджет.

Налажено производство по выпуску отечественных материалов, применяющихся на автодорожных работах, таких как геосинтетика, металлоконструкции (ограждения, знаки, арматура), опоры освещения, лакокрасочные материалы.

В железнодорожной отрасли начата реализация ряда проектов, направленных на обеспечение роста экспортных и транзитных перевозок, развитие межрегиональных сообщений, снижение себестоимости. Это, как я уже говорил, строительство железнодорожных линий Коргас – Жетыген, Узень – граница с Туркменистаном.

В сфере гражданской авиации осуществляется модернизация аэропортовой инфраструктуры. В настоящее время из 21 казахстанского аэропорта 9 аэропортов за счет проведенной реконструкции и модернизации соответству-

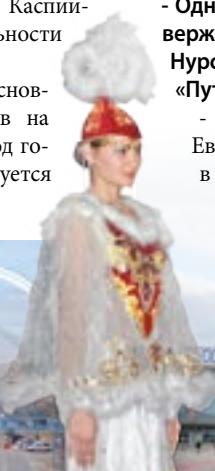


ют требованиям ИКАО, 15 аэропортов допущены к международным полетам. В текущем году продолжаются работы по реконструкции взлетно-посадочной полосы в аэропорту города Кызылорда.

Немалый фронт работ нам предстоит выполнить в плане обновления воздушного парка. Сегодня эта работа проводится за счет собственных и привлеченных средств авиапредприятий. Так, в текущем году АО «Авиакомпания «Скат» приобрело в лизинг и начало эксплуатацию воздушных судов Боинг-757-204, Боинг-737-322, Боинг-737-522. АО «Авиакомпания «Евро-Азия Эйр» приобрела в собственность самолет Челленджер вместимостью 70 пассажиров, поставка которого с завода-производителя ожидается в сентябре 2009 года.

Отрасль морского транспорта играет особую роль в транспортной отрасли Республики Казахстан, что связано с интенсивностью освоения казахстанского сектора Каспийского моря, активизацией деятельности морского транспорта.

Казахстан является одним из основных грузообразующих государств на Каспии, и на сегодняшний день под государственным флагом эксплуатируется порядка 200 судов.



В настоящее время проводится работа по созданию конкурентоспособной портовой и сервисной инфраструктуры, флота крупнотоннажных нефтеналивных танкеров, сухогрузных судов, судов флота поддержки морских операций.

Создаваемая морская и портовая инфраструктура позволит обрабатывать широкий спектр грузопотоков как в экспортном, так и в транзитном направлении. В целях увеличения пропускной способности порта Актау и доведения ее проектной мощности по перевалке нефти до 20 млн тонн в год и сухих грузов до 3 млн тонн реализуется проект «Расширение порта Актау в северном направлении».

В целях развития морского транспорта Республики Казахстан и обеспечения потребностей грузоотправителей проводится работа по наращиванию национального торгового флота путем строительства и приобретения судов.

На сегодняшний день сформирован танкерный флот в количестве 4 единиц. В ближайшее время планируется строительство еще трех нефтеналивных танкеров дедвейтом 13 тыс. тонн.

В целях формирования сухогрузного флота планируется строительство/приобретение двух сухогрузных судов дедвейтом 5000 -7000 тонн.

Резюмируя сказанное, необходимо отметить, что в текущем году планируемые инфраструктурные проекты, при условии стабильного

финансирования, позволят создать 11 тыс. новых рабочих мест и привлечь до 30 тыс. рабочих мест в смежных отраслях на период строительства.

При этом основной пик реализации инфраструктурных проектов придется на 2010-2012 годы, где согласно планам будет создано до 90 тыс. новых рабочих мест, 265 тыс. человек будут задействованы в смежных отраслях.

Доля казахстанского содержания в объеме инвестиций составит 76 %. В ближайшие 3 года мы планируем довести этот показатель до 88 %.

Реализация наших планов даст значительный мультиплективный эффект другим секторам экономики, индустриальному, региональному, социальному и инновационному развитию страны.

«Путь в Европу»

- Одна из государственных программ, утвержденных президентом Казахстана Нурсултаном Назарбаевым, называется «Путь в Европу»?

- Государственная программа «Путь в Европу» на 2009 - 2011 годы разработана в соответствии с посланием президента Республики Казахстан народу Ка-

захстана от 6 февраля 2008 года «Повышение благосостояния граждан Казахстана – главная цель государственной политики».

На сегодня в целях развития транспортной инфраструктуры подписан ряд меморандумов:

- Меморандум о взаимопонимании в области развития транспортных сетей между Европейской комиссией и министерством транспорта и коммуникаций Республики Казахстан в ходе 5-й Евроазиатской конференции MCAT (11-12 июня 2009 года в г. Алматы).

- Меморандум о взаимопонимании между министерством транспорта и коммуникаций РК и Министерством транспорта РФ о сотрудничестве и развитии автомобильных дорог по маршруту Санкт-Петербург - Казань - Оренбург - Актобе - Алматы (проект «Западная Европа – Западный Китай») (22 сентября 2008 года в г. Актобе).

- Меморандум между министерством транспорта и коммуникаций РК и министерством транспорта КНР о создании автотранспортного коридора «Западная Европа – Западный Китай» (16 апреля 2009 года в г. Пекине).

- Кроме того, планируется подписание Меморандума о взаимопонимании между Правительством Республики Казахстан и Международным союзом автомобильного транспорта о развитии грузовых перевозок между Азией и Европой и между основными мировыми рынками через территорию Республики Казахстан.

• Также ведется работа по присоединению Казахстана к международной системе «Зеленая карта».

• В целях продвижения необходимо отметить, что для Казахстана присоединение к системе «Зеленая карта» облегчило бы осуществление перевозок владельцами автотранспортных средств в страны Европейского союза, СНГ и Балтии, а также некоторые страны Азии. На сегодняшний день участниками этой системы являются 48 стран.

«Западная Европа - Западный Китай»

- На всемирной транспортно-экономической конференции «TransEurazija 2008», состоявшейся в Астане прошлой осенью, было решено формировать единое транспортное пространство Евразия-ЕС и осуществлять проект «Западная Европа – Западный Китай». Новый маршрут перевозки товаров должен быть примерно на 15 тысяч километров короче дороги через Суэц вокруг Африки. Как идет осуществление этого проекта?

- Во исполнение послания главы государства народу Казахстана «Рост благосостояния граждан Казахстана – главная цель государственной политики» начата практическая реализация самого крупного в Казахстане транспортного проекта «Западная Европа - Западный Китай».



Строительство международного транзитного коридора «Западная Европа - Западный Китай» входит в перечень «прорывных проектов», утвержденных премьер-министром Республики Казахстан 15 апреля 2008 года.

Транзитный коридор «Западная Европа - Западный Китай» является самым коротким путем из Китая в Европу с минимальным количеством стран-участниц, а значит, и границ. Соответственно, это позволит значительно сократить время доставки груза из Китая в Европу. Коридор будет обеспечивать грузоперевозки по трем основным направлениям Китай - Казахстан, Китай - Центральная Азия, Китай - Россия - Западная Европа, объемы грузоперевозок к 2020 году составят 33 млн тонн.

Транзит влечет за собой огромный мультиплекативный эффект, выраженный в развитии внутренней и внешней торговли, снижении себестоимости товаров и услуг, росте агропромышленного, машиностроительного, добывающего секторов и многих других аспектов развития.

Общая стоимость проекта составляет 825 млрд тенге, из которых займы финансовых институтов - 422,5 млрд тенге, из республиканского бюджета выделяется 136 млрд тенге, 266,6 млрд тенге приходится на концессионные проекты.



Бюджетом 2009 года на реализацию проекта предусмотрено выделить 31,3 млрд тг. Планируется начать работы по реконструкции участков протяженностью 970 км в Кызылординской и Жамбылской областях, завершить проектно-изыскательские работы на участке Актобе - Мартук и продолжить на участке Карабутак - Иргиз - граница Кызылординской области.

На сегодня подписаны соглашения о займах с четырьмя банками: Всемирным, Европейским, Азиатским и Исламским.

Если говорить о социальных аспектах проекта, то по ходу освоения средств и по мере реализации в пик строительства на проекте будет задействовано до 50 тыс. человек. Также после окончания строительства вдоль коридора будет построено множество инфраструктурных сооружений (кафе, АЗС, СТО, мотели и т.д.), что в свою очередь обеспечит работой местное население, проживающее вблизи коридора.

Согласно ТЭО транзитный коридор будет проходить по территории пяти областей Казахстана, где проживает 4,6 млн человек, или треть населения республики.

Кроме того, улучшение качества дорог положительно влияет на состояние безопасности на дорогах.

В ТЭО проекта «Западная Европа - Западный Китай» проведена оценка среднегодовой экономической выгоды от сокращения ДТП и

количества погибших людей. Среднегодовой суммарный экономический эффект от реализации проекта оценочно составит 19,4 млрд тг.

Маршрут Литва - Казахстан - Литва: был бы груз

- Говоря о пути в Европу, общем пространстве Казахстана и ЕС, невозможно пройти мимо Литвы, удобное географическое положение которой предоставляет возможность Казахстану и другим азиатским странам направлять свои грузы через Клайпедский морской порт в Скандинавию и Западную Европу. Как вы расцениваете предложение министра транспорта Литвы Элигиюса Масюлиса расширить маршрут поезда смешанных перевозок «Викинг», связав его с международным транспортным коридором TRACECA, и пустить прямой контейнерный поезд по маршруту Литва - Казахстан - Литва?

- Казахстан готов поддержать предложение о расширении маршрута поезда смешанных перевозок «Викинг» и далее по маршруту TRACECA, а также о запуске прямого контейнерного поезда по маршруту Литва - Казахстан - Литва при условии наличия грузовой базы.

Кроме того, в целях сохранения и привлече-



ния дополнительных транзитных грузопотоков в контейнерах АО «НК «Қазақстан темір жолы» установлены понижающие коэффициенты к ставкам тарифной политики Казахстанской железнодорожной администрации на перевозки грузов в крупнотоннажных груженых (вне зависимости от принадлежности контейнера) и порожних собственных контейнеров по всем транзитным участкам Казахстана.

- Какие вы видите еще возможности сотрудничества Казахстана и Литвы?

- 21 июля 1993 года подписано соглашение между Правительством Республики Казахстан и Правительством Литовской Республики о железнодорожном сообщении и сотрудничестве в области железнодорожного транспорта, вступившее в силу 3 декабря 1993 года.

В настоящее время используется маршрут контейнерного поезда Женишке - Клайпеда. График движения контейнерного поезда Женишке - Клайпеда - Женишке при содействии дирекции Совета по железнодорожному транспорту государств-участников СНГ согласован с железнодорожными администрациями Литовской Республики, Республики Беларусь, Российской Федерации.

Согласно разработанному графику движения контейнерного поезда по маршруту Женишке - Клайпеда, расстояние в 3 012 км контейнерный поезд при маршрутной скорости

612 км/сутки преодолевает за 4 суток 22 часа 3 минуты с учетом стоянок на пограничных передаточных станциях Озинки (РК), Злынка (Российская Федерация), Гудогай (Республика Беларусь). С начала 2008 года по маршруту Женишке - Клайпеда организовано четыре контейнерных поезда, в составе которых перевезено 399 двадцатифутовых контейнеров принадлежащности Республики Казахстан с грузом ферросплавов в объеме 7 382 тонны.

Учитывая большой грузопоток в направлении города Алматы, считаем целесообразным продлить указанный маршрут до Алматы. В дальнейшем, в случае необходимости отправки контейнерных грузов в страны Средней Азии, можно проработать маршрут контейнерного поезда направлением в страны Средней Азии.

Сотрудничество в области водного транспорта осуществляется в рамках ряда соглашений, подписанных в период с 1997 по 2001 год. Целесообразность развития сотрудничества с портами Литвы обусловлена необходимостью обмена опытом, развития грузопотоков, а также поиска новых транзитных возможностей портов Актау и Клайпеда.

В настоящее время транспортировка экспортных и транзитных грузов водным транспортом из Казахстана в Литву возможна по следующему маршруту: порт Актау - порт Астрахань - далее по реке Волга и Волго-Балтийскому каналу с выходом в Балтийское море и порты Прибалтики. Однако транспортировка груза указанным способом является неэффективной в связи с длительным сроком доставки грузов и необходимостью получения разового разрешения российской стороны на использование ее внутренних водных путей.

В этой связи для грузоотправителя более привлекательным способом транспортировки грузов между Казахстаном и Литвой является транспортировка железнодорожным транспортом. При этом до настоящего времени транспортировка грузов через порт Актау в направлении порта Клайпеда в рамках международного транспортного коридора «TRACECA» не осуществлялась.

Взаимодействие в области автомобильного транспорта регулируется соглашением между Правительством Республики Казахстана и Правительством Литовской Республики о международных перевозках пассажиров и грузов автомобильным транспортом, подписанным 21 июля 1993 года в Вильнюсе, которое предусматривает разрешительную систему осуществления международных автоперевозок. Если опираться на статистику, можно отметить увеличение грузооборота. Думаю, с реализацией запланированных инфраструктурных проектов эти цифры в ближайшие годы претерпят большие изменения.

Касательно отрасли гражданской авиации, несмотря на наличие соответствующего соглашения, сотрудничество в этой сфере пока не реализовано в полной мере. С учетом того, что Казахстан планирует обновлять свой воздушный парк, а казахстанские компании нацелены на расширение географии полетов, мы готовы рассмотреть предложения в этой области.



Minister of Transport of Germany Wolfgang Tiefensee

Responsibility for the future

Marija Misk

Germany was one of the countries to support Lithuanian initiative expressed during the 8th meeting of Foreign Ministers in Hamburg in 2007 to organize the meeting of Transport Ministers of Europe and Asia within the framework of ASEM cooperation.

Germany, having approved this initiative which rose from the need to have well-balanced and sustainable intercontinental transport system, thinks that closer cooperation and regular interchange of ideas in ministerial level among ASEM countries might make a major contribution to the ongoing evolution of responsive, sustainable, safe and secure transport, facilitate trade between Asia and Europe. In the opinion of German Government it is possible to hope that such cooperation among ASEM countries will succeed in reaching a greater level of common agreement on effective measures to combat climate change and environmental degradation.

Obstacles with historical roots

Getting ready for this meeting and analysing what problems do interfere for more effective cooperation of Europe and Asia transport

sectors and how to solve them, the Minister of Transport of Germany Wolfgang Tiefensee says that comparing road, air and waterborne modes,

there are certain obstacles in the rail sector that hamper rapid growth in international services. Some of these obstacles have historical roots. For a long time, the railways have been mostly geared to national conditions. This has resulted in different developments in many spheres, including technology. These differences include different power supply and signalling systems and different gauges. Trans-loading freight or changing the gauge of rolling stock is always at the expense of transport time. Establishing interoperability, i.e. extensive harmonization of railway technology, is essential if international rail transport is to be made more competitive. We have adopted appropriate legal instruments within the European Union. In the future, greater account will have to be taken of the approximation of rail systems when upgrading international corridors, thinks the Minister of Transport of Germany.

German competitive business strategy

Eliminating historical obstacles Germany casts a glance to the future by presenting its transport strategy actively and effectively in international transport and logistics exhibitions and conferences. Against the background of traffic growth, the onward march of globalization and changing production processes, and given the need to combat climate change, Germany, as an industrial location and transit country, is dependent on an efficient, effective and intelligent transport system that will also be able to meet the challenges of the future. Germany has created an overall strategy with a master plan for cargo transportation and logistics. This strategy reflects the economic and ecological trends that are currently foreseeable. In this document the focus is on the overall transport system. The Master plan is therefore specifically geared to energy sustainability.

Germany also wants to provide logistics services to foreign partners. The motto of the initiative is Germany – Gateway to Europe. This initiative has met with a great international response. Numerous foreign shippers have shown interest in Germany as a logistics centre. Numerous foreign logistics service providers have enquired about possibilities of cooperation with German logistics operators or have expressed their interest in a transfer of logistics know-how, considers Wolfgang Tiefensee.

Important place for China market

Germany gives high priority to tackling combat change. It engages in an exchange of ideas and experience and cooperates with numerous countries, including several ASEM states, to seek common approaches to ensuring sustainable transport. To this end, Germany also promotes the International Transport Forum, which meets annually to address topical issues of global transport. In this sense important place is allotted to China. According to the Minister of Transport of Germany, China like other countries realize



Ответственность за будущее

Мария Миск

Германия была одной из стран, поддержавших инициативу Литвы, выраженную в 2008 году на 7-й встрече министров иностранных дел в Гамбурге, организовать в рамках сотрудничества встречу министров транспорта Европы и Азии.

Германия одобрила эту инициативу, возникшую из потребности иметь сбалансированную и долговечную трансконтинентальную транспортную систему, и считает, что более тесное сотрудничество и регулярный обмен мнениями на уровне министерств между странами ASEM может внести больший вклад в эволюцию долговечного, безопасного транспорта и облегчить торговлю между Азией и Европой.

По мнению германского правительства, такое сотрудничество поможет странам ASEM взять на себя общую ответственность и добиваться действенных соглашений по эффективным мерам в борьбе с изменением климата и деградацией окружающей среды.

Преграды с историческими корнями

В ходе подготовки к этой встрече анализировались проблемы, мешающие более эффективному сотрудничеству транспортных секторов Европы и Азии, и способы их решения. По мнению министра транспорта Германии Вольфганга Тифенси (Wolfgang Tiefensee), при сравнении автомобильного, воздушного и морского транспорта определенные препятствия, которые мешают быстрому росту международных услуг, имеются в железнодорожном секторе.

Некоторые препятствия имеют исторические корни. Долгое время железные дороги были лучше всего приспособлены к национальным условиям. Это отразилось на развитии многих областей, в том числе и новейших технологий. Важными различиями в национальных железных дорогах, мешающими сотрудничеству, являются неодинаковые системы энергоснабжения и сигнализации и разная ширина колеи. При перегрузке груза или смене подвижного состава транспортировка занимает больше времени. Добиваясь операционной сочетаемости, т.е. расширенной гармонизации железнодорожных технологий, важно, чтобы международный железнодорожный транспорт был конкурентоспособным. Германия создала соответствующие, действующие в Европейском союзе, правовые инструменты. В будущем при обновлении международных коридоров большее внимание следует уделять сочетаемости железнодорожных систем, считает министр транспорта Германии.

Стратегия конкурентоспособного бизнеса Германии

Удаляя исторические препятствия, Германия смотрит в будущее, активно и эффективно представляя свою транспортную стратегию на международных выставках и конференциях по транспорту и логистике. Думая об интенсификации движения, о происходящем ныне процессе глобализации, смены производства и потребности учитывать изменение климата, Германия как индустриальная и транзитная страна зависит от эффективности и продуманности транспортной системы, которая также должна соответствовать вызовам будущего. Германия создала общую стратегию конкурентоспособного бизнеса, в которой намечен генеральный план транспортировки грузов и логистики. Эта стратегия отражает развивающиеся направления экономической и экологической деятельности. В документе основное внимание обращается на общую транспортную систему. Генеральный план ориентирован на долговечность энергии.

Германия готова оказывать логистические услуги зарубежным партнерам. Мото этой инновации – «Германия – ворота в Европу». Эта инициатива получила международный ответ. Многие иностранные грузоотправители заинтересовались Германией как центром логистики. Немало зарубежных поставщиков логистических услуг интересуются возможностями сотрудничества с германскими операторами логистики.

that it is necessary to include the issues of energy efficiency and energy supply in its plans for the future.

The sustained strong economic growth of China is bringing about an increased demand for transport and mobility and it results in the growth of traffic. Rapid growth of traffic in its turn is placing great demands on energy security and environment protection requirements.

In the light of this situation, German and Chinese players from government and industry have come together in the German-Chinese Sustainable Fuel Partnership. The aim of this partnership is to develop alternative and sustainable strategies for energy supply in transport sector. Sustainable Fuel Partnership covers the efficiency of diesel vehicles, clean diesel, bio-fuels, hydrogen and fuel cells and battery electric vehicles. The regulatory framework and the further development of standards also play a part in this process. Cooperation with China is going on with bilateral trust spirit.

Train Berlin-Beijing will operate

Germany anticipated a lot from the railway route Berlin-Beijing. Within the framework of their Joint Venture Trans Eurasia Logistics GmbH (TEL), Deutsche Bahn AG and the Russian Railways (RZD) plan to operate regular rail freight services between Germany and China. The test train that ran from Beijing to Hamburg last year demonstrated that carriage by rail, which takes 15 days, is more competitive compared with container ship, which takes around 30 days. W. Tiefensee says that the general economic and financial crisis has also left its mark on the freight transport and logistics market. When the currently low level of traffic and freight rates have picked up again, it will be possible to commence regular train services between Germany and China. The scope for Euro-Asian transport exists. Forecasts covering the period to 2030 predict a significant increase in trade.

The role of Lithuania in Northern Dimension Partnership

Livening in cooperation among Germany, Russia and Lithuania should be felt.

Over the past 18 years, Germany and Lithuania have built up such relationship that can be characterized by a high level of partnership, states W.Tiefensee. Our two countries cooperate closely and in a spirit of trust, not only on bilateral issues but also at EU level. Russia is one of Germany's major trading partners. Movement through and transhipment in Lithuania play a major role in freight traffic flows between Europe and Russia. Against this background, upgrading the East-West route remains a major objective for the entire European freight transport sector. It would be a welcome step if development of the transport network, especially in North-Eastern Europe, could be given a stronger boost by the creation of the Northern Dimension Partnership on Transport and Logistics (NDTLP), the Minister of Transport of Germany is sure.



Важное место для китайского рынка

Особый приоритет Германия отдает борьбе с изменением климата. Ставя целью добиться общей ответственности стран за долговечность энергии и долговечность транспорта, она сотрудничает со многими странами, включая несколько стран ASEM, обменивается опытом и идеями. Так, Германия присоединяется к ежегодному Международному транспортному форуму, который рассматривает актуальные вопросы глобального транспорта. В этом смысле важное место отводится китайскому рынку.

По мнению министра транспорта Германии, Китай, как и другие страны, понимает, что в свои будущие планы надо включить вопросы эффективности энергии и подачи энергии. Быстрый рост экономики Китая диктует более значительные потребности в мобильности, следовательно, и в развитии транспорта. Быстрый рост движения, в свою очередь, повышает требования к безопасности энергии и защите окружающей среды.

В такой ситуации представители правительства и участники промышленности Германии и Китая объединились в Германо-Китайское партнерство долговечного топлива. Цель этого партнерства – внедрять и расширять использование альтернативной и долговечной энергии в транспортном секторе.

Стратегия партнерства долговечного топлива учитывает и эффективность энергии дизельных двигателей, использование чистого дизельного топлива, биотоплива, водорода, производство автомобилей, работающих на электроэнергии и других элементах топлива, не наносящих вреда окружающей среде. Регулируемая основа и развитие стандартов также играют важную роль в этом процессе. Сотрудничество с Китаем в этих областях проходит в добром духе взаимодоверия.

Поезд Берлин-Пекин будет курсировать вновь

Германия многое ожидала от железнодорожного маршрута Берлин-Пекин. На основе совместного предприятия «Trans Eurasia Logistics GmbH (TEL)» компания «Deutsche Bahn AG» и Российские железные дороги планируют оказывать услуги железнодорожных грузоперевозок между Германией и Китаем. Пробный поезд, который в прошлом году курсировал между Пекином и Гамбургом, продемонстрировал, что занимающая 15 дней перевозка грузов по железной дороге более конкурентоспособна по сравнению с судном-контейнеровозом, на котором перевозка занимает 30 дней.

В.Тифенси говорит, что общий экономический и финансовый кризис оставил след и на рынке грузоперевозок и логистики. Когда экономика начинает оживать и цены на пе-

ревозку грузов растут, можно снова начать регулярное движение поезда между Германией и Китаем.

Грузооборот в Евразии для этого достаточный. До 2030 года здесь прогнозируется значительная активизация торговли.

Роль Литвы в партнерстве Северного измерения

Активизация должна стать заметной и в сотрудничество Германии, России и Литвы.

За последние 18 лет Германия и Литва установили такие отношения, которые можно характеризовать как партнерство высокого уровня, утверждает В.Тифенси. Страны тесно сотрудничают в духе доверия не только по двухсторонним вопросам, но и на уровне ЕС. Россия является одним из крупнейших торговых партнеров Германии. Перевозка товаров через Литву имеет большое значение для грузовых потоков между Европой и Россией. Это обстоятельство должно стать серьезным основанием для всего европейского грузового транспорта при обновлении маршрута Восток-Запад. Было бы похвально, если бы в развитии транспортной сети, особенно в Северо-Восточной Европе, более динамичный рост происходил в создании Партнёрства транспорта и логистики северного измерения (NDTLP) убежден министр транспорта Германии.

NEWS



airrail NEWS presented in India

The Asian railways perspectives were discussed in the international conference Rail Systems Asia 2009 in New Delhi, on the beginning of September.

The dedicated airport railways publication *airrail NEWS*, the joint product of UK and international business magazine JURA MOPE SEA, sponsored a special *air-rail* session where the perspectives of airport connectivity of Asian countries discussed.

The director of the company *Air Rail News Ltd* registered in Great Britain and the editor of the website Milda Manomaityte talked about the existing and planned Asian air-rail links.

The representatives of the Ministries of Finance, Railways and Transport from India, Thailand, Singapore, Sri Lanka and other Asian countries took part in the conference.

To view the interactive map with existing and planned air-rail links in Asia, please visit

www.airrailnews.com.



1. The delegates of the conference discussing the future of Asian airport rail links in the dedicated air-rail session.
2. The construction of Delhi Metro Airport Express Line.
3. Editor of *airrail NEWS* Milda Manomaityte and Director of UK consultancy Prophet Consulting Graeme Hay in the tunnel of the future Delhi Metro Airport Express Line.

НОВОСТИ



В Индии представлен «airrail News»

На прошедшей в столице Индии Нью-Дели в первых числах сентября международной конференции «Rail Systems Asia 2009» обсуждались перспективы железных дорог Азии.

На специальной сессии «airrail», которую спонсировало «airrail News» - совместное издание Великобритании и международного журнала JURA MOPE SEA, был представлен интернет-портал аэропортов и железных дорог www.airrailnews.com

Директор зарегистрированной в Великобритании компании «Air Rail News Ltd» и редактор портала Милда Маномайтите познакомила участников конференции с имеющимися и планируемыми сообщениями Азиатских аэропортов и железных дорог.

В конференции приняли участие представители министерств железных дорог, транспорта, финансов Индии, Таиланда, Сингапура, Шри-Ланки и других азиатских стран, а также специалисты железнодорожного транспорта.

Интерактивную карту с имеющимися и планируемыми сообщениями Азиатских аэропортов и железных дорог можно найти на портале www.airrailnews.com

Международные специализированные выставки

Транспорт +Логистика 2009

Новейшие транспортные средства, услуги, инфраструктура

ИнтерСклад 2009

Современные комплексы, технологии, оборудование

30 сентября –
3 октября

Украина. Киев

Международный выставочный центр

(Броварской пр-т 15, ст.м. «Левобережная»)



В рамках выставок 01.10.09 р. – 11-я научно-практическая конференция
«Рынок услуг комплексных транспортных систем и прикладные проблемы логистики»

За информацией и заявками на участие обращаться в компанию

AUTOEXPO

Тел.: +38(044) 351-7700, 351-7711. Факс: +38 (044) 3517715

e-mail: office@autoexpo.ua

www.autoexpo.ua



Readers of Magazine JURA MOPE SEA





Differences among the countries should not interfere with cooperation

Nijole Petrauskienė

Washington News Digest

In the eyes of global economic crisis people look at the big countries with anxiety and hope – the main producers, transporters and consumers of goods. Such countries are the USA and China.

We suggest for your attention the answers of the acting economic chief in the State Department's Office of Chinese and Mongolian Affairs Slawn Flatt to the people of different countries of the world in the open USA discussion website about China and USA economic relations.

-Why is U.S. and China relationship important?

- President Obama and President Hu have agreed that they aim to build a positive, cooperative, and comprehensive relationship for the 21st century. That does not mean that we agree on everything, of course, but we do discuss areas where we don't agree, such as human rights, in a candid way. The bilateral relationship between the U.S. and China is important because there are a number of global challenges such as the financial crisis and climate change, as well as regional security challenges such as North Korea that can't be met without both of our countries cooperating. The U.S. and China are the world's largest producers and consumers of energy. The U.S. is China's second-largest export market. Although people focus on the trade deficit that the U.S. has with China, they fail to recognize that China is an important export market for the U.S. Between 2000 and 2008, U.S. exports to China increased by more than 300 percent.

- Are China goods safe?

- Most consumer products used in the United States are imported and many of these imports are from China. Relatively few are found to be hazardous or in violation of US requirements.

- How much in debt is the U.S. to China?

- According to the most recent figures (2008), China held around 1.2 trillion dollars in U.S. securities. Of that amount, China held about 522 billion in Treasury debt and 369 billion in agency asset backed securities

- What happened at SED these past weeks?

- The Strategic and Economic Dialogue (S&ED) allowed senior Chinese and American leaders to meet and discuss political, military, environmental and economic issues face-to-face. Leaders discuss issues where both countries can cooperate such as North Korea and piracy in the Gulf of Aden as well as issues where we differ such as human rights. The goal of the S&ED is to promote mutual understanding and trust between our two countries. Among the S&ED's accomplishments was the negotiation of a Memorandum of Understanding to Enhance Cooperation on Climate Change, Energy and Environment. The memorandum establishes a dialogue on what both countries are going to do to reduce emissions and advance international climate change negotiations.

- Who has more at stake for USA-China relation? China needs Strong USA consumer or USA needs strong China market?

- I don't think that there is one side that has a greater stake in the economic relationship than the other. Both sides benefit. U.S. consumers get inexpensive products and China gets exports. However, due to the global financial crisis, both sides realize that things are going to have to change. U.S. consumers will have to save more and China can't rely on exports as much for its growth.

- There used to be tensions between the USA and China, do you think that this will have a negative impact on their economic relations?

- It is in the interests of both China and the U.S. to have good economic relations. China is our number 3 trading partner and we are China's 2nd largest partner. The U.S. and China don't

always agree on everything but both countries try to make sure that differences don't have an impact on the economic relationship.

- How USA and China deal with climate change together?

- The U.S. and China are the world's largest consumers and producers of energy. In order to deal with climate change, both China and the United States will have to make changes. During the Strategic and Economic Dialogue, our leaders signed a memorandum of understanding to work together to promote better cooperation on things like green technology and how to pass to low-carbon economies. Once a year, senior leaders from China and the U.S. meet to discuss economic, political, military and environmental issues. The last meeting was in Washington in July.

- Do you think Chinese economy can excel American in a coming century?

- It is true that China has a higher growth rate than the U.S. but China is a developing country. Developing countries have higher growth rates than mature countries. The U.S. economy is four times bigger than China's. On a per capita basis, the U.S. economy is about 20 times bigger.

- Having regard to the settlement of Chinese, do their savings exceed the USA?

- The Chinese do have much higher savings rate than the U.S. However, Americans are starting to save much more due to the economic crisis. Part of the reason that Chinese save so much is that they do not have a social safety net. What I mean by that is that they don't have health and retirement programs. As a result, they have to save more to be ready for emergencies. The Chinese government has started to increase its social programs as it seeks to move its economy away from depending so much on exports. As that happens, Chinese citizens will probably begin to save less and spend more on consumer goods.



5th PorTech Summit 2009

October 28-30, 2009
Shanghai Marriott Hotel Hongqiao, China

A Must-Attend Port Industry Event in Asia!

- Voice from Global Ports • Latest Technology Advancement • Sustainable Development
- Half Day Pre-conference Workshop • Speed Network • Yangshan Port Offsite Visit

Following is some of our confirmed distinguished speakers:

 Sun Jianping Director General Shanghai Municipal Transport and Port Authority	 Lu Jianming Vice President Dalian Port Corporation	 Ma Yongzhi Deputy Director General Bureau of Communications of ShenZhen Municipality	 Zhou Bo President Yantai Port Authority	 Wang Yongjun Director General Xiamen Port Authority
 Wang Haiping Chief Editor Port Economic	 Yu Shen Deputy Director Shanghai Customs Authorities	 Tau Morwe CEO Transnet Port Terminals	 Olivier de la Laurencie Operation Director Port of Le Havre	 Santiago Milà Deputy Managing Director Port of Barcelona
 Rafael Aznar Garrigues Chairman Valencia Port Authority	 Ho-Chul PARK General Manager Busan Port	 Bob Goldfield Director General Port of Dover	 Tim Waggett Director of Finance Port of Dover	 Keith Nuttall Commercial Manager Gulfainer Company Ltd
 Janardhana Rao Managing Director India Ports Association	 Shri S S Hussain Chairman Jawaharlal Nehru Port Trust	 Stan De Smet General Manager Phaeros Group BVBA	 Jonathan Beard Managing Director GHK Hong Kong	 Gert-Jan Nieuwenhuizen Chief Representative Asia Pacific Port of Amsterdam

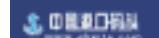
Supported by



Sponsors



Media Partners



Различия между странами не должны мешать сотрудничеству

Перед лицом мирового экономического кризиса люди с тревогой и надеждой смотрят на крупные державы – основных производителей, транспортировщиков и потребителей товаров. Таковыми являются США и Китай.

Предлагаем вашему вниманию ответы исполняющего обязанности руководителя департамента правительства США по делам Китая и Монголии Слона Флэтта на вопросы людей разных стран мира на открытом дискуссионном сайте правительства США об американо-китайских экономических отношениях.

Нийоле Пятраускене
«Washington News Digest»

- Почему отношения между Китаем и США так важны?

- Президент Обама и президент Ху договорились, что их цель и задача на XXI век – создавать позитивные и всесторонние отношения по сотрудничеству. Это, разумеется, не означает, что мы обсудили те сферы, по которым не ладили, такие как, например, права человека. Двухсторонние отношения между США и Китаем важны, так как имеется много глобальных вызовов, таких как финансовый кризис и изменение климата, а также региональные вызовы безопасности, такие как проблемы Северной Кореи, которые нельзя преодолеть без сотрудничества обеих стран. США и Китай являются крупнейшими производителями в мире и крупнейшими потребителями энергии. Эти страны являются вторыми по рынку экспорта. Хотя люди обращают внимание в основном на дефицит торговли, который между США и Китаем становится все ощутимее, они не могут не признавать, что Китай является важным рынком экспорта для Соединенных Штатов Америки. В 2000-2008 годах экспорт США в Китай вырос более чем на 300 процентов.

- Безопасны ли китайские товары?

- Большинство товаров потребления, используемых в США, импортированы, и большая их часть – из Китая. Сравнительно небольшая часть этих товаров считается опасными или не соответствующими требованиям США.

- Сколько США задолжали Китаю?

- По последним данным 2008 г., Китай владел американскими ценностями бумагами на 1,2 триллиона долларов. Из этой суммы около 522 миллиардов долларов составил долг казны и 369 миллиардов – имущество, обеспеченное ценностями бумагами.

- Что в последнее время произошло со стратегическим и экономическим диалогом?

- Стратегический и экономический диалог (S&ED) позволил высшим руководителям Китая и Америки встретиться и с глазу на глаз обсудить политические, военные, экологические и экономические вопросы. Руководители обсуждают вопросы, в решении которых обе страны могут сотрудничать: это, например, проблемы Северной Кореи или пиратства в Аденском заливе, или вопросы, где наши мнения расходятся, такие как нарушения прав человека. Цель S&ED – поощрять взаимопонимание и взаимное доверие между странами. Достижением являются переговоры S&ED по поводу Меморандума понимания,



США и Китай не всегда ладят по всем вопросам, но страны стараются гарантировать, чтобы эти различия не оказывали влияния на экономические отношения.

- Как США и Китай расценивают изменение климата?

- США и Китай являются крупнейшими потребителями в мире и крупнейшими производителями энергии. Чтобы эффективно решать вопросы изменения климата, как Китай, так и США должны будут меняться. Во время стратегического и экономического диалога руководители наших стран подписали Меморандум о понимании и договорились вместе работать и поощрять сотрудничество по таким вопросам, как зеленые технологии, переход к экономии угля. Раз в год высшие руководители Китая и США будут встречаться для обсуждения экономических, политических, военных и экологических вопросов. Последняя такая встреча состоялась в июле в Вашингтоне.

- Не думаете ли вы, что в будущем веке хозяйство Китая может опередить американское?

- Это правда, что у Китая темпы роста выше, чем у США, но Китай – развивающаяся страна. Развивающиеся страны достигают гораздо более высоких темпов роста, нежели развитые. Хозяйство США в четыре раза крупнее китайского. Говоря о капитале, приходящемся на одного человека, в США он примерно в 20 раз больше.

- Если говорить о жизни китайцев, их сбережениях, превышают ли они сбережения жителей США?

- Действительно, у китайцев больше сбережений, чем у американцев. Однако и американцы из-за экономического кризиса начинают больше экономить. Отчасти из-за того, что китайцы стараются накопить больше средств, у них нет сети социальной защиты. Я имею в виду, что у них нет программ здравоохранения и пенсионных программ. Поэтому они вынуждены копить деньги, чтобы подготовиться к критическим жизненным ситуациям. Правительство Китая начало расширять свои социальные программы и стремится уберечь свою экономику от экспортной зависимости. Когда это произойдет, граждане Китая, быть может, станут меньше копить и тратить больше денег на товары широкого потребления.

Russian Transport Daily Report



RTDR
Russian Transport Daily Report



RTDR is a daily news service for international transport and logistics professionals who focus on the Russian market

Accurate information for market leaders:

- transport and logistic companies
- industry investors
- cargo owners
- logistics infrastructure developers
- professional media

Russian Transport Daily Report is information hub for the Russian transport and logistics. In every issue you will find news, statistic and financial information about:

- Aviation
- Maritime
- Railway
- Finance
- Automotive
- Infrastructure
- Logistics and customs
- Investment projects

More than **12420** qualified subscribers

Subscribe now at www.RTDR.ru and join the club!



Advertise with us and let your partners learn more about you.

Please send your enquiry to advertising@dars.ru

Information which makes all the difference in your business!



History with pirates' attack on Lithuanian transport refrigerator Saturnas at the coasts of Nigeria and their seizing of five members of the crew shook the whole Lithuania. It was a serious trial both for the seafarers themselves and for their families, for ship-owners and for the state authorities. All of them passed the trial. Thanks to the efforts of a shipping company Limarko and the Ministry of Foreign Affairs of Lithuania the seafarers successfully returned to their native country after 11 days of captivity.

Working groups are formed in the company Limarko and in the Ministry of Foreign Affairs of Lithuania that are analyzing the lessons of this special case at sea and they are preparing recommendations for the actions of the state institutions and the crew on ships working in dangerous regions in similar situations. The Minister of Foreign Affairs of Lithuania Vygaudas Usackas at August Summit of the heads of external-political institutions of the Baltic States and the countries of North Europe that took place in Reykjavik proposed to prepare more effective measures in fighting the piracy that should be coordinated by NATO and EU levels.

The state cannot join the negotiations with bandits

The attack of the motor-ship Saturnas took place on the 3rd of August night when the ship was mooring in the delta of the river Eskravos and it was waiting for unloading of cold fish in the port of Koko. Dressed in military form and hiding the faces under black masks, the pirates sailed to the ship on a speedy cutter and climbed up to the deck of the ship by ropes. Threatening with guns the crew of 14 seafarers, they seized 49 year old captain Sergei Triskin, 60 year old senior mechanic Aleksandr Alatyrcev, 50 year old cook of a ship Aleksandr Solovjov and 59 year old motorist-welder Vladas Kersys and 62 year old motorist Vladimiras Bazevicius as hostages and took them to the unknown direction.

The next day the Minister of Foreign Affairs of Lithuania came to Klaipeda Company Limarko having interrupted his vacation. For several hours he discussed the situation and the measures how to free the seafarers with the Director General of the Company Vytautas Lygnugaris. A group was formed at the Government of Lithuania how to manage the crisis. NATO and EU authorities were informed about the pirates' attack of Lithuanian ship and the seizure of five seafarers. On the 5th of August Interpol joined in the search of the hostages.

It is necessary to note that up till that event Lithuania had no knowledge in solving similar situations. 10 years ago the ship Algirdas of Lithuanian Shipping Company was attacked in t h e

In d i a n

- confirmed the head of the Ministry of Foreign Affairs of Lithuania.

The seafarers were released without ransom?

The shipping company Limarko and the members of crisis management group gave rather reserved comments about the situation concerning the liberation of hostages and for the sake of safety of the seafarers did not disclose full information. On the 5th of August Director General of the company Limarko V. Lygnugaris informed the journalists that all five seafarers were alive and healthy, and it meant that they had managed to come into contacts with the plunderers. But the heads of the company and the Minister V. Usackas had regular meetings with the families of the seafarers and were open to them. Dalia Grybauskaite, the President of Lithuania, was daily informed about all progress steps concerning the liberation of the seafarers.

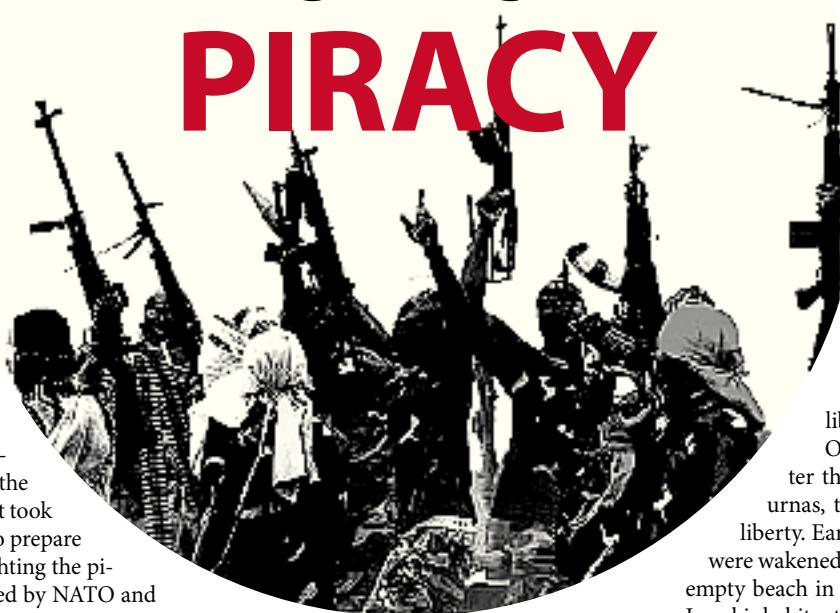
On the 14 of August 11 days after the attack of the motor-ship Saturnas, the captured seafarers regained liberty. Early in the morning the hostages were wakened up and brought by a cutter to an empty beach in the vicinity of the port of Vari. Local inhabitants informed the police about the appearance of five white people. By the request of the captain S. Triskin, the ship agent was called out to the police where the seafarers were interrogated. When all formalities at the police station were finished, he first of all took the former hostages to the city hospital – after 11 days of stay in the jungles there was real possibility to fall ill with malaria. Having investigated the seafarers thoroughly, Nigerian medical people found nothing dangerous for their health.

„This day became a real holiday not only for the families of five seafarers but also for our company. I will be true if I say that the liberation of them – is a holiday for Lithuania as well”, - said the head of Limarko V. Lygnugaris.

He said that the company did not pay any ransom, besides – the plunderers even did not address the ship-owner with any requirements. He only let the words out that the Nigerian ship agent and one of the local legal offices made a lot for the liberation of hostages and he thanked for the help the Ministry of Foreign Affairs of Lithuania.

“I don't know up till now why the pirates had attacked namely our motor-ship as well as I don't know the purpose of the capture of five members of the crew of Saturnas”, - confirmed V. Lygnugaris. The question, concerning the insurance of the ship in case of pirate attacks, remained without answer. Maybe, the insurance company has paid the ransom.

Lithuania proposes to unite in fighting the PIRACY



O c e a n .

Having taken the ship and beaten the members of the crew, the pirates heavily wounded one of the sailors, shot navigation apparatuses and having snatched part of cargo, disappeared.

In March this year the pirates of Somali captured the Norwegian tanker Bow Asiri, where Pavel Galievskij, a citizen of Lithuania, was there. In three weeks the ship owner managed to free the ship and the crew, having paid 2,4 million US dollars. But then, according to P. Galievskij, the situation was not so tragic – the seafarers were not isolated from each other, they continued doing the work on a ship, had meals in a ship galley and they were allowed to call home. But the hostages from Saturnas were kept in an unknown place and in bad conditions, there were no connection with them – one could think about the worst final.

“Because Lithuania has no diplomatic representation in Nigeria, except its Honourable Consul, we came in touch with Germany and other countries having their embassies there. During the whole period of time the consultations were kept with international legal structures. We declared our position immediately: the Government of Lithuania is not coming to any negotiations either with pirates or with terrorists. This principle is being followed by a number of European countries do not wishing to make precedent for blackmail from the criminals' side”,



Having returned to their native country on the 17 of August the five seafarers told that they were taken to the jungles and kept there in some place resembling some military base.

"It was difficult. Like in a film "Stay alive". We encouraged each other and sang songs. We tried to explain the guardians that we were simple seafarers and we were bringing fish to Nigeria", - captain S. Triskin reservedly explained to the journalists about the days of imprisonment. The seafarers said that they were not tortured or beaten, but it was quite unpleasant to be all the time observed by the shells of guns.

Common fight is necessary with pirates

USA, Russia, France and other maritime countries are permanently keeping their navy ships in dangerous regions where pirates traditionally appear. For the defense of the Russian cruiser, the Lithuanian motor-ship Skalve was also used when in December last year the ship happened to sail along the Bay of Aden. According to the captain Vladimir Komolenkov, it became easier for the hearts of the seafarers, when the Russians suggested them free of charge convoy of the caravan of ships under different flags. The dangerous place was passed without any incidents.

In 2008 the pirates had captured 42 ships, imprisoning 815 seafarers. According to the experts' data, their profit from piracy made about 150 million US dollars. Statistics of pirates' attacks of this year resemble the places of war actions. In spite of the fact, that navy ships are brought to the Bay of Aden from a lot of countries of the world, there is a rare month without capturing of 3-8 ships together with their crews. According to the editor-in-chief of Internet-publication Maritime bulletin Mikhail Voitenko, up to the 1st of August Somali pirates had captured 8 ships, 1 yacht, 1 ship without crew and about 150 seafarers including 4 women.

"Usually the pirates capture ships and the crew from 2-3 weeks to 2-3 months depending on the steps of the negotiations. If a ship is insured from pirate attacks and single insurance policy is 20-40 thousand dollars, the pirates manage to get ransom which is paid by the insurance company. Standard ransom is 2-2,5 million dollars. During the last month the pirates became a little calmer. Military experts connect it with the increasing military participation in the Bay of Aden and the readiness of the crews for the parry and better vigilance. But the pirates change their tactics and started to attack the ships far away in the Indian Ocean, leaving the coast for about 600 miles. Even all navy ships of the whole world would not be able to cover the ocean", - said M. Voitenko.

According to his information, presently in Mogadis an international group is working which consists of American experts mainly and negotiators. For the authorities of self-declared Puntland autonomy, which is considered as the centre of Somali piracy, it is proposed to become a base for the fight with piracy. Coastguard service is being founded consisting of 5 thousand people. World community allotted enough funds for training of them, clothing and maintenance.

"Modern pirates use the methods of Middle ages to take the ships by abordage. Practically they dare to attack the ship sailing with a speed of more than 15 knots. As long as piracy - is, in fact, a craft and it is not so difficult to overcome it, if you set yourself such a task seriously. It is unclear why maritime countries up till now have not yet united themselves and did not repulse those craftsmen. In spite of the fact, that it is quite late. The possibility of the threat exists that international professional criminals might take the pirates under their wing. Then ocean shipping would turn to a nightmare", - warns M. Voitenko.

In connection with that, the initiative of the Minister of Foreign Affairs of Lithuania V. Usackas at the Summit in Reykjavik is getting great topicality and modernity.

Jelena Listopad

Литва предлагает объединиться в борьбе с ПИРАТСТВОМ

Елена Листопад

История с пиратским нападением на литовский транспортный рефрижератор «Сатурнас» у берегов Нигерии и похищением пятерых членов экипажа всколыхнула всю Литву. Это было серьезное испытание и для самих моряков и их семей, и для судовладельца, и для государственных властей. Испытание выдержали все. Благодаря усилиям руководства судоходной компании «Лимарко» и Министерства иностранных дел Литвы пробывшие в пленау 11 суток моряки благополучно вернулись на родину.

В компании «Лимарко» и МИД Литвы созданы рабочие группы, которые анализируют уроки ЧП на море и вырабатывают рекомендации по действиям в подобных ситуациях для экипажей морских судов, работающих в опасных районах, и государственных институтов.

Министр иностранных дел Вигаудас Ушацкас на августовском саммите глав внешнеполитических ведомств Прибалтики и стран Северной Европы в Рейкьявике предложил разработать более эффективные меры по борьбе

с пиратством, которые координировались бы на уровне НАТО и Евросоюза.

Государство не вступает в переговоры с бандитами

Нападение на теплоход «Сатурнас» произошло ночью 3 августа, когда судно стояло на якоре в дельте реки Эскравос в ожидании выгрузки мороженой рыбы в порту Коко. Экипированные в военную форму и скрывающие лица под черными масками пираты подплыли к судну на быстроходном катере и по веревкам забрались на палубу. Угрожая экипажу из 14 моряков автоматами, они захватили в заложники 49-летнего капитана Сергея Тришкина, 60-летнего старшего механика Александра Алатырцева, 50-летнего судового кока Александра Соловьева, а также находившихся на вахте 59-летнего моториста-сварщика Владаса Кершиса и 62-летнего моториста Владимира Базавичюса и увезли их в неизвестном направлении.

На другой день в клайпедскую компанию «Лимарко» прибыл прервавший свой отпуск министр иностранных дел Вигаудас Ушацкас.

В течение нескольких часов вместе с генеральным директором «Лимарко» Витаутасом Лигнугарисом он обсуждал ситуацию и меры по освобождению моряков. При Правительстве Литвы была создана группа по управлению кризисом. О нападении на литовское судно и похищении пятерых моряков были поставлены в известность руководство Евросоюза и НАТО. 5 августа к поиску заложников подключился Интерпол.

Нужно отметить, что у Литвы до этого случая не было большого опыта в разрешении подобных ситуаций. 10 лет назад пиратскому нападению в Индийском океане подвергся теплоход Литовского морского пароходства «Альгирдас». Захватив судно, бандиты избили членов экипажа, тяжело ранив одного моряка, расстреляли навигационную аппаратуру и, похитив часть груза, исчезли.

В марте этого года сомалийские пираты захватили норвежский танкер «Bow Asir», на котором находился гражданин Литвы Павел Галиевский. Спустя три недели судовладельцу удалось освободить судно и моряков, заплатив 2,4 миллиона долларов. Но тогда, по словам П.Галиевского, ситуация была не столь трагична – моряков не изолировали друг от друга,

БЕЗОПАСНОСТЬ НА МОРЕ





Экипаж судна «Сатурнас» встретил министр иностранных дел ЛР В. Ушацкас.

они продолжали выполнять судовые работы, питались с судового камбуза, им разрешалось звонить домой. А заложников с «Сатурнас» держали неизвестно в каком месте и жутких условиях, связи с ними не было – можно было предполагать самое худшее.

«Поскольку у Литвы, кроме своего почетного консула, в Нигерии нет дипломатического представительства, мы связались с Германией и другими странами, имеющими там свои посольства. В течение всего времени шли консультации с международными юридическими структурами. Мы сразу заявили о своей позиции: Литовское правительство не вступает ни в какие переговоры ни с пиратами, ни с террористами. Этим принципом руководствуется большинство европейских государств, не желая создавать прецеденты для шантажа со стороны преступников», – утверждал глава МИД Литвы.

Моряков отпустили без выкупа?

Судоходная компания «Лимарко» и члены группы по управлению кризисом довольнодержанно комментировали развитие ситуации с освобождением заложников, не раскрывая в целях безопасности моряков всей информации. 5 августа генеральный директор «Лимарко» В.Лигнугарис сообщил журналистам, что пятеро моряков живы и здоровы, из чего следовало, что контакт с похитителями установить удалось. Но руководство компании и министр В.Ушацкас регулярно встречались с семьями моряков и были с ними более откровенны. Обо всех действиях по освобождению моряков ежедневно докладывалось Президенту Литвы Дале Грибаускайт.

14 августа, спустя 11 суток после нападения на теплоход «Сатурнас», похищенные моряки обрели свободу. Рано утром пленников разбудили и на катере доставили на пустынный пляж рядом с портом Вари. Местные жители сообщили о появлении пятерых белых в полицию. Вскоре в полицейский участок, где допрашивали моряков, прибыл вызванный по просьбе капитана С.Тришкина судовой агент. Когда все полицейские формальности были выполнены, он первым делом отвез бывших заложников в городскую больницу – после 11 суток нахождения в джунглях существовала вероятность заражения малярией. Тщательно осмотрев моряков, нигерийские медики ничего опасного для их здоровья не обнаружили.

«Этот день стал настоящим праздником не только для семей пятерых моряков и для нашей компании. Не ошибусь, если скажу, что их освобождение – это праздник для всей Литвы», – сказал глава «Лимарко» В.Лигнугарис.

По его словам, никакого выкупа за моряков компания не платила, более того – похитители даже не обращались к судовладельцу с какими бы то ни было требованиями. Он только обмолвился, что огромную поддержку в освобождении заложников оказали нигерийский судовой агент и одна из местных юридических контор, благодарили за содействие Министерство иностранных дел Литвы.

«Я до сих пор не знаю, почему пираты напали именно на наше судно, как не знаю и цели похищения пятерых членов экипажа «Сатурнаса», – уверял В.Лигнугарис. Вопрос о том, было ли застраховано судно от пиратского нападения, так и остался без ответа. Возможно, выкуп заплатила страховая компания.

Вернувшись 17 августа на родину пятеро моряков рассказали, что их увезли в джунгли и держали, похоже, на какой-то военной базе. «Было тяжело. Как в фильме «Остаться в живых». Подбадривали друг друга, пели песни. Пытались объяснить охранникам, что мы простые моряки, доставляем в Нигерию рыбу», – скрупульно поведал журналистам о днях заключения капитан С.Тришкин. Как утверждали моряки, их не подвергали пыткам или избиениям, но все время находиться под дулами автоматов было жутковато.

Бороться с пиратами надо сообща

США, Россия, Франция и другие морские державы постоянно держат свои военные корабли в опасных районах, где традиционно орудуют пираты. Защитой российского крейсера воспользовался и литовский теплоход «Скальве», когда в декабре прошлого года ему пришлось следовать Аденским заливом. По словам капитана Владимира Комоленкова, на душу моряков стало гораздо спокойнее, когда россияне предложили им бесплатную проводку в составе каравана из судов под разными флагами. Опасное место проскочили без всяких эксцессов.

В 2008 году пираты захватили 42 судна, удерживая в плену 815 моряков. По данным экспертов, их доход от пиратского промысла составил около 150 миллионов долларов. Статистика пиратских нападений этого года напоминает сводки с мест боевых действий. Не-

смотря на то, что в Аденский залив стянуты военные корабли многих стран мира, редкий месяц обходится без захвата 3-8 судов вместе с экипажами. По сведениям главного редактора интернет-издания «Морской бюллетень» Михаила Войтенко, на 1 августа в плену у сомалийских пиратов находились 8 судов, 1 яхта, 1 судно без экипажа и около 150 моряков, в том числе 4 женщины.

«Обычно пираты удерживают в плену суда и экипажи от 2-3 недель до 2-3 месяцев в зависимости от хода переговоров. Если судно застраховано от пиратского нападения, а разовая страховка за один проход стоит 20-40 тыс. долларов, то пиратам удается быстрее получить выкуп, который платят страховая компания. Стандартный выкуп составляет 2-2,5 млн долл. В последний месяц пираты несколько поутихли. Военные эксперты связывают это с наращиванием военного присутствия в Аденском заливе и готовностью экипажей к отпору, повышением бдительности. Но пираты меняют тактику и стали нападать на суда далеко в Индийском океане, уходя от берега порой на 600 миль. Перекрыть океан не хватит всех военных флотов мира», – говорит М. Войтенко.

По его информации, сейчас в Могадишо работает международная группа, состоящая в основном из американских экспертов и переговорщиков. Властям самопровозглашенной автономии Пунтленд, считающейся центром сомалийского пиратства, предложено стать центральной базой борьбы с пиратством. Там создается Береговая охрана численностью до 5 тысяч человек. Мировое сообщество выделило достаточно средств на их обучение, экипировку и содержание.

«Современные пираты используют средневековые методы взятия судов на абордаж. Практически они не осмеливаются нападать на суда, имеющие скорость выше 15 узлов. Пока что пиратство – это, по сути, кустарница, изжить которую не составляет труда, если все-результативно задаться такой целью. Непонятно только, почему морские державы до сих пор не объединились и не дали отпор этим кустарям. Как бы не было поздно. Очень вероятна угроза того, что пиратов возьмет под свое крыло международная профессиональная преступность. Вот тогда морское судоходство превратится в кошмар», – предупреждает М. Войтенко.

В этой связи инициатива министра иностранных дел Литвы В.Ушацкаса на саммите в Рейкьявике приобретает большую актуальность и своевременность. ■

4th Southern Asia Ports, Logistics and Shipping 2009



India


Sheraton Park
HOTEL & TOWERS
CHENNAI

An ITC-Welcomgroup Hotel

Thursday 24 and Friday 25 September 2009

Hosted By



Event Sponsors



• Technical Site Visit • 60 International Exhibition Stands • 30 International Conference Speakers • 500 International Participants • Networking Welcome Reception

- Overview of Southern Asia's Infrastructure Developments And Beyond
- A Great Task Ahead For Infrastructure Improvement And Regional Port Growth?
- Potentials, Plans And Perspective: Benchmarking South Asia Ports With Global Players
- The Future of Container Ports And Shipping Amidst Heightened Global Demand
- Reviewing The Current Situation of Containerising Logistics

- Examining The Status of Southern Asian Hinterland Connectivity And Logistics
- Sustaining Port Competitiveness With Right Investments in Booming Container Trade
- Developments in Road/Rail Connectivity With Ports as The Integral Component of Global Logistics
- Globalising Port Operations With Tomorrow's Solutions

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

www.transportevents.com

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



SUPPORTING TRADE ORGANISATIONS





Klaipeda port expands its container handling business

In 2008, the cargo throughput in Klaipeda Port reached the largest ever amount – 30 million tonnes of cargo. In terms of container handling, the port is a front runner among the Baltic ports.

Last year, the record number of containers was handled in Klaipeda – 373.263 TEU's. Compared to 2007 (when 321.432 TEU's were handled) the annual growth reached 16%.

„Our uniqueness – close cooperation with container lines to meet their requirements and ambitious plans to expand container handling capacity“, – dr. Eugenijus Gentvilas, Director General of Klaipeda State Seaport Authority.

There are two container terminals in Klaipeda Port: JSC Klaipeda Container Terminal and LKAB Klaipedos Smelte.

The Klaipeda Container Terminal is the first in Klaipeda Port established container terminal Port with the largest turnover in the Baltic states. This company renders services to all top container shipping lines such as MSC, Maersk Sealand, UniFeeder, Team Lines, CMA-CGM, OOCL, Containerships, Baltic Container Lines/IMCL, GEEST, NYK. The annual capacity of the terminal is 450.000 TEU's and it serves up to 12 - 14 container ships per week.

Since September this year one of the biggest world container transporting company – American President Lines (APL) brings containers

to Klaipeda port.

Up till now APL containers were brought to Klaipeda port by feeder ships, now they will come to Klaipeda from big container distribution centres such as Rotterdam and Amsterdam by APL company ships.

The Company Klaipedos konteinerių terminalas (Klaipeda Container Terminal) does not doubt that it will significantly increase container flows to Klaipeda port. „We anticipate that together with APL company coming to Klaipeda port, container turnover will become more active, especially, if we create favourable conditions for that“, – says Vaidotas Sileika, Director General of UAB Klaipedos konteinerių terminalas.

Since the beginning of this year the ships of the world biggest container

company Maersk Line are coming to Klaipeda port.

In September 2008, LKAB Klaipedos Smelte was acquired by the container terminal operator Terminal Investment Limited, which closely cooperates with the world's second-largest container shipping line Mediterranean Shipping Company (MSC). The new owners of Klaipedos Smelte have ambitious plans to establish the container transshipment hub in Klaipeda Port. This would allow the company to receive and handle transatlantic containerships.

In 2007 having constructed the phase I of the new container terminal in the central part of the port, the company's capacity allows to receive container ships with the draught of 11.5 m and with carrying

capacity of 2500 – 3000 containers at a time. In August 2009 MSC Nika (length 257 m) was handled in this terminal. The annual capacity of Klaipedos Smelte container terminal is 160.000 TEU's.

By the end of 2009, the construction of the phase II of the container terminal will be completed. The total capacity will reach 400.000 TEU and the length of the quays - up to 1000 m. Moreover, dredging works in the fairways and alongside the quays of the container terminal are being carried out, the completion of which will allow the terminal to accommodate container vessels with the draught up to 12.5 m and to serve 3 PANAMAX type ships simultaneously.

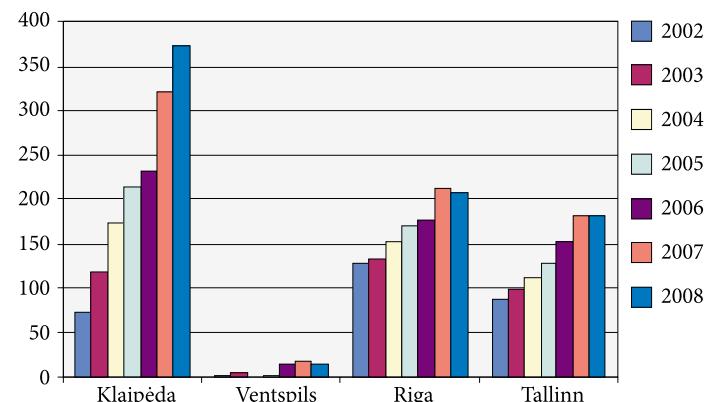
KSSA Marketing Department ■



Dr. Eugenijus Gentvilas, Director General of Klaipeda State Seaport Authority.



**Container handling turnover in eastern Baltic sea ports, TEU
2002-2008**





Клайпедский порт расширяет бизнес по перевалке контейнеров

Грузооборот 2008 года был крупнейшим в истории Клайпедского порта – 30 миллионов тонн. По контейнерообороту Клайпеда является лидирующим среди портов Балтийских стран. В прошлом году Клайпедский порт обработал рекордное количество контейнеров – 373 263 TEU. По сравнению с 2007 годом, когда было перевалено 321 432 TEU, годовой рост составил 16 %.

«Уникальность нашего порта состоит в том, что мы тесно сотрудничаем с операторами контейнерных линий, можем оперативно выполнять их требования и приспосабливаться к амбициозным планам по наращиванию мощностей перевалки контейнеров», - говорит д-р Эугениюс Гентвилас, генеральный директор дирекции Клайпедского государственного морского порта.

В Клайпедском порту действует два контейнерных терминала: ЗАО «Клайпедос контейнерас» и АО «Клайпедос Смяльте».

Первый контейнерный терминал, основанный в Клайпедском порту, принадлежит закрытому акционерному обществу «Клайпедос контейнерас». Его оборот – крупнейший среди стран Балтии. Эта компания обслуживает все ведущие контейнерные линии, такие как MSC, «Maersk Seal-and», «UniFeeder», «Team Lines», CMA-CGM, OOCL, «Containerships», «Baltic Container Lines/IMCL», GEEST, NYK. Годовая мощность терминала составляет 450 000 TEU, он принимает 12-14 контейнеровозов в неделю.

С сентября перевозить контейнеры в Клайпедский порт начала одна из крупнейших в мире компаний по транспортировке кон-

тейнеров – «American President Lines» (APL). Раньше контейнеры APL доставлялись в Клайпеду фидерами судами, теперь они с контейнерных распределительных пунктов в Роттердаме и Амстердаме будут поступать на судах APL. Общество «Клайпедский контейнерный терминал» не сомневается, что это заметно увеличит контейнерооборот в порту. «С приходом APL мы можем рассчитывать на увеличение объемов контейнерных грузов, тем более если создадим благоприятные условия», - сказал гендиректор «Клайпедского контейнерного терминала» Вайдотас Шилейка. С начала нынешнего года в Клайпеду заходят и суда крупнейшей в мире контейнерной компании «Maersk Line».

В сентябре 2008 года компанию «Клайпедос Смяльте» приобрел оператор

контейнерного терминала «Terminal Investment Limited», который тесно сотрудничает со второй по величине в мире контейнерной линией «Mediterranean Shipping Company» (MSC). У новых владельцев «Клайпедос Смяльте» имеются амбициозные планы основать центр перевалки контейнеров в Клайпедском порту. Это позволит компании принимать и грузить трансатлантические контейнеровозы.

После строительства в 2007 году первой очереди контейнерного терминала в центральной части порта компания увеличила мощности по приему контейнеровозов с осадкой 11,5 м, перевозящих по 2500-3000 контейнеров.

В августе 2009 года на этом терминале был обработан контейнеровоз «MSC Nikita» (длина 257 м).

Сейчас годовая мощность «Клайпедос Смяльте» составляет 160 000 TEU.

До конца 2009 году строительство первой части контейнерного терминала будет завершено. Его общая мощность составит 400 000 TEU, а протяженность причалов достигнет одного километра. Вдоль причалов контейнерного терминала ведутся работы по углублению фарватера, что позволит принимать контейнеровозы с осадкой 12,5 м и обслуживать три судна типа «Panamax» одновременно.

Отдел маркетинга ДКГМП





Slowdown is an incentive to increase speed



Dr. Bronislovas Lubys.

Vida Borteliene

AB Klaipeda Stevedoring Company (KLASCO) was a rather reliable reflection of transport health of the country during the last 20 years, due to the variety of services and universality of functions. Following the historical assessment, - it is an index of the level of city life, as the company has got deep sources of port commerce.

Lately, when the recession phenomena of the global trade have decreased Lithuanian transit scales, the company having concentrated all its efforts tries to hold in the negative impact of environment. And it searched for ways to improve its activities.

Like all transport market, KLASCO was influenced by the decrease of cargo flows since last autumn. But new challenges of competitive environment act as a cold shower – KLASCO strengthens its financial immunity and uses the measures checked by time that make the living functions more active – it looks for new clients and does not forget former relationships that reach far away from Klaipeda.

During the last decade when KLASCO is managed by a concern *Achema group*, the whole work organization process was improved many times by modernizing port technologies. Progressive knowledge of other ports was adapted to Lithuanian conditions and it was sought to maintain social traditions as well as suitably fulfil the planned mission – to be reliable and professional ones. It cost for a concern of Lithuanian capital more than half a billion Litas of investments during 10 years.

Therefore this year, though under the recession, KLASCO has maintained leading positions in Klaipeda port of the first half-year and it is working profitably.

Decrease – is temporary

During the first half-year of 2009 KLASCO income was by one fourth less than last year. According to the managers of the company, the worse financial indices were predetermined by the decreased cargo turnover – from 4.96 last year to 3.78 million tonnes this year.

The situation of this year was predicted by December last year when the usual monthly turnover wandered the possibility to beat externally nice record. KLASCO missed some tonnes to reach the limit of 10 million tonnes in 2008, though the index of 9.67 million was the highest during the whole history of the company.

Three structural parts make KLASCO – 3 terminals. Usually the new part distinguished itself by a great turnover, where grain, liquid and bulk fertilizers and ethylene glycol was handled.

This year KLASCO mostly has handled the fertilizers of Lithuanian company *Achema*. The biggest impact on stevedoring volumes there had the decreased flows of transit fertilizers by about 40 percent as the volumes of Belarus exporter *Belkalij* transported via

Klaipeda port during the first half-year differed two times from the planned volume due to the stops in sales to the world markets. But from the still bigger slowdown of rates this terminal was saved by the increase in handling of Lithuanian grain export.

In the cargo terminal there increased transit metal flows, cargo turnover was maintained by recently started handling of rapeseed. Cold chicken was handled that go to Russia and other countries as transit cargo.

International Ferry Terminal, reflecting the changes of consumption of EU internal market, have slowed down the turnover most of all. The ferries to Sweden and Germany sailed half empty in the beginning of the year. But in summer, when the first signs of recovery of market were noticed in West Europe, the loading of ferry lines naturally increased. It is anticipated that up to the end of the year International Ferry Terminal will improve the indices and work efficiently.

KLASCO perceives that during the second half-year the economic situation will improve not only in ro-ro terminal.

It is anticipated that Belarus will increase export of potassium fertilizers to the markets of India and Eastern Asia.

It is also expected that alloys will return to Klaipeda port where special attention to stevedoring quality was paid.

No lack of ideas

„If we do not go forward – we will sink“ - the president of *Achema group* and KLASCO executive director dr. Bronislavas Lubys said during the board meeting.

The anchor of former investments helps to maintain competitiveness today. But thinking about the next day and the anticipated revival of seaborne transports, new development plans are being prepared and divided into two geographical parts: direction of new terminals on Smelė peninsula and warehouses farm of the northern part.

„We forecasted that the volumes of cargo in Klaipeda port would fall down this year. Exception is *Kroviniu terminalas* – the company handling oil products and belonging to the concern *Achema group*. But this is only a pleasant detail. We analyze different projects of KLASCO. This year together with



Замедлившийся ход – стимул для увеличения скорости

Вида Бортелене

АО «Клайпедская морская стивидорная компания» (KLASCO) благодаря разнообразию услуг и универсальности функций в течение 20 последних лет была достаточно надежным отражением здоровья транспортной системы страны. Если оценивать исторически, поскольку у компании имеются глубокие истоки портовой коммерции, то KLASCO являлась и показателем уровня жизни города.

В последнее время, когда явления спада мировой торговли снизили масштабы транзита через Литву, сплотившая все усилия компания старается выдержать отрицательное воздействие окружения. И ищет простор для совершенствования деятельности.

С прошлой осени на KLASCO, как и на весь транспортный рынок, влияет обмеление грузопотока. Однако новые вызовы конкурентной среды действуют подобно холодному компрессу – KLASCO укрепляет финансовый иммунитет и использует проверенные временем меры, активизирующие жизненные функции – ищет новых клиентов и не забывает о старых связях, которые простираются очень далеко от Клайпеды.

За последнее десятилетие, когда KLASCO управляется концерном «Ахемос групп», в ходе модернизации портовых производственных технологий не раз совершенствовался весь процесс организации труда. В ходе изучения прогрессивного опыта других портов и его адаптации к условиям Литвы здесь стремились сохранить социальные традиции и должным образом выполнять поставленную задачу – быть надежной, профессиональной компанией. За 10 лет это обошлось литовскому концерну в полмиллиарда литов инвестиций.

Потому и в этом году, несмотря на трудные времена, по масштабам первого полугодия KLASCO сохранила лидерские позиции в Клайпедском порту и работает прибыльно.

Снижение – временное

За первое полугодие 2009 года полученные KLASCO доходы были на четверть меньше, чем в прошлом году. По словам руководителей компании, падение финансовых показателей было обусловлено снизившейся почти на столько же перевалкой – с 4,96 млн тонн в прошлом году до 3,78 млн тонн в нынешнем.

Ситуацию этого года обусловил декабрь прошлого года, когда сократившееся на треть в месяц привычное количество грузов отдало возможность побить внешне красивый рекорд. До предела в 10 млн тонн KLASCO в 2008 году не хватило совсем немного, хотя достигнутый показатель – 9,67 млн тонн был наивысшим за всю историю предприятия.



the Dutch company we have signed the Protocol of Intentions to handle 1-1.5 million tonnes of granite, with the help of which there will be covered the seabed in 2011-2012 of the Russian gas pipeline *Nord Stream*, - says B. Lubys.

To his mind, to put up KLASCO from the economic level of this year to the former record plank might help, first of all, construction of a bulk and general cargo warehouse in the northern part of Vite quarter. The old port access space filled with stylized constructions would strengthen the bottleneck of the company - would satisfy the storage needs and would turn the empty place into financially useful object.

All investments made up till now, according to the president of *Achema group* have justified themselves, though the time of financial payback of the projects differed greatly. But KLASCO is not in debt to anybody, has no credits and precisely studies those ideas of business for which they had no time earlier.

„Change of cargo is rather quick. Some time ago when visiting Canada fertilizer terminal I hoped to see something fundamental. But I saw a shed fenced with concrete wall for transporters by which bulk fertilizers flew from the ship on to a quay, and the bulldozer pushed and poured with a bucket to a truck. The owner said to my amazement: „Who can guarantee that we will handle fertilizers two

years later? It was a good lesson to me in creating future plans“ - how the gaps of knowledge were filled in remembers B. Lubys.

Concerning the changed Russian economic policy since 2000 when there stopped the flow of metals of 4-5 million tonnes handled by KLASCO, then we managed to compensate it by lower price cargo, though it demanded hundreds of millions of investments. Now the situation is similar – when the volumes of cargo decrease there appears the necessity of new cargo handling technologies, warehouses and sites. New investment programme again is of 90 million Litas.

KLASCO firmly believes that the economic barriers of transit will be broken by those types of cargo that need reliability of transportation and saved quality of cargo than cheaper logistics price when transporting the goods via Russian ports, where the unforeseen circumstances make transportation more expensive. The broken and renewing communication with old clients confirm those anticipations.

KLASCO terminal gates are open to new Western market ideas rising from the crisis and new types of cargo from the East. But we are especially waiting for Kazakhstan grain the flows of which have been broken via Klaipeda port due to the artificial differences of railway tariffs. In International trade is nothing stable except the movement of goods. This is a long-year KLASCO experience. ■



KLASCO составляют три структурные части – три терминала. Обычно высоким оборотом выделялась новая часть компании, где ведется перевалка зерна, жидких и сыпучих удобрений, этиленгликоля. В этом году KLASCO переваливала в основном удобрения литовской компании «Ахема». Здесь негативное влияние на грузооборот оказал упавший почти на 40% поток транзитных удобрений, так как количество, вывезенное белорусским экспортером «Белкалий» через Клайпедский порт, из-за остановившихся продаж на мировом рынке в I полугодии вдвое отставал от запланированного. Однако от еще большего замедления темпа производства тот же терминал спас выросший экспорт литовского зерна.

На грузовом терминале рос поток транзитных металлов, оборот поддерживал рапсовый жмых, перевалка которого начата недавно. Больше перевалено мороженой курятины, которая транзитом идет в Россию и другие страны.

Морской паромный терминал, отражающий изменения в потреблении на внутреннем рынке Европейского союза, наиболее замедлил производственные обработки. Паромы в Швецию и Германию в начале года уходили полупустыми. Однако летом, когда в Западной Европе отмечались первые признаки оживления рынка, загруженность паромных линий естественным образом возросла. Ожидается, что до конца года морской паромный терминал улучшит показатели и будет работать эффективно.

По прогнозам специалистов KLASCO, во втором полугодии экономическая ситуация будет улучшаться не только на ро-ро терминале.

Ожидается, что Белоруссия повысит экспорт калийных удобрений на рынки Индии и Восточной Азии.

Также ожидается, что ферросплавы вернутся в Клайпедский порт, где качеству их перевалки уделялось особое внимание.

Идей хватает

«Если не будем двигаться вперед – утонем», – излагает установку KLASCO президент концерна «Ахемос групп» и исполнительный директор KLASCO д-р Б. Лубис.

Якорь предыдущих инвестиций помогает поддерживать конкурентоспособность сегодня. Однако, думая о завтрашнем дне и ожидаемом оживлении морских перевозок, ведется подготовка новых планов развития, разделенных на две географические части: в направлении новых терминалов на полуострове Смияльте и складского хозяйства в северной части.

«Мы прогнозировали, что количество грузов в Клайпедском порту в этом году упадет. Исключение – принадлежащая концерну «Ахемос групп» компания «Кровиню терминалас», занимающаяся перевалкой нефтепродуктов. Но это только приятная деталь. Мы анализируем разные проекты KLASCO. В этом году с голландской компанией подписали протокол о намерениях переваливать

1 – 1,5 млн тонн гранита, которым в 2011–2012 гг. будет закрываться труба российского газопровода «Nord Stream» на морском дне», – уверяет Б. Лубис.

По его мнению, подняться с экономического уровня этого года до хотя бы предыдущей рекордной планки KLASCO поможет, в первую очередь, склад насыпных и генеральных грузов в северной части квартала Вите. Заполненное стилизованными строениями старинное пространство подступов к порту не только укрепит самое слабое место компании – удовлетворит потребность в складах, но и превратит пустующий участок в финансово выгодный.

Все предыдущие инвестиции, по утверждению президента концерна «Ахемос групп», оправдались, хотя время финансового возврата проектов очень различалось. Однако KLASCO в настоящее время никому не должна, не увязла в кредитах и внимательно изучает те бизнес-идеи, на рассмотрение которых раньше не хватало времени.

«Смена грузов очень быстрая. Когда-то в ходе посещения терминала удобрений в Канаде я рассчитывал увидеть нечто фундаментальное. Но увидел огражденный бетонными стенками крытый транспорт, по которому насыпные удобрения текли с судна на причал, а бульдозер сдвигал и ковшом ссыпал в машину. На мое удивление владелец ответил: «А кто может гарантировать, что мы будем переваливать удобрения через два года?». Это послужило мне хорошим уроком для своих планов», – вспоминает Б. Лубис о

прежних пробелах в опыте.

Когда из-за изменившейся российской экономической политики с 2000 года прервался поток металлов в размере 4–5 млн тонн, которые переваливала KLASCO, тогда его удалось компенсировать за счет грузов с меньшей себестоимостью, хотя это потребовало сотен миллионов инвестиций. Теперь ситуация схожая – на фоне уменьшения количества грузов появляется необходимость в новых технологиях погрузки, складах и площадках. Новая инвестиционная программа снова охватывает более 90 млн литов.

KLASCO твердо верит, что экономические барьеры транзита проломят те грузы, для которых важнее надежность транспортировки и сохраненное качество товаров, чем более дешевая стоимость логистики при перевозке товаров через российские порты, которую часто делают дороже непредвиденные обстоятельства. Оборвавшаяся и снова возобновляющаяся связь со старыми клиентами подтверждает такие ожидания.

Ворота терминалов KLASCO открыты и для новых идей выходящего из кризиса западного рынка, и для новых видов товаров с Востока. Но больше всего надежд на казахстанское зерно, поток которого через Клайпедский порт прервался из-за искусственных различий в железнодорожных тарифах. В международной торговле нет ничего постоянного, кроме движения товаров. Таков многолетний опыт KLASCO. ■

Cargo turnover of the Baltic ports

Грузооборот Балтийских портов

Riga port (Latvia) January-July 2009
Рижский порт (Латвия), январь-июль 2009 г.

Cargo Грузы	Handling in 2008	Перевалка 2009	2009/2008 %
Liquid cargo Наливные грузы	3006,5	3862,8	28,48
Bulk and dry bulk cargo Насыпные и навалочные	11085	11148	0,57
General cargo Генеральные грузы	2913,2	2206,5	-24,26
Total, thousand tons Всего, тыс. т	17004,7	17217,9	1,3
Containers (TEU) Контейнеры (TEU)	117 955	101 624	-13,8

Tallinn port (Estonia) January-July 2009
Таллинский порт (Эстония), январь-июль 2009 г.

Cargo Грузы	Handling in 2008	Перевалка 2009	2009/2008 %
General cargo Генеральные грузы	374,7	196,3	-47,61
Bulk and dry bulk cargo Насыпные и навалочные	1811,9	1969	8,67
Liquid cargo Наливные грузы	11889,4	13767,1	15,79
Ro-Ro cargo / Ро-ро грузы	2157,2	1502,6	-30,34
Containers / Контейнеры	781,8	703,3	-10,04
Non-seaborne cargo Неморские грузы	74,2	31,9	-57
Total, thousand tons Всего, тыс. т	17089,2	18170,2	6,33
Containers (TEU) Контейнеры (TEU)	104 666	78 820	-24,69



Liepaja port (Latvia) January-July 2009
Лиепайский порт (Латвия), январь-июль 2009 г.

Cargo Грузы	Handling in 2008	Перевалка 2009	2009/2008 %
Liquid cargo Наливные грузы	600,2	345,4	-42,45
Bulk and dry bulk cargo Насыпные и навалочные	1028,5	1136	10,45
General cargo Генеральные грузы	930,6	933,3	0,3
Total, thousand tons Всего, тыс. т	2559,3	2414,7	-5,65

Klaipéda port (Lithuania) January-July 2009
Лиепайский порт (Литва), январь-июль 2009 г.

Cargo Грузы	Handling in 2008	Перевалка 2009	2009/2008 %
General cargo Генеральные грузы	5474,8	4213,8	-23
Bulk and dry bulk cargo Насыпные и навалочные	5928,6	4911,8	-17,2
Liquid cargo Наливные грузы	6836,5	6256,4	-8,5
Total, thousand tons Всего, тыс. т	18239,9	15382	-15,7
Ro-Ro cargo (units) Ро-ро грузы (ед.)	123 696	98 249	-20,6
Ships / Суда	4 650	4 157	-10,6
Passengers / Пассажиры	156 280	160 261	2,5
Containers (TEU) Контейнеры (TEU)	213 724	144 361	-32,5
Būtingė terminal, thous.t Терминал Бутинге, тыс.т	5161,1	4918,4	-4,7

Kaliningrad port (Russia) January-July 2009
Калининградский порт (Россия), январь-июль 2009 г.

Cargo Грузы	Handling in 2008	Перевалка 2009	2009/2008 %
General cargo Генеральные грузы	1260,4	605	-52
Bulk and dry bulk cargo Насыпные и навалочные	1173,8	274	-76,66
Liquid cargo Наливные грузы	177,4	238,2	34,27
Timber / Древесина	44,4	21,5	-51,14
Containers / Контейнеры	341,3	140,8	-58,75
Total, thousand tons Всего, тыс. т	2997,3	1279,5	-57,31
Containers (TEU) Контейнеры (TEU)	71 314	17 595	-75,33

Gdansk port (Poland) January-July 2009
Гданьский порт (Польша), январь-июль 2009 г.

Cargo Грузы	Handling in 2008	Перевалка 2009	2009/2008 %
General cargo Генеральные грузы	1890,9	1936,5	2,41
Bulk and dry bulk cargo Насыпные и навалочные	929,2	2022,1	117,62
Liquid cargo Наливные грузы	6082	5882,2	-3,29
Other cargo Другие грузы	1610	1210,3	-24,83
Total, thousand tons Всего, тыс. т	10512,1	11051,1	5,13



Music of metal sounds in WS without the rhythm of a march

Aleksandras Grinius

For a well-constructed and honestly built ship even the most vicious ocean storms are not scary. For prudently planned and purposefully developed business like for a strong ship the economic tides and ebb-tides can hardly make any harm.

It was perfectly proved by a group of companies of Western Shipyard belonging to Estonian concern BLRT. This summer which for the global business was one of the most difficult during the last several decades, in the companies of Western Shipyard the work was in its full swing.

Under the sounds of a brass band the staff of Western Shipyard broke bottles of champagne one after another to the sides of new ships.

Windlift 1 – a ship of a new era

June 25th will come into history not only of the *Western Shipyard* or shipbuilding history of Lithuania. It will be memorized as the day of the construction of new generation ships.

On that day the name of *Windlift 1* was given for a unique ship dedicated for the construction of wind power plants at sea.

It is the biggest project during the whole period of the existence of the company, celebrating its 40 anniversary.

Western Shipyard built the ship *Windlift 1* to the order of a German company *BARD Engineering GmbH*, which is constructing wind power park 100 km out into the North Sea.

When building this specific ship of 101,8 m of length, 36 m beam and more than 6 000 tons of weight, more than 600 specialists from Germany, Holland, Estonia, Ukraine and other countries and more than 30 sub-contractors worked there.

Windlift 1 – is one of the most interesting and complicated shipbuilding projects in the history of the concern *BLRT Grupp*. I think that the biggest achievement is the knowledge that we have acquired. The team of *Western Shipyard* which has fulfilled the task perfectly, is worth to be praised, – the



Windlift 1



**WESTERN
SHIPYARD
BLRT GRUPP**

chairman of the board of *BLRT Grupp* Fyodor Berman is sure.

Such ship was built for the first time in Europe. Several years ago Chinese shipbuilders had constructed a similar ship, but *Windlift 1* leaves far behind that ship by the modern technologies and innovative solutions.

Platform for the construction of wind power plants

On the 27th of July *Windlift 1* set was supplemented for the same clients – German company *BARD Engineering GmbH* – with a unique transformer platform of 20,3 m in length, 11,7 m of width, 9 m of height.

The total height of the construction is 76 m, weight – about 7 500 tons.

Almost all companies of *Western Shipyard* group worked at this Project.

Transformer platform together with the ship *Windlift 1* will work in the North Sea in a German Continental shelf.

„Renewing energy, including wind power as well is a very much relative topic for discussions all over the world, and the concern *BLRT Grupp* is interested to take part in this discussion. We try not to lag behind from the global tendency to develop alternative energy sources and we have already made several good contracts connected with wind energy“, – says F. Berman.

Saaremaa 1 will reap two more brothers

On the 31st of July, having surveyed the common production of *Western Shipyard* and Norway company *Fiskerstrand Verf AS* where a joint venture is founded *Fiskerstrand BLRT AS*, Lithuanian and Estonian Ministers of Transport were happy and shook hands to each other.

Lithuanian and Norwegian shipbuilders are successfully executing a construction Project of three ferries for Estonian shipping company *Saaremaa Shipping Company Ltd.*

On that day the hull of the first ferry *Saaremaa 1* was built and the construction of the second ice-class ferry *Saaremaa 2* was commenced.

All the three ferries with 97,9 m of length, 18 m beam and 4 m draft will be able to take up to 150 automobiles, 12 trailers and about 600 passengers. Seven decks are installed in the ferries of 28 m of height.

Saaremaa islands class ferries are dedicated to float passengers in short distances. Small, 15 knots of speed ferries are rather manoeuvrable.

These ice-class and environmentally friendly ferries are the most modern ones in Europe.



Platform for the construction of wind power plants.



Skarven – is a powerful sea bird

On the 13th of August the Prime Minister of Finish Aland islands autonomic region rose a glass of champagne together with Lithuanian ship-builders at the quay of *Western Shipyard*.

At the quay there paraded a brand-new, slender and white as if a sea bird ice-class ferry built in a daughter company of *Western Shipyard* which was named after a bird *Skarven*.

It is quite a new generation ferry. *Skarven* – is the first ferry in the Baltic Sea region, installed following EU directives foreseeing the necessity of serving handicapped people. The „green pasport“ is issued for a ship, confirming that it is environmentally friendly.

4,1 m of draft, 65,4 m. of length, 13 m beam, 13,5 knots developing speed, the ship will float up to 250 passengers and 60 transport vehicles.

Skarven will sail in Alands island group which connects about 6500 Northern Baltic Sea islands. It will have to work in rather severe weather conditions.

„The construction of this complicated ferry is an important step for a company wishing to strengthen in ferry-building market which transports automobiles and passengers“, – Arnoldas Sileika, Director General of *Western Shipyard* is happy by a successfully done job.

The gates of the company are closed for crisis

The guests who came to the commencement, launching and name-giving ceremonies could not believe that behind this wall breathing in the rhythm of production, as if a nightmare there hovered the ghost of global economic crisis and it finds it difficult to come inside

- Mr. A. Šileika, how do you manage to do it? What secret do the heads of WSY know that the economic crisis did not stop the activities of a company employing only 1500 workers?

- Economic crisis undoubtedly touched all fields of industry. The specifics of ship-building and repair is, that we are to look far ahead. Our company is accumulating the order portfolio rather carefully and responsibly. Therefore, during the recession period we have a lot of interesting work. It may seem from aside that in the territory of a company there permanently sound fanfares. Really in the daytime there is heard the music of quite different metal.

- But there also was no lack of fanfares in Western Shipyard this year. In May during the international *Baltic Marine Innovations Forum* the project of *Western Shipyard* and *BARD Engineering Ship Windlift 1*, was awarded in the nomination *For the development of innovations in maritime business* by a *Windrose* founded by the magazine *JURA MOPE SEA*.

- When implementing this project a lot of unique solutions were made that might be considered not only as innovation but to some extent as invention.

- In June *Western Shipyard* was recognized as a winner in the nomination founded by *Lithuanian Confederation of Industrialists Exporter of a year 2008* in the category of big groups of companies.

How does this way to universal recognition look like?

- The export of *Western Shipyard* group of companies makes 87 percent. The main countries where we export are: Norway, Denmark, Estonia, Greece, Italy, Latvia, Holland and Finland. For foreign clients we try to show our potential, knowledge and experience. We permanently look for new solutions and possibilities how to maintain stable export indices during recession period. We also introduce the most modern technologies.

- You are not only the Director General of WS, but also the head of Lithuanian ship-builders and ship-repairers association. In May this year the Association is admitted to CESA. What do you anticipate from this membership?

- 16 national ship-builders and ship-repairers associations belong to CESA. It unites more than 300 European shipyards and ship repair companies where 100 000 people work. The annual turnover of this union reaches 30 billion Euros. Belonging to this prestigious organization opens perfect possibilities for the members to directly participate in giving proposals when making European ship-building and ship-repair industry politics, participate in different innovative scientific research projects and in the work of technical committees when IMO directives and problems are being considered.

Музыка металла в VLG звучит не в ритме марша

Александрас Гринюс

Крепко сконструированному и добросовестно построенному судну не страшны самые суровые океанские шторма.

Мудро спланированному и целенаправленно развивающемуся бизнесу, как и прочному судну, не должны повредить приливы и отливы экономики. Это прекрасно доказала группа предприятий АО «Вакару лайву гамикла» (VLG), принадлежащая эстонскому концерну BLRT.

Нынешним летом, которое заметно пополнило ряды безработных и было для мирового бизнеса одним из труднейших за последние несколько десятилетий, на предприятиях «Вакару лайву гамикла» работа бурлила.

Под звуки духового оркестра коллектив VLG одну за другой разбивал о борта новых судов бутылки шампанского.

«Windlift 1» – судно новой эры

25 июня войдет в историю не только VLG и литовского судостроения. Оно станет памятным как день постройки судов нового поколения.

В этот день имя «Windlift 1» было присвоено уникальному судну, которое предназначено для строительства ветровых силовых установок в море.

Это крупнейший проект за весь период существования завода, в нынешнем году отмечающего свое 40-летие.

Судно «Windlift 1» группа «Вакару лайву гамикла» построила по заказу немецкой компании «BARD Engineering GmbH», которая в Северном море, в 100 км от берега, устанавливает парк ветроустановок.

В строительстве этого специфического судна длиной 101,8 м, шириной 36 м и весом более 6 000 тонн были задействованы более 600 специалистов из Германии, Нидерландов, Эстонии, Украины и других стран и свыше 30 субподрядчиков.

«Windlift 1» – один из интереснейших и сложнейших судостроительных проектов в истории концерна «BLRT Grupp». Полагаю, что наше наивысшее достижение – приобретенный бесценный опыт. Команда компании «Вакару лайву гамикла», которая великолепно справилась ►



Паром «Skarven».



с поставленной задачей, достойна огромной похвалы», - не скучился на добрые слова председатель правления «BLRT Grupp» Федор Берман.

Такое судно в Европе построено впервые. Несколько лет назад подобное судно построили китайские судостроители, но «Windlift 1» значительно превосходит его по современным технологиям и инновационным решениям.

Платформа для строительства ветроустановок

27 июля комплект «WINDLIFT1» пополнила переданная тем же заказчикам – немецкой компании «BARD Engineering GmbH» – уникальная трансформаторная платформа длиной 20,3 м, шириной 11,7 м и высотой 9 м.

Общая высота конструкции – 76 метров, вес – около 7 500 тонн.

Над этим проектом работали почти все предприятия группы VLG.

Трансформаторная платформа вместе с судном «Windlift» будет работать в Северном море в континентальном шельфе Германии. Выработанная парком ветроустановок мощностью 400 мегаватт электроэнергия по морским кабелям будет передаваться на трансформаторную платформу, где переменный ток сменится на постоянный и передастся в энергетическую систему «E.ON Netz GmbH».

«Возобновляемая энергия, включая энергию ветра, сегодня является актуальной темой дискуссий во всем мире, и концерн «BLRT Grupp» заинтересован участвовать в этой дискуссии. Стремимся не отставать от мировой тенденции развивать источники альтернативной энергии и уже заключили несколько отличных договоров, связанных с ветровой энергетикой», - говорит Ф. Берман.

У «Saaremaa 1» будут еще два брата

31 июля при знакомстве с продукцией VLG и норвежской компании «Fiskerstrand Verf AS», вместе с которой основано совместное предприятие «Fiskerstrand BLRT AS», радовались и пожимали друг другу руки министры транспорта Литвы и Эстонии.

Литовские и норвежские судостроители успешно осуществляют проект строительства трех паромов для эстонской судоходной компании «Saaremaa Shipping Company Ltd».

В тот день было завершено строительство первого парома «Saaremaa 1» и начато строительство второго парома ледового класса «Saaremaa 2».

Все три парома длиной 97,9 м, шириной 18 м, осадкой 4 м способны перевозить до 150 легковых автомобилей, 12 трейлеров и около 600 пассажиров. На паромах высотой 28 метров оборудовано семь палуб.

Паромы класса островов Saaremaa предназначены для перевозки пассажиров на короткие расстояния. Небольшие, очень маневренные паромы развиваются скорость до 15 узлов.

Эти паромы ледового класса, одни из самых современных в Европе, очень дружественны по отношению к окружающей среде.

«Skarven» – мощная морская птица

13 августа вместе с литовскими судостроителями бокал шампанского на причале группы «Вакару лайву гамикла» подняла премьер-министр автономной области Аланских островов Финляндии.

Повод был действительно достоин визита делегации этой северной страны. У причала красовался новехонький, изящный и белый, словно морская птица, построенный на дочернем предприятии VLG «Вакару лайву статикла» паром ледового класса, которому в тот день и было присвоено имя птицы «Skarven».

Этот паром совершенно нового поколения – первое судно в регионе Балтийского моря, оборудованное в соответствии с директивами Европейского союза, предусматривающими обслуживание людей с ограниченными возможностями. Судну выдан «зеленый паспорт», подтверждающий его соответствие экологическим стандартам.

Паром осадкой 4,1 м, длиной 65,4 м, шириной 13 м, развивающий скорость 13,5 узла, способен перевозить до 250 пассажиров и 60 единиц транспортных средств.

Проект парома разработала известная финская конструкторская компания ILS OY, автором технического проекта является инженерный центр BLRT. Свой вклад в осуществление этого проекта внесли более 30

субподрядных компаний.

«Skarven» будет работать в районе Аланского архипелага, который объединяет около 6500 островов северной части Балтийского моря. Ему предстоит плавание в очень суровых погодных условиях.

«Строительство этого парома – довольно сложный проект, укрепляющий наши позиции на рынке паромного судостроения», - не скрывает радости по поводу успешно выполненной работы генеральный директор АО «Вакару лайву гамикла» Арнолдас Шилейка.

Для кризиса ворота завода закрыты



Собравшимся на церемонию крещения судов людям было трудно представить, что за оградой ритмично работающего предприятия бродит призрак экономического кризиса, которому довольно трудно попасть внутрь.

- Господин Шилейка, как вам это удалось? Какой секрет знают руководители VLG, непозволяющий экономическому кризису приостановить деятельность сравнительно небольшой компании, насчитывающей всего 1500 работников?

- Экономический кризис, несомненно, затронул все сферы промышленности. Специфика судостроения и судоремонта такова, что надо смотреть далеко вперед. Наша компания очень тщательно и ответственно работала, накапливая портфель заказов. Поэтому в трудное время у нас имеется много интересной работы. Только со стороны может показаться, что на территории завода постоянно гремят фанфары. На самом деле здесь днем и ночью слышится музыка совсем другого металла.

- Однако и недостатка в фанфарах компания «Вакару лайву гамикла» в этом году не испытывала. В мае на прошедшем по случаю Европейского дня моря международном инновационном форуме Балтийского моря VLG стала лауреатом международного конкурса в номинации «За развитие инноваций в морском бизнесе». Компания награждена призом, учрежденным журналом JURA MOPE SEA – знаком «Роза ветров».

- В ходе осуществления этого проекта было принято немало уникальных решений, которые можно считать не только инновацией, но и некотором смысле и открытиями.

- В июне в учрежденной Конфедерацией промышленников Литвы номинации «Экспортер года Литвы-2008» VLG уже не первый раз признана победителем в группе крупных предприятий.

Каким выглядит путь к такому всеобщему признанию?

- Экспорт группы предприятий «Вакару лайву гамикла» составляет 87%. Основные страны, в которые идет экспорт: Норвегия, Дания, Эстония, Греция, Италия, Латвия, Нидерланды, Финляндия. Мы стремимся показать зарубежным клиентам имеющийся у нас потенциал, накопленные знания и опыт. Постоянно ищем новые решения и возможности, как в экономически трудное время сохранить стабильные показатели экспорта. Внедряем самые прогрессивные технологии.

- Вы являетесь не только генеральным директором VLG, но и руководителем Литовской ассоциации судостроителей и судоремонтников (LLSRA). В мае этого года LLSRA принята в Европейское сообщество ассоциаций судостроительных заводов (CESA). Чего вы ждете от этого членства?

- В сообщество CESA входит 16 национальных ассоциаций судостроителей и судоремонтников. Оно объединяет более 300 судостроительных и судоремонтных предприятий Европы, на которых работает свыше 100 000 человек. Годовой оборот сообщества составляет 30 миллиардов евро. Принадлежность к этой авторитетной организации открывает перед членами LLSRA великолепные возможности напрямую участвовать в подаче предложений по формированию политики европейской индустрии судостроения и судоремонта, участвовать в различных инновационных научно-исследовательских проектах, работе технических комитетов при обсуждении директив и проблем IMO.

5th THAI PORTS & SHIPPING 2009

Hosted By



Supported By



Thursday 29 and Friday 30 October 2009



• Technical Site Visit • 60 International Exhibition Stands • 30 International Conference Speakers • 500 International Participants • Networking Welcome Reception

- The Prospects For Containerisation in Thailand: Optimism Despite Declining Cargo Volumes Worldwide
- Assessing Supply And Demand in The Region's Maritime Trade
- Financing Infrastructure Development Projects in Thailand
- As The Economic Crisis Deepens, Are There Possible Consolidations in The Liner Business?
- The Shipowner's Perspective – Innovative Developments Within Shipping
- Outlining The Challenges of Port-Rail-Road Distribution And The Need For an Integrated Approach
- Port Planning For The Long Term: Strategies to Weather The Economic Storm
- Hinterland Connectivity – A Key Factor to Sustainable Port Operations?
- Building Partnerships : Inter And Intra-Port Competition And Cooperation
- Automation And Intelligent Ports & Terminal Systems
- Seamless Solutions For Transport And Logistics Industry Utilising Information Technology As a Business Tool

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

www.transportevents.com

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

SUPPORTING MEDIA



SUPPORTING TRADE ORGANISATIONS





Kazakhstan market acknowledged TL NIKA logistics

Misunderstanding that surfaced in the end of summer between the Russian Customs and Lithuanian carriers made impact on the activities of logistics companies working in Asian countries too.

Some clients in order to avoid troubles connected with the duration of transit, decided to look for other partners.

But for the companies that acquired their good name and reliability during the long-time knowledge, such incidents, which might be provoked even artificially, did not make harm.

Vytautas Varasimavicius, the owner of the logistics company TL NIKA which is working in Kazakhstan market for ten years already, has no doubts about that. Local specialists working in the office of the company founded in Almaty are in close relations with their clients and operatively react to their requests.

In V.Varasimavicius opinion, mutual respect and relationships based on professionalism manage to stand the tests.



important for us that we are able to use *TL NIKA* temporary storage of goods in Vilnius, the capital of Lithuania.

We might enumerate a lot of *TL NIKA* advantages against other Kazakhstan logistics companies. First of all the fact that operative information about the place of cargo and necessary cargo documents may be found in the official website of the company at any time of the day www.tlnika.kz

It facilitates the work very much. Great advantage is that

TL NIKA has got its representative office in Almaty. There we solve urgent matters operatively and also may settle accounts in local currency and it is rather comfortable.

It is rather complicated to answer the question how the company *TL NIKA* managed to entrench in Kazakhstan market. This might be done by special analysts or by *TL NIKA* itself. I can say that to the order of oilmen

TL NIKA delivered the cargo to the farthest regions of Kazakhstan safely and on time having covered the long distance without any road.

I can confirm that our company Baumarkt and the responses of the representatives of other big companies about *TL NIKA* are especially favourable. Otherwise our cooperation should not last so long.

**DMITRIJ BOZKO,
TOO Wilson Kazakhstan,
Director General:**

- We are the official distributors of Great Britain's company *FG Wilson (Engineering)* – which is the producer of the biggest diesel electric power stations with the capacities from 10 to 1760 kVt.

Our distribution business lasts for already 14 years. Electric power stations supplied by our company are recognized as the best in their class and are very well known all over the world. Next to these equipments we render for our buyers a lot of other services, from the mounting and operation regulation of the station to the delivery of spare parts and technical service.

Like *TL NIKA* we attempt to be maximally useful for our clients. We chose this Lithuanian company due to a lot of factors. It is important that the company fulfils all its cargo delivery obligations perfectly and also provides with transit cargo storage, customs brokers and other additional services. For more than five years we are working with



In order to analyse the situation and demands of Kazakhstan market we asked several regular

TL NIKA clients, why they namely chose this company as their partner.

What advantages of TL NIKA determined such a choice? How does it manage to entrench in Kazakhstan market and what should the company pay attention to, in order to improve its activities?

**VIACESLAV KAPLUN,
TOO Baumarkt, Director General:**

- Our company founded in 1995 with two hundred employees is involved in retail and wholesale of building materials. Lately, we are directly working with more than one hundred partners from 19 countries. The main priority of the company – is European direction where about 70 percent of our business revolves.

Therefore, having in mind the consolidation of cargo, it is very much convenient to use the services of *TL NIKA*.

We are actively cooperating with this company for nine years already. As a long-time partner *TL NIKA* is attractive by the fact that it guarantees the most optimal delivery and consolidation terms from Europe and CIS countries to Kazakhstan and for competitive price. It is also



Казахстанский рынок признал логистику компании TL NIKA

Возникшее в конце лета недоразумение между российской таможней и литовскими перевозчиками также повлияло и на деятельность логистических компаний, работающих в странах Азии.

Некоторые клиенты во избежание неприятностей, связанных с увеличением срока транзита, стали искать других партнеров.

Однако компаниям, имеющим многолетний опыт и среди клиентов заслужившим хорошую репутацию надежных партнеров, такие инциденты, которые могли быть искусственно спровоцированы, не повредили.

В этом не сомневается и Витаутас Варасимовичюс, владелец компании TL NIKA, уже десятилетие работающей на казахстанском рынке. Местные специалисты, работающие в Алматинском офисе компании, поддерживают тесные контакты со своими клиентами и оперативно реагируют на их пожелания. По мнению В. Варасимовичюса, отношения, основанные на взаимоуважении и профессионализме, выдержат любые испытания.

Чтобы проанализировать ситуацию и потребности казахстанского рынка, мы поинтересовались у нескольких постоянных клиентов компании TL NIKA, почему они выбрали своими партнерами именно ее.

Какие преимущества TL NIKA обусловили ваш выбор? Как ей удалось освоиться на казахстанском рынке, на что компании следует обратить внимание для совершенствования своей деятельности?

**ВЯЧЕСЛАВ КАПЛУН,
генеральный директор
ТОО «Baumarkt»:**



- Наша компания образована в 1995 году, занимается оптовой и розничной продажей строительных материалов. Численность компании составляет свы-

ше двухсот человек. В настоящее время мы работаем более чем со ста партнерами по прямым контрактам из девятнадцати стран. Основным приоритетом является европейское направление. Это составляет 70% нашего бизнеса, поэтому для консолидации грузов очень удобно пользоваться услугами TL NIKA.

С этой компанией мы ведем активное сотрудничество на протяжении девяти лет. Как долгосрочный партнер компания TL NIKA привлекла нас тем, что гарантирует оптимальные сроки

TL NIKA and there was no case that those services dissatisfied us. It wins against its competitors by continual objective to expand the spectrum of services and improve their quality. The company tries to feel, understand and satisfy the demands of the client.

It find it difficult to speak about the service market of Kazakhstan logistics. I also do not have information about other clients of TL NIKA, but I like it that TL NIKA has assimilated our demands and how it is solving our problems.

Of course, there is no limit for improvement, and TL NIKA is not an exception. When there appear some problematic moments, we ask to react to them and the outstanding questions are being served by common forces. The most important thing is that those moments do not happen. And it satisfies us.

**LEONID ROZENBLAT,
TOO Dudar, Director:**

- The company Dudar was founded in 1991. We are distributing the production of such world-famous companies as Reckitt Benckiser, Schwarzkopf professional, Salamander (footwear care devices), Warta, Osram, Paklan in Kazakhstan. We have 15 affiliates in the biggest cities of Kazakhstan and the clients in more than 10 thousand commercial centres and beauty saloons.

We are working with TL NIKA since the beginning of its activities. Then the choice was not big. TL NIKA separated from other Western companies by the expedition and flexibility of the delivery of

goods, and from CIS countries - by its reliability.

Even now TL NIKA separates from the others by the knowledge, professionalism and responsibility of the employees. Attractive is this that the company works with different types of cargo, has got warehouses in Vilnius where it is possible to consolidate, re-form cargo of temporary storage, has got its transport and, in case of necessity, may attract it from elsewhere. TL NIKA uses modern technologies for the control of the movement of cargo and information of the clients about the state of their cargo. At the same time it releases the client from different troubles connected with transportation of it as it independently solving outstanding questions.

The company knows very well and gives Professional consultations about the legal base of the countries via which territory the cargo moves.

One of the reasons of the success of TL NIKA Company is this that it perfectly knows Kazakhstan market, peculiarities, habits, rules and laws of this country. The people correctly work with the documents, responsibly load cars without overloading, therefore, when transporting the goods by different and sometimes rather complicated roads, they are not spoiled.

Developing and improving its activities, none of the companies is to forget that human resources determine everything. I think that TL NIKA knows it perfectly.

Interviewed by Julija Manomaitė ■



консолидации и доставки грузов из стран Европы и СНГ в Казахстан по конкурентоспособной цене. Также для нас принципиально важно, что мы можем пользоваться складом временного хранения компании TL NIKA в столице Литвы Вильнюсе.

Можно было бы перечислить немало преимуществ компании TL NIKA перед другими логистическими компаниями Казахстана. Прежде всего это то, что оперативную информацию о местонахождении груза и необходимые отгрузочные документы в любое время суток можно получить с официального сайта компании www.tlnika.kz

Это значительно облегчает работу. Огромным плюсом является то, что у TL NIKA есть свое представительство в Алматы, благодаря чему мы не только оперативно решаем неотложные вопросы, но и производим платежи в местной валюте, а это очень удобно.

Предоставить исчерпывающий ответ на вопрос, как компании TL NIKA удалось освоиться на казахстанском рынке, на наш взгляд, сложно. Лучше это может сделать лишь аналитическая компания, либо непосредственно сама TL NIKA. Могу лишь сказать, что когда у нас были заказы по доставке грузов в другие регионы Казахстана, а также заказы нефтяников, TL NIKA успешно справилась с ними, в условиях бездорожья доставив грузы точно в срок.

Мы же со своей стороны можем отметить, что отзывы о TL NIKA как со стороны ТОО «Baumarkt», так и со стороны иных крупных компаний только положительные. В противном случае наше сотрудничество не было бы столь долгосрочным.



ДМИТРИЙ БОЖКО, генеральный директор ТОО «Wilson Kazakhstan»:

- Мы являемся официальным дистрибутором английской фирмы FG Wilson (Engineering), крупнейшего в мире производителя дизельных электростанций мощностью от 10 до 1760 кВт.

Нашему дистрибуторству уже четырнадцать лет. Поставляемые нашей компанией электростанции известны во всем мире и считаются лучшими в своем классе. Кроме поставки оборудования, мы обеспечиваем весь необходимый для наших покупателей спектр услуг



– от монтажа и пусконаладочных работ до поставки запасных частей и технического обслуживания.

Так же, как и TL NIKA, стремимся быть максимально полезными для наших клиентов. Мы выбрали эту литовскую компанию из-за многих факторов. Очень важно то, что компания безупречно исполняет все взятые на себя обязательства по доставке грузов, а также оказывает дополнительные услуги – транзитного склада, таможенного брокера и др. С TL NIKA работаем более пяти лет, и не было случая, чтобы эти услуги нас не удовлетворили. Ее преимущества перед конкурентами – стремление постоянно совершенствовать качество услуг и расширять их спектр, имея целью понять и удовлетворить потребности клиентов.

Мне трудно говорить о рынке логистических услуг в Казахстане, я не владею информацией о других клиентах компании TL NIKA, но меня устраивает то, как TL NIKA «усвоила» наши потребности и решает наши проблемы.

Конечно, нет предела совершенству. TL NIKA не исключение. Когда возникают какие-то проблематичные моменты в работе, мы просим на них отреагировать, и вопросы решаются обоядными усилиями. Самое главное то, что больше эти «моменты» не возникают. Нас это устраивает.



ЛЕОНИД РОЗЕНБЛАТ, директор ТОО «Дудар»:

- Компания «Дудар» основана в 1991 году и занимается дистрибуцией таких торговых марок, как «Reckitt Benckiser», «Schwarzkopf professional», «Salamander» (средства по уходу за обувью), «Warta», «Ossogram», «Paklan» на территории Казахстана. У нас имеется 15 филиалов во всех крупных городах Казахстана. Клиентская база – более 10000 торговых точек, салонов красоты.

С TL NIKA работаем с самого начала ее деятельности. Тогда был не очень большой выбор. От других западных компаний TL NIKA отличалась большей оперативностью доставки и гибкостью, а от компаний из СНГ – надежностью.

И сегодня TL NIKA выделяется среди других опытом сотрудников, профессионализмом, ответственностью. Очень привлекательно то, что компания работает с любыми видами грузов, у нее есть свои склады в Вильнюсе, благодаря чему имеется возможность консолидации грузов, временного хранения, переформирования паллет, наличие собственного транспорта наряду с привлекаемым со стороны.

TL NIKA использует хорошее программное обеспечение для контроля за движением грузов и информирования клиентов о его местонахождении. Она работает с любыми видами перевозок, тем самым освобождая клиента от разных забот, связанных с грузоперевозками, там как самостоятельно решает все вопросы, возникающие в процессе перевозок.

Компания хорошо знает законодательную базу стран, через которые осуществляется перевозка грузов, и представляет по ним профессиональные консультации.

Одна из причин успеха компании – то, что она хорошо знает казахстанский рынок, местные особенности, правила, законодательство. Всегда корректно работает с документами. Грамотно ведет загрузку машин во избежание превышения нагрузки на ось и брака товара из-за дорожных условий, которые порой бывают достаточно сложными.

В развитии и совершенствовании своей деятельности ни одной компании не следует забывать, что кадры, по-прежнему, решают все. Думаю, что TL NIKA это отлично осознает.

Беседовала Юлия Маномайте ■

5th TRANS Middle East BAHRAIN 2009

Hosted By



Tuesday 24 and Wednesday 25 November 2009



- Technical Site Visit
- 100 International Exhibition Stands
- 35 International Conference Speakers
- 500 International Participants
- Gala Dinner

Event Sponsors



- Growth Strategies Driving Maritime Players Within The Region
- Forthcoming Challenges in Relation to Strong Demand in Global Containerisation
- Current State of Infrastructure And Investor Sentiments For Ports And Shipping Development
- Global Trends in The Ownership of Ports And Its Significance For Shipping Lines
- The Outlook For Container Traffic And The Growth Prospects For Intra-Regional Trades
- Maritime Supply Chain Integration – Realising The Part of Ports in Global Logistics
- Port Modernisation And Capacity Improvements: Catching up With Growth Opportunities
- Putting The Right Cargo Handling And Heavy Lifting Equipment in Place
- Achieving Greater Cargo Visibility, Security And Tracking in Your Ports
- Cost Effective Container Inspection And Detection Technology

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

www.transportevents.com

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

SUPPORTING MEDIA



SUPPORTING TRADE ORGANISATIONS



Official Carrier



Official Hotel and Venue





Science and business innovations for the Baltic Sea

Rytis Vytautas

In Lithuanian port-city there took place a three-part project which consisted of the Baltic Marine Innovations and Technologies exhibition, Baltic Marine Innovations conference – forum and international awards Windrose and it enjoyed great interest and success.

The intention of international business magazine JŪRA MOPE SEA, Klaipeda University, studies and business association Baltijos slėnis (Baltic valley) and Klaipeda science and technologies park to unite science and business cooperation possibilities for the implementation of innovative ideas and showing the results of such a cooperation there was supported and maintained by the representative office of EU in Lithuania, Ministry of Foreign Affairs, Ministry of Transport and Communications, Ministry of Economy, Ministry of Education and Science and Ministry of Agriculture of the Republic of Lithuania.

The event was dedicated to the Day of Europe and the European Maritime Day that was celebrated for the first time.



Minister of Transport of Lithuania E. Masiulis, Minister of Transport of Russia I. Levitin and Minister of Foreign Affairs V. Usackas



Authority, science, business and diplomatic powers – were in one rank

In the international conference Baltic Marine Innovations Forum the main guidelines of the document Strategy of the Baltic Sea to be included into EU document, acquaints with the

action program of Lithuania during its chairmanship in the Baltic countries council, the factors were discussed inducing the partnership of countries during the implementation of EU integrated policy in the fields of science, studies and business.

Famous politicians, representatives of business and science made reports at the confer-

ence: Minister of Foreign Affairs of Lithuania Vygaudas Usackas, Minister of Transport and Communications of Lithuania Eligijus Masiulis, Minister of Transport of the Russian Federation Igor Levitin, Deputy Minister of European Integration Committee of Poland Piotr Serafin, Secretary of the Ministry of Transport of Latvia Nils Freivalds, Director of the Directorate of European Territorial Cooperation Jose Palma Andres and many other representatives of other European politics, science and business.

“It was a significant and well-timed event against the background of newly opening possibilities of the Baltic Sea region cooperation. Its topic splendidly corresponds European and modern pulse of our regional cooperation, said the Minister of Foreign Affairs of Lithuania Vygaudas Usackas opening the conference.- It is pleasant that the conference has connected the common ranks of the representatives of authority, business, science and diplomats”.

V. Usackas stressed that Klaipeda - as one of the oldest Lithuanian cities, started its history in 1252. It is responsible for the image of Lithuania as a maritime state. It is impossible to overvalue the significance of Klaipeda port for the modern economic development of Lithuania. According to the last year results Klaipeda port became the third according to the cargo turnover among Eastern Baltic ports after Saint-Petersburg and Primorsk.

Lately tourist and pleasure shipping is rapidly

GENERAL
SPONSOR

KLASCO

KLAIPĖDOS JŪRŲ
KROVINIŲ KOMPAINIJA

SPONSORS:

**VAKARŲ LAIVŲ
GAMYKLA**
BLRT GRUPP

KN

KLAIPĖDOS NAFTA

developing and it helps Klaipeda to become an attractive place of meetings of people and their communication place. It is not accidental that Klaipeda port was chosen for the final phase of The Tall Ships' Races regatta.

"We are the witnesses of the strengthening cooperation among the regions in Europe. The Baltic Sea region is often called as the most dynamic European region and it is the leader of this process. I have in mind EU Strategy for the Baltic Sea region. This Strategy is an internal EU document. But for the implementation of it we will need to closely cooperate with our neighbours, first of all with Russia and Belarus. Therefore, it is splendid that the Minister of Transport of the Russian Federation Igor Levitin came to this conference"- said V. Usackas.

Speaking about the chairmanship at the Baltic Sea countries council, V. Usackas stressed that great attention should be paid for the cooperation in the fields of innovations, clean and safe environment, strengthening of human resources and cooperation on border-crossings and inducement of the free movement of people.

East-West direction was and will be interesting for business

Minister of Transport and Communications of Lithuania Eligijus Masiulis stressed in his speech that the Government of Lithuania actively induces the economics of the country as well as quicker use of EU structural support.

,The latest tendencies of the Baltic Sea region internal trade open the increasing importance of East-West direction. Eastern Baltic countries more and more intensively get involved into those processes. The increase of cargo transportation volumes show, that East-West direction is especially important for the trade of our region with external partners. I think that this direction will be one of the most important elements of the Baltic Sea region transport system. Those

tendencies open huge possibilities for the Baltic Sea region to become peculiar gates for the trade flows from Asian countries. Nevertheless in order to become important players in inter-modal Eurasian transport and logistics chains we are to induce the development of transport innovations and more actively implement the goals of inter-modal transport"- said E. Masiulis.

Therefore, to his mind it is important to strengthen cooperation among the Baltic Sea countries. One of the examples of such a successful cooperation is East-West transport corridor, connecting via the Baltic Sea, Lithuania, Belarus and Russia to Sweden, Denmark and Germany. There cooperate not only the state institutions but also business and scientific community. This corridor is one of the most important tools of the development of inter-modal transport in the Southern part of the Baltic Sea. Consequently extending its branches to the East direction it is possible to form a competitive transport and logistics chain between Europe and Asia. But together with increasing transport flows it is necessary to implement suitable environment protection standards and assure good living conditions for the population of the region. It is a challenge that all the countries are to take together. The Strategy of the Baltic Sea is an important step creating common guidelines of the policy. The Strategy will foresee measures how to support scientific research in the field of innovations and induce the application of innovations in the sustainable development of transport and maritime safety.

E. Masiulis stressed that in order to implement those tasks, innovations must be supported that induce the use of the potential of Short-Sea Shipping, development of Green transport corridors and contribute to other EU maritime transport policy goals.

From this point of view, the Northern Dimension Transport and Logistics partnership, which is under creation, promises a lot and it is going



Rector of Klaipeda University V. Zulkus.

to include such important partners as Russia, Belarus and Norway.

Minister of Transport of the Russian Federation Igor Levitin came to the conference accompanied by big delegation of the representatives of Russian science and business. He expressed his content concerning the changes in cooperation between Russia and Lithuania. „I am pleasantly surprised by the fact how the intonations of our negotiations have changed. I see great common potential of cooperation in the fields of maritime transportations and tourism. The greater confidence the countries feel towards each other, the easier it will be to live for our citizens"- said the Minister of Transport of Russia.

During the forum discussions the participants discussed the integration of the Baltic maritime sciences into European research field as well as present initiatives, further regional and European integration and financing of maritime sciences. The reports were made by the scientists of Lithuania, Latvia, Finland, Norway and Germany.

More than 150 delegates of the conference, who came from 8 countries, adopted a resolution where they indicated concrete recommendations.



CONFERENCE BALTIC MARINE INNOVATION FORUM RESOLUTION OF THE RECOMMENDATIONS

to draw close attention to the new stage of the regional cooperation with regard to the EU Strategy for the Baltic Sea region to be published in June 2009 and take note of the priorities of the upcoming Lithuanian presidency of the Council of the Baltic Sea States;

to develop an extensive network of co-operation through both political and informal contacts between states and people of the Baltic Sea region especially in marine and maritime research;

and urges the European Commission to support national Governments' initiatives in the field of modernizing marine research and educational infrastructure;

the Lithuanian Government to continue fostering the support of the Lithuanian integrated marine science, studies, and business centre (valley) as a unique chance for Lithuania to meet the growing demand of maritime research and economic development;

the European Commission and the Member States surrounding the Baltic Sea to implement the Joint Baltic Sea Research Programme, BONUS-169, under Article 169 of the EC Treaty;

stress the importance of strengthening transnational and regional cooperation in maritime transport development as a contribution to the competitiveness of the Baltic Sea Region;

aim specifically at the innovative solutions to ensure the full potential of the Short-Sea Shipping, Motorways of the Sea, promotion of Green and Blue Corridors and contributing to other goals of the maritime transport policy of the EU;

act for reducing obstacles for the free movement of people and strengthening of personal links in the region, including facilitation of the visa regime for all citizens of the Russian Federation and Belarus;

invite national and local governments to develop efficient and intensive linkages between toplevel knowledge institutions and business;

to facilitate the development of incentive to support cost-efficiency of maritime sustainable technology and goal based legislation;

local clusters to support the participation of local actors in European research Programmes and implementation of research results. ■



Windrose 2009

NOMINATES AND LAUREATES

At the virtual exhibition of the Baltic Marine Innovations and Technologies that took place in Klaipeda science and technologies park there were presented 50 innovative projects from different parts of the world.

The exhibition is available for the Internet visitors (see reference). [lhttp://www.youtube.com/profile?user=BMIVE&view=playlists](http://www.youtube.com/profile?user=BMIVE&view=playlists)
Out of those projects three nominees were selected in four nominations of Windrose awards of international business magazine JŪRA MOPE SEA. Four laureates were selected out of twelve projects.

During the grand ceremony the awards for laureates were handed by the Minister of Foreign Affairs of the Republic of Lithuania Vygaudas Usackas, Vice Minister of the Ministry of Transport and Communications of Lithuania Arunas Staras, Secretary of the Ministry of Education and Science of Lithuania Lina Domarkiene and Director of Klaipeda science and technologies park Roma Stubriene.

NOMINATIONS

For the strengthening of the image of maritime state



Nominated were:

1. The project of Lithuanian yachtsmen union and yachtsmen club Ambersail Millennium Odyssey – for the making the name of Lithuania and maritime achievements known in the world.
2. Sail Training International project The Tall Ships' Races – for the organization of international sailboats regatta, strengthening of international cooperation, propagation of marine traditions and education of the youth in maritime spirits.
3. Shipping company DFDS Lisco project Ferry Lines – for maintaining of shipping lines and the modernization of fleet flying Lithuanian flag.

The project of Lithuanian yachtsmen's union and yachtsmen's club Ambersail, Millennium Odyssey got the award.

For the development of innovations in maritime business



Nominated were:

1. The project of Western Shipyard and the company BARD Engineering Ship Windlift 1 for construction of wind power stations at sea – for implementation of new technologies and application of scientific ideas in practice.
2. The project of Baltija Shipyard ESVAGT (multi-modal ship for servicing of oil platforms) – for implementation of new technologies and application of them in ship building.
3. The project of a group of companies Alna and Klaipeda State Seaport Authority KIPIS (Cargo and goods information system) – for the implementation of the latest information technologies in the management of cargo handling processes.

The project of Western Shipyard and the company BARD Engineering, Ship „Windlift 1“ for construction of wind power stations at sea got the award.

For scientific achievements in exploring the Baltic Sea and seaside



Nominated were:

1. Common project of the scientists of Lithuania, Poland and Russia Power – for the propagation of the renewing energy production in the Baltic Sea.
2. The project of Klaipeda University group of scientists Investigation centre of materials and constructions – for the foundation of modern scientific research laboratory and application of new technologies in scientific research.
3. Monograph Baltic Seaports written by Vilnius University professor of hydrology and climatology Rimas Žaromskis – for the analysis of the development of Baltic seaports and prognosis of future development perspectives.

The common project of Lithuanian, Polish and Russian scientists Power got the award.

For the training of maritime mentality



Nominated were:

1. The project of Lithuanian higher seafarers school Preparation of seafarers in Lithuania – for training of youth, preparation of high-quality seafarers and propagation of maritime traditions.
2. The project of Klaipeda University training sailboat Brabander and Juodkrante cadets' school Cadet – for training of youth in maritime traditions spirit.
3. The project of Lithuanian Maritime Museum and Klaipeda University Baltic seaside investigations and planning institute Sea laboratory in the open air – for popularization of maritime culture and scientific knowledge in society.

The project of Lithuanian higher seafarers school Preparation of seafarers in Lithuania got the award.



Инновации науки и бизнеса для Балтийского моря

Rytis Vitėras

Прошедший в литовском портовом городе Клайпеде проект из трех частей, который составили Балтийская выставка морских инноваций и технологий, конференция-форум Балтийских морских инноваций и международные награждения «Роза ветров», привлек внимание и снискал успех.

Замысел международного бизнес-журнала JŪRA MOPE SEA, Клайпедского университета, научно-образовательной бизнес-ассоциации «Балтийская долина» и Клайпедского научно-технологического парка состоял в объединении возможностей сотрудничества науки и бизнеса для осуществления инновационных идей и демонстрации результата такого сотрудничества. Этот замысел одобрили и поддержали представительство Европейской комиссии в Литве, министерства иностранных дел, сообщений, хозяйства, образования и науки и сельского хозяйства ЛР. Мероприятие было приурочено ко Дню Европы и впервые отмечавшемуся Европейскому дню моря.



Министр иностранных дел ЛР В. Ушацкас.



В конференции участвовали делегаты из 8 стран.

Силы власти, бизнеса и дипломатии в одних рядах

На международной конференции «Балтийский форум морских инноваций» были представлены основные вехи разрабатываемого документа ЕС «Стратегия Балтийского моря», состоялось ознакомление с программой действий Литвы во время ее председательства в

Совете Балтийских стран, обсуждались действия, поощряющие партнерство стран по осуществлению интегрированной политики ЕС в сфере науки, образования и бизнеса.

С докладами на конференции выступили известные представители политики, науки и бизнеса: министр иностранных дел Литовской Республики Вигаудас Ушацкас, министр сообщений Литвы Элигиюс Масюлис, ми-

нистр транспорта России Игорь Левитин, заместитель министра комитета Европейской интеграции Польши Петр Серафин, секретарь министерства транспорта Латвийской Республики Нильс Фрейвалдс, глава Европейского директората территориального сотрудничества Хосе Палма Андрес и многие другие представители политики, науки и бизнеса Европы.

«Это знаменательное и своевременное мероприятие состоялось на фоне заново открывающихся возможностей сотрудничества региона Балтийского моря. Его тема великолепно соответствует европейскому, современному пульсу сотрудничества нашего региона, - сказал, открывая конференцию, министр иностранных дел ЛР Вигаудас Ушацкас. – Отрадно, что конференция объединила общие силы представителей власти, бизнеса, науки и дипломатии».

В. Ушацкас подчеркнул, что Клайпеда – один из старейших городов Литвы, начавший свою историю в 1252 году. Она отвечает за имидж Литвы как морского государства. Невозможно переоценить значение Клайпедского морского порта для развития современной экономики Литвы. По результатам прошлого года Клайпеда стала третьим по грузообороту портом Восточной Балтики после Санкт-Петербурга и Приморска.

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ
СПОНСОР

KLASCO

KLAIPĖDOS JŪRŲ
KROVINIŲ KOMPAINIJA

СПОНСОРЫ:

VAKARŲ LAIVŲ
GAMYKLA
BLRT GRUPP

KN

KLAIPĖDOS NAFTA



В последние годы быстрыми темпами идет развитие туристического и рекреационного рыболовства, помогающего Клайпеде стать привлекательным местом встреч и общения людей. Неслучайно Клайпедский порт был выбран для финального этапа большой парусной регаты «The Tall Ships' Races».

«Мы являемся свидетелями растущего регионального сотрудничества в Европе. Регион Балтийского моря, который нередко называют самым динамичным регионом Европы, является лидером этого процесса. Я имею в виду Стратегию Европейского союза для региона Балтийского моря. Эта стратегия является внутренним документом ЕС. Однако ее претворение в жизнь потребует тесного сотрудничества с нашими соседями, в первую очередь, с Россией и Белоруссией. Поэтому очень радует, что на эту конференцию прибыл министр транспорта России Игорь Левитин», - отметил В.Ушацкас.

Говоря о председательстве в Совете государств Балтийского моря, В.Ушацкас подчеркнул, что большое внимание будет уделяться сотрудничеству в области инноваций, а также вопросам чистой и безопасной окружающей среды, укреплению человеческих связей и сотрудничеству, поощрению свободного передвижения людей через границы.

Направление Восток-Запад было и будет интересным для бизнеса

Министр сообщений ЛР Элигиюс Масюлис в своей речи подчеркнул, что Правительство Литвы активно поощряет более быстрое использование структурной помощи ЕС в развитии экономики страны.

«Новейшие тенденции внутренней торговли региона Балтийского моря раскрывают растущую важность направления Восток-Запад. Рост объемов транспорта также показывает, что направление Восток-Запад является чрезвычайно важным для торговли нашего региона с внешними партнерами. Полагаю, что это направление будет одним из важнейших элементов транспортной системы региона Балтийского моря. Эти тенденции предоставляют огромные возможности региону Балтийского моря стать своеобразными воротами для потоков товаров из стран Азии. Все же, желая стать заметными игроками в интермодальных цепочках транспорта и логистики Евразии, мы должны поощрять развитие транспортных инноваций и активнее осуществлять цели интермодального транспорта», - сказал Э. Масюлис.

Поэтому, по его словам, очень важно укреплять сотрудничество стран Балтийского моря. Одним из примеров такого успешного сотрудничества является транспортный ко-

ридор Восток-Запад, через Балтийское море соединяющий Литву, Белоруссию и Россию со Швецией, Данией и Германией. На его основе сотрудничают не только государственные инстанции, но и бизнес, и научная общественность. Этот коридор является одним из важнейших инструментов развития интермодального транспорта в южной части Балтийского моря. Последовательно продолжая его ветки в

прибыл на конференцию в сопровождении многочисленной делегации представителей российской науки и бизнеса. Он выразил удовлетворение изменениями в российско-литовском сотрудничестве: «Я приятно удивлен тем, как изменились интонации наших переговоров. Вижу огромный потенциал взаимного сотрудничества в сфере морских перевозок, туризма. Чем большее доверие наши страны



Доклад министра транспорта РФ И. Левитина.

восточном направлении, можно формировать конкурентоспособную транспортную и логистическую цепочку между Европой и Азией. Однако с ростом транспортных потоков следует внедрить надлежащие стандарты охраны окружающей среды и обеспечить хорошие условия жизни жителям региона. Это является вызовом, который все страны должны принять сообща. Стратегия Балтийского моря является важным шагом в формировании общих вех политики. Стратегия наметит меры поддержки научных исследований в области инноваций и поощрения применения инноваций в гармоничном развитии транспорта и безопасного судоходства.

Э. Масюлис отметил, что для осуществления этих задач следует поддерживать инновации, которые поощряют использование потенциала каботажного судоходства (Short-Sea Shipping), развитие Зеленых коридоров и вносят вклад в другие цели политики морского транспорта Европейского союза.

В этом отношении особенно много нового обещает создаваемое Партнерство транспорта и логистики Северного измерения, которое вовлечет в деятельность таких важных партнеров, как Россия, Белоруссия и Норвегия.

Министр транспорта России Игорь Левитин

будут испытывать друг к другу, тем легче будет жить нашим гражданам», - сказал министр транспорта России.

Во время дискуссионного форума участники обсудили состояние интеграции Балтийских морских наук в область европейских исследований и нынешние инициативы, дальнейшую региональную и европейскую интеграцию морских наук и финансирование. С докладами выступили ученые из Литвы, Латвии, Финляндии, Польши, Норвегии, Германии.

Более 150 делегатов конференции, прибывшие из 8 стран, приняли резолюцию, в которой изложили конкретные рекомендации.



Проректор Клайпедского университета Р. Диджиокас (слева) с делегатами конференции.



РЕКОМЕНДАЦИИ РЕЗОЛЮЦИИ КОНФЕРЕНЦИИ «БАЛТИЙСКИЙ МОРСКОЙ ИННОВАЦИОННЫЙ ФОРУМ»:

больше внимания обращать на новую фазу регионального сотрудничества, руководствуясь стратегией ЕС для региона Балтийского моря, обратить внимание на приоритеты во время руководства Литвой Советом государств Балтийского моря;

подготовить широкую сеть сотрудничества через политические и неформальные контакты народов государств Балтийского моря, особенно тех, кто связан с морем и морскими исследованиями;

поощрять Европейскую комиссию поддерживать инициативы национальных правительств по модернизации морских исследований и эдукационной инфраструктуры;

Правительство Литвы должно и далее оказывать поддержку Литовскому интегрированному научно-образовательному бизнес-центру (долине), видя в нем уникальную возможность для Литвы соответствовать растущей потребности в морских исследованиях и экономическом развитии;
*

Европейская комиссия и страны-члены, расположенные возле Балтийского моря, должны осуществить Объединенную программу научных исследований Балтийского моря BONUS-169 по статье 169 договора ЕС;

укреплять транснациональное и региональное сотрудничество в развитии морского транспорта как гарант повышения конкурентоспособности региона Балтийского моря;

стремиться к обеспечению через инновационные решения потенциала каботажного судоходства, проекта морских автомагистралей, к поощрению Зеленого и Синего коридоров и другим целям, связанным с политикой морского транспорта ЕС;

целенаправленно работать над уменьшением препятствий для свободного передвижения людей и укреплять личные связи в регионе, включая и облегчение визового режима для всех граждан Российской Федерации и Белоруссии;

призывать национальную и местную власти к расширению эффективных и интенсивных связей между учреждениями высшего уровня и бизнесом;

стимулировать эффективные прочные морские технологии и необходимую для достижения этих целей юрисдикцию;

поддерживать участие в европейских научно-исследовательских программах и осуществлении результатов исследований.



Роза ветров~2009

НОМИНАНТЫ И ЛАУРЕАТЫ

На виртуальной выставке Балтийских морских инноваций и технологий, состоявшейся в Клайпедском научно-техническом парке, было представлено почти 50 инновационных проектов из разных стран мира.

Выставка доступна посетителям интернета (см. ссылку).

<http://www.youtube.com/profile?user=BMIVE&view=playlists>

Из этих проектов было выбрано по три номинанта в четырех номинациях награждений международного бизнес-журнала JŪRA MOPE SEA «Роза ветров». Из двенадцати проектов выбраны четыре лауреата.

На торжественной церемонии награждения лауреатам вручили министр иностранных дел ЛР Вигаудас Ушацкас, вице-министр сообщений ЛР Арунас Штарас, секретарь Министерства науки и просвещения ЛР Лина Домаркене и директор Клайпедского научно-технологического парка Рома Стубрене.

НОМИНАЦИИ

«За укрепление имиджа морского государства»



Номинированы

- Проект Союза яхтсменов Литвы и яхтенного клуба «Ambersail» «Одиссея тысячелетия» – за прославление имени и морских достижений Литвы в мире.
- Проект Sail Training International «The Tall Ships' Races» – за организацию крупнейшей международной парусной регаты, укрепление международного сотрудничества, пропагандирование морских традиций, воспитание молодежи в морском духе.
- Проект судоходной компании «DFDS LISCO» «Паромные линии» – за сохранение постоянных судоходных линий, модернизацию флота, работающего под флагом Литвы.

Награды удостоен проект Союза яхтсменов Литвы и яхтенного клуба «Ambersail» «Одиссея тысячелетия».

«За развитие инноваций в морском бизнесе»



Номинированы

- Проект компаний «Вакару лайву гамикла» и «BARD Engineering» «Судно „Windlift 1“ для строительства ветровых силовых установок в море» – за внедрение новых технологий, применение научных достижений в производстве.
- Проект судостроительного завода «Балтия» ESVAGT (мультимодальное судно для обслуживания нефтяных платформ) – за внедрение и применение новых технологий в судостроении.
- Проект группы компаний «Ална» и дирекции Клайпедского государственного морского порта ИСГТ (информационная система грузов и товаров) – за внедрение новейших информационных технологий в управлении грузовыми процессами.

Награды удостоен проект компаний «Вакару лайву гамикла» и «BARD Engineering» «Судно „Windlift 1“ для строительства ветровых силовых установок в море».

«За научные достижения в исследовании Балтийского моря и взморья»



Номинированы

- Совместный проект ученых Литвы, Польши и России «Power» – за пропаганду добычи возобновляющейся энергии в Балтийском море.
- Проект коллектива ученых Клайпедского университета «Центр исследования материалов и конструкций» – за создание современной научно-исследовательской лаборатории и применение новых технологий в научных исследованиях.
- Монография профессора гидрологии и климатологии Вильнюсского университета Римаса Жаромскиса «Порты Балтийского моря» – за анализ развития портов Балтийского моря и прогнозы перспектив дальнейшего развития.

Награду получил проект ученых Литвы, Польши и России «Power».

«За воспитание морского менталитета»



Номинированы

- Проект Литовской высшей морской школы «Подготовка моряков в Литве» – за воспитание молодежи, подготовку высококвалифицированных моряков и пропаганду морских традиций.
- Проект учебного парусника Клайпедского университета «Брабандер» и школы кадетов Юодкранте «Кадет» – за воспитание молодежи в духе морских традиций.
- Проект Литовского морского музея и Института исследования и планирования окружающей среды Балтийского взморья Клайпедского университета «Морская лаборатория под открытым небом» – за популяризацию морской культуры и научных знаний в обществе.

Награды удостоен проект Литовской высшей морской школы

«Подготовка моряков в Литве».



Lithuanian Maritime Museum celebrates its 30th anniversary



Nika Puteikienė

The mostly loved museum by the visitors of the Baltic States – is Lithuanian Maritime Museum which has celebrated its thirtieth anniversary on the 28th of July.

In the ruined fortifications of the former Kopgalis fortress in the Curonian Spit there was created a unique complex of marine nature and history for which it is difficult to find an analogue in the whole world. More than 20 million people visited it during 30 years.

The history of the Museum started from one-room exposition of shells and the initiative of a young teacher of history Aloyzas Každailis to create a centre of marine culture in the port-city.

- The initial idea of the creators was to install an aquarium in the restored central redoubt and the exposition of marine fauna and gradually it became an aim to create a complex of the museum in the whole fortress of Kopgalis and its approaches, - says the director of the museum Olga Žalienė, who is working in the museum for three decades as well.

The exposition of Lithuanian seafaring history is arranged in the museum, at the shores of the Lagoon there is restored a century-old farmstead of Lithuanian seaside, next to it there are exhibited the fishing ships of the first post-war years. Fifteen years ago a Dolphinarium was constructed where nine Bottlenose Dolphins of the Black Sea are living presently and they not only enjoy the visitors by the shows, but also help handicapped children to cure their illnesses.

The museum attracts the visitors by the shows of dolphins, sea-lions of California and the North Sea; the seals of the Baltic Sea, colony of penguins, exotic fish and the fish of the Baltic Sea and the exposition of one of the biggest collections of shells in Europe. The project of the live history - „The return of the Kurenas“ - received a great attention of the society as well as the dolphin therapy project.

Each year the museum proposes different novelties. The project of the reconstruction of the aquarium is already prepared and the author of the concept is one of the most famous aquarium specialists in Europe Mike Causer from Great Britain. After the reconstruction the aquarium will change not only visually but will also become a real centre of cognition of marine nature and history. We are also getting ready for the reconstruction of a dolphinarium. It is our intention to implement the project the aim of which is – to found in Kopgalis a park of sea health services, recreation and entertainments.

Литовский морской музей отмечает 30-летие

Ника Путейкене

Наиболее полюбившийся посетителям в Балтийских странах Литовский морской музей 28 июля отметил тридцатилетие своего существования.

В бывших развалинах форта на Куршской косе в крепости Копгалис создан уникальный комплекс морской природы и истории, которому трудно найти аналоги в мире. За 30 лет его посетили более 20 миллионов человек.

История музея началась с одной комнаты, где разместилась экспозиция раковин, и инициативы молодого кляйпедского учителя истории Алоизаса Каждайлиса создать в портовом городе очаг морской культуры.

- Первоначальная мысль создателей оборудовать в восстановленном центральном редуте аквариум и экспозицию морской фауны постепенно выросла до замысла создать музейный комплекс в крепости Копгалиса и на подступах к ней, - говорит директор Литовского морского музея Ольга Жалене, сама работающая здесь тоже три десятилетия.

В музее оборудована экспозиция истории литовского мореплавания, на берегу залива восстановлена литовская приморская усадьба начала прошлого века, рядом с ней экспонируются рыболовецкие суда первых послевоенных лет. Построенный пятнадцать лет назад дельфинарий, где теперь живут девять черноморских афалин, не только радует посетителей их выступлениями, но и помогает детям с ограниченными возможностями преодолеть болезнь.

Посетителей музея манят выступления дельфинов, калифорнийских и североморских львов, балтийские тюлени, колония пингвинов, рыбы экзотических морей и Балтийского бассейна, одна из крупнейших в Европе экспозиций раковин. Большое внимание общественности привлек проект живой истории «Возвращение куренаса» и проект дельфинотерапии.

Каждый год музей предлагает разные новинки. Подготовлен проект реконструкции аквариума, автором концепции которого является один из известнейших в Европе аквариумистов Майк Каузер из Великобритании. После реконструкции аквариум не только изменится визуально, но и станет настоящим центром познания морской природы и истории. Ведется подготовка и к реконструкции дельфинария. А еще сотрудники музея стремятся основать в Копгалисе парк даримых морем развлечений, отдыха и оздоровительных услуг.



Бывший председатель исполнительного комитета Клайпедского городского совета Альфонсас Жалис 28 июля 1979 г. открывает музей.



International Maritime Law – a book dedicated to maritime community

Daiva Nakrošienė

A book written by Regina Derkintytė and Martynas Jonkus „International Maritime Law“ was presented in Klaipeda.

It is the first book published in Lithuania where the main maritime law matters are being investigated in complex. Maritime community for a long time waited for this comprehensive scientific work that can be used in practice too. „International Maritime Law“ – is topical not only for the students of higher institutions and colleges but also for seafarers, lawyers, managers and businessmen related to the maritime business.

The authors of the book R. Derkintytė and M. Jonkus are comprehensively investigating the specifics of buying-selling deals,

registration problems of „comfortable flag“ in the states, legal regime of ship arrests, giving practical examples, discuss on ship pilotage, towage, regulation of rescue operations, general sea accidents and maritime insurance institutes and other matters. Especially great attention is paid in the book to cargo and passenger transportations by sea problems. When gathering the material for the book, the authors tried not to go far away from the topicalities of maritime community – they were interested in shipping problems and the problems of the companies the activities of which are related to maritime business, their needs, analysed the ideas expressed by the students and scientific community and the expectations expressed by the people working in practice.

R. Derkintytė in M. Romeris University in 2000 got a Master's Degree, in 2005 in Vilnius Gediminas Technical University got a business administration Master's degree. Specialising herself in Maritime Law the lawyer continued the studies in Malta International Maritime Institute and in 2006 she became a magistra legum (LL.M).

M. Jonkus graduated from Klaipeda University in 1999, according to port management program and got maritime transport technologies management Master's degree. In 2000 in the World Maritime University in Malmo he got a Master's degree in shipping management. The degree of a Master of Law M. Jonkus got after successful studies at Vilnius University. When deepening his shipping knowledge, the author defended a thesis for a doctor's degree in 2006 in Vilnius Gediminas Technical University.

M. Jonkus graduated from Klaipeda University in 1999, according to port management program and got maritime transport technologies management Master's degree. In 2000 in the World Maritime University in Malmo he got a Master's degree in shipping management. The degree of a Master of Law M. Jonkus got after successful studies at Vilnius University. When deepening his shipping knowledge, the author defended a thesis for a doctor's degree in 2006 in Vilnius Gediminas Technical University.

МОРСКОЕ ПРАВО



«Международное судоходное право» - книга для морской общественности

Дайва Накрошене

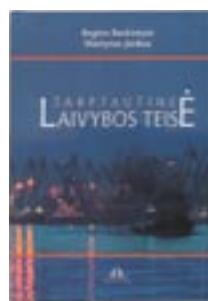
В Клайпеде состоялась презентация книги Регины Деркинтите и Мартинаса Йонкуса «Международное судоходное право».

Это первая книга, вышедшая на литовском языке, в которой комплексно рассматриваются основные вопросы морского права. Морская общественность уже давно ждала этого события, которым является этот подробный и применимый на практике научный труд. «Международное судоходное право» актуально не только для студентов морских учебных заведений, но и для моряков, юристов, менеджеров и предпринимателей, деятельность которых связана с морским бизнесом.

Авторы книги Р. Деркинтите и М. Йонкус подробно, приводя практические примеры, рассматривают специфику сделок по купле-продаже судов, проблема-

тику регистрации в государствах «удобного флага», правовой режим ареста судов, обсуждают регламентацию лоцманских, буксировочных, спасательных операций, общие институты страхования морских аварий и морского страхования грузов и другие вопросы. Особое внимание в книге уделено актуальным вопросам морских грузовых и пассажирских перевозок. Собирали материал для книги, ее авторы старались не отдаляться от актуальностей – интересовались проблемами судоходства и другими проблемами, тесно связанными с морским бизнесом, углублялись в потребности современного флота, анализировали мысли, высказываемые научной общественностью и студенчеством, и ожидания, вынашиваемые практиками.

Р. Деркинтите в университете М. Ромериса в 2000 г. получила степень магистра права, в 2005



г. в Вильнюсском техническом университете им. Гядиминаса – степень магистра административного бизнеса. Специализируясь на судоходном праве адвокат продолжила учебу в Мальтийском международном институте морского права и в 2006 г. получила степень «Magistra legum» (LL.M.).

М. Йонкус в 1999 г. в Клайпедском университете закончил обучение по программе управления портом, получил степень магистра морских транспортных технологий. В 2000 г. во Всемирном морском университете Мальме ему присвоена степень магистра судоходного менеджмента. Степень магистра права М. Йонкус получил, успешно закончив обучение в Вильнюсском университете. Углубляя знания по судоходству, автор в 2006 г. защитил докторскую диссертацию в Вильнюсском техническом университете им. Гядиминаса.

Hamburg involved in new joint service of China Shipping



The handling of the XIN HONG KONG at the Eurogate Container Terminal Hamburg (CTH) on 17 July 2009 marked the start of a new weekly container line service that links Northern Europe with the Far East.

Under the auspices of the new joint service the Chinese company China Shipping Container Line (CSCL) and the Taiwan-based Evergreen Line are cooperating in these waters for the first time.

The new AEX-1 / CEM service will be using four CSCL ships, each with a capacity of 9,600 TEUs, and four Evergreen vessels with a capacity between 7,000 and 8,000 TEUs. Other shipping lines like CMA CGM, ZIM and IRIS Lines have also reserved container slots on the service.

With the new ships the round trip will be completed in 56 days.

Container transport between Hamburg and Asia reached a total volume of 5.5 million containers (TEUs) in 2008. With a volume of 3.1 million TEUs, the People's Republic of China (including Hong Kong) maintained its peak position in 2008 among the ten most important trading partners of the Port of Hamburg in the container sector.

НОВОСТИ

Новые китайские грузы для Гамбургского порта



На Гамбургском контейнерном терминале 17 июля 2009 г. открыта новая контейнерная линия, которая соединяет Северную Европу с Дальним Востоком.

На этой линии впервые сотрудничают Гамбургский контейнерный терминал (CTH), китайская компания «China Shipping Container Line» (CSCL) и тайваньская компания «Evergreen Line».

На линии будут курсировать четыре судна CSCL вместимостью 9600 TEU каждое и четыре судна «Evergreen» вместимостью 7 000 и 8 000 TEU.

Компании CMA CGM, ZIM и «IRIS Lines shipping» также намерены присоединиться к этой контейнерной линии. Продолжительность рейсов будет составлять 56 дней.



Klaipeda – in the league of prestigious ports of *The Tall Ships' Races* regatta

Klaipeda hosted the world's biggest sailboats in July 31- August 3 that overcame the final stage of the regatta *The Tall Ships' Races Baltic 2009: Turku (Finland) – Klaipeda (Lithuania)*.

Diana Radejevaite
Head of Klaipeda press centre of the regatta

This regatta organised since 1956 by the Sail Training International (STI), is not only sports project but also an educational and humanitarian event. According to the regulations of the regatta, no less than a half of the crew of a sailboat is to be made of young people from the age of 15 to 25, and it is desirable that young sailors were from different countries. So, this regatta popularises sailing and also cherishes together with the sails the ideas of friendship among nations and solidarity of mankind.

Klaipeda city was eager to become a finish port of the regatta for almost two decades. After inspection visits of the organisers and evaluation of the possibilities of the port, Klaipeda was given such a possibility in the jubilee – Lithuanian millennium – year.

The city receiving the biggest sailboats of the world faces specific and high qualification requirements. If the city and the port is able to fulfil them it gets into unofficial but prestigious highest league of port-cities. In this league – independently of the size of the port – there are hospitable, business-like ports able to satisfy flexibly the needs of the ship even if they are rather unusual.

During the preparation for the finish of the regatta we saw that sailing passion was not only the obsession or privilege of the inhabitants of maritime countries. In the regatta there also participated the yachts, with proudly flying Check and Austrian flags. In the website of the finish port www.tallships.lt we spotted visitors from Kazakhstan, Mongolia and other countries having no access to the world oceans.

The regatta became a holiday not only for Klaipeda people but for the lovers of old sailboats who came to the city from whole Lithuania and other countries. During three days about 1.1 – 1.2 million people visited Klaipeda. It was an ambitious challenge for the small city to serve such flows of people exceeding the population of Klaipeda several times. Now we can say that all port and on-shore services worked perfectly.



During this regatta Lithuanian flag was hoisted on the sailboats Lietuva, Brabander, Litas, Pegasus, Lady L and Ambersail.

Hundreds of people came to see off the ships around the breakwaters, to admire the traditional parade of sails by which the giants honour the hospitable port before leaving it. The fleet of the regatta will again come to the Baltic Sea only in 2013.

You can see the gallery of the finish of the regatta in Klaipeda at www.tallships.lt





● The "face" of the regatta *The Tall Ships' Races Baltic 2009* in the finish port became a German three-mast bark Alehander von Humboldt. This sailboat built 103 years ago and decorated with bright green sails paraded on all information materials about regatta in Lithuania as a symbol of the event.

● 99 sailboats and yachts of the regatta moored in Klaipeda port, including 19 big A class sailboats.

● 2 600 members of the ships' crews participated in the impressive festivity.

● Russian sailboat – a copy of the frigate built by the tsar of Russia Peter the First in 1703 – Standart arrived to Klaipeda when other ships had already left the port.

● On the days of the regatta, 1 200 000 people visited Klaipeda.

● 15 receptions took place on ships and the funds were allotted for the support of sailing.

● The representatives of 17 Lithuanian Rotary clubs participated in a charity party on a Swedish ship Kronor of Stockholm. Rotarians donated for the enthusiasts of sailing 13 thousand Litas.

● 170 volunteers from Klaipeda and Lithuania worked on the days of the regatta.

● The awards and prizes for the winners of the regatta *The Tall Ships' Races Baltic 2009* were created by Klaipeda jewellers Vytautas Karciauskas and Laura Karciauskaite-Potet, who had won an international tender with participants from Russia, Poland, Finland and Lithuania.

● During the days of the regatta more than 60 groups organised concerts with about 1000 performers.

● As the most original project was recognized the project of the chairperson of Senamiescio verslininku sajungos (The Union of businessmen of the old city) Eugenija Odebrecht "Dainuojanti Klaipeda" (*Singing Klaipeda*). During this concert the maritime songs were sung not only by the professional singers but also by well-known and famous Klaipeda citizens. The producers of the project were Gintaras and Mindaugas Bendziai. ■



Клайпеда - в престижной лиге портов регаты «The Tall Ships' Races»

В Клайпеде 31 июля-3 августа гостили крупнейшие парусники мира, преодолевшие финальный этап гонок «The Tall Ships' Races Baltic 2009»: Турку (Финляндия) – Клайпеда (Литва).



Диана Радеевайте,

руководитель Клайпедского пресс-центра
регаты

Эта регата проводится с 1956 года, ее организатор, комитет «Sail Training International» (STI), является не только спортивным, но и образовательным, и гуманитарным проектом. Согласно положениям регаты, не менее половины экипажа каждого парусника должна составлять молодежь в возрасте от 15 до 25 лет, желательно, чтобы в яхтенной команде юные яхтсмены были из разных стран. Эта регата не только пропагандирует парусный спорт, но и осеняет своими парусами идеи дружбы народов, единства человечества.

Клайпеда стремилась стать финальным портом регаты в течение почти двух десятилетий. После инспекционных визитов организаторов и оценки возможностей порта такая честь была предоставлена Клайпеде в юбилейный год тысячелетия Литвы.

К городу, принимающему крупнейшие парусники мира, предъявляются специфические и высокие квалификационные требования. Если город-порт в состоянии их выполнить, он попадает в неофициальную, но престижную высшую лигу портовых городов. Эту лигу, вне зависимости от величины порта, составляют только гостеприимные, успешные порты, способные удовлетворить даже очень необычные потребности прибывшего судна.

В ходе подготовки к финишу регаты мы увидели, что страсть к хождению под парусами не является «болезнью» или привилегией жителей только морских государств. В регате при-

нимали участие и яхты, горделиво несущие по морям флаги Чехии и Австрии. На сайте финишного порта www.tallships.lt мы зафиксировали посетителей из Казахстана, Монголии, а также других стран, не имеющих выхода к Мировому океану.

Визит судов регаты в Клайпеду стал праздником не только для клаудиан, но и для любителей старинных парусников, съехавшихся сюда в те дни из Литвы и других стран мира. За три дня в Клайпеде побывали всего около 1,1 – 1,2 миллиона человек. Для городских служб обслуживание таких людских потоков, в несколько раз превышающих население Клайпеды, было амбициозным вызовом. Теперь уже можно утверждать, что все портовые и береговые службы со своими обязанностями справились отлично.

В этой регате флаг Литвы несли парусники «Lietuva», «Brabander», «Litas», «Pegasus», «Lady L», «Ambersail».

Проводить уходящие суда, полюбоваться традиционным парадом парусников, которым уходящие исполнены отдают дань уважения гостеприимному порту, на молах входного канала собирались сотни тысяч людей. В глазах многих блестели слезы. Снова флот регаты посетит Балтийское море самое раннее лишь в 2013 году.

Галерею финиша регаты в Клайпеде можно посмотреть на www.tallships.lt





● «Лицом» регаты «The Tall Ships' Races Baltic 2009» в финишном порту стал немецкий трехмачтовый барк «Alexander von Humboldt». Этот парусник, построенный 103 года назад, украшенный ярко-зелеными парусами, в качестве символа регаты красовался на всем информационном материале регаты, распространяемом в Литве.

● В Клайпедском порту в дни регаты ошвартовалось 99 парусников и яхт, в том числе 19 больших парусных судна класса «А». Во впечатляющем празднике приняли участие 2 600 членов яхтенных экипажей.

● Российский парусник – копия фрегата, построенного российским царем Петром Первым в 1703 г., «Штандарт» пришел в Клайпеду, когда остальные суда уже покинули порт.

● В дни регаты Клайпеду посетили 1 200 000 человек.

● На судах состоялось 15 приемов, средства от которых предназначены для поддержки яхтинга.

● Представители 17 ротари-клубов Литвы приняли участие в вечере на шведском судне «Kronor of Stockholm». Ротарианцы поддержали энтузиастов яхтинга, собрав 13 тыс. литов.

● В дни регаты работали 170 волонтеров из Клайпеды и со всей Литвы.

● Награждения и призы, предназначенные для победителей регаты больших парусников «The Tall Ships Races Baltic 2009», создали ктайпедские ювелиры Витаутас Карчяускас и Лаура Карчяускайте-Потет, победившие в международном конкурсе, в котором приняли участие художники из России, Польши, Финляндии и Литвы.

● В дни регаты в Клайпеде выступили с концертами более 60 групп и около 1000 исполнителей.

● Самым оригинальным признан проект председателя Союза предпринимателей старого города Эугени Одебрехт «Поющая Клайпеда». В этом концерте морские песни пели не профессиональные исполнители, а известные ктайпедчане. Продюсеры проекта – Гинтарас и Миндаугас Бенджюсы. ■



THE ROAD OF LOVE:

VIETNAM, USA, THAILAND, LITHUANIA

For ten years already my travel routes are made according to the schedules of international exhibitions and conferences.

A trip to Vietnam was quite different. I flew there to a wedding party of my relative as he asked me to bring a part of Lithuanian culture and traditions.

Zita Tallat-Kelpšaitė

Acquaintance with Vietnam during the wedding

My relative Lukas – ethnically Lithuanian, whose parents were taken by the fate to the USA, and is now a citizen of America and Lithuania. He is highly valued as an aqua-culture specialist and he lives in Thailand, travels all over the world, giving consultations on seafood, fishery protection and other aquaculture matters for the companies and governments of maritime states.

When working in Asia Lukas met a girl who captured his heart. But a very good-looking Ket – a daughter of a senior government ministry official of Vietnam – had a father that said a strict, "no" to a citizen of America.

But love has got more powerful weapons than the arsenal of the war.

Lukas for a long time and persistently accumulated proofs for the father that he was worthy to get the hand of his daughter that he was going to love her, safeguard and take care, guarantee long and good life for her.

Match-making took several years when after all the parents of a beauty said, "yes" and started getting ready for a wedding.

Here I can quote the words from a fairy-tale: the wedding party lasted for one week and later on they lived long and happily...

Marriage rituals in the home of the bride

During the wedding party that took place in several parts of Vietnam, Vietnamese, American and Lithuanian traditions were honoured.

The guests came from Vietnam, USA, Thailand, China, Japan, United Arab Emirates, Lithuania, and many other nations.

The ceremony according to Vietnam traditions took place in a suburb of Hanoi, bride's parent's house. It started by getting acquainted with relatives and dinner at bride's parent's house. They live in a private house which according to Vietnamese construction canons is a three-storyed house. The front facade facing the street is narrow, but running to the back yard it is very long. Such tradition developed due to the fact that the price of land is calculated according to the width of a building.

Next morning the bridegroom with his entourage – nine unmarried young men, dressed in traditional wedding dresses, went to the bride with presents to her and her parents. The presents – were different meals fancifully composed on big trays: roasted young pork, a hen displayed on rice cake, fruits, drinks, and sweet stuff.

Together with the bridegroom's delegation there went his parents too – Lithuanian-Americans – relatives and friends.

In the parents' house like a princess in beautiful traditional wedding clothes there was waiting a bride with a lot of friends. In the parlour there solemnly sat the relatives of a bride where men were on one side and women – on the other.

The words dedicated for this occasion were said and the girls made an exam for a bridegroom. His mother had prepared demands for ransoms if the son had not learned the lessons of life. But our bridegroom was excellent. He splendidly passed the attack of exams and went out of the girls' room as a real winner with a bride arm-in arm.

The parents blessed the young couple. The mother of the bridegroom according to the local tradition decorated the daughter-in-law with a gold bracelet and chain. The thicker the decoration, the stronger the love of the mother-in-law is.

After the ceremony all the people were invited to taste the traditional meals, have a drink of rice vodka, which was made by the uncle of the bride. During the whole ceremony there was no music, no songs or dances. Everything was solemn and serious. The guests went home after the party.

Eating of snakes

In the evening the bridegroom invited the suit to a traditional Vietnamese restaurant to taste the dishes made of snakes. It was a present of his professor from the USA.

The supper in the snakes' restaurant that started with surrealistic views, sharpened by the drinking of the blood of snakes in a vodka cocktail and eating the snakes' throbbing hearts, was not acceptable for the eyes and stomachs of all the participants.

As I can say, five or six dishes out of ten were delicious.

Next day the participants of the wedding went on an excursion around Hanoi, supper was at a restaurant loved by local public where we tasted goat's meat roasted by ourselves on a grill.



Halong – a precious jewel of Indochina

From Hanoi the holiday and all its participants moved to a wonderful and unique place, to Halong Bay. It is said that this place with an area of 1500 square kilometers and covering about three thousand islands is a UNESCO protected group of islands and it is the most precious jewel in the crown of Indochina.

There, in this incredible, by legend created by dragons was a group of islands washed by emerald-like water, took place the second part of the wedding party – American and Lithuanian.

Two ships carved with dragons, decorated one with pink and the second with blue ribbons took the participants of the wedding party to the depth of the group of islands. In the pink ship there sailed the entourage of the bride and in the blue one – of the bridegroom. Several hours of sailing melted imperceptibly: we tasted sea-food and admired inimitable views. We moored at an impressive island-rock. By narrow staircases hewn in rock we went up and down, again went up and down until at last we reached in the depth of rocks a big cavern resembling an amphitheatre. Invisible hands had decorated the site with flowers, put red carpets and indicated the way with lit candles. With the sounds of romantic music, in the secret labyrinths of the rock there appeared a bride with a white veil followed by a group of bridesmaids.

Poems of Paulius Širvys in the Vietnamese language

The oath of the young couple was taken by the sister of Lukas and declared them to be a wife and a husband. The friend of Lukas from Thailand for the past several days was learning to read a poem of Paulius Širvys in Lithuanian „Neklauskit meilės vardo“ (Don't ask the name of love). For the first time this pearl of Lithuanian poetry sounded in the Vietnamese and in the Lithuanian languages.

By the same complicated labyrinths we went out from the jaws of the grand mountain and again got on to the ships. Then the bridegroom sailed by ship together with a bride.

Both ships turned to the other island where there was the grand wedding party. We asked the sailors to leave behind the ship of the young couple as we wished to come a little bit earlier. Together with Lithuanian-Americans we wanted to include several Lithuanian wedding traditions: to meet the young couple with brown bread brought from Lithuania and salt and wine. They also had to pass the exam to prove that they were ready to overcome the difficulties waiting in life.

And when we started to sing in Lithuanian „bitter, bitter, the vodka is bitter“, provoking the young couple to kiss each other, the Vietnamese were a little confused when the words of the song was translated to them. It is not usual to kiss openly in Vietnam. But Lukas was very happy. Having even listened to the whole song he started to kiss passionately his young wife.



The attitudes, habits and traditions got mixed and into the reserved Vietnamese ceremony there penetrated touching, merry and provoking Lithuanian wedding songs. They were accompanied by lyrical and nostalgic Vietnamese melodies. In Halong Bay it was especially touching the canto of a Lithuanian poet „Lietuva brangi“ (Lithuania dear).

The power of love

In the middle of the fiesta the young couple surprised the guests by dressing in Lithuanian national costumes. The new Lithuanian wife was presented with amber bracelet accepted into the Lithuanian tradition.

The fiesta continued until midnight.

When the stars started to sparkle on the shore of Halong Bay, keeping in hands the lotus blossoms with lit candles, the Vietnamese, Americans, Thais, Lithuanians, Taiwanese, and other nationalities sang a Lithuanian night-watcher's song „Stok ant akmenėlio“ (Stand up on the stone) speaking about the fact that on that particular night – watcher's fire, the small wroth of rues of a girl would be burnt on the altar of love.

And it is not important what language you speak what culture you foster or what religion you confess, the language of love is one in the whole world.

The power of love overcomes the most difficult obstacles and destroys the thickest borders of distrust.

Love should rule the world.



ПУТЬ ЛЮБВИ: ВЬЕТНАМ, США, ТАИЛАНД, ЛИТВА

Зита Таллат-Кялпшайтэ

Уже десять лет маршруты моих путешествий составляются в соответствии с графиками международных выставок и конференций.

Путешествие во Вьетнам было совершенно иным. Я летела туда на свадьбу родственника, который попросил привезти частичку литовской культуры и традиций.

Знакомство с Вьетнамом на свадьбе

Родственник Лукас – этнический литовец, родителей которого война забросила в США, а сам он является гражданином США и Литвы. Высоко ценный специалист по аквакультуре, он живет в Таиланде и путешествует по свету, предоставляя компаниям и правительству морских государств консультации по рыбоводству, рыбоохране и другим вопросам аквакультуры.

Работая в Азии, Лукас встретил девушку, покорившую его сердце. Однако красавица вьетнамка Кэт – дочь высокого чиновника, и отец сказал категоричное «нет» гражданину Америки.

Но у любви есть более мощное оружие, чем арсенал прошедшей вьетнамо-американской войны.

Лукас долго и упорно копил для отца доказательства того, что он достоин руки его дочери, что будет любить ее, опекать, беречь, заботиться, что гарантирует ей комфортную и обеспеченную жизнь.

Период сватовства длился несколько лет, пока наконец родители красавицы не сказали «да» и не начали готовиться к свадьбе.

Тут уже можно процитировать слова из сказки: свадьба длилась неделю, а потом они жили долго и счастливо...

Обряд в доме невесты

Во время свадьбы, проходившей в нескольких местах Вьетнама, была отдана дать вьетнамским, американским и литовским традициям.



Гости съехались из Вьетнама, США, Таиланда, Китая, Японии, Объединенных Арабских Эмиратов, из Литвы и других стран.

Церемония по вьетнамским традициям состоялась в предместье Ханоя, в доме родителей невесты. Она началась со знакомства будущих родственников и обеда у родителей невесты. Они живут в трехэтажном, согласно вьетнамским строительным канонам, собственном доме. Фасады выходящих на улицу зданий узкие, зато со двора это довольно длинные строения. Такая традиция сложилась потому, что стоимость земли здесь считается по ширине здания.

На следующее утро жених со своей свитой – семью холостыми юношами, одетыми в национальные торжественные костюмы, отправился к невесте с подарками для нее и ее родителей. Подарки – это затейливо уложенные на огромных подносах всевозможные яства: жареный поросенок, курица, уложенная на рисовый пирог, фрукты, напитки, сладости.

К свите жениха присоединились и его родители – американские литовцы, а также его родственники, друзья.

В родительском доме их поджидала вместе с подругами невеста в национальном наряде – роскошная, как принцесса. В гостиной с достоинством сидели родственники невесты: с одной стороны – мужчины, с другой – женщины.

Произносились полагающиеся в таких случаях слова, девушки экзаменовали жениха. Его мама подготовила подарки для выкупа, если сынок случайно не выучил какой-нибудь жизненный урок. Однако наш жених оказался

не лыком шит. Он отлично выдержал экзаменационную атаку и вышел из девичьей комнатки настоящим победителем – с невестой под руку.

Родители благословили молодых. Свекровь по местному обычаю украсила сноху золотой цепочкой и браслетом. Чем эти украшения толще, тем сильнее любовь свекрови.

После обрядов всех пригласили угоститься традиционными блюдами. Выпить по глотку рисовой водки, освежиться пивом, сваренным дядей невесты-пивоваром. На протяжении всей церемонии не было слышно ни музыки, ни песен или танцев. Все проходило сдержанно, спокойно, с достоинством. После угощения гости стали расходиться.

Поедание змей

Вечером жених пригласил свиту в традиционный вьетнамский ресторан полакомиться блюдами, приготовленными из змей. Это был подарок его друга-профессора из США.

Ужин в змеином ресторане, начавшийся с сюрреалистических картин, сдобренный коктейлем из змеиной крови с водкой и поеданием еще трепещущих змеиных сердец, приемлем не для каждого желудка или взора.





Могу сказать, что мне, по крайней мере, пять или шесть блюд из десяти показались очень вкусными.

На следующий день участников свадьбы ждали экскурсия по Ханою, ужин в любимом местной публикой ресторанчике, где мы лакомились козлятиной, которую сами жарили на решетке.

Халонг – драгоценность Индокитая

Из Ханоя праздник и все его участники направились в изумительное и уникальное место – бухту Халонг-Бей. Эту бухту с примерно тремя тысячами островов площадью 1500 кв. километров, охраняемую ЮНЕСКО, называют изумительным драгоценным камнем в короне Индокитая.

Вот здесь, на этом сказочном, окутанном легендами о драконах, омываемом изумрудной водой архипелаге, прошла вторая часть свадьбы – американо-литовская.

Два кораблика, декорированные драконами, украшенные один розовыми, другой голубыми бантами, доставили гостей вглубь архипелага. На борту розового кораблика находилась свита невесты, на голубом – жениха. Несколько часов плавания растаяли незаметно: мы угощались дарами моря и любовались неповторимыми видами. Пришвартовались возле внушительного острова-скалы. По узким, высеченным в скале ступенькам поднимались и спускались, снова поднимались и снова спускались, пока наконец где-то в самых глубинах скалы не добрались до большой площадки, напоминающей амфитеатр. Невидимые руки украсили площадку цветами, расстелили красные ковры, отметили путь горящими свечами. Под звуки романтической музыки в таинственных лабиринтах скалы показалась в сопровождении подружек невесты, укутанные в белую фату.

Стихи Паулюса Ширвиса по-вьетнамски

Клятву молодых приняла сестра Лукаса и объявила их мужем и женой. Друг Лукаса, тайландинский паренек, несколько дней учился по-литовски прочитать стихотворение Паулюса Ширвиса «Не спрашивайте имени любви». Пожалуй, впервые эта жемчужина литовской поэзии прозвучала и по-вьетнамски, и по-английски.

Такими же сложными лабиринтами мы выбрались из пасти величественной скалы и снова сели на корабли. Теперь жених плыл на розовом корабле вместе с невестой.

Оба кораблика направились к другой скале, где должен был состояться свадебный пир. Мы попросили корабельщиков немного обогнать корабль молодых и приплыть на несколько минут раньше. Вместе с американскими литовцами нам захотелось всплести в свадебный пир хотя бы несколько из многочисленных литовских свадебных обычая: встретить молодых привезенными из Литвы черным хлебом с солью и вином. Надо было и экзамен у них принять, чтобы молодожены доказали готовность вместе преодолевать подстерегающие в жизни препятствия.

А когда мы по-литовски затянули «горькая, горькая, водка горькая», провоцируя, чтобы молодые поцеловались, и вьетнамцам перевели слова песни, они немного растерялись: оказывается, во Вьетнаме не принято целоваться прилюдно. Однако Лукас был очень доволен. Даже не дослушав до конца всю тираду, он принялся страстно целовать свою молодую жену.

Так перепелись народные установки, обычай и традиции и вдержанную вьетнамскую церемонию ворвались трогательные, веселые и провоцирующие литовские свадебные песни. Их сменяли лирические, полные ностальгии вьетнамские мелодии. В бухте Халонг необычайно волнующе звучала «Литва дорогая» литовского поэта Майрониса.



Сила любви

В разгар пира молодые удивили гостей, нарядившись в литовские национальные костюмы. Новая литовочка была одарена янтарными бусами и принята в литовскую родню.

Пир продлился до полуночи.

Когда загорелись звезды, на берегах бухты Халонг, держа в руках цветы лотоса с горящими свечами, вьетнамцы, американцы, тайландинцы, литовцы, китайцы, тайванцы и другие затянули литовскую песню «Встань на камушке» о том, что сегодня ночью, на костре в ночном, на алтаре любви будет сожжен девичий руточный веночек.

И неважно, на каком бы языке ты ни говорил, какую бы культуру ни проповедовал, какую религию ни исповедовал, язык любви во всем мире один.

Сила любви преодолевает самые трудные препятствия и разрушает крепчайшие стены недоверия. Миром должна править любовь. ■



ДЛЯ КРАСИВОЙ ЖИЗНИ



Мебель для гостиниц, офисов, конференц-центров,
для дома, летняя мебель для террас и садов.

Партнеры в Казахстане –
Мебельный центр «Жанна», ул. Абая 117, г. Алматы.

www.vadasiga.lt

Вильнюс. Каунас. Клайпеда. Литва

Azijos ir Europos transporto ministrų dialogas prasidės **Lietuvoje**

Klausimai laukia
atsakymų

Susivienyti kovoje
prieš **piratavimą**



JŪRA turinys



63 Leidėjos žodis

Klausimai laukia atsakymų

64 ASEM

Azijos ir Europos transporto ministrų dialogas prasidės Lietuvoje

65 Išskirtinis interviu

Abelgazis Kusainovas:
„Transporto kompleksas – Kazachstano ekonomikos augimo pagrindas“

68 ASEM

Atsakomybė už ateitį

69 Naujienos

Nauji Kinijos kroviniai Hamburgo uostui
Lietuva ir Kinija ketina bendradarbiauti
Indijoje pristatytas „airail News“ interneto portalas

70 Atvira diskusija

Šalių skirtumai neturi trukdyti bendradarbiavimui

71 Uosto direkcijoje

Klaipėdos uostas plečia konteinerinių krovos verslą

72 Krovos kompanijose

Sulėtėjusi eiga – paskata didinti greitį Baltijos uostų krova

74 Logistika

Kazachstano rinka pripažino TL NIKA logistiką



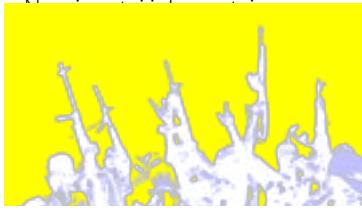
75 Laivų statyba

Metalo muzika VLG skamba ne maršo ritmu



78 Vėjų rožė 2009

Mokslo ir verslo inovacijos Baltijos jūrai



82 Saugumas jūroje

Lietuva siūlo susivienyti kovoje prieš piratavimą

83 Jūrų kultūra

Lietuvos jūrų muziejuς švenčia 30-metį

83 Jūrų teisė

„Tarpautinė laivbos teisė“ – jūrinei bendruomenei skirta knyga



84 The Tall Ships' Races Baltic 2009

Klaipėda – prestižinės regatos „The Tall Ships' Races“ uostų lygoje



86 Pasaulis be sienų

Meilės kelias: Vietnamas, JAV, Tailandas, Lietuva

88 Naujienos

Kinijos ir Rusijos logistikos kompanijos žvalgos Lietuvoje

JŪRA MOPE SEA

Tarptautinis verslo žurnalas
JŪRA MOPE SEA
ISSN 1392-7825

Žurnalas „Jūra“
leidžiamas
nuo 1935 metų
Leidėjas
UAB Jūrų informacijos centras
Tiražas 4000 egz.

Vyriausioji redaktorė

Zita Tallat-Kelpšaitė
Mob. +370 610 11399
Tel. +370 46 365753
El. paštas: editor@jura.lt

Vyriausioji finansininkė

Danutė Graželiénė
Mob. +370 699 31295
El. paštas: grazeliene@jura.lt

Dizainerė

Ingrida Ramanauskienė
El. paštas: uzminga@gmail.com

Vertėjai

Felicija Šmitienė
Margarita Ignačkova

Korektoriai-stiliastai

Regina Tutiniienė

Jelena Listopad

Žurnalo atstovybės

Vilniuje
Direktorius
Justinas Graželis
Mob. +370 616 35698
El. paštas: justas@jura.lt

Londone

Milda Manomaitytė
Mob. +44 (0) 7825924581
El. paštas: milda@jura.lt

Kinijoje, Daliane

Beti Čan (Betty Chen)
Room 1501, 50 You Hao Road,
Dalian, China.
Tel. 86-411-82649832
El. paštas: bettyc@coscc88.com

Kazachstane, Almatoje

Svetlana Maslenikova
El. paštas: sales@tlnika.kz

Ši numerį iliustravo

Andrius Pelakauskas
Nerijus Jankauskas
Vida Borteliéné
Milda Manomaitytė

Viršelis

Ingriodis Ramanauskienės

Spausdino
UAB „Lietuvos rytas“
spaustuvė Vilniuje
Redakcijos rankraštis negrąžina ir
nerecenzuoja, už reklamos agentūrų
parengtų tekštų turinį neatsako.

Redakcijos adresas:

Minijos g. 93, LT-93234 Klaipėda, Lietuva
Tel./faks. (+370) 46 365602

El. paštas: info@jura.lt

www.jura.lt



Klausimai laukia atsakymų

Spalio pabaigoje Lietuvos sostinėje Vilniuje Azijos ir Europos ASEM šalių transporto ministrai diskutuos apie tai, kaip pagyvinti ekonominę ASEM šalių partnerystę, apimančią ir efektyvesnį bendradarbiavimą transporto srityje.

Jei šis dialogas bus vaisingas, jo rezultatai galėtų suaktyvinti prekybą tarp Europos ir Azijos, padėtų kurti subalansuotą ir tvarią tarpkontinentinę transporto sistemą, kuri galbūt turėtų įtakos ir pasaulinės ekonomikos problemų sprendimui, nes, anot šio renginio iniciatorių, atėjo laikas transportui ir logistikai prabilti visu balsu tam, kad jų tikslai ir uždaviniai būtų išgirsti pasaulinės ekonomikos problemų sprendimo diskusijoje.

Be abejo, Lietuvai – mažai valstybei didžiuliame Eurazijos kontinente – yra garbė, kad pirmą kartą Europos ir Azijos ASEM šalių transporto ministru susitikimas vyks Lietuvoje jos iniciatyva. Tai yra tam tikras Lietuvos pripažinimas rimta Eurazijos transporto sistemos dalyve, kuri tikisi išgirsti atsakymus į jai rūpimus klausimus.

Kokia yra Eurazijos, kurią sudaro 101 valstybė ir 32 kitai politiniai vienetai, junginio reikšmė pasaulio ekonomikai ir politikai? Koks vaidmuo šiame junginyje tenka didžiausią teritoriją užimančiai Rusijai?

Kokios turėtų būti Azijos ir Europos transporto struktūrų bendradarbiavimo kryptys? Kurioje transporto srityje jos galėtų būti efektyviausiai vystomos?

Kokios tarptautinių transporto koridoriu tarp Azijos ir Europos, kaip, pavyzdžiu, TRACECA, vystymosi perspektyvos? Ar 2008 metų rudenį pradėtas bandomasis transporto maršrutas Vakarų Kinija-Vakarų Europa patiesino šalių viltis?

Šalims, per kurias eina tarptautiniai transporto koridoriai, didžiausia pasaulyje gamintoja Kinija yra geidžiama partnerė. Jos krovinių laukiami Azijoje ir Europoje. Pagal kokius principus ir kriterijus pati Kinija renkasi tranzito partnerius?

Kokia yra Kinijos transporto politika ir strategija?

Kokie Kinijos interesai Europos rinkoje? Kaip šie interesai atsišpindi Kinijos transporto strategijoje?

Kokia reikšmė maršrute Kinija-Europa-Kinija tenka Baltijos šalių uostams?

Kokios problemas truko efektyvesniams Europos ir Azijos transporto sektorių bendradarbiavimui? Kaip jas pašalinti?

Kokių veiksmų turėtų imtis Eurazijos šalių vyriausybės, kokių prioritetų siekti, kad kuo greičiau ir su mažiausiais nuostoliais pavyktų sumažinti pasaulinio ekonomikos nuosmukio poveikį Europos ir Azijos šalių ekonomikai bei transporto sektorui?

Kaip šiam tikslui galėtų pasitarnauti ASEM struktūra ir Eurazijos transporto ministrų susitikimas?

Šių metų pavasarį Miunchene vykusioje pasaulinėje transporto ir logistikos parodoje Rusijos surengtos konferencijos motto skelbė: „Eurazija – teritorija, kurią pakeis logistika“. Kokią reikšmę šiuolaikinėje transporto politikoje vaidina logistika? Kas pirmiau ateis į Euraziją: infrastruktūra ar logistika?

Europos ir Azijos transporto ministru atsakymus į šiuos ir kitus klausimus tikėjome išspausdinti šiame žurnalo numeryje. Deja, ne visi atsakymai spėjo pasiekti mus prieš išleidžiant žurnalą.

Turėkime vilties, kad konstruktyvių atsakymų, nuomonų, svarstymų, naujų minčių ir idėjų, kaip bendromis pastangomis formuoti ir vystyti Eurazijos transporto erdvę, sulauksime spalio 19-20 dienomis Vilniuje, kur šiomis temomis diskutuos ne tik Europos ir Azijos transporto ministrai, bet ir į ekonomikos forumą susirinkę šių šalių transporto verslo lyderiai.

Nuoširdžiai Jūsų
Zita Tallat-Kelpšaitė
Žurnalo leidėja



Azijos ir Europos transporto ministru dialogas prasidės LIETUVOJE

Eligijus Masiulis
LR susisiekimo ministras

2009 m. spalio 19-20 dienomis Lietuvos sostinė Vilnius priims
43 transporto ministrus iš Europos ir Azijos šalių.

Pirmą kartą vykstantis Europos ir Azijos transporto ministru susitikimas turėtų tapti gera bendradarbiavimo pradžia. Jis rengiamas pagal Azijos ir Europos viršunių (ASEM) bendradarbiavimo gaires. ASEM transporto ministru susitikimas – tai sudėtinė ASEM proceso dalis.

Transporto ministru tikslas yra sukurti vieningą būsimos Europos ir Azijos transporto sistemos viziją.

Gerai organizuota transporto politika suvaidins pagrindinį vaidmenį tobulinant krovinių gabentimo konkurencingumą tarp Europos ir Azijos. ASEM dialogas transporto klausimais prasidės glaudžiai bendradarbiaujant su transporto verslo sektoriumi Azijos ir Europos transporto plėtros forume, kuris vyks tomis pačiomis dienomis.

Vizija prasideda Vilniuje

2004 metais Vietnamo sostinėje Hanojuje 5-ajame Azijos ir Europos šalių (ASEM) posėdyje buvo priimta deklaracija „Dėl glaudesnės ASEM ekonominės partnerystės“, ASEM šalyse partnerės išpareigojo skatinti glaudesnę ekonominę ASEM partnerystę, apimantą ir glaudesnį bendradarbiavimą transporto srityje. Šio dialogo rezultatai pagyvintų prekybą tarp Europos ir Azijos ir prisidėtų prie bendro pasaulinės ekonominės problemų sprendimo.

Iniciatyva dėl ASEM transporto ministru susitikimo organizavimo kilo iš poreikio turėti subalansuotą ir tvarią tarpkontinentinę transporto sistemą, kuri būtų sukurta ministru lygiu.

Surengti pirmajį ASEM transporto ministru susitikimą Lietuva pareiškė iniciatyvą 2007 metais 8-ajame užsienio reikalų ministru susitikime Hamburge (Vokietija) ir 2008 metais 7-ajame ASEM viršunių susitikime Pekine (Kinija).

Lietuvos iniciatyvą aktyviai parėmė Europos Komisija ir Kinija bei Vokietija, taip pat Lenkija, Singapūras, Švedija, Vietnamas.

Tokia nauja bendradarbiavimo forma atveria naujų perspektyvų, padėsiančių didinti prekybos srautus globalinėse rinkose, sukurti efektyvių, saugias ir patikimas transporto sistemas.

Dalijimasis patirtimi ir bendrų Europos bei Azijos interesų nustatymas transporto srityje yra labai svarbus ekonominio ASEM narių šalių bendradarbiavimo komponentas. Sékminges bendradarbiavimui garantuoti sprendžiant ekonominius klausimus, įgyvendinant Hanojaus deklaracijos nuostatas, toliau vystant naujas verslo ir investicijų skatinimo iniciatyvas, ASEM

suteikia platformą diskusijoms apie transporto problemas ir plėtros galimybes.

Bendradarbiavimo sričių nustatymas

Pagrindinių bendradarbiavimo sričių identifikavimas bus pagrindinis iššūkis ASEM transporto ministrams. Transporto infrastruktūros plėtros tarptautinis koordinavimas yra įdomi užduotis, ypač dabartinės pasaulinės ekonominės situacijos kontekste. Tačiau silpnosios vietos ir trūkstamos grandys turėtų būti pašalintos, o privačios investicijos turi būti skatinamos plečiant transporto infrastruktūrą.

Eismo intensyvėjimas paprastai reiškia neįgiamą poveikį aplinkai ir mūsų gyvenimo sąlygoms. Bet ekonominis augimas ir didesnio mobiliumo poreikis gali harmoningai vykti kartu su aplinkos apsauga.

Taigi koks yra galimas kelias į tvarią Eurazijos transporto sistemą?

Ar mes galime įtraukti į savo politikos dienovarkes tvaraus transporto plėtrą?

Našumas ir efektyvumas yra svarbiausios bet kokios transporto sistemos charakteristikos. Politikai gali suvaidinti pagrindinį vaidmenį di-dindami intermodalumą ir skatindami skirtingu transporto modu panaudojimą. Esminis dalykas šiai užduočiai įgyvendinti yra stipresnis bendradarbiavimas tarp viešojo ir privataus sektorių.

Kalbant apie tarptautinio bendradarbiavimo svarbą, ką reikėtų padaryti, kad būtų skatinamas tarptautinio transporto ir logistikos grandinių suformavimas.

Cia yra tik kai kurios ASEM transporto minis-



trų susitikimo temos.

Specialios sesijos bus skirtos bendradarbiavimui jūrinio transporto srityje bei civilinėje aviacijoje.

Kokie skirtumai

Europos ir Azijos transporto ministrai priims Vilniaus Deklaraciją, kurioje bus sukurtas pagrindas bendrai Europos ir Azijos transporto sistemos plėtros vizijai. Deklaracija taps pagrindu sukurti mechanizmą tolimesniams konkretių sričių bendradarbiavimui, tuo pačiu užtikrinant ASEM transporto iniciatyvų tūstumą.

Remdamies Vilniaus Deklaracijos nuostatomis, ministrai sutars paruošti veiksmų planą, kuris identifikuotų konkretias politikos priemones, puoselejant tvarų transportą, remtų intermodalinių logistikos grandinių formavimą ir palengvintų transporto paslaugas. Veiksmų planą transporto ministrai patvirtins antrajame ASEM transporto ministru susitikime ir suformuos pagrindą Eurazijos transporto politikai ateityje.

ASEM transporto iniciatyva vadovausis bendradarbiavimo patirtimi kituose ASEM formuose, tokiuose kaip Vyresniųjų oficialių asmenų susitikimai (SOM), ir tai palengvins darbą ruošiantis tolimesniems ministru susitikimams. SOM bus paskirta užduotis paruošti veiksmų planą, kuris turi būti patvirtintas antrajame ASEM transporto ministru susitikime.

Verslo pritraukimas

Pirmasis ASEM transporto ministru susitikimas bus organizuojamas glaudžiai bendradar-



biaujant su Eurazijos transporto ir logistikos verslo bendruomene. Azijos ir Europos transporto plėtros forumas vyks Vilniuje 2009 m. spalio 19 d. kartu su ministru susitikimu, ir ten bus sukviesti pagrindiniai Eurazijos transporto verslo bendruomenės veikėjai.

Azijos ir Europos transporto plėtros forumo diskusijos bus nukreiptos į dabartinius neaiškumus pasaulio rinkose ir jų iutraukimą į Eurazijos transporto verslą. Transporto infrastruktūros plėtra, transporto paslaugų tobulinimas ir tarpautinių transporto ir logistikos grandinių formavimas bus pagrindinės dienotvarkės temos.

Mūsų iniciatyva suorganizuoti specialų verslo forumą buvo sutikta su dideliu susidomėjimu. Tarp forumo pranešėjų ir dalyvių jūs pamatysite tokius sprendimus darančius asmenis šioje srityje kaip p. Antonijus Tajanis (Antonio Tajani), Europos Komisijos viceprezidentas, p. Filipė Le Houerou (Philippe Le Houerou), Pasaulio Banko viceprezidentas, dr. Džonas Liudvargas (Johannes Ludewig), Europos Bendrijos geležinkelį ir infrastruktūros kompanijų direktorių, p. Janušas Lacnis (Janusz Lacny), Tarptautinės kelių transporto sajungos prezidentas, p. Alfonsas Guinieris (Alfons Guinier), Europos Bendrijos laivų savininkų asociacijos generalinis sekretorius, ir kiti.

Galutinės Azijos ir Europos transporto plėtros forumo išvados bus pateiktos pirmajam ASEM transporto ministrų susitikimui ir tiesiogiai prisidės prie galutinių dokumentų. Forumo dalyviai turės galimybę vesti dvišalius susitikimus su ministrais. Kalbėdami apie sąveiką tarp verslo ir politikos sprendimų darytojų astovų, mes tikimės, kad tai bus neformalų, bet palengvins daryti sprendimus ir tai bus kaip vienas pagrindinių ASEM gairių bruožų.

Regioninės galimybės

Baltijos jūros regionas yra žinomas gerai išvystytomis tranzitinio transporto paslaugomis. ASEM transporto iniciatyva, prasidedanti Vilniuje, yra puiki proga visiems regioninio transporto industrijos dalininkams ne tik sustiprinti savo pozicijas Eurazijos transporto sistemoje, bet ir suvaidinti aktyvų vaidmenį modeliuojant šią sistemą ateityje. Keletą dienų Vilnius taps Eurazijos transporto ir logistikos sprendimų darymo centru, ir mes kviečiame jus būti jo dalimi.

Kviečiame dalyvauti

Kviečiame dalyvauti Azijos ir Europos transporto plėtros forume, kuris jvyks pirmojo Azijos ir Europos transporto ministrų susitikimo išvakarėse spalio 19 d. Vilniuje „Crowne Plaza“ viešbutyje.

Šiandien laimi tas, kuris galvoja ir veikia globaliai. Transporto ir logistikos verslui atstumai ir valstybių sienos nėra lemiamas veiksny. Į verslo forumą susirinks pagrindiniai Azijos ir Europos transporto ir logistikos verslo astovai, optimizuojantys ir restruktūzuojantys tiekimo ir logistikos grandines, pasaulinės krizės salygomis ieškantys konkurencingesnį vietų ir maršrutų savo verslui.

Lietuva yra tam tinkama vieta ir partneriams turi ką pasiūlyti. Laukiame Jūsų.

Daugiau informacijos tinklalapyje
www.asemtransport.org



Abelgazis KUSAINOVAS: **„Transporto kompleksas – Kazachstano ekonomikos augimo pagrindas“**

Matant, kaip neįtikėtinai sparčiai auga naujoji Kazachstano sostinė Astana, stebint veržlią naftos, dujų, kalnakasybos pramonės ir tranzito plėtrą, susidaro išpūdis, kad pasaulio ekonomikos krizė ir visos jos pasekmės aplenkė Kazachstaną.

Apie tai galima spręsti ir iš finansų analitikų teiginių, jog Kazachstano ekonomikos stabilumas vis labiau traukia pasaulio rinkos dėmesį.

Ar iš tisų Kazachstanas – ta šalis, kuriai pasaulio ekonomikos nuosmukis tam tikra prasme padėjo jai pasireikšti? Sie ir kiti klausimai – išskirtiniame Kazachstano Respublikos transporto ir komunikacijų ministro ABELGAZIO KUSAINOVO interviu žurnalui JŪRA MOPE SEA.

Išmintinga valstybės politika

- Dabartinė krizė iš dalies net buvo naudinga transporto kompleksui. Mes išsaugojome sparčius infrastruktūros projektų realizavimo tempus. Papildoma paspirtis mums buvo Kelių žemėlapis, pagal kurį Vyriausybė skyrė nemažai lešų vietinės reikšmės kelių ir miestų gatvių remontui. Be to, ministerija organizuoja savo veiklą keliomis kryptimis. Pirmoji kryptis, kalbant apie industrializaciją, – statyti gamyklas, kurios gamintų reikiama produkciją transporto ir komunikacijų kompleksui. Paimkime kad ir automobilių transportą. Šiuo metu beveik devyniasdešimt procentų prekių gaminame savo jėgomis, tiek pat tiekiame ir paslaugų. Pradėjus veikti Aktau ➤



bitumo gamykla, Kazachstano dalis šiame sektoriuje priartės prie šimto procentų.

Antroji kryptis – tranzito koridoriai. Pasaulyje po krizės neišvengiamai reikės didinti jų potencialą. Prieš ketverius metus valstybės vadovas pabréžė koridoriaus Vakarų Europa-Vakarų Kinija svarbą. Vėliau ta mintis nuskambėjo prezidento kreipimesi į tautą XII partijos „Nur Otan“ suvažiavime. Ir štai dabar prasidėjo faktinis megaprojekto realizavimas. Jo bendra vertė siekia 825 milijardus tengų (Kazachstano piniginis vienetas, 100 tengų apie 1,6 Lt), iš jų 422 milijardai – tarptautinių finansų institucijų paskolos. Su keturiais bankais jau pasirašyti sutartys. Dabar organizuojami konkursai, ir po to, kai paaiškės rangovai, prasidės didžiuliai darbai.

Trečioji kryptis – geležinkeliai, tiksliau, projektais, kurie padės stiprinti tranzito potencialą. Pavyzdžiu, šių metų rugpjūtį pradėjome testi geležinkelį Chorgos-Žetygen, o tai 298 kilometrai. Naujasis geležinkelio maršrutas padės atidaryti antrąjį pasienio perėją per Kiniją, gerokai padidinti krovinių srautą ir sutrumpinti krovinių transportavimo laiką.

2007 metų spalį trijų šalių – Kazachstano, Turkmenistanu ir Irano Islamo Respublikos – prezidentai pasiraše bendrą deklaraciją dėl bendardarbiavimo tiesiant geležinkelio liniją Uzenuj (Kazachstanas)-Kyzylkaja-Bereket-Etrek (Turkmenistanas)-Gorgan (Iranas). Šis geležinkelis, tapęs koridoriaus Šiaurė-Pietū dalimi, susungs tris šalis ir padidins krovinių srautą link Persijos įlankos. Tai mums labai svarbu.

Plėtojama transporto infrastruktūra

- Kokie Kazachstano ekonomikos ir transporto prioritetai?

Šalies transporto ir komunikacijų plėtra numatyta Kazachstano Respublikos Transporto strategijoje iki 2015 metų. Jos misija – sukurti maksimaliai tobulą transporto sistemą, padėsiančią efektyviai realizuoti valstybės uždavinus, šalies tranzito galimybes ir mažinti transporto kaštus.

Numatyti ir strateginiai transporto šakos plėtojimo uždaviniai ir principai. Be kita ko, numatyta integruoti Kazachstano transporto kompleksą į Eurazijos transporto sistemą, sukurti modernią ir perspektyvią nacionalinę transporto infrastruktūrą, efektyviai naudoti šalies tranzitinį potencialą. Svarbus aspektas yra didinti Kazachstano transporto konkurencingumą, pasitelkus inovacines technologijas ir klasterinę infrastruktūros plėtrą.

Tiesiami nauji ir elektrifikuojami jau veikiantys geležinkeliai, rekonstruojami penki pagrindiniai oro uostai (Astana, Almata, Aktobė, Atyrtau, Aktau), diegiamos modernios medžiagos ir technologijos, gerinama automobilių kelių techninė būklė.

Autokelių šakos megaprojektas – tiesiamas tranzitinis autokelių koridorius Vakarų Europa-Vakarų Kinija. Koncesijų pagrindu bus rekonstruoti ir suremontuoti kelias Astana-Karaganda, Almata-Kapšagaj, Almata-Chorgos, taip pat nutiestas Didysis Almatos žiedinis automobilių kelias. Koncesijos metodas efektyvus tuo, kad padeda sumažinti vienkartinių biudžeto krūvių.

Geležinkelyje pradėti realizuoti kai kurie projektais, kuriais siekiama didinti eksporto ir tranzito galimybes, plėtoti tarpregioninį susisiekimą, mažinti savikainą. Tai, kaip jau minėjau, tiesiamos geležinkelio linijos Chorgos-Žetygen, Uzenij-Turkménistano pasienis.

Civilinės aviacijos sferoje modernizuojama oro uostų infrastruktūra. Šiuo metu iš 21 Kazachstano oro uosto 9 oro uostai po rekonstrukcijos ir modernizavimo atitinka ICAO reikalavimus. Penkiolikoje oro uostų organizuojami tarptautiniai skrydžiai. Šiemet tiesiamos Kyzylordo miesto oro uosto pakilimo ir nusileidimo juostos rekonstrukcijos darbai.

Nemažai darbų teks atlikti ir atraujinant orlaičių parką. Dabar šie darbai atliekami savo aviacijos imonijų lėšomis. Antai šiemet aviacijos kompanija „Skat“ išsigijo lizingu ir pradėjo naudoti lėktuvus „Boeing-757-204“, „Boeing-737-322“, „Boeing-737-522“. Bendrovė „Euro-Azija Air“ išsigijo 70 vietų keleivinių lėktuvą „Čelendžer“, kurį tikimasi gauti iš gamintojo 2009 metų rugsėjį.

Jūrų transportas vaidina ypatingą vaidmenį Kazachstano Respublikos transporto šakoje. Tai susiję su intensyviai išavinamu Kaspijos jūros Kazachstano sektoriumi, jūrų transporto veiklos suaktyvėjimu.

Kazachstanas yra vienas pagrindinių krovinių gabentojų Kaspijos jūroje, ir šiuo metu su šalies vėliau dirba maždaug 200 laivų.

Šiuo metu daug dirbama didinant uostų infrastruktūros, didžiuju tanklaivių, sausakrūvių laivų konkurencingumą. Kuriama jūros ir uostų infrastruktūra padeda didinti ir eksportuojamų, ir tranzitinijų krovinių srautus. Siekiant padidinti Aktau uosto pralaidumą ir jo projektinį naftos krovos našumą iki 20 mln. tonų per metus ir sausujų krovinių krovos našumą iki 3 mln. tonų per metus, realizuojamas Aktau uosto plėtros ūsuarės kryptimi projektas.

Stiprindami Kazachstano Respublikos jūrų transportą ir tenkindami krovinių siuntėjų po-

reikius, didiname nacionalinį prekybos laivyną statydamis ir išsigydami naujus laivus.

Šiuo metu tanklaivių laivyną sudaro 4 laivai. Artimiausiu metu planuojame pastatyti dar tris naftos gabenimo tanklaivius, kurių dedveitas – 13 tūkst. tonų.

Formuodami sausakrūvį laivyną, planuojame pastatyti ir išsigyti du 5000-7000 dedveito sausakrūvius laivus.

Reziumuodamas išsakytas mintis, noriu paibrėžti, kad šiemet planuojami infrastruktūros projektais (jeigu bus stabilus finansavimas) padės sukurti 11 tūkstančių naujų darbo vietų ir užtikrinti statybos laikotarpiu iki 30 tūkstančių darbo vietų gretutinėse šakose.

Didžioji dalis infrastruktūros projektų numatyta realizuoti 2010-2012 metais, kuriais planuojama sukurti iki 90 tūkstančių naujų darbo vietų, o 265 tūkst. žmonių dirbs gretutinėse šakose.

Kazachstano dalis visose investicijose šiuo metu siekia 76 proc. Per artimiausius 3 metus planuojame padidinti ši rodiklį iki 88 proc.

Mūsų planų realizavimas duos daug naudos kitiem ekonomikos sektoriams, sustiprins industrię, regioninę, socialinę ir inovacinię šalies plėtrą.

„Keliai į Europą“

- Viena valstybės programų, kurias patvirtino Kazachstano prezidentas Nursultanas Nazarbahevės, pavadinta „Keliai į Europą“?

- Valstybinė programa „Keliai į Europą“ 2009-2011 metams sudaryta vadovaujantis Kazachstano Respublikos prezidento 2008 m. vasario 6 d. kreipimuisi į tautą „Kelti Kazachstano piliečių gerovę – pagrindinis valstybės politikos uždavinys“.

Priimti programą paskatino aktualūs šalies vidaus uždaviniai sprendimai, nacionalinių prioritetų Europos kryptimi įžvalgos, istoriškai susiformavusių ryšių stiprinimas. Europos integracijos patirtis ir teisinių institucijų reformos, noras sustiprinti technologinį, energetinį, transporto, prekybos, humanitarinį ir investicinį bendardarbiavimą.

Programos tikslas – pasiekti aukštesnį Kazachstano Respublikos strateginės partnerystės su didžiosiomis Europos šalimis lygi.

Visų pirmą turime išspręsti kai kuriuos strategiskai svarbius uždavinius. Pirmasis – plėtoti ir stiprindami Kazachstano bendardarbiavimą su Europos valstybėmis naujų technologijų, energetikos, transporto ir prekybos sferose, techniniu reguliavimu, metrologijos ir smulkiojo bei vidutinio verslo skatinimo srityse. Kiti ne mažiau svarbūs uždaviniai: tobulinti Kazachstano teisinių institucijų bazę, pasinaudojant pozityvia Europos patirtimi.



Pasirašyti memorandumai Kazachstano transporto infrastruktūrai gerinti:

• Memorandumas dėl Europos Komisijos ir Kazachstano Respublikos transporto ir komunikacijų ministerijos tarpusavio supratimo plėtojant transporto tinklus 5-ojoje Eurazijos MSAT konferencijoje (2009 m. birželio 11-12 d. Almatoje).

• Memorandumas tarp Kazachstano Respublikos transporto ir komunikacijų ministerijos ir RF transporto ministerijos dėl bendradarbiavimo ir automobilių kelių plėtros maršrutu Sankt Peterburgas-Kazanė-Orenburgas-Aktobė-Almata (projektas „Vakarų Europa-Vakarų Kinija“), pasirašytas 2008 m. rugsėjo 22 d. Aktobėje.

• Kazachstano Respublikos transporto ir komunikacijų ministerijos ir KLR transporto ministerijos memorandumas dėl autotransporto koridoriaus „Vakarų Europa-Vakarų Kinija“ (2009 m. balandžio 16 d. Pekine).

• Planuojame pasirašyti Kazachstano Respublikos vyriausybės ir Tarptautinės automobilių transporto sajungos memorandumą dėl krovinių transportavimo tarp Azijos ir Europos ir tarp pagrindinių pasaulio rinkų per Kazachstano Respublikos teritoriją.

• Ruošiamasi Kazachstano prisijungimui prie tarptautinės sistemos „Žaliasis žemėlapis“. Tai palengvinėtų autotransporto priemonių savininkams krovinių transportavimą į Europos Sajungos, NVS ir Baltijos, taip pat į kai kurias Azijos šalis. Šiuo metu šios sistemos dalyvės yra 48 šalys.

Vakarų Europa – Vakarų Kinija

- Pasaulinėje transporto ir ekonomikos konferencijoje „TransEurazija 2008“, kuri buvo surengta praejusį rudenį Astanoje, buvo nutarta formuoti bendrą Eurazijos ir ES transporto erdvę ir įgyvendinti projektą Vakarų Europa-Vakarų Kinija. Naujasis krovinių gabėjimo maršrutas turi būti maždaug 15 tūkstančių kilometrų trumpesnis už kelią per Suecą aplink Afriką. Kaip realizuojamas šis projektas?

- Vadovaujantis valstybės vadovo kreipimuisi į Kazachstano liaudį „Kazachstano piliečių gerovė – pagrindinis valstybės politikos tikslas“, pradėtas realizuoti didžiausias Kazachstane transporto projektas Vakarų Europa-Vakarų Kinija.

Tarptautinio tranzito koridoriaus Vakarų Europa-Vakarų Kinija kūrimas yra vienas svarbiausių projektų, kuriuos 2008 m. balandžio 15 d. patvirtino Kazachstano Respublikos ministras pirmininkas.

Tranzito koridorius Vakarų Europa-Vakarų Kinija yra trumpiausias kelias iš Kinijos į Europą su minimaliu šalių dalyvių, vadinas, ir sienų skaičiumi. Ir tai padės gerokai sutrumpinti kro-

vinių gabėjimo iš Kinijos į Europą laiką. Koridorius užtikrins krovinių srautus trim pagrindiniems kryptimis: Kinija-Kazachstanas, Kinija-Centrinė Azija, Kinija-Rusija-Vakarų Europa. 2020 metais šiuo koridoriumi bus gabenama 33 milijonai tonų krovinių.

Bendra projekto vertė siekia 825 mlrd. tengių, iš kurių finansinių institutų paskolos – 422,5 blrd. tengių, iš respublikos biudžeto skiriamos 136 mlrd. tengių, o 266,6 mlrd. tengių tenka koncesiniams projektams.

2009 metų biudžete projekto realizavimui numatyta 31,3 mlrd. tengių. Planuojama pradėti 970 km ilgio ruožus Kyzylordo ir Žambylo srityse, baigtis projektavimo darbus ruože tarp Aktobės ir Martuko, testi projektavimo darbus ruože tarp Karabutako ir Irgizo – Kyzylordo srities pasienyje. Šiuo metu pasirašyti paskolų sutartys su keturiais bankais: Pasaulio, Europos, Azijos ir Islamo.

Kalbant apie socialinius projekto aspektus, reikia pasakyti, kad projekto darbuose dalyvaus iki 50 tūkstančių žmonių. Pasibaigus statyboms, išilgai koridoriaus bus pastatyta daugybė infrastruktūrinų statinių (kavinių, degalinų, motelių ir kt.). Vadinas, darbu bus aprūpinti arti koridoriaus esantys vietiniai gyventojai. Tranzito koridorius eis per penkias Kazachstano sritis, kuriose gyvena 4,6 mln. žmonių, t.y. trečdalį šalies gyventojų. Be to, pagerinus kelių kokybę, sustiprės keliuose eismo saugumas. Sumažėjus nuostoliams dėl kelių įvykiuose žuvusių žmonių, projekto realizavimo metinis ekonominis efektas vertinamas 19,4 mlrd. tengių.

Maršrutas Lietuva-Kazachstanas-Lietuva: kad tik būtų krovinių

- Kalbant apie kelią į Europą, bendrą Kazachstano ir ES erdvę, negalima nepaminėti Lietuvos, nes jos patogi geografinė padėtis suteikia galimybę Kazachstanui ir kitoms Azijos šalims siųsti savo krovinius per Klaipėdos jūrų uostą į Skandinaviją ir Vakarų Europą. Kaip vertinate Lietuvos transporto ministro Eligijaus Masiulio siūlymą praplėsti mišrių krovinių transportavimo traukinio „Vikingas“ maršrutą, susieti jį su tarptautiniu transporto koridoriumi TRACECA ir paleisti tiesioginį konteinerių traukinį maršruto Lietuva-Kazachstanas-Lietuva?

- Kazachstanas pasiruošęs pritarti siūlymui praplėsti mišrių krovinių traukinio „Vikingas“ maršrutą TRACECA transporto koridoriaus kryptimi, taip pat paleisti tiesioginį konteinerių traukinį maršruto Lietuva-Kazachstanas-Lietu-

va, kad tik būtų tinkama krovinių bazė.

- Kokias dar įžvelgiate Kazachstano ir Lietuvos bendradarbiavimo galimybes?

1993 m. liepos 21 d. pasirašytas Kazachstano Respublikos ir Lietuvos Respublikos vyriausybų susitarimas dėl bendradarbiavimo geležinkelio transporto srityje. Šis susitarimas įsigaliojo 1993 m. gruodžio 3 d.

Šiuo metu naudojamas konteinerių traukinio maršrutas Ženiškė-Klaipėda. Konteinerių traukinio Ženiškė-Klaipėda-Ženiškė eismo grafikas, padedant NVS šalių dalyvių geležinkelio transporto tarybos direkcijai, suderintas su Lietuvos Respublikos, Baltarusijos Respublikos ir Rusijos Federacijos geležinkelio administracijomis.

Pagal konteinerių traukinio maršruto Ženiškė-Klaipėda eismo grafiką konteinerių traukinys 3 012 km kelią, važiuodamas maršrutiniu 612 km per parą greičiu, išeikia per 4 paras 22 valandas 3 minutes, iškaičiuojant stovėjimo laiką pasienio stotyse Ozinkai (KR), Zlinka (Rusijos Federacija), Gudogaj (Baltarusijos Respublika). Nuo 2008 metų pradžios maršruto Ženiškė-Klaipėda organizuoti keturi konteinerių traukiniai, kuriuose pergabenta 399 dviešimties pėdų konteineriai, priklausantys Kazachstano Respublikai, su 7 382 tonomis geležies lydinių.

Kadangi krovinių srautas Almatos kryptimi labai didelis, manome, kad tikslingo pratesti minėtą maršrutą įki Almatos. Vėliau, jeigu reikėtų siųsti konteinerių krovinius į Vidurinės Azijos šalies, būtų galima konteinerių traukinį pasukti ir ta kryptimi.

Bendradarbiavimo su Lietuvos uostu tikslinumą salygoja būtinumas keistis patirtimi, didinti krovinių srautus, ieškoti naujų Aktau ir Klaipėdos uostų tranzito galimybių.

Bendradarbiavimą automobilių transporto srityje reguliuoja Kazachstano Respublikos ir Lietuvos Respublikos vyriausybų susitarimas dėl keleivių ir krovinių tarptautinio gabėjimo automobilių transportu. Susitarimas pasirašytas 1993 m. liepos 21 d. Vilniuje. Statistikos duomenimis, krovinių apyvarta šiuo transportu didėja. Manau, kad po to, kai bus realizuoti planuojami infrastruktūros projektais, artimiausiais metais krovinių apyvarta dar padidės.

Kalbant apie civilinę aviaciją, reikia pasakyti, kad nors ir yra atitinkamas susitarimas, bendradarbiavimas šioje sferoje nėra pakankamas. Kadangi Kazachstanas planuoja atnaujinti savo oro laivyną, o Kazachstano kompanijos nusiteikusios praplėsti skrydžių geografiją, mes pasirengė svarstyti siūlymus šiuo klausimui.

- Dėkojame už išsamius atsakymus.



Atsakomybė už ateitį

Marija Misk

Vokietija buvo viena iš šalių, palaikiusi Lietuvos iniciatyvą, pareikštą 2007 metais 8-ajame užsienio reikalų ministrų susitikime Hamburge, ASEM bendradarbiavimo rėmuose surengti Europos ir Azijos transporto ministrų susitikimą. Šiai iniciatyvai, kilusiai iš poreikio turėti subalansuotą ir tvarią tarpkontinentinę transporto sistemą, pritarusi Vokietija mano, kad glaudesnis bendradarbiavimas ir reguliarus pasikeitimasis nuomonėmis ministerijų lygiu tarp ASEM šalių gali labiau prisdėti prie vykstančios tvaraus, saugaus transporto evoliucijos ir palengvinti prekybą tarp Azijos ir Europos. Vokietijos vyriausybės manymu, galima tikėtis, kad toks bendradarbiavimas ASEM šalims padės prisiimti bendrą atsakomybę bei pasiekti geresnių susitarimų dėl efektyvių priemonių kovoje su klimato kaita ir aplinkos degradacija.



Vokietijos transporto ministras Wolfgangas Tyfensė.

Kliūtys su istorinėmis šaknimis

Besirengdamas šiam susitikimui ir analizuodamas, kokios problemos trukdo efektyvesniams Europos ir Azijos transporto sektorių bendradarbiavimui bei kaip jas spręsti, Vokietijos transporto ministras Wolfgangas Tyfensė (Wolfgang Tiefensee) sako, kad lyginant kelių, oro ir jūrų transporto modas tam tikrų kliūčių, kurios trukdo greitam tarptautinių paslaugų augimui, esama geležinkelio sektoriuje.

„Kai kurios kliūtys turi istorines šaknį. Ilgą laiką geležinkelai buvo labiausiai pritaikyti nacionalinėms sąlygoms. Tai atsiliepė daugelio sričių, tarp jų ir naujausių technologijų, plėtrai. Svarbūs skirtumai nacionaliniuose geležinkeliuose, trukdantys bendradarbiauti, yra nevienodos energijos tiekimo ir signalizacijos sistemos bei skirtinės vėžės plotis. Perkraunant krovinių ar keičiant geležinkelio sastato riedmenis, transportavimas užima daugiau laiko. Kuriant operacinių suderinanumą, t.y. išplėstą geležinkelį technologijų harmonizavimą, svarbu, kad tarptautinis geležinkelio transportas būtų konkurencingas. Vokietija sukūrė atitinkamus, Europos Sajungoje veikiančius teisinius instrumentus. Vokietijos transpor-

to ministras mano, kad ateityje, atnaujinant tarptautinius koridorius, didesnį dėmesį reikės skirti geležinkelio sistemų suderinamumui.

Vokietijos konkurencingo verslo strategija

Šalindama istorines kliūties, Vokietija žvelgia į ateity, savo transporto strategiją aktyviai ir efektingai pristatydama tarptautinėse transporto, logistikos parodoose ir konferencijose. Galvodaama apie eismo intensyvėjimą, dabar vykstantį globalizacijos ir gamybos kaitos procesą bei poreikį atsižvelgti į klimato kaitą, Vokietija, kaip industrinė ir tranzito šalis, yra priklausoma nuo efektyvių ir sumanios transporto sistemas, kuri taip pat turi atitinkti ateities iššūkius. Vokietija sukūrė bendrają konkurencingo verslo strategiją, kurioje numatytas generalinis krovinių transportavimo ir logistikos planas. Ši strategija atspindi vystomos ekonominės ir ekologinės veiklos kryptis. Dokumente pagrindinis dėmesys kreipiama į bendrą transporto sistemą. Generalinis planas yra orientuotas į energijos tvarumą.

„Vokietija pasirengusi teikti logistikos pasla-

gas užsienio partneriams. Šios iniciatyvos moto yra „Vokietija – vartai į Europą“. Iniciatyva sulaukė tarptautinio atsako. Daugelis užsienio krovinių siuntėjų susidomėjo Vokietija kaip logistikos centru. „Nemažai užsienio logistikos paslaugų tiekėjų domisi bendradarbiavimo su Vokietijos logistikos operatoriais galimybėmis“, – sako Wolfgangas Tyfensė.

Svarbi vieta Kinijos rinkai

Vokietija ypatingą prioritetą teikia kovai su klimato kaita. Siekdama bendro šalių požiūrio į tvarią energiją bei tvarų transportą, ji bendradarbiauja su daugeliu šalių, išskaitant kelias ASEM šalis, keičiasi patirtimi ir idėjomis. Taip Vokietija prisideda prie kasmet vykstančio Tarptautinio transporto forumo, kuris nagrinėja aktualius globalinius transporto klausimus. Taip prasme svarbi vieta tenka Kinijos rinkai.

Vokietijos transporto ministro nuomone, Kinija, kaip ir kitos šalys, suprantą, kad į savo ateities planus reikia įtraukti energijos efektyvumo ir energijos tiekimo klausimus. Ilgalaikis sparthus Kinijos ekonomikos augimas kelia didesnius mobilumo poreikius, vadinas, daugėja trans-



porto. Greitas eismo augimas savo ruožtu kelia didelius energijos saugumo bei aplinkos apsaugos reikalavimus.

Esant tokiai situacijai, Vokietijos ir Kinijos vyriausybė atstovai ir pramonės dalyviai susijungę į Vokietijos-Kinijos tvaraus kuro partnerystę. Šios partnerystės tikslas yra diegti ir plėsti alternatyvios bei tvarios energijos naudojimą transporto sektoriuje.

Tvaraus kuro partnerystės strategija apima ir dyzelinių variklių energijos efektyvumą, švaraus dyzelinio kuro, biokuro, vandenilio naudojimą, elektra bei kitais aplinkai nemenksmingais kuro elementais varomų automobilių gamybą. Reguliuojamas pagrindas ir būsimą standartų plėtra taip pat vaidina svarbų vaidmenį šiame procese. Bendradarbiavimas su Kinija šiose srityse vyksta gera tarpusavio pasitikėjimo dvasia.

Traukinys Berlynas-Pekinas vėl kursuos

Vokietija nemažai tikėjosi iš geležinkelio maršruto Berlynas-Pekinas. Bendros įmonės pagrindu „Trans Eurasia Logistics GmbH (TEL)“, „Deutsche Bahn AG“ ir „Rusijos geležinkelis“ (RŽD) planuoja teikti krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas tarp Vokietijos ir Kinijos. Bandomasis traukinys, kuris praėjusiai metais kursavo iš Pekino į Hamburgą, pademonstravo, kad 15 dienų trunkantis krovinių vežimas geležinkelio yra konkurencingesnis, palyginti su konteinerių laivu, kur gabenimas trunka 30 dienų.

V. Tyfensė sako, kad bendra ekonominė ir finansinė krizė taip pat paliko žymę krovinių transportavimo ir logistikos rinkoje. Kai ekonomika ims atsigauti ir krovinių gabemimo kainos kils, bus galima vėl pradėti reguliarius traukinii reisus tarp Vokietijos ir Kinijos.

Eurazijos krovinių apimtys tam yra pakankamos. Iki 2030 metų čia prognozuojamas ryškūs prekybos suaktyvėjimas.

Lietuvos vaidmuo Šiaurės dimensijos partnerystėje

Suaktyvėjimas turėtų pasijausti ir Vokietijos, Rusijos bei Lietuvos bendradarbiavime.

„Per pastaruosius 18 metų Vokietija ir Lietuva sukūrė tokius savykius, kurie gali būti charakterizuojami kaip aukšto lygio partnerystė“, - teigia V. Tyfensė. - Mūsų šalys glaudžiai bendradarbiauja pasitikėjimo dvasia ne tik dvišaliais klausimais, bet ir ES lygiu“. Rusija yra viena iš stambesnių Vokietijos prekybos partnerių. Prekių judėjimas per Lietuvą vaidina nemažą vaidmenį krovinių gabemimo srautams tarp Europos ir Rusijos. Si aplinkybė turėtų tapti rimtu pagrindu visam Europos krovinių transporto sektorui, atnaujinant Rytų-Vakarų maršrutą. Vokietijos transporto ministras įsitikinės, kad sveikintinas žingsnis būtų, jei transporto tinklo plėtroje, ypač Šiaurės rytų Europoje, stipresnis augimas vyktų kuriant Transporto ir logistikos Šiaurės dimensijos partnerystę (NDTLP). ■

Nauji Kinijos kroviniai Hamburgo uostui

Hamburgo konteinerių terminale 2009 metų liepos 17 d. atidaryta nauja konteinerių linija, kuri jungia šiaurinę Europą su Tolimaisiais Rytais.

Šioje linijoje pirmą kartą bendradarbiauja Hamburgo konteinerių terminalas (CTH), Kinijos kompanija „China Shipping Container Line“ (CSCL) ir Taivano kompanija „Evergreen Line“.

Linijoje plaukios keturi CSCL laivai, kurių kiekvieno talpa yra 9 600 TEU, ir keturi „Evergreen“ laivai, kurių talpa 7 000 ir 8 000 TEU.

CMA CGM, ZIM ir „IRIS Lines shipping“ kompanijos taip pat ketina prisijungti prie šios konteinerių linijos. Reisų trukmė bus 56 dienos.

Konteinerių pervežimas tarp Hamburgo ir Azijos 2008 metais siekė 5,5 milijono TEU. Kinijos Liaudies Respublika (įskaitant Honkongą) su 3,1 milijono TEU išlaikė aukščiausią poziciją 2008 metais tarp dešimties svarbiausių Hamburgo uosto prekybos partnerių veždama konteinerius. ■

Lietuva ir Kinija ketina bendradarbiauti

Lietuvos susisiekimo ministerija ketina bendradarbiauti su Kinijos kelių ir tiltų korporacija, įgyvendinant transporto infrastruktūros projektus. Tai numatoma abiejų šalių Supratimo memorandum, kuri pasiraše susisiekimo vice-ministras Arūnas Štaras bei Kinijos kelių ir tiltų korporacijos viceprezidentas Lu Shan.

Memorandumo tikslas – skatinti šalių bendradarbiavimą transporto infrastruktūros srityje, dalytis šios sritys technologijomis ir patirtimi.

Numatoma, kad Kinijos kelių ir tiltų korporacija dalyvaus rengiant Klaipėdos giliauvenėlio uosto galimybių studiją, dalyvis patirtimi įvertinančio šio projekto ekonominius, techninius bei aplinkosaugos aspektus.

Ketinama kartu rengti transporto infrastruktūros projektus šalims įgyvendinant viešojo ir privataus sektorių partnerystę. Numatoma keistis stambių transporto infrastruktūros objektų – greito eismo geležinkelio, automagistralių, oro ir jūrų uostų – statybos patirtimi.

Numatomi ekspertų, moksliinių tyrimų darbuotojų ir technikos specialistų mainai, bendri mokymai, seminarai, parodos, taip pat bendradarbiavimas rengiant ir įgyvendinant abiejų šalių transporto infrastruktūros objektų techninius projektus. ■

Indijoje pristatytas „airrail News“ interneto portalas



Rugsėjo pirmomis dienomis Indijos sostinėje Nju Delyje įvykusioje tarptautinėje konferencijoje „Rail Systems Asia 2009“ buvo aptariamos Azijos geležinkelio perspektyvos.

Specialioje „air-rail“ sesijoje, kurią rėmė Didžiosios Britanijos ir tarptautinio verslo žurnalo JŪRA MOPE SEA bendras leidinys „airrail NEWS“, pristatytas oro uostų geležinkelio interneto portalas www.airrailnews.com.

Didžiojoje Britanijoje registruotos kompanijos



Delio centras.



Metro Delyje statyba.



Šalių skirtumai neturi trukdyti bendradarbiavimui

Pasaulinės ekonomikos krizės akivaizdoje žmonės su nerimu ir viltimi žvelgia į didžiasias valstybes – pagrindines prekių gamintojas, transportuotojas ir naudotojas.

Tokios yra JAV ir Kinija. Jūsų dėmesiui siūlome JAV vyriausybės Kinijos ir Mongolijos reikalų departamento vadovo pareigas einančio Slouno Fletu (Slawn Flatt) atsakymus į įvairių pasaulio šalių žmonių klausimus atviroje JAV vyriausybės diskusijų svetainėje apie Kinijos ir JAV ekonominius santykius.

Nijolė Petrauskienė
„Washington News Digest“

- Kodėl Kinijos ir JAV santykiai tokie svarbūs?

- Prezidentas Obama ir prezidentas Hu susitarė, kad jų tikslas ir uždavinys 21-ajam amžiui yra kurti pozityvius ir visapusiškus bendradarbiavimo santykius. Tai, žinoma, nereiškia, kad susitarėme dėl visko, bet mes aptarėme tas sritis, dėl kurių nesutarėme, tokias kaip, pavyzdžiu, žmogaus teisės. Dvišliai santykiai tarp JAV ir Kinijos yra svarbūs, nes yra daug globalinių iššūkių, tokų kaip finansinė krizė ir klimato kaita bei regioniniai saugumo iššūkiai, tokie kaip Šiaurės Korėjos problemas, kurių negalima įveikti be abiejų šalių bendradarbiavimo. JAV ir Kinija yra didžiausi gamintojai pasaulyje ir didžiausi energijos naudotojai. Šios šalys yra antros pagal eksporto rinką. Nors žmonės daugiausiai dėmesį kreipia į prekybos deficitą, kuris išryškėja tarp JAV ir Kinijos, jie negali nepripažinti, kad Kinija yra svarbi eksporto rinka Jungtinėms Amerikos Valstijoms. 2000-2008 metais JAV eksportas į Kiniją padidėjo daugiau nei 300 procentų.

- Ar Kinijos prekės yra saugios?

- Dauguma vartojimo prekių, naudojamų JAV, yra importuotos, ir didžioji jų dalis yra iš Kinijos. Palyginti nedaug šių prekių yra laikomos pavojingomis ar neatitinkančiomis JAV reikalavimų.

- Kiek JAV yra skolingo Kinijai?

- Paskutiniai 2008 m. duomenimis, Kinija valdė 1,2 trilijono dolerių JAV vertybinių popierių. Iš tos sumos apie 522 milijardus dolerių sudarė iždo skola ir 369 milijardus - turtas, pagrįstas vertybiniais popieriiais.

- Kas pastaruoju metu atsitiko strateginiams ir ekonominiam dialogui?

- Strateginis ir ekonominis dialogas (S&ED)

leido aukščiausiemis Kinijos ir Amerikos vadovams susitikti ir akis į akį aptarti politinius, karinius, gamtosaugos ir ekonominius klausimus. Vadovai aptaria klausimus, kuriuos spredamos abi šalys gali bendradarbiauti, tokius kaip Šiaurės Korėjos ir piratavimo Adeno įlankoje problemos bei klausimus, kur mūsų nuomonės išsiskiria, tokius kaip žmogaus teisių pažeidimai. S&ED tikslas yra skatinti abipusį supratimą ir pasitikėjimą tarp šalių. S&ED pasiekimas yra derybos dėl Supratimo memorandumu, kalbant apie bendradarbiavimą klimato kaitos, energetikos ir aplinkosaugos klausimais. Memorandumas leidžia sukurti dialogą dėl to, kaip šalys ruošiasi mažinti anglies dvideginio emisijas ir jau nemažai nuveikė dėl derybų, susijusių su pašalinine klimato kaita.

- Kas daro didesnę įtaką JAV ir Kinijos santykiams: Kinijai reikia stiprus JAV vartotojo ar JAV reikia stiprios Kinijos rinkos?

- Aš nemanau, kad ekonominiuose santykiuose viena pusė turėtų didesnę įtaką nei kita. Abi pusės gauna naudos. JAV vartotojai gauna nebrangius produktus, o Kinija gauna eksportą. Tačiau dėl globalinės finansinės krizės abi pusės supranta, kad reikalai turi keistis. JAV vartotojai turės labiau taupyti, o norėdama ir toliau augti Kinija negali remtis tik eksportu.

- Tarp JAV ir Kinijos būta įtampos. Ar jūs nemanote, kad tai galėtų turėti neigiamą poveikį ekonominiams santykiams?

- Tieki Kinija, tieki JAV yra suinteresuotos palaikti gerus ekonominius santykius. Kinija yra mūsų prekybos partneris Nr. 3, o mes esame antras didžiausias jos partneris. JAV ir Kinija ne visada sutaria dėl visų klausimų, bet šalys stengiasi garantuoti, kad šie skirtumai neturėtų įtakos ekonominiams santykiams.

- Kaip JAV ir Kinija vertina klimato kaitą?

- JAV ir Kinija yra didžiausios vartotojos pasaulyje bei didžiausios energijos gamintojos. Norėdamos efektyviai spręsti klimato kaitos klausimus tiek Kinija, tiek JAV turės keistis. Strateginio ir ekonominio dialogo metu šių šalių vadovai pasiraše Supratimo memorandumą ir sutarė dirbtį kartu ir skatinti bendradarbiavimą tokiais klausimais kaip žaliosios technologijos, perėjimas prie anglies taupymo. Kartą per metus aukščiausieji Kinijos ir JAV vadovai susitiks aptarti ekonominiai, politiniai, kariniai ir gamtosaugos klausimų. Paskutinis tokis susitikimas vyko liepos mėnesį Vašingtone.

- Ar jūs nemanote, kad ateinančiame amžiuje Kinijos ūkis gali pranokti Amerikos ūkį?

- Tiesa, kad Kinija turi didesnį augimo tempą nei JAV, bet Kinija yra besivystanti šalis. Besivystančios šalys pasieka didesnius augimo tempus nei išsivysčiusios. JAV ūkis yra keturis kartus didesnis nei Kinijos. Kalbant apie kapitalą, tenkantį vienam žmogui, JAV jis yra apie 20 kartų didesnis.

- Jei kalbėtume apie kinų gyvenimą, jų santaupas, ar jos viršija JAV gyventojų santaupas?

- Iš tikrujų kinai turi daug daugiau santaupų nei JAV. Tačiau ir amerikiečiai dėl ekonominės krizės pradeda daugiau taupyti. Iš dalies dėl to, kad kinai tiek daug taupo, jie neturi socialinės apsaugos tinklo. Aš turiu galvoje, kad jie neturi sveikatos ir pensijų programų. Todėl jie priversti taupyti labiau, kad pasiruoštų kritiškiems gyvenimo atvejams. Kinijos vyriausybė pradėjo didinti savo socialines programas ir siekia atskirti savo ekonominiką nuo eksporto priklausomybės. Kai tai įvyks, Kinijos piliečiai galbūt pradės mažiau taupyti ir išleisti daugiau pinigų plačiai varotojams prekėms.





Klaipėdos uostas plečia konteinerių krovos verslą

2008-aisiais metais krovinių apyvarta Klaipėdos uoste buvo didžiausia istorijoje – 30 milijonų tonų. Klaipėdos uostas perkrauna daugiausiai konteinerių tarp Baltijos šalių uostų. Praėjusiais metais uostas apdorojo rekordinį kiekį konteinerių - 373 263 TEU. Palyginti su 2007 metais, kai buvo krauta 321 432 TEU, metų krovos augimas siekė 16 procentų.

„Mūsų uosto unikalumas yra tas, kad mes glaudžiai bendradarbiaujame su konteinerinėmis linijomis, galime įvykdyti jų reikalavimus ir prisitaikyti prie jų ambicingų planų didinti konteinerių krovos pajėgumus“, - sako dr. Eugenijus Gentvilas, Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos generalinis direktorius.

Klaipėdos uoste yra du konteinerių terminalai: UAB Klaipėdos konteinerių terminalas ir AB „Klaipėdos Smeltė“.

Pirmasis Klaipėdos uoste įkurtas konteinerių terminalas priklauso uždarajai akcinei bendrovei Klaipėdos konteinerių terminalui. Jo apyvarta yra didžiausia visose Baltijos šalyse. Ši kompanija teikia paslaugas visoms pagrindiniams konteinerių linijoms, tokioms kaip MSC, „Maersk Sealand“, „UniFeeder“, „Team Lines“, CMA-CGM, OOCL, „Containerships“, „Baltic Container Lines/IMCL“, GEEST, NYK. Metinis terminalo pajėgumas yra 450 000 TEU, ir jis aptarnauja 12-14 konteinerių laivų per savaitę.

Nuo rugėjo konteinerius į Klaipėdos uostą gabena viena stambiausių pasaulyje konteinerių gabemimo kompanija – „American President Lines“ (APL).

Iki šiol APL konteineriai į Klaipėdą buvo gabeni am fideriniuose laivuose, dabar jie iš didžiuju konteinerių paskirstymo centrų, tokiu kaip Rotterdamas ir Amsterdamas, bus gabenami APL kompanijos laivais.

Klaipėdos konteinerių terminalo bendrovė neabejoja, kad tai pastebimai padidins konteinerių srautus į Klaipėdos uostą.

„Tikimės, kad atėjus APL kompanijai konteinerių krova Klaipėdos uoste gerokai suaktyvės, ypač, jei mes sukursime tam palankias sąlygas“, - sako UAB Klaipėdos konteinerių terminalo generalinis direktorius Vaidotas Šileika.

2008 metų rugpjūtį LKAB „Klaipėdos Smeltė“ nusipirko konteinerių terminalo operatorius „Terminal Investment Limited“, kuris glaudžiai bendradarbiauja su pasaulyje antra pagal dydį konteinerių linija „Mediterranean Shipping Company“ (MSC). Naujieji „Klaipėdos Smeltės“ savininkai turi ambicingų planų įkurti konteinerių perkrovimo ir paskirstymo centrą Klaipėdos uoste. Tai leistų kompanijai priimti ir krauti transatlantinius konteinerių laivus.

2007-aisiais, pastačiusi pirmąją naujojo konteinerių terminalo dalį, kompanija padidino pajėgumus priimti 11,5 m grimzlės laivus, pakrautus po 2 500-3 000 konteinerių.

2009 m. rugpjūtį šiam terminale buvo apdorotas 257 m ilgio konteinerių laivas „MSC Nikita“.

Dabar metinis „Klaipėdos Smeltės“ pajėgumas yra 160 000 TEU.

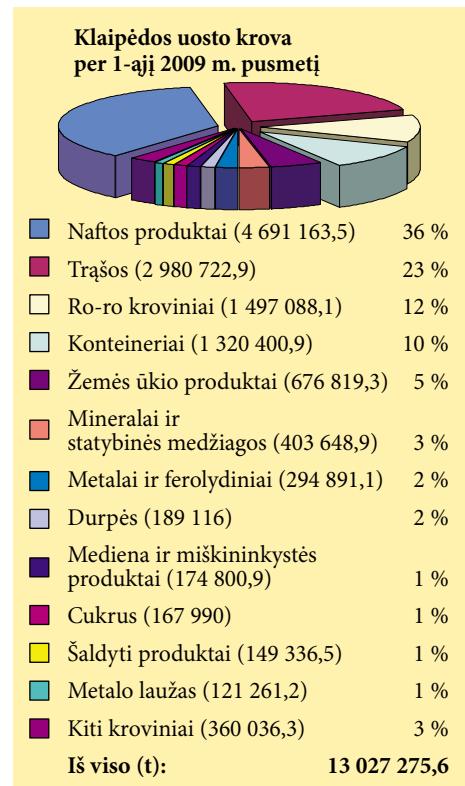
Iki 2009 metų pabaigos bus užbaigta kon-



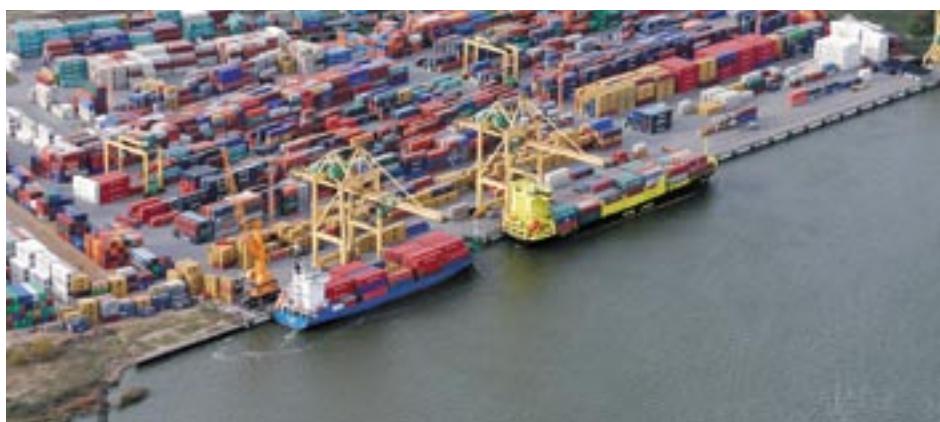
Dr. Eugenijus Gentvilas, Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos generalinis direktorius.

teinerių terminalo antrosios dalies statyba. Bendras terminalo pajėgumas sieks 400 000 TEU, o krantinių ilgis – vieną kilometrą. Prie konteinerių terminalo krantinės yra vykdomi farvaterio gilinimo darbai. Juos baigus terminalas galės priimti 12,5 m grimzlės konteinerių laivus bei aptarnauti tris PANAMAX tipo laivus vienu metu.

Per pirmajį šių metų pusmetį Klaipėdos uoste krauta 13 027 275,6 tonos krovinių. Dešimt procentų šios krovos sudarė konteineriai.



KVJUD rinkodaros skyrius



www.portofklaipeda.lt





Sulėtėjusi eiga – paskata didinti greitį



Dr. Bronislovas Lubys.

Vida Bortelienė

AB Klaipėdos jūrų krovinių kompanija (KLASCO) dėl paslaugų įvairovės ir funkcijų universalumo per pastaruosius 20 metų buvo gana patikimas šalies transporto sveikatos atspindys. Vertinant istoriškai, kadangi bendrovė turi gilias uosto komercijos ištakas, – ir miesto gyvenimo lygio rodiklis. Pastaruoju metu, kai pasaulio prekybos nuosmukio reiškiniai sumažino Lietuvos tranzito mastus, sutelkusi visas pastangas kompanija stengiasi atlaikyti neigiamą aplinkos įtaką. Ir ieško erdvės veiklai tobulinti.

Nuo praėjusio rudens KLASCO, kaip ir visą transporto rinką, paveikė krovinių srauto nusekimas. Tačiau nauji konkurencinės aplinkos iššūkiai veikia tarsi šaltas kompresas – KLASCO stiprina finansinių imunitetą ir naudoja laiko patikrintas priemones, aktyvinančias gyvybines funkcijas, – ieško naujų klientų ir nepamiršta buvusių ryšių, kurie nuo Klaipėdos driekiasi labai toli.

Per pastarajį dešimtmetį, kai KLASCO valdo koncernas „Achemos grupė“, modernizuojant uosto gamybines technologijas nekart tobulintas visas darbo organizavimo procesas. Perimant pažangią kitų uostų patirtį ir prietaikant ją prie Lietuvos sąlygų siekta išlaikyti socialines tradicijas bei tinkamai atliliki užsibrėžtą misiją – būti patikimais profesionalais. Tai lietuviško kapitalo koncernui per 10 metų kainavo pusę milijardo litų investicijų.

Todėl ir šiemet, nors sunkmečis, KLASCO pagal pirmojo metų pusmečio mastą išsaugojo lyderio poziciją Klaipėdos uoste ir dirba pelningai.

Mažėjimas – laikinas

Per pirmąjį 2009 metų pusmetį KLASCO uždirbtos pajamos buvo ketvirtadaliu mažesnės nei pernai. Pasak bendrovės vadovų, prastesnii finansinius rodiklius lėmė beveik tiek pat kritusi krova – nuo 4,96 pernai iki 3,78 mln. tonų šiemet.

Šių metų situaciją išpranašavo pernykštis gruodis, kai trečdalui sumažėjęs išprastinis mėnesio krovinių kiekis atitolino galimybę pa-

gerinti išoriškai gražų rekordą. Iki 10 mln. tonų ribos 2008 metais KLASCO pritrūko visai nedaug, nors pasiektais 9,67 mln. tonų rodiklis buvo aukščiausias per visą įmonės istoriją.

KLASCO sudaro trys struktūrinės dalys – 3 terminalai. Paprastai didele apyvarta išskirdavo naujojė dalis, kur kraunami grūdai, skytos ir birios trąšos bei etilenglikolis. Šiemet KLASCO daugiausia krovė Lietuvos bendrovės „Achema“ trąšas. Čia didžiausią įtaką krovai turėjo apie 40 proc. nukritęs tranzitių trąšų srautas, nes Baltarusijos eksportuotojo „Belkalij“ išvežtas per Klaipėdos uostą kiekis dėl sustojusio pardavimo į pasaulines rinkas pirmajį pusmetį skyrėsi nuo planuoto du kartus. Tačiau nuo dar didesnio gamybos tempo lėtėjimo tą patį terminalą gelbėjo išaugęs lietuviškų grūdų eksportas.

Krovos terminale didėjo tranzitių metalų srautas, apyvartą palaikė neseniai pradėtos krautų rapsų išspaudos. Daugiau krauta šaldytos vištienos, kuri tranzitu keliauja į Rusiją ir kitas šalis.

Jūrų perkėlos terminalas, atspinantis Europos Sąjungos vidaus rinkos prekių vartojimo pokyčius, gamybines apsukas sulėtinio labiausiai. Keltai į Švediją ir Vokietiją metu pradžioje plaukė pustuščiai. Tačiau vasarą, kai Vakarų Europoje pastebėti pirmieji rinkos atsigavimo ženklai, keltų linijų apkrovimas natūraliai padidėjo. Tikimasi, kad iki metų pabaigos Jūrų perkėlos terminalas rodiklius pagerins ir dirbs efektyviai.

KLASCO ižvelgia, kad antrajį pusmetį ekonominė situacija gerės ne tik ro-ro terminalo.

Laukiama, kad Baltarusija didins kalio trąšų eksportą į Indijos ir Rytų Azijos rinkas.

Taip pat tikimasi, kad ferolydiniai sugriš iš Klaipėdos uostą, kur jų krovos kokybei buvo skiriamas ypatingas dėmesys.



Idėjų netrūksta

„Jei neisime į priekį – nuskęsime“,- valdybos nuostatą KLASCO vadovams dėsto koncerno „Achemos grupė“ prezidentas ir KLASCO vykdantysis direktorius dr. B. Lubys.

Ankstesnių investicijų inkaras padeda konkurencingumą palaikti šiandien. Tačiau galvojant apie rytdieną ir laukiamą jūrinių pervežimų atsigavimą ruošiami nauji plėtros planai, išskaidyti į dvi geografinės dalis: Smeltės pusiasalio naujų terminalų kryptį ir šiaurinės dalies sandelių ükį.

„Mes prognozavome, kad krovinių kiekis Klaipėdos uoste šiemet kris. Išimtis – koncernui „Achemos grupė“ priklausanti naftos produktus kraunanti bendrovė Krovinų terminalas. Bet tai tik maloni detalė. Analizuojame įvairius KLASCO projektus. Šiemet su olandų kompanija pasirašėme ketinimą protokolą krautį 1-1,5 mln. tonų granito, kuriuo 2011-2012 metais bus dengiamas rusų dujotiekio „Nord Stream“ vamzdžis jūros dugne“, - teigia B. Lubys.

Jo manymu, kilstelti KLASCO nuo šių metų ekonominio lygio bent jau iki ankstesnės rekordinės kartelės padėtų visu pirma birių ir generalinių krovinių sandėlis šiaurinėje Vítės kvartalo dalyje. Stiliuotais statiniais užpildyta senojo uosto prieigų erdvė ne tik sustiprintų silpniausią kompanijos vietą – patenkintų sandelių poreikį, bet ir tuščią sklypą paverstų finansiškai naudingu.

Visos ligšiolinės investicijos, koncerno „Achemos grupė“ prezidento teigimu, pasiteisino, nors projektų finansinės grąžos laikas labai skyriasi. Tačiau KLASCO šiuo metu nėkam neskolinka, nejklimpusi į kreditus ir atidžiai studijuoją tas verslo idėjas, kurioms nagrinėti anksčiau stigo laiko.

„Krovinių kaita labai greita. Kažkada lankydamas Kanadoje trąšų terminale tikėjausi pamatyti ka nors fundamentalaus. Bet išvydau betono sienutėmis aptvertą dengtą stoginę transporteriu, kuriuo birios trąšos tekėjo iš laivo ant krantinės, o buldozeris stumdė ir kaušu pyle į mašiną. I mano nuostabą savininkas atsakė: „O kas gali garantuoti, kad mes trąšas krausime po dvejų metų?“. Tai man buvo gera pamoka savo planams“, - užpildytas patirties spragas prisimena B. Lubys.

Kai dėl pasikeitusios Rusijos ekonominės politikos nuo 2000 metų nutrūko KLASCO krautas 4-5 mln. tonų metalų srautas, tada jį pavyko kompensuoti žemesnės savikainos krovinių, nors tai pareikalavo šimtų milijonų investicijų. Dabar situacija panaši – mažėjant krovinių kyla naujų krovos technologijų, sandelių ir aikštelių būtinybė. Nauja investicinė programa vėl apima per 90 mln. Lt.

KLASCO tvirtai tiki, kad ekonominius tranzito barjerus pralaus tie krovinių, kuriems svarbiau transportavimo patikimumas ir išsaugota prekių kokybė, nei mažesnė logistikos kaina gabenant prekes per Rusijos uostus, kurią dažnai didina nenumatytos aplinkybės. Nutrūkės ir vėl atsinaujinantis ryšys su senais klientais tokius lūkesčius patvirtina.

KLASCO terminalų vartai atviri ir naujoms iš krizės kyylančioms Vakarų rinkos idėjomis, ir naujoms Rytų krovinių rūšims. Bet labai laukiama ir Kazachstano grūdai, kurių srautas per Klaipėdos uostą nutrūko dėl dirbtinių geležinkelio tarifų skirtumų. Tarptautinėje prekyboje nieko nėra pastovaus, išskyrus prekių judėjimą. Toks ilgametis KLASCO patyrimas.

Baltijos uostų krova

Rygos uostas (Latvija) 2009 m. sausio-liepos mėn.

Krovinių	Krauta 2008	Krauta 2009	2009/2008 %
Skysti krovinių	3006,5	3862,8	28,48
Birūs ir suverstiniai	11085	11148	0,57
Generaliniai krovinių	2913,2	2206,5	-24,26
Iš viso, tūkst. t	17004,7	17217,9	1,3
Konteineriai (TEU)	117 955	101 624	-13,80

Talino uostas (Estija) 2009 m. sausio-liepos mėn.

Krovinių	Krauta 2008	Krauta 2009	2009/2008 %
Generaliniai krovinių	374,7	196,3	-47,61
Birūs ir suverstiniai	1811,9	1969	8,67
Skysti krovinių	11889,4	13767,1	15,79
Ro-ro krovinių	2157,2	1502,6	-30,34
Konteineriai	781,8	703,3	-10,04
Nejūriniai krovinių	74,2	31,9	-57,00
Iš viso, tūkst. t	17089,2	18170,2	6,33
Konteineriai (TEU)	104 666	78 820	-24,69

Liepojos uostas (Latvija) 2009 m. sausio-liepos mėn.

Krovinių	Krauta 2008	Krauta 2009	2009/2008 %
Skysti krovinių	600,2	345,4	-42,45
Birūs ir suverstiniai	1028,5	1136	10,45
Generaliniai krovinių	930,6	933,3	0,30
Iš viso, tūkst. t	2559,3	2414,7	-5,65

Klaipėdos uostas (Lietuva) 2009 m. sausio-liepos mėn.

Krovinių	Krauta 2008	Krauta 2009	2009/2008 %
Generaliniai krovinių	5474,8	4213,8	-23,00
Birūs ir suverstiniai	5928,6	4911,8	-17,20
Skysti krovinių	6836,5	6256,4	-8,50
Iš viso, tūkst. t	18239,9	15382	-15,70
Ro-ro krovinių (vnt.)	123 696	98 249	-20,60
Laivai	4 650	4 157	-10,60
Keleiviai	156 280	160 261	2,50
Konteineriai (TEU)	213 724	144 361	-32,50
Būtingės terminalas, tūkst. t	5161,1	4918,4	-4,70

Kaliningrado uostas (Rusija) 2009 m. sausio-liepos mėn.

Krovinių	Krauta 2008	Krauta 2009	2009/2008 %
Generaliniai krovinių	1260,4	605	-52,00
Birūs ir suverstiniai	1173,8	274	-76,66
Skysti krovinių	177,4	238,2	34,27
Mediena	44,4	21,5	-51,14
Konteineriai	341,3	140,8	-58,75
Iš viso, tūkst. t	2997,3	1279,5	-57,31
Konteineriai (TEU)	71 314	17 595	-75,33

Gdansko uostas (Lenkija) 2009 m. sausio-liepos mėn.

Krovinių	Krauta 2008	Krauta 2009	2009/2008 %
Generaliniai krovinių	1890,9	1936,5	2,41
Birūs ir suverstiniai	929,2	2022,1	117,62
Skysti krovinių	6082	5882,2	-3,29
Kiti krovinių	1610	1210,3	-24,83
Iš viso, tūkst. t	10512,1	11051,1	5,13





Kazachstano rinka pripažino TL NIKA logistiką

**Vasaros pabaigoje įsipliekęs nesusipratimas tarp
Rusijos muitinės ir Lietuvos vežėjų taip pat turėjo įtakos
ir Azijos šalyse dirbančių logistikos kompanijų veiklai.
Kai kurie klientai, siekdami išvengti nesklandumų,
susijusių su tranzito trukme, ryžosi ieškoti kitų
partnerių.**

**Tačiau per ilgametę patirtį gerą vardą ir patikimumą
pelniusioms kompanijoms tokie incidentai, kurie galėjo
būti ir dirbtinai išprovokuoti, nepakenkė.**

**Tuo neabejoja ir jau dešimtmetį Kazachstano rinkoje
dirbančios logistikos kompanijos**

TL NIKA savininkas Vytautas Varasimavičius.

**Almatoje įkurtame kompanijos biure dirbantys vienos
specialistai palaiko glaudžius ryšius su savo klientais ir
operatyviai reaguoja į jų pageidavimus.**

**V.Varasimavičiaus nuomone, savitarpio pagarba ir
profesionalumu pagrįsti santykiai atlaiko išbandymus.**

Siekdamis paanalizuoti Kazachstanos rinkos situaciją ir poreikius, keleto nuolatinii TL NIKA klientai paklausė, kodėl savo partneriais jie pasirinko būtent šią kompaniją.

Kokie TL NIKA privalumai lėmė tokį pasirinkimą? Kaip jai sekasi įsitvirtinti Kazachstano rinkoje ir ką kompanijai reikėtų atkreipti dėmesį siekiant tobulinti savo veiklą?

**VIAČESLAVAS KAPLUNAS,
TOO „Baumarkt“
generalinis direktorius:**



- Mūsų 1995 metais įkurta kompanija, kurioje triūsia du šimtai žmonių, užsiima didmenine ir mažmenine statybinių medžiagų prekyba. Pastaruoju metu tiesiogiai dirbame daugiau nei su šimtu partnerių iš devyniolikos šalių. Pagrindinis kompanijos prioritetas - Europos kryptis, kur sukasi apie 70 proc. mūsų verslo.

Todėl, turint galvoje krovinių konsolidavimą, labai patogu naujotis TL NIKA paslaugomis.

Su šia kompanija aktyviai bendradarbiaujame jau devynerius metus. Kaip ilgametė partnerė TL NIKA yra patraukli tuo, kad garantuoja optimaliausius krovinių iš Europos ir NVS šalių konsolidavimo ir priplatymo terminus į Kazachstaną už konkurencingą kainą. Taip pat mums labai svarbu, kad galime naudotis TL NIKA laikino prekių saugojimo sandeliu Lietuvos sostinėje Vilniuje.

Galima būtų išvardinti nemažai kompanijos TL NIKA pranašumą prieš kitas Kazachstano logistikos kompanijas. Pirmausia tai, kad operatyvią informaciją apie krovinių buvimo vietą bei būtinus krovos dokumentus bet kuriuo paros metu galima gauti oficialiai kompanijos portale www.tlnika.kz. Tai labai palengvina darbą. Didžiuilis pliusas yra tai, kad TL NIKA turi savo atstovybę Almatoje. Čia mes ne tik operatyviai išsprendžiame neatidėliotinus klausimus, bet ir galime atsiskaityti vienos valiuta, o tai labai patogu.

Atsakyti į klausimą, kaip kompanijai TL NIKA pavyko įsitvirtinti Kazachstano rinkoje, gana sudėtinga. Tai geriau galėtų padaryti specialūs analitikai arba pati TL NIKA. Galiu pasakyti tik tiek, kad naftininkų užsakymu mūsų siūstus krovinius į tolimiausius Kazachstano rajonus, įveikusi ilgą atstumą visiška bekele, TL NIKA pristatė saugiai ir tiksliai numatytu laiku.



Ryžtuosi tvirtinti, kad tiek mūsų kompanijos „Baumarkt“, tiek kitų stambių kompanijų atstovų atsiliepimai apie TL NIKA yra labai palankūs. Kitaip argi mūsų bendradarbiavimas testuosi taip ilgai.



**DMITRIJUS BOŽKO,
TOO „Wilson Kazachstan“
generalinis direktorius**

- Esame Didžiosios Britanijos kompanijos „FG Wilson (Engineering)“ – didžiausios pasaulyje dyzelinių elektros stociai, kurių pajėgumas siekia nuo 10 iki 1760 KW, gamintojos oficialūs platintojai.

Mūsų distribuciniams verslui jau keturiolika metų. Mūsų kompanijos tiekiamos savo klaseje geriausiomis pripažystamost elektros stociai yra puikiai žinomas pasaulyje. Be šių įrenginių pateikimo, savo pirkėjams teikiame daugybę įvairių kitų paslaugų nuo stoties montavimo ir paleidimo sureguliavimo iki atsarginių dalių pristatymo bei techninio aptarnavimo.

Mes taip pat, kaip ir TL NIKA, stengiamės būti maksimaliai naudingi savo klientams. Šią Lietuvos kompaniją pasirinkome dėl daugelio faktorių. Labai svarbu yra tai, kad kompanija nepriekaištingai įvykdo visus prisiimtus krovinių pristatymo įsipareigojimus ir taip

pat suteikia tranzitinio krovonio sandėliavimo, muitinės brokerio ir kitų papildomų paslaugų. Su TL NIKA dirbame daugiau nei penkerius metus ir nebuvu atvejo, kad tos paslaugos mūsų netenkintų. Prieš savo konkurentus ji laimi nuolatiniu siekiu plėsti paslaugų spektrą ir gerinti jų kokybę. Kompanija stengiasi pajusti, suprasti ir patenkinti kliento poreikius.

Man sunku kalbėti apie Kazachstano logistikos paslaugų rinką, aš taip pat neturiu informacijos apie kitus TL NIKA klientus, tačiau man tinka tai, kaip TL NIKA supranta mūsų poreikius ir kaip sprendžia mūsų problemas.

Žinoma, tobulėjimui ribų nėra, ir TL NIKA čia ne išimtis. Kai darbe atsiranda kažkokie problemiški momentai, mes paprašome į juos reaguoti ir iškilę klausimai dažniausiai sprendžiami bendromis jégomis. Svarbiausia, kad daugiau tie momentai nebepasitaiko. Ir tai mus tenkina.



**LEONIDAS ROZENBLATAS,
TOO „Dadar“ direktorius**

Kompanija „Dadar“ įkurta 1991 metais. Mes užsiimame žinomų pasaulyje firmų, tokų kaip „Reckitt Benckiser“, „Schwarzkopf professional“, „Salamander“ (avalynės prie-



žiūros priemonių), „Warta“, „Osram“, „Paklan“, produkcijos platinimu Kazachstane. Turime 15 filialų didžiosiuose Kazachstano miestuose ir klientų daugiau kaip 10 tūkst. prekybos centrų ir grožio salonų.

Su TL NIKA dirbame nuo pat jos veiklos pradžios. Tuomet nebuvolabai didelis pasirinkimas. Iš kitų Vakarų šalių kompanijų TL NIKA išsiskyrė prekių pristatymo operatyvumu ir lankstumu, o iš NVS šalių – patikimumu.

Ir dabar TL NIKA iš kitų išskiria darbuotojų patirtimi, profesionalumu ir atsakomybe. Labai patrauklūra tai, kad kompanija dirba su įvairių rūšių kroviniams, turi sandėlius Vilniuje, kur galima konsoliduoti, performuoti laikino saugojimo krovinius, turi savo transportą ir, esant reikalui, gali pritraukti jį iš kitur. TL NIKA naudoja šiuolaikines technologijas kontroliuoti krovinių judėjimą ir informuoti klientus apie

jų krovinių būklę. Tuo pačiu ji atpalaiduoja klientą nuo įvairių su kroviniu gabenumu susijusių rūpesčių, nes pati savarankiškai sprendžia iškilusius klausimus.

Kompanija gerai išmano ir teikia profesionalias konsultacijas apie šalių, per kurias gabenamas krovinių, įstatyminę bazę.

Viena iš kompanijos TL NIKA sėkmės priežascių yra ta, kad puikiai pažįsta Kazachstano rinką, žinno šios šalies ypatumus, papročius, taisykles ir įstatymus. Žmonės ko-rektiskai dirba su dokumentais, atsakingai krauna mašinas, neviršydamai leistinų svorių, todėl gabenant įvairiais, kartais ir gana sudėtingais keliais prekės nesugadinamos.

Vystydama ir tobulindama savo veiklą, jokia kompanija neturi pamiršti, kad kadrai, kaip visuomet, lemia viską. Manau, TL NIKA tai puikiai žino.

Bendravo Julija Manomaite



**VAKARŲ LAIVŲ
GAMYKLA**
BLRT GRUPP

Metalo muzika VLG skamba ne maršo ritmu

Aleksandras Grinius

Gera sukonstruotam ir sąžiningai pastatytam laivui nebaisios pačios aršiausios vandenynų audros. Išmintingai planuojamam ir kryptingai vystomam verslui, kaip ir tvirtam laivui, nelabai gali pakenkti ekonomikos potvyniai ir atoslūgiai.

Tai puikiai įrodė Vakarų laivų gamyklos (VLG), priklausančios Estijos koncernui BLRT, įmonių grupė. Šią vasarą, kuri pasaulio verslui buvo viena sunkiausią per pastaruosius kelis dešimtmečius, Vakarų laivų gamyklos įmonėse darbas virte virę.

Trenkiant dūdų orkestriui, VLG kolektyvas vieną po kito į naujų laivų bortus daužė šampano butelius.

„Windlift 1“ – naujos eros laivas

Birželio 25-oji ieis ne tik į Vakarų laivų gamyklos ar Lietuvos laivų statybos istoriją. Ji bus įsimintina kaip naujos kartos laivų statybos diena.

Tądien unikaliam laivui, skirtam vėjo jégainių jūroje statybai, buvo suteiktas „Windlift 1“ vardas.

Tai – didžiausias projektas per visą šiemet 40-metį švenčiančios įmonės gyvavimo laikotarpį.

„Windlift 1“ Vakarų laivų gamykla pastatė Vokietijos kompanijos „BARD Engineering GmbH“, Šiaurės jūroje už 100 kilometrų nuo kranto statančios vėjo jégainių parką, užsakymu.

Statant šį labai specifinį 101,8 m ilgio, 36 m pločio, daugiau kaip 6 000 tonų sveriančią laivą, dirbo per 600 specialistų iš Vokietijos, Olandijos, Estijos, Ukrainos ir kitų šalių bei per 30 subrangovų kompanijų.

„Windlift 1“ – vienas iš įdomiausių ir sudėtingiausių laivų statybos projektių viso „BLRT Grupp“ koncerno istorijoje. Manau, jog pats didžiausias mūsų laimėjimas – įgyta neįkainojama patirtis. Vakarų laivų gamyklos bendrovės komanda, kuri puikiai susidororojo su iškelta užduotimi, verta didelio pagyrimo“, – įsitikinės „BLRT Grupp“ valdybos pirmininkas Fiodoras Bermanas.

Toks laivas Europoje pastatytas pirmą kartą. Prieš keletą metų panašų laivą yra pastatę Kinijos laivų statytojai, bet „Windlift 1“ šiuolaikinėmis technologijomis ir inovatyviais sprendimais labai smarkiai jį lenkia.

„Windlift 1“ vardo suteikimo ceremonija.





Platforma vėjo jégainių statybai

Liepos 27-ąją, Windlift 1st komplektą papildė tiems patiemus užsakovams – Vokietijos kompanijai „BARD Engineering GmbH“ – perduota unikali 20,3 m ilgio, 11,7 m pločio, 9 m aukščio transformatorinė platforma.

Bendras konstrukcijos aukštis 76 metrai, svoris apie 7 500 tonų.

Prie šio projekto dirbo beveik visos VLG grupės įmonės.

Transformatorinė platforma kartu su laivu „Windlift 1“ dirbs Šiaurės jūroje Vokietijos kontinentiniame šelfe.

„Atsinaujinanti energija, išskaitant ir vėjo energiją, šiandien yra aktuali diskusijų tema visame pasaulyje, o koncernas „BLRT Grupp“ suinteresuotas dalyvauti šioje diskusijoje. Stengiamės neatsilikti nuo pasaulinės tendencijos plėtoti alternatyvius energijos šaltinius ir jau sudarėme keletą puikių sutarčių, susijusių su vėjo energetika“, – sako F.Bermanas.

„Saaremaa 1“ sulaiks dar dviejų brolių

Liepos 31-ąją, apžiūrėdami bendrą VLG ir Norvegijos bendrovės „Fiskerstrand Verf AS“, su kuria įkurtą bendrą įmonę „Fiskerstrand BLRT AS“, produkciją, džiaugėsi ir vienas kitam rankas spaudė Lietuvos ir Estijos transporto ministrai.

Lietuvos ir Norvegijos laivų statytojai sėkmingai vykdo trijų keltų Estijos laivybos kompanijai „Saaremaa Shipping Company Ltd“ statybos projekta.

Tadien buvo baigtas pirmojo kelto „Saaremaa 1“ korpusas ir pradėta antrojo ledo klasės kelto „Saaremaa 2“ statyba.

Visi trys 97,9 m ilgio, 18 m pločio, 4 m grimzlės keltai galės plukdyti iki 150 lengvųjų automobilių, 12 treilerių ir apie 600 keleivių. 28 metrų aukščio keltuose įrengti septyni deniai.

Saremos salų klasės keltai skirti plukdyti keleivius trumpais atstumais. Nedideli, 15 mazgų greitį išvystantys, labai manevringi ledo klasės aplinkai draugiški keltai – vieni moderniausių Europoje.

„Skarven“ – galingas jūrų paukštis

Rugpjūčio 13-ąją su Lietuvos laivų statytojais šampano taurę Vakarų laivų gamyklos krantinėje pakelė Suomijos Alandų salų autonominės srities ministrė pirmiminke.

Krantinėje puiavosi naujutėlaitis, grakštus ir baltas tarsi jūrų paukštis VLG dukterinėje įmonėje Vakarų laivų statykloje pastatytas ledo klasės keltas, kuriam suteiktas paukščio „Skarven“ vardas.

Tai visiškai naujos kartos keltas. „Skarven“ – pirmasis keltas Baltijos jūros regione, įrengtas pagal Europos Sajungos direktyvas, numatančias neigalių žmonių aptarnavimo būtinybę. Laivui išduotas „žaliasis pasas“, patvirtinant, kad jis yra draugiškas aplinkai.

4,1 m grimzlės, 65,4 m ilgio, 13 m pločio, 13,5 mazgų greitį išvystantis laivas plukdys iki 250 keleivių ir 60 transporto priemonių.

„Skarven“ plaukios Alandų salyne, kuris jungia apie 6500 šiaurinės Baltijos jūros salų. Jam teks dirbtai labai atšiauriomis oro sąlygomis.

„Šio sudėtingo kelto statyba labai svarbus žingsnis kompanijai įsitvirtin-



Kelto „Saaremaa 1“ statybos baigimo iškilmės.

tinant automobilių ir keleivių gabenumui skirtą keltų statybos rinkoje“, – sėkmingai atliku darbu džiaugiasi AB Vakarų laivų gamyklos generalinis direktorius Arnoldas Šileika.

Krizei gamyklos vartai užverti

I laivų pradėjimo, nuleidimo, vardo suteikimo ceremonijas susirinkę svečiai negali patikėti, kad už šios gamybos ritmu alsuojančios įmonės tvoros tarsi kokia šmékla slankioja pasaulinė ekonominė krizė ir jai labai sunku patekti vidun.

- **Pone A. Šileika, kaip tai pavyksta? Kokią paslaptį žino VLG vadovai, kad ekonominė krizė nepristabdė palyginti nedidelės, tik 1500 darbuotojų turinčios kompanijos veiklos?**

- Ekonominė krizė, be abejų, paliepti visas pramonės sritis. Laivų statybos ir remonto specifika tokia, kad reikia žvelgti toli į priekį. Mūsų kompanija labai kruopščiai ir atsakingai dirbo kaupdama užsakymų portfelį. Todėl sunkmečiu turime daug ir įdomaus darbo. Tik iš šalies gali pasirodyti, kad gamyklos teritorijoje nuolat aidi fanfaros. Iš tikrujų čia dieną naktį girdisi visai kitokio metalo muzika.

- **Tačiau ir fanfarų Vakarų laivų gamyklių šiemet tikrai nestigo. Gegužės mėnesį tarptautiniame Baltijos jūrų inovacijų forume VLG ir kompanijos „BARD Engineering“ projektas „Laivas „Windlift 1“ nominacijoje „Už inovacijų jūrų versle vystymą“ apdovanotas žurnalo JŪRA MOPE SEA įsteigtu apdovanojimu – „Vėjų rožės“ ženklu.**

- Igyvendinant šį projektą, buvo padaryta nemažai unikalių sprendimų, kuriuos galima būtų laikyti ne tik inovacija, bet tam tikra prasme ir išradimais.

- **Birželio mėnesį Lietuvos pramonininkų konfederacijos įsteigtoje nominacijoje „Lietuvos metų eksportuotojas 2008“ VLG stambiuju įmonių grupėje jau ne pirmą kartą pripažinta nugalėtoja.**

Kaip atrodo kelias į tokį visuotinį pripažinimą?

- Vakarų laivų gamyklos įmonių grupės eksportas sudaro 87 proc. Pagrindinės šalys, į kurias eksportuojama, – Norvegija, Danija, Estija, Graikija, Italija, Latvija, Olandija, Suomija. Užsienio klientams siekiame parodyti mūsų turimą potencialą, sukauptas žinias bei patirtį. Nuolat ieškome naujų sprendimų ir galimybių, kaip ekonominiu sunkmečiu išlaikyti stabilius eksporto rodiklius. Diegiame pažangiausias technologijas.

- **Esate ne tik VLG generalinis direktorius, bet ir Lietuvos laivų statytojų ir remontininkų asociacijos vadovas. Šią metų gegužę LLSRA priimta į Europos laivų statyklių asociacijų bendriją (CESA). Ko tikiteiš šios narystės?**

- CESA bendrijai priklauso 16 nacionalinių laivų statytojų ir remontininkų asociacijų. Ji vienija daugiau kaip 300 Europos laivų statyklių ir remonto įmonių, kuriose dirba per 100 000 žmonių. Bendrijos narių metinė apyvarta siekia 30 mlrd. eurų. Priklasumas šiai autoritetingai organizacijai LLSRA nariams atveria puikias galimybes tiesiogiai dalyvauti ir teikti pasiūlymus formuojant Europos laivų statybos ir remonto industrijos politiką, dalyvauti įvairiuose inovatyviuose mokslo tyrimų projektuose, techninių komitetų darbe, svarstant IMO direktyvas bei problemas.



Keltas „Saaremaa 1“.



II INTERNATIONAL CONFERENCE

Nekustamā īpašuma pārvaldišana un apsaimniekošana krīzes laikā

Real Estate and Facilities Management in Crisis

2009. gada 9. oktobrī, Radisson SAS Daugava, Rīga, Latvija

ORGANIZATORS:



+371 67 333 167
www.rmsforum.lv

SADARBĪBĀ AR:





Mokslo ir verslo inovacijos Baltijos jūrai

Rytis Vytautas



Valdžios, mokslo, verslo ir diplomatinės pajėgos vienose gretose

Tarptautinėje konferencijoje Baltijos jūrių inovacijų forume pristatytos rengiamos ES dokumento „Baltijos jūros strategija“ pagrindinės gairės, supažindinta su Lietuvos veiksmų programa jos pirminkavimo Baltijos šalių taryboje metu, aptarti veiksmiai, skatinantys šalių partnerystę įgyvendinant ES integruotą politiką mokslo, studijų bei verslo srityse.

Konferencijoje pranešimus skaitė žymūs politikos, mokslo bei verslo atstovai: Lietuvos Respublikos užsienio reikalų ministras Vygaudas Ušackas, Lietuvos susisiekimo ministras Eligijus Masiulis, Rusijos Federacijos transporto ministras Igoris Levitinės (Igor Levitin), Lenkijos Europos integracijos komiteto ministro pavadutojas Piotras Serafinas (Piotr Serafin), Latvijos Respublikos transporto ministerijos sekretorius Nilsas Freivaldis (Nils Freivalds), Europos teritorinio bendarbiavimo direktorato direktorius Chosé Palma Andresas (Jose Palma Andres) bei daugelis kitų Europos politikos, mokslo ir verslo atstovų.

„Tai reikšmingas ir savalaikis renginys naujų Baltijos jūros regiono bendarbiavimo galimybių fone. Jo tema puikiai atitinka europietišką, šiuolaikinį mūsų regiono bendarbiavimo pulsą, - pradėdamas konferenciją sakė LR užsienio reikalų ministras Vygaudas Ušackas. - Džiugu, kad konferencija sujungė bendras valdžios, verslo, mokslo atstovų ir diplomatų pajėgas.“

Lietuvos uostamiestyje Klaipėdoje vykės trijų dalių projektas, kurį sudarė Baltijos jūrių inovacijų ir technologijų paroda, Baltijos jūrių inovacijų konferencija-forumas ir tarptautiniai apdovanojimai „Vėjų rožė“, sulaukė susidomėjimo ir sėkmės.

Tarptautinio verslo žurnalo JŪRA MOPE SEA, Klaipėdos universiteto, mokslo studijų ir verslo asociacijos „Baltijos slėnis“ bei Klaipėdos mokslo ir technologijų parko sumanymui suvienyti mokslo ir verslo bendradarbiavimo galimybes inovatyvioms idėjoms įgyvendinti ir parodyti tokio bendradarbiavimo rezultatus pritarė ir jų palaikė Europos Komisijos atstovybė Lietuvoje, LR užsienio reikalų, Susisiekimo, Ūkio, Švietimo ir mokslo bei Žemės ūkio ministerijos. Renginys buvo skirtas Europos dienai ir pirmą kartą minėtai Europos jūrų dienai.

V. Ušackas pabrėžė, kad Klaipėda – vienas seniausių Lietuvos miestų, savo istoriją pradėjės 1252 metais. Ji atsakinga už Lietuvos, kaip jūrinės valstybės, įvaizdį. Neįmanoma pervertinti Klaipėdos jūrų uosto reikšmės modernios Lietuvos ekonomikos plėtrai. Pagal praėjusį metų rezultatus Klaipėda tapo trečiuoju pagal apyvartą Rytų Baltijos uostu po Sankt Peterburgo ir Primorsko.

Pastaraisiais metais sparčiai plėtojama turistinė bei pramoginė laivyba, padedanti Klaipėdai tapti patrauklia regiono žmonių susitikimų ir bendravimo vieta. Neatsitiktinai Klaipėdos uostas buvo pasirinktas didžiųjų burlaivių regatos „The Tall Ships' Races“ finaliniam etapui.

„Esame stiprėjančio regionų bendradarbiavimo Europoje liudininkai. Baltijos jūros regionas, neretai vadinamas dinamiškiausiu Europos regionu, yra šio proceso lyderis. Turiu galvoje Europos Sajungos Strategiją Baltijos jūros regionui. Ši Strategija yra ES vidaus dokumentas. Tačiau jos įgyvendinimas pareikalus glaudaus bendradarbiavimo su mūsų kaimynėmis, visų pirma su Rusija ir Baltarusija. Todėl labai džiugu, kad iš šią konferenciją atvyko Rusijos transporto ministras Igoris Levitinės, - sakė V.Ušackas.

Kalbėdamas apie pirminkavimą Baltijos jūros valstybių tarybai, V.Ušackas pabrėžė, kad didelis dėmesys bus skiriamas bendradarbiavimui inovacijų srityje, taip pat švarios ir sau-





I Baltijos jūrinių inovacijų forumą susirinko dalyviai iš 8 šalių.

gios aplinkos, žmoniškųjų ryšių stiprinimo ir bendradarbiavimo per sieną bei laisvo žmonių judėjimo skatinimo klausimams.

Rytų-Vakarų kryptis buvo ir bus įdomi verslui

LR susisiekimo ministras Eligijus Masiulis savo kalboje pabrėžė, kad Lietuvos vyriausybė aktyviai skatina šalies ekonomiką bei greitesnį ES struktūrinės paramos naudojimą.

„Naujausios Baltijos jūros regiono vidaus prekybos tendencijos atskleidžia vis didėjančią Rytų-Vakarų krypties svarbą. I šiuos procesus vis intensyviau įsitraukia Rytinės Baltijos jūros pakrantės šalys. Transporto apimčių didėjimas taip pat rodo, kad Rytų-Vakarų kryptis yra ypač svarbi mūsų regiono prekybai su išoriniais partneriais. Manau, kad ši kryptis bus vienu svarbiausių Baltijos jūros regiono transporto sistemos elementų. Šios tendencijos suteikia didžiules galimybes Baltijos jūros regionui tapti savo- tiškais vartais prekybos srautams iš Azijos šalių. Vis dėlto norėdami tapti svarbiais žaidėjais intermodalinėse Eurazijos transporto ir logistikos grandinėse, turime skatinti transporto inovacijų plėtrą bei aktyviai igyvendinti intermodalinio transporto tikslus“, - sakė E. Masiulis.

Todėl, anot jo, labai svarbu stiprinti Baltijos jūros šalių bendradarbiavimą. Vienas iš tokio sekmingo bendradarbiavimo pavyzdžių yra Rytų-Vakarų transporto koridorius, per Baltijos jūrą jungiantis Lietuvą, Baltarusiją ir Rusiją su Švedija, Danija ir Vokietija. Jo pagrindu bendradarbiauja ne tik valstybės institucijos, bet ir verslas bei mokslo bendruomenė. Šis koridorius

yras vienas svarbiausių intermodalinio transporto plėtros įrankių pietinėje Baltijos jūros dalyje. Nuosekliai pratęsiant jo atšakas Rytų kryptimi, galima formuoti konkurencingą transporto ir logistikos grandinę tarp Europos ir Azijos. Tačiau didėjant transporto srautams privalu igyvendinti tinkamus aplinkos apsaugos standartus ir užtikrinti geras gyvenimo sąlygas regiono gyventojams. Tai yra iššūkis, kurį visas šalys turi priimti drauge. Baltijos jūros strategija yra svarbus žingsnis formuojant bendras politikos gaires. Strategija numatys priemones, kaip paremti mokslinius tyrimus inovacijų srityje ir skatinti inovacijų taikymą darnaus transporto bei sau- gios laivybos plėtroje.

E. Masiulis pabrėžė, kad norint igyvendinti šiuos uždavinius turi būti remiamos inovacijos, kurios skatina trumpą nuotolių laivybos (*Short-Sea Shipping*) potencialo panaudojimą, Žaliųjų transporto koridorų plėtrą bei prisidėda prie kitų Europos Sajungos jūrų transporto politikos tikslų.

Šiuo požiūriu ypač daug žada kuriama Šiaurės matmens transporto ir logistikos partnerystė, kuri į veiklą įtrauks tokius svarbius partnerius kaip Rusija, Baltarusija bei Norvegija.

Rusijos transporto ministras Igoris Levitinės į konferenciją atvyko lydimas didelės Rusijos mokslo ir verslo atstovų delegacijos. Jis išreiškė pasitenkinimą Rusijos ir Lietuvos bendradarbiavimo pokyčiais. „Aš malonai nustebintas tuo, kaip pasikeitė mūsų derybų intonacijos. Matau didžiulį tarpusavio bendradarbiavimo potencialą jūrinių pervežimų, turizmo srityse. Kuo mūsų šalys jaus didesnį pasitikėjimą viena kita, tuo lengviau bus gyventi mūsų piliečiams“, -

sakė Rusijos transporto ministras.

Diskusijų forumo metu dalyviai aptarė Baltijos jūros mokslų integraciją į Europos tyrimų srity bei dabarties iniciatyvas, tolesnę regioninę ir europinę jūros mokslų integraciją bei finansavimą. Pranešimus skaitė Lietuvos, Latvijos, Suomijos, Lenkijos, Norvegijos, Vokietijos mokslininkai.

Daugiau kaip 150 konferencijos delegatų, atvykusiu iš 8 šalių, priėmė rezoliuciją, kuriuo išdėstė konkrečias rekomendacijas. ■



Lietuvos susisiekimo ministras E. Masiulis (kairėje) ir Rusijos transporto ministras I. Levitinės.



KONFERENCIJOS BALTIJOS JŪRINIŲ INOVACIJŲ FORUMO REZOLIUCIJOS REKOMENDACIJOS

Didesnį dėmesį atkreipti į regioninio bendradarbiavimo naują fazę, vadovaujantis ES strategija Baltijos jūros regionui, atkrepti dėmesį į prioritetus Lietuvos vadovavimui Baltijos jūros valstybių tarybai metu;

paruošti platų bendradarbiavimo tinklą per politinius ir neformalius kontaktus ir Baltijos jūros valstybių žmones, ypač tuos, kurie susiję su jūra ir jūrų tyrinėjimais;

skatinti Europos Komisiją remti nacionalinių vyriausybų iniciatyvas, modernizuojant jūrų tyrinėjimus ir edukacinię infrastruktūrą;

Lietuvos vyriausybė turi ir toliau teikti paramą Lietuvos integruoto jūrų mokslo, studijų ir verslo centrui (slėniui), matydamas tame unikalą galimybę Lietuvai, atitinkančią augantį jūrinių tyrimų poreikį ir ekonominę plėtrą;

Europos Komisija ir šalys narės, esančios prie Baltijos jūros, turi įgyvendinti Jungtinę Baltijos jūros mokslinių tyrimų programą BONUS-169 pagal EB sutarties 169 straipsnį;

stiprinti transnacionalinį ir regioninį bendradarbiavimą jūrų transporto vystymo srityje kaip Baltijos jūros regiono konkurencingumo didinimo garantą;

siekti, kad per inovatyvius srendimus būtų užtikrintas trumpų nuotolių laivbos potencialas, Jūrų greitkelių projektas, Žaliojo ir Mėlynojo koridorių skatinimas ir kiti su ES jūros transporto politika susiję tikslai;

kryptingai veikti mažinant kliūtis laisvam žmonių judėjimui ir stiprinti asmeninius ryšius regione, iškaitant ir vizų režimo palengvinimą visiems Rusijos Federacijos ir Baltarusijos piliečiams;

kvesti nacionalinę ir vietas valdžią plėsti efektyvius ir intensyvius ryšius tarp aukšto lygio institucijų ir verslo;

skatinti efektyvias tvarias jūrų technologijas ir šių tikslų siekimui reikalingą jurisdikciją;

remti dalyvavimą Europos mokslinių tyrimų programose ir įgyvendinant tyrimų rezultatus.



Vėjų rožė 2009

NOMINANTAI IR LAUREATAI

Klaipėdos mokslo ir technologijų parke vykusioje virtualioje Baltijos jūrinių inovacijų ir technologijų parodoje buvo pristatyta beveik 50 inovatyvių projektų iš įvairių pasaulio šalių.

Paroda yra prieinama interneto lankytojams (žr. nuorodą). I <http://www.youtube.com/profile?user=BMIVE&view=playlists> Iš šių projektų buvo atrinkta po tris nominantus keturiose tarptautinio verslo žurnalo JŪRA MOPE SEA apdovanojimų „Vėjų rožė“ nominacijose.

Iš dvylirkos projektų išrinkti keturi laureatai.

Iškilmingoje ceremonijoje apdovanojimus laureatams įteikė LR užsienio reikalų ministras Vygaudas Ušackas, LR susisiekimo ministerijos viceministras Arūnas Štaras, LR švietimo ir mokslo ministerijos sekretorė Lina Domarkienė ir Klaipėdos mokslo ir technologijų parko direktoriė Roma Stubrienė.

NOMINACIJOS

„Už jūrų valstybės įvaizdžio stiprinimą“



Nominuoti

1. Lietuvos buriuotojų sąjungos ir buriuotojų klubo „Ambersail“ projektas „Tūkstantmečio odisėja“ – už Lietuvos vardo ir jūrinių laimėjimų garsinimą pasaulyje.
2. „Sail Training International“ projektas „The Tall Ships’ Races“ – už didžiausios tarptautinės burlaivių regatos organizavimą, tarptautinio bendradarbiavimo stiprinimą, jūrinių tradicijų propagavimą, jaunimo ugdymą jūros dvasia.
3. Laivybos kompanijos „DFDS Lisco“ projektas „Keltų linijos“ – už nuolatinį laivybos linijų išsaugojimą, laivyno, plaukiojančio su Lietuvos vėliava, modernizavimą.

Apdovanotas Lietuvos buriuotojų sąjungos ir buriuotojų klubo „Ambersail“ projektas „Tūkstantmečio odisėja“.

„Už inovacijų jūrų versle vystymą“



Nominuoti

1. Vakaru laivų gamyklos ir kompanijos „BARD Engineering“ projektas „Laivas „Windlift 1“ vėjo jégainių statybai jūroje“ už naujų technologijų idiegimą, mokslo laimėjimų taikymą gamyboje.
2. Baltijos laivų statyklos projektas ESVAGT (multimodalinis laivas naftos platformoms aptarnauti) – už naujų technologijų idiegimą ir pritaikymą laivų statyboje.
3. Bendrovių grupės „Alna“ ir Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos projektas KIPIS (Krovinių ir prekių informacinė sistema) – už naujausių informacinių technologijų diegimą krovos procesų valdyme.

Apdovanotas Vakaru laivų gamyklos ir kompanijos „BARD Engineering“ projektas „Laivas „Windlift 1“ vėjo jégainių statybai jūroje“.

„Už mokslo laimėjimus tiriant Baltijos jūrą ir pajūri“



Nominuoti

1. Bendras Lietuvos, Lenkijos ir Rusijos mokslininkų projektas „Power“ – už atsinaujinančios energijos gavybos Baltijos jūroje propagavimą.
2. Klaipėdos universiteto mokslininkų kolektyvo projektas „Medžiagų ir konstrukcijų tyrimų centras“ – už šiuolaikinės mokslinių tyrimų laboratorijos sukūrimą ir naujų technologijų taikymą moksliniuose tyrimuose.
3. Vilniaus universiteto hidrologijos ir klimatologijos profesoriaus Rimo Žaromskio monografija „Baltijos jūros uostai“ – už Baltijos jūros uostų vystymosi analizę ir tolimesnės raidos perspektyvų prognozes.

Apdovanotas bendras Lietuvos, Lenkijos ir Rusijos mokslininkų projektas „Power“.

„Už jūrinio mentaliteto ugdymą“



Nominuoti

1. Lietuvos aukštostios jūrevystės mokyklos projektas „Jūrininkų rengimas Lietuvoje“ – už jaunimo ugdymą, aukštostos kvalifikacijos jūrininkų rengimą ir jūrinių tradicijų propagavimą.
2. Klaipėdos universiteto mokomojo burlavio „Brabander“ ir Juodkrantės kadetų mokyklos projektas „Kadetas“ – už jaunimo ugdymą jūros tradicijų dvasia.
3. Lietuvos jūrų muziejaus ir Klaipėdos universiteto Baltijos pajūrio aplinkos tyrimų ir planavimo instituto projektas „Jūrų laboratorija po atviru dangumi“ – už jūrinės kultūros ir mokslo žinių populiarinimą visuomenėje.

Apdovanotas Lietuvos aukštostios jūrevystės mokyklos projektas „Jūrininkų rengimas Lietuvoje“.



Lietuva siūlo susivienyti kovoje prieš PIRATAVIMĄ



Jelena Listopad

Piratų išpuolis prie Nigerijos krantų prieš Lietuvos transportinį refrīzeratorių „Saturnas”, kai buvo pagrobtai penki įgulos nariai, sukrėtė. Tai buvo rimtas išbandymas ir patiemis jūrininkams, jų šeimoms, laivo savininkui, ir šalies valdžiai. Išbandymą išlaikė visi. Laivybos kompanijos „Limarko” ir Lietuvos užsienio reikalų ministerijos pastangomis jūrininkai, išbuvę nelaisvėje 11 parų, sėkmingesni grižo namo.

Kompanijoje „Limarko” ir Lietuvos užsienio reikalų ministerijoje sudarytos darbo grupės, kurios analizuoja šio įvykio pamokas ir rengia rekomendacijas, kaip tokiomis situacijomis veikti laivų įguloms, dirbančioms pavojinguose rajonuose, ir valstybinėms institucijoms. Užsienio reikalų ministras Vygaudas Ušackas rugpjūtį Reikjavike vykusiam Baltijos ir Šiaurės Europos šalių užsienio politikos žinybų vadovų susitikime pasiūlė parengti efektyvesnes kovos su piratavimu priemones, kurias koordinuotų NATO ir Europos Sajungos žinybos.

Valstybė nesidera su banditais

Motorlaivis „Saturnas” buvo užpultas rugpjūčio 3-iosios naktį, kai laivas stovėjo nuleidęs inkarą Eskravos upės deltaje ir laukė šaldytos žuvies iškrovimo Koko uoste. Karinėmis uniformomis vilkintys, veidus po juodomis kaukėmis slepiantys piratai prie laivo priplaukė greitaeigiu kateriu ir virvėmis užlipo į denį. Grasindami 14 jūrininkų įgulai automatais, jie pagrobė įkaitais 49 metų kapitoną Sergejų Triškiną, 60-metį vyrasenį mechaniką Aleksandrą Alatyrcevą, 50-metį laivo viręją Aleksandrą Solovjovą, taip pat tuo metu budėjusių 59 metų motoristą suvirintoją Vladą Kersį, 62 metų motoristą Vladimirą Bazevičių ir nuplaukė nežinoma kryptimi.

Kitą dieną į Klaipėdos kompaniją „Limarko” atvyko savo atostogas nutraukęs užsienio reikalų ministras Vygaudas Ušackas. Kelias valandas kartu su „Limarko” generaliniu direktoriu Vytautu Lygnugariu svarstė padėtį ir priemones

jūrininkams išlaisvinti. Prie Lietuvos vyriausybės buvo sudaryta krizės valdymo grupė. Apie Lietuvos laivo užpuolimą ir penkių įgulos narių pagrobimą buvo informuoti NATO ir Europos Sajungos vadovai. Rugpjūčio 5 d. prie įkaitų paieškos prisijungė Interpolas.

Reikia pasakyti, kad Lietuva šiuo atveju neturėjo tokius įvykių valdymo patirties. Prieš 10 metų piratai Indijos vandenyno buvo užpuolę Lietuvos jūrų laivininkystės motorlaivį „Algirdas“. Užgrobę laivą banditai sumušė įgulos narius, sunkiai sužeidę vieną jūrininką, sušaudę navigacijos aparatūrą, pagrobę dalį krovinio ir dingo.

Šių metų kovą Somalio piratai užgrobė Norvegijos tanklaivį „Bow Asiri“, kuriame buvo ir Lietuvos pilietis Pavelas Galijevskis. Po trijų savaičių laivo savininkui pavyko išlaisvinti laivą ir jūrininkus, sumokėjus 2,4 milijono dolerių išpirką. Bet tuomet, pasak P. Galijevskio, padėties buvo ne tokia tragiska – jūrininkai nebuvo izoliuoti vienas nuo kito, jie toliau dirbo įprastus laivo darbus, maitinosi iš laivo virtuvės, jiems buvo leidžiama skambinti namo. O įkaitai iš „Saturno“ buvo laikomi nežinoje ir pasibaisėtinomis sąlygomis be jokio ryšio. Taigi, buvo būgštaujama ir dėl blogiausio.

„Kadangi Lietuva Nigerijoje neturi savo atstovybės, o tik savo garbės konsulą, susisekėme su Vokietija ir kitomis salimis, turinčiomis toje šalyje savo ambasadadas. Visą laiką buvo konsultuojamas su tarptautinėmis teisinėmis struktūromis. Mes iš karto pareiškėme savo poziciją: Lietuvos vyriausybė neina į jokias derybas nei su piratais, nei su teroristais. Tokiu principu vadovaujasi dauguma Europos valstybių, nenorintių sudaryti precedentą nusikaltelių šantažui“, teigia Lietuvos URM vadovas.

Jūreiviai paleisti be išpirkos

Laivybos kompanija „Limarko“ ir krizės valdymo grupės nariai gana santuriai komentavo įkaitų išlaisvinimo procedūrą, jūrininkų saugumo sumetimais nepateikdami visos informacijos. Rugpjūčio 5 d. „Limarko“ generalinis direktorius V. Lygnugaris pranešė žurnalistams, kad penki jūrininkai gyvi ir sveiki, vadinas, pavyko

užmegzti kontaktą su pagrobėjais. Kompanijos vadovybė ir ministras V. Ušackas reguliariai susitinkė su pagrobtų jūrininkų šeimomis ir buvo su jomis atviresni. Apie visus jūrininkų išlaisvinimo veiksmus kasdien buvo informuojama šalies Prezidentė Dalia Grybauskaitė.

Rugpjūčio 14 d., praėjus 11 parų po „Saturno“ užpuolimo, pagrobtieji jūrininkai buvo išlaisvinti. Ankstų rytą belaisviai buvo pažadinti ir kateriu nugabenti į nykų paplūdimį šalia Varėno uosto. Vietos gyventojai apie pasirodžiusius penkis baltuosius pranešė policijai. Netrukus į policijos nuovadą, kur buvo apklausiami jūrininkai, kapitono S. Triškinio prašymu iškvieštasis atvyko laivo agentas. Kai visi policijos formalumai buvo baigtini, jis pirmiausiai nuvežė buvusius įkaitus į miesto ligoninę – po 11 parų buvimo džiunglėse jūrininkai galėjo būti užsikrėtę marijarija. Kruopščiai ištyrė, Nigerijos medikai nieko pavojingo jūrininkų sveikatai neaptiko.

„Ta diena buvo tikra šventė penkių jūrininkų šeimoms ir mūsų kompanijai. Nesuklysius pasakės, kad jų išlaisvinimu džiaugėsi visi Lietuvos žmonės“, – sakė „Limarko“ vadovas.

Jo žodžiais tariant, jokios išpirkos už jūrininkus kompanija nemokėjo, dar daugiau – pagrobėjai net nesikreipė į laivo savininką su kokiais nors reikalavimais. Jis tik užsiminė, kad didžiulę pagalbą išlaisvinant jūrininkus suteikė Nigerijos laivų agentas ir viena vietinė juridinė kontora, dėkojo už pagalbą Lietuvos užsienio reikalų ministerijai.

„Iki šiol nežinau, kodėl piratai užpuolė būtent mūsų laivą, nežinau ir penkių „Saturno“ įgulos narių pagrobimo motyvą“, – teigė V. Lygnugaris. Klausinamas, ar laivas buvo apdraustas nuo piratų užpuolimo, taip ir liko be atsako. Gal išpirka su mokėjo draudimo kompanija.

Rugpjūčio 17 d. namo grįžę jūrininkai pasakojo, kad jie buvo nuvežti į džiungles ir laikomi, panašu, kažkokioje karinėje bazėje. „Buvo sunku. Kaip filme „Išlikti gyviems“. Vienas kitą drasinome, dainavome. Bandėme aiškinti apsaugininkams, kad esame paprasti jūrininkai, gabename į Nigeriją žuvis“ – šykščiai pasakojo žurnalistams apie kalinimo dienas kapitonas S. Triškinas. Kaip teigė jūrininkai, jų nekankino



ir nemušė, bet visą laiką į juos buvo nukreipti automatų vamzdžiai. O tai buvo baisoka.

Kovoti prieš piratus reikia drauge

JAV, Rusija, Prancūzija ir kitos jūrų valstybės nuolat laiko savo karo laivus pavojinguose rėjnuose, kur tradiciškai veikia piratai. Rusijos kreiserio pagalba pasinaudojo ir Lietuvos motorlaivis „Skalvė“, kai pernai gruodį jam teko plaukti Adeno įlanka. Pasak kapitono Vladimiro Komolenkovo, jūrininkai jautėsi kur kas ramesni, kai rusai pasiūlė jiems nemokamą palydą laivą su skirtingomis vėliauomis vilkstinėje. Pavojinga vieta buvo praplaukta be jokių ekscesų.

2008 metais piratai užgrobė 42 laivus, laikė nelaisvęje 815 jūrininkų. Ekspertų duomenimis, jų pajamos iš piratinio verslo siekė maždaug 150 milijonų dolerių. Šių metų piratų išpuolių statistika panaši į suvestines iš karo veiksmų vietų. Nepaisant to, kad Adeno įlankoje sutelkta ne mažai daugelio pasaulio šalių karo laivų, retas ménėnuo apsięjo be 3-8 laivų kartu su įgulomis užgrobimo. Pasak internetinio leidinio „Morskoj biulleten“ vyriausiojo redaktoriaus Michailo Voitenkos, rugpjūčio 1 d. Somalio piratų nelaisvęje buvo 8 laivai, 1 jachta, 1 laivas be įgulos ir maždaug 150 jūrininkų, tarp kurių ir 4 moterys.

„Dažniausiai piratai laiko nelaisvęje laivus ir įgulas nuo 2-3 savaičių iki 2-3 mėnesių. Tai priklauso nuo derybų eigos. Jeigu laivas apdraustas nuo piratų užpuolimui, o vienkartinis draudimas vienam praplaukimui kainuoja 20-40 tūkst. dolerių, piratams pavyksta greičiau gauti išpirką, kurią sumoka draudimo kompanija. Standartinė išpirka yra 2-2,5 milijono dolerių. Pastaruoju metu piratai siek tiek aprimo. Kariniai eksperai tai sieja su karo laivų dalyvavimo Adeno įlankoje sustiprinimu ir padidėjusių įgulų budrumu. Tačiau ir piratai keičia taktiką. Jie pradėjo puldinėti laivus toli Indijos vandenyno, kartais nutoldami nuo kranto 600 mylių. Užverti vandenyną neužtektų visų pasaulio karo laivų“, - sakė M. Voitenka.

Jo žiniomis, dabar Mogadiše dirba tarptautinė grupė, sudaryta daugiausiai iš amerikiečių ekspertų ir derybininkų. Pasiskelbusios Puntlendo autonomijos, pripažintos Somalio piratavimo centru, valdžiai pasiūlytaapti centrine kovos prieš piratavimą baze. Ten steigiamasi iki 5 tūkstančių žmonių kranto apsauga. Pasaulio bendruomenė skyrė pakankamai lėšų jų mokymui, aprangai ir išlaikymui.

„Šiuolaikiniai piratai naudojasi viduramžiais laivų abordažo metodais. Dažniausiai jie nedrįsta pulti laivų, plaukiančių didesniu kaip 15 mazgu greičiu. Kol kas piratavimas – tai saviveikla, kurią išgyvendinti nėra sunku, jeigu tik užsibrėžtum tokį tikslą. Tiki nesuprantama, kodėl jūrų valstybės iki šiol nesusivienijo ir nedavė tinkamo atkircio tiems saviveiklininkams. Kyla grėsmė, kad piratus gali pradėti globoti tarptautinai profesionalių nusikaltelių susivienijimai. Štai tada jūrų laivyba virštų košmaru“, - išpėja M. Voitenka.

Todėl Lietuvos užsienio reikalų ministro V. Ušacko iniciatyva, pareikšta Reikjaviko susitikime, yra labai svarbi ir aktuali.

Lietuvos jūrų muziejus švenčia 30-metį

Nika Puteikienė

Labiausiai Baltijos šalyse lankytojų pamėgtas muziejus – Lietuvos jūrų muziejus – liepos 28 dieną paminėjo gyvavimo trisdešimtmetį.

Buvusiuose Kuršių nerijos forto griuvėsiuose Kopgalio tvirtovėje sukurtas unikalus jūros gamtos ir istorijos kompleksas, kuriam sunku rasti analogų pasaulyje. Per 30 metų Jame apsilankė daugiau nei 20 milijonų lankytojų.

Muziejaus istorija prasidėjo nuo vieno kambario kriauklių ekspozicijos ir jauno klapėdiečio istorijos dėstytojo Aloyzo Každailio iniciatyvos sukurti uostamiestyje jūrinės kultūros židinį.

- Pradinė kūrėjų mintis atstatytame centriniame reduite įrengti akvariumą ir jūrų faunos ekspoziciją pamažu tapo užmoju sukurti muziejaus kompleksą visoje Kopgalio tvirtovėje ir jos prieigose, - sako muziejaus direktorė Olga Žalienė, pati muziejuje dirbanti irgi jau tris dešimtmečius.

Muziejuje įrengta Lietuvos jūrevystės istorijos ekspozicija, marių pakrantėje atkurtu šimtmečio pradžios Lietuvos pajūrio sodyba,

greta jos eksponuojami pirmųjų pokario metų žvejybos laivai. Prieš penkiolika metų pastatytas delfinariumas, kuriame dabar gyvena devynios Juodosios jūros afalinai, ne tikai džiugina lankytojus pasirodymais, bet ir padeda neigaliems vaikams įveikti ligą.

Muziejaus lankytojus traukia delfinai, Kalifornijos ir Šiaurės jūrų liūtų pasirodymai, Baltijos jūros ruoniai, pingvinų kolonija, egzotiskos ir Baltijos baseino žuvys, viena didžiausių Europoje ekspozicinė kriauklių kolekcija. Didelio visuomenės dėmesio sulaukė gyvosios istorijos projektas „Kurėno sugrįžimas“ bei delfinų terapijos projektas.

Kiekvienais metais muziejus pasiūlo įvairių naujovių. Yra parengtas akvariumo rekonstrukcijos projektas, kurio konceptijos autorius – vienas garsiausių Europoje akvariumų specialistų Maikas Kauseris (Mike Caurer) iš Didžiosios Britanijos. Po rekonstrukcijos akvariumas ne tik pasikeis vizualiai, bet ir taps tikru jūrų gamtos ir istorijos pažinimo centrų. Taip pat rengiamasi ir delfinariumo rekonstrukcijai. Siekiama įgyvendinti projektą, kurio tikslas – įkurti Kopgalioje jūros teikiamų pramogų, polisio ir sveikatingumo paslaugų parką.

JŪRŲ TEISĖ



„Tarptautinė laivybos teisė“ – jūrinei bendruomenei skirta knyga

Daiva Nakrošienė

Klaipėdoje pristatyta Reginos Derkintytės ir Martyno Jonkaus knyga „Tarptautinė laivybos teisė“.

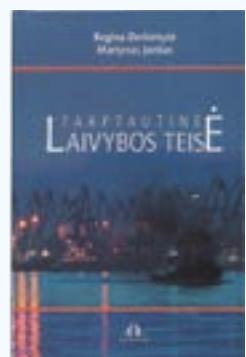
Tai yra pirmoji lietuvių kalba išleista knyga, kurioje kompleksiškai nagrinėjami pagrindiniai laivybos teisės klausimai. Jūrų bendruomenė jau seniai laukė išsamaus ir praktikoje pritaikomo mokslinio darbo. „Tarptautinė laivybos teisė“ – aktuali ne tik aukštųjų ir aukštessniųjų mokyklų studentams, bet ir jūrininkams, teisininkams, vadybininkams bei verslininkams, kurių veikla susijusi su jūros verslu.

Knygos autorai R. Derkintytė ir M. Jonkus išsamiai, pateikdami praktinių pavyzdžių, nagrinėja laivų pirkimo ir pardavimo sandorių specifika, registracijos „patogios vėliavos“ valstybės problematiką, laivų arešto teisinį režimą, aptaria laivų locavimo, buksyravimo, gelbėjimo operacijų reglamentavimą, bendrosios avarijos ir jūrinio draudimo institutus ir kitus klausimus. Itin didelis dėmesys knygoje skiriamas prekių ir keleivių vežimo jūra aktualijoms. Rinkdamis medžiagą knygai, jos autorai stengėsi nenutolti nuo jūrų bendruomenės aktualijų

– domėjosi laivybos ir kitų su jūros verslu glaudžiai susijusių bendrovinių problemomis, gilinosi į jų poreikius, analizavo mokslinės visuomenės ir studentijos išsakomas mintis bei praktikų puoselėjamus lūkesčius.

R. Derkintytė M. Riomerio universitete 2000 m. įgijo teisės magistro laipsnį, 2005 m. Vilniaus Gedimino technikos universitete – verslo administravimo magistro laipsnį. Laivybos teisėje bespecializuojanti advokatė studijas tęsė Maltoje tarptautiniame jūrų teisės institute ir 2006 m. tapo *magistra legum* (LL.M.).

M. Jonkus 1999 m. Klaipėdos universitete baigė studijas pagal uosto valdymo programą, įgijo jūrų transporto technologijos magistro laipsnį. 2000 m. pasaulio jūrų universitete Malmėje jam suteiktas laivybos valdymo magistro laipsnis. Teisės magistro laipsnį M. Jonkus įgijo sekmingai baigęs studijas Vilniaus universitete. Gilindamas laivybos žinias, autorius 2006 m. Vilniaus Gedimino technikos universitete apsigynė daktaro disertaciją.





Klaipėda – prestižinėje regatos „The Tall Ships’ Races“ uostų lygoje

Klaipėdoje liepos 31-rugpjūčio 3 dienomis viešėjo didžiausiai pasaulyje burlaiviai, įveikę finalinį „The Tall Ships’ Races Baltic 2009“ lenktynių etapą: Turku (Suomija) – Klaipėda (Lietuva).

Diana Radejevaitė

Regatos Klaipėdos spaudos centro vadovė

Ši regata organizuojama nuo 1956 metų, jos organizatorius „Sail Training International“ (STI) yra ne tik sportinis, bet ir edukacinis bei humanitarinis projektas. Pagal regatos nuostatus ne mažiau kaip pusę kiekvieno burlaivio igulos turi sudaryti jaunimas nuo 15 iki 25 metų, pageidautina, kad laivo iguloje jauni buriuotojai būtų iš skirtingų šalių. Taigi ši regata ne tik populiarina buriavimą, tačiau ir pluko savo burėmis tautų draugystės, žmonijos vienybės idėjas.

Klaipėdos miestas siekė tapti finalinių regatos uostu beveik du dešimtmiečius. Po inspekciniu organizatorių vizitu ir uosto galimiųjų įvertinimo Klaipėdai tokia galimiybė buvo suteikta jubileiniuose – Lietuvos tūkstantmečio – metais.

Didžiausius pasaulio burlaivius priimančiam miestui keliami specifiniai ir aukšti kvalifikaciniai reikalavimai. Jeigu juos miestas ir uostas sugeba įvykdinti, jis patenka į neoficialią, bet prestižinę aukščiausiąjų uostamiesčių lygą. Toje lygoje – neprilausomai nuo uosto dydžio – yra tik svetingi, dalykiški, lanksčiai sugebantys patenkinti net ir labai neįprastus atplaukusio laivo poreikius uostai.

Per pasirengimą regatos finiūi pamatėme, kad buriavimo aistra nėra vien tik jūrinii valstybių gyventojų „liga“ ar privilegija. Regatoje dalyvavo ir jachtos, išdidžiai per jūras nešančios Čekijos ir Austrijos vėliavas. Finišo uosto tinklapelyje www.tallships.lt fiksavome lankytoujus iš Kazachstano, Mongolijos, taip pat ir iš kitų prie pasaulinio vandenyno prieigos neturinčių šalių.

Regatos laivų viešnagė Klaipėdoje tapo švenčiame ne tik klaipédiečiams, bet ir tomis dienomis čia suvažiavusiems senųjų burlaivių mègėjams iš Lietuvos ir kitų pasaulio šalių. Per tris dienas Klaipėdoje lankësi iš viso apie 1,1 – 1,2 milijono žmonių. Miesto tarnyboms aptarnauti tokius žmonių srautus, keliskart viršijančius Klaipėdos gyventojų skaičių, buvo ambicingas iššūkis. Da-

bar jau galima teigti, kad visos uosto ir kranto tarnybos susitvarkė puikiai.

Šioje regatoje Lietuvos vėliavą nešė burlaiviai „Lietuva“, „Brabander“, „Litas“, „Pegasus“, „Lady L“, „Ambersail“.

Išplaukiančius laivus palydėti, pasigrožeti tradiciniu burių paradu, kuriuo išplaukiantys milžinai pagerbia svetingą uostą, ant iplaukos molų susirinko šimtai tūkstančių žmonių. Ne vieno akse žvilgėjo ašaros. Baltijos jūrą anksčiausiai regatos laivynas vėl aplankys tik 2013 metais.

Regatos finišo Klaipėdoje galeriją galima peržvelgti www.tallships.lt





- „The Tall Ships' Races Baltic 2009“ regatos „veidu“ finišo uoste tapo Vokietijos tristiebis barkas „Alehander von Humboldt“. Šis prieš 103 metus pastatytas, ryškiai žaliomis burėmis pasidabinęs burlaivis kaip regatos simbolis puikavosi ant visos Lietuvoje platinamos regatos informacinių medžiagų.
- Klaipėdos uoste regatos dienomis prisivartavo 99 regatos burlaiviai ir jachtos, tarp jų 19 didžiųjų A klasės burlaivių. Ispūdingoje šventėje dalyvavo 2 600 laivų įgulų narių.
- Rusijos burlaivis „Standart“ – 1703 m. Rusijos caro Petro Pirmojo statyto fregato kopija – į Klaipėdą atplaukė kitiems laivams jau palikus uostą.
- Regatos dienomis Klaipėdoje apsilankė 1 200 000 žmonių.
- Laivuose įvyko 15 priėmimų, kurių lėšos skirtos buriavimui remti.
- 17 Lietuvos Rotary klubų atstovai dalyvavo labdaros vakare Švedijos laive „Kronor of Stockholm“. Rotariečiai buriavimo entuziastus parémė 13 tūkst. litų.
- Regatos dienomis dirbo 170 savanorių iš Klaipėdos ir Lietuvos.
- Didžiųjų burlaivių regatos „The Tall Ships' Races Baltic 2009“ nugalėtojams skirtus apdovanojimus ir prizus sukūrė klaipėdiečiai juvelyrai Vytautas Karčiauskas ir Laura Karčiauskaitė-Potet, laimėję tarptautinį konkursą, kuriamė dalyvavo Rusijos, Lenkijos, Suomijos ir Lietuvos dailininkai.
- Regatos dienomis Klaipėdoje koncertavo daugiau nei 60 grupių ir apie 1000 atlikėjų.
- Originaliausių pripažintas Senamiesčio verslininkų sajungos pirmininkės Eugenijos Odebrecht projektas „Dainuojanti Klaipėda“. Šiame konerte jūrines dainas dainavo ne profesionalūs atlikėjai, bet žinomi ir garsūs klaipėdiečiai. Projekto prodiureliai Gintaras ir Mindaugas Bendžiai.





MEILĖS KELIAS:

VIETNAMAS,

JAV, TAILANDAS,

LIETUVA

Jau dešimt metų mano kelionių maršrutai
sudaromi pagal tarptautinių parodų ir konferencijų grafikus.
Kelionė į Vietnamą buvo visai kitokia. Skridau ten į giminaičio vestuves,
jo paprašyta atvežti dalelę lietuviškos kultūros ir tradicijų.

Zita Tallat-Kelpšaitė

Pažintis su Vietnamu vestuvėse

Giminaitis Lukas – etninis lietuvius, kurio tėvai karo nublokštė atsidūrė JAV, yra Amerikos ir Lietuvos piliečiai. Gerai vertinamas akvakultūros specialistas, jis gyvena Tailande ir keliauja po pasaulį, teikdamas konsultacijas žuvivaisos, žvejybos saugos ir kitais akvakultūros klausimais jūriinių valstybių kompanijoms ir vyriausybėms.

Dirbdamas Azijoje, Lukas sutiko merginą, kuri užvaldė jo širdį. Tačiau vietnamietė gražuolė Ket – aukšto ministerijos pareigūno dukra, ir tėvas pasakė griežtą nei Amerikos piliečiu.

Bet meilė turi galingesnių ginklų nei praužusio karo arsenala.

Lukas ilgai ir atkakliai kaupė įrodymus tėvui, kad yra vertas jo dukros rankos, kad mylės ją, globos, saugos, rūpinsis, garantuos jai patogą ir aprūpiant gyvenimą.

Piršlybos tešesi kelis metus, kol pagaliau gražuolės tėvai pasakė taip ir ēmė rengtis vestuvėms.

Čia jau galima pacituoti pasakos žodžius: vestuvės truko savaitę, o paskui jie ilgai ir laimingai gyveno...

Apeigos jaunosios namuose

Keliose Vietnamo vietose vykusių vestuvių metu buvo pagerbtos vietnamietiškos, amerikietiškos ir lietuviškos tradicijos.

Svečiai suvažiavo iš Vietnamo, JAV, Tailando, Kinijos, Japonijos, Jungtinės Arabų Emiratų, Lietuvos ir kitų šalių.

Ceremonija pagal Vietnamo tradicijas vyko Hanojaus priemiestyje, nuotakos tėvų namuose. Ji prasidėjo giminių pažintimi ir pietumis pas jaunosis tėvus. Jie gyvena nuosavame name, kuris pagal vietnamietiškos statybos kanonus yra trijų aukštų. Į gatvę išeinančių namų fasadai siauri, tačiau į kiemą statomi ilgi statiniai. Tokia tradicija susiklostė todėl, kad žemės kaina yra skaičiuojama pagal pastato plotį.

Kitą rytą jaunikis su savo svita – septyniais nevedusiais vaikiniais, apsirengę nacionaliniais iškilmių drabužiais, išvyko pas jaunąją su dovanomis jai ir jos tėvams. Dovanos – tai ant dižiulių padėklų įmantriai sukombonuoti įvairūs valgiai: keptas paršelis, višta, padėta ant ryžių pyrago, vaisiai, gérimalai, saldumynai.

Su šia jaunikio delegacija vyko ir jo tėvai Amerikos lietuviai, giminės, draugai.

Tėvų namuose laukė kaip karalaitė puošniais nacionaliniais rūbais pasidabinusi jaunoji su būriu draugių. Svetainėje oriai sėdėjo jaunosis giminės: vienoje puseje vyrai, kitoje moterys.

Buvo pasakyti tam reikalui skirti žodžiai, merginos egzaminavo jaunikį. Jo mama buvo pasruošusi dovanelių išpirkai, jei sūnelis vargu bau nebūtų išmokęs gyvenimo pamokų. Tačiau mūsų jaunikis ne iš kelmo spirtas. Jis puikiai atlaikė egzaminavimo ataką ir iš merginų kambarėlio išėjo kaip tikras nugalėtojas su nuotaka už parkės.

Tėvai palaimino jaunuosius. Jaunikio mama pagal vietinių paprotį marčią papuošė aukso grandinėle ir apyranke. Kuo šie papuošalai storsni, tuo anytos meilė stipresnė.

Po apeigų visi buvo pakviesi pasivažiinti tradiciniiais patiekalais, išgerti šlakelį ryžių degtinės, paskanauti jaunamartės dėdės aludario pagaminto alaus. Per visą ceremoniją nebuvo muzikos, dainų nei šokių. Viskas vyko santūriai, rimtai, oriai. Po vaisių svečiai išskirstė.





Gyvačių valgymas

Vakare svitą jaunasis pakvietė į tradicinį vietnamietišką restoraną paskanauti patiekalų, pagamintų iš gyvačių. Tai buvo jo draugo profesoriaus iš JAV dovana.

Vakarienė gyvačių restorane, prasidėjusi siurrealistiniais vaizdais, paastrinta gyvačių kraujų ir degtinės kokteilių bei dar spurdančių gyvačių širdžių valgymu, nebuvo priimtina visų akims ir skrandžiams.

Galiu pasakyti, kad man bent penki ar šeši patiekalai iš dešimties buvo labai skanūs.

Kitą dieną vestuvininkų laukė ekskursija po Hanojų, vakarienė vietinės publikos labai mėgstamame restoranelyje, kur skanavome ožkieną, patys kepdami ją ant grotelių.

Halongas – Indokinijos brangakmenis

Iš Hanojaus šventė ir visi jos dalyviai pajudėjo į nuostabią ir unikalią vietą – Halong-Bėjaus įlanką. Sakoma, jog šis 1 500 kv. kilometrų ploto, apie tris tūkstančius salų turintis UNESCO saugomas salynas yra nuostabiausias brangakmenis Indokinijos karūnoje.

Štai čia, tame pasakiškame, legendomis apie drakonus apipintame, smaragdinio vandens skalaujamame salyne vyko antroji vestuvių dalis – amerikietiškoji ir lietuviškoji.

Du drakonais išraižyti laivai, padabinti vie-

nas rausvais, kitas žydras kaspinais, plukdė vestuvininkus į salyno gilumą. Rausvajame laive plaukė nuotakos svita, melsvajame – jaunikio. Keletas plaukimo valandų ištirpo nepastebimai: vaišinomės jūros gėrybėmis ir grožėjomės nepakartojamais vaizdais. Prisišvartavome prie išpudingos salos-uolos. Siaurais uoloje iškaltais laiptais kilome ir leidomės, vėl kilome ir vėl leidomės, kol pagaliau kažkur pačiose uolos gelmėse pasiekėme nemažą amfiteatrą primenančią aikštę. Nematomos rankos buvo išpuošusios aikštę gėlėmis, nutiesusios raudonus kilimus, kelią nužymėjusios degančiomis žvakėmis. Skambant romantiškai muzikai, paslaptinguose uolos labirintuose pasirodė baltu nuotakos šydu apsigobusi jaunoji, lydima pulko savo pamergių.

Pauliaus Širvio eilės vietnamietiškai

Jaunuju priesaiką priėmė Luko sesuo ir paskelbė juos vyru ir žmona. Tailandietis Luko draugas kelias dienas mokėsi lietuviškai perskaityti Pauliaus Širvio eileraštį „Neklauskit meilės vardo“. Bene pirmą kartą šis lietuvių poezijos perlas nuskambėjo ir vietnamietiškai bei angliskai.

Tokiais pat sudėtingais labirintais išlindome iš didingojo kalno nasrų ir vėl sėdome į laivus. Dabar jaunikis jau plaukė rausvuoju laivu kartu su nuotaka.

Abu laivai pasuko prie kitos uolos, kur turėjo vykti vestuvių puota. Laivininkų papršėme šiek tiek pralenkti jaunuju laivą ir atvykti keiliolika minučių anksčiau. Drauge su Amerikos lietuviais į vestuvių puotą norėjome įpinti bent keletą iš labai gausių lietuviškų vestuvių papročių: sutiki jaunuosis su atsivežta iš Lietuvos juoda duona ir druska bei vynu. Reikėjo jiems ir egzaminus išlaikyti, kad įrodytu, jog yra pasi-

ruošę įveikti gyvenime laukiančias kliūties.

O kai lietuviškai užtraukė „karti, karti, degtiné karti“, provokuodami, kad jaunieji pasibūčiuotų, vietnamiečiai šiek tiek sutriko, kai jiems išvertė dainos žodžius. Vietname nėra išprasta viešai bučiuotis. Tačiau Lukas buvo labai patenkintas. Net neišklausęs visos tirados, émė aistringai bučiuoti savo jaunąją žmoną.

Nuostatos, papročiai ir tradicijos susipynė, ir į santūrią vietnamietišką ceremoniją įsiveržė graudžios, linksmos ir provokuojančios lietuviškos vestuvių dainos. Jas keitė lyriškos, kupinos nostalgijos Vietnamo melodijos. Halongo įlanke nepaprastai jaudinančiai skambėjo Lietuvos poeto Maironio „Lietuva brangi“.

Meilės galia

Puotai ipusėjus, jaunieji nustebino svečius, apsirengę lietuviškais tautiniais kostiumais. Naujoji lietuwaitė buvo apdovanota gintaro karoliais ir priimta į lietuvišką giminę.

Puota tėsesi iki vidurnakčio.

Sužibus žvaigždėms, Halongo įlankos pakrantėje, laikydami rankose lotoso žiedus su degančiomis žvakėmis, vietnamiečiai, amerikiečiai, tajai, lietuvių, taivaniečiai ir kiti traukė lietuvišką naktigonės dainą „Stok ant akmenėlio“ apie tai, kad šianakt ant naktigonės laužo, ant meilės aukuro bus sudegintas mergelės rūtų vainikėlis.

Ir nesvarbu, kokia kalba kalbėtum, kokią kultūrą puoselėtum ar religiją išpažintum, meilės kalba visame pasaulyje viena.

Meilės galia įveikia sunkiausias kliūties ir sugrąuna storiusias nepasitikėjimo sienas.

Pasauli turėtų valdyti meilę.





Kinijos ir Rusijos logistikos kompanijos žvalgosi Lietuvoje

Rimas Kudzmanas

Kompanijų „Jie Cheng International Logistics“ (Kinija) ir „TamCO Group“ (Rusija) atstovai susitiko su AB „Lietuvos geležinkeliais“. Kompanijos pristatė teikiamas paslaugas, veiklos plėtros vizijas bei galimybes vežti krovinius per Lietuvos teritoriją bendradarbiaujant su AB „Lietuvos geležinkeliais“ ir kitomis šalies kompanijomis.

Kompanijų grupė „TamCO Group“ turi nemažai padalinį įvairiuose Rusijos regionuose bei siūlo muitinės dokumentų tvarkymo, krovinių vežimo, konsultavimo, sandeliavimo bei kitas paslaugas.

Šiemet numatoma užbaigtai „TamCO Group“ muitinės sandelių statybą Pskovo apskrityje ir lo-

gistikos komplekso statybą Kline mieste. 2010 m. pradžioje grupė planuoja baigti muitinės-logistikos terminalo statybą Belgorodo apskrityje.

Kompanija „Jie Cheng International Logistics“ siūlo šiuolaikiškus logistinius sprendimus vežant krovinius bei teikia su tuo susijusias paslaugas, tokias kaip produkcijos gamintojų paieška Kinijoje, darbo sąlygų derinimas, tarpininkavimas sudarant sutartis su produkty gamintojais, pagalba tvarkant muitinės, krovinių vežimo bei prekybinius dokumentus, optimalaus krovinių maršruto parinkimas, muitinės dokumentų tvarkymas gaunant visus reikiamus leidimus, krovinių saugojimas. Tai paslaugos, kurias šiuo metu

kompanija „Jie Cheng International Logistics“ teikia savo klientams.

AB „Lietuvos geležinkeliai“ atstovai pristatė Lietuvos transporto sistemą, jos privalumus, galimybes, paslaugų tarifų nustatymo principus. Svečius domino šiuolaikiškos geležinkelio elektros tiekimo, signalizacijos sistemos, modernizuotos geležinkelio magistralinės trasos, šaudyklinis traukinys „Vikingas“, neužšalantis Klaipėdos jūrų uostas, platus automobilių kelių tinklas, didelius lėktuvus galintys priimti oro uostai Kaune ir Šiauliuse.

Rusijos ir Kinijos kompanijų atstovai Klaipėdoje susitiko su VĮ „Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos“, LKAB „Klaipėdos Smeltė“, UAB „VPA Logistics“ ir UAB „Arius“ vadovais.

Aptartos bendradarbiavimo galimybės tarp AB „Lietuvos geležinkeliai“ ir „Jie Cheng International Logistics“ bei „TamCO Group“, pasirašyto krovinių ekspedijavimo sutartys, nustatančios šalių tarpusavio santykius vežant krovinius Lietuvos geležinkeliais ir ekspedijuojant krovinius užsienio valstybių geležinkeliais bei atsiskaitymo už suteiktas paslaugas tvarką. ■

**Lengviausias kelias pasiekti
NVS bei Azijos šalis:**

**Rusiją, Baltarusiją, Kazachstaną,
Kirgiziją, Azerbaidžaną, Arméniją,
Gruziją, Uzbekistaną, Turkménistaną,
Tadžikistaną, Kiniją, Indiją ir kt.**

Jūsų paslaugoms:

- Vizų forminimas
- Viešbučių rezervavimas
- Lėktuvų bilietai
- Keltų bilietai
- Draudimo paslaugos
- Verslo, poilsio ir pažintinės kelionės



LITAMICUS

Turizmo UAB "LITAMICUS"

Centrinis biuras Vilnius, A. Jakšto g. 5 Tel. +370 5 2124474 Faks. +370 5 2613637 El. p. info@litamicus.lt	Klaipėdos filialas Taikos pr. 8, Klaipėda (kampinis iėjimas) Tel./faks. +370 46 257660 El. p. klaipeda@litamicus.lt
--	---

www.litamicus.lt www.viza.lt



Privačių ir visuomeninių interjerų projektavimas

Interjero studija 2CM
+370 615 31379
loreta@2cm.lt
www.2cm.lt



INTERMODAL
THE WORLD'S LEADING CONTAINER EVENT

THE WORLD'S LEADING CONTAINER
EVENT IS COMING TO VALENCIA...

3–5 November 2009, Feria Valencia, Spain

VALENCIAPORT:

Winner of the Global Institute of Logistics' "best-in-class" designation on operating standards within global maritime port clusters



INTERMODAL EXHIBITION

Source cost effective solutions to help you through the downturn

View a wide range of containers up close in the Container Display Zone

Stay competitive by investigating the latest technologies and services on the market

Network face-to-face with the industry's leading manufacturers and suppliers

Make strategic new contacts – vital for the future

Benefit from the fantastic free to attend EIA conference seminar

INTERMODAL CONFERENCE "PREPARING FOR THE UPTURN"

Speakers include:

- **Lord Berkeley**, Chairman, Rail Freight Group, UK
- **Steven Blust**, President, Institute of International Container Lessors (IICL), USA
- **Stephen J Harley**, Director Material and Planning & Logistics, Ford Europe
- **Howard Knott**, Project Director, Irish Exporters Association, Eire
- **Giuseppe Marra**, Business Development Manager, United Feeder Services, Italy
- **Carlos Mantilla**, Head of Intermodal Freight, RENFE, Spain
- **Goncalo Moura Martins**, CEO, Mota-Engil, Ambiente e Servicos, Portugal
- **Peter Wolters**, Deputy Secretary General, EIA

Find out more at: www.intermodal-events.com/jms

Organised by:



an Informa business

Supported by:



Logistics without stress



The TL Nika group of companies specialize in the consolidated shipping of small shipments, as well as full, part and non-standard 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.

TL NIKA
GROUP

Lithuania, Vilnius, tel. +370 5 2159940, fax +370 5 2151214
E-mail: info@sturvalas.lt, info@tnika.com
Kazakhstan, Almaty, tel. +7 7272 584145, e-mail: info@tnika.kz
www.tnika.com • www.sturvalas.lt • www.tnika.kz